

LUFTPUMPE



Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung

Heft 1 / 2021



Mit Sonderteil »Nordkreis«

Newsletter-Spezial

Aus den Ortsgruppen

Verkehrsregeln

Radverkehrspolitik

Inhalt

Nordkreis Sonderteil

- Vorschläge für die Kleikstraße 3
- Beschilderung in Baesweiler 3
- PlusMinus Nordkreis 4
- Trixispiegel in Alsdorf 10

Radverkehrspolitik

- Rad-Vorrang-Routen 11
- Überörtliches Fahrradnetz 12
- PlusMinus Aachen 13

Aus unserem Newsletter

- Der neue Fußboden in der Geschäftsstelle 14
- Landkarte der Ordnungswidrigkeiten 15
- Templergraben Autofrei 16
- Wanderbaumallee 17
- Radentscheid-Geburtstag 17
- Frauennetzwerk gegründet 17
- Neue Webseite 18
- Fahrradklima-Test 2020 18
- Endlich: neuer Bußgeldkatalog 18

Aus den Ortsgruppen

- Keine Meisterleistung in Eschweiler 19
- Politische Radtour in Eschweiler 20
- Aus Eins mach Zwei 21
- Statusbericht der Ortsgruppe Nordkreis 21
- Düren: Umleitungen für Radfahrende 23

Verkehrsregeln

- Geisterfahrer 31
- Radwegebenutzungspflicht 32
- Was ist eine Fahrradstraße 35
- Ampeln für Radfahrende 36

Verschiedenes

- Youtube-Kanal 10
- Fahrradfreundlicher Arbeitgeber 10
- Hybridsitzungen 11
- Radtourenprogramm 42

Impressum

Luftpumpe

Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung, 39. Jahrgang

V. i. S. d. P.:

Marvin Krings

Herausgeber:

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

Redaktion:

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

Bildrechte:

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

Anzeigen:

info@adfc-ac.de

Druck:

Auflage: 1 500
Druckerei & Verlagshaus Mainz

Spendenkonto:

IBAN: DE56 3905 0000 0000 4294 80
Sparkasse Aachen, BIC: AACSD33

Das Titelbild dieser Luftpumpe spielt an auf das unserer Ausgabe von 2017. Darauf ist ein »Vorschlag für die Umgestaltung der Lothringer Straße im Abschnitt Wilhelmstraße bis Harscampstraße« der Projektwerkstatt »fahrradfreundliches Brand« (www.kryger.de/ffBrand/projekte/rad-vorrang-route/) zu sehen. Wir zeigen jetzt, was aus dem Vorschlag geworden ist und beschreiben auf Seite 11 den »Sachstand Rad-Vorrang-Routen«.

Vorwort

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

im Juli 2021 wütete ein schweres Hochwasser, das nach bisherigem Stand fast 200 Menschen das Leben genommen und noch vielen mehr das Leben erheblich erschwert hat. Auch bei uns in der Städteregion Aachen und im Kreis Düren sind die Folgen mancherorts verheerend. Im Tagebau Inden ist ein Arbeiter gestorben, als die Inde in den Tagebau floss. Diverse Orte, wie die Innenstädte von Eschweiler und Stolberg, sind schwer verwüstet und die entstandenen Schäden kaum zu beziffern. Wir wünschen den Betroffenen viel Kraft. Es hilft aber nur bedingt weiter, nur an das verloren Gegangene zu denken. Wir sollten nun versuchen, die wenigen Chancen, die sich uns bieten, zu nutzen, und beim Wiederaufbau die Planungsfehler der Vergangenheit zu vermeiden. Dazu ist es nötig, den Planenden genau auf die Finger zu schauen, damit nicht für die nächsten Jahrzehnte wieder eine fahrradfeindliche Infrastruktur hergestellt wird.

Es gibt aber zum Glück auch gute Entwicklungen. Wir sind im Aachener Nordkreis, also Alsdorf, Baesweiler, Herzogenrath und Würselen, deutlich aktiver geworden: In der letzten Ausgabe schrieben wir an dieser Stelle von einem engagierten Einzelkämpfer in Alsdorf. Um diesen hat sich nun eine neue Ortsgruppe gesellt, die sich in allen vier Gemeinden für besserer Radinfrastruktur einsetzt. Von diesen Aktivitäten handelt ein großer Teil dieser Ausgabe.

Auch in Aachen gibt es Fortschritte. So befindet sich zurzeit die Rad-Vorrang-Route Brand in der Umsetzung. Dabei wird auch die von uns seit einiger Zeit geforderte Roteinfärbung von Fahrradstraßen umgesetzt, so dass deren Status und Netz-

bedeutung sofort klar ersichtlich ist. Auch die seit den 1990er-Jahren angedachte Netzdurchtrennung für den Autoverkehr am Templergraben wurde umgesetzt – bisher befristet, aber wir hoffen, dass dies dauerhaft so bleiben wird. Die Aufenthaltsqualität ist jedenfalls trotz einiger rücksichtsloser Autofahrer*innen, die dort illegal durchfahren, bereits erheblich gestiegen. So findet beispielsweise freitags der studentische Biergarten am Templergraben statt, der regelmäßig hunderte Studierende anlockt, die ihren Campus Mitte vom Autoverkehr zurückerobern. Als kleine Verschönerungsmaßnahme steht dort zurzeit die Wanderbaumallee, zu der auch ein Baum des ADFC Aachen gehört.

In dieser Ausgabe finden sich auch einige Artikel über Verkehrsregeln, die bekanntlich für den Radverkehr leider in Deutschland besonders kompliziert sind. Mancherorts müsste man an jeder zweiten Kreuzung einen Rechtsbeistand anrufen, aber das ist natürlich eher unpraktisch. Mit dieser Luftpumpe gibt es wenigstens ein paar Tipps zum Nachschlagen in den Pausen – bitte nicht mitten auf der Kreuzung auspacken.

Schließlich gibt es noch einige organisatorische Dinge zu berichten. Durch die COVID-19-Pandemie haben wir gelernt, unsere Besprechungen online abzuhalten. Nun, da die Lage sich hoffentlich verbessert und immer mehr Menschen gegen diese Krankheit geimpft sind, finden unsere Sitzung hybrid, also gleichzeitig online und in der Geschäftsstelle statt. Dabei kann in der Geschäftsstelle der 2020 verlegte neue Laminatboden bewundert werden, der außerdem weniger Stolperfallen aufweist als der alte Teppich.

Viel Spaß beim Lesen!

Marvin Krings



Aufsteigen ist einfach.



sparkasse-aachen.de

Wenn man neben den
finanziellen Zielen auch
andere Lebensziele erreicht.

Lassen Sie uns gemeinsam auf
Tour gehen. Informieren Sie
sich bei uns in der Filiale oder
online unter
sparkasse-aachen.de.

 Sparkasse
Aachen

Vorschläge für die Kleikstraße in Herzogenrath



Einer der Verbesserungsvorschläge für die Kleikstraße ist eine Rampe für den Radverkehr

Die ADFC-Ortsgruppe Nordkreis hat einen Bericht erstellt¹, wie die Kleikstraße in Herzogenrath für den Radverkehr verbessert werden kann. Sie ist die Haupteinkaufsstraße in der Stadt und

zum Teil als Einbahnstraße eingerichtet, mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung. Leider wurden die Belange des Radverkehrs hier nicht wirklich berücksichtigt. Am Ende der Straße befindet sich die vielbefahrene Geilenkirchener Straße, die allerdings mit dem Rad nicht erreichbar ist. Auch die andere Richtung ist für Radfahrende kaum besser. Die Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung ist an sich eine gute Sache, allerdings hier so umgesetzt, dass es für alle Beteiligten sehr gefährlich ist.

In unserem Bericht machen wir Vorschläge, wie man die Situation für den Radverkehr mit geringem Aufwand deutlich verbessern kann. Wir haben unsere Vorschläge sowie ein Video² zu der aktuellen Situation an Stadt und Fraktionen geschickt, mit der Bitte die Situation zu verbessern.

Kritik an Schildern und Markierungen in Baesweiler



Auf der Kapellenstraße wird in einem Bereich mit Höchstgeschwindigkeit 30km/h eine Benutzungs-pflicht angeordnet, was nicht erlaubt ist

Die Ortsgruppe Nordkreis hat sich an vielen Stellen in Baesweiler die Beschilderung und Markie-

rungen für den Radverkehr angeschaut. Wie auch schon im Video zum Nordkreis³ zu sehen ist, gibt es hier einigen Nachbesserungsbedarf. Wir haben dazu einen ausführlichen Bericht erstellt⁴.

Wir haben inzwischen mit dem Ordnungsamt der Stadt über den Bericht gesprochen. Die positive Nachricht: Die Stadt teilt unsere Meinung zu jedem der Beispiele, dass es Verbesserungen geben muss. Kleine Punkte werden in den nächsten Monaten bereits verbessert. Es gibt aber auch Stellen, die etwas komplizierter sind. Da sind wir uns zwar einig, dass sich etwas ändern muss, die Lösung muss aber noch abgestimmt werden. Dazu hat die Stadt uns zur nächsten Befahrung der Verkehrskommission eingeladen, die am 1. September per Fahrrad stattfinden soll. Wir werden euch auf dem Laufenden halten.

¹https://speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-07/40_kleikstrasse.pdf

²<https://youtu.be/1S0FtkiwJoY>

³<https://youtu.be/3GFhPXLHjpg>

⁴https://speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-05/40_beschilderung_baesweiler.pdf

Plusminus Nordkreis

Luc Hamers

+ Plus Gefährliche Ampel in Würselen entfernt



Auf der Hauptstraße in Würselen an der Kreuzung mit der Zufahrt zum Willi-Brandt-Ring standen zwei Ampeln für den Rad- und Fußverkehr, die sich manchmal widersprochen haben: eine war grün, eine rot. Zusätzlich hatten die abbiegenden Fahrzeuge aus der Gegenrichtung einen grünen Abbiegepfeil, sie rechneten also nicht mit entgegenkommendem Verkehr. Auf unserer Bitte hin hat Straßen.NRW die widersprüchliche Ampel entfernt und plant eine komplette Überarbeitung der Ampeln auf dieser Kreuzung.

Minus – Oppener Straße in Würselen



Zu schmale Schutzstreifen dicht an parkenden Autos

Die Oppener Straße in Würselen hat über weite Strecken Radschutzstreifen. Dies ist an sich eine gute Idee. Leider sind die Streifen zu schmal und führen dicht an parkenden Autos vorbei. Das hat gleich zwei Probleme:

- Radfahrende wissen häufig nicht, dass diese Streifen für sie keinerlei Bedeutung haben. Sie müssen nicht rechts davon fahren. Ganz im Gegenteil: es ist überlebenswichtig, bei parkenden Autos den Sicherheitsabstand von 1m nicht zu unterschreiten, damit sich öffnende Autotüren nicht zur Gefahr werden.
- Autofahrende wissen nicht, dass sie immer links von den Streifen fahren müssen, außer z.B. an einer Engstelle mit Gegenverkehr. Das, kombiniert mit einem viel zu geringen Überholabstand, bringt Radfahrende immer wieder in Gefahr.

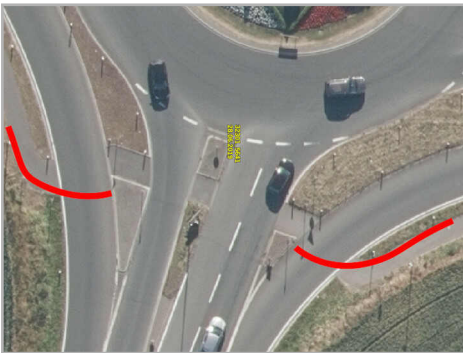


Schutzstreifen enden vor der Engstelle

Ein weiteres Problem auf der Oppener Straße ist der Kreisverkehr zur Sebastianusstraße. Gerade dann, wenn der Radverkehr Schutz vor abbiegenden PKW braucht, enden die Schutzstreifen. An dieser Stelle müsste der Radverkehr durch eine bauliche Trennung geschützt werden. Stattdessen gewinnt an dieser Engstelle der stärkere Verkehrsteilnehmer.

Minus –**Gefährlicher Kreisverkehr zwischen Alsdorf und Baesweiler**

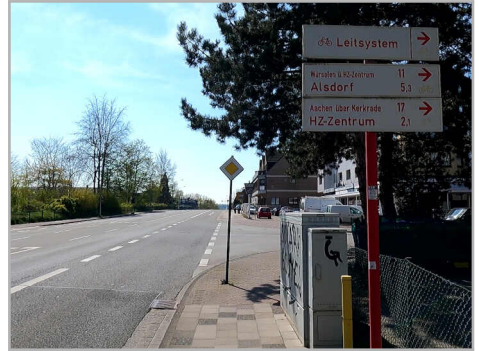
Der Kreisverkehr auf der B57 zwischen Alsdorf und Baesweiler ist für den Radverkehr sehr gefährlich. Zum einen müssen mehrere Fahrbahnen überquert werden. Dazu zählen zwei Rechtsabbieger, auf denen der Motorisierte Verkehr normalerweise sehr schnell fährt. Außerdem muss auf Baesweiler Seite sogar eine Spur mit zwei Fahrbahnen überquert werden, gerade im Berufsverkehr mit LKW, die die Sicht auf die zweite Spur versperren, extrem gefährlich. Der Radverkehr hat hier keine Vorfahrt, auch wenn viele Autofahrende anhalten, wenn Radfahrende queren wollen.



Quelle: geoportal.staedtereion-aachen.de

Um die Situation abzurunden, sind die Zufahrten aus beiden Richtungen so gebaut, dass sie

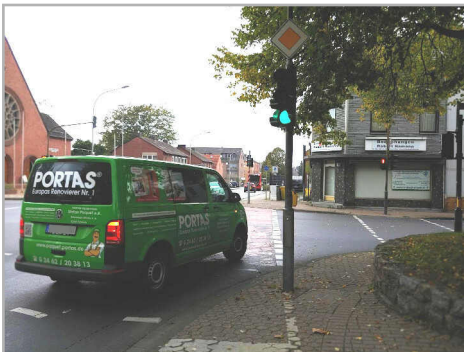
nicht mit den Querungsinseln in der Mitte fluchten. Das Luftbild zeigt, dass man mit dem Fahrrad mit einem normalen Kurvenradius eben nicht die Querungsstellen trifft. Man muss also entweder sehr langsam um die Kurve fahren oder mitten im Verkehr stark abbremsten und eine scharfe Kurve fahren.

Minus –**Routenschilder in Herzogenrath**

In Herzogenrath sind verschiedene Fahrradrouten ausgeschildert. Die Schilder führen die Radfahrende teilweise auf großen Umwegen (Bahnhof Richtung Merkstein), fehlen manchmal an entscheidenden Stellen (Kleikstraße) oder sind schlichtweg völlig falsch. In letztere Kategorie fällt ein Schild auf der Ecke Geilenkirchener Straße - Am Klösterchen, wie das Bild zeigt. Hier wird der Radverkehr in Richtung Alsdorf nach rechts geleitet (die Route führt ins Tal bis zum Bahnhof), während es nach Alsdorf ab hier eigentlich in 100m nach links in die Bierstraße geht. Die Beschilderung bietet genug Stoff für einen eigenen Artikel oder ein Video.

Minus**Sanierungsbedarf zwischen Herzogenrath und Merkstein**

Wer von Herzogenrath Zentrum nach Merkstein auf der Geilenkirchener Straße fährt, wird einen stark sanierungsbedürftigen Radweg vorfinden. Er ist schmal und in schlechtem Zustand. Auch die andere Richtung ist nicht viel besser, hier fährt man in weiten Teilen auf einem Bürgersteig (als Radweg ist die Strecke nicht erkennbar), dessen Oberfläche auch schon bessere Zeiten gesehen hat. Für eine Hauptverbindungsstraße ist dieser Zustand unwürdig. Das Bild oben zeigt nur eine der vielen schlechten Stellen, kurz vor dem Kreisverkehr zum Nordsternpark.

Minus**Gefährliche Abbieger in Kohlscheid**

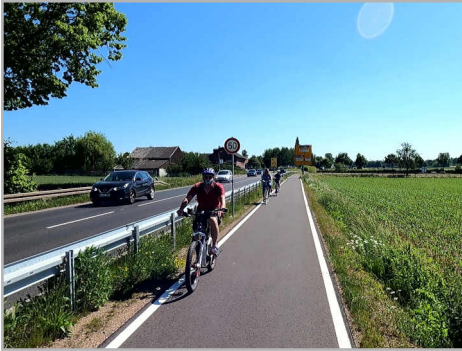
Wer mit dem Fahrrad kommend von der Kämpchenstraße die Klosterstraße kreuzt und gerade-

aus möchte, muss sehr gut auf Abbiegende Fahrzeuge achten. Der Winkel zwischen Abbiegenden und dem Radweg ist sehr ungünstig für die Sicht, sogar mit Schulterblick. Als Gefahrenpotential kommt noch hinzu, dass die Fußgängerampel, die für den Radverkehr nicht gilt, deutlich vor der Hauptampel rot wird. Der Autofahrende biegt ab im Glauben, dass die rote Ampel auch den Radverkehr stoppen soll, dieser hat aber eigentlich noch grün. Abgerundet wird die gefährliche Stelle durch eine ausgebleichte Rotfärbung der Fahrdarfurt.

Minus**Schanze nur für Radverkehr in Würselen**

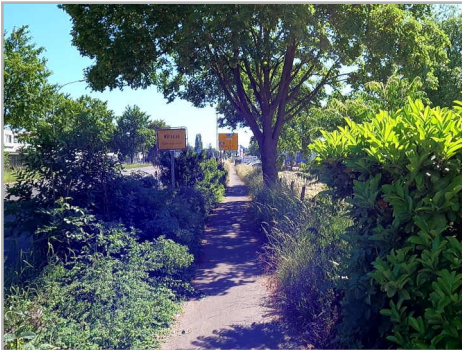
In Würselen kreuzt ein Radweg die Elchenrather Straße und Im Hühnerwinkel. Außerdem fährt man hier auf dem Bahntrassenradweg von Aachen nach Jülich (im Bild von links kommend nach gerade aus). Für den Radverkehr hat die Stadt hier sehr unangenehme Übergänge eingebaut, die maximal Schrittempo zulassen. Für den Autoverkehr (im Bild von links und rechts) ist die Erhöhung der Kreuzung schön geglättet, hier kann man ohne zu bremsen durchfahren.

+ Plus Neue Linien auf der B57



Der kürzlich sanierte Radweg zwischen Würselen und Alsdorf hat jetzt noch weiße Linien bekommen, damit auch im Dunkeln und bei schlechtem Wetter die Asphaltkante klar erkennbar ist.

Minus – Fehlender Grünschnitt auf B57



Ortseinfahrt Würselen

Auf der B57 an der Ortseinfahrt Würselen wird der Grünschnitt jedes Jahr wieder sehr stiefmütterlich behandelt. Das gleiche gilt für die Ortsausfahrt in Richtung Aachen. Die Bilder dokumentieren, dass der Zustand dieses wichtigen Verbindungsradwegs von Aachen in Richtung Würselen und Alsdorf bei den zuständigen Behörden zu geringe Priorität hat.



Ortsausfahrt Würselen



Auch ohne Brennesseln schon eine Engstelle



Einfahrt in den Tunnel nahe Kaisersruh

Minus – Markttangente in Kohlscheid



Im Dezember 2020 wurde in Kohlscheid die Markttangente freigegeben. Diese Straße soll die Südstraße und den Markt entlasten. Grundsätzlich ist das auch für den Radverkehr gut, da auf der schmalen Südstraße Radfahrende auch schon mal zu dicht überholt wurden und die Fahrt über den mit Kopfstein gepflasterten Markt sehr unkomfortabel ist.

Bei der Markttangente wurde die Straße zwischen drei Kreisverkehren mit Radschutzstreifen ausgestattet, die vor Kurzem sogar rot eingefärbt wurden. Das ist grundsätzlich gut, wenn die durch die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) geforderte Mindestbreite von 1,5 m eingehalten worden wäre, 110 cm sind aber definitiv zu wenig. Außerdem werden die Schutzstreifen von den Autofahrenden häufig ignoriert, wie das Bild oben zeigt. Da bei diesem Neubau genug Platz vorhanden war, und bekannt ist, dass Autofahrenden Schutzstreifen häufig ignorieren, wäre eine bauliche Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr hier sicherer gewesen. Trotz Schutzstreifen wird der vorgeschriebene Mindestabstand von 1,5 m beim Überholen häufig drastisch unterschritten, wie das folgende Bild zeigt.



Das größte Problem sind aber die Zu- und Ausfahrten der Kreisverkehre. Gerade da, wo Radfahrende Schutz brauchen, hören die Schutzstreifen auf und Rad- und Autoverkehr »treffen« sich. Wie uns bei einem Gespräch mit einer der Fraktionen des Herzogenrather Rats gesagt wurde, sollte so die Geschwindigkeit reduziert werden: Radfahrende als lebendige Bremsklötze? Gerade hier wäre eine sichere Führung über eine bauliche Trennung, z. B. mit Randsteinen zwischen Fahrbahn und Radfart, kein Problem gewesen, weil mehr als genug Platz vorhanden war.

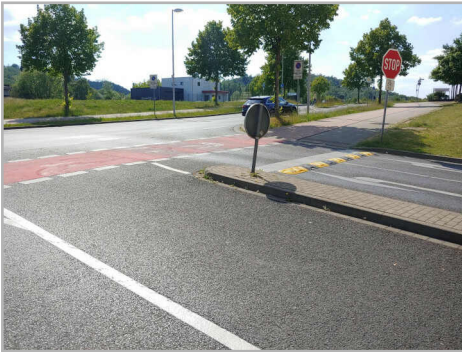
+ PlusMinus – Widersprüchliche Vorfahrt in Baesweiler



Auf dem Kreisverkehr Aachener Straße und Max-Beckmann-Straße wurde die Furt für den Radverkehr rot eingefärbt (leider nur einer der vier

Kreuzungen). Allerdings ist das hier sehr gefährlich, weil der Radverkehr davon ausgeht, dass er Vorfahrt hat, das Vorfahrt-achten-Schild für die Seitenstraße aber erst *hinter* der Furt steht und der kreuzende Verkehr *auch* davon ausgeht, Vorfahrt zu haben.

+ Plus Kaufland-Einfahrt in Alsdorf



In unserer Gesprächsrunde mit der Stadt Alsdorf hatten wir die Einfahrt zum Kaufland angesprochen. Diese kreuzt einen getrennten Rad- und Fußweg, der in beiden Richtungen befahren werden darf. Die Stadt hat hier jetzt einige Schilder ersetzt, Bodenschweller in die Ausfahrt eingebaut und den Radstreifen rot markiert.

Minus - Gefährliche Führung auf die Nebenanlage



Auf der Oststraße in Kohlscheid wird der Radverkehr am Friedhof auf einen gemeinsamen Rad- und Fußweg geführt. Dafür wurde auf einer Länge

von etwa 2 m der Bordstein richtig auf null abgesenkt, davor und dahinter aber nur bis auf wenige Zentimeter. Das bedeutet, dass Radfahrende gerade bei schlechten Sichtverhältnissen wie Dunkelheit oder hier auch Sonne die genaue Absenkung nicht gut erkennen können. Gerade mit dünnen Reifen besteht Sturzgefahr, hier muss dringend nachgebessert werden. Auch das "Schutzstreifen" erfüllt mit einer Breite von 80 cm keinerlei Mindestanforderungen.

+ PlusMinus - Brücke über die Wurm gesperrt



Auf der Oststraße zwischen Kohlscheid und Bardenberg ist die Brücke auf dem Rad- und Fußweg gesperrt. Dies ist wahrscheinlich eine Folge der schlimmen Hochwasserkatastrophe.

Einige Wochen nach dem Hochwasser wurde für den Rad- und Fußverkehr vor und hinter der Brücke ein Pfad angelegt und eine Spur der Straße gesperrt, damit der Langsamverkehr sicher über die andere Brücke kommt. Für den Autoverkehr wurde auf beiden Seiten eine Ampel aufgestellt, sodass dieser abwechselnd über die verbliebene Fahrspur fahren kann. Insgesamt ist dies ein sehr gute Lösung. Einzige kleine Kritikpunkte sind fehlende Schilder für diese Umleitung für den Rad- und Fußverkehr vor der kaputten Brücke sowie dass Schilder zum Warnen und Abbremsen des Autoverkehrs etwas unglücklich auf den Radweg gestellt wurde.

(Artikel geändert gegenüber Druckversion)

Trixispiegel in Alsdorf



Trixispiegel an der Kreuzung Übacher Weg und Robert-Koch-Straße

Die Stadt Alsdorf hat an insgesamt 13 Stellen sogenannte Trixispiegel aufgestellt. Dies sind Parabolspiegel, die große Fahrzeuge wie Busse und LKW dabei unterstützen sollen, vor dem Abbiegen den toten Winkel einsehbar zu machen und so die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen, die sich evtl. neben diesen Fahrzeugen befinden.

Luc Hamers

Youtube-Kanal

Der ADFC Aachen e.V. hat seit einiger Zeit einen eigenen Youtube-Kanal, unter der Adresse <https://www.youtube.com/channel/UC1nLFssGe57VF6KKY1GcOzw> (alternativ auf Youtube nach »adfc aachen« suchen). Bislang haben wir hier nur Videos aus der Ortsgruppe Aachen Nordkreis veröffentlicht. Das soll sich aber in Zukunft ändern.

In den bisherigen Videos zeigen wir gute und schlechte Beispiele für Fahrradinfrastruktur in der Region, zu einem bestimmten Thema, zu ei-

ner bestimmten Straße oder auch mal zu mehreren Städten. Wir nutzen die Videos unter anderem dazu, um mit Verantwortlichen in den Verwaltungen ins Gespräch zu kommen. Es zeigt sich nämlich immer wieder, dass Verkehrssituationen aus Sicht des Radverkehrs ganz anders wahrgenommen werden als die gleiche Situation zu Fuß oder aus dem Auto gesehen wird.

Bitte abonniert unseren Youtube-Kanal, damit ihr über neue Videos informiert werdet.

Luc Hamers

Der erste Fahrradfreundliche Arbeitgeber Aachens

Das Luisenhospital in Aachen wurde kürzlich durch den ADFC mit dem Prädikat »Fahrradfreundlicher Arbeitgeber« der Stufe »Gold« ausgezeichnet. Dafür unsere herzlichen Glückwünsche!

Das Luisenhospital kann schon jetzt als tolles Vorbild für gelebte Fahrradfreundlichkeit und ge-

lebtes Engagement für innovative Mobilität gelten. Als großer Arbeitgeber in Aachen und vor allem als erster zertifizierter Arbeitgeber in der gesamten Städteregion hoffen wir, dass das Gold-Zertifikat andere Unternehmen inspirieren und motivieren wird.

Anna M. Limbach

Hybridsitzungen

Im Zuge der COVID-19-Pandemie haben wir notwendigerweise viele alte Gewohnheiten hinterfragen und ändern müssen. Auch die regelmäßigen Sitzungen des ADFC Aachen konnten wegen des Infektionsschutzes nicht in der Geschäftsstelle stattfinden. Stattdessen haben wir uns online über einen Jitsi-Server, den unser Landesverband zusammen mit dem Landesverband Hamburg eingerichtet hatte, »getroffen«.

Während einigen der persönliche Kontakt von Angesicht zu Angesicht fehlte, sahen andere auch einen erheblichen Vorteil darin, nicht zur Geschäftsstelle anreisen zu müssen.

Da unser Verbandsgebiet die gesamte Städteregion und den gesamten Kreis Düren umfasst, kann die Reisezeit für so manches Mitglied schnell in die Stunden gehen – entsprechend kamen »vor Corona« fast nur Leute aus Aachen.

Um die Vorteile aus Präsenz- und Onlinesitzungen zu vereinen, haben wir uns eine Kamera und eine Kombination aus Rummikrofon und Lautsprecher gekauft. Zusammen mit unserem Beamer können wir damit hybride Sitzungen veranstalten:

Wer in Präsenz teilnehmen möchte, kommt zur Geschäftsstelle; wer online teilnimmt, deren*essen Bild und Ton wird in die Geschäftsstelle übertragen und umgekehrt. Die Sitzungen finden jeweils montags abends in der Geschäftsstelle im Welthaus, An der Schanz 1 ind 52064 Aachen, statt:

- am ersten Montag des Monats um 19.00 Uhr die für alle offene Vorstandssitzung (<https://meet.adfc-intern.de/ADFCACVorstand>),
- am zweiten Montag des Monats um 19.00 Uhr die Sitzung des AK Öffentlichkeitsarbeit (<https://meet.adfc-intern.de/ADFCACOEa>),
- am dritten Montag des Monats um 19.00 Uhr die Sitzung des AK Aktionen (<https://meet.adfc-intern.de/ADFCACAktionen>),
- am vierten Montag des Monats um 20.00 Uhr die Sitzung des AK Radverkehrsplanung (<https://meet.adfc-intern.de/ADFCACRVP>).

In Präsenz dürfen nach unserem aktuellen Hygienekonzept nur Geimpfte und Genesene teilnehmen.

Marvin Krings

Sachstand Rad-Vorrang-Routen

Nach den Rad-Vorrang-Routen Eilendorf und Melaten beginnt nun auch die Rad-Vorrang-Route Brand, Gestalt anzunehmen. Viele Stücke der Strecke sind bereits als Fahrradstraßen eingerichtet, zum Beispiel die Lothringerstraße zwischen Harscamp- und Wilhelmstraße. Diese Stelle war bereits das Titelbild der Luftpumpe 1/2017 und sie ist – neu gestaltet – auch das Titelbild dieser Ausgabe.

An einigen Stellen fehlt nur noch die rote Einfärbung. An der Lintert- und der Wirichsbon-

gardstraße ist aber noch nicht beschlossen, wie es überhaupt weitergehen soll. Auch die Schildstraße, die untere Lothringerstraße und die Bismarckstraße sind noch Lücken im Netz, die bald geschlossen werden sollen.

Leider ist die Diskussion dazu aber noch nicht endgültig in einer fahrrad- und fußgängerfreundlichen Weise entschieden. Es gibt noch immer recht laute Stimmen, die sich an schwierigen Stellen der Rad-Vorrang-Routen für eine Mischung dieser beiden Verkehrsarten aussprechen, weil

das angeblich für den Fußverkehr gut wäre – zum Beispiel am »Schildplatz«, wie in der letzten Ausgabe berichtet. Wir (und auch die einschlägigen Richtlinien) halten das bei bedeutenden Radverbindungen für eine schlechte Lösung sowohl aus Rad- als auch aus »Fußsicht«. Eine solche Mischung ist eher geeignet für Straßen mit nur Quell- und Zielbedeutung für den Radverkehr, wie die Pontstraße oder die Fußgängerzonen in der Altstadt. Ironischerweise wollen teilweise dieselben Stimmen dort den Radverkehr heraushalten, weil er den Fußverkehr störe. Ich finde das inkonsequent und fahrradunfreundlich.

Auch die Rad-Vorrang-Routen nach Eilendorf und Melaten sind noch unvollständig: Es fehlen auf der Rad-Vorrang-Route Eilendorf noch die Severinstraße, die Querung der Von-Coels-Straße, das Stück von der Kleebackstraße zur Vennbahn, die Vennbahn selbst (die sollte noch verbreitert werden), die Querung der Trierer Straße und auf der Rad-Vorrang-Route Melaten der Abschnitt vom Westbahnhof bis zur Halifaxstraße, vom Grabenring, der noch einige Zeit in Anspruch genommen wird, ganz zu schweigen.

Marvin Krings

Überörtliches Fahrradnetz

Während in Aachen derzeit ein innergemeindliches Rad-Vorrang-Netz realisiert wird, laufen gleichzeitig schon Planungen für ein überörtliches Netz für den Alltagsverkehr – im Gegensatz zum bekannten NRW-Radroutennetz, das hauptsächlich auf touristische Verkehre ausgelegt ist. Insbesondere sollen direktere Wege landschaftlich schöneren, aber umwegigen, vorgezogen werden. Zum einen plant die Städteregion Aachen seit 2019 ein regionales Radverkehrsnetz, das ihre Mitgliedsgemeinden untereinander und mit den Nachbarkreisen und -ländern verbinden soll. Zum anderen wird im Rahmen der Förderung des Strukturwandels weg von der Braunkohlewirtschaft ein überregionales Netz im rhei-

nischen Revier (Städteregion Aachen, Mönchengladbach und Kreise Düren, Euskirchen, Heinsberg, Neuss und Rhein-Erft) geplant.

Dabei werden jeweils zunächst die wichtigsten Ziele festgelegt, etwa Ortskerne, Krankenhäuser und Schulen. In einem zweiten Schritt werden die Verbindungen zwischen diesen Zielen auf die Landkarte umgelegt und ermittelt, welche Wege ertüchtigt oder sogar neu gebaut werden müssen. In beiden Projekten ist der ADFC eingebunden und steht mit seinem fachlichen Rat und seiner Ortskenntnis zur Seite.

Marvin Krings

Termine zum Notieren

... und natürlich zum Wahrnehmen

Sa., 11. 9.		Aachener Fahrradtag am Elisenbrunnen mit dem ADFC
	16.–22. 9.	Europäische Mobilitätswoche 2021
Fr., 17. 9.	9–21 Uhr	Parking Day (Schanz)
Sa., 18. 9.	11–15 Uhr	»Aktionstag zum Thema Mobilität« an der VHS
	20–21.30 Uhr	Radnacht / Bike-Night
So., 19. 9.	15–16 Uhr	Ciddical Mass, Start am Westpark

Plusminus Aachen

+ Plus Roermonder Straße in Aachen

In Aachen wurde auf Höhe der Studententürme die Führung über den Überflieger für den Radverkehr deutlich verbessert. Hier gibt es jetzt eine eigene, abgetrennte Fahrradspur. Damit kommt sich der Rad- und Fußverkehr nicht mehr in die Quere.



Minus – Benutzungspflicht vs. linksseitige Freigabe



Fährt man kommend aus der Soers auf dem Eulersweg, dann können Radfahrende wählen, ob sie auf der Fahrbahn oder linksseitig auf der Nebenanlage fahren. Diese ist für den Radverkehr

freigegeben. Ab der Hubert-Wienen-Straße ist aber rechts ein gemeinsamer Rad- und Fußweg mit Benutzungspflicht ausgeschildert. Für Radfahrende auf der Fahrbahn ist das kein Problem, sie können direkt auf die Nebenanlage wechseln.

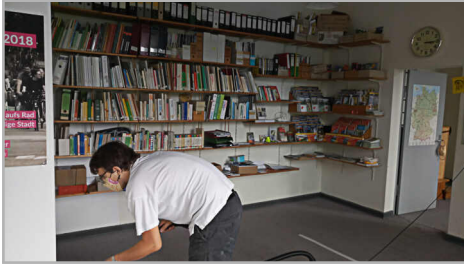
Diejenigen aber, die linksseitig fahren, haben gleich zwei Probleme. Sie müssen an dieser Stelle über drei Spuren die Straße queren, was hier offenbar nicht vorgesehen ist. Wollen sie dazu noch Richtung Würselen, wäre es viel schneller und sicherer links zu bleiben und dann nur die Krefelder Straße zu queren. Wechselt man an der Hubert-Wienen-Straße rechts auf die Nebenanlage, muss man nicht nur die Krefelder Straße, sondern auch der Prager Ring queren, ein Unterfangen, das auch schon mal etwas länger dauern könnte.

+ Plus Abgetrennte Radspur am Pontwall

Vor der Mensa Academica wurde eine Autospur durch eine abgetrennte Radspur ersetzt. Radfahrende fahren jetzt sicher auf einem eigenen Streifen, durch eine bauliche Trennung geschützt vor dem motorisierten Verkehr. Die Spur ist zwar nur 100m lang, aber genau so sollten Radverkehrsanlagen an vielen Hauptstraßen in der Region aussehen.



Der neue Fußboden in der Geschäftsstelle

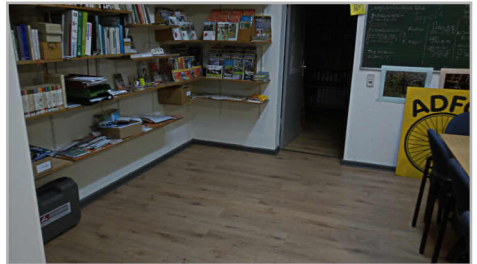


Nicht nur bei der Planung eines Radwegs will die Auswahl des Baumaterials gut überlegt sein. Auch bei dem neuen Fußboden der Geschäftsstelle gab es in Punkto Farbe, Qualität, Umweltverträglichkeit und Preis einiges zu diskutieren. Nachdem dieser langwierige Prozess abgeschlossen und qualifizierte sowie tatkräftige Hilfe zusammengestellt war, konnte es am 24. 7. um 14 Uhr endlich losgehen. Während vier Aktive die Möbel und das Büromaterial hinausräumten – trotz schwerer Arbeit vorbildlich maskiert –, begaben sich drei andere auf die Odyssee nach dem auserkorenen Laminat, denn die Online-Reservierung hatte sich offenbar von selbst storniert – ein Fehler im System, sehr ärgerlich. In Düren endlich fündig geworden, kamen sie gegen 17 Uhr zurück und wurden beim Ausladen eifrig unterstützt. Nach einer Kuchenpause ging es noch an die Detailarbeit – staubsaugen und Fußleisten abnehmen, damit am nächsten Tag frisch gestartet werden konnte.

Am 25. 7. begann dann das eigentliche Laminatverlegen. Hier waren eindeutig Fachleute gefragt,

weshalb unsere Aktive Anne, selbst Restauratorin, durch die beiden Schreiner Ludwig und Andreas unterstützt wurde. Gemeinsam verlegten sie das Laminat im Besprechungsraum und nahmen sich auch schon der Schwelle zum Büro an. Unsere kochbegeisterte Bundesfreiwillige Tanja brachte Mittagessen und Kuchen – perfekte Arbeitsteilung eben.

Am 26. 7. verlegte Anne dann mit drei weiteren Aktiven das Laminat im Büro. Spontan entschied man sich, das Laminat auch unter den Aktenchränken zu verlegen, die also ausgeräumt und weggetragen werden mussten – ursprünglich sollte dieser Arbeitsgang vertagt werden. Gegen 17 Uhr war dann alles wieder an Ort und Stelle – zumindest fast. Das Sichten und Wiedereinräumen von Büromaterial und Aktenordnern dauerte noch bis 23 Uhr.

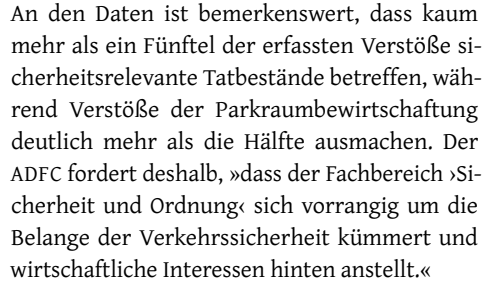


Wer also unser tolles neues Laminat bestaunen, eine Fahrradkarte erwerben oder sich zu diversen Themen informieren möchte, der ist herzlich in unsere Geschäftsstelle eingeladen.

Anna M. Limbach, aus dem Newsletter 2020-08

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

Etwa 260 000 Ordnungswidrigkeiten wurden 2019 im ruhenden Verkehr des Aachener Stadtgebietes erfasst. Der ADFC Aachen hat diese Daten aufbereitet und stellt sie allen Interessierten in einer interaktiven Landkarte unter www.owi19.adfc-ac.de zur Verfügung.



offenedaten.aachen.de/dataset?organization=fachbereich-sicherheit-und-ordnung

Augenweide



Augenweide Vennemann Aachen · Fon 02 41/3 05 93 · Fax 02 41/2 10 57
Kapuzinergraben 24 · 52062 Aachen

Templergraben Autofrei

Seit einigen Wochen läuft nun in Aachen das Reallabor Templergraben ⁵. Für die nächsten vier Monate wird hier experimentiert, wie sich der Stadtraum mit der geänderten Verkehrsführung verändert. Können die gewünschten Ziele am Templergraben erreicht werden? Derer gibt es viele, angefangen von weniger Verkehrslärm und Luftverschmutzung vor Ort bis hin zu mehr Verkehrssicherheit, positiven Auswirkungen auf Aufenthaltssqualität und Umsetzung der Verkehrswende im Innenstadtbereich. Durch Verkehrszählungen begleitet soll während der Laufzeit entschieden werden, ob und wie sich neue Verkehrslösungen am Templergraben auch längerfristig realisieren lassen.

Eröffnung des Reallabors

Aus Sicht von UNI.URBAN.MOBIL. war das Auftaktwochenende ein voller Erfolg. Mit merklichen Veränderungen ab dem ersten Tag, ersten Mitmach-Veranstaltungen, einer durch Oberbürgermeisterin, RWTH-Rektor und Stadtverwaltung bekräftigten Zielformulierung bei der Eröffnung lief alles gut an und macht Freude darauf, den Stadtraum mit neuen Augen zu sehen und zu beleben.

Was sind die ersten Beobachtungen?

Bisherige Beobachtungen des Verkehrs zeigen, dass der Templergraben deutlich verkehrsberuhigter und damit ruhiger geworden ist. Dennoch kommt es regelmäßig zu Verstößen gegen das Durchfahrverbot für motorisierten Individualverkehr und eine anfängliche Verkehrserhöhungen im Umfeldbereich tritt auf. Die Stadtverwaltung ⁶ beobachtet die Verkehrsflüsse im Rahmen

der Verkehrsauswertung dieser ersten Phase und wird diese Daten mit in die Evaluation des Reallabors einfließen lassen. Die Stadtverwaltung sieht eine zweite Phase des Reallabors vor, in der die Ausweichverkehre in der Jakobstraße baustellenbedingt unterbunden werden. Aus Sicht von UNI.URBAN.MOBIL. sollen aber auch kurzfristige Maßnahmen ergriffen werden, um Ausweichverkehre von dem Annuntiatenbach und der Jakobstraße auf den Alleenring zu verlagern.

Wie geht es jetzt weiter?

Für die nächsten Monate haben alle Interessierten die Möglichkeit, Teil des Reallabors zu werden. Infos dazu liefern QR-Codes vor Ort, die direkt auf die Webseite zum Reallabor weiterleiten. Neben Veranstaltungsformaten werden derzeit auch die Auswertemethoden entwickelt, um die Veränderungen der kommenden vier Monate greifbarer zu machen. Das Projektteam bestehend aus Stadtverwaltung, Verbänden, AStA und RWTH-Vertreter*innen orientiert sich dabei an Methoden, wie sie ähnlich auch beim Reallabor Theaterplatz eingesetzt wurden. Die Zwischenergebnisse aus den bereits laufenden Verkehrszählungen sollten aus Sicht von UNI.URBAN.MOBIL., sobald verfügbar und belastbar, nach außen getragen werden. Wir von UNI.URBAN.MOBIL. wünschen uns, dass die Diskussion um den Fortbestand des Reallabors Templergraben über die ersten vier Monate hinaus, mit stets aktuellen Erkenntnissen aus den Erhebungen, frühzeitig angestoßen wird.

Marvin Krings, aus dem Newsletter 2021-06

⁵<http://templergraben.de/>

⁶<http://aachen.de/templergraben>

Erstaufstellung der Wanderbaumallee Aachen am Reallabor Templergraben

Zum Auftakt der Wandersaison ging es am vergangenen Samstag für die Wanderbaumallee auf zum ersten Aufstellungsort in Aachen (siehe Bild auf Seite 39). Bei herrlichem Sonnenschein, musikalischer Begleitung und der Unterstützung zahlreicher helfender Hände zogen unsere Bäume Haselnuss, Felsenbirne, Zierapfel, Kastanie und Maulbeere steigungsarm von der Schanz zum Reallabor Templergraben. Dort ist für die nächsten Wochen der ideale Ort um herauszufinden, welche Qualitäten durch eine Veränderung im

Straßenbild entstehen können. Finde es gerne selbst heraus! Der ADCF Aachen hat sich mit einem Baum an der Wanderbaumallee beteiligt. Für die Zukunft werden für weitere Wanderbäume Spenden gesammelt, um einen ganzen Straßenabschnitt für eine begrenzte Zeit für Dich umzugestalten. Erst so entsteht ein Eindruck davon, wie die Bäume den Straßenraum entscheidend aufwerten können.

Marvin Krings, aus dem Newsletter 2021-06

Geburtstagsaktion des Radentscheids

Vor der konstituierenden Sitzung des neu gewählten Stadtrates am 4. 11., 17 Uhr wird der Radentscheid Aachen eine Aktion machen.

Anlass ist der erste Jahrestag des Beschlusses des Bürgerbegehrens für sichere Rad-Infrastruktur. Vor dem Eurogress (dort tagt der Rat momentan) wird etwa ab 16.15 Uhr eine Aktion stattfinden, ggf. mit einer anschließenden Tour durch die Stadt. Details sind noch in Planung, bitte haltet euch über Instagram, Facebook und der Website des Radentscheids auf dem Laufenden.



Relindis Becker, aus dem Newsletter 2020-10

Frauen Netzwerk gegründet

Wie im Sondernewsletter angekündigt gab es am 8. 3. anlässlich des internationalen Frauentages ein Kennenlernetreffen für die Frauen im ADCF Aachen. Dort haben wir über die Engagement-Möglichkeiten, die es in unserem Verein gibt, gesprochen und Anregungen für zukünftige Projekte gesucht. Außerdem werden wir uns in Zukunft

an jedem dritten Dienstag des Monats um 19 Uhr online treffen und laden alle fahrradinteressierten Frauen dazu ein. Bei Interesse meldet euch bitte unter info@adfc-ac.de, damit wir euch auf die Frauen Netzwerk-Mailingliste aufnehmen und euch den Zugangslink zusenden können.

Anna M. Limbach, aus dem Newsletter 2021-03

Neue Webseite

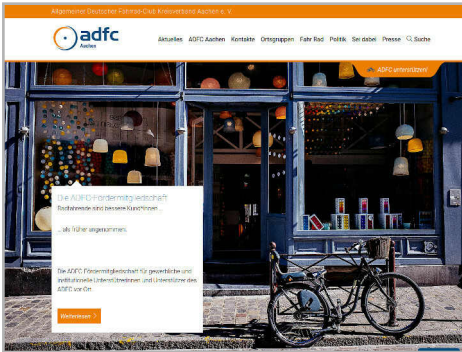


Bild der neuen Webseite

Es war eine Menge Arbeit, aber es ist geschafft: der Kreisverband Aachen hat eine neue Webseite! Diese könnt ihr unter <https://aachen.adfc.de> bewundern. Unsere Seite ist jetzt eine Unterseite derer des Bundesverbands und passt sich dieser somit optisch an. Neben der Barrierefreiheit ist auch der Zugriff mit mobilen Geräten deutlich verbessert.

Es sind noch nicht alle Informationen von der alten Seite übernommen, das wird aber in nächster Zeit passieren.

Luc Hamers, aus dem Newsletter 2021-05

Fahrradklima-Test 2020:

Überwiegend schlechte Noten in der Städteregion

Beim am 16. 3. 2021 im Bundesverkehrsministerium vorgestellten ADFC-Fahrradklima-Test 2020 schnitten die Gemeinden der Städteregion Aachen schlecht ab: Unter den Städten mit 200 000 bis 500 000 Einwohnern landete Aachen mit der Gesamtnote 4,2 auf dem 19. von 26 Plätzen. Eschweiler und Stolberg sind Schlusslichter in ihrer Kategorie (50 000–100 000), mit dem 99. und 105. Platz von 110 und den Noten 4,4 und 4,5. In Herzogenrath und Würselen sieht es nicht besser aus, denn sie erreichten in ihrer Kategorie

(20 000–50 000) Platz 393 und 395 von 415, beide mit der Note 4,5. Relativ gut schnitt Baesweiler ab, mit der Note 3,4 und Platz 27 von 415. In diesen Städten nahmen insgesamt 1 495 Menschen an der Befragung teil.

Zum Weiterlesen empfehlen wir:
aachen.adfc.de/pressemitteilung/adfc-fahrradklima-test-2020-6

*Marvin Krings, aus dem Newsletter 2021-03,
 der Link wurde aktualisiert*

Endlich: der neue Bußgeldkatalog kommt!

Nach einer fast einjährigen Hängepartie gibt es jetzt endlich einen Durchbruch beim neuen Bußgeldkatalog. Dieser wurde durch einen Formfehler im Juli 2020 für ungültig erklärt und war seitdem Streitthema zwischen Bundesverkehrsministerium und den Ländern. Es ging beim Streit jedoch nicht um Fahrradthemen, sondern um Fahrverbote für zu schnelles Fahren. Das ist jetzt vorbei. Am 17. September wird sich der Bundesrat erneut mit der StVO-Novelle befassen und den

neuen Bußgeldkatalog dann hoffentlich beschließen. Was macht das mit uns Radfahrenden?

In der neuen Regelung, die nun hoffentlich bald in Kraft treten wird, ist zum Beispiel das Bußgeld fürs Parken auf Rad- und Fußwegen deutlich erhöht. Dieses kann jetzt bis zu 110 € betragen, wenn Radfahrende oder zu Fuß Gehende gefährdet werden. Tipp: Man kann auch selber Drittanzeige bei seinem Ordnungsamt erstatten, wenn eure Durchfahrt durch einen solchen Falschpark-

ker behindert oder gefährdet wird. Ganz einfach geht das in Aachen und Alsdorf: hier kann man die Anzeige schnell, einfach und unbürokratisch mit der App Stadtpate einreichen.

Ein Bußgeld, von dem Radfahrende unbedingt wissen sollten, ist die widerrechtliche Benutzung eines Gehwegs, also dann, wenn er nicht für den Radverkehr freigegeben ist. Radfahrende haben

hier nichts zu suchen, dies kostet bis zu 100 €! Einzige Ausnahme sind Kinder bis einschließlich 9 Jahren und eine Begleitperson eines Kindes bis einschließlich 7 Jahren. Auch wenn man mit dem Fahrrad linksseitig auf einem Radweg fährt, der in diese Richtung nicht als Radweg freigegeben ist, kann das bis zu 100 € kosten.

Luc Hamers, aus den Newsletter 2021-04

Keine Meisterleistung der Städteplanung in Eschweiler

Es ist bereits ein paar Jahre her, da begann die Stadt Eschweiler ein neues Wohngebiet zu schaffen. Den Straßennamen nach zu urteilen, scheint die frei gewordene Fläche ehemals ein fleißiges Gewerbegebiet gewesen zu sein. Die Straßen nennen sich Ringofen, Feldbrandweg, Zieglerstraße.

Die Planung scheint durchdacht: Zwei Lebensmitteldiscounter stehen bereits vor Ort. Gebaut werden Einfamilienreihenhäuser, Eigentumswohnungen, ein Spielplatz, eine Kindertagesstätte und ein Pflegeheim. Heißt: Platz zum Wohnen für Jung und Alt.

Welcher Verkehr ist zu erwarten? Die beiden Discounter sowie Kindertagesstätte und Pflegeheim werden auch von Bürgerinnen und Bürgern aus weiter entfernt gelegenen Gebieten angefahren werden. Es wird also einen regen Pkw-Verkehr geben. Umbaumaßnahmen der Deutschen Bahn machten auch die Schließung eines Bahnüberganges notwendig. Dies bedeutet eine weitere Belastung durch motorisierten Verkehr im neu errichteten Wohngebiet.



Schutzstreifen mit viel Grün

Es wurde auch eine Straße geplant. Nur leider viel zu schmal. Einseitig gibt es einen Schutzstreifen für Radfahrende. Dummerweise wird dieser in den hellen Monaten von Brombeersträuchern überwuchert. Damit sich Radfahrende nicht die Waden zerkratzen, werden sie auf die Fahrbahn ausweichen. Darüber wiederum ärgern sich die Autofahrerinnen und Autofahrer.

Auf der gegenüber liegenden Seite war kein Platz für einen Schutzstreifen. Radfahrende werden mit entsprechendem Verkehrszeichen über den Bürgersteig geführt.



Konflikte vorprogrammiert: kombinierter Fuß- und Radweg

Den einseitig angelegten kombinierten Fuß- und Radweg werden Eltern benutzen, die ihre Kinder in die Kita bringen und abholen. Hierzu werden Kinderwagen gebraucht. Ebenso wird der Bürgersteig von Bewohnerinnen und Bewohnern des Pflegeheimes benutzt. Unsere betagten Mitbürger und Mitbürgerinnen benötigen häufiger Hilfen wie Rollatoren oder Rollstühle. Ein Vorbeifahren oder -gehen ist wegen des geringen Platzangebotes ausgeschlossen.

Wie fühlt es sich an, wenn Eltern den Kinderwa-

gen schieben oder ein pflegebedürftiges Familienmitglied im Rollstuhl spazieren fahren, wenn dahinter jemand auf dem Fahrrad – rücksichtsvoll – fährt? Nicht angenehm, im schlimmsten Falle bedrohlich.

Solch eine Planung muss zu Konflikten führen: Radfahrende möchten sich nicht an Sträuchern verletzen, Autofahrende möchten sich nicht ihren Raum von Radfahrenden nehmen lassen, da ein Schutzstreifen vorhanden ist. Und zu Fuß Gehende möchten keinen Radfahrenden hinter sich haben, zumal es nach ihrer Meinung eine Straße fürs Rad gibt.

Wohlgemerkt: Das Gebiet war unbebaut, eine breitere Straße wäre möglich gewesen und hätte Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern verhindert.

Doch es gibt einen Lichtblick: Ganz in der Nähe wurde ein Tunnel unter die Eisenbahnstrecke gebaut. Er ist ausreichend breit für zu Fuß Gehende und Radfahrende. Pkw haben keinen Zugang. Konflikte ausgeschlossen. Eine Meisterleistung. So geht Verkehrsplanung.

Angelika Weber

Politische Radtour in Eschweiler

Die ADFC-Ortsgruppe Eschweiler-Stolberg hatte die Eschweiler Bürgermeisterin Nadine Leonhardt sowie Verwaltungsangestellte und Vorsitzende der Parteien zu einer Fahrradtour eingeladen. Die Tour fand am 28. Mai dieses Jahres statt und startete vor dem Rathaus. Grund für die Tour

war, die oft abenteuerliche Situation für Radfahrende in Eschweiler den Verantwortlichen in der Praxis näher zu bringen. Zwei Strecken mit gleichem Ziel wurden ausgearbeitet. Eine bequeme und sichere, eine unbequeme und unsichere.

Angelika Weber

Ihre Anzeige im nächsten Laufrad?

anzeigen@adfc-ac.de

Aus Eins mach Zwei

Die ADFC-Ortsgruppe Eschweiler-Stolberg hat sich freundschaftlich getrennt. Es gibt jetzt eine Ortsgruppe ADFC Eschweiler und eine Ortsgruppe ADFC Stolberg. Die Trennung wurde am 10. 7. 2021 vollzogen.

Sprecherin der Ortsgruppe Stolberg ist Daniela Priester. Sie setzt sich seit Jahren aktiv für einen Klimaschutz und eine fahrradfreundliche Verkehrsführung in Stolberg ein. Politiker*innen und Verwaltungsangestellte in Stolberg sind ihr bekannt. Damit hat sie gute Aussichten den Radverkehr in Stolberg voran zu bringen. Angelika Weber, Sprecherin der bisherigen Ortsgruppe und der neuen Ortsgruppe Eschweiler, wird die Ortsgruppe Stolberg weiterhin unterstützen.

Der ADFC Stolberg unternimmt zur europäischen

Woche der Mobilität eine Aktion »Abstand halten«. Treffen ist am Freitag, den 17. 9. 2021 um 17.00 Uhr vor dem Rathaus. Dort werden Poolnudeln verteilt, die auf den Gepäckträgern der Räder befestigt werden, um so den notwendigen Abstand zwischen Auto und Fahrrad zu demonstrieren. Befahren werden Rathausstraße, Europastraße, Eschweiler Straße, Münsterbachstraße, Rhenaniastraße, Eisenbahnstraße. Wer möchte mit?

Der ADFC Stolberg trifft sich ab September 2021 jeden 2. Freitag um 19.00 Uhr im »Living«, einer netten Restauration auf dem Kaiserplatz in Stolberg.

Angelika Weber

Neues von unserer Ortsgruppe Aachen Nordkreis

Im Februar hat sich die ADFC-Ortsgruppe Aachen Nordkreis gegründet, die sich für die Städte Alsdorf, Baesweiler, Herzogenrath und Würselen sowie für die Straßen dazwischen zuständig fühlt. Seit der Gründung sind wir mit allen Städten in mehr oder weniger enger Abstimmung.

Abgeschlossene Projekte

Mit einem Film zu guten und weniger guten Radverkehrsanlagen in den vier Städten⁷ haben wir auf uns aufmerksam gemacht. Dazu ist auch ein Artikel in den Aachener Nachrichten erschienen. Der Film kann auf unserem Youtube-Kanal (siehe den Artikel dazu auf Seite 10) angeschaut werden.

In Alsdorf sind die Radverkehrsanlagen auf der Aachener und Jülicher Straße in einem katastrophalen Zustand. Da Straßen.NRW Verbesserun-

gen auf dieser Strecke außerhalb der Stadt plant, haben wir den Abschnitt in der Stadt analysiert. Auch dazu haben wir einen Film erstellt⁸ und diesen mit der Stadtverwaltung in unserem Regeltreffen besprochen⁹.



Aachener Straße in Alsdorf: sehr schmaler Radweg

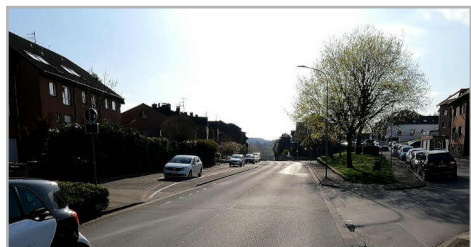
Die Stadt Würselen plant Verbesserungen für den Radverkehr auf der Schweißbacher Straße und hat uns gebeten, unsere Ideen dazu einzubringen. Wir haben das zum Anlass genommen, die

⁷<https://youtu.be/3GFhPXLHzpg>

⁸<https://youtu.be/w9v6k0vpc6I>

⁹Präsentation zu diesem Termin: https://speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-04/40_1136_alsdorf.pdf

gesamte L23 zwischen Würselen und Kohlscheid zu betrachten. Dazu ist ein Video¹⁰ entstanden (auch wieder auf unserem Youtube-Kanal) sowie ein Bericht zu den Problemstellen und Verbesserungsvorschläge dazu. Der Bericht ist unter dem Video verlinkt. Außerdem ist hierzu ein großer Bericht in den Aachener Nachrichten erschienen.



Schweilbacher Straße in Würselen: gefährliches Radwegende

In Würselen wird die Lehnstraße saniert, eine wichtige Verbindung parallel zur bei Radfahren den berüchtigte Kaiserstraße. Bei den Planungen wurde der Radverkehr so gut wie nicht berücksichtigt. Trotz des Baubeginns haben wir uns die Pläne angeschaut und Vorschläge gemacht, wie man jetzt noch Verbesserungen für den Radverkehr erzielen kann.

Die Kleikstraße in Herzogenrath ist die Haupteinkaufsstraße. Die Anbindung für den Radverkehr ist jedoch nicht besonders gut gelungen. Daher haben wir die aktuellen Probleme in einem Video dokumentiert und in einem Bericht Verbes-

serungsvorschläge gemacht (siehe ausführlichen Bericht auf Seite 3).

Außerdem haben wir uns mit verschiedenen Fraktionen der Städte Herzogenrath und Baesweiler getroffen und sind in Kontakt mit dem Verein Kohlscheider Bürger über Radverkehrsthemen.

Aktuelle Themen

In Baesweiler wurden wir zum nächsten Treffen der Verkehrskommission am 1. September eingeladen, das per Fahrrad stattfinden soll und einige der Stellen besuchen soll, die wir in unserem Bericht kritisiert haben.

Für den September planen wir eine Befahrung mit allen Fraktionen und der Verwaltung in Würselen, in der wir uns für den Radverkehr kritische Stellen anschauen wollen.

Auch im September, zur Europäischen Woche der Mobilität, wollen wir Aktionen im Nordkreis machen. Da ist allerdings noch nicht ganz klar, was wir machen wollen, wir haben aber genügend Ideen dazu.

Mitmachen

Wir treffen uns einmal im Monat per Videokonferenz. Wer Interesse hat, hier reinzuhören oder auch aktiv mitzugestalten, der möge sich bei uns melden unter luc.hamers@adfc-ac.de.

Luc Hamers

Alle Termine (nicht nur die vom ADFC) rund ums Fahrrad:

kalender.adfc-ac.de

¹⁰ <https://youtu.be/I5KP--V7Z0w>

Altes Denken, das sich bei Umleitungen für Radfahrende manifestiert

An der L249 zwischen Kreuzau und Düren häufen sich die Baustellen

Von Frühjahr 2020 bis August 2021 gab es einige Baustellen, bei denen es entweder gar keine oder eine sehr schlechte Umleitung gab. In allen Fällen – die nachfolgend kurz beleuchtet werden – hat ProRad¹¹ die zuständigen Behörden darauf angesprochen.

Eine Bushalte-Baustelle ohne Umleitung (L249)



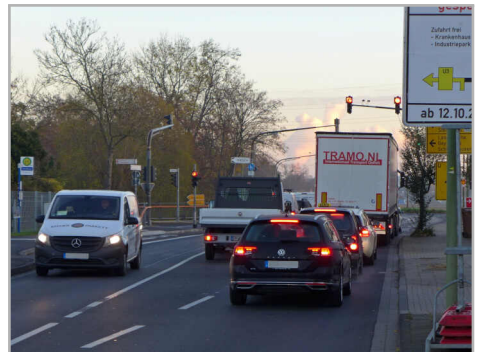
Ansicht der Baustelle von Düren kommend (April 2020). Der Gehweg/Radfahrer frei setzt sich hinter der Baustelle fort.

Während der rund drei Monate dieser Baustelle wurde erkennbar, dass keinerlei Umleitung für Radfahrende ausgeschildert war. Aufgrund dieser Unklarheit entwickelte sich folgendes: Sogar Mütter mit jungen Kindern auf Fahrrädern schlängelten sich zu Fuß von hinter der Baustelle kommend an der nicht extra gesicherten Baustelle vorbei, um in den Vordergrund dieses Bildes zu gelangen. Diese zufällige Beobachtung war für ProRad Anlass, nachzufragen. Das war nebenbei eine interessante Erfahrung, bei der zuallererst geklärt werden musste, wer zuständig war. Die

Kommune, als Verantwortlicher für den Unterhalt? Der Landesbetrieb Straßen.NRW, der die Baustelle verantwortet? Oder der Kreis Düren in seiner Eigenschaft als Straßenverkehrsbehörde? Letztere Behörde erwies sich als zuständig. Auf das Fehlen einer Umleitung angesprochen wurde am Telefon sinngemäß geantwortet:

»Hier gibt es keinen Radweg. Wir gehen davon aus, dass Radfahrer auf der Fahrbahn fahren.«

Auch der ausdrückliche Hinweis von ProRad, dass mehrmals Radfahrende in der Gegenrichtung der Fahrbahn neben der Baustelle wahrgenommen wurden, und dass sehr viele Radfahrende diese Nebenanlage auch nach der dortigen Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht benutzen, hat nichts bewerkstelligen können. Allmählich wurde deutlich, dass gerade die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht – die im Kreis Düren zügig vorangekommen ist – sehr dazu beiträgt, dass der Radverkehr aufgrund der oben zitierten Aussage bei Baustellen ohne Vollsperrung keine Berücksichtigung (mehr) findet.



Berufsverkehrszeit Richtung Düren (Baustelle hier bereits abgeräumt)

Verantwortliche meinen zudem, dass Radfahren-de auf der Fahrbahn schneller unterwegs seien.

¹¹ Siehe Luftpumpe 1/2020. ProRad in Düren existiert seit 2015 als Bürgerinitiative bzw. Arbeitsgemeinschaft. Seit Mai 2020 ist ProRad zudem Ortsgruppe ADFC-Düren, präsentiert sich aber als ProRad aufgrund des örtlichen Bekanntheitsgrades.

Das ist - wie das Bild zeigt - in der Berufsverkehrszeit wohl ein Traum. Der (nunmehr) Gehweg-Radfahrer frei ist auf diesem Bild ganz links. ProRad fordert hier stattdessen das neue Doppelpiktogramm (Siehe Seite 33), weil »Radfahrer frei« nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden darf.

Alles rund um dieser Baustelle steht in einem lesenswerten, separaten Beitrag¹².

Erneuerung Ruruferradweg-Brücke bei Untermaubach

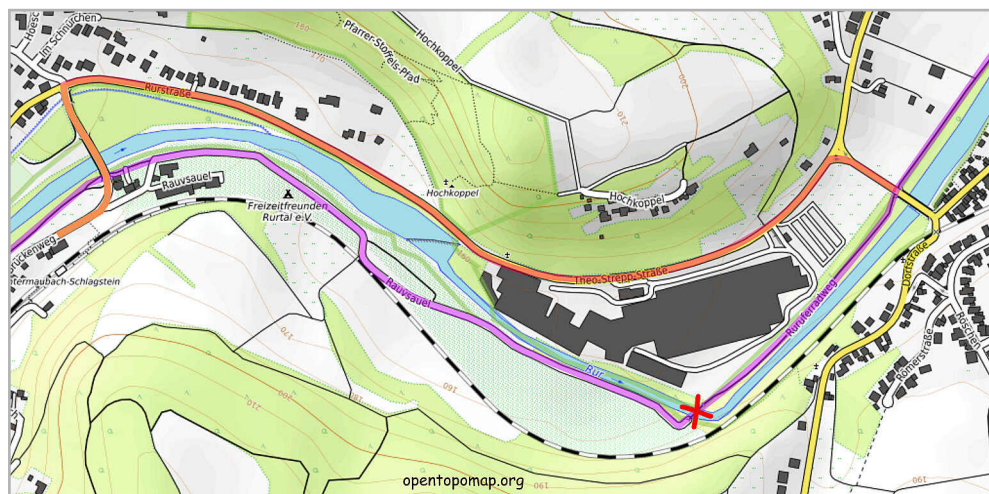
Mehr als ein Jahr lang war eine Fahrrad/Fußverkehrsbrücke wegen Mängeln und Neubau gesperrt. ProRad hat das zum Anlass genommen, die Behauptungen der Verantwortlichen zur soeben behandelten Baustelle zu widerlegen. Es wurden in bestimmten Zeitabschnitten gezählt, wie viele Radfahrende an der parallel zur Ruruferradweg verlaufende Umleitungsstrecke

die Fahrbahn oder den – nicht für den Radverkehr freigegebenen(!) – Gehweg benutzten. Der Anteil der Gehwegfahrenden betrug rund 40 Prozent.



Rurstraße vor Untermaubach

Dass hier auf der linken Seite geistergeradelt (siehe Seite 31) wird, hat damit zu tun, dass der Ruruferradweg parallel links von der Umleitungsstrecke verläuft. Radfahrende brauchen die Straße dann nicht zwei Mal zu queren (Fachbegriff/Stichwort: »Desire Lines«).



Ruruferradweg violett; Umleitungsstrecke orange; Brückensperrung rotes X
Karte: OpenTopoMap (CC-BY-SA)

¹²<https://pro-rad-dn.de/radfahrende-werden-zu-buergern-dritter-klasse/>

Mehr zu diesem Thema im entsprechenden Webbeitrag¹³.

Eine Umleitung bei einer Kreisverkehr-Erneuerung

Hier betrifft es einen Riesenumweg, die Radfahrende und Fußgänger zurücklegen müssen (+170%).

Straßen.NRW hätte hier mit dem Landwirt sprechen sollen, so dass er gegen Entschädigung für kurze Zeit eine geringe Fläche am Rande des Kreisverkehrs abgeben würde, damit der nicht-motorisierte Verkehr keine Nachteile hätte. Die Lage stellt sich so dar:



schlechte Beschaffenheit des Radweges entlang der L249 (ca. 900 m Länge). Der konkrete Anlass

dürfte aus dem nachfolgenden Bild herzuleiten sein:



Die Sanierung der Fahrbahn in Ortslage für 1,6 Mio. Euro (inkl. Kanalarbeiten) stellte der Anlass dar (das VCD-Logo dokumentiert deren Mitfinanzierung des Banners)

Kurz nach Start der Vollsperrung am 3. Juli wurden schon einige Schwächen offenbar. Eine zwar gute Umleitungsstrecke, aber »gespickt mit Schlaglöchern« (Dürener Zeitung 8. Juli). Wenn es eine Umleitungsstrecke für Kfz beträfe, hätten die Verantwortlichen den Zustand einer Umleitungsstrecke garantiert vorher geprüft und ggf. nachgebessert. Die zweite Schwäche betrifft die

Umleitungsbeschilderung. Wer von der Dürener Stadtmitte angefahren kommt, landet zwangsläufig bei der nördlichen Absperrung der L249-Baustelle. Dort fehlt ein Umleitungshinweis für den nicht-motorisierte Verkehr. Zudem handelt es sich um einen unnötigen Umweg. Wesentlich direkter wäre eine Umleitung direkt von oben wie im Kartenausschnitt auf der folgenden Seite:

Unsere Touren und Termine im Netz

[touren-terminen.adfc.de/
suche?unitKey=164010](https://touren-terminen.adfc.de/suche?unitKey=164010)





Hellrot ist die existierende Umweg-Umleitung gekennzeichnet. Hellblau oberhalb von "C" wurde gewünscht. Rechtsoben ist eine Irrfahrt dokumentiert.

Diesem ganzen Vorfall ist ein großer Beitrag auf der ProRad-Webseite gewidmet¹⁴, mit dem Ziel, die Verantwortlichen wachzurütteln und vor allen Dingen, sie zum gemeinsamen Gespräch zu bewegen. Denn die Verantwortlichen der verschiedenen Behörden sollen besser miteinander zusammenarbeiten und vor allen Dingen, die Belange der Radfahrenden verinnerlichen. Wenn das Letzte nicht erreicht würde, säße man in einem

Jahr wieder an einem Tisch. Stand bei Redaktionsschluss ist, dass die Verantwortlichen zu einem Gespräch mit ProRad bereit sind, voraussichtlich auch gemeinsam.

Zum Schluss werden einige kommentierte Bilder aus dem Webartikel dargestellt. Sie sollen nicht nur neugierig machen, den Webbeitrag zu lesen, sondern auch in aller Kürze das Wesentliche darlegen.

¹⁴<https://pro-rad-dn.de/1249-umleitung-stiefkind-hoch-drei/>



Das ist der Zustand an einem Abschnitt am 5. Juli. Andere Abschnitte sind schlimmer dran, aber dieses Bild ist hier ausgewählt, damit die erste Maßnahme von Straßen.NRW verdeutlicht werden kann.



Straßen.NRW hat hier am Montag, den 12. Juli grober Schotter aufgelegt. Auch das zeigt: Man denkt immer noch in Kategorien von Autoreifen, nicht von schmalen Fahrradreifen.

Außerdem sind Pfützen rechts hinten nicht beseitigt.

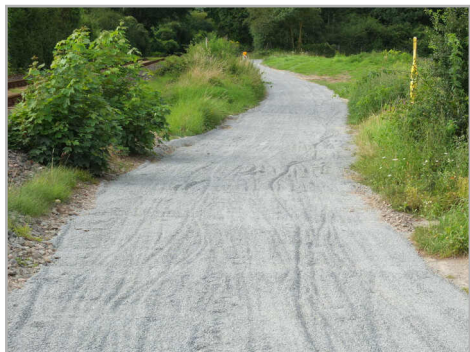
An anderen Abschnitten ist diese Strecke eher »fest«-sandig, aber bei Nässe bilden sich deutlich Schlammspuren. Auch das ist, platt gesagt, Käse.



Dieser Bereich hier war am allerstärksten »verpfützt«. Auch hier wurde Schotter aufgelegt, und es konnte beobachtet werden, dass eine gewisse Verdichtung nur mit einem Handgerät erfolgte.

Dieses Bild entstand erst am 26. Juli, weil die Spurbildung hier deutlich zeigt, dass Radfahrende keinen Schotter mögen.

Zudem: Nach Regen haben sich hier weiterhin Pfützen gebildet.



Die Krönung bildete die krasse Überraschung Ende Juli (Bild vom 29. Juli). Wenige Tage zuvor »regnete« es offenbar Splitt. Es ist nicht bekannt, ob Straßen.NRW das gemacht hat oder die Gemeinde Kreuzau, die unabhängig von Straßen.NRW die Bereitschaft zeigte, eine provisorische Nachbesserung einzuleiten.

Leider ist überhaupt nichts verdichtet, und es liegt viel zu viel Splitt vor. Das fährt sich einfach katastrophal. Mit einem Rollator hier spazieren gehen ist wie mit einem gewöhnlichen Pkw in die Wüste fahren zu wollen.

Rob Maris

RADNACHT AACHEN

Aachen sattelt auf!

18. September 2021

20 Uhr Lindenplatz



**KEINE LUST MEHR
AUSGEBREMST
ZU WERDEN?**

Geisterfahrer

Der ADFC Aachen bekommt ab und zu erboste Zuschriften von zu Fuß Gehenden oder Autofahrenden, wir mögen doch bitteschön dafür sorgen, dass sich auch Radfahrende an die Verkehrsregeln halten. Als Vertretung der Radfahrenden sind wir selbstverständlich dafür, dass sich *alle* an die Verkehrsregeln halten, da so die Sicherheit für jede*n im Straßenverkehr steigt. Auch wenn wir als Verband natürlich nicht für die Einhaltung der Verkehrsregeln verantwortlich sind – dafür sind schließlich Polizei und Ordnungsamt zuständig –, so sind wir sehr wohl in der Lage, die Verkehrsregeln besser zu erklären. In diesem Artikel und in Weiteren in diesem Heft zur Radwegebenutzungspflicht erklären wir daher verschiedene Verkehrsregeln für Radfahrende.



In diese Richtung darf dieser gemeinsame Rad- und Fußweg nicht befahren werden

In diesem Artikel beschäftigen wir uns mit dem Thema Geisterfahrer*innen. Man könnte auf die Idee kommen, dass man mit dem Fahrrad auch auf dem Radweg oder sogar Fußweg links von der Fahrbahn fahren darf, da viele Radfahrende das so machen. Dies ist aus gutem Grund verboten:

Andere Verkehrsteilnehmer*innen rechnen bei einer Kreuzung nicht damit, dass auch Verkehr von rechts kommen kann. Es gibt viele Unfälle zwischen Radfahrenden und Pkws, aber auch zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, die auf das Links-Fahren zurückzuführen sind. Im Interesse der eigenen Sicherheit sollte man das also nicht machen. Außerdem kann es mit einem Bußgeld zwischen 20 und 35 Euro bestraft werden – mal abgesehen davon, dass man bei einem Unfall selbst für die Kosten aufkommen muss.



Dieser linksseitiger Streifen ist für den Radverkehr freigegeben

Es gibt nur genau zwei Ausnahmen: Wenn links von der Straße der Radweg als benutzungspflichtig ausgewiesen ist, also durch ein blaues Schild mit Fahrradpiktogramm gekennzeichnet ist, dann muss dieser benutzt werden. Die zweite Ausnahme gilt dann, wenn linksseitig »Radfahrer frei« steht, entweder allein oder in Kombination mit einem Fußwegschild. (Quelle: <https://www.bussgeldkataloge.de/geisterfahrer-fahrrad>)

Luc Hamers

Wann muss ein Radweg benutzt werden?

In diesem Artikel kümmern wir uns um die Radwegebenutzungspflicht. Viele Verkehrsteilnehmer*innen sind der Meinung, dass Radwege von Radfahrenden immer benutzt werden müssen. Im Folgenden versuchen wir zu erklären (von und für Nicht-Juristen), wann Benutzungspflicht gilt und wann nicht. Dies ist im Detail ein überraschend komplexes Thema, das wir nicht im Rahmen eines solchen Artikels vollständig abdecken können. Daher hier nur die wichtigsten Punkte. Fangen wir einfach an: Wenn ein Radweg als benutzungspflichtig ausgeschildert ist (also ein amtliches blaues Schild mit einem Fahrradsymbol, eventuell kombiniert mit einem Fußgängersymbol), dann muss dieser benutzt werden. Dabei ist es egal, ob der Radweg rechts oder links von der Fahrbahn liegt oder ob das Schild links oder rechts vom Radweg steht. Auf die Feinheiten im Umgang mit zu Fuß Gehenden gehen wir später ein.

Von dieser Regel gibt es jedoch etliche Ausnahmen. Der Radweg muss nicht benutzt werden,

1. wenn am Radweg das blaue Symbol nicht auf einem Schild steht, sondern nur auf dem Boden gemalt ist,
2. wenn die Benutzung des Radwegs unzumutbar ist, z. B. wenn ein Auto darauf parkt, er zugewuchert ist, er eine Buckelpiste ist, Glasscherben darauf liegen, im Winter nicht geräumt ist, usw.,
3. wenn das Fahrrad mehrspurig ist, zum Beispiel ein Dreirad oder ein Fahrrad mit Anhänger, und der Radweg nicht breit genug dafür ist,
4. z. B. wenn Radfahrende sich oder andere durch die Benutzung des Radwegs in Gefahr bringen.

Diese Punkte sind häufiges Streitthema – mit Autofahrenden, der Polizei und sogar vor Gerichten, teilweise sogar bis zum Bundesgerichtshof. Hier müssen Radfahrende eigenverantwortlich handeln. Wenn zum Beispiel ein Radweg dicht an geparkten Autos oder Haustüren vorbeiführt, dann muss er unter Umständen nicht benutzt werden. Auch wenn eine Schulklasse an einer Bushaltestelle auf Fuß- und Radweg steht, ist die Benutzung der Fahrbahn für alle Beteiligten sicherer. Mehr Informationen hierzu sind zum Beispiel zu finden unter <http://bernd.sluka.de/Radfahren/rechtlich.html>.



Eigentlich benutzungspflichtig, aber unzumutbar

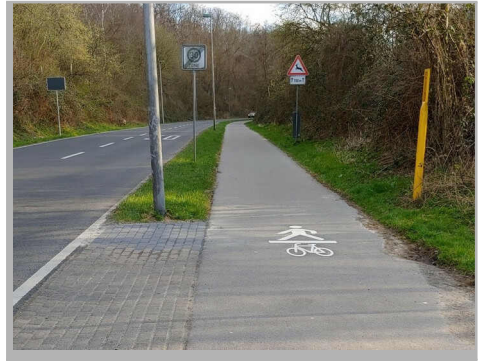
Es kann sogar sein, dass das blaue Schild unrechtmäßig aufgestellt wurde (einige argumentieren, dass dies sogar an den meisten Stellen in Deutschland der Fall ist). Benutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn bestimmte Regeln eingehalten werden, z. B. muss es für Radfahrende auf der Fahrbahn viel gefährlicher sein, Mindestbreiten und Stetigkeit müssen eingehalten werden, usw. Städte, Kreise, Straßen.NRW und Polizei sind dazu verpflichtet, die Benutzungspflicht überall und regelmäßig zu überprüfen, was in der Praxis häufig nicht funktioniert. Wer mit der Benutzungspflicht an einer Stelle nicht einverstanden ist, kann mit seiner Stadt oder seinem Kreis darüber reden und in letzter Konsequenz hierzu sogar vor Gericht ziehen. Der ADFC ist mit einigen Städten in der Region häufiger im Gespräch,

wenn es um solche Radwege geht – häufig mit Erfolg. Sprecht uns an!



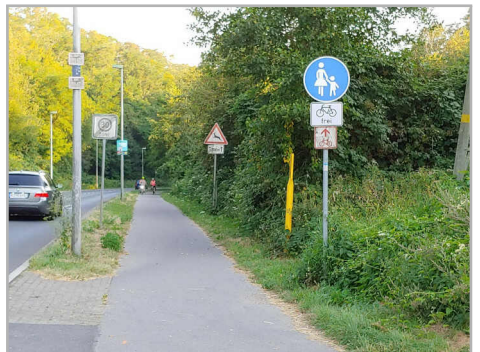
Gemeinsamer Rad- und Fußweg

Neben einem reinen benutzungspflichtigen Radweg (das blaue Schild mit dem Fahrradsymbol) gibt es noch zwei weitere Schilder, die eine Benutzungspflicht anordnen, und zwar der getrennter Rad- und Gehweg und der gemeinsame Rad- und Gehweg. Ein getrennter Rad- und Gehweg (Verkehrszeichen 241, blaues Schild mit Fahrradpiktogramm links, Fußgängerpiktogramm rechts, mit einem vertikalen Strich dazwischen) sind zwei getrennte Streifen: Radfahrende dürfen nur links fahren und nicht auf den rechten Streifen ausweichen, auch nicht zum Überholen. Manchmal, meistens linksseitig, sieht man auch die umgedrehte Variante mit Gehweg links und Radweg rechts. Bei einem gemeinsamen Rad- und Gehweg (Verkehrszeichen 240, blaues Schild mit Fußgängerpiktogramm oben, Fahrradpiktogramm unten, mit einem horizontalen Strich dazwischen) dürfen Radfahrende und zu Fuß gehenden die gesamte Breite nutzen. Dabei müssen beide Rücksicht aufeinander nehmen, ggf. muss die Geschwindigkeit an den Fußverkehr angepasst werden.



Radweg ohne Benutzungspflicht

Es gibt jedoch noch zwei weitere Arten von Streifen, die für Radfahrende eine Rolle spielen. Der Erste ist der sogenannte »Radweg ohne Benutzungspflicht«. Dies ist ein Streifen, der als Radweg erkennbar ist, zum Beispiel indem ein Fahrradpiktogramm auf dem Boden gemalt ist¹⁵. Wichtig: hier gibt es kein blaues Schild mit Fahrradpiktogramm. Dies bedeutet, dass Radfahrende selbst entscheiden dürfen, ob sie auf der normalen Fahrbahn oder auf diesem Streifen daneben fahren. Beides ist erlaubt, auf beiden Streifen dürfen, wenn keine ausdrückliche Geschwindigkeitsbeschränkung ausgeschildet ist, Radfahrende mit beliebiger Geschwindigkeit fahren, bzw. angepasster Geschwindigkeit, mit der niemand gefährdet wird.



Gehweg, Radverkehr frei

¹⁵ <https://www.adfc-diepholz.de/radwege-ohne-benutzungspflicht/>,
http://bernd.sluka.de/Radfahren/Geh_und_Radweg.html

Ein weiterer Streifen, der bei Städten sehr populär ist, wenn sie die Benutzungspflicht aufheben, ist das Aufstellen eines Schildes Gehweg (Verkehrszeichen 239, blaues Schild mit Fußgängerpiktogramm), kombiniert mit einem Zusatzschild »Radverkehr frei«. Dies ist leider etwas verwirrend: Radfahrende dürfen zwar frei entscheiden, ob sie auf der Straße fahren oder auf dem Streifen daneben, jedoch muss man sich dort dem Fußverkehr unterordnen. Dies bedeutet, dass zu Fuß Gehende hier Vorfahrt haben *und* dass Radfahrende hier nur Schritttempo fahren dürfen!







Ein Punkt ist noch ganz besonders wichtig: Außer in den genannten Fällen darf ein Gehweg oder Bürgersteig, egal ob er ausgeschildert ist oder nicht, nicht von Radfahrenden benutzt werden! Und wie erkennt man einen Gehweg, der nicht ausgeschildert ist? Wenn sich rechts neben der Straße *ein* Streifen befindet, egal ob asphaltiert oder gepflastert, und es ist nicht erkennbar, dass Radfahrende hier fahren dürfen (etwa durch ein

Fahrradpiktogramm auf dem Boden), dann ist der Streifen ein Gehweg, wie z. B. der auf dem Bild unter diesem Absatz. Auf Gehwegen dürfen Radfahrende nicht fahren, nur schieben. Je nach Gefährdung drohen Radfahrenden deutliche Bußgelder, wenn ein Gehweg oder Bürgersteig ohne Freigabe für den Radverkehr befahren wird.



Dies ist ein Gehweg, weil Schilder und Markierungen fehlen

Die folgende Tabelle stellt die Regeln für die verschiedenen Beschilderungen nochmal übersichtlicher dar:

	Radweg mit Benutzungspflicht	Gemeinsamer Rad- und Fußweg	Radweg ohne Benutzungspflicht	Gehweg, Bürgersteig ohne Schild	Gehweg, Radverkehr frei	Gehweg	
Verkehrszeichen				–		–	 
Radfahrende <i>dürfen</i> hier fahren	<input checked="" type="radio"/>	links	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Radfahrende <i>müssen</i> hier fahren	<input checked="" type="radio"/>	links	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radfahrende dürfen die Fahrbahn benutzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Fußgänger dürfen hier gehen	<input type="radio"/>	rechts	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Erlaubte Geschwindigkeit	Beliebig	Beliebig	Angepasst	Beliebig	–	–	Schritttempo

Luc Hamers

Was ist eine Fahrradstraße?



Diese Fahrradstraße auf der neuen L223 zwischen Würselen und Herzogenrath ist für den Kraftverkehr freigegeben

In unserer Region entstehen immer mehr Fahrradstraßen. Aus eigener Erfahrung kann ich berichten, dass viele Verkehrsteilnehmer*innen nicht wissen, was das eigentlich ist. Ich hatte dazu mal eine heiße Diskussion mit einem Auto fahrenden Anwohner in Herzogenrath. Daher werde ich in diesem Artikel die wesentlichen Eigenschaften der Fahrradstraße erklären.

Grundsätzlich ist eine Fahrradstraße eine Straße, auf der nur Radverkehr zugelassen ist, sowie auch »Elektrokleinstfahrzeuge«, also die kleinen Elektroroller. Anderer Fahrzeugverkehr ist verboten. Normalerweise gibt es aber Zusatzschilder, die weitere Verkehrsarten zulassen. In dem obigen Bild zum Beispiel dürfen auch Motorräder und Pkw einfahren. Die Besonderheit an einer Fahrradstraße ist aber, dass der Radverkehr hier die wesentliche Verkehrsart ist, alle anderen müssen

sich diesem unterordnen (wenn sie hier zugelassen sind). Dies bedeutet u. a. das Folgende:

- Radfahrende dürfen zu zweit nebeneinander fahren, auch wenn sie dabei durch ihre geringere Geschwindigkeit andere Verkehrsteilnehmer*innen behindern. Autofahrende müssen dann also einfach dahinter bleiben.
- Radverkehr darf weder behindert noch gefährdet werden (das letzte gilt ja ohnehin immer und überall).
- Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der motorisierte Verkehr muss die Geschwindigkeit aber wegen des vorherigen Punktes sogar weiter reduzieren, wenn das nötig ist.
- Die Fahrradstraße hat keinen Einfluss auf das Vorfahrtsrecht. Es gilt also im Prinzip rechts-vor-links – es sei denn, es ist anders geregelt.
- Wenn nicht anders ausgeschildert, dürfen Pkw und Motorräder auf einer Fahrradstraße parken.

Seit der letzten Änderung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2020 gibt es auch sogenannte Fahrradzonen. Hier sind die Regeln die gleichen wie auch bei den Fahrradstraßen, aber dann eben nicht nur für eine Straße, sondern für einen ganzen Bereich.

Luc Hamers

Welche Ampeln gelten für Radfahrende?

In diesem Artikel schauen wir uns die Verkehrsregeln für Radfahrende in Bezug auf Ampeln an. Hört sich einfach an, ist es aber leider nicht immer.

Seit 2017 gelten für Radfahrende grundsätzlich die Ampelsignale der Fahrbahn, also die, die auch für die Pkws gelten. Ausgenommen sind Stellen, an denen es eine eigene Ampel für den Radverkehr gibt, oder eine kombinierte für Rad- und Fußverkehr: dann gilt auf der zugehörigen Radverkehrsführung eben diese Ampel ^{16 17}.

Trotz dieser eigentlich klaren Regelung ist das alles in der Praxis mal wieder nicht so einfach, weil häufig Ampeln, die man in der freien Wildbahn findet, vor vielen Jahren aufgestellt wurden und die seit 2017 geltenden Regelungen noch nicht umsetzen. Oder eine Ampel für den Radverkehr eigentlich keinen Sinn macht. Aber dazu später mehr.



Bild 1: Diese Ampel gilt auch für den Radverkehr

Im einfachsten Fall fährt ein Radfahrender auf der Fahrbahn und trifft auf eine Ampel, die sowohl für den motorisierten Verkehr wie auch für die Radfahrenden gilt (siehe Bild 1).



Bild 2: Für den Radverkehr gilt die Ampel links

Gleiches gilt auch, bei einem Radweg neben der Straße ohne Fahrradampel, egal ob die Ampel links oder rechts vom Radweg steht. Leider sind Pkw-Fahrende immer wieder überrascht, wenn ein Radfahrender bei grüner Ampel auf der Fahrbahn, aber roter Fußgängerampel trotzdem völlig legal weiterfährt, wie Bild 2 und der zugehörige Plusminus-Artikel auf Seite 6 zeigen.



Bild 3: Diese Ampel gilt nur für den Fußverkehr

Bild 3 zeigt eine leider häufig vorkommende Situation, die eigentlich seit 2017 nicht mehr vorkommen sollte: auf einem gemeinsamen Rad- und Fußweg trifft man auf eine Fußgängerampel.

¹⁶ <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Radln-in-Muenchen/Welche-Ampel-gilt.html>

¹⁷ <https://kreisverbaende.adfc-nrw.de/rheinberg-oberberg/aktuelles/aktuelles/article/welche-ampel-gilt-fuer-radfahrer.html>

Die rechtliche Situation ist klar: Es gilt die Ampel der Fahrbahn, die jedoch nicht immer zu sehen ist. Eigentlich hätten die Kommunen und Straßen.NRW bereits seit 20 Jahren diese Ampeln anpassen sollen; die Übergangsfrist, in der unter Umständen Fußgängerampeln gegolten hatten, endete 2016¹⁸. Unsere Empfehlung, wenn die Ampel der Fahrbahn nicht zu sehen ist: haltet euch an die Ampel für die Fußgänger, die ist im Zweifel kürzer grün als die der Fahrbahn. Und informiert eure Stadt oder den ADFC über die Stelle, damit die Ampel angepasst werden kann.

Kommen wir jetzt zu einigen Stellen, an denen die Situation eben dann doch nicht mehr ganz so einfach ist. Wir haben diese Stellen mit Roland Huhn, dem Rechtsreferenten des ADFC abgestimmt.



Bild 4: Ampel an der langen Seite einer T-Kreuzung

Bei einer Situation wie auf Bild 4, ist leider nicht eindeutig erkennbar, ob Ampelsignale ohne Fahrradsymbol auch für Radfahrende gelten. Wenn aus der Situation zu erkennen ist, dass dem nicht so ist, z. B. weil der Radweg ohne Kreuzung rechts an der Ampel vorbeiführt, es keine Haltelinie gibt und es einen Aufstellbereich für zu Fuß Gehenden gibt, dann muss die Ampel fahrend auf dem Radweg nicht beachtet werden.



Bild 5: Radverkehr wird an der Ampel vorbeigeführt

Auch Bild 5 zeigt eine Situation, in der der Radverkehr an der Ampel vorbeigeführt wird, keine Haltelinie vorhanden ist und es auch keine Konflikte mit zu Fuß Gehenden gibt, weil sie eigene Aufstellflächen haben. Auch hier muss der Radfahrende nicht halten, wenn die Ampel auf der Hauptfahrbahn rot ist.



Bild 6: Ampel gilt auch für den Radverkehr

Bild 6 zeigt dagegen eine Situation, in dem die Ampel sehr wohl für den Radverkehr gilt. Es fehlt zwar eine Haltelinie, aber eben auch Aufstellflächen für den wartenden Fußverkehr. Ob dieser Streifen trotz Baustelle und eine Restbreite von nur noch 70cm überhaupt benutzungspflichtig sein darf, ist eine andere Frage.

¹⁸ Informationen und Beispiele sind z. B. hier: http://adfc-rd.de/index.php?option=com_content&view=article&id=355:welche-ampel-gilt-eigentlich-fuer-den-radverkehr&catid=81:rfueberblick&Itemid=135

Hier ist noch ein Ausschnitt aus einem Artikel von Herrn Huhn aus der Radwelt (nachzulesen etwa unter <https://hamburg.adfc.de/artikel/welche-ampel-gilt-fuer-den-radverkehr>, den er vor einiger Zeit zu solchen Ampelsituationen geschrieben hat:

„Ob das Fahrbahnsignal ausnahmslos zu beachten ist, wenn Radfahrer sich auf einem Radweg am Fahrbahnrand einer Fußgängerampel (ohne ampelgeregelte Einmündung von rechts) nähern und kein Radfahrsignal angebracht ist, lässt sich nicht eindeutig sagen. Es hängt von der Gestaltung der Querungsstelle ab, ob der Radweg in den Geltungsbereich der Lichtzeichenanlage einbezogen ist. Die Position des Ampelmastes rechts oder links des Radwegs ist allein nicht entscheidend. Die Unterbrechung des Radwegs durch die Fußgängerfurth, eine Haltelinie und das Fehlen einer Aufstellfläche zwischen Fahrbahn und Radweg für querende Fußgänger können Indizien für eine Pflicht zum Anhalten sein. Es kommt auf die Gesamtsituation an, Unklarheiten dürfen nicht zu Lasten der betroffenen Radfahrer gehen.“



Bild 7: widersprüchliche Ampel – hier ist die Fahrradampel gleichzeitig rot und grün

Es gibt aber auch Stellen, da ist die Ampelsituation einfach falsch. Bild 7 zeigt eine extrem gefährliche Ampel an der Kreuzung von Hauptstraße und Willy-Brandt-Ring in Würselen. Es gibt zwei Ampeln, die beide für Fuß- und Radverkehr gelten: eine VOR, eine HINTER der Querung. Die Ampel vor der Querung ist aber immer grün, auch wenn die hintere rot ist. Dazu kommt, dass der Pkw-Verkehr, der uns hier zum Abbiegen entgegen kommt bzw. quert, einen grünen Linksabbiegerpfeil hat, also gar nicht mit entgegenkommendem Verkehr rechnet. Diese Situation ist inzwischen auf Bitten des ADFC Aachen bei Stadt und Straßen.NRW behoben.

Luc Hamers

**#MEHRPLATZ
FÜRSRAD**

adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club
MEHRPLATZFUERSRAD.DE



**Die Felsenbirne vom ADFC Aachen (vorne)
in der Wanderbaumallee am Templergraben**
wanderbaumallee-aachen.de

Kontakte zum ADFC Aachen

ADFC Aachen e. V. aachen.adfc.de/
 An der Schanz 1 (Welthaus, 2. OG)
 52064 Aachen
 Tel: (mit AB) 02 41 / 889 14 63
 info@adfc-ac.de

Vorstand

1. Vorsitzender

Marvin Krings 015 73 / 895 96 10
 marvin.krings@adfc-ac.de

2. Vorsitzende

Helga Weyers 01 72 / 248 68 68
 helga.weyers@adfc-ac.de

Kassenwartin

Anna M. Limbach 015 78 / 258 87 70
 anna.limbach@adfc-ac.de

1. Beisitzer

Uwe Kolke 01 70 / 168 68 13
 uwe.kolke@adfc-ac.de

Weitere Beisitzer*innen

Karin Offermann 02 41 / 629 05
 karin.offermann@adfc-ac.de
 Benedikt Haumer
 benedikt.haumer@adfc-ac.de

Ortsgruppensprecher*innen

Düren

Jens Veith 024 22 / 959 96 50
 jens.veith@adfc-ac.de
 Rob Maris 024 21 / 388 96 62
 rob.maris@adfc-ac.de

Eilendorf

Edi Heidenthal
 edi.heidenthal@adfc-ac.de

Anne Stockmeyer

anne.stockmeyer@adfc-ac.de

Eschweiler

Angelika Weber 024 03 / 55 95 64
 angelika.weber@adfc-ac.de

Nordkreis

Luc Hamers luc.hamers@adfc-ac.de

Stolberg

Daniela Priester 024 02 / 865 91 28
 daniela.priester@adfc-ac.de

Referent*innen

Öffentlichkeitsarbeit

oeffentlichkeitsarbeit@adfc-ac.de
 Monika Volkmer 02 41 / 951 91 00
 monika.volkmer@adfc-ac.de
 Anna M. Limbach 015 78 / 258 87 70
 anna.limbach@adfc-ac.de

Radtouristik

radtouristik@adfc-ac.de
 Karin Offermann 02 41 / 629 05
 karin.offermann@adfc-ac.de
 Uwe Klehn 02 41 / 55 43 36

Stadt- / Verkehrsplanung

rvp@adfc-ac.de
 Helga Weyers 01 72 / 248 68 68
 helga.weyers@adfc-ac.de
 Volker Schober 02 41 / 605 29 13
 volker.schober@adfc-ac.de

Recht

recht@adfc-ac.de
 Denys Benjamin Alt 02 41 / 95 59 79 91
 denys.benjamin.alt@adfc-ac.de

Technik- und Kaufberatung

technikberatung@adfc-ac.de
 Friedhelm Schepers 01 60 / 340 29 52
 friedhelm.schepers@adfc-ac.de

Ansprechpartner*innen**E-Bike / Pedelec**

Denys Benjamin Alt 02 41 / 95 59 79 91
denys.benjamin.alt@adfc-ac.de

GPS / Navigation

Denys Benjamin Alt 02 41 / 95 59 79 91
denys.benjamin.alt@adfc-ac.de
Steffen Czerny steffen.czerny@adfc-ac.de
Stefan Pey 02 41 / 95 71 73 4
stefan.pey@adfc-ac.de

andere Kontakte**ADFC-Verbände****Bundesgeschäftsstelle**

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

Mitgliederservice

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

Landesverband NRW

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

Stadt Aachen**Beschilderung / Baustellen**

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

Verkehrslenkung

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

Radverkehrsplanung

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

Homepage / Internet

Karin Offermann 02 41 / 629 05
karin.offermann@adfc-ac.de
Stefan Pey 02 41 / 95 71 73 4
stefan.pey@adfc-ac.de

Liegerad-Info

liegeradinfo@adfc-ac.de
Michael Pohl 02 41 / 608 86 91

Aktivenkoordinatorin

Anna M. Limbach 015 78 / 258 87 70
anna.limbach@adfc-ac.de

FahrRad in Aachen

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

Falschparker

online stadtpate.de/aachen

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

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

Instandhaltung / Schlaglöcher

aachener.stadtbetrieb@mail.aachen.de

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

Sonstige**VCD Aachen-Düren**

vcdachen@vcd-aachen.de

Radverkehrsbeauftragter**StädteRegion Aachen**

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

Radverkehrsbeauftragter**Straßen.NRW Ville-Eifel**

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

Aus dem Radtourenprogramm 2021 des ADFC Aachen

Liebe Radfahrerinnen, liebe Radfahrer!

Der ADFC Aachen bietet in dieser Saison noch ein paar Radtouren mit einfachem oder mittlerem Schwierigkeitsgrad an.

Wir gewähren sorgfältige Planung, Vorbereitung und Führung durch erfahrene ehrenamtliche ADFC-Tourenleiterinnen und Tourenleiter, die Sie bei Fragen gerne ansprechen können.

Unsere Radwanderungen sind für alle offen. Für Mitglieder (mit Ausweis) sind sie kostenlos, Nichtmitglieder zahlen für Tagestouren 3 €. Bei manchen Touren entstehen weitere Kosten, etwa durch Fahrten mit der Bahn, dem Fahrradbus, Eintritt oder Mahlzeiten. Diese werden bei der Tourenbeschreibung mit angegeben.

Unsere Touren sind keine Rennen. Der langsamste Fahrer oder die langsamste Fahrerin einer Gruppe bestimmt das Tempo. Trotzdem sollten Sie sich vorab über die sportlichen Anforderungen (Steigungen und Gesamtstrecke) informieren. Fahren Sie mit einem Pedelec, wählen Sie die Unterstützung so, dass die Akkuladung reicht,

denn nicht immer gibt es eine Möglichkeit zum Nachladen.

Um Kindern den Spaß an der Tour zu garantieren, sollten Sie sich vergewissern, dass Ihr Kind den Anforderungen gewachsen ist und gegebenenfalls den Tourenleiter ansprechen.

Programmänderungen sowie **weitere Radtouren** werden unter aachen.adfc.de veröffentlicht. Dort finden Sie zudem Lagepläne aller Treffpunkte und weitere Informationen.

Bitte nehmen Sie Flickzeug, Pumpe, Ersatzschlauch und Werkzeug sowie Proviant und Getränke für unterwegs und ins benachbarte Ausland Ihren Personalausweis mit.

Wir freuen uns über Ihre Rückmeldungen und gerne über Vorschläge für 2022. Für diese Saison wünschen wir Ihnen gute Fahrt, schönes Wetter und viel Freude auf dem Rad!

Das ADFC-Touren-Team

Rechtshinweise

Die Teilnahme erfolgt auf eigene Gefahr. Die Radtouren werden ehrenamtlich organisiert und geleitet. Der ADFC Aachen e.V. bzw. die jeweilige Tourenleitung haften nicht für Schäden. Teilnehmende unter 18 Jahren können nur in Begleitung eines oder einer Erziehungsberechtigten mitfahren. Es gilt die Straßenverkehrsordnung und

Ihr Fahrrad muss verkehrssicher sein, insbesondere Bremsen und Beleuchtung. Die Tourenleitung hilft Ihnen bei einer Panne, Sie müssen diese aber selbst beheben. Halten Sie sich bitte an die Anweisungen der Tourenleitung, damit ein ordnungsgemäßer Ablauf gewährleistet ist und niemand gefährdet wird. Achten Sie auf einen angemessenen Sicherheitsabstand.

Coronaregeln

Mit ein paar neue Regeln für unsere Radtouren tragen wir der Situation um Corona Rechnung:

- Die Anzahl der teilnehmenden Personen ist auf 25 beschränkt; eine Anmeldung vor der Tour per E-Mail oder Telefon bei der Tourenleitung ist notwendig.
- Vor Fahrtbeginn sind die Kontaktdaten bei der Tourenleitung zu dokumentieren.
- Während der gesamten Tour ist untereinander 1,50 m Abstand einzuhalten. Wegen der einzuhaltenden Abstände werden wir nur in Kleingruppen unterwegs sein.
- Wir werden uns auf das Radfahren beschränken und möglichst nicht einkehren.
- Zur Vermeidung hoch frequentierter Wege und touristisch sehr beliebter Ziele wurden die Routen entsprechend angepasst.
- Weitere Angaben finden sich auf der jeweiligen Detailseite einer Tour im Internet.

Diese und weitere Tipps und Hinweise vom ADFC finden Sie in <https://www.adfc.de/artikel/tipps-und-empfehlungen-zu-geführten-radtouren/>

Die Touren

Zum steinernen Löwen

64 km Leicht hügelig, einige markante Steigungen

Über Raeren und Eupen ins Soortal. Hinüber zur Gileppetalsperre, auf der ein großer steinerner Löwe thront. Einkehrmöglichkeit in einem 80 m hoch gelegenen Turmrestaurant oder im Café am Turmfuß. Zurück über Membach, Eupen-Gemehret, Walhorn, Hauset und den Aachener Wald.

Streckenprofil: Leicht hügelig, einige markante Steigungen

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Ferberpark, Haltestelle Heißberg

Samstag

4. September

11 Uhr

Tagestour

64 km mittel

15–18 km/h

Sittard und Grenzland

62 km Zumeist flache Tour

Per Zug geht es zunächst um 10.37 Uhr nach Herzogenrath. Via Eygelshoven, Landgraaf, Nieuw Lotbroek durchqueren wir die sogenannte Parkstad und kommen nach Kasteel Hoensbroek an den Geleenbeek, dem wir bis in die Innenstadt von Sittard folgen. Hier gibt es im historischen Stadtkern Gelegenheiten zu einer Einkehr. Zurück geht es ein Stück am grenzbildenden Rodebach entlang, durch den Schinvelder Bosch und die Teverener Heide ins Wurmatal zum Wasserschloss Rimbürg und entlang der Wurm nach Herzogenrath, wo wir den Zug nach Aachen nehmen.

Streckenprofil: Zumeist flache Tour

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Aachen Hbf, Pferdegruppe

Samstag

18. September

10.15 Uhr

Tagestour

62 km mittel

15–18 km/h

Radtour für Frauen

Wir laden alle Rad-begeisterten Frauen und Mädchen dazu ein, den ADFC Aachen bei einer Tour kennen zu lernen.

Zugleich ist diese Tour das erste persönliche Zusammentreffen des im März gegründeten Frauennetzwerks.

Wir fahren im gemütlichen Tempo über den Radweg Aachen-Jülich zum Blausteinsee. Dort machen wir eine längere Pause und trinken einen Kaffee. Der Rückweg nach Aachen führt über St. Jöris und Merzbrück.

Während der Fahrt und der Pausen gibt es die Möglichkeit zum gegenseitigen Kennenlernen und zum Austausch über lokale Fahrradthemen.

Tourleitung: Karin Offermann

Treffpunkt: Neumarkt

Samstag

25. September

13 Uhr

Tagestour

45 km einfach

< 15 km/h

Herver Land / Abtei Val Dieu

66 km Leicht hügelig, einige Steigungen

Über Welkenraedt ins Herver Land nach Clermont und dem Aussichtspunkt Kreuz von Charneux. Hinab ins Tal der Berwinne zur anmutig gelegenen Abtei. Einkehrmöglichkeit, kleiner Laden mit regionalen Produkten, schöner Park.

Zurück über Aubel, Hombourg, Chapelle und den sog. Bittweg wieder nach Aachen.

Streckenprofil: Leicht hügelig, einige Steigungen

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Ferberpark, Bushaltestelle Heißenberg

Samstag

2. Oktober

11 Uhr

Tagestour

66 km mittel

15–18 km/h

Heuvelland und Maastricht

69 km Zwei etwas längere Steigungen

Zunächst folgen wir dem Senerbach nach Gulpen, erklimmen dann die Hochebene des Heuvellandes, rollen schließlich hinab nach Maastricht, wo wir einen längeren Aufenthalt einlegen. Zurück gewinnen wir auf einer ehemaligen Bahntrasse wieder die Höhe, queren in Gulpen das Geultal und radeln über den Eyser Rug und Orsbach wieder nach Aachen.

Streckenprofil: Zwei etwas längere Steigungen

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Westpark

Samstag

16. Oktober

11 Uhr

Tagestour

69 km mittel

15–18 km/h

Name

Vorname

Geburtsjahr

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (freiwillig)

Beruf (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

☐

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

Einzelmitglied (Jahresbeitrag)

☐

ab 27 Jahre (56 €)

☐

18-26 Jahre (33 €)

☐

Jugendmitglied 7-17 Jahre (16 €)

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

Name des*der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

☐

ab 27 Jahre (68 €)

☐

18-26 Jahre (33 €)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

☐

Zusätzliche jährliche Spende: ...€

☐

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

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

Kontoinhaber*in

D E

IBAN

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

☐

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

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

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

madame
cargo

Lastenräder
für jede
Lebenslage -
Kaufen, Leihen, Leasen

Willst Du...

- einfach mal ein Lastenrad ausprobieren?
- Deine Kinder sicher durch die Stadt fahren?
- sperrige Lasten schnell transportieren?
- oder gar dein Auto abschaffen?



Dann haben wir was für dich!

WWW.MADAMECARGO.DE