

Radverkehrsförderung in Aachen: Bilanz 2021

Innenstadtring Düren
Reallabore Herzogenrath
Alltag von Radfahrenden
Radtourenprogramm

ENTDECKE DEN BIKER IN DIR!

**DIREKT MIT DEM FAHRRADBUS IN
DIE WILDE NATUR DER EIFEL.**

**AN ALLEN
WOCHENENDEN UND
FEIERTAGEN
BIS 1. NOVEMBER**



avv.de/fahrradbus

Inhalt

Radverkehrsplanung

Bilanz 2021	5
Innenstadtring Düren	10
Reallabore Herzogenrath	13
Jülicher Straße Eschweiler	16
Aufstellflächen im Kreisverkehr	17
Sternfahrt und Verkehrswende-Demo	18

Aus dem Alltag von Radfahrenden

Nehmt Rücksicht!	19
Schwieriges Einparken?	20
Begegnung mit einem Radfahrer	20
Überholzwang?	21

Aus den Ortsgruppen

Situation in Stolberg	24
Ortsgruppe Nordkreis	24

Berichte und Meldungen

Ordnungswidrigkeiten 2021	27
Youtube-Kanal	28
(Zu) dichtes Überholen?	28
Klausurtagungen	29
Integrationshelfer	31

Kontakte

Radtourenprogramm

Impressum

Luftpumpe

Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung, 40. 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

Satz: Torsten Krüger, Luc Hamers

Bildrechte:

wie angegeben oder bei den Autor*innen,
Titel: Luc Hamers

Anfragen zu Anzeigen:

info@adfc-ac.de

Kontakt zur Redaktion:

redaktion@adfc-ac.de

Druck:

Auflage: 2 200
Druckerei & Verlagshaus Mainz

Spendenkonto:

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

Das Titelbild zeigt die Altstraße im Aachener Osten. Sie ist Teil der Radvorrangroute Brand und wurde zu einer Fahrradstraße umgebaut, mit rotem Asphalt und Sicherheitsabstand zu parkenden Autos an der Seite. Darüber können Radfahrende sicher parallel zur Trierer Straße fahren. Der motorisierte Verkehr ist hier nur zu Gast und muss sich entsprechend verhalten.

Mehr zum Sachstand der Umbaumaßnahmen für den Radverkehr in Aachen findet ihr ab Seite 5.

Vorwort

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

Ostern mit einem herrlichen Radfahrwetter liegt hinter uns und die geführten Touren des ADFC Aachen vor uns. Seit dem vergangenen Jahr sind einige neue Tourenleiter*innen zu uns gestoßen, so dass wir dieses Jahr zahlreiche Touren anbieten können; diese sind im hinteren Teil des Heftes aufgeführt. Insbesondere gibt es nun viele, die in der Eifel starten, und auch einige kurze Feiertouren in Aachen bieten wir an.

Außerdem berichten wir von einem Kooperationsprojekt mit Caritas, Verkehrswacht und WABe, um Migrantinnen das Radfahren beizubringen.

Wie in jeder Luftpumpe geht es aber natürlich auch in dieser Ausgabe um die lokale Radverkehrspolitik. Wir ziehen Bilanz zu den Tätigkeiten der Stadt Aachen im Jahre 2021, insbesondere erfassen wir den Ausbaustand der Rad-Vorrang-Routen.

Aber auch unsere mittlerweile vier Ortsgruppen außerhalb von Aachen berichten aus ihren Städten: Wir behandeln die Planungen für Fahrradstraßen in Kohlscheid, durch die der Radschnellweg Aachen-Herzogenrath geführt werden soll, und außerdem die Gespräche, die wir mit Politik und Verwaltung in Herzogenrath und Würselen geführt haben.

Bereits seit einigen Jahren fordern wir für Düren einen fahrradgerechten Innenstadtring entlang Stürtz-, Hohenzollern, Schützen, Schenkel- und August-Klotz-Straße. Dazu sollen diese Straßen für den Autoverkehr im Wesentlichen zu einem Einbahnstraßenring werden, so dass Platz

für einen breiten Zweirichtungsradweg frei wird. Eine Computersimulation zeigt nun, dass dies nicht nur für den Rad-, sondern auch für den Autoverkehr besser als die aktuelle Führung ist.

In Eschweiler kümmern wir uns um die Jülicher Straße, die das Zentrum mit Dürwiß verbindet und die für den nichtmotorisierten Verkehr noch viel Luft nach oben hat. Auch in Stolberg sind wir mit der Verbesserung der Radverkehrssituation beschäftigt. Insbesondere kümmern wir uns um die Talachse Stolberg-Zweifall; dort ist der Radverkehr bisher stellenweise gezwungen, sich die Fahrbahn außerorts mit erheblichem Auto- und auch Schwerlastverkehr zu teilen.

Wichtige politische Events der nächsten Zeit sind die NRW-Fahrradsternfahrt am 8. Mai, zu der es einen Zubringer aus Aachen geben wird, und die Kidical-Mass-Demos für kindergerechte Straßen in Düren (15. Mai) und Kohlscheid (22. Mai). Bekanntlich wird außerdem am 15. Mai ein neuer Landtag gewählt. Hierzu verweisen wir auf die Wahlprüfsteine des Landesverbands (<https://nrw.adfc.de/neuigkeit/wahlpruefsteine-zur-landtagswahl-2022-in-nrw>).

Schließlich enthält diese Luftpumpe auch Beiträge zum Überholen von Radfahrenden und der Benutzung von Radwegen, zu Rücksicht im Straßenverkehr, zur Größe von Aufstellflächen in Kreisverkehren, einer interessanten Begegnung mit einem Radfahrer und einige Artikel aus dem Newsletter.

Viel Spaß beim Lesen!

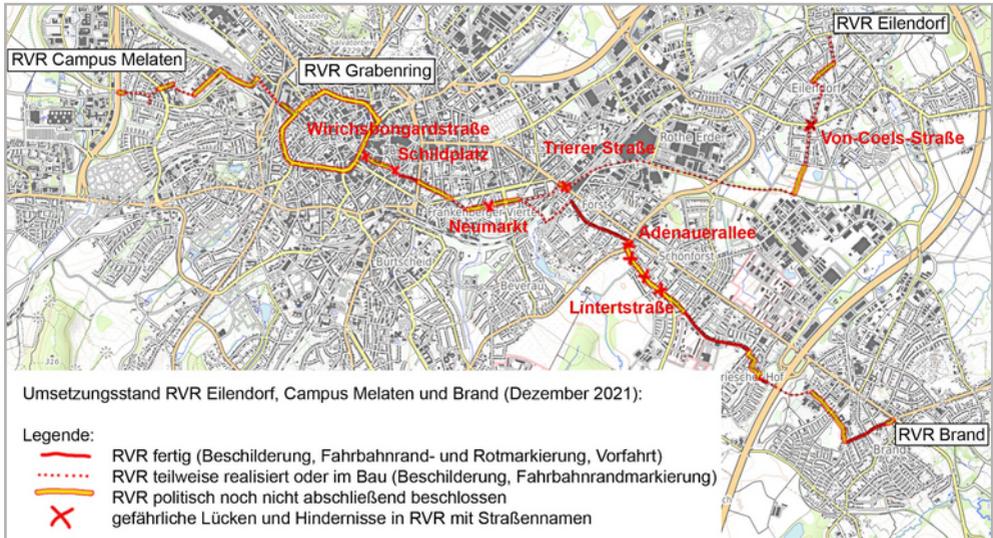
Marvin Krings

Radverkehrsförderung in Aachen – Bilanz 2021

von Norbert Rath

Das Jahr 2021 ist nun Geschichte und von daher ist Zeit zurückzuschauen, um zu prüfen, ob und wie Politik und Verwaltung den Radverkehr in der Stadt Aachen im vergangenen Jahr sichtbar verbessert haben. Dazu hat der ADFC Aachen Anfang Januar 2022 eine Pressemitteilung¹ veröffent-

licht, welche auch in den Aachener Nachrichten² und im Radio bei Antenne AC³ aufgegriffen wurde. In der Pressemitteilung werden die wesentlichen Radverkehrsprojekte der Stadt im Hinblick auf ihren Umsetzungsstand betrachtet und ein Ausblick auf das Jahr 2022 gegeben.



Rad-Vorrang-Routen

Hierbei wird zwischen vier unterschiedlichen Umsetzungs- und Planungsphasen differenziert:

1. bereits umgesetzte Abschnitte entsprechend den vom Rat beschlossenen Qualitätsstandards für Radwege auf Basis des Radentscheides (einheitliche Gestaltung in roter Farbe, mit griffigem Material bei geringem Rollwiderstand sowie eindeutiger und unterbrechungsfreier Führung für eine sichere, komfortable und zügige Befahrung mit allen Typen von Fahrrädern)
2. im Bau bzw. in Umsetzung befindliche Radwege mit Qualitätsmängeln (z. B. fehlende Rotmarkierung), realisierbar bis Ende 2. Quartal 2022 entsprechend den Kriterien unter Punkt 1
3. von der Politik im Mobilitätsausschuss beschlossene Abschnitte in unterschiedlichen Planungsstadien (Vorplanung, Planungsbeschluss oder Bau-/Ausführungsbeschluss)
4. bisher von der Verwaltung nicht planerisch bearbeitete Abschnitte

¹ <https://aachen.adfc.de/pressemitteilung/radverkehrsforderung-in-aachen-bilanz-2021>

² https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/jahresbilanz-des-adfc-in-aachen_aid-65388511

³ <https://www.antenneac.de/artikel/adfc-aachens-radverkehr-wird-nur-sehr-langsam-besser-1189014.html>

Rad-Vorrang-Route Eilendorf (6 720 m)

Förderzeitraum 2017 bis 2019; Stand der Umsetzung 12/2021

Start: Eisenbrunnen in der Innenstadt am Grabenring, Ziel: Eilendorf

Länge in Metern	Straße	Straßenabschnitt von / bis	Status*
135	Wirichsbongardstraße	Friedrich-Wilhelm-Platz bis Reihstraße	✘
100	Wirichsbongardstraße	Reihstraße bis Borngasse	✘
25	Borngasse	Wirichsbongard- bis Schildstraße	✘
150	Schildstraße	Borngasse bis Harscampstraße	PLB: MoA 05/2020
65	Harscampstraße	Schild- bis Lothringerstraße	PLB: MoA 05/2020
200	Lothringerstraße	Harscamp- bis Wilhelmstraße	✓
440	Lothringerstraße	Wilhelmstraße bis Oppenhoffallee	PLB: MoA 01/2021
130	Schlossstraße	Oppenhoffallee bis Bismarckstraße	Rotmarkierung fehlt komplett
625	Bismarckstraße	Schloss- bis Drimbornstraße	PLB: MoA 02/2021
430	Beverstraße	Drimborn- bis Adalbertsteinweg	Rotmarkierung fehlt komplett
115	Adalbertsteinweg / Trierer Straße	Beverstraße bis Vennbahnweg	✘
320	Vennbahnweg	Trierer Straße bis Kreisverkehr Eisenbahnweg	✘
585	Vennbahnweg	Kreisv. Eisenbahnweg bis Philipsstraße	✓
1525	Vennbahnweg	Philips- bis Feldweg zur Kleebackstraße	Ausf: MoA 09/2021
335	Feldweg	Vennbahn bis Krebsstraße	✘
390	Kleebackstraße	Krebs- bis Von-Coels-Straße	Rotmarkierung fehlt komplett
25	Querung Von-Coels-Straße	Kleeback- bis Grubenstraße	PLB: MoA 06/2020
515	Marien- und Moritz-Braun-Straße	Von-Coels- bis Severinstraße	Rotmarkierung fehlt komplett
305	Severinstraße	Moritz-Braun- bis Hansmannstraße	✘
305	Hansmannstraße	Severin- bis Josefstraße	Rotmarkierung fehlt komplett

Status	Länge in Metern	Anteil	
RVR realisiert	785	12 %	Realisierbar bis Ende 2. Quartal 2022: 38 %
RVR im Bau bzw. in Umsetzung	1 770	26 %	
RVR Beschlüsse	2 830	42 %	RVR Eilendorf nicht fertig: 62 %
RVR liegt keine Planung vor	1 335	20 %	

* »PLB«: Planungsbeschluss, »Ausf«: Planungs- und Ausführungsbeschluss,
»MoA«: Mobilitätsausschuss mit Sitzungsmonat

Rad-Vorrang-Route Brand

Förderzeitraum 07/2019 bis 07/2022; Stand der Umsetzung 12/2021

Start: Eisenbrunnen in der Innenstadt am Grabenring, Ziel Brand

Länge in Metern	Straße	Straßenabschnitt von / bis	Status*
135	Wirichsbongardstraße	Friedrich-Wilhelm-Platz bis Reihstraße	✘
100	Wirichsbongardstraße	Reihstraße bis Borngasse	✘
25	Borngasse	Wirichsbongard- bis Schildstraße	✘
150	Schildstraße	Borngasse bis Harscampstraße	PLB: MoA 05/2020
65	Harscampstraße	Schild- bis Lothringerstraße	PLB: MoA 05/2020
200	Lothringerstraße	Harscamp- bis Wilhelmstraße	✓
440	Lothringerstraße	Wilhelmstraße bis Oppenhoffallee	PLB: MoA 01/2021
130	Schlossstraße	Oppenhoffallee bis Bismarckstraße	Rotmarkierung fehlt komplett
625	Bismarckstraße	Schloss- bis Drimbornstraße	PLB: MoA 02/2021
340	Drimborn- und Obere Drimbornstraße	Bismarckstraße bis Krautmühlenweg	Rotmarkierung fehlt komplett
190	Krautmühlenweg	Obere Drimborn- bis Robert-Koch-Straße	im Bau seit 11/2021
940	Clermont- und Altstraße	Robert-Koch-Straße bis Adenauer Allee	Rotmarkierung fehlt auf 180 m
95	Adenauer Allee	Alt- bis Lintertstraße	✘
680	Lintertstraße	Adenauer Allee bis Sittarder Straße	PLB: MoA 09/2021
200	Sittarder Straße	Lintert- bis Schopenhauerstraße	✘
815	Sittarder Straße	Schopenhauer- bis Königsberger Straße	✓
50	Königsberger Straße	Sittarder bis Danziger Straße	✘
80	Danziger Straße	Königsberger Straße bis Kurve bei Nr. 6	✓
260	Danziger Straße bis Herder Straße	Danziger- Nr. 6 bis Herder Straße	✘
150	Herderstraße	Stettiner Straße bis Brander Wall	✓
505	Brander Wall	Herder- bis Rombachstraße	im Bau seit 12/2021
625	Rombachstraße	Brander Wall bis Wolferskaul	Vor: MoA 09/2021
430	Wolferskaul bis Marktstraße	Rombachstraße bis Marktplatz	✓
110	Marktplatz Brand	Marktplatz bis Trierer Straße	✘

Status	Länge in Metern	Anteil	
RVR realisiert	1 675	23 %	Realisierbar bis Ende 2. Quartal 2022: 51 %
RVR im Bau bzw. in Umsetzung	2 105	29 %	
RVR Beschlüsse	2 585	35 %	RVR Brand nicht fertig: 49 %
RVR liegt keine Planung vor	975	13 %	

* »PLB«: Planungsbeschluss, »Vor«: Vorplanung, »MoA«: Mobilitätsausschuss mit Sitzungsmonat

Rad-Vorrang-Route Campus Melaten (2 320 m)

Förderzeitraum 2017 bis 2019; Stand der Umsetzung 12/2021

Start: Tempelgraben in der Innenstadt am Grabenring, Ziel: Campus Melaten

Länge in Metern	Straße	Straßenabschnitt von / bis	Status
215	Schinkelstraße	Tempelgraben bis Abzweig Schinkelstraße	✘
345	Geschwister-Scholl-Straße	Abzweig Schinkelstraße bis Seffenter Weg	Rotmarkierung fehlt komplett
340	Seffenter Weg	Geschwister-Scholl- bis Mies-van-der-Rohe	✘
400	Mies-van-der-Rohe-Straße	Seffenter Weg bis Ahornstraße	✘
330	Ahornstraße	Mies-van-der-Rohe- bis Ahornstraße	Rotmarkierung fehlt komplett
130	Ahornstraße	bis Halifaxstraße	✘
25	Querung Halifaxstraße		✘
195	Ahornstraße	Halifax- bis Melatener Straße	Rotmarkierung fehlt komplett
275	Siemensstraße	Ahorn- bis Melatener Straße	Rotmarkierung fehlt komplett
65	Melatener Straße	Siemens- bis Brücke über Pariser Ring	✘

Status	Länge in Metern	Anteil	
RVR realisiert	0	0 %	Realisierbar bis Ende 2. Quartal 2022: 49 %
RVR im Bau bzw. in Umsetzung	1 145	49 %	
RVR Beschlüsse	0	0 %	RVR Campus Melaten nicht fertig: 51 %
RVR liegt keine Planung vor	1 175	51 %	

Fazit Radvorrangrouten

Bis jetzt ist keine Route vollständig auf mehr als 50 % der Länge umgesetzt, obwohl die Planungen bereits seit dem Jahr 2015 in der Verwaltung bearbeitet werden. Aus Sicht von Marvin Krings (1. Vorsitzender ADFC Aachen) ist auffällig, dass: »insbesondere die bisher gefährlichen und konfliktträchtigen Abschnitte der Radvorrangrouten fehlen. Somit können die Ziele des Projektes – mehr Menschen auf das Rad zu locken – aus Sicht des ADFC bis jetzt leider nicht erfüllt werden«.

Überregionale Radwege

Bahntrassenradweg Aachen-Jülich (30 km)

- Förderzeitraum Juli 2014 bis Juli 2016
- Eröffnung des Aachener Teilstücks erst im Sommer 2021
- Radweg endet derzeit am Außenring
- weiterhin fehlt eine sichere Anbindung an die Innenstadt

Radschnellweg Euregio RS4 (Aachen/Herzogenrath/Heerlen 12 km)

- Planungsbeginn 2013
- derzeit nicht absehbar, wann Realisierung erfolgt
- derzeit laufen umweltfachliche Untersuchungen für das Linienbestimmungsverfahren (siehe auch den Artikel auf Seite 13)
- nach Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens in 2022, kann erst ab 2023 die konkrete Planung beginnen

Radweg Aachen-Stolberg (3 km)

- Förderzeitraum Juli 2019 bis Juli 2022
- erste Abschnitte sollen auf Stolberger Stadtgebiet in 2022 umgesetzt werden
- Routenführung erfolgt aufgrund Widerstands des Naturschutzbeirates nicht entlang der ehemaligen Straßenbahntrasse, sondern an einer stark befahrenen Landesstraße mit steilerem Streckenverlauf
- die Anbindung an den Vennbahnradweg oder RVR Eilendorf in Aachen ist noch nicht geklärt

Verbreiterung Vennbahnradweg (13 km)

- Förderzeitraum Juli 2019 bis Juli 2022
- eine durchgängige Verbreiterung und Sanierung sind von der Stadt nicht mehr geplant
- im Jahr 2022 sollen kurze Teilabschnitte von wenigen hundert Metern Länge verbreitert werden
- Naturschutzbeirat blockiert Planung
- nun wird die höhere Naturschutzbehörde bei der Bezirksregierung Köln hierüber entscheiden

Fazit überregionale Radwege

Stand der Umsetzung hinkt bei allen Projekten den ursprünglichen Zeitplänen massiv hinterher. Martin Christfreund bedauert, dass: »aufgrund fehlender Anbindungen an das Aachener Stadtgebiet die Radwege Aachen-Jülich wie auch Aachen-Stolberg das Umsteigerpotenzial vom Kfz auf das Rad nicht ausschöpfen können.«

Radentscheid Aachen

- Umsetzung von 7 Zielen innerhalb der nächsten 8 Jahre nach Beschluss im November 2019
- Ziel 1: es liegt noch kein gesamtstädtisches Radwegekonzept vor
- Ziel 2: noch keine große Kreuzung ist sicher umgestaltet
- Ziel 3: kein Radweg an Hauptstraßen ist gebaut worden
- Ziel 4: Geh- und Radwege werden nicht durchgängig und einheitlich gestaltet
- Ziel 5: zahlreiche Fahrradbügel wurden aufgestellt, aber weniger als jährlich erforderlich
- Ziel 6: Mängelportal ist nicht verfügbar
- Ziel 7: einzelne Verwaltungsvorlagen ignorieren weiterhin die Ziele des Radentscheides

Fazit Radentscheid

Benedikt Haumer befürchtet, dass: »auch beim Radentscheid die sieben Qualitäts- und Mengenziele von Politik und Verwaltung nicht im angesetzten Zeitraum erfüllt werden.«

Fazit zur Radverkehrsförderung in Aachen im Jahr 2021

In der politischen Diskussion wird die Notwendigkeit für eine Verkehrswende von vielen Beteiligten mittlerweile als erforderlich angesehen. Leider scheint die Umsetzung in Aachen immer noch schwierig zu sein. Von Politik und Verwaltung wird eine umfassende Förderung des Radverkehrs seit vielen Jahren versprochen. Leider ist diese für viele Menschen noch immer nicht sichtbar und erlebbar, sondern beschränkt sich auf Absichtserklärungen im Konjunktiv. Wir hoffen, dass im Jahr 2022 endlich mehr passiert und werden die Diskussionen zu einzelnen Projekten weiterhin intensiv und fachkundig begleiten.

Weitere Hintergrundinformationen zu den einzelnen Projekten können Sie der ausführlichen Stellungnahme des ADFC Aachen zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Aachen⁴ entnehmen.

⁴<https://aachen.adfc.de/artikel/stellungnahme-des-adfc-aachen-zur-3-fortschreibung-des-lrp-ac>

Innenstadtring Düren

Verkehrssimulation mit DLR-Software

von Jens Veith und Rob Maris

Seit über zwei Jahren kämpft ADFC/ProRad Düren für deren Innenstadtringkonzept.

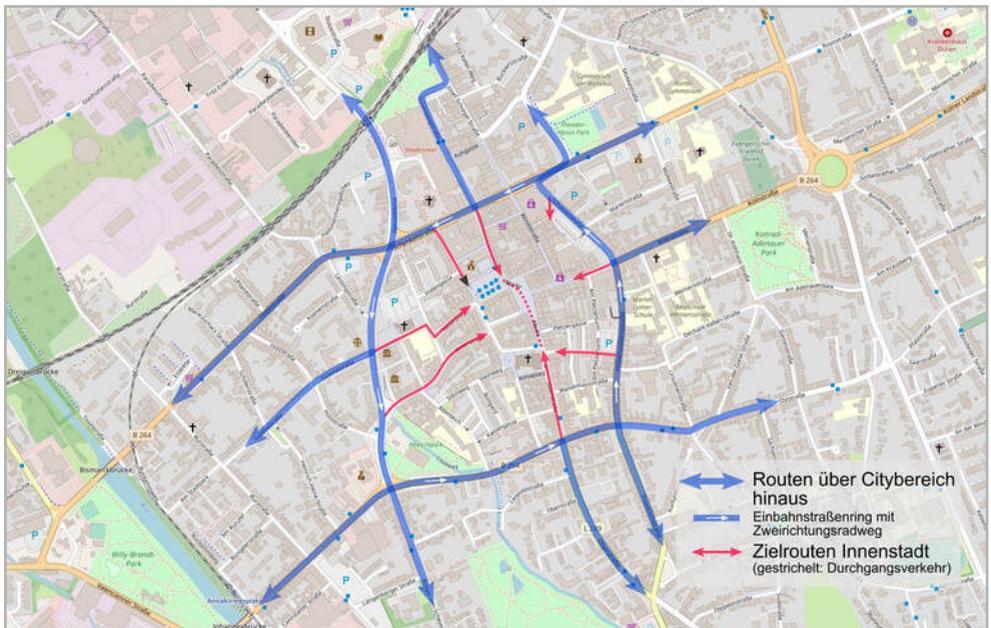
Dieser Innenstadtring soll um die Grenzen der ehemaligen Stadtmauern (Wallring) von Düren führen. Für den Kfz-Verkehr soll der Ring fast überall nur als Einbahnstraßenring geführt werden. Dadurch wird Platz für einen komfortablen und sicheren Zweirichtungsradweg frei.

Der Innenstadtring würde z. B. die geplanten Radvorrangrouten miteinander verbinden, bzw. die Stadt dazu animieren, weitere angemessene Radinfrastruktur festzulegen, die an den vier Ecken des Innenstadtrings anschließen. Er würde auch den Radverkehr mitten durch die Innenstadt (Fußgängerzone) reduzieren.

Auf das Konzept des Innenstadtrings soll hier nicht näher eingegangen werden, nur soviel dazu: unser selbst entwickeltes Konzept wurde der Öffentlichkeit erstmals 2019 beim Forum Poltik vorgestellt, 2020 gab es einen Vortrag dazu und es erschienen mehrfach Zeitungsartikel dazu

Leider sind Politik und Verwaltung bisher nicht bereit, unser gut durchdachtes Verkehrskonzept für den Innenstadtring begutachten zu lassen.

Daher hat Rob Maris in den letzten Monaten für unser Verkehrskonzept eine vielversprechende Verkehrssimulation ausgearbeitet, die zeigt, dass es für den Autoverkehr sogar Vorteile bringt, da der Verkehr insgesamt besser fließt. Und für Radfahrende und zu Fuß gehende wird es im Ring viel angenehmer und sicherer als bisher.



Basiskarte von Openstreetmap, CC-BY-SA 2.0

Wir freuen uns sehr, dass die Simulation unsere Vermutungen, aber auch die Erfahrungen (aus anderen Städten z.B: Roermond) bestätigt: Ein Einbahnstraßenring ist mindestens so leistungsfähig wie der aktuelle Zustand.

Und dafür muss der fließende Autoverkehr keine Nachteile in Kauf nehmen. Auch die Zahl der Parkplätze würde nur begrenzt verringert werden müssen. Der vorgesehene Zweirichtungsradweg spielt dabei eine wesentliche Rolle. ProRad fordert Politik und Verwaltung auf, das Innenstadtringkonzept endlich ernst zu nehmen. Gerade weil alle bisher geplanten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs höchstens halbherzig sind, da weder Verwaltung noch Politik bereit sind den vorhandenen Straßenraum zu Gunsten von Rad und Fußverkehr neu aufzuteilen.



Zweispurige Einbahnstraße mit Zweirichtungsradweg, abschnittsweise Zustand 2019 halbtransparent eingeblendet (Visualisierung: Simon Maris)

Unsere klare Forderung lautet deshalb: **Lasst uns übers Machen sprechen!**

Unser Konzept ist das einzige, welches sogar als autofreundlich bezeichnet werden kann! Es wäre bezeichnend, wenn die Politik trotz glaubhafter Simulation weiterhin nein sagen würde.

Anlass

Auslöser für das Durchführen einer Simulation war ein Zufallsfund im Internet: eine professio-

nelle, frei verfügbare Software vom DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt). Da wir von Januar bis heute immer stärker den Eindruck gewonnen, dass keine echten Fortschritte bei verschiedenen aktuellen Radinfrastrukturvorhaben feststellbar sind, wurde uns die Simulation eines Einbahnstraßenringes immer wichtiger.

Dazu stellen wir auf unserer Webseite ein kurzes Einführungsvideo bereit: <https://videos.prorad-dn.de/Simulation-Intro.webm>

Diese Vorteile erwarten wir bei unserem Verkehrskonzept:

1. Grüne Wellen funktionieren bei Einbahnstraßen viel besser.
2. Kreuzungen im Einbahnstraßenring haben weniger Kreuzungsvorgänge als »normale« Straßen.
3. Deshalb benötigen Ampelschaltungen weniger Phasen und die Zykluszeit für einen Gesamtumlauf werden kürzer.
4. Daraus folgen geringere Wartezeiten vor Ampeln für alle Verkehrsteilnehmer ob zu Fuß, mit dem Rad oder Kfz.
5. Der Zweirichtungsradweg ist essentiell in diesem Konzept, weil der Platzbedarf geringer ist als bei zwei Einrichtungsradwegen. So müssen nur Parkplätze an der Radwegseite weggenommen werden (Nebeneffekt: Keine Doorings-Unfälle). Und es bleibt Raum für eine physische Trennung zu den Kfz-Fahrspuren.
6. Das erhöht die gefühlte Sicherheit von Radfahrenden, mehr Menschen würden sich trauen, Rad zu fahren.

Der Innenstadtring verbindet alle Stadtteile und Routen für den Radverkehr, so das Pendler und Schüler sicher vom Start zum Ziel sei es zur Schule, Arbeitsstätte oder zum Bahnhof gelangen.

Erwartungen bestätigen sich

Für die mittlere Verkehrsbelastung haben wir 4070 Fahrzeuge pro Stunde angenommen. Bei mittlerer Verkehrsbelastung ist die durchschnittliche Reisezeit in unserem Konzept rund 7 Prozent kürzer als im Istzustand.

Die zurückgelegte durchschnittliche Wegstrecke ist mit 2,1 km zwar fünf Prozent länger (gemeint sind Werte inkl. Zufahrtsstraßen). Das ist logisch, wenn man bedenkt, dass ein kleiner Teil der Routen beim Einbahnstraßenring 3/4 des Ringes umfassen. Die Reisezeit ist dennoch kürzer da der Verkehr im Einbahnstraßenring besser fließt.

Die durchschnittliche Wartezeit (meist vor Ampeln) verkürzt sich vom Modell Istzustand mit 1:35 min. auf 1:05 min. beim Modell Einbahnstraßenring. Hierfür sind zwei Faktoren maßgeblich: eine echte grüne Welle auf dem gesamten Ring und kürzere Ampelzykluszeiten.

Für den Berufsverkehr haben wir 6105 Fahrzeuge pro Stunde angenommen (50 beim Modell Istzustand wie beim Modell Innenstadtring um ca. 30). Im Vergleich ergibt die Simulation beim Einbahnstraßenring eine rund 5 Prozent kürzere Reisezeit als im Istzustand.

Die Wartezeiten erhöhen sich im Berufsverkehr um ca. 50 Prozent. Im Istzustand wartet man 2:23 min vor Kreuzungen und Einmündungen, beim Einbahnstraßenring nur 1:46 min. Autofahrende werden diese Verringerung zu schätzen wissen! Übrigens genauso wie Radfahrende.

Belastbarkeit der Ergebnisse

Ganz entscheidend für die Belastbarkeit der Ergebnisse ist es, den Vergleich zum Istzustand zu haben. Denn wenn die von uns geschätzten Verkehrsmengen nicht ganz der Realität entsprechen, so beeinträchtigt das Istzustand und Innenstadtringkonzept gleichermaßen. Natürlich mit möglichen Abweichungen. Daher sagen wir auch: Für »normale« Verkehrsmengen sind wir uns sicher. Und für die Berufsverkehrszeit sieht es auch gut aus. Auch wenn das Ergebnis nach Begutachtung ein wenig »schlechter« sein sollte: Unsere Forderung nach Durchführung eines Gutachtens und einer Vorplanung steht. Punkt. Denn der Radverkehr würde wie auch immer einen großen Sprung machen!

Wer selber besser einschätzen möchte, ob unsere Simulation Hand und Fuß hat, möge unser 9-minütiges Video zur Simulation anschauen: <https://videos.prorad-dn.de/Erklaervideo.webm>

Wer sich tiefgreifender mit der Simulationsthematik befassen möchte, sei auf den Artikel zur Verkehrssimulation hingewiesen, an dessen Ende es um die DLR Software geht: <https://prorad-dn.de/innenstadtring-verkehrssimulation-mit-dlr-software/>

Weitere Infos zum Innenstadtring vom November 2020: <https://prorad-dn.de/innenstadtring-read-the-fucking-manual/>

Nachlese zum Vortrag Innenstadtring vom Oktober 2019: <http://prorad-dn.de/nachlese-vortrag-innenstadtring-31-10/>

Kinder aufs Rad: Bunte Fahrraddemo für ein kinder- und fahrradfreundliches Düren

Sonntag, 15. Mai, 14.00 Uhr Kleine und große Radfahrende erobern die Straßen der Stadt. Die Initiatoren wollen, dass sich alle Kinder und Jugendlichen sicher und selbstständig mit dem Fahrrad in Düren bewegen können! Die Kidical Mass ist für alle von 0

bis 99 geeignet. Die Polizei sichert die Wege. An Start, Ziel und unterwegs wird auf genug Abstand geachtet. Informationen und Forderungen unter: kinderaufsrad.de
Start: Düren, Marktplatz
Ziel: Willy-Brandt Park

Reallabore in Herzogenrath als Vorbereitung auf den Radschnellweg RS4

von Walther Mathieu und Luc Hamers

Der Radschnellweg RS4 von Aachen nach Herzogenrath mit Abzweigen nach Horbach bis zum Grenzübergang Locht/NL sowie von Pannesheid nach Kerkrade war Ergebnis eines von der Landesregierung bzw. dem Verkehrsministerium NRW veranstalteten Wettbewerbes, bei dem als Hauptgewinn die Übernahme der Planungs- und Baukosten winkte.

Ziel des Wettbewerbes war es, beispielhafte Leuchtturmprojekte für die Verkehrswende, d. h. hin zu nachhaltiger Mobilität zu setzen. Berühmt (inzwischen berüchtigt) ist der RS1 durch das Ruhrgebiet.

Dann platze in Herzogenrath die sensationelle Nachricht in den politischen Raum: Der Konzeptentwurf zu einem Radschnellweg von Aachen nach Herzogenrath hatte einen Preis gewonnen!

Die Städteregion sowie die Städte Aachen und Herzogenrath hatten insgeheim am Wettbewerb teilgenommen – federführend waren u. A. Herr Philippengracht von der Städteregion Aachen, heute erster Beigeordneter der Stadt Herzogenrath, und Herr Hergesell, der Verkehrsingenieur aus Herzogenrath.

Seither wird an der Realisierung des Radschnellweges RS4 geplant, und dem Vernehmen nach liegt die komplexe Linienbestimmung durch Straßen.NRW mitsamt den extern vergebenen zugehörigen Umweltverträglichkeitsprüfungen jetzt in den letzten Zügen. Seit Jahren ... Personalmangel, Konfliktpotenzial mit den unvermeidlichen Nimbys (»Not In My Backyard«), die Verwaltungen selbst und schließlich Corona taten ihr Bestes, das Projekt zu verzögern.

Inzwischen (2022) dämmert es allen Beteiligten, dass auch für die Verkehrswende – wie oft – gilt:

Es gibt kaum etwas Dringendes, was durch längeres Liegenlassen nicht noch dringender würde. Der unerträgliche, mindestens zweimal tägliche Stau von und nach Aachen, die näher rückende Bedrohung durch den Klimawandel, die quälende Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen aus Ländern von zweifelhafter Humanität, seien es Saudi-Arabien (Krieg im Jemen) oder Russland (Krieg in der Ukraine): Der Befreiungsschlag »Radschnellweg Aachen–Herzogenrath« wird allseits herbei gesehen.

Denn Herzogenrath ist durch seine spezielle Geographie, eingeklemmt zwischen dem Naturschutzgebiet Wurmatal und der Staatsgrenze zu den Niederlanden, von der Blechlawine des motorisierten Individualverkehrs in das oder aus dem benachbarten Oberzentrum Aachen ganz besonders gebeutelt.

Natürlich wird der RS4, das muss hier angemerkt werden, nicht »durch Schutzgebiete im Wurmatal« verlaufen, wie das die Gegner der ersten Stunde nicht müde werden (fälschlich) zu kolportieren. Die umfangreiche und langwierige Planung ist vor allem der Tatsache geschuldet, dass intensive Umweltverträglichkeitsprüfungen angestellt werden und jeder Eingriff in schützenswerte Bereiche vermieden oder, wo tatsächlich unvermeidbar, minimiert und durch unmittelbare Ausgleichsmaßnahmen mehr als kompensiert wird.

Vor allem aber wird jetzt allmählich interessant, wie der Radschnellweg in seinem Verlauf über eine alte Bahntrasse, die »Alte Bahn« in Herzogenrath-Kohlscheid, mit dem Kraftfahrzeugverkehr priorisiert und abgestimmt werden kann. Ein Teil der Strecke soll über noch einzurichtenden Fahrradstraßen geführt werden. Da-

für muss aber der Autoverkehr reduziert werden, der bis jetzt auf diesen Straßen unterwegs ist.

Um das zu erreichen, gibt es die sogenannten modale Filter – Sperren für Kraftfahrzeuge, die für Radfahrende durchlässig sind. Und genau solche müssen dort, wo der Radschnellweg innerstädtisch viele Straßen schneidet, eingerichtet werden, wenn man dem Radverkehr zu angemessen gefahrlosem Vorrang verhelfen will. Das ist möglich, wie man in Aachen beim Radweg Aachen-Jülich an der Friedenstraße bewundern kann.

Zu vier möglichen modalen Filtern im Stadtgebiet von Kohlscheid-Zentrum entlang des geplanten Radschnellweges RS4 hat im letzten Mobilitätsausschuss der Stadt Herzogenrath Verkehrsingenieur Herr Hergesell seine Konzeptentwürfe für begleitende Reallabore vorgestellt. Wir werden diese Entwürfe im folgenden Abschnitt ausführlich erklären.

Müßig zu erwähnen, dass im Ausschuss eine breite Phalanx bürgerlicher Volksparteien umgehend vehement vor Beschränkungen warnte, die sich gegen den Kfz-Verkehr richten. Einzig die Fraktion der Grünen begrüßte die vorgeschlagenen Reallabore vorbehaltlos.

Im Energiewende-Dreiklang »Effizienz, Erneuerbare und Änderung der Gewohnheiten« ist letzteres seltsamerweise die größte Herausforderung. Befragt man Autofahrer direkt, so bekunden sie überwiegend, dass sie liebend gerne auf das Fahrrad umstiegen, allein ... der Autoverkehr ist ihnen zu bedrohlich. Hochwertige Räder, überwiegend mit elektrischem Hilfsantrieb, verkaufen sich derweil seit Jahren zu Millionen.

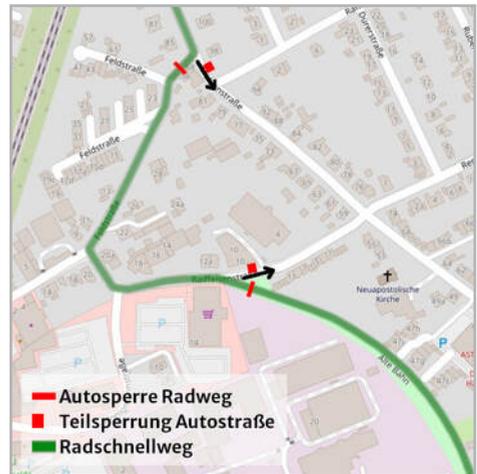
Eine Art Huhn-Ei-Dilemma, dass sich wohl nie auflösen lässt, wenn man nicht anfängt, den Straßenraum neu – und zwar zu Gunsten des Fahrrades und zu Ungunsten des Autos – aufzuteilen.

Was soll konkret untersucht werden?

Es gibt zwei Bereiche in Kohlscheid, wo der Radschnellweg RS4 über noch einzurichtende Fahrradstraßen geführt werden soll. Für Fahrradstraßen gibt es die Forderung, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein muss, was heute noch nicht der Fall ist. Dafür sollen Sperren errichtet werden, die den motorisierten Verkehr reduzieren und lenken. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr um die Bereiche herumzuleiten und nur Zielverkehre zuzulassen.

Um herauszufinden, ob die Ideen zu den Sperren in der Praxis den gewünschten Effekt haben werden, sollen in beiden Bereichen verschiedene Konzepte ausprobiert werden, als Reallabor für jeweils einen Monat. Vor den Osterferien wurden bereits Verkehrszählungen durchgeführt, um Vergleichswerte zu erhalten.

Bereich 1: Raiffeisen-, Feld- und Mühlenstraße



Teilspernung und Einbahnstraße in der Raiffeisenstraße und Mühlenstraße (Basiskarte von Openstreetmap, CC-BY-SA 2.0)

In diesem Bereich sollen zwei verschiedene Ansätze probiert werden, einer mit Teilspernungen

und Einbahnstraßen und einer mit Vollsperrungen. Diese gelten nur für den motorisierten Verkehr, Rad- und Fußverkehr kommen weiterhin vorbei. Zusätzlich gibt es bei beiden Konzepten eine Sperre gegen den motorisierten Verkehr auf dem Radweg, an der Raiffeisenstraße und zwischen Feldstraße und Mühlenstraße.

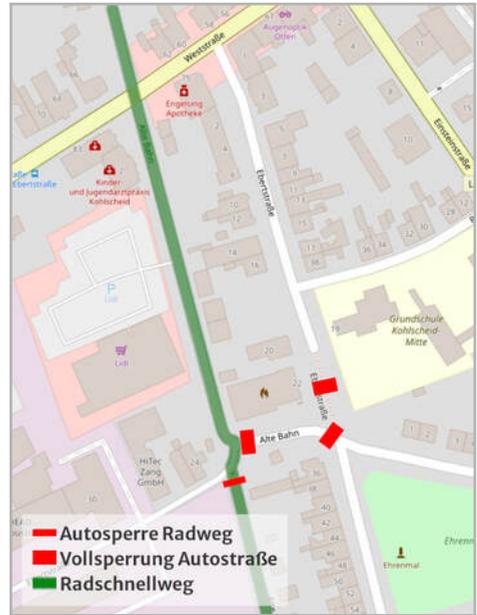
Das erste Konzept sieht vor, dass dort, wo der Radschnellweg auf die Raiffeisenstraße und die Mühlenstraße geführt wird, Teilspernungen und Einbahnstraßen dafür sorgen, dass der motorisierte Verkehr nur in einer Richtung durchkommt.



Vollsperrungen in der Raiffeisenstraße und Mühlenstraße (Basiskarte von Openstreetmap, CC-BY-SA 2.0)

Das zweite Konzept sieht zwei Vollsperrungen vor, wodurch Sackgassen entstehen. Es kommt dann nur noch der motorisierte Verkehr hierhin, dessen Ziel hier liegt. Auch mit diesem Konzept soll der Durchfahrtverkehr über Forensberger, Nord- und Weststraße fahren.

Bereich 2: Alte Bahn zwischen Kaiserstraße und Weststraße



Vollsperrungen an der Feuerwache Kohlscheid, »Feuerwehr frei« (Basiskarte von Openstreetmap, CC-BY-SA 2.0)

An der Ebertstraße soll eine Sperre dafür sorgen, dass der motorisierte Verkehr nicht in den Radschnellweg einfahren kann. Den Bereich vor der Feuerwache Kohlscheid müssen Einsatzfahrzeuge durchfahren können, wodurch bauliche Sperren nicht eingesetzt werden können. Der motorisierte Verkehr soll durch Schilder ausgesperrt werden. Ob Verbotsschilder in der Praxis überhaupt beachtet werden, muss das Reallabor zeigen. Wir haben unsere Zweifel, ob die Verkehrsteilnehmer*innen sich daran halten werden.

Aus unserer Sicht sind auch die Kreuzungen des Radschnellwegs mit der Kaiserstraße und der Weststraße noch sehr interessante Forschungsobjekte. Wir sind sehr gespannt, wie die Vorfahrt an diesen Kreuzungen geregelt werden wird. Ob hier auch Reallabore geplant sind, ist uns nicht bekannt.

Die Jülicher Straße in Eschweiler, ein Relikt der 70er Jahre

von Angelika Weber

Die Straße verbindet die Eschweiler Innenstadt mit dem Stadtteil Dürwiß. Hier finden sich neben netten älteren Bauten auch Neubaugebiete und Supermärkte am Ortseingang.

Von der Innenstadt kommend ist die Jülicher aufgeteilt in Fahrspuren für den motorisierten Verkehr, Längsparkplätze, unterbrochen durch Baumbeete, und beidseitig rot markierte Radwege und Bürgersteige.



Die rote Markierung des Radweges und der Bürgersteig bleiben bis Ende der Unterführung der A4 erhalten bzw. beginnen hier – je nach Richtung. Auf Dürwißer Gebiet teilen sich zu Fuß Gehende und Radfahrende in beide Richtungen einen 1,70 Meter breiten Weg.

Die Jülicher Straße ist eine Hauptverkehrsader mit entsprechend hohem Verkehrsaufkommen. Teils werden Querungen durch Ampeln und Zebrastreifen ermöglicht.

Wo weder Ampel noch Zebrastreifen vorhanden sind, werden in Dürwiß wohnende radfahrende Schüler*innen von Schülerlots*innen sicher über die Straße geleitet. Natürlich können diese nicht zu allen Zeiten des Unterrichts ihre Hilfe anbieten. Das hohe Verkehrsaufkommen erschwert bzw. gefährdet die Querung der Straße. Schüler*innen queren also nicht und fahren als Geisterradler*innen nach Hause.

Sie werden es tun – auch wenn sie wiederholt von den eigens dafür bereit gestellten Polizeibeamt*innen auf ihr Fehlverhalten aufmerksam gemacht werden.

Die Aufteilung des Verkehrsraumes in den 50er, 60er und 70er Jahren sollte autogerecht sein. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen spielten keine Rolle.

Für ihre Selbstständigkeit und das Erlernen von Verhalten im Straßenverkehr benötigen Kinder und Jugendliche gute und sichere Radwege. Zur sicheren Fahrt auf Umwege auszuweichen, ist keine Lösung. Auch Kinder und Jugendliche möchten wie Erwachsene nach vollbrachter Arbeit zügig nach Hause.

Übrigens: Auch erwachsene Radfahrende halten sich in der Jülicher Straße nicht an die StVO und werden zu Geisterfahrenden. Und noch etwas: Zu Fuß Gehende unterliegen auf dem Bürgersteig keinem Richtungsgebot, sie benutzen den Weg in jede Richtung. Bei einer Wegbreite von 1,70 Metern kommt es also zwangsweise zu Konflikten.



Hier muss dringend eine Lösung erarbeitet werden. Es darf nicht sein, dass Radfahrende für ihre alltäglichen Wege wegen schlechter Planung animiert werden, gegen die StVO zu verstoßen.

Aufstellflächen im Kreisverkehr

von Angelika Weber

Der Bau von Kreisverkehren in Deutschland scheint doch zu sehr dem motorisierten Verkehr gewidmet zu sein. So finde ich unter www.kfzteile24.de den beschriebenen Vorteil: der Verkehr wird beim Einfahren nicht gestoppt, die Durchlassgeschwindigkeit ist somit höher, d. h. mehr Fahrzeuge können den Verkehrsknotenpunkt pro Zeiteinheit passieren, damit sinkt die Umwelt- und Lärmbelastung, komplexe Steuerungstechnik ist nicht notwendig, minimale Stauentwicklung und mögliche Wendemanöver für Schwertransporte sind möglich.

Für den Ratgeber von n-tv ist der Kreisverkehr sicherer, da es keinen Gegenverkehr gibt (Unfallforschung der Versicherer). Für den Radverkehr hingegen hat ein Kreisverkehr weniger Vorteile. [kfzteile24](http://kfzteile24.de) erkennt, dass der Kreisverkehr eine Gefahr für Radfahrende und zu Fuß Gehende sein kann. Damit die Sicherheit für diese Verkehrsteilnehmer*innen gewährleistet wird, enden laut [kfzteile24](http://kfzteile24.de) Radwege häufig vor dem Kreisverkehr, Radfahrende müssen sich in den Verkehrsfluss eingliedern. Zu Fuß Gehende müssen zum Überqueren häufig lange Wege hinnehmen.



Bild 1: Kreisverkehr Südstraße/Zechenstraße

Bei n-tv erfahre ich durch Fahrlehrer Kopp, dass Autofahrende beim Herausfahren die Geschwin-

digkeit erhöhen, eine gefährliche Situation für den von rechts kreuzenden Radverkehr. Fahrlehrer Kopp verweist zudem auf die bauliche Besonderheit des Kreisels beim Abbiegen: »Durch den Bogen wird der tote Winkel noch vergrößert, das erhöht die Gefahr beim Abbiegen.« Er empfiehlt daher, den Radverkehr entweder im Kreisverkehr zu führen oder sehr eng an der Kreisfahrbahn, damit dieser gesehen wird. Diese Richtlinie werde gerade entsprechend überarbeitet. Die sichersten Kreisel seien daher die, bei denen zu Fuß Gehende und Radfahrende erst ein paar Meter von der Kreiselausfahrt entfernt die Fahrbahn kreuzen würden. Fahrlehrer Kopp erwähnt hier nicht, dass Radfahrende für diese Lösung mehr Zeit einplanen müssen. Radfahrende sind nicht nur Sonntag Nachmittag für eine Spazierfahrt unterwegs. Gefahren wird auch zur Arbeitsstelle, zum Einkaufen, zu Besuchen, zur Schule, etc ... Mir ist nicht klar warum Radfahrende gegenüber dem motorisierten Verkehr zeitlich benachteiligt werden.

In unserer Gegend fallen mir nur Kreisverkehre auf, wo der Radverkehr deutlich vor der Ankunft im Kreisel von einem Schutzstreifen auf einen Radweg geführt wird. Und dieser Radweg führt ein paar Meter von der Kreiselausfahrt zu einem Übergang. An die Sicherheit von Radfahrenden wird hier nicht gedacht denn Überquerungshilfen werden viel zu klein berechnet. An einer sicheren Überquerung für Tandems, Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder mit Anhänger wird nicht gearbeitet. So an einem in diesem Jahr fertig gestellten Kreisverkehr in Eschweiler (Bild 1).

Wer möchte hier mit seinen Kindern im Anhänger queren?



Bild 2: Stolberger Straße in Eschweiler

Das gleiche Problem stellt sich ebenfalls häufig bei Querungshilfen an Straßen mit hohem motorisierten Verkehrsaufkommen. Bild 2 zeigt die Stolberger Straße in Eschweiler. Hier müssen wir die Straßenseite wechseln. Der Radweg hört plötzlich auf. Die Stolberger Straße führt nach Stolberg, dort nennt sie sich Eschweilerstraße. In Eschweiler-Röhe ist das Überqueren der Aachener Straße zur Kita mit Rad und Anhänger wegen zu kleiner Überquerungshilfe nicht sicher möglich.

ADFC Sternfahrt NRW und Verkehrswende-Demo am 8. Mai

Es wird heiß im Mai! – Verkehrswende-Demo, Sternfahrt und Kidical Mass erhöhen Druck auf Politik vor der Landtagswahl in NRW

Der ADFC in Aachen ruft auch in diesem Jahr wieder zur Teilnahme an der traditionellen ADFC Sternfahrt NRW auf, die diesmal am 8. Mai 2022 stattfindet. Die Sternfahrt führt Radfahrende aus ganz NRW über verschiedene Zubringer nach Düsseldorf. In diesem Jahr wird die Sternfahrt erweitert zu einer großen Verkehrswende-Demonstration, an der sich immer mehr Bündnispartner beteiligen. Unser Aktionsbündnis besteht aus dem ADFC NRW, dem ADFC Düsseldorf, Attac, dem BUND, Campact, dem FUSS e.V., Greenpeace, der RADKOMM und dem VCD NRW.

Kundgebung vor dem Landtag am 8. Mai

Wir treffen uns mit den Teilnehmenden aus Aachen um 8 Uhr morgens am Hauptbahnhof in Aachen. Von dort aus fahren wir mit der Bahn nach Mönchengladbach und schließen uns der dortigen Zubringertour zur zentralen Kundgebung auf der Landtagswiese in Düsseldorf an.

Dort werden wir uns eine Woche vor der Landtagswahl in Nordrhein-Westfalen noch einmal

bei den Parteien ein deutliches Signal setzen. Wir fordern eine zukunftsfähige Verkehrswende, in deren Mittelpunkt nicht das Auto steht, sondern Rad-, Fußverkehr und ÖPNV. Den Teilnehmer*innen geht es um eine sozial gerechte und nachhaltige Verkehrswende, die allen Menschen eine klimaschonende Mobilität ermöglicht. Nach der Kundgebung ist eine etwa 18 Kilometer lange Fahrraddemo durch Düsseldorf geplant.

Informationen zu allen Zubringern unter <https://verkehrswendejetzt.nrw/routen>.



Nehmt Rücksicht!

von Angelika Weber

Wie schön es ist, endlich Sonnenschein am Wochenende. Kein Regen, kein Sturm. Jung und Alt strömen hinaus: Laufen, Wandern, Radeln, Inlineskaten, Skateboard fahren. Die Freude über den ersten Frühlingstag in der Region ist überall spürbar.

Auch viele Leute mit Hunden sind unterwegs. Die Hunde schnuppern an Bäumen und Sträuchern: Wer war wohl schon vor mir hier? Nur die lange Leine stört, durch die sie mit Frauchen oder Herrchen verbunden sind. Mir als Radfahlerin fallen besonders Kinder auf, die jetzt das Radfahren lernen. Mutter und Vater laufen nebenher. Oder hinterher, wenn das Kind schon besser fahren kann. Auch Eltern mit Kinderwagen sind unterwegs, ältere Spaziergänger und Spaziergängerinnen mit Rollator genießen den Frühling. Auch Personen im Rollstuhl, von Familienangehörigen begleitet. Und all diese Menschen bewegen sich auf Wegen, die meist nur zweieinhalb Meter schmal sind.



Das Hochwasser im vorigen Sommer und der nasse Winter haben viele Wege zerstört, andere Wege haben tiefe Löcher und schlammige Pfützen. Also treffen sich alle Sonnenhungrigen auf den asphaltierten, sauberen Wegen. Und dort wird es eng und manchmal laut. Fußgängerinnen und Fußgänger fühlen sich durch Radfahrende gefährdet. Diese wiederum nehmen zu Fuß Gehende als Hindernisse wahr, die den ganzen Weg blockieren. Warum können die nicht am Rand gehen? Hinzu kommen die Hundefreundinnen und Hundefreunde mit den langen Leinen, die quer über den Weg spannen: Sturzgefahr.

Schnell schimpft jeder auf jeden, die schöne Stimmung dahin. Deshalb, liebe Leute, einmal durchschnaufen und Rücksicht nehmen. Wege sind für alle da. Kinder laufen kreuz und quer, ja und? Die dürfen das. Ja, es wäre schön, wenn jeder Hundebesitzer und jede Hundebesitzerin seinen oder ihren vierbeinigen Freund eng an die Leine nimmt – viele tun es, aber nicht alle. Auch deshalb ist es vernünftig, auf dem Rad die Geschwindigkeit zu drosseln. Und wer dann noch allen, die Rücksicht nehmen, ob mit oder ohne Hund unterwegs, ein »Danke« zuruft – und jedem Kind, das Radfahren lernt, ein »Hey, du kannst schon toll Fahrrad fahren« – wird ein Lächeln ernten. Aller Ärger ist sofort vergessen und die Sonne scheint wieder.

Kinder aufs Rad: Bunte Fahrraddemo für einen kinder- und fahrradfreundlichen Nordkreis

Sonntag, 22. Mai, 15.00 Uhr

Kleine und große Radfahrende erobern die Straßen der Stadt. Die Initiatoren wollen, dass sich alle Kinder und Jugendlichen sicher und selbstständig mit dem Fahrrad im Aachener Nordkreis bewegen können! Die Kidical Mass ist für alle von 0 bis 99 geeignet. Die

Polizei sichert die Wege. An Start, Ziel und unterwegs wird auf genug Abstand geachtet. Informationen und Forderungen unter:

kinderaufsrad.de

Start und Ziel: Herzogenrath, Bürgerpark Kämpchen, Klosterstraße

Schwieriges Einparken?

von Luc Hamers

In Diskussionen um die Verkehrswende geht es häufig darum, Parkplätze für Autos zu entfernen, damit mehr Platz für den Radverkehr genutzt werden kann. Darum soll es hier aber nicht gehen. Ich frage mich, wieso es für viele Leute so unglaublich schwierig ist, vernünftig zu parken. Ich meine damit nicht die Leute, die auf einem Radweg parken, weil es so bequem ist, sondern das, was das Bild zeigt.



Falschparker gefährden Radfahrende

Häufig parken Autofahrende nicht auf dem Parkplatz, der hierfür vorgesehen ist, sondern irgendwie so ein bisschen drauf, aber auch daneben. Ist

das Bequemlichkeit, Desinteresse oder einfach nur Unfähigkeit? Ich weiß es nicht. Ich fahre selber auch Auto und versuche mich beim Parken so hinzustellen, dass das Auto innerhalb der Markierungen steht und keinen anderen behindert. Und ja, das ist manchmal schwierig: drängelnde Autos von hinten, kleine Parkplätze, Schildermasten neben dem Parkplatz oder andere Autos, die falsch geparkt sind. Aber (rückwärts) einparken kann man lernen, in einer Fahrschule oder einfach indem man es übt. Es geht, wenn man sich dafür interessiert. Und sollte man es wirklich nicht hinbekommen, gibt es Autos, die das richtig gut automatisch können, man muss nur noch Gas und Bremse bedienen.

Aber es kann doch nun wirklich nicht angehen, dass Autofahrende auch beim Parken auf richtigen Parkplätzen Radfahrende gefährden, weil sie es nicht hinbekommen, richtig einzuparken oder – noch schlimmer – es sie einfach nicht interessiert! Man könnte fast auf die Idee kommen, fürs Autofahren so eine Art Ausbildung mit Prüfung und Lizenz einzuführen, damit Leute lernen mit dem Auto umzugehen. Sowas könnte man dann zum Beispiel Führerschein nennen.

Begegnung mit einem Radfahrer

von Angelika Weber

Ich bin viel mit dem Fahrrad unterwegs. Neulich kam ich dabei mit einem älteren Herrn ins Gespräch. Sein Rad war mir aufgefallen, ich sprach ihn an. Über sein Fahrrad wusste er nicht viel zu sagen. Hat einen Mittelmotor, sagte er, und kommt aus Österreich. Neu sei es auch nicht, es hat schon 7000 Kilometer auf dem Tacho.

Der ältere Herr zögerte kurz, dann erzählte er von sich. Dass er jeden Tag fährt, auch bei schlechtem

Wetter. Im Winter 50 Kilometer, im Sommer 70. Früher, als er noch nicht so viele Medikamente nehmen musste, ist er täglich 100 Kilometer geradelt. Einmal hat er beim Eschweiler Stadtradeln mitgemacht, er wurde Sechster. Nur Sechster, sagte er, und dass ihn das gewundert habe. Die Teilnehmer*innen auf den ersten fünf Plätzen seien ihm viele Kilometer voraus gewesen. Dass so viele Menschen so viel Zeit haben, so viele

Kilometer täglich zu fahren, mehr noch als er!

Dabei sei er doch so viel unterwegs. Sogar auf das Stilsfer Joch ist er gefahren, mit 2757 Metern ist das der höchste Gebirgspass der italienischen Alpen. Seine Freunde hatten ihm abgeraten. Da oben bekomme er keine Luft, haben sie gesagt. Aber er hat es geschafft, und mit der Luft hatte er auch keine Probleme.

Dann erzählte der ältere Herr von seinen Erkrankungen. Er hat einen Hinterwandherzinfarkt überlebt. Sein Herz sei eigentlich gesund, versicherte er, nur die Herzgefäße machen ihm Probleme. Und an Multipler Sklerose sei er erkrankt.

Seine Eigenständigkeit möchte er sich erhalten – das ist der wichtigste Grund für seine täglichen Radfahrten. Auch wenn er manchmal keine Lust dazu hat. Vor kurzem, erzählte er, ist er 60 Kilometer durch den Regen gefahren. Das hat keinen

Spaß gemacht. Aber er muss, er will seiner Erkrankung keinen Platz geben. Sein Arzt ist begeistert von ihm.

Ob er auch durch die Stadt fährt, fragte ich. Nein, das geht nicht. Da fühlt er sich nicht wohl. Die vielen Autos, die so dicht überholen. Die machen ihm Angst.

Wir verabschiedeten uns. Ich wünschte ihm weiterhin viele Fahrrad-Kilometer. Danke, sagte er. Und dass ihm das Gespräch gut getan hat.

Als ich weiter fuhr, fiel mir ein, dass ich einige Radfahrerinnen und Radfahrer mit Handicap kenne. Erkrankungen der Augen, des Herzens, MS. Auch Eltern, die auf Urlaubsreisen ein Tandem benutzen, um mit ihrem kranken Kind eine Radtour zu unternehmen. Alle diese Menschen fahren Fahrrad. Es gibt ihnen Unabhängigkeit und Freiheit.

Überholzwang?

von Luc Hamers

Uns erreichen immer wieder Zuschriften von Radfahrenden, die angehupt oder beschimpft werden, weil sie auf der Fahrbahn fahren, in den letzten Monaten alleine fünf mal zum Seffenter Weg⁵. Üblicherweise werden sie an solchen Stellen mit viel zu wenig Abstand überholt, manchmal dabei sogar abgedrängt – als erzieherische Maßnahme.

Liebe Autofahrende: wieso immer diese Hektik, dieser Überholzwang und dieser Zwang zu versuchen, die Radfahrenden zu erziehen, als wären es kleine Kinder? Die allermeisten Radfahrenden fahren aus gutem Grund auf der Fahrbahn. Zunächst, weil es nicht nur erlaubt, sondern sogar

vorgeschrieben ist, wie die Straßenverkehrsordnung in Paragraph 2 vorgibt: »Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen«. Da Fahrräder Fahrzeuge sind, müssen sie auf der Fahrbahn fahren. Solltet ihr das mal in der Fahrschule anders gelernt haben, dann müsst ihr euer Wissen mal auf den neuesten Stand bringen, Führerscheininhaber sind verpflichtet, das regelmäßig zu tun!

Jetzt sagt ihr: »Aber es gibt doch einen Radweg, wieso fährt der da nicht?« Vielleicht weil er nicht muss, nicht darf oder nicht kann. Es gibt viele Gründe, einen vermeintlich vorhandenen Radweg nicht zu benutzen. Wir schauen uns mal einige davon im Folgenden an.

⁵Am Seffenter Weg wurden in den letzten Jahren verschiedene Umbauten in der Infrastruktur gemacht, häufig durch die Verkehrsunfallkommission veranlasst, um Unfälle zu vermeiden. Der Zustand, der dabei jetzt entstanden ist, ist sehr unbefriedigend und für alle Verkehrsteilnehmenden verwirrend, egal ob zu Fuß oder auf zwei bis x Rädern. Eine Lösung der Problemstellen dieser Straße ist aber alles andere als einfach – einerseits weil sie sehr lang ist, andererseits weil die Kreuzungen alle ihre eigenen Probleme haben, die in der Vergangenheit häufig zu Unfällen geführt haben. Die Situation vor den Umbauten mit einem Zweirichtungsradweg neben der Straße war also auch nicht toll.

Es ist kein Radweg



Hier fehlt ein Schild und es gibt nur einen Streifen, also ist das ein Gehweg und darf nicht befahren werden.

Nur weil es einen Streifen neben der Fahrbahn gibt, muss es noch lange kein Radweg sein. Entscheidend ist die Beschilderung. Wenn jegliche Beschilderung fehlt, es aber nur einen Streifen neben der Fahrbahn gibt, ist es ein Bürgersteig: Radfahrende dürfen hier nicht fahren. Das würde nach dem aktuellen Bußgeldkatalog zwischen € 55 und € 100 kosten!



Ab dem Kastanienweg hat der Seffenter Weg zunächst nur einen Gehweg. Weiter hinten ist aber noch der ehemalige rote Radweg erkennbar.

Wenn neben der Straße noch einige Reste roter Streifen vorhanden sind, die Kreuzungen aber

⁶ Entscheidend ist immer die Beschilderung. Ohne Beschilderung kann ein roter Streifen als Indiz gesehen werden, dass es ein nicht-benutzungspflichtiger Radweg ist, der also befahren werden darf, aber nicht muss.

deutlich nach Bürgersteig aussehen, ist es unklar, ob das als Radweg ohne Benutzungspflicht gilt. Mit Gehwegschild vor dem rotem Streifen ist das klar⁶, dann handelt es sich um einen Gehweg.

Keine Benutzungspflicht

Wenn zum Beispiel neben der Straße zwei Streifen sind, einer davon vielleicht sogar mit Fahrradpiktogrammen und/oder rot angemalt, und es fehlt ein blaues Schild mit Fahrradpiktogramm, dann ist das ein nicht-benutzungspflichtiger Radweg. Radfahrende können selber entscheiden, dort zu fahren oder eben auch nicht. Und anders als man das erwartet, ist das Fahren auf der Fahrbahn häufig sicherer, insbesondere an Kreuzungen oder Engstellen, weil der Radfahrer oder die Radfahrerin sichtbarer ist.



Nebenanlage darf mit dem Rad befahren werden, aber nur im Schritttempo.

Ist der Streifen neben der Fahrbahn ein Gehweg, der für den Radverkehr freigegeben wurde (Gehwegschild mit Zusatzschild »Radverkehr frei«), dann dürfen Radfahrende den zwar benutzen, aber nicht so frei wie das Schild suggeriert. Es darf nur Schritttempo gefahren werden! Fährt ein Radfahrender also mit normaler Geschwindigkeit, sagen wir 20 bis 30 km/h, dann darf der

freigegebene Gehweg überhaupt nicht benutzt werden.

Die Benutzungspflicht gilt nicht



Nur weil die Stadt die Benutzungspflicht anordnet, heißt es noch nicht, dass sie auch gilt. Ist der Radweg zum Beispiel offensichtlich viel zu schmal und gibt es keine Zufahrt, muss das Schild nicht befolgt werden.⁷

Es gibt häufig gute Gründe, den eigentlich benutzungspflichtigen Radweg trotzdem nicht zu benutzen. Und das kann man aus dem Auto heraus nicht immer erkennen. Zum Beispiel, weil dort Glas liegt oder es im Winter auf dem Radweg glatt ist, während die Fahrbahn perfekt gestreut ist. Vielleicht parken aber auch im weiteren Verlauf Autos auf dem Radweg, sodass man nicht vorbeikommt. Dann gilt die Benutzungspflicht nicht, Radfahrende können selber entscheiden, wo sie fahren.

Manchmal darf das Radwegschild an dieser Stelle gar nicht stehen, weil der Radweg nur 50 cm breit ist, Poller im Weg stehen oder durch eine Baustelle im weiteren Verlauf ein Durchkommen nicht möglich ist.⁸

⁷ Diese Stelle am Übacher Weg in Alsdorf haben wir mit der Stadt in unserer Gesprächsrunde Radverkehr besprochen. Das Schild wurde inzwischen entfernt.

⁸ Juristisch heißt das dann, dass die Anordnung der Benutzungspflicht »nichtig« ist und das Schild somit nicht gilt. Manchmal ist das Schild aber auch »nur« illegal: darf da nicht stehen, muss aber trotzdem befolgt werden. Die Grenzen sind hier fließend, im Zweifel muss ein Gericht darüber entscheiden.

Fährt der Radfahrende kein einspuriges Rad, z. B. wenn er oder sie einen Anhänger zieht, dann gilt die Benutzungspflicht ebenfalls nicht.

Vor einer Kreuzung darf man mit dem Fahrrad einen benutzungspflichtigen Radweg an einer sicheren Stelle verlassen, weil der Radfahrer oder die Radfahrerin links abbiegen möchte und sich z. B. auf die Linksabbiegerspur einordnen möchte. Dafür gibt es sogar einen Begriff: nennt sich direktes Abbiegen. Und auch dann ist es völlig legal, einen benutzungspflichtigen Radweg zu verlassen – an einer sicheren Stelle, die auch weit vor der eigentlichen Kreuzung liegen kann.

Fazit

Ihr seht also, liebe Autofahrende, es ist wie immer nicht so einfach, wie es manchmal scheint. Der Radfahrer oder die Radfahrerin vor euch fährt nicht auf der Fahrbahn, um euch zu ärgern. Er oder sie hält sich an die Verkehrsregeln. Bleibt einfach dahinter, wenn ihr nicht mit mindestens 1,5 Meter Abstand überholen könnt, außerorts sogar 2,0 Meter. Das solltet ihr übrigens auch dann tun, wenn Radfahrende sich mal nicht an die Regeln halten. Überlegt vor dem Überholen, ob es überhaupt was bringt: 30 Meter vor einer roten Ampel könnt ihr das Überholen auch einfach sein lassen, es bringt keinen Zeitgewinn, vielleicht nur höheren Blutdruck, wenn der Radfahrer oder die Radfahrerin vor der roten Ampel wieder rechts an euch vorbeifährt (was erlaubt ist!). Und schaut mal auf den Tacho, bevor ihr überholt: in einer 30er-Zone dürfen Auto- wie Radfahrende nur 30 km/h fahren. Beim Überholen mal kurzzeitig schneller zu fahren, ist nicht erlaubt. In der Stadt mit vielen Ampeln kann man sich das Überholen meistens aber auch komplett sparen: es ist nicht schneller.

Situation in Stolberg

von Daniela Priester

Stolberg ist ja – wie allgemein bekannt sein dürfte – schwer von der Flutwasserkatastrophe im Sommer getroffen worden. Die Stolberger Ortsgruppe traf sich dann das erste Mal nach der Flut und es hatten sich nach der Veröffentlichung des Termins auch tatsächlich etliche Interessent*innen gemeldet. Wir waren dann beim Treffen sechs Personen, die sich zu einem regen Austausch zusammen gefunden hatten.

Es kamen viele Hinweise und Gespräche zu all den Schwachstellen der Radwegesituation in Stolberg. Leider musste auch die geplante und an diesem Abend zu besprechende »Aktion Abstand halten« in Absprache mit der Verwaltung aufgrund der aktuellen Situation ausfallen. Schade, doch wir werden die Aktion nachholen.

Jetzt steht eine komplette Neuplanung für Stolberg an und unsere Ortsgruppe hat zur Mitgestaltung um einen Gesprächstermin bei der Verwaltung gebeten – leider ist es auch dazu aufgrund der Arbeitsüberlastung der Verwaltung nicht gekommen. Doch wir bleiben »dran«.

Es muss eine durchgehende Radroute von Zweifall bis zum Stolberger Hauptbahnhof geschaffen werden. Diese Strecke beinhaltet zum Teil Abschnitte, die für Radfahrende extrem eng und gefährlich sind, weshalb dort schon seit vielen Jahren immer wieder eine Veränderung gefordert wird. Beim Wiederaufbau der Stadt bietet sich jetzt die großartige Chance ein sicheres und zukunftsfähiges Radwegenetz, unter Mitwirkung des ADFC, aufzubauen.

Ortsgruppe Nordkreis

von Luc Hamers

Würselen

Nach unserer Befahrung mit Politik und Verwaltung in Würselen sowie der Veröffentlichung eines Videos, das bislang schon fast 2 500 Leute geschaut haben, haben wir gleich zwei Einladungen aus Würselen bekommen. Wir haben uns zunächst mit der SPD-Fraktion der Stadt per Videokonferenz getroffen. Das Treffen war in einer großen Runde, in der u. a. die Landtagsabgeordnete für den Nordkreis, Frau Voigt-Küppers sowie der Fraktionsvorsitzender in Würselen, Herr Küppers, teilgenommen haben. Einige der Anwesenden haben sehr positiv über die Befahrung gesprochen. Besonders fanden sie, dass sie jetzt plötzlich überall im Stadtgebiet Problemstellen für den Radverkehr sehen, die ihnen vor der Befahrung nicht aufgefallen sind.

Außerdem haben wir uns auch per Video mit der Stadtverwaltung Würselen getroffen, auf Einladung des neuen Beigeordneten Herr Strotkötter, der u. a. für Ordnung, Verkehr und Schule zuständig ist. Außerdem haben teilgenommen die Leiterin Ordnung und Verkehr, die Leiterin Stadtplanung, Umwelt und Wohnen, der Leiter Tiefbau und der Klimaschutzmanager. Wir haben in der Runde verschiedenste Themen angesprochen, u. a. auch die, die schon länger offen sind (Begehung und Maßnahmen B57, Schweilbacher Straße, unsere Verbesserungsvorschläge für die L223).

Wir werden uns in nächster Zeit mit dem Leiter des Tiefbauamts zusammensetzen und über konkrete Maßnahmen in der Stadt sprechen, die in diesem Jahr noch umgesetzt werden sollen. Außerdem soll der ADFC bei Baumaßnahmen im

Straßenverkehr vorher um Rat und seine Meinung gefragt werden, damit wir die Belange des Radverkehrs frühzeitig mit einbringen können. Auch das Thema Winterdienst auf Radverkehrsanlagen soll verbessert werden. Nach einer internen Abstimmung wird die Verwaltung auch dazu auf uns zukommen.

Insgesamt war das Gespräch sehr positiv. Unser Eindruck war, dass die Verwaltung jetzt ernst machen möchte mit dem Radverkehr in der Stadt. Wir sind sehr gespannt auf die nächsten Schritte.

Herzogenrath

Auch in Herzogenrath tut sich etwas. Wir haben auf Bitten des neuen technischen Beigeordneten eine priorisierte Liste⁹ von kleinen Maßnahmen erstellt, die unserer Meinung nach als nächstes durch die Stadt verbessert werden sollen. Leider haben wir bislang noch keine Rückmeldung zu dieser Liste bekommen.



Schutzstreifen auf der Oststraße in Kohlscheid, noch als Reallabor

Auf der Oststraße hat die Stadt als Reallabor Schutzstreifen aufgebracht und dafür einige Parkplätze entfernt. Inzwischen ist entschieden, dass die Streifen in diesem Sommer durch einen roten Belag ersetzt werden und damit endgültig bleiben werden. Dies finden wir sehr gut, wünschen

⁹https://speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-12/25_fahrradfreundliche_staedte.pdf

¹⁰https://speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-07/40_kleikstrasse.pdf

¹¹<https://youtu.be/1S0FtkiwJoY>

uns aber, dass diese Streifen auch im folgenden Abschnitt der Oststraße so durchgezogen werden, wie wir in unserem Maßnahmenkatalog aufgeführt haben.



Unser Vorschlag für eine Zufahrt zur Kleikstraße

Unsere Vorschläge zur Verbesserung der Kreuzung Kleikstraße/Geilenkirchener Straße wurden inzwischen von der Stadt aufgegriffen. Wir hatten dazu sowohl einen Bericht¹⁰ wie auch ein Video¹¹ erstellt. Die Stadt hat jetzt Skizzen zu einer Lösung der Situation angefertigt und ein Büro damit beauftragt, Details auszuarbeiten.

Kidical Mass

Am 22.5. organisieren wir zum ersten Mal eine sogenannte Kidical Mass im Nordkreis. Wir laden dazu herzlich alle Familien und natürlich auch alle anderen Radfahrenden ein, mit uns für die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur zu demonstrieren. Wir haben eine Runde durch Kohlscheid geplant, vorbei an einigen Schulen und Kitas. Start ist um 15 Uhr am Bürgerpark Kämpchen an der Klosterstraße, die Route endet auch hier. Wir werden durch die Polizei begleitet, sodass auch Kinder unter 8 Jahren auf der Fahrbahn fahren können. Wer hier mit organisieren möchte, kann sich gerne bei uns melden: luc.hamers@adfc-ac.de

Seit **95** Jahren:

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

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



Dieses wird
das Wichtigste sein.

Schuh Walbert
der Spezialist für
die Ersten

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

Auswertung der Ordnungswidrigkeiten in Aachen 2021

von Luc Hamers



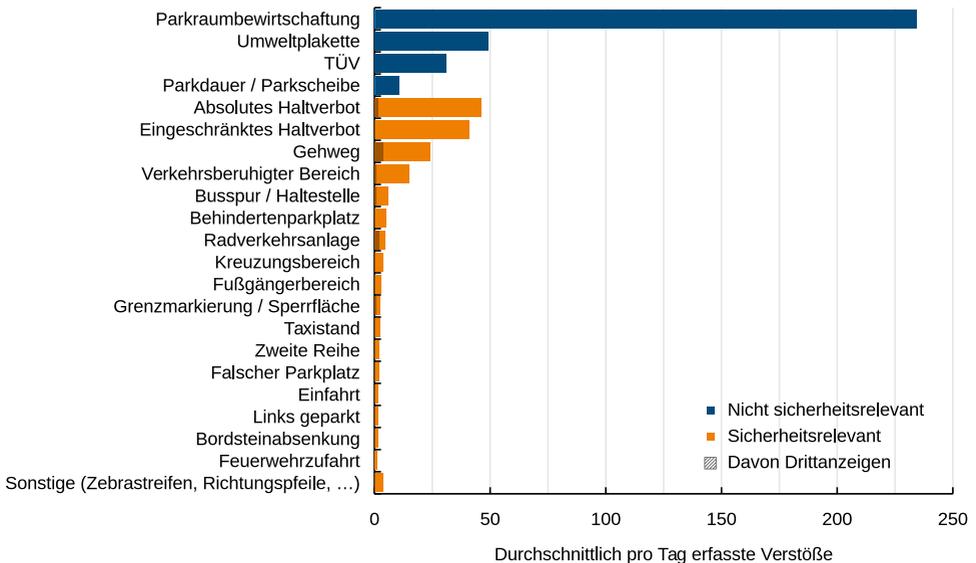
Solches Verhalten gefährdet den Radverkehr

Der ADFC Aachen hat auch dieses Jahr wieder die Daten der Stadt Aachen zu den Ordnungswidrigkeiten vom letzten Jahr ausgewertet. Mit fast 180 000 Verfahren gab es eine Steigerung von 12 % gegenüber dem letzten Jahr. Was sich nicht geändert hat, ist das Verhältnis zwischen sicherheitsrelevanten (34 %) und ordnungsrelevanten

Verstößen, bei denen die Parkraumbewirtschaftung mit 85 000 Verfahren fast die Hälfte aller Verfahren ausmacht.

Falschparker auf Radverkehrsanlagen machten auch in 2021 mit nur 1 600 Fällen einen verschwindend geringen Anteil der Verfahren aus. Das sind gerade einmal etwas mehr als vier am Tag, zu gleichen Teilen vom Ordnungsamt aufgenommen und über Drittanzeigen eingereicht.

Anders als im letzten Jahr lief die Bereitstellung der Daten durch das Ordnungsamt dieses Jahr besser. Die Auswertung vom letzten Jahr findet ihr unter <https://aachen.adfc.de/artikel/auswertung-der-ordnungswidrigkeiten-in-aachen-2020>. Zugeparkte Radwege können mit einem Foto über Webseiten wie <https://weg.li> oder <https://stadtpate.de> an das Aachener Ordnungsamt gemeldet werden.



Neues von unserem Youtube-Kanal

von Luc Hamers



Auf unserem Youtube-Kanal haben wir ein neues Video hochgeladen: Zu Kindern im Straßen-

verkehr. Wir schauen uns an, wie Familien mit Kindern in verschiedenen Altersgruppen sowie Schülerinnen und Schüler im Straßenverkehr unterwegs sind. Ihr findet das Video unter <https://youtu.be/ErCEhtfjtC4>.

Als Experiment haben wir dieses Video gleich in zwei Versionen erstellt: einmal auf Deutsch und einmal auf Englisch. Mal schauen, ob es auch internationales Interesse hierzu gibt.

Bitte abonniert unseren Youtube-Kanal. Ihr findet ihn, indem ihr auf Youtube nach »ADFC Aachen« sucht.

(Zu) dichtes Überholen?

von Luc Hamers



Einer der Hauptgründe, wieso viele Leute sich nicht auf das Fahrrad trauen oder sich unsicher im Straßenverkehr fühlen, ist das dichte Überholen. Häufig ist klar, dass der Mindestabstand von 1,5 m deutlich unterschritten wurde. Jeder von uns kennt auch Stellen, wo es gefühlt zum guten Ton gehört, dicht zu überholen. Aber kann man

das auch belegen und dokumentieren?

Der Vorstand des Kreisverbands Aachen hat entschieden, dass wir uns 10 sogenannte »Open Bike Sensoren¹²« zulegen wollen. Ein solches Gerät kann man am Fahrrad montieren und es misst den Abstand beim Überholen, sowohl links als auch rechts, zusammen mit dem Ort und der Zeit. Wir wollen dazu auch eine Auswerteplattform erstellen lassen. Für den Aufbau der Sensoren und der Plattform haben wir ein paar Freiwillige gefunden, die das für und mit uns machen werden.

Wenn das alles fertig ist, sollen Radfahrende diese Geräte bei uns ausleihen können und so im Alltagsverkehr Daten sammeln. Wir werden euch auf dem Laufenden halten über dieses Projekt.

Aus unserem Newsletter 2022-01:
[speicher.adfc-ac.de/newsletter/2022-01/](https://www.adfc-ac.de/newsletter/2022-01/)

¹²<https://www.openbikesensor.org/>

Vorstandsklausur und große Klausurtagung

von Luc Hamers

Am 19. 2. hat sich der Vorstand in der Geschäftsstelle zur Klausurtagung getroffen. Wir haben verschiedene Themen durchgearbeitet, u. a. wie wir es schaffen, unsere Arbeit besser zu steuern und die Arbeitsbelastung sinnvoller zu steuern. So gibt es z. B. alleine 26 Regeltermine pro Monat zu Fahrradthemen in der Region, an denen häufig auch Vorstandsmitglieder des Vereins teilnehmen. Wir haben ausführlich über die Rollen und Aufgaben gesprochen, die wir als Vorstand zu erfüllen haben und wie wir diese verteilen wollen.

Der Termin diente auch als erster Vorbereitungs-termin für die »große Klausurtagung«, die wir mit allen interessierten Aktiven organisieren. Wir möchten euch einladen, zusammen mit dem Vorstand die erfolgreiche Arbeit des ADFC in der Städteregion Aachen und dem Kreis Düren noch weiter zu verbessern. Wir wollen überlegen, an

welche Themen wir in diesem Jahr arbeiten werden und wie wir das tun wollen. Dazu möchten wir uns zu einer Klausurtagung am Samstag, den 7. Mai treffen, u. a. mit den folgenden Themen:

- Zusammenarbeit mit den Kommunen
- Satzung/Name
- Ziele des Vereins
- Jahresplan des Vereins: Was wollen wir in diesem Jahr organisieren

Die Tagung wird stattfinden am 7. Mai von 10 bis 17 Uhr in der Nadelfabrik Aachen (Reichsweg 30). Für Mittagessen und Getränke ist gesorgt. Im Anschluss besteht die Möglichkeit, den Tag in einem Lokal in der Nähe ausklingen zu lassen.

Wenn ihr teilnehmen, mitdenken und mitgestalten wollt, dann meldet euch bitte per E-Mail an, an die Adresse info@adfc-ac.de.

Aus unseren Newslettern 2022-02 und 2022-03.

Augenweide

**Brillen. Kontaktlinsen.
Reparaturen.**

MITGLIED **Q+**
die qualitätsallianz

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



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

Die Aachener Fahrradcommunity kann 12 neue Mitglieder begrüßen

Das Fahrrad als Integrationshelfer

von Barbara Zaunbrecher und Ursula Zimmer-Richter

Viele von uns haben das Radfahren bereits als Kinder gelernt, aber nicht überall auf der Welt ist das so. Für Migrantinnen ist das Radfahren deshalb keineswegs selbstverständlich.

Hamida aus Afghanistan hat es gewagt und mit ihrer Aachener Freundin Uschi das Radfahren gelernt. Die WDR Lokalzeit berichtete darüber. Hamida wusste, dass noch viele andere Migrantinnen die Unabhängigkeit und den Spaß, den Radfahren bringt, erleben möchten.

Und 12 von ihnen, im Alter von 26 bis 58 Jahren, bekamen auf dem Verkehrsübungsplatz der Verkehrswacht Aachen im Rahmen des interkulturellen Fahrradtrainings für Frauen nun die Möglichkeit dazu. Dieses Fahrradtraining ist ein Kooperationsprojekt des regionalen Caritasverbands Aachen unter der Leitung von Katja Hartmann in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht Aachen, der Radwerkstatt WaBe e. V. und Dr. Edmund (Edi) Heidenthal vom ADFC. Berivan Ali unterstützte im Rahmen ihres Praktikums für ihr Studium an der Katholischen Fachhochschule Aachen die Organisation des Projekts. Sie ist selbst Syrerin und bildete somit eine Brücke zu den Migrantinnen.

Wir, 14 ehrenamtliche Helferinnen, lernten von Edi nach dem Bike Bridge Programm »Bike & Belong« die Übungen anzuleiten und unterstützten 1 zu 1 die Migrantinnen. Dabei hatte Edi die Migrantinnen und ihre individuellen Lernerfolge genau im Blick und konnte immer sehr sachkundig eingreifen, individuelle Tipps geben und das Programm anpassen. Dafür waren alle sehr dankbar.

Von der WaBe wurden die Räder zur Verfügung gestellt und die Helfer der Verkehrswacht Aachen sorgten dafür, dass die Räder immer passend zu

den Übungseinheiten ausgestattet waren. Manchmal mussten dafür ganz schön viele Pedale an- und abgeschraubt werden, denn die ersten Übungen fanden auf Roller und »Laufrad« statt, um das Gleichgewicht zu trainieren.



Schnell war klar: Die »Schülerinnen« waren hochmotiviert, trotz der kalten, nassen Wintermonate. Sie waren mutig und lernten schnell! Wir hatten viel Spaß zusammen, haben miteinander gelacht und uns über jeden kleinen Fortschritt mit den lernenden Frauen gefreut. Die stolzen Gesichter und das Strahlen in den Augen, als die Frauen die ersten Meter auf dem Rad selbstständig fuhren, haben gezeigt: Radfahren bedeutet mehr als nur von A nach B zu kommen. Auch das »Rahmenprogramm« des Kurses ging über das Fahrradfahren hinaus: Katja Hartmann bereitete uns eine schöne Weihnachtsfeier und einen Dreikönigstag mit »echten« Königen für die Kinder der Migrantinnen. Die Pausen zwischen den Übungen wurden genutzt, um miteinander ins Gespräch zu kommen und Kontakte zu knüpfen. Bei Sprachbarrieren halfen sich die Frauen untereinander.

In der Abschlussrunde ist klar geworden: Alle, Helferinnen und Schülerinnen, sind dankbar für die tollen Erfahrungen, die sie durch den Kurs ma-

chen durften. Die Migrantinnen hatten als Dankeschön leckeren Kuchen und nette Geschenke vorbereitet.

Trotz offiziellem Kursende üben wir weiter. Vom Verkehrsübungsplatz bis zur Fahrtüchtigkeit im Straßenverkehr ist es nochmal ein großer Schritt. Und eines ist klar, in Aachen brauchen wir auch für diese Frauen sichere Radwege und eine schnelle Umsetzung des Radentscheids.

Die nächsten Kurse finden im Frühjahr und Sommer 2022 statt. Es werden noch ehrenamtliche Fahrradtrainerinnen gesucht, die Interesse am interkulturellen Austausch ha-

ben und auch andere Frauen für das Fahrradfahren begeistern wollen und Ihnen hilfreich zur Seite stehen. Alle interessierten, zukünftigen »Fahrradtrainerinnen« bekommen ein erstes Training und ständige Anleitung von Dr. Edmund Heidenthal, Mitglied der Verkehrswacht Aachen, nach dem interkulturellen Konzept der Fahrradinitiative Bike Bridge e. V.

Weitere Infos gibt es über den Migrationsdienst des Regionalen Caritasverbandes Aachen, Ansprechpartnerin: Katja Hartmann (0241) 949 27 – 228, k.hartmann@caritas-aachen.de

Regelmäßige Termine beim ADFC Aachen

1. Montag im Monat, 19.30 Uhr:

Arbeitskreis Vorstand & Verwaltung

2. Montag im Monat, 19.30 Uhr:

Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit

3. Montag im Monat, 19.30 Uhr:

Arbeitskreis Aktionen

4. Montag im Monat, 20 Uhr:

Arbeitskreis Radverkehrsplanung

4. Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr:

ADFC Frauennetzwerk

2. Donnerstag im Monat, 19 Uhr:

Ortsgruppe Nordkreis

1. Freitag im Monat, 18 Uhr:

Ortsgruppe Eschweiler

2. Freitag im Monat, 19 Uhr:

Ortsgruppe Stolberg

2. Samstag im Monat, 15.00 Uhr:

ADFC-Fahrrad-Codierung

bei der »BikeKitchen«. Siehe

<http://codierung.adfc-aachen.de/>

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

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

Kassenwart

Michael Haßler 02 41 / 859 19
 01 72 / 208 80 85
 michael.hassler@adfc-ac.de

Beisitzer*innen

Karin Offermann 02 41 / 629 05
 karin.offermann@adfc-ac.de
 Anna M. Limbach 015 78 / 258 87 70
 anna.limbach@adfc-ac.de
 Benedikt Haumer
 benedikt.haumer@adfc-ac.de
 Luc Hamers
 luc.hamers@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

Mobilität und digitale Infrastruktur

Pascal Pfeiffer

Radtouren

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

Ansprechpersonen

Aktivenkoordinatorin

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

Homepage / Internet

Torsten Krüger
 torsten.krueger@adfc-ac.de

Luc Hamers

luc.hamers@adfc-ac.de

Redaktion Luftpumpe

redaktion@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

strassenverkehrsbehoerde@mail.aachen.de

Verkehrslenkung

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

Radverkehrsplanung

verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Fahrrad in Aachen

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

Falschparker

online stadtptate.de/aachen

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

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

Instandhaltung / Schlaglöcher

aachener.stadtbetrieb@mail.aachen.de

Ampelhotline

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

Sonstige

VCD Aachen-Düren

vcdaachen@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

Dipl.-Kff. Monika Volkmer

Steuerberaterin

- Existenzgründer
- Vereine
- Unternehmen
- Privatpersonen
- Rentner

info@steuerbuero-volkmer.de

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

Aus dem Radtourenprogramm 2022 des ADFC Aachen

Liebe Radfahrerinnen, liebe Radfahrer!

Der ADFC Aachen lädt euch wieder zu Radtouren ein – von gemütlich bis sportlich ambitioniert.

Wir gewähren sorgfältige Planung, Vorbereitung und Führung durch erfahrene ehrenamtliche ADFC-Tourenleiterinnen und Tourenleiter, die ihr 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 ihr euch vorab über die sportlichen Anforderungen (Steigungen und Gesamtstrecke) informieren. Fahrt ihr mit einem Pedelec, wählt die Unterstützung so, dass die Akkuladung reicht, denn nicht immer gibt es eine Möglichkeit zum Nachladen.

Bei den für Familien bzw. Fahrradanhänger geeigneten Touren handelt es sich in der Regel um einfache Wegstrecken mit größtenteils glatten Fahrbahnbelägen. Um Kindern den Spaß an der Tour zu garantieren, solltet ihr euch vergewissern, dass euer Kind den Anforderungen gewachsen ist und gegebenenfalls den Tourenleiter ansprechen.

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

Bitte nehmt Flickzeug, Pumpe, Ersatzschlauch und Werkzeug sowie Proviant und Getränke für unterwegs und ins benachbarte Ausland euren Personalausweis mit.

Wir freuen uns über eure Rückmeldungen und gerne über Vorschläge für 2023. Für diese Saison wünschen wir euch 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

euer Fahrrad muss verkehrssicher sein, insbesondere Bremsen und Beleuchtung. Die Tourenleitung hilft euch bei einer Panne, ihr müsst diese aber selbst beheben.

Haltet euch bitte an die Anweisungen der Tourenleitung, damit ein ordnungsgemäßer Ablauf gewährleistet ist und niemand gefährdet wird. Achtet auf einen angemessenen Sicherheitsabstand.

**8. MAI
GROßDEMO
MIT
STERNFAHRT
ZUM LANDTAG
IN DÜSSELDORF**

**Bewegung
leben!
STATT PARKEN!**

**VERKEHRS
WENDE^{NRW}**

JETZT

Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.

Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.

Durchschnittsgeschwindigkeit 19–21 km/h

Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände. Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren größerer Orte.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

2. Mai

18 Uhr

Feierabendtour

35 km, einfach

19 km/h

Stahl- und Kupferroute

Genusstour mit Einkehr

Wir starten am Hotel Buschhausen und fahren über Kornelimünster und den Brander Wald an Stolberg vorbei in den Würselener Wald. Hier kehren wir ein und haben die Gelegenheit zum Essen, Trinken und Kennenlernen.

Zurück geht es über Würselen und Haaren auf Schleichwegen wieder zum Ausgangspunkt.

Mittelschwere Radtour, vorwiegend auf Waldwegen, daher für Rennräder, Lastenräder und Kinder nicht geeignet.

Gute Grundkondition erforderlich.

Einzelne Steigungen (270 hm hoch, 270 hm bergab).

Länge: 39 km.

Reine Fahrtzeit: 2:50 Std.

Durchschnittsgeschwindigkeit 15 km/h.

Teilnehmerzahl begrenzt auf 10 Teilnehmer, bitte anmelden.

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Adenauerallee, Ecke Kornelimünsterweg gegenüber Hotel Buschhausen

Sonntag

8. Mai

11 Uhr

Tagestour

39 km, mittel

15 km/h

ADFC-Touren und Termine bundesweit:

touren-termine.adfc.de

Zum Kasteel Hoensbroek

Auf grünen Wegen durch die Parkstad und ihr westliches Vorland

Am nordwestlichen Rand von Heerlen liegt nahe des Geleenbeeks in einer Park- und Teichlandschaft das weitläufige Backstein-Wasserschloss Hoensbroek; es wird als das größte und besterhaltene Wasserschloss der Rhein-Maas-Region beschrieben. Über Horbach, Strijthagen, Landgraaf schlängeln wir uns zumeist an begrünten Bachläufen entlang durch die sogenannte Parkstad, sodass sich die eigentlich dichte Besiedlung des Gebiets nur hier und da punktuell zeigt.

Einkehr möglich in einem nahe dem Kasteel gelegenen Bauernhofcafé.

Die Rückfahrt führt durch eine anmutig-hügelige ländliche Gegend mit teilweise weiten Fernblicken und vorbei an einem Pflanzenbestand, den man in den Niederlanden eigentlich nicht erwartet. Über Simpelveld kommen wir nach Bocholtz, wo wir im Scholtissenhof noch ein leckeres Eis genießen können, bevor wir über Orsbach wieder Aachen erreichen.

Durchschnittsgeschwindigkeit 13 km/h

Bitte unbedingt anmelden, begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Westpark / Ecke Lochnerstraße

Samstag

14. Mai

10.30 Uhr

Tagestour

63 km, mittel

< 15 km/h

Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.

Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.

Durchschnittsgeschwindigkeit 19–21 km/h

Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände. Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren größerer Orte.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

16. Mai

18 Uhr

Feierabendtour
40 km, mittel
19 km/h

Kornelimünster über Lichtenbusch

Genusstour mit Einkehr

Wir starten am Hotel Buschhausen und fahren über Lichtenbusch nach Kornelimünster. Hier kehren wir ein und haben die Gelegenheit zum Essen, Trinken und Kennenlernen.

Zurück geht es über den Vennbahnradweg und auf Schleichwegen wieder zum Ausgangspunkt.

Leichte bis mittlere Radtour, auf dem Hinweg vorwiegend auf Waldwegen, daher für Rennräder, Lastenräder und Kinder nicht geeignet.

Gute Grundkondition erforderlich.

Einzelne Steigungen (200 hm hoch, 240 hm bergab).

Länge: 27 km.

Reine Fahrtzeit: 1:40 Std.

Durchschnittsgeschwindigkeit 15 km/h.

Teilnehmerzahl begrenzt auf 10 Teilnehmer, bitte anmelden.

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Adenauerallee, Ecke Kornelimünsterweg
gegenüber Hotel Buschhausen

Dienstag

17. Mai

17.30 Uhr

Feierabendtour
27 km, einfach
15 km/h

Simmerath – seine vielfältigen Landschaftsblicke

Diese Rundtour meidet die Dörfer, sucht radfähige Wege in Feld und Wald, um die Vielfältigkeit von Natur und Landschaftsblicken zu sehen. Die Wege sind meist fest, selten holprig. Selbstverpflegung

Diese Tour bietet viele sehenswerte Lagen von Feld- bzw. Waldlandschaften, scheut nicht unruhiges Auf und Ab, verlangt daher solide Ausdauerkraft.

Höhepunkte sind u. a. die Passage entlang der Kalltalsperre, vielfache Landschaftsformen sowie etliche Eifelblicke. Der Streckenverlauf meidet weitgehend laute Verkehrsstraßen. - Eine Einkehr zum Ende der Tour hin kann ggf. angeboten werden.

Selbstverpflegung

Tourleitung: Alois Goffart

Treffpunkt: Stüttgesgasse
ADFC Aachen e. V.

Samstag

21. Mai

10.30 Uhr

Tagestour
55 km, mittel
15 km/h

Rund um Aachen

Aachen einmal von oben betrachtet

Heute werden wir diverse Aussichtspunkte ansteuern, von denen wir einen Blick auf Aachen werfen können. Aber das hört sich bergiger an als es ist.

Wir werden die Steigungen so gering wie möglich halten, auch wenn es hin und wieder etwas steiler werden kann.

Weitere Informationen

Durchschnittsgeschwindigkeit: 19–21 km/h

Die angegebene Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf die Fahrt im flachen Gelände.

Sie reduziert sich normalerweise durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren größerer Orte.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Sonntag

22. Mai

10 Uhr

Tagestour

60 km, schwer

19 km/h

Die Orchideen blühen

Orchideenblüte im Gerendal

Über Vaals und Vijlen radeln wir zunächst nach Gulpen. Von dort über Reijmerstok ins Gerendal, wo von Anfang Mai bis Mitte Juni in den verstreut liegenden Hangwäldern an vielen Stellen insgesamt 21 verschiedene Orchideenarten blühen. An der Orchideenwiese machen wir einen Aufenthalt für einen Rundgang, hier sind nahe beieinander die meisten Arten zu bewundern.

Weiter geht es zum nahebei an der Geul gelegenen Kasteel Schaloen, wo eine Einkehr möglich ist. Alternativ der Besuch eines Regionalgartens (Eintritt 4 €), mit Besichtigung einer Mühle, die eine einzigartige technische Besonderheit aufweist. Wir verlassen das Geultal und radeln über Voerendal hinüber zum Kasteel Terworm am Geleenbeek, dem wir bis zur Quelle folgen. Über Avantis und Laurensberg erreichen wir wieder Aachen.

Durchschnittsgeschwindigkeit 13 km/h

Bitte unbedingt anmelden, begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Westpark / Ecke Lochnerstraße

Samstag

28. Mai

10.30 Uhr

Tagestour

64 km, mittel

< 15 km/h

Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.

Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.

Durchschnittsgeschwindigkeit 19–21 km/h

Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände. Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren größerer Orte.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

30. Mai

18 Uhr

Feierabendtour

45 km, mittel

19 km/h

Von Kalterherberg übers Venn nach Aachen

Über die Hochfläche des Venn und den höchsten Punkt Belgiens

Mit dem Rad-Bus fahren wir um 8:45 Uhr ab Aachen Bushof zunächst nach Kalterherberg.

Über Sourbrodt und vorbei an der neu eingerichteten höchstgelegenen Brauerei Belgiens zum Naturparkzentrum Botrange (nahe dem höchsten Punkt Belgiens). Über die Hochfläche nach Hockai und ein Stück über die ehemalige Bahntrasse Aachen-Luxemburg. Nach Jalhay und weiter zur Gileppetalsperre. Schließlich über Eupen nach Aachen.

Einkehrmöglichkeit an der Gileppetalsperre.

Durchschnittsgeschwindigkeit 13 km/h

Einzelticket 5,80 €, 5er-AVV-Ticket 22,80 €, Fahrrad-AVV-Ticket 2,20 €

Bitte unbedingt anmelden, begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Bushof

Samstag

11. Juni

8.45 Uhr

Tagestour

66 km, mittel

< 15 km/h

Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.

Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.

Durchschnittsgeschwindigkeit 19-21 km/h

Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände. Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren größerer Orte.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

13. Juni

18 Uhr

Feierabendtour

50 km, mittel

19 km/h

Durch das Aachener Butterländchen

Durch die belgische und niederländische Umgebung Aachens

Der Landstrich zwischen Raeren, Eupen und Kelmis, der bis vor rund 100 Jahren zum Deutschen Reich gehörte, ist eine leicht hügelige, kleinteilige Weide-, Wiesen-, Heckenlandschaft. Ein Acker findet sich nur selten, weit und breit nur Wiesen und Weiden. Aus diesem Gebiet wurde ehemals das bevölkerungsreiche Industriegebiet Aachen mit Butter, Milch und Käse versorgt, weshalb sich für diese Gegend der Name Aachener Butterländchen einbürgerte.

Wir befahren die Rad-Vorrangroute nach Brand und weiter den Vennbahnradweg nach Kornelimünster, biegen dann ab nach Raeren. Über Walhorn und Lontzen geht es später mit einem schönen Weitblick hinunter zur Geul nach Kelmis und auf einer ehemaligen Bahntrasse entlang der Geul nach Moresnet, wo wir den imposanten Eisenbahnviadukt auf uns wirken lassen, der quer über das Dorf führt; viele Jahrzehnte die längste Eisenbahnbrücke Europas.

Samstag

25. Juni

10.30 Uhr

Tagestour

62 km, mittel

< 15 km/h

Weiter auf ehemaligen Bahntrassen nach Plombières und hinauf nach Gemmenich. Schließlich überqueren wir mittels einer kräftigen Steigung den Aachener Wald, radeln durch den Randbereich des Heuvellandes, queren das Tal des Senserbachs und kommen über Bocholtz, (wo wir im Scholtissenhof ein leckeres Eis genießen können), Vetschau und die Soers zurück nach Aachen.

Einkehrmöglichkeit vom Platz her begrenzt, daher besser Picknick einpacken.

Durchschnittsgeschwindigkeit 13 km/h

Bitte unbedingt anmelden, begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Neumarkt

Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.

Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.

Durchschnittsgeschwindigkeit 19–21 km/h

Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände. Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren größerer Orte.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

27. Juni

18 Uhr

Feierabendtour

55 km, mittel

19 km/h

Genussvolles Rurtal innerhalb der Monschauer Eifel

Abfahrt von Simmerath nach Einruhr - dem Lauf der Rur entgegen über Grüental und Monschau nach Kalterherberg ansteigend und über die Ravelroute wieder zurück zum Startpunkt

Nach einer längeren Anfahrt bald nach Beginn erreichen wir das Kernstück dieser Tour. Der dauerhafte Anstieg durch das tief eingeschnittene Tal der Rur strengt nur wenig an und hilft uns die Schönheit dieser malerischen Passagen wahrzunehmen. In Grüental oder auch in Monschau finden wir zusätzlich zur eigenen Verpflegung sicher ein schmuckes Eckchen für eine Auszeit auf unserer Runde.

Weiter geht es ab Monschau an der wild romantischen Rur aufwärts nach Kalterherberg, von wo aus wir auf der Ravel-Route ohne nennenswerte Anstiege einen bequemen Weg zurück in den Raum Simmerath nutzen werden.

Tourleitung: Alois Goffart

Treffpunkt: In den Bremen

Samstag

2. Juli

10 Uhr

Tagestour

55 km, mittel

15 km/h

Herver Land mit Val Dieu (Pedelec-Tour)

Hügelige Tour in die Umgebung von Aubel

In stetigem Auf und Ab geht es durch eine kleinteilige Wiesen-, Weide-, Bachtälerlandschaft mit vielen Weitblicken. Die Steigungsstärke liegt zumeist im Bereich bis 6 %, punktuell auch mal mehr; die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit ist mit 12 km/h angesetzt.

Längerer Aufenthalt mit Einkehrmöglichkeit in der anmutig im Tal der Berwinne gelegenen ehemaligen Zisterzienserabtei Val Dieu (kleiner Laden mit regionalen Produkten, schöner Park).

Die Route geht zunächst entlang der belgisch-niederländischen Grenze, quert die tiefeingeschnittenen Täler von Geul und Gulp und führt dann über Aubel ins Tal der Berwinne zur Abtei Val Dieu. In weitem Bogen, vorbei am imposanten Aussichtspunkt Kreuz von Charneux, geht es über Froidthier, durch das Quellbecken der Bel, Hombourg, Chapelle und das Dreiländereck zurück nach Aachen.

Die Tour richtet sich an Pedelecfahrende mit guter Grundkondition, sie ist nicht geeignet für Gelegenheitsradler.

(in Val Dieu ist eine Aufladung möglich, für maximal 6 Akkus gleichzeitig)

Bitte unbedingt anmelden, begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Westpark / Ecke Lochnerstraße

Samstag
9. Juli
10.30 Uhr
Tagestour
61 km, mittel
< 15 km/h

Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.

Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.

Durchschnittsgeschwindigkeit 19–21 km/h

Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände. Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren größerer Orte.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag
11. Juli
18 Uhr
Feierabendtour
50 km, mittel
19 km/h

Wassenberg

Durchs Heinsberger Land

Die heutige Radtour führt durchs Wurmtal und am Lago Laprello bei Heinsberg vorbei nach Wassenberg, wo es eine Einkehrmöglichkeit gibt.

Der Rückweg erfolgt dann am Adolfosee vorbei, das flache Beeckfließ hinauf und über den Carl-Alexander-Park zurück nach Würselen.

Weitere Informationen:

Durchschnittsgeschwindigkeit: 19–21 km/h

Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände.

Sonntag
17. Juli
10 Uhr
Tagestour
90 km, schwer
19 km/h

Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Markt

Hohes Venn und ostbelgische Eifelhöhen

Vom Start hoch zu Hohem Venn und Botrange, hinab zur Talsperre Robertville und über kaum bekannte Dörfer zum Bütgenbacher Stausee - auf verlassenen Wegen und zuletzt der Ravelroute zurück zum Start

Die komplett auf belgischem Terrain verlaufende Rundtour zum Hohen Venn und durch typisch ostbelgische Landschaften berücksichtigt den Schwarzbachsee, Blicke ins Hohe Venn, besonders von Botrange aus als höchstgelegenen Punkt Belgiens, die Brauerei Peak, die Talsperre bei Robertville, einsame Dörfer, den Touristenschwerpunkt Bütgenbach mit seinem See, durchquert das Tal der Warche und führt zuletzt entspannt über die Ravelroute entlang des oberen Rurtals zurück zum Startpunkt. Hügelige Strecke

Erfordert ausreichende Kondition

Eigene Verpflegung trotz Einkehr, die vorgesehen ist

Tourleitung: Alois Goffart

Treffpunkt: Bahnhofstraße 79, 52156 Monschau-Kalterherberg
– noch 100m links – Draisine

Samstag

23. Juli

10 Uhr

Tagestour

61 km, mittel

15 km/h

Westwärts

Vom Bhf Übach-Palenberg entlang des Rodebaches zum westlichsten Punkt Deutschlands und durch den Selfkant zurück zum Bhf Geilenkirchen

Zunächst fahren wir um 10.37 Uhr (Gleis 3) mit dem RB 33 nach Übach-Palenberg. Über eine mäßige Steigung geht es aus dem Wurmatal auf die Höhe in die Teverener Heide, durch den Schinvelder Bos zum Rodebach, der die Grenze zu den Niederlanden bildet. Dem folgen wir durch eine liebliche Wiesen-Wald-Bachlandschaft zum westlichsten Punkt Deutschlands.

Hier wenden wir uns wieder nach Osten und folgen dem Saeffelbach durch den Selfkant zum Windmühlenmuseum Breberen, wo wir im Museumscafé einkehren können.

Am Bahnhof der historischen Selfkantbahn und später an einer beeindruckenden Anzahl von Windkraftwerken vorbei kommen wir ins Wurmatal, radeln noch ein Stück an der Wurm entlang zum Bhf. Geilenkirchen, von dort wieder mit dem Zug nach Aachen.

Bahntickets: Einzeltickets 15,10 € (Hinfahrt 5,80 €, Rückfahrt 9,30 €), 5er-AVV-Tagesticket 27,80 €, Fahrrad-Tagesticket-AVV 3,30 €

Durchschnittsgeschwindigkeit 13 km/h

Bitte unbedingt anmelden, begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Bahnhofplatz, Pferdegruppe

Samstag

23. Juli

10.15 Uhr

Tagestour

61 km, einfach

< 15 km/h



Gewinnen Sie
attraktive Preise.
Mehr erfahren
auf mdrza.de

MIT DEM RAD ZUR ARBEIT

**Aktiv sein lohnt sich doppelt:
Gesundheit fördern und gewinnen.**

Fahren Sie im Aktionszeitraum
vom 1. Mai bis 31. August an mind. 20 Tagen
„Mit dem Rad zur Arbeit“.

Mit dem
 **RAD**
zur Arbeit

Eine Initiative von
ADFC und AOK

Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.

Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.

Durchschnittsgeschwindigkeit 19–21 km/h

Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände. Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren größerer Orte.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

25. Juli

18 Uhr

Feierabendtour

45 km, mittel

19 km/h

Maastricht und Geultal

Durchs Heuvelland nach Maastricht, zurück durchs Geultal und über Simpelveld. Längerer Aufenthalt in Maastricht.

Zunächst folgen wir dem Senerbach nach Gulpen, erklimmen dann auf einer etwas längeren aber mäßigen Steigung die Hochfläche des Heuvellandes, rollen schließlich hinab nach Maastricht, wo wir einen längeren Aufenthalt einlegen mit Einkehrmöglichkeit.

Zurück radeln wir durch das Geultal entlang steiler Mergelfelsen nach Valkenburg, verlassen das Geultal schließlich durch ein Nebental und kommen über Simpelveld zurück nach Aachen.

Bis auf zwei etwas längere Steigungen eine flache Tour.

Durchschnittsgeschwindigkeit 13 km/h

Bitte unbedingt anmelden, begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Westpark / Ecke Lochnerstraße

Samstag

6. August

10.30 Uhr

Tagestour

69 km, mittel

< 15 km/h

Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.

Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.

Durchschnittsgeschwindigkeit 19–21 km/h

Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände. Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren größerer Orte.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

8. August

18 Uhr

Feierabendtour

40 km, mittel

19 km/h

Bokrijk und de Teut

Durch Flanderns Naturschutzgebiete und Heidelandschaften

Der heutige Tag führt uns nach Flandern. Über Maastricht und Albertkanal fahren wir zunächst nach Bokrijk.

Nach einer kleinen Seedurchquerung geht es ins Naturschutzgebiet de Teut, durch das ein alter Bahntrassenradweg führt.

Durch Südlimburg erreichen wir dann wieder den Ausgangspunkt der Tour.

Da wir am Maastrichter Bahnhof vorbeikommen, besteht auch die Möglichkeit, mit dem Zug nach Maastricht zu fahren, und dort in die Tour einzusteigen.

(ca. 30 km weniger), gegebenenfalls mit dem Tourenleiter absprechen

9:46 ab Aachen Hbf.

9:50 ab Aachen-West

10:00 ab Herzogenrath

10:40 an Maastricht

Tel.: 0241 / 554336

Weitere Informationen:

Durchschnittsgeschwindigkeit: 19–21 km/h

Die angegebene Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf die Fahrt im flachen Gelände.

Sie reduziert sich normalerweise durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren größerer Orte.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Richterich, Sportplatz Grüenthaler Straße

Sonntag

14. August

9 Uhr

Tagestour

135 km, schwer

19 km/h

Die Heide blüht

Ländliche Tour rund um die Parkstad mit Brunssumer Heide

Zunächst fahren wir um 10.37 Uhr (Gleis 3) mit dem RB 33 nach Herzogenrath.

Von dort starten wir zu einer ländlichen Umrundung der sogenannten Parkstad, dem dichtbesiedelten ehemaligen Kohlebergbauggebiet. Dabei durchqueren wir die Brunssumer Heide, die zu dieser Jahreszeit einem violetten Meer gleicht. Im Weiteren radeln wir durch den Schutterspark, queren zweimal das grüne Band des Geleenbeek, kommen an mehreren Kasteelen vorbei, durch zwei sehr schöne Teichlandschaften, zu einem nicht alltäglichen Denkmal, einem architektonisch ungewöhnlichen Wohnhaus und vorbei an der Abtei Rolduc wieder zum Bhf. Herzogenrath, wo wir den Zug nach Aachen nehmen.

Unterwegs gibt es in einer idyllisch gelegenen Gartenwirtschaft eine Einkehrmöglichkeit.

Bahntickets: Einzeltickets 7,80 € (Hin- und Rückfahrt jeweils 3,90 €), 5er-AVV-Tagesticket 11,50 €, Fahrrad-Tagesticket-AVV 3,30 €

Durchschnittsgeschwindigkeit 13 km/h

Bitte unbedingt anmelden, begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Bahnhofplatz, Pferdegruppe

Samstag

20. August

10.15 Uhr

Tagestour

64 km, mittel

< 15 km/h

Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.

Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.

Durchschnittsgeschwindigkeit 19–21 km/h

Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände. Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren größerer Orte.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

22. August

18 Uhr

Feierabendtour

35 km, einfach

19 km/h

Blegny

Durch das belgisch-niederländische Grenzgebiet

An Welkenraedt vorbei fahren wir nach Thimister-Clermont, von wo wir ein Stück dem Bahntrassenradweg Hombourg-Lüttich folgen werden.

Durch das schöne Tal des Rau de Bolland fahren wir dann hinauf nach Blegny, um den schönen Ausblick auf das Maastal zu genießen.

Über 's-Gravenvoeren und Gulpen kehren wir dann wieder nach Aachen zurück.

Weitere Informationen:

Durchschnittsgeschwindigkeit: 19–21 km/h.

Die angegebene Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf die Fahrt im flachen Gelände

Sie reduziert sich normalerweise durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren größerer Orte.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Sonntag

28. August

10 Uhr

Tagestour

95 km, schwer

19 km/h

Zum Tagebau Garzweiler

Durch die Jülicher Börde zum Tagebau Garzweiler

Über Aldenhoven nach Koslar, dort queren wir die Ruraue, radeln durch die weitläufige Jülicher Börde und später an der verschwundenen Ortschaft Immerath vorbei, durch Lützerath und das zur Umsiedlung vorgesehene Keyenberg zum Aussichtspunkt am Tagebau Garzweiler.

Über Keyenberg zurück geht es zum Bahnhof Herrath, von dort mit dem Zug nach Aachen.

Es ist keine Einkehrmöglichkeit gegeben, bitte Picknick einpacken.

Durchschnittsgeschwindigkeit 13,5 km/h

Einzelticket 9,30 €, 5er-AVV-Ticket 27,80 €, Fahrrad-AVV-Ticket 2,20 €

Bitte unbedingt anmelden, begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Neumarkt

Samstag

3. September

10.30 Uhr

Tagestour

60 km, einfach

< 15 km/h

Eifel, Kalltal, Rurtal

Wälder und Täler der Eifel

Über den Vennbahnradweg nach Hahn und durch den südlichen Hürtgenwald zum Jägerhaus, wo wir einen imposanten Weitblick über das Eifelvorland genießen. Hinab zur Kalltalsperre folgen wir der Kall durch ein typisches Eifeltal bis zur Mündung in die Rur.

Entlang der Rur und dem Stausee Obermaubach nach Düren, von dort mit dem Zug zurück .

Es sind vier Steigungen zu bewältigen, davon zwei kräftige; die Gesamtlänge der Steigungen summiert sich auf rund 6 km. Ab dem Jägerhaus dann 40 km genussreiche Gefällefahrt.

Einkehrmöglichkeit im Kalltal.

Durchschnittsgeschwindigkeit 13 km/h (auf den Anstiegen 7 km/h)

Bahntickets: Einzelticket 9,30 €, 5er-AVV-Ticket 27,80 €, Fahrrad-AVV-Ticket 2,20 €
Bitte unbedingt anmelden, begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Neumarkt

Samstag
17. September
10.30 Uhr
Tagestour
63 km, mittel
< 15 km/h

Eifelrand und Indetal

Von Aachen nach Kornelimünster, entlang des Eifelrandes zum Indemann, zurück entlang der Inde

Über Hitfeld, Kornelimünster und Breinig zum Naturschutzgebiet „Schlangenberg“, einem ehemaligen Galmei-Abbaugebiet. Hier gibt es die typische Galmeiflora, zudem wurden mehr als 30 verschiedene Schmetterlingsarten beobachtet.

Weiter über Gressenich zum oberhalb des Wehebachtals gelegenen ehemaligen Landschaftspark „Kammerbusch“, von dem noch einige Reste vorhanden sind. Wir durchradeln Langerwehe und fahren zum „Indemann“ hinauf. Hier gibt es eine Einkehrmöglichkeit, alternativ Sitzgelegenheiten mit Tischen zum Picknicken.

Entlang der Inde nach Eschweiler, über Röhe und durch den Propsteier Wald nach Atsch; dann geht es an Eilendorf vorbei wieder nach Aachen.

Durchschnittsgeschwindigkeit 12 km/h

Bitte unbedingt anmelden, begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Ferberpark, Kapellenstraße (Alnatura)

Samstag
1. Oktober
10.30 Uhr
Tagestour
66 km, mittel
< 15 km/h

Eifeler Höhenrücken und Zülpicher Börde

Von Thum aus hoch auf den Eifelrand - ihm folgend bis Hergarten - über Wollersheim, Floisdorf, die ehem. Römerstraße Via Agrippa nach Zülpich zum See und zur Stadt - das Nesselbachtal zurück zum Start

Vom Thumer Sportplatz zunächst bergan mit dankbaren und weiten Aussichten in die Zülpicher Börde bis auf die Höhe der Klemenskapelle nahe Berg - danach lange südwärts über den Höhenrücken des Eifelrandes mit weiten Blicken über das Rurtal und Eifeldörfer und andererseits in die Zülpicher Börde.

Montag
3. Oktober
10.15 Uhr
Tagestour
52 km, einfach
15 km/h

Alte Dörfer wie u. a. Vlatten oder Wollersheim auf der Route nach Floisdorf mit Denkmalbauten - ab dort über die Via Agrippa (ehem. Römerstraße) vorbei an der Matthias-Steile bis zum Zülpicher See - nach Möglichkeit Einkehr - bald weiter in die Altstadt von Zülpich mit ehem. Römerbad, Burg und vier Stadttoren - ab da allmählich wieder aufwärts vorbei am Neffelsee, durch das Neffeltal nach Embken mit sehenswerten Fachwerkhäusern und Muldenau - weiter aufwärts durch schöne Tallandschaft, bis wir den Ausgangspunkt bei Thum erreichen.

Tourleitung: Alois Goffart

Treffpunkt: Steinstraße 40 – Am Waldsportplatz
52372 Kreuzau-Thum

Von Aachen nach Eilendorf und zurück

Genusstour mit Einkehr

Wir starten am Europaplatz und fahren nach Eilendorf. Hier kehren wir ein und haben die Gelegenheit zum Essen, Trinken und Kennenlernen.

Zurück geht es parallel zum Vennbahnradweg wieder zum Ausgangspunkt.

Leichte Radtour, auf dem Hinweg eine steile Steigung, ggf. muss geschoben werden.

Gute Grundkondition erforderlich.

Einzelne Steigungen (160 hm hoch, 160 hm bergab).

Länge: 15 km.

Reine Fahrtzeit: 1:10 Std.

Durchschnittsgeschwindigkeit 15 km/h.

Teilnehmerzahl begrenzt auf 10 Teilnehmer, bitte anmelden.

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Europaplatz,
Anfang Radweg ins Wurmatal an der Bank

Dienstag
4. Oktober

17.30 Uhr

Feierabendtour

15 km, einfach

15 km/h

Quer durchs Heuvelland (Pedelectour)

Genusstour mit Einkehr

Wir starten am Hasselholzer Weg und fahren über Vaals und Sippenaeken nach Mechelen. Hier kehren wir ein und haben die Gelegenheit zum Essen, Trinken und Kennenlernen.

Zurück geht es über Orsbach und das Klinikum wieder zum Ausgangspunkt.

Mittelschwere Radtour, vorwiegend auf Waldwegen, daher für Rennräder, Lastenräder und Kinder nicht geeignet.

Gute Grundkondition erforderlich.

Viele Steigungen (590 hm hoch, 590 hm bergab).

Länge: 42 km.

Reine Fahrtzeit: 2:30 Std.

Durchschnittsgeschwindigkeit 15 km/h.

Teilnehmerzahl begrenzt auf 10 Teilnehmer, bitte anmelden.

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Amsterdamer Ring, Ecke Hasselholzer Weg

Samstag
8. Oktober

11 Uhr

Tagestour

42 km, mittel

15 km/h

Wesertalsperre und Limbourg

Durch das Eupener Umland

Über Lichtenbusch und Raeren geht es zunächst zur Wesertalsperre. Wir folgen der Weser (Vesdre) zur Eupener Unterstadt und noch eine Weile durch ein breites Tal bis zur Ortschaft Goé, dessen Häuser größtenteils aus dem örtlich gewonnenen Kalkstein bestehen. Über eine etwas längere, aber mäßige Steigung radeln wir hinauf nach Hèvremont. Nach dem Durchqueren einer Senke kommen wir zum hoch über dem Wesertal liegenden komplett historischen Limbourg, Keimzelle des historischen Herzogtums, mit seinem ausgesprochen malerischen Ortsbild zählt es zu den schönsten Dörfern der Wallonie (Einkehrmöglichkeit).

Steil hinunter ins Wesertal in das trubelige Dolhain. Auf einer etwas längeren aber mäßigen Steigung gelangen wir wieder auf die Höhe nach Bilstain. Durch eine weite Wiesenlandschaft und an Welkenraedt vorbei kommen wir nach Hauset und über Köpfchen zurück nach Aachen.

Durchschnittsgeschwindigkeit 13 km/h

Bitte unbedingt anmelden, begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Ferberpark, Kapellenstraße (Alnatura)

Samstag
15. Oktober
10.30 Uhr
Tagestour
66 km, mittel
< 15 km/h

ZWEIRADHAUS - FISCHER

IHR E-BIKE CENTER IN ALSDORF

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

Inhaber: Hermann Hinterthür



**BROICHER STR .3
52477 ALSDORF**

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



Name

Vorname

Geburtsjahr

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (freiwillig)

Beruf (freiwillig)

E-Mail

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 (66 €)

22-26 Jahre (33 €)

Jugendmitglied 7-21 Jahre (16 €)

Ich bin minderjährig. Mein/e Erziehungsberechtigte*r ist mit meinem ADFC-Beitritt einverstanden.

Name des/der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (78 €)

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. Dort finden Sie auch den Link zu unserer Datenschutzerklärung.

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