

Beispiele guter Infrastruktur



Verkehrswende?
Nullabsenkungen
Radtourenprogramm 2023
Stand Radverkehr in Aachen

Inhalt

Thema: Beispiele guter Fahrradinfrastruktur 4

Radverkehrspolitik

- Sofortradwege 11
- Ausblick Radverkehr in Aachen 12
- Sicherer Radverkehr in Eschweiler 15
- Nullabsenkungen 17
- Sicherheit für die Kaiserstraße in Würselen 19
- Ordnungswidrigkeiten 2022 21
- PlusMinus 23

Über dem Tellerrand

- Schaffen wir die Verkehrswende? 29
- Verkehrsminister*innenkonferenz 32
- Globaler Klimastreik 33
- Rück- und Ausblick Düren 34

Impressum

Luftpumpe

Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung, 41. Jahrgang

V. i. S. d. P.:

Marvin Krings

Herausgeber:

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

Redaktion:

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

Satz: Torsten Krüger, Luc Hamers

Aus der Region

- Sperrung an der Haarbachtalbrücke 36
- Stop L221n 37
- Aachener Fahrradtag 38
- Sternfahrt in Aachen 38
- Fahrradstraße in der Alten Vaalser Straße 40

Aus dem Verein

- Neumitgliedertreffen 40
- Radtour für Aachener*innen 41
- Video Winterdienst 41
- Für deine und meine Sicherheit 42
- ADFC Pannendienst 42
- Neue Tourenleitungen 43

Service

- regelmäßige ADFC-Termine 28
- Treffen der Ortsgruppen 39
- Kontakte zum ADFC 44
- andere Kontakte 45
- Radtouren 47

Bildrechte:

wie angegeben oder bei den Autor*innen,
Titel: Ben Jansen

Anfragen zu Anzeigen:

info@adfc-ac.de

Kontakt zur Redaktion:

redaktion@adfc-ac.de

Druck:

Auflage: 2 700
Druckerei & Verlagshaus Mainz

Spendenkonto:

IBAN: DE56 3905 0000 0000 4294 80
Sparkasse Aachen, BIC: AACSDE33

Das Titelbild zeigt den neuen Radweg des Brander Walls zwischen der Rombachstraße und der Herdenstraße. Dieser Abschnitt ist Teil der Radvorrangroute Brand. Unser Lastenrad parkt hier natürlich nur für dieses Foto, sonst würden wir kein Rad mitten auf diesem schönen Radweg abstellen.

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

mit dieser Ausgabe startet die Luftpumpe in ein hoffentlich fahrradmäßig ereignisreiches Jahr 2023. Wie vermutlich die meisten Leser*innen wissen, hat der Rat der Stadt Aachen 2019 die sieben Ziele des Radentscheids beschlossen und nach der Kommunalwahl 2020 noch einmal bestätigt. Nachdem die Umsetzung in den ersten drei der beschlossenen acht Jahre leider nur sehr vereinzelt zu sehen war, stehen dieses Jahr einige Projekte an, von denen unser neuer, aber schon äußerst aktiver Mitstreiter Ben berichtet.

In der Luftpumpe beschäftigen wir uns meist mit den schlechten Seiten der Radinfrastruktur in der Region. Der Leitartikel dieses Heftes verfolgt den umgekehrten Ansatz: Wir betrachten einige Beispiele in Aachen und der Region, die gut oder zumindest relativ gut gelungen sind.

Weiterhin berichten wir von unseren Aktionen in der letzten Zeit. Zur Verkehrsminister*innenkonferenz in Aachen haben wir uns bei zwei Demonstrationen beteiligt; eine mit dem Rad und eine zu Fuß. Wir sind nämlich der Auffassung, dass ein verkehrspolitisches »Weiter so!«, wie es insbesondere der Bundesverkehrsminister Dr. Wissing vertritt, den Herausforderungen des Weltklimas nicht gerecht wird.

Vor wenigen Wochen sind erstmals in Aachen ADFC-TourGuides ausgebildet worden. In einem dreitägigen Kurs haben sie gelernt, qualitativ hochwertige Fahrradtouren zu entwerfen und zu leiten. Natürlich werden die neuen TourGuides bald auch Touren durch unser Verbandsgebiet anbieten; starten wird es mit Radtouren für Un- erfahrene, die sich den Aachener Stadtverkehr noch nicht zutrauen.

Wie die letzten Jahre auch, haben wir eine Statistik der vom Aachener Ordnungsamt im Vorjahr verfolgten Verkehrsordnungswidrigkeiten er-

stellt. Zu unserem Bedauern hat sich das Ordnungsamt wieder kaum um die Sicherheit des Radverkehrs gekümmert; dies erweckt den Eindruck, dass der Radverkehr dort weiterhin nicht ernst genommen wird.

Diese (hauptsächlich Park-)Verstöße sind noch dahingehend nachvollziehbar, dass die Täter*innen daraus einen Vorteil erlangen. Oft beobachten wir aber auch Verhalten, dass wir uns nicht erklären können. Zum Beispiel sehen wir Menschen, die sich in Scharen mit dem Auto in einen Stau neben einen freien Radweg stellen. So viel Zeit, wie damit verschenkt wird, würden sich manche aus dem ADFC-Team auch mal wünschen. Mehr dazu gibt es in einem Artikel in diesem Heft.

Natürlich berichten wir auch wieder aus Städten, deren Namen nicht mit zwei »A« beginnen, dieses Mal mit zwei Artikeln aus Eschweiler und Düren. Obwohl die politischen Mehrheitsverhältnisse auf den ersten Blick ähnlich erscheinen, ist die Radverkehrsfreundlichkeit beider Stadtratsmehrheiten verschieden.

Wir erläutern auch unseren Antrag zur Verbesserung der Kaiserstraße in Würselen. Dort gibt es schon lange Diskussionen über den Schutzstreifen entgegen der Einbahnrichtung, weil die Sichtbeziehungen zu parkenden Autos auf einer Seite nicht gut sind. Wir haben vorgeschlagen, dort die Parkplätze umzusortieren und die zulässige Geschwindigkeit von Tempo 30 auf Tempo 20 zu reduzieren. Damit haben wir zu unserer Überraschung einen Sturm der Entrüstung ausgelöst; vielleicht hat der Volksmund doch recht, wenn er sagt, Meckern sei die Sprache der Geschäftsleute.

Entsprechend der Tradition beenden wir die erste Ausgabe des Jahres mit dem diesjährigen Tourenprogramm, das sich aber natürlich auch online findet – inklusive eventueller Änderungen und Ergänzungen.

Marvin Krings

Beispiele guter Fahrradinfrastruktur

von Luc Hamers und Ben Jansen

Der ADFC Aachen/Düren ist bei einigen bekannt dafür, über Radinfrastruktur zu meckern. Und ja, es gibt häufig auch etwas auszusetzen. Aber in diesem Artikel wollen wir uns einmal anschauen, was für *gute* Sachen es in der Region inzwischen für uns Radfahrende gibt. Wir werden dabei versuchen, das Meckern zu unterdrücken. Schauen wir mal, ob uns das gelingt.

Stadt Aachen

Ludwigsallee

Fangen wir mit dem ersten und bislang einzigen Radweg in Aachen nach dem Standard des Radentscheids an. Wir haben schon einige Male über diesen Radweg berichtet und er darf in dieser Auflistung auf keinen Fall fehlen. Dieser Radweg ist breit, rot, ohne parkenden Autos daneben, nicht mit zu Fuß Gehenden gemischt, also genau so wie ein Radweg sein soll. Natürlich haben die Radfahrenden auch an Kreuzungen Vorfahrt, mit rotem Streifen, wie sich das gehört und wie wir das überall haben wollen. An einer Stelle hat man ein Bushäuschen mitten auf den dann nicht mehr getrennten Rad- und Gehweg gesetzt, völlig ohne Not, weil dieses vorher woanders stand, aber wir wollen hier nicht meckern.



Erster Radentscheid-konformer Radweg in Aachen auf der Ludwigsallee

Saarstraße

Gegenüber der Ludwigsallee, also gleiche Straße, andere Fahrtrichtung, wurde ein geschützter Radstreifen, eine sogenannte »protected bike lane« eingerichtet. Hier gibt es also eine physische Trennung zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Radverkehr. Als Radfahlerin oder als Radfahrer fühlt man sich sicher und ist auch so unterwegs.



Geschützter Radstreifen auf der Saarstraße

Reallabor Templergraben



Reallabor auf dem Templergraben

Aachen hat ja bekanntlich zwei Ringe, den Außenring und innerhalb dessen den Grabenring. Letzterer hat schon eine Unterbrechung am Elisen-

brunnen, wo nur Busse, Taxen und Radverkehr erlaubt sind. Als Test hat die Stadt vor einiger Zeit auch den Templergraben vor dem RWTH-Hauptgebäude diese Regelung eingeführt. Ziel der Übung ist es, zu schauen, was mit dem Autoverkehr passiert, wenn hier an dieser Stelle durch die Reduzierung des Verkehrs im RWTH-Kernbereich mehr Aufenthaltsqualität entsteht. Außerdem gibt es den Plan, den Grabenring als Verteilerring für den Radverkehr in der Stadt zu nutzen. Auch dafür muss der motorisierte Verkehr in der Stadt reduziert werden.¹

Junkerstraße Radstreifen bergab



Radstreifen auf der Junkerstraße, der gekreuzt werden kann

Auf der Junkerstraße bergab in Richtung Schanz musste eine knifflige Situation gelöst werden. Der (Auto-)Verkehr in die Bleiberger und Welkenrather Straße muss abbiegen können, ohne dabei den Radverkehr zu gefährden. Vorher gab es hier zwei Fahrbahnen. Als Lösung, die damals mit Unterstützung des ADFC entstanden ist, wurde eine der Spuren entfernt. Außerdem wurde ein Radschutzstreifen aufgebracht, der an einer definierten Stelle vom Autoverkehr gekreuzt werden kann. Wir hatten eine interne Diskussion, ob so eine »Fahrradweiche« gute Infrastruktur ist oder nicht. Unabhängig davon wollten wir euch dieses Beispiel trotzdem nicht vorenthalten.

¹https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/reallabor-templergraben/index.html

Radweg Pariser Ring

Auch wenn es den Radweg am Pariser Ring zwischen Süsterfeldstraße und Seffenter Weg schon seit Ende der neunziger Jahre gibt, so ist er doch ein guter. Hier können Radfahrende von Melaten in Richtung Seffent bzw. Laurensberg fahren und müssen nicht mehr über den Schotterweg vorbei am Stoßwellenlabor.

Lothringerstraße

Durch Arbeiten im Untergrund haben sich für den Abschnitt zwischen Wilhelmstraße und Harscampstraße Möglichkeiten für eine Neugestaltung ergeben. Da die Lothringerstraße gleich von zwei Rad-Vorrang-Routen bedient wird, war der ehemalige Radweg im Seitenraum nicht mehr ausreichend. Anstelle dessen gibt es dort nun eine Fahrradstraße, welche nach den Standards des Radentscheids vollflächig rot eingefärbt ist. Ebenfalls wurde eine vollkommen neue Querungsmöglichkeit über die Wilhelmstraße für den Radverkehr geschaffen, der hier nun von einer eigenen Ampel profitieren kann.

Für den restlichen Teil der Lothringerstraße gibt es bald auch Neuerungen. Ab Juni werden hier die Gehwege ausgebaut und für den Radverkehr gibt es zukünftig eine Fahrradstraße.



Radentscheid-konforme Fahrradstraße der Lothringerstraße

Altstraße (Rad-Vorrang-Route Brand)

In der Altstraße wurde auf gesamter Länge eine Fahrradstraße eingerichtet. Diese führt von der Adenauerallee bis zur Clermontstraße. In der Clermontstraße konnte durch eine abknickende Vorfahrt ein Vorrang für den Radverkehr erreicht werden. Mit einer Länge von 750 m ist die Fahrradstraße ziemlich lang.



Auch die Altstraße ist jetzt eine Fahrradstraße

Überflieger auf der Roermonder Straße



Geschützter Radstreifen in Richtung Laurensberg

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

der motorisierte Verkehr die Kurve nicht schneiden kann.

Brander Wall



Neuer Radweg am Brander Wall

Nachdem der ehemalige Radweg bestehend aus Pflaster ausgedient hatte, wurde Ende 2021 / Anfang 2022 ein neuer Radweg geschaffen. Dieser misst jetzt 3 m in der Breite und ist asphaltiert. Im Spätsommer 2022 wurde für die Verdeutlichung der Maßnahme die rote Farbe aufgetragen, sodass die Führung für den Radverkehr klar ersichtlich ist. Für den Radverkehr ist dies ein spürbarer Qualitätsanstieg auf der Rad-Vorrang-Route Brand.

Freigabe Einbahnstraßen



Einbahnstraßen dürfen fast überall in Gegenrichtung befahren werden, hier am Beispiel der Mauerstraße

Die allermeisten Einbahnstraßen in Aachen sind für den Radverkehr gegen die Fahrtrichtung freigegeben. Damit können die Radfahrenden häufig kürzere, direktere Routen durch die Stadt fahren, während die Pkw Umwege fahren müssen. An einigen Stellen sind die Einbahnstraßen recht schmal, parken beidseitig Autos und sind entgegenkommende Radfahrende nicht so gut erkennbar, wir wollten aber nicht meckern.

Aufstellflächen an Ampeln

An vielen Ampeln in der Stadt wurden Aufstellflächen für den Radverkehr eingerichtet, meistens kombiniert mit einem Radschutzstreifen. Damit kann der Radverkehr vor der Ampel an den wartenden Pkw vorbei bis nach vorne fahren und sich vor den Autos aufstellen. Damit sind die Radfahrenden im Sichtbereich und können bei Grün als erstes losfahren. Im dichten Stadtverkehr müssen die Pkw dann häufig einfach hinter den Radfahrenden herfahren, wodurch die Sicherheit verbessert wird.



Aufstellfläche an Ampeln,
Löhergraben vor der Mörgensstraße

Rad-Vorrang-Routen

In Aachen gibt es inzwischen einige Rad-Vorrang-Routen mit dem Ziel, den Radverkehr sicher, schnell und komfortabel aus allen Ecken der Region in die Innenstadt zu führen, idealerweise über Nebenstrecken. Wir haben in diesem Artikel schon einige Beispiele hiervon gesehen. Diese Routen sind aber noch nicht alle ganz fertig, es

fehlen also noch Abschnitte, andere wurden sogar noch nicht einmal angefangen.



Neugestaltete Fahrradquerung der Von-Coels-Straße der RVR Eilendorf aus Perspektive der Kleebachstraße

Fahrradverleihstationen

An vielen Stellen in der Region findet man die Fahrradverleihstationen des Anbieters Velocity. Diese sind nicht nur in Aachen verbreitet, sondern auch in der weiteren Umgebung, wie in Alsdorf, Baesweiler, Herzogenrath oder auch über die Grenze in Kerkrade, Heerlen oder Simpelveld. Diese Räder können für die »letzte Meile« verwendet werden, zum Beispiel im Anschluss an eine Zugfahrt – aber auch für alle anderen Fahrten. Die Räder können einfach ausgeliehen und an einer anderen Station zurückgegeben werden. Also ein sehr gutes Angebot für Leute, die selber kein Fahrrad haben oder deren Fahrrad gerade woanders steht.



Velocity-Station am Bahnhof Annapark in Alsdorf

Region

Vennbahnradweg

Auch wenn der Vennbahnradweg nur zum Teil in unserer Region verläuft, so beginnt er hier und darf deshalb auf keinen Fall fehlen. Insgesamt verläuft er auf etwa 125 km von Deutschland über Belgien bis nach Luxemburg. Ausgelegt ist er als touristischer Radweg, wird aber in unserer Region auch als Pendlerstrecke verwendet. Dadurch ist er gut ausgelastet und könnte an einigen Stellen etwas breiter sein und konsequent Vorfahrt gegenüber dem motorisierten Verkehr bekommen – aber ihr wisst, wir wollten nicht ...

Bahntrassenradweg Aachen-Jülich

Ein wirklich gelungenes Beispiel von Fahrradinfrastruktur ist der Bahntrassenradweg Aachen-Jülich. Ab dem Grünen Weg kann man mit dem Rad sehr komfortabel durch Würselen und Alsdorf bis nach Jülich fahren. Bis auf einen kleinen Bereich in Alsdorf ist er durchgängig asphaltiert. An einigen Kreuzungen hat der Radverkehr Vorfahrt gegenüber den Nebenstraßen, wie sich das für einen solchen Radweg gehört. Leider ist das nicht konsequent und überall der Fall, aber wir wollten ja nicht meckern.



So geht Vorfahrt für den Radverkehr, hier am Beispiel der Querung des Bahntrassenradwegs mit der Friedenstraße

Auf diesem Radweg kann man auch sehen, dass es auch in Deutschland möglich ist, für den Radverkehr spezielle Bauwerke zu bauen, wie zum Beispiel einige Brücken. Zwei davon wurden in Haaren gebaut, aber auch in Alsdorf gibt es eine.



Auch spezielle Bauwerke kann man für den Radverkehr erstellen, hier eine der Brücken in Haaren

Soerser Weg

Zwischen Kohlscheid und Aachen wurde der Radweg auf dem Soerser Weg vor einigen Jahren neu asphaltiert. Hier kann man sehr komfortabel auf einem schönen, breiten Radweg fahren. Einziger Nachteil ist die Topografie für die Leute, die kein Elektrorad fahren. Aber dafür kann man nun wirklich keinem die Schuld geben. Der Plan, den Radweg in dieser Qualität ab Berensberg bis nach Kohlscheid weiterzubauen, wurde leider kurz vor Baubeginn auf unbestimmte Zeit verschoben.

B57 zwischen Alsdorf und Würselen



Neu asphaltierter gemeinsamer Rad- und Gehweg

Auch dieser Radweg wurde vor einigen Jahren neu asphaltiert und mit den jetzt vorgeschriebenen weißen Begrenzungslinien markiert. Der

Radweg könnte zwar etwas breiter sein, lässt sich aber gut befahren.

Herzogenrath

Kreisverkehr Gymnasium/Berufskolleg

Ein wirklich gelungenes Beispiel eines Kreisverkehrs finden wir in Herzogenrath auf der Bardenberger Straße. Hier hat der Rad- und der Fußverkehr Vorfahrt, so wie sich das gehört. Diese ist so deutlich gekennzeichnet (Drempel, Schilder und Zebra-Streifen), dass fast alle Autofahrenden das verstehen. Um nicht zu meckern, verweise ich hier nur auf den Artikel auf Seite 17.



Hier hat der Fuß- und Radverkehrs Vorfahrt, und das ist gut sichtbar

Fahrradstraße in Niederbardenberg

In Niederbardenberg wurde ein Teil der L223 zwischen Herzogenrath und Würselen als Fahrradstraße angelegt, auf der Trasse der vorherigen Straße. Die Kreuzung mit der Forstumer Straße ist so gestaltet, dass der Radverkehr Vorfahrt hat, so wie es sein soll. Die Fahrradstraße ist für den motorisierten Verkehr freigegeben, der dort aber dann nur zu Gast ist. Das bedeutet, dass dieser hier nur maximal 30 km/h fahren darf und Radfahrende auch zu zweit nebeneinander fahren dürfen, wenn jemand mit dem Auto dadurch behindert wird. Leider wissen die wenigsten Autofahrenden das und hat die Stadt es versäumt, die Anwohnenden über die Regelung zu informieren.



Fahrradstraße am Haus 4 Jahreszeiten

Fahrradquerung und Schutzstreifen auf der Oststraße

Auf der Oststraße in Kohlscheid muss der Radverkehr in Richtung Kohlscheid auf die rechte Straßenseite geführt werden. Dafür wurde eine Querungsstelle gebaut, die in der Praxis recht gut funktioniert. Meistens werden die Radfahrenden hier sogar vorgelassen. Im weiteren Verlauf der Oststraße wurden neue Schutzstreifen mit roter Farbe markiert. Dies zieht sich durch bis zum ersten Kreisverkehr der Markt tangente. Auf diesem Abschnitt mussten sogar einige Parkplätze der Sicherheit des Radverkehrs weichen. So geht »fahrradfreundliche Stadt«.



Zwar ohne Vorfahrt, aber trotzdem eine gute Querungslösung

Würselen

Vorfahrt für den Radverkehr im Kreisverkehr

Im Kreisverkehr auf der Verlautenheidener Straße mit dem Willy-Brandt-Ring hat der Radverkehr Vorfahrt. Dies ist mit roter Farbe und entsprechender Beschilderung deutlich erkennbar.



Kreisverkehr mit Vorfahrt für den Radverkehr

Alsdorf

Neben dem guten Winterdienst auf Radwegen gibt es in Alsdorf vor allem kleinere gute Beispiele für den Radverkehr.

Ausfahrt Kaufland



Verbesserte Ausfahrt am Kaufland

Am Kaufland in Alsdorf wurde die Ausfahrt auf Bitten des ADFC Aachen/Düren verbessert. Jetzt müssen die Autos über einen Drempel, bevor sie den Geh- und Radweg kreuzen. Außerdem weist ein Stoppschild sowie rote Farbe auf die Vorfahrt des Radverkehrs hin.

Radweg Konrad-Adenauer-Allee

Auf der Konrad-Adenauer-Allee zwischen Bahnhof Annapark und dem Energeticon führt ein ganz brauchbarer Radweg vorbei an der Realschule und dem Gymnasium. Dieser wird rege von Schüler*innen genutzt. Er ist breit, gerade und vom Fußweg getrennt. Natürlich hat der Radverkehr Vorfahrt an den Seitenstraßen, so wie sich das gehört.



Guter Radweg vor Realschule und Gymnasium in Alsdorf.

Baesweiler

Kreisverkehr Ludwig-Erhard-Ring



Kreisverkehr mit Vorfahrt für den Rad- und Fußverkehr

Auf der Aachener Straße an der Kreuzung mit dem Ludwig-Erhard-Ring gibt es einen Kreisverkehr, der für den Radverkehr vieles richtig macht. Die Zufahrten sind breit, aus Setterich kommend sogar mit rotem Asphalt auf der Nebenanlage.

Der Rad- und Fußverkehr hat Vorfahrt und das ist auch klar für alle erkennbar durch Schilder, rote Farbe, Zebrastreifen und eine leichte Erhöhung für den Autoverkehr. Auch hier unterdrücken wir das Meckern über die fehlenden Nullabsenkungen, diesen Satz habt ihr also nicht gelesen.

Fazit

In der Region gibt es trotz aller berechtigten Kritik an der Fahrradinfrastruktur und den Behörden, die dafür zuständig sind, auch eine Menge

Stellen, die gut bis sehr gut für den Radverkehr sind. Dieser Artikel zeigt nur eine Auswahl, es gibt noch viel mehr Beispiele in der Region. Wir haben uns Mühe gegeben, in diesem Artikel die positiven Punkte mal herauszustellen, meckern tun wir schon genug, leider (fast) immer zurecht, sogar bei einigen der Beispiele in diesem Artikel. Aber hier haben wir dann auch mal ein halbes Auge zugedrückt bzw. eine rosa-rote Brille aufgesetzt. Wir hoffen, es hat euch gefallen. Wenn euch das Meckern doch ein wenig fehlt, dann schaut mal auf Seite 23.

Sofortradwege

von Ben Jansen



Sofortradweg auf der Theaterstraße.

Über den Jahreswechsel hat sich bei unseren Freund*innen des Radentscheids Aachen eine gewisse Aufbruchstimmung aufgetan, da ein neues Konzept für die Beschleunigung des Radentscheids ausgearbeitet wurde. Diese nennen sich Sofortradwege und sind niederschwellig realisierbare Maßnahmen, um den Radverkehr zu stärken. Einige Aktive haben sich zusammengeschlossen, um eine Aktion zur Einführung der Sofortradwege zu starten.

Am 27. Januar fand die lang ersehnte Aktion nach vorheriger Social-Media-Abstimmung an der Theaterstraße zwischen Bahnhofstraße und Normaluhr in Fahrtrichtung Normaluhr statt. Rund 150 begeisterte Radfahrer*innen drehten an diesem Abend knapp zwei Stunden ihre Runden. Mit dabei waren auch einige zufällig vorbeikommende Radfahrer*innen, die das Angebot eines sicheren Radwegs sichtlich gerne angenommen haben.

Anschließend wurden die Pylonen mit unserem Lastenrad zum Tivoli zurückgebracht, wo sie die Verkehrswacht wieder entgegengenommen hat.

Ausblick Radverkehr in Aachen

von Ben Jansen

Auch wenn man 2022 nicht viel neue Radverkehrsinfrastruktur auf den Aachener Straßen gesehen hat, gibt es einiges, was dieses Jahr in Aachen – sowohl auf der Straße als auch im Hintergrund – geschehen wird. Als Teil unserer politischen Arbeit beschäftigen wir uns im Arbeitskreis Radverkehrsplanung mit diesen Planungen und entwickeln dazu unsere Forderungen.

Kreuzungen

Bastei

Nach gefühlt ewigem Warten hat die erste Radentscheid-konforme Kreuzung endlich einen Ausführungsbeschluss seitens der Politik erhalten. Bevor die Umgestaltung der Kreuzung in zwei Abschnitten beginnen kann, muss die Regionetz jedoch zuvor Leitungen erneuern. Ob die Umgestaltung überhaupt möglich ist, hängt jedoch davon ab, ob die Baumaßnahmen an der Bastei bei der zukünftig gesperrten A544 überhaupt zugelassen werden. Hier gingen durch die längere Verzögerung die Fördermittel aus dem Projekt #AACHENMOVE!1 verloren. Sollte die Kreuzung Bastei ursprünglich Ende 2022 fertig sein, wird jetzt, sollte es keine Verzögerungen durch die Autobahnbaustelle geben, mit einem Baubeginn des ersten Bauabschnitts in 2024 gerechnet. Dies scheint jedoch unrealistisch.

Amsterdamer Ring/Vaalsers Straße

Seit dem tödlichen Unfall einer Radfahrerin im Jahr 2019 hat sich hier bisher nur die Farbe des stadteinwärtigen Radfahrstreifens auf der Fahrradweiche geändert. Es scheint, dass seitdem nicht viel passiert ist. Laut dem Radentscheidsbericht zu 2021 arbeitet die Stadt jedoch derzeit an einer Planung zur vollständigen Neugestaltung dieser Kreuzung. Diese soll zeitnah in die politischen Gremien eingebracht werden. Nach erstem

Anschein sollen alle vier frei fließenden Rechtsabbieger wegfallen, da sie bisher ein erhebliches Risiko für den Radverkehr darstellen.

Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsachsen

Breslauer Straße

Bei der Ausführungsplanung konnten die dortigen Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen vorerst nicht mit einbezogen werden (dies wurde von den betroffenen Anliegern rechtlich verhindert), die Umsetzung soll hier im 2. Quartal 2023 stattfinden. Der deutlich aufwändigere zweite Bauabschnitt ist aktuell in der Vorplanung, hier soll dann auch die Strecke von Dresdener Straße bis zum Berliner Ring grundlegend erneuert werden. Diese Umgestaltung soll zwei Radentscheid-konforme Kreuzungen (Laut Ziel 2.1) herstellen, sowohl am Knoten mit der Dresdener Straße als auch am Knoten mit der Stolberger Straße.

Vaalsers Straße in Nähe der Grenze

Als ein Teil der Rad-Vorrang-Route Vaals wird hier ebenfalls im 2. Quartal die bessere Führung für den Radverkehr aufgetragen, wenn auch mit einem halben Jahr Verzögerung. Dieser Abschnitt ist nur ein kleiner auf der langen Vaalsers Straße. Im Haushalt von 2024 sollen Planungskapazitäten für den restlichen Teil bis zur Weststraße geschaffen werden.

Heinrichsallee/Monheimsallee

Während der Ausführungsbeschluss hier schon Ende 2021 erfolgte, sieht man weiterhin noch nichts auf der Straße. Hier soll das ambitionöse Projekt einer 2,30 m breiten Protected Bike Lane realisiert werden. Kritisch finden wir weiterhin das

1,50 m breite Stück von Quellenhof bis zur Kreuzung Bastei, wo kein Überholen langsamer Radfahrender auf der Radverkehrsanlage möglich sein wird.

Die Maßnahme soll vor der Deckensanierung an der Jülicher Straße umgesetzt werden und auch möglichst vor der Sperrung der A544. Durch eine weitere Protected Bike Lane gibt es eine weitere spürbare Verbesserung am Alleenring, besonders durch den Lückenschluss im Abschnitt an der Heinrichsallee.

Krefelder Straße ab Soerser Weg bis Bastei

Im Mai 2022 wurde hier ein Ausführungsbeschluss gefasst, aber die Umsetzung lässt noch auf sich warten. Dieser Abschnitt der Straße hat momentan noch keine Radverkehrsinfrastruktur und muss deshalb noch als Lücke geschlossen werden. Wir vermuten, dass die derzeitigen nicht konformen Radfahrstreifen im weiteren Verlauf der Krefelder Straße bis zur Normannenstraße erst nach der kommenden Baustelle an der A544 aufgewertet werden.

Zusätzlich wird die Rolandstraße nach einer Regionetz-Maßnahme umgestaltet und mit einer Radverkehrsanlage versehen.

Außenringversatz an der Lütticher Straße

Ein politischer Antrag hat dazu geführt, dass nun in diesem Sommer auf dem Streckenabschnitt in Richtung Innenstadt, auf dem bisher keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden war, ein breiter Radfahrstreifen mit Sicherheitstrennstreifen markiert werden soll.

Europaplatz

Obwohl der Planungsbeschluss und die Bürger*innenbeteiligung schon eine ganze Weile zurückliegen, warten wir immer noch auf den ausstehenden Ausführungsbeschluss und den anschließenden Umbau, der für Sommer 2023 anvisiert ist.

Salierallee

Nach sich über viele Jahre hinziehenden Baumaßnahmen der Regionetz soll auch hier der Querschnitt für den Radverkehr aufgewertet werden. Ein Planungsbeschluss sollte Ende 2022 / Anfang 2023 gefasst werden, was aber Stand jetzt noch nicht geschehen ist. Leider gibt es für die bisher diskutierten Gestaltungsvarianten teils massiven Widerstand von den Anlieger*innen.

Jülicher Straße

Zwischen Hansemanplatz und Blücherplatz steht dieses Jahr noch eine Asphaltanierung an. Da die aktuellen Radfahrstreifen nicht mehr den Regelwerken entsprechen, müssen sie künftig breiter und mit Sicherheitstrennstreifen zu den Parkstreifen gestaltet werden. Weitere Details hierzu sind noch nicht bekannt.

Pontwall

Hier wurden Ende 2022 zwei Radfahrstreifen im Maß von 2,00 m hergestellt und sollen mittels Betonsteinen eine Sicherung erhalten. Dies ist allerdings nur eine Zwischenlösung, da die Verwaltung hier einen Auftrag zur Erstellung von Radentscheid-konformen 2,30 m breiten Radverkehrsanlagen erhalten hat. Dies soll mithilfe eines tieferen Eingriffs durch Verschiebung der Bordsteine geschehen.

Rad-Vorrang-Routen

Grabenring (Radverteilerling)

Wir hoffen, dass bald Bewegung in die Neuplanung des Grabenrings kommt und erste Entwürfe vorgestellt werden. Ein erster Schritt in diese Richtung soll die Einrichtung eines kleinen Abschnitts einer Fahrradstraße am Driescher Gäschen/Templergraben nach einer Deckensanierung in Fahrtrichtung Super C sein. Im Rahmen der vorgestellten »Stufe 1« sollen primär auch der restliche Templergraben, Karlsgraben und Kapuzinergraben umgestaltet werden.

RVR Brand/Eilendorf

Lothringerstraße

Für den »äußeren« Abschnitt der Lothringerstraße zwischen Wilhelmstraße und Zollernstraße/Oppenhoffallee ist der Ausführungsbeschluss im Dezember 2022 gefasst worden. Die Umgestaltung des zweiten Bauabschnitts der Lothringerstraße soll voraussichtlich im Juni 2023 nach dem Lothringair-Festival beginnen und bis ins erste Quartal 2024 andauern. Die Roteinfärbung wird erst nach den Regionetz-Maßnahmen ca. drei Jahre später erfolgen.

Bismarckstraße

Der Ausführungsbeschluss für eine der meistbefahrenen Radverkehrsachsen in Aachen wurde im 1. Quartal 2023 leider immer noch nicht gefasst. Hier wird es aus verschiedenen Gründen noch weitere Verzögerungen geben. Die Bismarckstraße gibt bereits heute, seit dem Modalfilter am Neumarkt, das Gefühl in den Niederlanden Fahrrad zu fahren. Die Umbauarbeiten versprechen großes und werden diese Straße nur noch weiter attraktivieren. Dafür müssen allerdings erstmal entsprechende Beschlüsse gefasst werden und die Bagger rollen.

In Kombination mit der Bismarckstraße möchte man auch die Fahrradstraßen Drimbornstraße und Schlossstraße vollständig rot einfärben, wie es in den Radentscheid-Standards definiert ist. In der Beverstraße steht erst eine Deckensanierung an, bevor die Roteinfärbung geschehen kann.

Lintertstraße

Für die Lintertstraße wurde bereits im September ein erster Ausführungsbeschluss gefasst. Aufgrund der problematischen Kreuzungssituation wurde das Ampelkonzept an der Kreuzung mit der Schönforststraße überarbeitet. Eine durchgehende stadteinwärtige Führung des Radverkehrs

bis zu »Auf dem Plue« soll nun auf 3,00 m Breite umgesetzt werden können. Damit ist dieses Stück auch besser für den dort geplanten Beidrichtungsverkehr aus der dualen Führung über das Wohngebiet geeignet. Darüber hinaus soll die Fichtestraße während der Baumaßnahmen zur Einbahnstraße werden, um in der aktuell noch gefährlichen Kreuzung für den Radverkehr bessere Abhilfe schaffen zu können. Nach den anstehenden Regionetz-Maßnahmen im unteren Stück der Sittarder Straße wird auch dieser Abschnitt zu einer Fahrradstraße umgestaltet.

Möglicherweise wird die Stadt an der Lintertstraße noch in diesem Jahr mit dem Umbau beginnen.

Rombachstraße

Da in der Rombachstraße voraussichtlich einige Parkplätze entfallen werden, wurde Ende 2022 eine Machbarkeitsstudie für Ersatzparkplätze auf einem städtischen Grundstück aufgetragen. Dieses Jahr ist ein Planungsbudget im städtischen Haushalt vorgesehen. Ein Planungsbeschluss wird für den Sommer 2023 angestrebt, wobei der Ausführungsbeschluss und die Ausführung dann in 2025 stattfinden, sofern die finanziellen Mittel verfügbar sind.

RVR Vaals

Die Rad-Vorrang-Route Vaals soll von der Grenze in Vaals bis zur Einmündung Weststraße über die Vaalser Straße geführt werden. Von dort aus geht es über die Weststraße und die Welkenrather Straße über die »kleine Gartenstraße« auf die Lochnerstraße, welche die Rad-Vorrang-Route mit dem Grabenring verbinden soll.

Ein aktueller Sachstandsbericht im Mobilitätsausschuss vom März offenbart den aktuellen Stand dieser Rad-Vorrang-Route. Eine Umsetzung soll hier allerdings erst ab 2025 beginnen, denn sowohl auf der Lochnerstraße als auch auf der Welkenrather Straße stehen noch Regionetz-Maßnahmen an.

Eine erste Vorlage zur Umgestaltung soll noch vor diesem Sommer in die Ausschüsse kommen. Der restliche Teil soll – mit Ausnahme der Vaalser Straße – bis Ende des Jahres 2023 politisch beraten werden. Entsprechend danach sollen auch die Bürger*innenbeteiligungen starten.

RVR Haaren/Verlautenheide

Die RVR Haaren/Verlautenheide soll von der Blondelstraße über die Heinrichsallee in die Maxstraße geführt werden. Von dort aus geht es über die Sigmundstraße zum Europaplatz und an der Wurm entlang zu den jeweiligen Abzweigen nach Haaren/Verlautenheide.

In Verlautenheide soll die Route im Ortskern an der Endstraße ankommen, in Haaren wird ein Anschluss an den Bahntrassenradweg Aachen-Jülich geschaffen.

Die Rad-Vorrang-Route nach Haaren und Verlautenheide wird zu einem großen Anteil durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) gefördert, wobei der Förderzeitraum zeitlich bis Ende 2024 begrenzt ist. Dieses Projekt erfordert daher hohe Ambitionen in der Planungsverwaltung, um alle Projekte in diesem engen Zeitrahmen umsetzen zu können.

Ende 2022 / Anfang 2023 kam dann eine erste Vorplanung in die politischen Gremien, welche eine Bürger*innenbeteiligung zur Folge hatte. Hier konnten Bürger*innen früh Anregungen eingeben, um in den engen Zeitplänen der Förderung möglichst effizient arbeiten zu können. Auch der ADFC Aachen/Düren hat hierzu zusammen mit dem VCD Aachen-Düren eine Stellungnahme verfasst².

Ein Prozess im Schneckentempo: Sicherer Radverkehr in Eschweiler aus Sicht des ADFC

von Angelika Weber

Wie Radfahrende schnell bemerken: In Eschweiler ist Radfahren weder komfortabel noch sicher. Wen wundert es da, dass Radfahrende gegenüber Autofahrenden deutlich in der Unterzahl sind. Der den Radfahrenden zugestandene Platz im öffentlichen Verkehrsraum, also dem Raum, der allen Verkehrsteilnehmer*innen zusteht, befindet sich zwischen parkenden Fahrzeugen und dem fließenden Verkehr, siehe z. B. Indestraße und Stich. Häufig genug müssen sich Radfahrende und zu Fuß Gehende einen Zweirichtungsweg von 2,50 m teilen, z. B. Röher Straße, Phönixstraße, Stolberger Straße. Nicht selten wird dieser Platz auch noch »nur mal kurz« von Pkw und Lkw beparkt.

Mit Blick auf:

- Klimaveränderung,
- Verkehrschaos,
- der Freiheit jeder und jedes Einzelnen sich frei für seine oder ihre Mobilität zu entscheiden,
- Gesundheit der Bevölkerung, da durch mehr Radverkehr weniger Treibhausgase wie CO₂ und Schadstoffe wie Stickoxide und Feinstaub entstehen (Quelle Umweltbundesamt),
- Selbstständigkeit auch von Kindern und Jugendlichen und
- angenehmes Wohnumfeld

muss sich für ein »Eschweiler 2030« noch vieles ändern.

²Die vollständige Stellungnahme findet ihr hier:

https://speicher.adfc-ac.de/newsletter/2023-02/35_stellungnahme_zur_radvorrangroute_haaren_verlautenheide.pdf

Im Jahr 2016 erkannte dies unsere jetzige Bürgermeisterin, damals noch SPD Fraktionsvorsitzende und stellte einen Antrag an den damaligen Bürgermeister Rudi Bertram, ebenfalls SPD.

Im Jahr 2018 gab es während des Stadtfestes für Bürger*innen die Möglichkeit, ihre Ideen zu sicherem und komfortablem Radfahren einem Mitarbeiter der Verwaltung, selbst Radfahrer, kundzutun. Ebenso hielt die Stadt Eschweiler im September 2018 einen Workshop im Rathaus ab, der – wie die Presse damals berichtete – von vielen Bürger*innen besucht wurde.

Ein Verkehrsbüro erstellte das »Eschweiler Klimaschutzteilkonzept Mobilität«, kurz ESKLIMO. Der Rat der Stadt Eschweiler beschloss 2019 das ESKLIMO als Handlungsfahrplan für die Verkehrsplanung und -entwicklung, insbesondere des Radverkehrs.

Im Jahr 2020 gründete sich die ADFC-Ortsgruppe Eschweiler, damals noch Eschweiler/Stolberg. Wie unsere Bürgermeisterin bereits mehrfach bekundete, freute und freut sie sich über diese Gründung. Bedingt durch Corona konnten wir nicht direkt in die Öffentlichkeit gehen. Stadtfeste und verkaufsoffene Sonntage mussten ausfallen. Inzwischen werden wir zu solchen Anlässen von der Stadt eingeladen und betreiben einen eigenen Stand.



Schutzstreifen auf der Indestraße, Breite veraltet, hier kann sich keiner sicher auf dem Rad fühlen

Zu unserer ersten Aktivität gehörte eine kleine Rundfahrt durch Eschweiler. Geladen hatten wir zahlreiche Verwaltungsmitarbeiter*innen und Politiker*innen. Wir erhofften uns Auskunft zum Stand des Radwegenetzes in Eschweiler. Unserer Einladung sind zwei Politiker gefolgt. Dass der Radverkehr so ist, wie er ist, wurde mit mangelndem Geld, Zuständigkeit anderer Behörden und fehlenden Radverkehrsplaner*innen erklärt. Ernüchternd für eine Gruppe, die zusammen mit der Stadt Eschweiler Radwege für alle planen und beraten möchte.

An diesem Ziel halten wir fest und wollten die im Kommunalrecht vorhandenen Möglichkeiten ausschöpfen. In unserer Demokratie gibt es die Möglichkeit als »sachkundiger Einwohner*in« in einem Ausschuss des Rates der Stadt mitzuarbeiten. Den Antrag hierzu stellten wir im November 2021, er wurde im März 2022 angenommen.

Im April 22 hat der Planungs-Umwelt und Bauausschuss, kurz Pluba, beschlossen, die ersten beiden von fünf Radrouten aus dem seit 2019 beschlossenen ESKLIMO, umzusetzen. Diese beiden Radrouten enthalten Straßen, die zu Schulen führen und sollten daher noch in den Sommerferien 2022 zu Fahrradstraßen umgebaut werden. Hierzu braucht es eine entsprechende Beschilderung, Information an die Bürger und rote Farbe auf dem Asphalt. Nach den Sommerferien zeigten sich die Straßen jedoch wie vor den Sommerferien. Als Antwort auf eine Anfrage unsererseits bei der Stadtverwaltung, wurde um Geduld bis Ende 2023 gebeten.

Und noch ein »Geschmäcke« mussten wir hinnehmen. Die AGO, Arbeitsgruppe Ortsbesichtigung – dem Pluba zuarbeitend – befuhr die beiden zukünftigen Fahrradstraßen. Wir vom ADFC bekamen keine Einladung zu dieser Ortsbesichtigung da wir dieser Arbeitsgruppe nicht angehören. Eine Zugehörigkeit erscheint uns jedoch dringend notwendig. Nur so können wir bei der

Führung des Radverkehrs beraten. Wir stellten einen entsprechenden Antrag, der abgewiesen wurde. Die AGO soll nicht weiter »aufgeplustert« werden. Über den Antrag haben die Parteien CDU und Linke, sowie die Wählergemeinschaft Basis positiv abgestimmt, die Mehrheitsfraktion aus SPD und GRÜNE dagegen. Selbstverständlich akzeptieren wir diesen demokratischen Vorgang, verstehen tun wir die Ablehnung nicht.

Denn dass ein hoher Bordstein den Zugang zu einem Radweg erschwert, fällt uns als Alltagsradler*innen auf, ebenso die fehlende Radwegmarkierung nach der Sanierung einer Straße, z. B. Talstraße bei Einmündung in die Röhthgener Straße.

Es gibt auch Positives zu berichten. Die Eschweiler Verwaltung plant eine Fahrradstraße. Zusam-

men mit Akteur*innen aus der Verwaltung, Feuerwehr und Polizei wurden wir zu einem Arbeitsgespräch eingeladen.

Für das Jahr 2023 bereiten wir eine Kindertour (Neudeutsch auch »Kidical Mass« genannt) und zwei weitere Touren vor. Damit möchten wir auf die Belange der Radfahrenden aufmerksam zu machen.

Der ADFC Eschweiler arbeitet mit viel Spaß für ein fahrradfreundliches Eschweiler. Die Attraktivität unserer Stadt ist wichtig. Wer möchte mitmachen? Die ADFC-Ortsgruppe trifft sich jeweils den 1. Freitag im Monat in einer Gaststätte in Eschweiler. Genaue Lokalität und Uhrzeit werden wir rechtzeitig veröffentlichen, bitte achtet auf Zeitungsanzeigen oder meldet Euch per Mail an angelika.weber@adfc-ac.de

Nullabsenkungen

von Martin Christfreund

Nullabsenkungen im Verlauf Radverkehrsanlagen – ein Dauerthema »seit ich denken kann«.

Seit der Gründung des ADFC Aachen vor nunmehr über 40 Jahren engagieren wir uns immer wieder dafür, dass an Einmündungen und Kreuzungen die Ab- und Auffahrten von und auf Radwege(n) – wenn sie denn auf dem »Hochbord« (d. h. nicht auf Fahrbahn-, sondern auf Gehweg-Niveau) verlaufen – als wirklich echte Null(!)-Absenkungen ausgeführt werden.



Gutes Beispiel am Brüsseler Ring

Offenbar gibt es dazu »im Beritt« der Bauverwaltung Aachens immer noch keine einheitliche Handlungsanweisung, da es »im echten Leben« eine schier unüberschaubare Anzahl verschiedenster Varianten gibt von absolut unzumutbaren, scharfen, bis zu 5 cm hohen Kanten bis hin zu vorbildlich ausgeführten, tatsächlich echten »Null(!)-Absenkungen, die diesen Namen auch wirklich verdienen.

Anscheinend gibt es z. B. im Verlauf sehr wichtiger und viel befahrener Radwege – z. B. dem Vennbahnweg – aber eine Vielzahl dermaßen unzumutbarer »Stolperschwellen«, dass immer mal wieder »Partisanen« an verschiedenen solcher Stolperschwellen zur Selbsthilfe greifen und kleine Anrampungen und/oder »Keile« aus (Schnell-)Beton vor diesen Kanten einfügen. Das ist natürlich nicht legal, es erleichtert den betroffenen Radler*innen dort aber auf jeden Fall erheblich ihr Vorankommen und steigert ganz sicher den Fahrkomfort.

Diese »Selbsthilfe-Nullabsenkungen« erzürnen inzwischen natürlich einige Mitarbeiter*innen in der Stadtverwaltung. Aus grundsätzlichen Erwägungen (»Wo kommen wir denn hin, wenn hier jede*r nach eigenem Gutdünken baulich in die Radwege eingreift?«) ist dieser Ärger durchaus nachvollziehbar. Worin bei solchen z. B. »Beton-Keilen« aber das tatsächliche Problem besteht, konnte uns bisher niemand verständlich machen.



Von Unbekannten ausgebesserte Nullabsenkung am Übergang der Herderstraße auf dem Brander Wall

Wer hat es noch nicht erlebt: Entweder, weil man die Kante nicht sehen konnte oder weil man mal eine Zehntelsekunde nicht aufmerksam genug direkt vor das Vorderrad geguckt hat und – KNALL! – haut es einen im schlimmsten Fall aus dem Sattel, wirft einem das mitgeführte Gepäck aus dem Korb auf dem Gepäckträger oder – auch eine üble Folge – man verdengelt sich dabei sogar die Felge des Vorderrades!



Schlechtes Beispiel an der Kirchenstraße in Bar- denberg.³

Viele Male haben wir über dieses leidige Thema bereits mit »der Bauverwaltung« der Stadt Aachen konferiert, viele Male haben wir x Argumente zu hören bekommen, warum man das »im echten Leben« so furchtbar ausführen muss (*), aber wir haben in Aachen inzwischen auch eine große Zahl mustergültiger Null(!)-Absenkungen entdeckt. Insofern haben wir aber auch immer noch keine allgemeingültige Stellungnahme der Verwaltung zu diesem Thema bekommen. Es muss doch für die eine oder andere Ausführung nachvollziehbare Gründe geben! Gespräche zu diesem »Variantenreichtum« enden daher leider immer in der Aussage »Das müssen wir uns nochmal angucken« – und dabei bleibt es dann leider. Mit konstanter Penetranz erscheinen im echten Leben (bei Neu- bzw. Umbaumaßnahmen) demnach immer wieder alle möglichen Varianten echter und unechter »Null«-Absenkungen.

(*) Gern angeführte Argumente für die 3-cm- »Null«-Absenkungen:

- Die »Wasserführung« (»Sonst kann das Niederschlagswasser auf den Radweg laufen.«) Wieso das Problem bei vorbildlichen Null(!)-Absenkungen nicht existiert, kann man uns regelmäßig nicht beantworten.
- »Behindertenfreundlichkeit« (»Die Kante muss von Sehbehinderten ertastbar sein.«) Dieses Argument können wir gerade noch für gemeinsame Geh- und Radwege gelten lassen, aber ganz sicher nicht für reine Radwege.

Wir werden uns dieses Thema nochmal (wieder!) vornehmen in der Hoffnung, es endlich mal im Sinne der Radler*innen komfortabel, einheitlich und dauerhaft gelöst und festgelegt zu bekommen, sodass wenigstens künftig bei Neu- und Umbaumaßnahmen nur noch echte Super-Null(!)-Absenkungen gebaut werden.

³ Diese Konstruktion mit den Formsteinen wird zum Beispiel von Straßen.NRW als Nullabsenkung bezeichnet, während man da mit dem Rad mit normaler Geschwindigkeit kaum ohne Schäden an Rücken, Rad und Ladung drüberfahren kann.

Mehr Sicherheit für die Kaiserstraße in Würselen

von Walter Jenniches

Seit vielen Jahren wälzt sich Tag für Tag eine lärmende und stinkende Blechlawine vom Markt bis zum Parkhotel über Würselens prominente Einkaufsstraße, die Kaiserstraße. Und das, obwohl bereits seit fast 30 Jahren mit dem Willi-Brandt-Ring eine Umgehungsstraße für den überörtlichen Verkehr existiert.

Seit der Umgestaltung der Kaiserstraße wird der Fahrradverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße über einen Radfahrstreifen geleitet, der unmittelbar an einer durchgehenden Reihe parkender Fahrzeuge vorbeiführt. Regelmäßig kommt es dabei zu Konflikten zwischen den Radfahrenden und ausparkenden Fahrzeugen, da die Sicht auf den Radstreifen durch die übrigen parkenden Fahrzeuge verdeckt ist. Nicht selten werden die Radfahrenden zu einer Vollbremsung gezwungen, weil sie nicht in den entgegenkommenen Verkehr ausweichen können. Weder dem Pkw-Verkehr noch dem Fahrradverkehr kann man einen Vorwurf machen. Das Problem liegt in der misslungenen Verkehrsplanung, durch die erst diese Gefahren heraufbeschworen werden.

Obwohl seit Jahren die Belastungen und Gefährdungen beklagt werden, hat sich außer ein paar kosmetischen Maßnahmen in den Kreuzungsreichen leider nichts geändert.

Aus diesem Grund haben sich einige Würselener Bürger*innen als ADFC-Initiative »Sichere Kaiserstraße« zusammengeschlossen und dem Rat der Stadt einen Antrag mit konkreten Vorschlägen zur Entschärfung der Gefährdungssituationen vorgelegt.⁴

Auch wenn es auf den ersten Blick nahezu unmöglich scheint, die zahlreichen widerstrebenenden Interessen unter einen Hut zu bekommen, gibt es im Kern zwei lösbare Probleme, die sich

sowohl auf die Verkehrssicherheit als auch auf die Attraktivität für Handel und Kundschaft auswirken:

- Der verkehrstechnisch missglückte Radfahrstreifen in Gegenrichtung der Einbahnstraße.
- Die z. T. unangepasste Geschwindigkeit und der hohe Anteil an Durchgangsverkehr.



Kaiserstraße in Fahrtrichtung: Radverkehr kann uns entgegenkommen

Die Initiative schlägt vor, einen Teil der Parkplätze auf der linken Straßenseite (in Fahrtrichtung der Einbahnstraße) auf die bisher unbeparkten Flächen der rechten Straßenseite verlagern. Die verbleibenden Parkplätze auf der linken Seite können dann so angeordnet werden, dass ein- und ausparkende Fahrzeuge eine gute Sichtbeziehung zu dem entgegenkommenden Radverkehr haben. Auch für die Gastronomie könnten diese Flächen in den Sommermonaten Möglichkeiten der Außenbestuhlung bieten. Die Zahl der Stellplätze bliebe erhalten, was auch den Interessen des Handels und der übrigen kundenorientierten Nutzungen entgegenkommt.

Im Hinblick auf das Geschwindigkeitsniveau und die starke Belastung durch den Durchgangsverkehr gibt der Gesetzgeber den Städten die Möglichkeit, Straßen mit viel Publikumsverkehr als

⁴<https://aachen.adfc.de/artikel/kaiserstrasse-in-wuerselen>

»Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich« zu widmen. In diesen Straßenzügen dürfen auch Geschwindigkeiten unter 30 km/h festgesetzt werden, um ein verträgliches Miteinander aller Nutzungsgruppen zu schaffen. Für die Kaiserstraße hält die Initiative eine Geschwindigkeit von 20 km/h für verträglich. Einerseits wird damit die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr gestärkt, andererseits können so auch die Angebote des ansässigen Handels bewusster wahrgenommen werden.



Kaiserstraße entgegen der Fahrtrichtung

Beide vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich mit geringem Aufwand (Beschilderungen und Markierungen) und ohne bauliche Eingriffe umsetzen. Damit ist auch die Sorge unbegründet, dass die Maßnahmen zu Rückforderungen des Fördergebers führen.

In Folge eines Artikels in der Lokalpresse gab es im Rahmen einer spontanen Befragung einiger Geschäftsleute Kritik an den Vorschlägen der ADFC-Initiative. Dabei wurde u. a. vorschnell die gewünschte Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit mit einer autofreien Fußgängerzone verglichen, manche wünschten sich noch mehr Durch-

gangsverkehr, weil man sich davon potenziell mehr Kundschaft verspricht, manche forderten kostenloses Kurzzeitparken zur Förderung der automobilisierten Kundschaft. In einem Punkt waren sich aber alle einig: Der Radfahrstreifen kann in seiner derzeitigen Form nicht so bleiben.

Es ist schon bemerkenswert, dass den befragten Geschäftsleuten offensichtlich gar nicht klar ist, dass bereits heute trotz der erwähnten Konflikte und Gefährdungen ihre Kundschaft zu großen Teilen zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Einkäufe und Erledigungen tätigt. Und es würden sicher noch viel mehr werden, wenn die Kaiserstraße ein Stück attraktiver und sicherer wäre. Gerade ältere Menschen und Kinder werden durch die Verkehrsverhältnisse auf der Kaiserstraße überfordert und letztlich abgeschreckt.

Die ADFC-Initiative »Sichere Kaiserstraße« setzt sich in erster Hinsicht für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ein. Ihr liegt aber auch das Wohl und die Zukunft des Handels, der Gastronomie und der sonstigen Nutzungen entlang der Kaiserstraße, die zur Stärkung der Innenstadt beitragen, sehr am Herzen.

Da die vorgeschlagenen moderaten Eingriffe in die Verkehrssituation mit geringem finanziellem und organisatorischem Aufwand durchgeführt werden können, ist es auch vorstellbar, diese im Rahmen einer längeren repräsentativen Testphase zu erproben und deren Wirkung auf die Verkehrssicherheit zu beobachten.

Aus Sicht des Rad- und Fußverkehrs ist es höchste Zeit, dass etwas passiert, bevor etwas wirklich Schlimmes passiert.

Hol' Dir den Newsletter vom ADFC Aachen/Düren

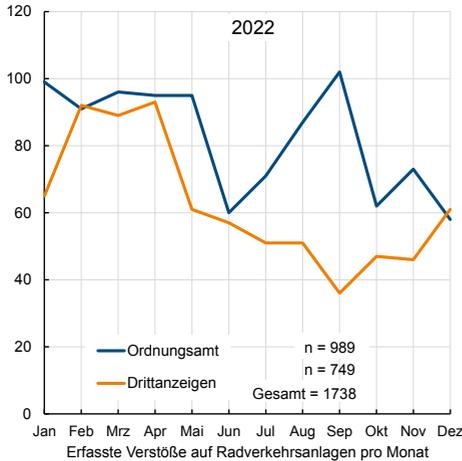
Bekomme jeden Monat Rad-Nachrichten aus der Städteregion Aachen und dem Kreis Düren, Informationen zum Verein und aktuelle Termine zu Radthemen

newsletter.adfc-ac.de



Auswertung der Ordnungswidrigkeiten in Aachen 2022

von Jan Bielak

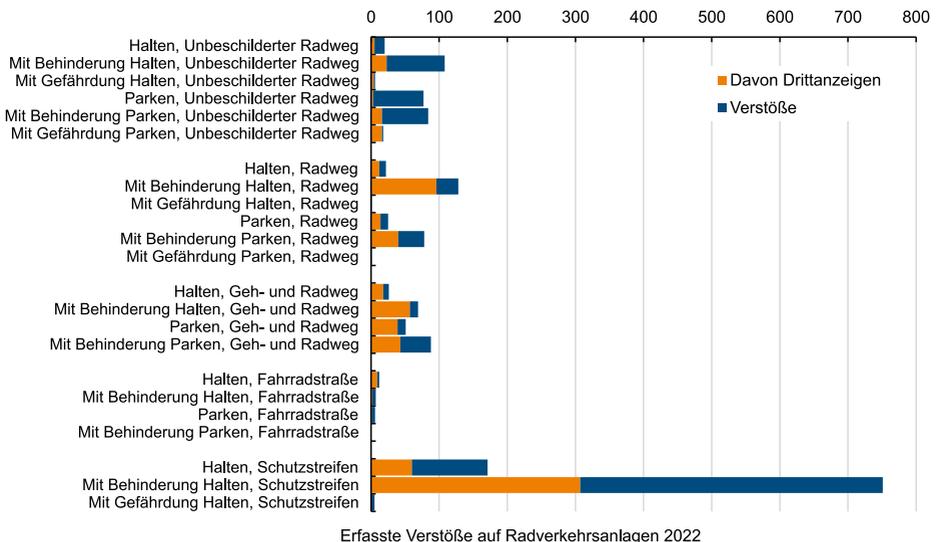


9 % auf 1738. Gegenüber den mehr als 105 000 lediglich ordnungsrelevanten Verstößen, fast ausschließlich vom Ordnungsamt erfasst, ist die Zahl nach wie vor klein.

Seit der Novelle der StVO Mitte 2020 wird das Halten auf einem Schutzstreifen mit Behinderung mit 70 € und einem Punkt geahndet. Was früher erlaubt war, macht nun mit Abstand den größten Teil der Fälle auf Radverkehrsanlagen aus. Erfreulich ist, dass diesen besonders sicherheitsrelevanten Verstoß sowohl das Ordnungsamt als auch Dritte erfassen. Es bleibt zu hoffen, dass dies langfristig zu einem Umdenken bei den Kraftfahrenden führt.

Die Auswertung der Ordnungswidrigkeiten des ADFC Aachen/Düren für 2022 zeigt viel Bekanntes, aber auch einen entscheidenden Unterschied zu früheren Jahren. Während die Gesamtzahl mit knapp über 160 000 Verfahren gegenüber dem Vorjahr rückläufig ist (-10 %), stieg die Zahl der auf Radverkehrsanlagen erfassten Vergehen um

Die Meldung von Parkverstößen, Behinderungen und Gefährdungen kann ganz einfach über Webseiten wie weg.li oder stadtpage.de an das Aachener Ordnungsamt erfolgen. Die Anzeigen werden in aller Regel verfolgt und ergänzen die Arbeit der Behörden im Bereich der sicherheitsrelevanten Verstöße sinnvoll.



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

PlusMinus

von Luc Hamers

Minus – Schmäler kaputter Radweg



Wer vom Bahnhof Annapark in Alsdorf in Richtung Würselen fährt, wird von der Fahrbahn auf einen gemeinsamen Rad- und Gehweg geführt. Dieser ist allerdings sehr schmal und teilweise ist der Asphalt ziemlich kaputt. Wenn im Herbst noch Laub dazukommt, kann man die Schäden dann auch nicht mehr erkennen. Der Autor dieses Artikels ist hier schon mal böse gestürzt, weil eine Rille nicht zu sehen war. Aber auch ohne Laub ist diese Stelle nicht mehr zumutbar, insbesondere nicht, weil hier morgens viele Schülerinnen und Schüler zu Fuß auf dem Weg zur Berufsschule sind, mit den man sich auf dem Rad dann den wenigen Platz teilt.

+ PlusMinus – Buckelpiste in Kohlscheid verbessert

In Kohlscheid wurde die bisherige Buckelpiste der Dornkaulstraße zwischen der Rumpener Straße und der Kämpchenstraße jetzt asphaltiert. Damit kann diese Strecke, die Teil des Bürgerantrags zur Verbesserung der Verbindung Berensberg-Kohlscheid ist, endlich gut befahren werden. Hoffen wir jetzt, dass auch der Abschnitt dieser Route bis nach Berensberg endlich verbessert wird. Das war eigentlich schon für letztes Jahr angekündigt. Allerdings klappte das wegen fehlender Planungskapazität bei Straßen.NRW nicht (weil man nicht nur den Radweg, sondern die gesamte Straße sanieren möchte).



Minus – Radweg endet im Nichts

Wenn man mit dem Fahrrad von der B57 zum Alsdorfer Tierpark möchte, dann ist das eine etwas merkwürdige Situation. Zunächst muss man

die B57 überqueren. Die Ampel, die man über einen Bettelknopf bedienen muss, gilt aber nur für den Fußverkehr. Danach landet man zunächst auf einen gemeinsamen Rad- und Gehweg, der nach ein paar Metern in einen getrennten Rad- und Gehweg übergeht, links von der Fahrbahn.

Diese Straße ist allerdings mit Tempo-30 ausgeschildert, ein benutzungspflichtiger Radweg damit wahrscheinlich nicht erlaubt⁵. Wie man jetzt vom linksseitigen Radweg auf die Fahrbahn wechseln soll, ist unklar. Der Radweg endet dann irgendwann. An dieser Stelle sind gerade am Wochenende viele Leute zu Fuß unterwegs. Die laufen auch gerne auf dem Radweg, wer liest denn schon Verkehrsschilder ...



Minus –

Gefährlicher gemeinsamer Rad- und Gehweg



Auf der B57 in Würselen in Richtung Aachen gibt es an der Kreuzung mit der Paulinenstraße einen gemeinsamen Rad- und Gehweg, der schon bessere Zeiten gesehen hat. Die teilweise noch sichtbaren Linien haben mit der gemeinsamen Nutzung nichts mehr zu tun und sind teilweise durch Flicker nicht mehr zu sehen. Der Ampelmast steht ziemlich im Weg und die ziemlich unangenehme Kante runden den Gesamteindruck ab.

Diese Stelle zeigen wir auch in unserem Video zu dieser Strecke⁶.

Minus –

Benutzungspflichtiger Radweg gesucht

Auf dem Hirschgraben in Aachen haben wir ein Schild für einen benutzungspflichtigen Radweg gefunden. Allerdings ist nicht klar, wo dieser sein soll. Zwischen dem Ampelmast und der Betonsäule wohl nicht. Rechts davon wohl auch nicht. Links auf der Straße ist aber ein Schutzstreifen. Der kann nicht benutzungspflichtig sein. Dann muss die Benutzungspflicht bis zur nächsten durchgezogenen weißen Linie gelten, oder

alternativ dann halt für die gesamte Fahrbahn. Dafür stehen und fahren da aber ganz schön viele Autos. Ein Mysterium ...



⁵Offiziell ist das nur bei einer 30er-Zone nicht erlaubt – mit dem Argument, dass der Autoverkehr hier so langsam ist, dass es sicherer ist auf der Fahrbahn zu fahren. Das gleiche Argument gilt aber nach Aussage von einigen Verkehrsjuristen auch für einen normalen 30er-Bereich.

⁶https://youtu.be/JK0wbo_951E

Minus – Umleitung?

Die Baustelle auf der Krefelder Straße ist nicht nur für den Autoverkehr eine Zumutung, u. a. durch mangelhafte Beschilderungen und Linieneinführung. Auch für den Radverkehr endet die Fahrt aus Würselen kommend am Strangenhäuschen. Ein Umleitungsschild fehlt hier. Als Ortskundige*r und mangels Alternativen biegt man hier nach links ab und findet dann an der nächsten Kreuzung mit der Friedenstraße tatsächlich ein Umleitungsschild. Danach müssten wir auf dem Radweg Aachen-Jülich in Richtung Grüner Weg, aber auch hier fehlt ein Umleitungsschild. Danach klappt die Umleitung zurück zur Krefel-



der Straße. Wieso ist es so schwierig, bei einer Baustelle zu kontrollieren, ob alle Schilder richtig aufgestellt sind und Sinn ergeben?

Minus – Bushäuschen auf Radweg



Auch auf der B57 in Würselen findet sich eine dieser merkwürdigen Konstruktionen, die es einfach zu geben scheint. Auf dem gemeinsamen Rad- und Gehweg (der als solches nicht erkennbar ist, weil es früher mal zwei Fahrstreifen waren, stehen gleich zwei Bushäuschen. Naja, wo soll man die auch sonst hinstellen. In Würselen fährt ja ohnehin niemand mit dem Rad (oder?), dann kann man auch Bushäuschen, wartende Fahrgäste und (angeblich nicht existente) Radfahrende mischen ...

Minus – Baustelle blockiert den Radverkehr

Auf der B57 ist am Ortsausgang von Würselen in Richtung Aachen der Radweg durch eine Baustelle blockiert. Netterweise wurde die Benutzungspflicht an dieser Stelle aufgehoben und durch einen Gehweg – Radverkehr frei ersetzt. Das hilft aber nicht, weil so trotzdem keiner vorbeikommt. Auch ein Wechsel auf die stark befahrene Fahrbahn ist nicht nur gefährlich, sondern durch den Grünstreifen gar nicht möglich.



+ PlusMinus - Abkürzung für den Radverkehr

Auf dem Oidtweilerweg in Alsdorf hat der Radverkehr die Möglichkeit, gegen die Einbahnstraße zu fahren. Die Zufahrt ist so gestaltet, dass dies sicher möglich ist. Mit etwas neuer, weißer Farbe könnte die Situation nochmal etwas verbessert werden. Ein roter Radstreifen bis zur nächsten Kreuzung würde den Verkehr in die andere Richtung besser darauf hinweisen, dass mit Gegenverkehr zu rechnen ist.



Minus - Gefährlicher und illegaler Radweg



Vor inzwischen fast 9 Jahren haben die Stadt Herzogenrath, Straßen.NRW, Städteregion und Polizei beschlossen, dass der benutzungspflichtige Radweg auf der Bierstraße in Herzogenrath abgeschafft werden soll, weil die Benutzung direkt rechts neben parkenden Autos gefährlich und der Radweg zu schmal ist. Stand heute ist, dass hier immer noch nichts passiert ist. Das Foto zeigt die Zufahrt zum Radweg ab der Bushaltestelle Bierstraß Schule. Wer es nicht erkennt: Er fängt neben dem weißen Transporter an, Radfahrende sollen also zwischen den beiden illegal parkenden Pkws fahren.

+ Plus Baustelle behindert den Radverkehr nicht

Vor der Baustelle des neuen Schwimmbads in Alsdorf auf der Konrad-Adenauer-Allee gibt es auf dem Rad- und Gehweg ein großes Loch. Anders als sonst üblich gibt es hier aber nicht nur eine schmale Brücke, die sich Fuß- und Radverkehr teilen, sondern sie werden getrennt geführt. Der Bereich für den Radverkehr ist zwar nicht so breit wie der Fußweg, aber trotzdem gut befahrbar.





Aufsteigen ist einfach.



[sparkasse-aachen.de](https://www.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](https://www.sparkasse-aachen.de).

 Sparkasse
Aachen



Minus –

Schmalere Radweg auf dem Prager Ring

Auf dem Prager Ring findet sich ein gemeinsamer Rad- und Gehweg, der diesen Namen nun wirklich nicht verdient: zu schmal, überwuchert, gefährliche Ausfahrten. Genau so wird das nichts, um Autofahrenden das Fahren mit dem Fahrrad schmackhaft zu machen.

Minus –

Baustelle blockiert Radweg

Auf der Kaiserstraße in Kohlscheid gibt es ein paar Baustellen, die den Radweg komplett versperren. Aber eine Führung auf die Fahrbahn gibt es nicht. Hier sind Radfahrende dann auf sich gestellt und müssen sich irgendwie in den fließenden Verkehr einfädeln.



Regelmäßige Termine beim ADFC Aachen/Düren

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, 19.30 Uhr:

Arbeitskreis Radverkehrsplanung

4. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr:

Frauen Netzwerk

2. Samstag im Monat, 15.00 Uhr:

ADFC-Fahrrad-Codierung bei der »BikeKitchen«. Siehe <http://codierung.adfc-aachen.de/>

2. Samstag im Monat, 18.00 Uhr:

Aachener (nicht nur ADFC) Fahrrad-Stammtisch »Insulaner«, Bismarckstraße 113

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

Schaffen wir die Verkehrswende?

von Luc Hamers

Wir hören immer mehr, dass der Verkehr der letzte große Sektor ist, der die gesteckten Klimaziele nicht erreicht. Als Verband, der versucht, das Radfahren populärer zu machen, ist das eine ziemlich frustrierende Nachricht. Aber will die Gesellschaft, also wir alle, eigentlich gewendet werden? Oder sind wir als Herdentiere nicht in der Lage zu reagieren, wenn wir mit der gesamten Herde auf den Abgrund zulaufen?

In meiner rein subjektiven Wahrnehmung passieren Sachen, die bei mir nur Kopfschütteln auslösen. Hier ein paar dieser Punkte, die ich in den letzten Wochen und Monate so beobachtet habe, ohne Wertung und besondere Reihenfolge.



Auf der Krefelder Straße fehlen zwei Fahrstreifen und der Verkehr bricht komplett zusammen

Da war zum Beispiel die neue Baustelle auf der Krefelder Straße. Ja, Straßen.NRW hatte wohl irgendwie vergessen, die Öffentlichkeit vorher zu informieren. Aber da würde ich erwarten, dass sich so etwas nach einigen Tagen einpendelt. Ich bin dort eine Woche nach Baustellenbeginn an einem Samstag gegen Mittag vorbeigefahren. Da stehen dann zwei lange Autoschlangen, einmal in Richtung Aachen und einmal Richtung Autobahn. O. K., es waren auch einige Fahrzeuge aus

den Niederlanden dabei, die hier vielleicht durch die Baustelle überrascht wurden. Aber eben auch ganz viele mit Aachener Kennzeichen. Und daneben ein leerer Radweg. Wieso kommen die Leute in den Autos nicht auf die Idee, dass es vielleicht eine gute Idee wäre, hier nicht mit dem Auto zu fahren, sondern auf nur zwei Rädern?

Ich wohne in Alsdorf. Hier scheint diese Idee, dass man sich ohne Auto fortbewegen könnte, noch so gar nicht angekommen zu sein. Da beobachte ich Leute, die in meinem Wohngebiet ihre Kinder mit dem Auto 400 m zur Grundschule bringen, um dann mit dem Auto wieder nach Hause zu fahren. Wie sollen die armen Kinder sich denn sonst fortbewegen? Oder anders: Wie sollen sie denn lernen, sich eigenständig und ohne Auto im Straßenverkehr zu bewegen? Zum Bäcker, am anderen Ende des Wohngebiets, fährt man übrigens am Wochenende auch mit dem Auto. Und dafür kratzt man dann erstmal bei laufendem Motor 10 Minuten lang seine Scheiben frei. Um dann 3 Minuten von zuhause bis zum Parkplatz beim Bäcker zu fahren. Ich war an dem Tag zu Fuß unterwegs zum Bäcker. Der Nachbar ein paar Häuser weiter hat mich sowohl auf dem Hinweg wie auf dem Rückweg mit dem Auto überholt. Ohne Scheibenkratzen war ich zu Fuß ähnlich schnell.

Bei mir ganz in der Nähe ist ein Sportplatz. Und zum Sport fährt man auf jeden Fall mit dem Auto. Wenn hier Kinder oder Erwachsene Fußball spielen, dann sind der ziemlich große Parkplatz und auch alle Parkplätze in der Nähe rappelvoll. Mit Autos natürlich, was sonst. Und ja, es gibt einen Fahrradständer, der dann auch schon mal 5 Fahrräder hält. In Herzogenrath wird gerade ein neuer Sportplatz in Merksteil geplant. Einer der größten Knackpunkte scheint zu sein, wie man die vielen Autos der Sporttreibenden und

⁷https://www.aachener-zeitung.de/lokales/nordkreis/herzogenrath/die-umbauplaene-am-svs-stadion-in-merksteil-nehmen-gestalt-an_aid-85496899

des Publikums unterbringt⁷. Es wird also auch für die Zukunft damit geplant, dass möglichst viele mit dem Auto zum Sport fahren. Ich weiß nicht, ob das Leben in Aachen (in der großen Stadt) anders ist als in Alsdorf oder Würselen (auf dem Land). Irgendwie scheinen junge Familien hier ohne Auto nicht überleben zu können. Die Kinder müssen mit dem Auto zum Sport gefahren werden, den Einkauf kann man nur mit dem Auto machen, und auch sonstige Freizeitgestaltung ist ohne Auto irgendwie nicht möglich.



Bei Sportplätzen braucht man viele Parkplätze, zum Sport geht es anscheinend nur mit dem Auto

Ich fahre in letzter Zeit auch häufiger mit der Bahn, mit der Euregiobahn Alsdorf–Kohlscheid–Aachen. Hier beobachte ich, dass die allermeisten Passagiere Kinder und Jugendliche sind. Egal ob ich morgens oder abends fahre. Eine deutliche Minderheit sind Leute, die den Zug für die Fahrt zur Arbeit nutzen. Anscheinend macht man das nicht mit der Bahn, man steht lieber mit dem Auto im Stau. Und das, obwohl mein größter Kritikpunkt an öffentlichen Verkehrsmitteln – dass man sich darauf häufig nicht verlassen kann – bei der Euregiobahn nicht zutrifft: Die ist fast immer pünktlich!

Eine Fahrt mit dem Bus von Alsdorf nach Aachen und zurück gibt ein ähnliches Bild ab wie die Fahrt mit dem Zug: viele junge Menschen (fahren die aus Überzeugung, was mich hoffen lässt für

die Zukunft, oder nur weil sie sich noch kein Auto leisten können?). Aber mein Kritikpunkt zu der Zuverlässigkeit greift hier: Es dauert auch schon mal eine Stunde von Alsdorf nach Aachen. Dieser Bus der Linie 51 motiviert nun wirklich keine Autofahrenden, doch mal mit dem Bus nach Aachen zu fahren. Er war an dem Samstag sowohl hin als auch zurück brechend voll: Wir mussten die ganze Strecke stehen. Und die Fahrweise der beiden Busfahrer lud auch nicht wirklich ein, häufiger mit dem Bus zu fahren. Schnelles Beschleunigen, hartes Bremsen, beides auch gerne abwechselnd, damit wirklich alle der stehenden Passagiere das Gleichgewicht verlieren, und dann noch mit hoher Geschwindigkeit um die Kurven. Machte auf mich den Eindruck, dass die beiden Busfahrer nicht mit dem Gedanken unterwegs waren, die Passagiere möglichst komfortabel und sicher von A nach B zu fahren.

Natürlich haben wir mit dem Bus auch in der oben schon beschriebenen Baustelle gestanden. Etwa 15 Minuten. Nun stelle man sich mal vor, wie es hier aussehen würde, wenn die mehr als 100 Leute im Bus auch alle mit dem Auto hier gestanden hätten: Der Stau ginge dann bis nach Würselen, und bei 2–4 Bussen pro Stunde würde so viel mehr Autoverkehr entstehen, dass hier wahrscheinlich gar nichts mehr ginge. Die Autofahrenden sollten also nicht über die Busse fluchen, sondern dankbar sein. Aber das alles könnte ja besser werden, mit der Regiotram⁸. Wenn wir es schaffen, dieses Projekt nicht totzureden, es nicht durch Umweltauflagen zum Erliegen zu bringen und wir bereit sind, das Geld dafür in die Hand zu nehmen (wir = die öffentliche Hand, die das mit unseren Steuergeldern finanziert), dann könnte das in 10–20 Jahren wirklich etwas werden. Verzeiht mir den Zynismus, dieses Projekt fühlt sich genauso an wie die Campusbahn und der Radschnellweg Aachen–Herzogenrath.

Merkwürdig finde ich auch das Gejammer, dass insbesondere der Sprit so teuer geworden sei.

⁸<https://regiotram-aachen.de/>

Für Benzin und Diesel musste man in letzter Zeit mehr ausgeben als jemals zuvor. Mir ist aber im Bekanntenkreis niemand aufgefallen, der deswegen auch nur einmal auf das Auto verzichtet hätte. Auch nicht geändert hat sich die Besetzung der Autos: es sitzt immer noch meist nur eine Person im Auto, Fahrgemeinschaften sind die Ausnahme. Und was ich auf der Straße beobachte, sind immer noch viele Leute, die gerne Vollgas fahren, schnell beschleunigen und sehr schnell auf der Autobahn fahren. O. K., letztere werden tatsächlich weniger, ist so mein Eindruck der wenigen, langen Autofahrten, die ich im letzten Jahr gemacht habe.⁹ Aber anscheinend ist der Spritpreis kein Instrument um den Pkw-Verkehr einzudämmen.

Und dann sehe ich in den Nachrichten unseren Bundesverkehrsminister. Der stellt gerade vor, dass es völlig überraschend viel mehr Verkehr geben wird, weil wir ja alle zur Arbeit und zum Einkaufen wollen, und uns Pakete nach Hause liefern lassen. Ich bin jetzt kein Wissenschaftler, aber wieso soll es in den nächsten 30 Jahren 50 % mehr Verkehr geben¹⁰, wenn wir in etwa gleich viele Einwohner*innen dieses Landes sind und wir vorher auch schon arbeiten waren, zur Schule mussten und um nicht zu verhungern auch eingekauft haben? Aber viel erstaunlicher finde ich die Schlussfolgerung des Ministers: Weil man Güter nur mit Lkw transportieren kann – zumindest erweckt der Verkehrsminister diesen Eindruck – wird auch der Lkw-Verkehr um 50 % zunehmen. Und dafür müssen wir mehr Straßen bauen, weil Bahn und Wasserstraßen nicht leistungsfähig genug sind. Häh??? Wie wäre es zu überlegen, wie man diese beiden deutlich leistungsfähiger machen kann, wie man sie zum Beispiel durch intelligente Verkehrsleitsysteme besser nutzen kann? Und zu überlegen, wie man die Leute davon über-

zeugt, eben nicht ins Auto einzusteigen, sondern auf das Fahrrad? Wenn man sich die Autos auf der Straße anschaut, dann sitzt da meistens nur eine Person drin. Und dafür braucht ein Auto 10 Quadratmeter Platz, eine Menge Ressourcen für die Herstellung und die Fortbewegung, und diesen Platz braucht es auch, wenn es zur Fortbewegung gerade nicht beiträgt. Ein Fahrrad braucht nur 10 % dieses Platzes. Wer soll denn überhaupt die 50 % mehr Lkw lenken? Es gibt doch heute schon zu wenig Leute, die diesen Beruf ausüben wollen.



Elterntaxis an der Grundschule Annapark in Alsdorf. Das Verkehrschaos sieht an anderen Schulen aber auch nicht anders aus

Irgendwie verstehe ich nicht, wie die Verkehrswende in diesem Land funktionieren soll. Die Führung des Verkehrssektors will nur neue Straßen bauen und möglichst viele Güter und Personen darauf transportieren. Verkehrswende scheint zu bedeuten, den Verbrennungsmotor der 50 Millionen Autos durch Elektromotoren zu ersetzen oder sie mit E-Fuels zu befeuern. Und wir alle, die wir uns täglich fortbewegen (Fahrrad-Begeisterte natürlich ausgenommen), machen das am liebsten im Auto, auch wenn wir uns dafür neben einem leeren Radweg in den Stau stellen und dabei Lebenszeit und unnötig Ressourcen verbraten.

⁹Ja, man kann als ADFC-Aktiver auch mit dem Auto fahren. Es ist manchmal das praktischere Verkehrsmittel gegenüber einer völlig unzuverlässigen Bahn, die kaputtgespart wurde und bei der man sich darauf verlassen kann, auf keinen Fall die geplanten Anschlüsse zu bekommen.

¹⁰<https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/verkehr-lkw-wissing-lang-101.html>

Ich habe dafür auch keine Lösung. Aber gute Fahrradinfrastruktur, auf der alle komfortabel, schnell und sicher fahren können, wäre ein Anfang. Und ein Verkehrsminister, der eine Richtung vorgibt, wie wir das Mehr an Verkehr hinkommen könnten, ohne dabei den Planeten zu zerstören, wäre auch ein toller Ansatz. Helfen würde auch, wenn die Subventionen für das Auto¹¹ auf alle Verkehrsmittel verteilt werden könnten. Dann könnte einfach pro Einwohner*in

mehr für die Radverkehr ausgegeben werden, also statt 2–5 € in deutschen Städten vielleicht 11 € (Amsterdam) oder 35 € (Kopenhagen).¹² Natürlich muss man auch mehr Leute ausbilden, die Radverkehrsinfrastruktur planen und bauen können. Aber im Kleinen kann auch jede*r von uns etwas tun: überlegen, wie ich die nächste Wegstrecke am besten bewältige, statt reflexartig ins Auto einzusteigen.

Verkehrsminister*innenkonferenz in Aachen

von Anna Limbach und Ben Jansen

Am 22. und 23. März waren die Verkehrsminister*innen aus ganz Deutschland zu ihrer jährlichen Konferenz dieses Mal in Aachen zu Gast – auf Einladung und unter Leitung des nordrhein-westfälischen Verkehrsministers Oliver Krischer, welcher aus unserem Verbandsgebiet stammt.



Start der Fahrraddemo auf der Monheimsallee

Anlässlich dieser Konferenz (VMK) nutzte ein breites, von UNI.URBAN.MOBIL. angeführtes Demonstrations-Bündnis den Anlass, um für eine gerechte und erheblich zügigere Verkehrswende zu demonstrieren. Die Kernforderungen bestanden in dem Ende der autozentrierten Verkehrspolitik, höheren Löhnen für Bedienstete im ÖPNV, mehr neuen Schienenwegen statt weiteren Au-

tobahnen und Straßen, sowie einem Tempolimit auf Autobahnen.

Der ADFC Aachen/Düren warb gemeinsam mit dem ADFC NRW für eine Reform des Straßenverkehrsrechts, um alle Verkehrsteilnehmer*innen zukünftig gerecht und gleich behandeln zu können. Zu dieser Forderung gehört auch die Änderung der Regelgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h statt bisher 50 km/h, mit einer sog. »Beweislast-Umkehr«, sprich dem »Beweisen-Müssen« der Notwendigkeit einer höheren Geschwindigkeit (als T30) in der Innenstadt, wenn es denn irgendwo tatsächlich wirklich nötig sein sollte. Hier konnten wir einen Teilerfolg verbuchen, da die Verkehrsminister*innen einen Arbeitsauftrag zur einfacheren Anordnung von T30 ohne Begründung an der Bundesministerium für Digitales und Verkehr erteilt haben. Die Forderung der Änderung der Regelgeschwindigkeit wurde jedoch nicht berücksichtigt, weshalb sich der deutsche Schilderwald zukünftig nur noch verdichten wird.

¹¹ Mehr hierzu findet ihr unter <https://www.vcd.org/themen/verkehrspolitik/kostenwahrheit-im-verkehr> und <https://www.autohaus.de/nachrichten/politik/tu-dresden-studie-ruegt-milliardenkosten-durch-autoverkehr-2741460>.

¹² <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/909259/umfrage/jaehrliche-ausgaben-je-einwohner-fuer-den-radverkehr-in-deutschen-staedten/>



Ben Jansen bei seiner Rede für den ADFC Aachen/Düren während der Abschlusskundgebung

Ben Jansen, Teil des Demoteams, sagt folgendes dazu: »Die Verkehrswende muss endlich ein erheblich höheres Tempo aufnehmen. Wenn die Regierungen in Deutschland weiterhin so langsam handeln wie bisher, werden wir weder die verkehrspolitischen noch die klimapolitisch not-

wendigen Ziele erreichen können«.

Dazu hatten wir am 22. März zur Begrüßung der Verkehrsminister*innen eine Fahrraddemo rund um die Monheimsallee organisiert, welche auf die bestehenden Probleme aufmerksam machen sollte, bevor es am nächsten Tag zu einer größer angelegten Demo »von allen« ab dem Hauptbahnhof kam. Der Demozug ist in Richtung des Veranstaltungsortes am Aachener Quellenhof gezogen, wo die Abschlusskundgebung stattfand.

»Die Mobilitätswende kann nur mit weniger Autoverkehr gelingen. Und das geht nur, wenn das Fahrrad als gleichwertiger und gleichberechtigter Verkehrsträger in alle Planungen und auf allen Ebenen einbezogen wird. Der »Nationale Radverkehrsplan 3.0 – Fahrradland Deutschland 2030« muss die Arbeitsgrundlage auch für Herrn Wissing und seine Kolleginnen und Kollegen sein.« so Axel Fell, Vorsitzender des ADFC NRW.

Globaler Klimastreik am 3. März 2023

von Anna Limbach und Ben Jansen



ADFC-Teilnahme am Klimastreik

Am 3. März 2023 hatte Fridays for Future erneut zum weltweiten Klimastreik aufgerufen. Da durfte der ADFC Aachen/Düren natürlich nicht fehlen. Zusätzlich zu den Grundforderungen nach dem Ausbau der Erneuerbaren Energien und dem

Ausstieg aus der Braunkohle stand dieses Mal die sozialverträgliche Verkehrswende. Der Wechsel vom Pkw zum sogenannten Umweltverbund bestehend aus zu Fuß gehen, Rad fahren und dem ÖPNV kann nur gelingen, wenn die passende Infrastruktur flächendeckend ausgebaut wird. Wir brauchen durchgängige, sichere Fuß- und Radwege und regelmäßige und verlässliche Verbindungen mit Bus und Bahn statt immer mehr und breitere Autobahnen. Wer das Auto abschafft, möchte die Gewissheit haben, weiterhin mobil zu sein und alle Ziele erreichen zu können.

Doch die Verkehrswende darf nicht zu Lasten der Schwächeren geschehen. Darum war dieser Klimastreik eine Kooperation der Umweltbewegung mit der Gewerkschaft ver.di für die Verbesserung der Löhne von Busfahrer*innen.

Jahresrückblick 2022 und Ausblick 2023 zum Fuß- und Radverkehr in Düren

Gastbeitrag von Georg Schmitz

Wenn man Aktive im ADFC fragt, so ist beim Radverkehr in Düren alles Mist.

Wenn man Texte der Medienvertreter*innen und der Dürener Oppositionsparteien liest, so ist der Schwerpunkt der Koalitionsarbeit viel zu sehr auf die Mobilitätswende gelegt und das Rad bestimmt zu sehr die Diskussion.

Ja, was denn nun?

Die Wahrheit liegt wie so oft wohl in der Mitte. Die Koalition Zukunft Düren hat sich im Koalitionsvertrag Ende 2020 hohe Ziele gesetzt – die Umsetzung gelingt aber aus verschiedensten Gründen nur in sehr kleinen Schritten und müsste aus Radler*innen Sicht auf jeden Fall viel schneller und konsequenter erfolgen.

Die Diskrepanz zwischen Zielen aus dem Klimaschutzkonzept Mobilität oder dem Koalitionsvertrag und der Wirklichkeit lässt sich zwar oft erklären, ist aber für ehrenamtliche Kommunalpolitiker*innen trotzdem auch sehr, sehr anstrengend und aufreibend.



**Nach Umbau Vorfahrt für Radverkehr
am Europaplatz Düren**

Einen etwas positiveren Rückblick und Ausblick möchte ich Ihnen/Euch trotzdem geben. In zahlreichen Hintergrundgesprächen und durch etliche Diskussionsbeiträge haben wir uns in den letzten Jahren sehr für eine umweltfreundlichere

Abwicklung von Dienstfahrten der städtischen Mitarbeiter*innen engagiert. Die Anschaffungen einer E-Auto-Flotte mit entsprechender Ladeinfrastruktur und von Dienstfahrrädern sind deshalb sehr zu begrüßen. Das ganze Jahr über beschäftigte uns der teils sehr schlechte Zustand des Ruruferradweges. Einige Verbesserungen wurden inzwischen beschlossen, ein Teil wurde schon umgesetzt, andere müssen aber in den nächsten Jahren noch folgen. Dazu gehört auch der beschlossene Neubau einer Brücke am Lendersdorfer Wehr.



Abstandskampagne

Themen waren auch eine Kampagne zum Abstand halten, der ADFC-Fahrradklima-Test 2022 und die Aktion Stadtradeln. Die Stadt hat zwei öffentliche Lastenräder eingeführt. Die Lastenfahräder »Anna« und »Leopold« können kostenlos ausgeliehen werden. Es wurden weitere Abstellanlagen geschaffen. Neben festen Anlagen und Bügeln kamen drei mobile »Fludern« hinzu, die relativ schnell an andere Orte verlagert werden können. Fahrradboxen an Tuchmühle und am Haltepunkt Großes Tal wurden errichtet und werden nach Lösung von einigen Problemen im ersten Halbjahr 2023 endlich in Betrieb gehen.

Wir haben beschlossen, die Kreuzstraße aus Sicherheitsgründen teilweise zur Einbahnstraße zu machen, was in diesem Jahr umgesetzt werden soll. Ebenfalls wird die verlängerte Distelrather Straße (am Gelände der Rurtalbus) dieses Jahr gesperrt und zu einer Verbindung nur noch für den Rad- und Fußverkehr. Im ganzen Gewerbegebiet Großes Tal und in Arnoldweiler und Derichweiler wurden nach intensiven Beratungen Schutzstreifen markiert und Querungshilfen gebaut, um Fuß- und Radverkehr sicherer zu machen.



Neue Abstellanlage am Haus der Stadt
(Quelle: Pressestelle der Stadt Düren)

Die Problematik, dass Schutzstreifen kein optimaler Schutz sind, ist uns bewusst, aber oft bleibt im Bestand einfach keine Alternative. Deshalb muss jeder Einzelfall genau abgewogen werden. Tatsache ist aber, dass baulich getrennte Radwege oder geschützte Radfahrstreifen oft nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand (z. B. Baumfällungen) möglich sind.

Auch deshalb ist die Stadt Düren der Städteinitiative »Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten« beigetreten und überarbeitet das inzwischen sehr alte Tempo-30-Zonen-Konzept. Der Kreisverkehr Europaplatz wurde aus Sicherheitsgründen umgestaltet.

Kein leichtes, aber ein extrem wichtiges Thema ist eine sichere Gestaltung der Aachener Straße. Wir haben Anfang 2023 konkrete Vorschläge unterbreitet, die eine Wegnahme einer Fahrspur

stadtauswärts und den Entfall der Parkplätze auf der Nordseite vorsehen. So sollen ordentliche Radfahrstreifen möglich werden und es gäbe keine überbreiten Spuren mehr, die zum Drängeln und der Gefahr geführt haben.

Eine Umgestaltung gab es auch an der Schoellerstraße. Es war in der Koalition klar, dass diese Straße nach Fertigstellung der B56n umgestaltet werden sollte. Wir wollen, dass die Umgehungsstraße genutzt wird und die Schoellerstraße wieder zu einer lebenswerten Stadtstraße wird mit sicheren Radwegen und ausreichend Platz für Fußgänger*innen, weniger Lärm und weniger Abgasen. Da aber kein großer Umbau möglich ist und die Bäume auf jeden Fall erhalten bleiben sollen, gab es die Idee, je eine Umweltspur zu markieren und alternativ dazu den Verwaltungsentwurf, der eine Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn vorsah. Beide Vorschläge bedeuteten eine Verbesserung zu vorher. Am Ende setzte sich der Verwaltungsvorschlag durch. Die Fahrzeuge stehen bereits auf der Straße, sodass es mehr Platz in der Nebenanlage gibt. Die Sanierung des Radweges muss noch erfolgen.



Da Abbiegeverbot missachtet wird,
wird Kreuzstraße zur Einbahnstraße

Was man bei alldem wissen muss: Infrastrukturmaßnahmen der Verkehrswende werden von der Opposition aus CDU, FDP und AfD regelmäßig abgelehnt.

Im Jahr 2022 wurde auch die Arbeit am schulischen Mobilitätsmanagement gemäß Klimaschutzteilkonzept verstärkt. Erste Schulen erhalten derzeit die ersten baulichen Maßnahmen wie Fußgängerüberwege etc.! Diese Arbeit wird fortgeführt und u. a. werden die Fahrradständer an den Schulen verstärkt in den Blick genommen. Im November haben wir den Antrag gestellt, das Gehwegparken in Düren neu zu sortieren. An vielen Stellen führt das angeordnete Parken zu unzumutbaren Engpässen für Fußgänger*innen. Mit Rollstuhl oder Rollator oder Kinderwagen ist oft kein Durchkommen, erst recht nicht zu zweit nebeneinander.

Das Thema Neuverteilung des öffentlichen Raumes zieht sich wie ein roter Faden durch alle verkehrspolitischen Beratungen. Ganz aktuell disku-

Die Webversion des Artikels mit vielen weiterführenden Links findet sich auf gruene-dueren.de/2023/01/jahresrueckblick-2022-mobilitaet-in-dueren_27102.html

tiert Düren über den Koalitionsantrag, die Sackgasse Weierstraße am Markt autofrei zu machen und den sog. Postbogen (Kölnstraße – an der Post) zu beruhigen.

Wir hoffen, dass 2023 die beiden Projekte, die Umgestaltung der Aachener Straße und (nach Kanalbau) die geschützten Radfahrstreifen an der Veldener Straße, fertig werden. Beim Radvorrangroutenkonzept wollen wir für die erste Route Richtung Lendersdorf die Detailplanung beschließen und die Arbeiten vergeben.

Georg Schmitz (Grüne) ist Vorsitzender im Ausschuss für Mobilität, Umwelt, Klimaschutz der Stadt Düren, Gründungsmitglied der Initiative ProRad und regionale Ansprechperson des Verkehrsclubs Deutschland (VCD Aachen-Düren)

Kontakt: georgschmitz@gmx.de

Sperrung an der Haarbachtalbrücke

von Ben Jansen

Was hat eine gesperrte Autobahnbrücke mit Radverkehr zu tun? Die Frage ist berechtigt, die Antwort darauf mag einige sicherlich verwundern. In ganz Aachen dreht sich alles nur noch um den »Verkehrskollaps«, der auch schon bei der gesperrten Brücke Turmstraße unnötigerweise hochbeschworen wurde.

Bei aktuellen Ausführungen in Zeitung o. ä. werden beinahe ausschließlich die Folgen für den Autoverkehr betrachtet. Dass diese Rechnung leider nicht so einfach aufgeht, sollte eigentlich sofort auf der Hand liegen. Schlecht ausgebaute Radverbindungen hindern weiterhin viele Menschen am Umstieg auf das Fahrrad als Transportmittel. Ein dichter Autoverkehr erhöht auch sichtlich den Stress auf den gesamten Verkehr und sorgt für enge Überholmanöver, die den Radverkehr gefährden und verängstigen können.

Dabei könnte der Radverkehr bei der Sperrung einer so wichtigen Arterie für den Autoverkehr zumindest innerstädtisch eine deutlich höhere Rolle erhalten, um die Folgen der Sperrung abzufangen. Jeder Mensch auf dem Fahrrad steht mit dem Auto nicht im Stau. Bei angemessener Infrastruktur kann man außerdem rechts am Stau vorbeifahren.

Bei der Einrichtung von Umleitungsverkehren sollte man kurzfristige Umwidmungen von Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs bedenken. Es gibt viele Ad-Hoc-Maßnahmen, die den Radverkehr langfristig nachhaltig fördern und prägen könnten. Gute Beispiele sind Netzdurchtrennungen auf den Nebenstrecken, wie bereits am Neumarkt in der Bismarckstraße erfolgt. Hier ist der Radverkehrsanteil – verglichen zu vorher – um einen großen Faktor spürbar angestiegen.

Bürgerinitiative gegen Ausbau der L221n gegründet

Pressemitteilung der Bürgerinitiative

Brander, Eilendorfer und Stolberger Bürgerinnen & Bürger gründen die Bürgerinitiative (BI) »Stoppt Autobahnanschluss AC-Eilendorf und Zubringer L221n«



Eine böse Überraschung erlebten Brander, Eilendorfer und Stolberger Bürger*innen auf einer Informationsveranstaltung in der Gesamtschule Brand am 22. 9. 2022. Ihnen wurde erstmals die Planung des Landesbetriebes Straßenbau NRW (Straßen.NRW) zum geplanten Bau des Autobahnanschlusses L221n vorgestellt, der nur ca. 2,5 km entfernt vom Autobahnanschluss Brand / Trierer Straße liegen soll.

Geführt werden soll der Straßenneubau durch ein Naherholungsgebiet und bewirtschaftetes Weideland nördlich des Brander Waldes, mit Anschlussstelle in Höhe des Parkplatzes an der A44.

Dazu gab es noch erheblichen Klärungsbedarf auf Seiten der Bürgerinnen und Bürger! Diesem wurde nur unzureichend entsprochen. Nachfragen waren nicht erwünscht, Einwände wurden nicht protokolliert.

Viele sahen die vermeintliche Entlastung der Von-Coels-Straße kritisch, da angrenzende Straßen und Ortsteile in Aachen-Brand, Eilendorf und Stolberg durch die neu vorgesehene Verkehrsführung übermäßig mehr belastet würden.

Wie steht der Landesbetrieb Straßenbau NRW zu Maßnahmen, um der Klimakrise entgegen zu wirken und die dringend notwendige Verkehrswende voranzubringen? Sollten nicht Klimaschutz und Erhalt der Artenvielfalt an erster Stelle stehen, womit sich weitere Flächenversiegelung verbietet? Sollten Millionen-Investitionen anstatt für den Straßenneubau nicht besser für den Klima- und damit auch Hochwasserschutz aufgewendet werden? Führt dort nicht eine Frischluftschneise Kaltluft in den Aachener Talkessel? Verlangt nicht ein Hitzeanpassungs- und Hochwasserschutzkonzept den Erhalt grüner Flächen?

Am 22. 11. 2022 schlossen sich deshalb die entrüsteten Bürgerinnen und Bürger zur Bürgerinitiative (BI) zusammen – mit dem klaren Ziel, das Bauvorhaben zu verhindern: »Stoppt Autobahnanschluss Eilendorf und Zubringer L221n«.

Und Sie waren fleißig! Nach Wochen intensiver Recherche, Text- & Website-Gestaltung ist die BI nun öffentlich aktiv – unsere Website Stop-L221n.de klärt auf, vernetzt mit Instagram und anderer Social Media; Unterschriften gegen das überholte Bauvorhaben werden digital über openPetition und analog gesammelt.

Der Aachener Fahrradtag

ein Gastbeitrag von »FahrRad in Aachen«

Mit »FahrRad in Aachen« aktiv werden

Sonniges Wetter, warme Temperaturen, ideale Bedingungen, um sich auf das Fahrrad zu schwingen. Radfahren bringt Spaß an der Bewegung und immer mehr Aachenerinnen und Aachener nutzen das Fahrrad, um sich fortzubewegen. Dies ist auch das Ziel der städtischen Kampagne »FahrRad in Aachen«. »Wir möchten, dass die Aachenerinnen und Aachener das Fahrrad nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Alltag benutzen«, so Dr. Stephanie Küpper, Projektleiterin der Kampagne »FahrRad in Aachen«. Der Stadt Aachen ist die Förderung des Radverkehrs ein wichtiges Anliegen. Aus diesem Grund soll jedes Jahr ein Tag ganz im Zeichen des Rades stehen und allen Interessierten vielfältige Aktivitäten und Informationen rund um das Thema »Fahrrad« bieten. »Natürlich wollen wir auch »Nicht-Radfahrern« die Freude am Radfahren vermitteln«, erklärt Dr. Stephanie Küpper.

Daher organisiert die Stadt Aachen seit 2008 den Aachener Fahrradtag rund um den Elisenbrunnen. Der Aachener Fahrradtag findet in diesem Jahr am 6. Mai von 11 bis 16 Uhr statt. Es versteht sich nicht als reine Informationsveranstaltung, sondern als buntes Fest rund um das Radfahren, bei dem alle Besucher – Erwachsene wie Kinder – einen abwechslungsreichen Tag erleben. An zahlreichen Ständen und Aktionsflächen wird Wissenswertes, Interessantes und Innovatives rund

um das Thema Fahrrad und Verkehrssicherheit präsentiert.

Neben den Informationsständen bietet der Aachener Fahrradtag verschiedene Möglichkeiten selber aktiv zu werden. Kinder können

beim Fahrradparcours der Verkehrswacht mitmachen und für die ganz Kleinen wird ein Nostalgiespielplatz aufgebaut. Fahrradhändler ermöglichen Probefahrten mit Pedelecs und Lastenfahrrädern. Bei der Hochrad-Schule können Interessierte ausprobieren, wie es sich auf Hochrädern fahren lässt. Mit einer Rikscha von der Caritas können Sie sich auf eine kleine Tour fahren lassen. Wenn Sie aber selber auf Schleichwegen durch Aachen unterwegs sein möchten, können Sie an zwei unterschiedlichen Schleichwegen – Fahrradturen teilnehmen. Für Kinder gibt es um 15 Uhr eine spezielle 6,5 km lange Fahrradtour auf der Rad-Vorrangroute mit einer Pause an einer Eisdielen.

Im Rahmenprogramm gibt es in der Rotunde Livemusik von der Pius Big Band, der Big Band des Inda-Gymnasiums und vom Salon Orchester Kornelimünster. Ebenfalls tritt der Schülerzirkus Configurani von der Viktoria Schule auf.



Sternfahrt am 6. Mai 2023 ab 13 Uhr

Pressemitteilung der Stadt Aachen

Für Kinder & Erwachsene und alle Fitnesslevel – Macht alle mit!

Radfahren ist toll – und es macht Spaß. Es lohnt sich auf vielen Ebenen das Radfahren in den All-

tag zu integrieren. Es schont den Geldbeutel, die Umwelt, ist ein urbaner Trend, der für alle zu einem angenehmen Verkehrsumfeld in der Stadt beitragen kann und fördert die Gesundheit und zwar für jedes Alter.

Besonders bei Kindern trägt das Fahrrad erheblich zur gesunden körperlichen und kognitiven Entwicklung bei. Aus diesem Grund ist ein Schwerpunkt der städtischen Kampagne »Fahrrad in Aachen« die Arbeit mit Kindern und Jugendlichen. Sich auf ein Fahrrad zu schwingen, bedeutet Freiheit und ist für Kinder oft ein großer Schritt in Richtung Unabhängigkeit. Mit dem Drahtesel können sie zum ersten Mal eigenständig weite Strecken zurücklegen und ihre Umgebung auf eigene Faust erkunden. Das macht sie nicht nur mobil und selbstständig(er), sondern unterstützt auch eine gesunde Persönlichkeitsentwicklung. Denn Radfahren erfordert Mut und fördert das Selbstvertrauen.

Daher soll die Sternfahrt, die die städtische Kampagne »Fahrrad in Aachen« am 6. Mai ab 13 Uhr organisiert, nicht nur etwas für Erwachsene sein sondern diesmal werden besonders die Kinder und Jugendlichen angesprochen.

Auf Fahrrädern, Rollern, Inline-Skates und anderen alternativen Fortbewegungsmitteln können Kinder, Jugendliche, Schulen und Familien mitmachen.

Die Sternfahrt führt entlang der bestehenden bzw. geplanten Rad-Vorrang-Routen aus den Bezirken Richterich, Berensberg, Haaren, Verlautenheide, Eilendorf, Campus Melaten, Brand, Walheim, Konelimünster, Preuswald und Vaalserquartier zum Grabenring.



Bei einigen Routen wird es Zwischenstopps geben, damit stadteinwärts Mitfahrer*innen dazu stoßen können. Gegen 14.00 Uhr kommen alle Gruppen am Elisenbrunnen an. Von dort aus wird der Grabenring mit allen Radler*innen zwei Mal umrundet.

Wer möchte, kann auch erst ab Elisenbrunnen mitradeln und die zwei Runden um den Grabenring gemeinsam erleben.

Die Aktion endet am Rathaus. Dort überreicht OBin Frau Keupen den teilnehmenden Schulen und Bezirken eine Teilnahmeurkunde. Für die jungen Pedalreiter gibt es dann noch ein Eis (so lange der Vorrat reicht).

Schulen, die mitradeln wollen und eine Urkunde bekommen möchten, melden sich bitte bis zum 17. April bei Dr. Stephanie Küpper, fahrrad-in-aachen@mail.aachen.de.

Treffen der Ortsgruppen

Eilendorf

3. Dienstag im Monat, 19 Uhr
Info: anne.stockmeyer@adfc-ac.de

Nordkreis

2. Mittwoch im Monat, 20–22 Uhr
Info: luc.hamers@adfc-ac.de

Eschweiler

1. Freitag im Monat, 18–20 Uhr
Info: info@adfc-ac.de

Stolberg

2. Freitag im Monat, 19–20.30 Uhr
Info: info@adfc-ac.de

Neue Fahrradstraße in der Alten Vaalser Straße

von Ben Jansen

Seit Mitte November gibt es in Aachen eine weitere Fahrradstraße an der Alten Vaalser Straße, und sie erstreckt sich über ca. 1 km Länge.



Dieser Teil der Alten Vaalser Straße ist bereits rot eingefärbt.

Hiervon sind etwa 350 m zwischen Grenze und der Keltenstraße bereits rot eingefärbt – bis auf die Kreuzung mit der Püngeler Straße. Zwischen

der Keltenstraße und der Vaalser Straße wurde noch keine rote Farbe aufgetragen, da hier dieses Jahr noch eine Deckensanierung ansteht. Nach dieser wird die Fahrradstraße auf ganzer Länge in Rot erstrahlen.

Die Einrichtung dieser Fahrradstraße hat hier bereits spürbare Verbesserungen gebracht, sodass die vielfältigen Vorfahrtsregelungen durch eine reine Vorfahrtsregelung für die Fahrradstraße ausgetauscht wurden.

Im Februar 2023 ist allerdings ein Kanal eingestürzt, weshalb folglich die Fahrbahndecke eingesackt ist. Glück im Unglück könnte man behaupten, denn es ist niemand zu Schaden gekommen. Wäre dies erst nach der anstehenden Deckensanierung und Roteinfärbung passiert, wäre das für alle Beteiligten ziemlich ärgerlich gewesen.

Neumitgliedertreffen

von Luc Hamers

Wir haben auf den vergangenen zwei Klausurtagungen festgestellt, dass es uns nicht an Ideen und Arbeit mangelt, sondern an Aktiven, die diese gemeinsam mit uns umsetzen. Eine der definierten Maßnahmen war, dass wir neue Mitglieder mehr in die Vereinsarbeit einbeziehen wollen und dafür regelmäßig ein Treffen für neue Mitglieder organisieren werden.

Am 15. März hat das erste dieser Treffen stattgefunden, zu dem wir alle seit Anfang 2022 neuen Mitglieder eingeladen hatten. Es haben vier davon teilgenommen und wir haben ihnen den Verein vorgestellt sowie die Möglichkeiten, sich bei uns zu beteiligen. Ich denke, dass wir hier wieder einige neue Aktive gewinnen konnten, wie auch schon mit der Postkartenaktion und dem Artikel

in der vorigen Luftpumpe.



Gemütliche Informationsrunde mit neuen Mitgliedern in der Geschäftsstelle

Wir planen ein solches Treffen 1–2 mal im Jahr zu organisieren. Es war also sicherlich nicht das letzte dieser Art.

Radtour für Aachener*innen

von Ursula Zimmer-Richter

Auf Fahrradstraßen und Schleichwegen in die Aachener Stadtbezirke

Ein Radtourenangebot für alle Aachener*innen, die gerne Rad fahren, sich aber nicht in den Aachener Stadtverkehr trauen.

An jedem dritten Samstag im Monat von April bis Oktober treffen wir uns um 11.00 Uhr am Elisenbrunnen und fahren in einen der vielen Aachener Stadtbezirke. Dort legen wir eine Pause ein mit (selbst mitgebrachtem) Picknick, Kaffee oder Eis, je nachdem. Gestärkt radeln wir dann wieder in die Innenstadt zurück. Wenn sich das anbietet, nutzen wir für die Rückfahrt eine andere Route.

Die Radtouren werden von zwei Tourenleiter*innen begleitet und dauern circa drei bis vier Stunden. Wir fahren achtsam, die Tour ist für Räder ohne und mit E-Antrieb geeignet. In der Nähe des Elisenbrunnens sind mehrere Parkhäuser für diejenigen, die ihr Rad erst einmal Huckepack mit in die Stadt bringen möchten.



Die Teilnahme kostet 1 €, für Mitglieder des ADFC ist sie kostenlos. Wir bitten um Anmeldung jeweils bis spätestens zum vorangehenden Mittwoch per E-Mail unter info@adfc-ac.de oder per Telefon unter 0241 / 889 14 63.

Am 20. Mai fahren wir nach Laurensberg und Richterlich. Weitere Infos und Teilnahmebedingungen sind im Tourenportal des ADFC zu finden.¹³ Wir freuen uns auf eine schöne Tour mit euch.

Video zu Winterdienst im Nordkreis

von Luc Hamers



Wie schon im letzten Newsletter berichtet,¹⁴ haben wir uns die Qualität des Winterdienstes auf Radwegen im Nordkreis genauer angeschaut. Wir haben dazu auch ein Video erstellt, das jetzt auf unserem YouTube-Kanal¹⁵ veröffentlicht wurde. Das Video findet ihr auf <https://youtu.be/s091TBix73k>.

¹³ <https://touren-termine.adfc.de/suche?unitKey=164010>

¹⁴ <https://speicher.adfc-ac.de/newsletter/2023-02/>

¹⁵ <https://www.youtube.com/ADFCaachen>

Für deine und meine Sicherheit

von Anna M. Limbach

Sicherheit ist das derzeitige Hauptthema des Frauennetzwerks im ADFC Aachen/Düren. Dazu haben wir bereits im Sommer 2022 die Kampagne »1,5 m Abstand – Für deine und meine Sicherheit« gestartet, um auf den Seitenabstand beim Überholen aufmerksam zu machen.

In der Straßenverkehrsordnung ist in § 5 geregelt, dass beim Überholen ein ausreichender Seitenabstand gehalten werden muss, sodass niemand gefährdet wird. Im Jahr 2020 wurde konkretisiert, dass beim Überholen von Radfahrenden, zu Fuß Gehenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden mit Kraftfahrzeugen der ausreichende Abstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m beträgt. Da diese Regelung vielen, die ihren Führerschein vor 2020 erworben haben, aber nicht bewusst ist, haben wir uns dazu entschieden, mit einer Kampagne auf die Regelung aufmerksam zu machen.



Unsere Werbung für mehr Abstand auf einem ASEAG-Bus

Unsere Kampagne begann im Sommer mit einem Video auf unserem YouTube-Kanal,¹⁶ im Herbst hatten wir digitale Werbetafeln und im Winter kleinere Plakate auf Verteilerkästen, Schaufenstern und in Fahrschulen sowie Flyer, die in Geschäften und Bars ausliegen. Für dieses Frühjahr haben wir noch einmal Buswerbung geschaltet.

Der Pannendienst des ADFC ist Spitze

von Angelika Weber

So eine Fahrradpanne kommt doch immer zur falschen Zeit. Mich hat es morgens um 7 Uhr auf dem Weg zur Arbeit getroffen. Der Hinterradreifen meines E-Bikes verlor Luft. Die letzten 3 km habe ich noch mit viel Kraft geschafft, dann ging aber auch nichts mehr.

Ich gebe zu, in Reifen-Flicken bin ich nicht gut, zumal ich einen 60er Reifen fahre und mir die Kraft fehlt, diesen von der Felge zu heben. Der Rückweg meines Arbeitsweges ist 20 km lang und bekannterweise werden Fahrräder nicht gerne vom ÖPNV mitgenommen. Da fiel mir der ADFC-Pannendienst ein. Die Telefonnummer steht auf

der Mitgliedskarte.

Ich nahm also Verbindung auf und nachdem mehrere Daten erhoben waren, wurde vom ADFC-Pannendienst ein Abschleppdienst beauftragt. Er sollte mich und mein Fahrrad nach Hause bringen. Der Abschleppdienst meldete sich umgehend, doch die vorgeschlagene Uhrzeit des Dienstes am Nachmittag konnte ich nicht annehmen. Ich habe erneut Kontakt zum ADFC-Pannendienst aufgenommen und die Sachlage erklärt. Die freundliche Mitarbeiterin kümmerte sich umgehend und schon wenige Minuten später bekam ich eine SMS, in der mitgeteilt wurde,

¹⁶https://youtu.be/PWHv_Ddiiz0

dass ich und mein Rad am Abend nach Hause gefahren werden.

Überpünktlich fuhr dann ein Abschleppwagen

vor, der sympathische Fahrer befestigte sehr gewissenhaft mein Rad und fuhr uns beide nach Hause. Vielen Dank an den ADFC-Pannendienst und den Fahrer des Abschleppdienstes.

Es gibt neue Tourenleitungen

von Angelika Weber

Der ADFC Aachen/Düren freut sich, sein Tourenangebot erweitern zu können. Acht ADFC-Mitglieder aus Mönchengladbach, Eschweiler und Aachen konnten in Aachen zu TourGuides¹⁷ ausgebildet werden.

In den drei Tagen der Ausbildung erfuhren wir, wie TourGuides die Qualitätsansprüche des ADFC erfüllen können. Schließlich kann »einfach drauf los« fahren zu Enttäuschung und Frust der Teilnehmenden führen. In der Folge leidet das Ansehen des ADFC.

Unser ADFC-Trainer hatte für den zweiten Tag eine Tour ausgearbeitet. Während der 29 km langen Tour, die durch Aachen nach Würselen, Verlautenheide, Eilendorf und über die Vennbahntrasse zurück nach Aachen führte, durften wir alle mal Tourenleitung spielen. Dabei schonte uns der Trainer nicht. Es wurde gelobt und freundlich getadelt.



Erstaunlich: Die meisten von uns leben und fahren seit Jahren in unserer Gegend mit dem Rad und doch entdeckten wir neue Wege.

Die frisch ausgebildeten TourGuides planen Touren innerhalb der Stadt. Ziel ist es, Radfahrenden sichere und komfortable Wege aufzuzeigen. Es werden auch Touren durch die nähere Umgebung angeboten.

Fazit: Wenn das Wochenende auch anstrengend war, es war sinnvoll und hat Spaß gemacht.

Kidical Mass am Samstag, dem 6. Mai 2023, 15.00 Uhr in Würselen

Der ADFC Nordkreis ruft zu einer bunten Fahrraddemo für alle Generationen auf. Das Ziel von Kidical Mass ist, dass sich alle Kinder und Jugendlichen sicher und selbstständig mit dem Fahrrad und zu Fuß in der Stadt bewegen können. Schmückt eure Fahrräder und fahrt mit! Die Polizei sichert die Wege.

Anschließend könnt ihr eure Geschicklichkeit bei einem Fahrradparcours testen.

Start und Ziel:
Markt (vor St. Sebastian), Würselen

Informationen und Forderungen unter
kinderaufsrad.de

¹⁷ Diese Schreibweise hat der ADFC sich schützen lassen.

Kontakte zum ADFC Aachen/Düren

ADFC Aachen/Düren 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

Vorsitzende

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

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

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

ADFC-Vertreter im Mobilitäts- und Klimaausschuss Düren

Michael Obst 024 21 / 994 71 64
 obst@prorad-dn.de

Homepage / Internet

Torsten Krüger adfcac@kryger.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 Grützmaker 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
 weg.li

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

Mängelmelder maengelmelder.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

Unsere Touren und Termine im Netz

touren-termine.adfc.de/
 suche?unitKey=164010



**JETZT
MITGLIED
WERDEN!**



**„Ich bin Mitglied im ADFC, weil jede Stadt
sichere Radwege braucht.“**

Carolina, 30, aus Berlin
.....

Aus dem Radtourenprogramm 2023 des ADFC Aachen/Düren

Liebe Radfahrerinnen, liebe Radfahrer!

Der ADFC Aachen/Düren 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 2024. 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/Düren 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.

Feierabendtour nach Verlautenheide

Genusstour mit Einkehr oder Picknick

Leichte Radtour, einige Waldwege, daher für Rennräder, Lastenräder und Kinder nicht geeignet. Gute Grundkondition erforderlich.

Wir starten am Europaplatz an der Bank am Anfang des Wurmtalradweges und radeln nach Verlautenheide. Auf dem Rückweg besuchen wir das Aachener Kreuz, danach geht es zurück nach Aachen.

Teilnehmerzahl begrenzt auf 10 Teilnehmer, bitte anmelden.

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Europaplatz

Dienstag

25. April

17 Uhr

Feierabendtour

25 km, einfach

13 km/h

Carl-Alexander-Park und Blauer Wald

Eine Radtour rund um den Barmener See

Die heutige Radtour führt uns zunächst zur Bergehalde Carl-Alexander, von der wir bei hoffentlich klarer Sicht die großartige Aussicht genießen können. Weiter geht es dann zum blauen Wald im Kellenberger Kamp. Nach einer Einkehr in Barmen umrunden wir noch den Barmener See, überqueren dabei zweimal die Rur im Bereich der Rurmäander zwischen Broich und Floßdorf und kehren dann nach Aachen zurück.

Weitere Informationen

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 von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

1. Mai

10 Uhr

Tagestour

75 km, mittel

19 km/h

Kurze Nachmittagstour nach Hauset und zurück

Genusstour mit Einkehr im Café Nussstöck

Leichte Radtour nach Hauset und zurück mit Einkehr im Café Nussstöck

Treffpunkt gegenüber Hotel Buschhausen

Teilnehmeranzahl auf 10 Teilnehmer begrenzt, bitte anmelden

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Adenauerallee 215

Samstag

6. Mai

15 Uhr

Feierabendtour

20 km, einfach

14 km/h

Zur Maas

Im belgisch-niederländischen Grenzgebiet

Entlang des Senerbachs und durch das südliche limburgische Hügelland radeln wir über Gulpen und Eckelrade zur Maas nach Eijsden. Hier erfreuen wir uns an einem malerischen Ortskern und haben die Möglichkeit zu einer Einkehr mit Blick auf die Maas. Zurück geht es zunächst durch das kleinteilig strukturierte Voerdal. An seinem Ende erreichen wir dann auf einer längeren, kräftigen Steigung das Hochplateau. Später queren wir das tief eingeschnittene Tal der Gulp; gleich nach dem langen, kräftigen Anstieg legen wir in der Gelato-Farm, einem Bauernhof-Eiscafe, eine Pause ein. Weiter geht es hinab nach Epen ins Geultal. Über Rott und Vijlen gelangen wir wieder nach Aachen.

Begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Westpark Aachen / Ecke Lochnerstraße

Samstag

13. Mai

10 Uhr

Tagestour

67 km, schwer

13 km/h

Belgische Heckenlandschaften

Perlenbachtal, Bütgenbacher Stausee und Vennbahnweg

Mit dem Fahrradbus um 8.45 Uhr geht es heute nach Kalterherberg. Dort angekommen steigen wir aufs Rad und fahren hinunter ins Perlenbachtal. Anschließend umrunden wir Camp Elsenborn und fahren über Wirtzfeld weiter zum Bütgenbacher Stausee. Bei unserer weiteren Fahrt durch belgische Heckenlandschaften erreichen wir bei Montenu den Vennbahnweg, auf dem wir dann größtenteils wieder nach Aachen zurückkehren.

Weitere Informationen

Zusatzkosten: Fahrradbus, Anmeldung empfehlenswert bis donnerstag den 18.5.23 bei eifelgold-reisen@t-online.de

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 von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Aachen, Bushof

Sonntag

21. Mai

8.30 Uhr

Tagestour

110 km, schwer

19 km/h

Ins Herver Land (Pedelec-Tour)

Wiesen, Weiden, Wald und Hecken

Eine landschaftlich genussreiche Tour durch eine kleinteilige Wiesen-, Weide-, Wald- und Heckenlandschaft.

Wir überqueren den Aachener Wald und radeln nach Hombourg zum RAVEL 38 (Bahntrassenradweg nach Liège). Nach einem Bogen um Aubel queren wir das Tal der jungen Berwinne und radeln oberhalb des Tals mit weiten Fernblicken schließlich wieder hinab.

Samstag

3. Juni

10 Uhr

Tagestour

65 km, schwer

12 km/h

Über ein Hochplateau, vorbei an einem alten Fort, kommen wir ins Voerdal nach Sint Pieters. Hier gibt es eine weithin bekannte Forellenzucht mit zugehöriger Restauration, wo eine Einkehr möglich wäre (alternativ die urige Gasterij De Commanderie). Wieder zur Hochfläche hinauf, rollen wir bald darauf in das tief eingeschnittene Tal der Gulp nach Teuven (Einkehrmöglichkeiten). Über einen langen, kräftigen Serpentinanstieg erreichen wir erneut die Höhe, wo die Mühe mit einem grandiosen Weitblick belohnt wird. Vorbei am südlichsten Punkt der Niederlande geht es hinab zur Geul. Ein mehrere Kilometer langer Anstieg bringt uns nach Gemmenich und mit einem letzten Schwung gelangen wir übers Dreiländereck zurück nach Aachen. Eine Tour für geübte Radfahrer*innen.

Begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Westpark / Ecke Lochnerstraße

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 0241 / 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 von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

12. Juni

18 Uhr

Feierabendtour

50 km, mittel

19 km/h

Maaseik

Eine Radtour an die Maas

Das erste Ziel heute ist Berg an der Maas, wo wir die für Radfahrer kostenlose Fähre benutzen. Auf belgischer Seite geht es dann den Dammrادweg entlang nach Maaseik, wo eine Einkehr geplant ist. Der Rückweg führt uns durch das untere Rodebachtal, Schinveld und den Schutterspark wieder zurück zum Ausgangspunkt.

Weitere Informationen

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 von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Richterich, Grünenthaler Straße 55

Sonntag

18. Juni

10 Uhr

Tagestour

100 km, schwer

19 km/h

Nachmittagstour nach Mausbach und zurück

Genusstour mit Überraschungseinkehr

Wir starten am Hotel Buschhausen und radeln durch den Brander Wald nach Mausbach, wo wir eine Rast einlegen. Unterwegs kreuzen wir eine Kuhunterführung. Nach der Stärkung geht es auf einer anderen Strecke zurück nach Aachen.

Leichte Radtour, einige Waldwege, daher für Rennräder, Lastenräder und Kinder nicht geeignet. Gute Grundkondition erforderlich.

Treffpunkt: Adenauerallee, gegenüber Hotel Buschhausen

Teilnehmerzahl begrenzt auf 10 Teilnehmer, bitte anmelden

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Adenauerallee 215

Sonntag

18. Juni

14 Uhr

Halbtagestour

35 km, einfach

13 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 0241 / 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 von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

26. Juni

18 Uhr

Feierabendtour

55 km, mittel

19 km/h

Übers Venn

Wälder und Moore

Zunächst geht es mit dem Fahrradbus nach Konzen (8.45 Uhr ab Bushof Aachen / H5; Reservierung ratsam an ifelgold-reisen@t-online.de).

Durch eine für das Venn typische Hochmoorlandschaft radeln wir zum Brackvenn und weiter ins Tal der Hill, schließlich zur jungen Rur und zum Naturparkzentrum Botrange, nahe dem höchsten Punkt Belgiens. Durch dichte Fichtenwälder und das Poleurvenn erreichen wir Baraque Michel, wo wir einkehren. Entlang der Gileppe rollen wir hinab zum hinteren Ende der Gileppetalsperre. Durch den Hertogenwald in langer Gefällefahrt zur Vesdre (Weser) und über Membach, Eupen und Köpfchen nach Aachen.

Begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Aachen, Bushof / H5

Samstag

1. Juli

8.45 Uhr

Tagestour

66 km, mittel

13 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 0241 / 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 von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

10. Juli

18 Uhr

Feierabendtour

50 km, mittel

19 km/h

Zum Naturschutzgebiet Schaagbachtal

Eine Radtour ins Heinsberger Land

Die Hinfahrt der heutigen Radtour führt uns über den Carl-Alexander-Park, das Beeckerfließ hinab und weiter zur Rur, die wir bei Doveren überqueren werden, nach Wildenrath. Dann geht es durch das NSG Helpensteinerbachtal, Schaagbachtal, Petersholz und einen kleinen Abstecher in die Niederlande zum Café de Klus, wo wir einkehren werden. Durch das Heinsberger Land fahren wir dann wieder zurück zum Ausgangspunkt unserer Tour.

Weitere Informationen

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 von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Würselen Markt

Sonntag

16. Juli

10 Uhr

Tagestour

110 km, schwer

19 km/h

Durch das Heuvelland (Pedelec-Tour)

Weite Höhen, tiefe Täler

Weite Höhen und tiefe Täler: Über den Aachener Wald nach Hergenrath. Vorbei an Welkenraedt hinauf nach Henri-Chapelle, wo es nach allen Seiten einen weiten Rundblick hat. Durch das weite Quellbecken der Berwinne nach Aubel, einem typisch belgisch-wallonischen Städtchen. Nach der Querung des tief eingeschnittenen Beltals geht es über die Hochfläche ins Voerdal nach Gravenvoeren, hier kehren wir ein. Ein kräftiger Anstieg bringt uns wieder auf die Hochfläche, später queren wir die tief eingeschnittenen Täler von Gulp und Geul und erreichen schließlich über Vijlen und Vaals wieder Aachen.

Eine Tour für geübte Radler*innen.

Begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Karl-Friedrich-Park / Haupteingang

Samstag

22. Juli

10 Uhr

Tagestour

67 km, schwer

13 km/h

Rundtour durch Hürtgenwalder Gebiete

Ab Start in Lammersdorf zum Panoramablick in Raffelsbrand, vorbei an Zeugen der »Hölle Hürtgenwald« bis zum Eifeler Tellerrand mit Blicken in die Ebenen von Erft und Rhein

Von der Kirche in Lammersdorf aus erreichen wir bald den Simmerather Wald, durch den wir uns warmfahren können. Bald bei Jägerhaus lockt uns von der Höhe aus ein imposanter Weitblick von Elsdorf über die Sophienhöhe, das Aachener Land bis weit in belgische Gegenden. Zeugen der »Hölle Hürtgenwald« begegnen uns auf Waldpassagen wie auch in zwei Ehrenfriedhöfen. Wir rollen durch ländliche Landschaft, durch einzelne Dörfer und können des Öfteren herrliche Blicke in Landschaft und Natur dieses leicht abfallenden Eifelteils genießen bis, ja bis wir am Tellerrand der Eifel ankommen, der uns einen Blick bis über das Dürener Land hinaus bis fast nach Neuss anbietet. »Sie zogen auf anderem Weg nach Hause zurück«, könnte man unseren leicht ansteigenden Rückweg nach Lammersdorf zusammenfassen. Ggf. können wir – wenn unsere »Akkus« das noch ermöglichen – zum Schluss hin die Kalltalsperre noch »mitnehmen«.

Tourleitung: Alois Goffart

Treffpunkt: Kirchstraße 34

Sonntag

23. Juli

10.30 Uhr

Tagestour

50 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 0241 / 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 von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

24. Juli

18 Uhr

Feierabendtour

45 km, mittel

19 km/h

Durch die Voreifel zur Rur (Pedelec-Tour)

Wasser, Wald und weite Blicke

Zunächst geht es per Zug nach Stolberg Hbf.

Ein Stück entlang der Inde, später hinauf nach Büsbach und wieder hinab ins Vichtal. Allmählich ansteigend den Eifelrand hinauf und hinab ins Wehebachtal nach Schevenhütte, auf langer Steigung dann hinauf zum Rennweg und nach Großhau (imposante Weitsicht ins Eifelvorland). Über Gey hinunter zur Rur und in den Burgauer Wald, wo wir in einem Inselcafé einkehren können. Zurück geht es durch das Eifelvorland über Merode, Heistern und den Eschweiler Wald wieder nach Stolberg Hbf.

Eine Tour für geübte Radfahrer*innen.

Begrenzte Teilnehmezahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Hbf Aachen / Pferdegruppe

Samstag

5. August

9.45 Uhr

Tagestour

67 km, schwer

13 km/h

Eifeler Wälder - Hochflächen - Stauseen

Ab Einruhr hoch nach Wahlerscheid – über Dreiborner Hochflächen mit weiten Fernblicken hinab zu Urft- und Rursee

Wir finden uns in der Heilsteinstraße in Einruhr. Die Bushaltestelle ist nur 200 m entfernt, Parkplätze sind hier gratis. Vom See aus fahren wir über die romantisch gelegenen Orte Erkensruhr und Hirschrott in die Wahlerscheider Wälder. Diese verlangen durch ihre lang ansteigenden Waldstraßen einiges an Kondition ab, sofern wir nicht mit Pedelecs unterwegs sind. Bei Wahlerscheid ist die Hauptarbeit des Tages dann getan, und wir finden bald zur Dreiborner Hochfläche: Zunächst rollen wir über die ehemalige Panzerstraße mit weiten Fernblicken übers Simmerather Umland bis zur Rotwild-Aussichtsempore. Entlang des Höhenrückens fahren wir durch Dreiborn scheinbar ein Stück zurück, um dann auf der Ostseite des Höhenrückens die einmaligen Landschaften des Olef-Tales zu genießen, die dann vor uns wie aufgereiht liegen. Eine fast ebene Passage bringt uns nach Herhahn. Den Kilometer vor Augen rollen wir hinab nach Gemünd und genießen es, entlang des Urftsees dessen Besonderheiten, auch mit der Burg Vogelsang im Blick, wahrzunehmen. Von dessen Staumauer aus ist es fahrradmäßig nicht mehr weit bis zum Rursee. Von Rurberg aus bringen uns Radwege bald wieder zum Startpunkt in Einruhr zurück. Pedelecs empfohlen!

Tourleitung: Alois Goffart

Treffpunkt: Heilsteinstraße 20 (Simmerath-Einruhr)

Sonntag

6. August

9.45 Uhr

Tagestour

54 km, mittel

13 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 0241 / 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 von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

7. August

18 Uhr

Feierabendtour

40 km, mittel

19 km/h

Dipl.-Kff. Monika Volkmer

Steuerberaterin

- Existenzgründer
- Vereine
- Unternehmen
- Privatpersonen
- Rentner

info@steuerbuero-volkmer.de

Ungarnstraße 3

52070 Aachen

Telefon: 0241 47570370

Telefax: 0241 47570375

Mobil: 0172 2448350

Radtour für Frauen

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

Wir fahren im gemütlichen Tempo durch den Aachener Wald vorbei am Stauweiher Kupferbach über Köpfchen nach Hauset. In Berlotte werden wir eine Pause einlegen, um einen Blick in das sehenswerte Möhrenmuseum zu werfen. Dann radeln wir weiter über die Kinkebahn und Nütheim nach Kornelimünster. Von dort geht es über den Vennbahn-Radweg zurück nach Aachen.

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

Bitte genügend Getränke und Proviant mitnehmen. Bei großer Hitze wird die Tour ggf. gekürzt.

Eventuell ist unterwegs eine Einkehr möglich.

Diese Tour richtet sich vor allem an Radelnde, die nur mit Muskelkraft unterwegs sind.

Begrenzte Teilnehmerzahl, bitte anmelden.

Tourleitung: Karin Offermann

Treffpunkt: Monschauer Straße (Parkplatz Siegel)

Sonntag

13. August

10 Uhr

Halbtagestour

30 km, einfach

12 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.

Weitere Informationen

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,

Tel.: 0241 / 55 43 36

Aachen Hbf ab: 10.47 Uhr

Aachen/West ab: 10.51 Uhr

Herzogenrath ab: 11.00 Uhr

Maastricht an: 11.35 Uhr

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 von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Richterich, Sportplatz Grünenthaler Straße

Sonntag

13. August

10 Uhr

Tagestour

135 km, schwer

19 km/h

Entlang von Wurm und Broichtal

Genusstour mit Einkehr oder Picknick, Tagestour

Wir starten am Europaplatz und fahren durch das Wurmatal Richtung Herzogenrath. Wir streifen Burg Wilhelmstein und Burg Rode. Danach geht es Richtung Alsdorf, vorbei am Tierpark und zurück den Radschnellweg über Würselen zum Ausgangspunkt.

Mittelschwere Radtour, einige Waldwege, daher für Rennräder, Lastenräder und Kinder nicht geeignet.

Sehr gute Grundkondition oder Pedelec erforderlich! (250 m hoch, 250 m bergab)
Unterwegs kehren wir ein oder picknicken und haben die Gelegenheit zum Essen, Trinken und Kennenlernen.

Teilnehmerzahl begrenzt auf 10 Teilnehmer, bitte anmelden.

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Europaplatz an der Bank am Anfang des Wurmatalradweges

Samstag

19. August

11 Uhr

Tagestour
42 km, mittel
13 km/h

Radparadies Hohes Venn und seine Dörfer

Die Tour führt durch Venn und Wald nach Mützenich und Kalterherberg und nutzt dort sonst unbeachtete Nebenwege, womit lohnende Ein- und Aussichten in die Landschaften möglich werden.

Vom ehem. Bahnhof Konzen starten wir gleich in die belgischen Wälder, die uns u. a. zwei herrliche Einblicke in offenes Venn anbieten. Danach radeln wir außerhalb der Dörfer Mützenich und Kalterherberg über Feldwege oder Sträßchen durch die Felder mit stets wechselnden und immer interessanten Landschaftsformen und -bildern. Vermutlich werden wir so sehr davon abgelenkt gar nicht bemerken, dass wir schließlich wieder auf belgischem Boden radeln. Jedenfalls lockt bald der Duft Brüsseler Waffeln, dem wir gerne nachgeben. Direkt an der RAVeL-Strecke gelegen nutzen wir diese dann für den Rückweg nach Konzen oder, wenn jemand möchte, nach Aachen.

Tourleitung: Alois Goffart

Treffpunkt: Am Entepol 3

Sonntag

20. August

10.15 Uhr

Tagestour
44 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 0241 / 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 von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

21. August

18 Uhr

Feierabendtour
35 km, einfach
19 km/h

Schwalmtal und Meinweg

Wasser, Wald und Heide

Zunächst geht es per Zug nach Erkelenz.

Wir radeln zum Quellgebiet der Schwalm, wo sich ein malerisch gelegenes Wasserschloss befindet. Immer entlang der Schwalm, die zumeist von einem sumpfigen Bruchwald begleitet wird, kommen wir nach Brügggen, das noch einen historischen Ortskern hat, hier gibt es mehrere Einkehrmöglichkeiten. Weiter geht es durch Bruchwälder entlang der Schwalm bis wenige Kilometer vor der Mündung in die Maas. Am Rand der Maasniederung entlang kommen wir zum niederländischen Nationalpark »De Meinweg«, einem urtümlichen, unfruchtbaren sandigen Gebiet aus Sand, Kiefernwald, Mooren und Heide, die sich gerade in der Vollblüte befindet. Schließlich lockt eine ausgesprochen idyllisch gelegene Waldgaststätte zum Kaffeetrinken, eine ehemalige Mühle, wo noch das Mühlrad klappert.

Durch ein Waldgebiet rollen wir hinab in die breite Rurniederung, vorbei an der Wurmündung nach Heinsberg, wo wir den Zug nach Aachen nehmen.

Begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Hbf Aachen / Pferdegruppe

Samstag

26. August

9 Uhr

Tagestour

68 km, mittel

14 km/h

Augenweide

Brillen. Kontaktlinsen.
Reparaturen.



Augenweide Vennemann Aachen · Fon 0241/30593 · Fax 0241/21057
Kapuzinergraben 24 · 52062 Aachen

Pedelectour entlang der Geul nach Gulpen

Genusstour mit Einkehr oder Picknick

Mittelschwere Radtour, einige Waldwege, daher für Rennräder, Lastenräder und Kinder nicht geeignet. Gute Grundkondition erforderlich. (340 m hoch, 340 m bergab) Teilnehmerzahl begrenzt auf 10 Teilnehmer, bitte anmelden.

Wir starten am Hasselholzerweg und fahren über Holset nach Gulpen. Über Nijswiller geht es zurück nach Aachen.

Unterwegs kehren wir ein oder picknicken und haben die Gelegenheit zum Essen, Trinken und Kennenlernen.

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Hasselholzer Weg Ecke Amsterdamer Ring

Samstag
9. September
11 Uhr
Tagestour
42 km, mittel
13 km/h

Rund um den Tagebau Inden

Ein Blick in die Erdtiefe

Über die Höhe nach Eschweiler, ein Stück entlang der Inde und am Indemann vorbei zur südöstlichen Ecke des Tagebau Inden, wo es einen Aussichtspunkt in den Tagebau gibt. Weiter durch die Rurniederung nach Jülich, hier können wir einkehren. Durch die wellige Felderlandschaft der Börde geht es dann zurück nach Würselen.

Begrenzte Teilnehmerzahl!

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Markt 30

Samstag
16. September
10 Uhr
Tagestour
67 km, mittel
13 km/h

Via Berwinnetal und Geertal nach Maastricht

Durch den wallonischen Teil des Jekertals

Über das Dreiländereck geht es zunächst Richtung Gemmenich. Dann folgen wir mit einem kurzen Abstecher dem Bahntrassenradweg Richtung Lüttich. Diesen verlassen wir in Aubel, um nach Val Dieu hinunter zu fahren. Bis Dalhem folgen wir dann der Berwinne, fahren hinüber ins Maastal und nach Überquerung von Maas und Albertkanal hinüber ins Geertal, dem wallonischen Teil des Jekertals. Flussabwärts geht es dann nach Maastricht. Über Cadier en Keer und Gulpen erreichen wir dann wieder Aachen.

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 von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Diakonie Vaalser Straße 439

Sonntag
24. September
10 Uhr
Tagestour
95 km, schwer
19 km/h

FÜR DIE GANZE FAMILIE!
JETZT ONLINE ADFC-MITGLIED WERDEN

ACH, DU DICKES EI!

NUR BIS 30. APRIL 2023

NUR
19 € / 1. JAHR

CODE: 64-B14



EINFACH QR-CODE SCANNEN !



Entdecke

DIE VIELFALT DER
LASTENRÄDER



Madame



Paulusstraße 13-15 , 52064 Aachen



kontakt@madamecargo.de



www.madamecargo.de