



**Regelwerke für
Radverkehr: Neuerungen
und Hintergründe**

**Reise- und Tourenberichte
Das Jahr im ADFC
Aus dem Verein**

Inhalt

Radverkehrsplanung

- 5 Novellierung der StVO
- 8 Neuerungen in der ERA
- 11 Innenstadtmobilität Aachen
- 13 Gewerbegebiete
- 19 Einzelhandel nur mit Auto?
- 21 Plusminus Aachen Stadt
- 25 Plusminus Nordkreis
- 33 Euskirchener Straße/Düren

Unterwegs

- 37 Reisebericht: Mosel und Maas
- 39 Radfahren in Grönland
- 41 Das Trike oder Sesseldreirad

- 42 Schokofahrt
- 44 Schleichwegetouren

Aus dem Verein

- 45 Fahrradparkhaus Eschweiler
- 46 In Stolberg bewegt sich was!
- 48 Das Jahr im ADFC
- 56 Workshop Fahrradnavigation

Service

- 3 Termin Mitgliederversammlung
- 31 regelmäßige ADFC-Termine
- 40 Treffen der Ortsgruppen
- 57 Kontakte zum ADFC
- 58 andere Kontakte

Impressum

Luftpumpe

Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung, 41. Jahrgang

V. i. S. d. P.:

Ben Jansen

Herausgeber:

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

Redaktion:

Luc Hamers, Ben Jansen, Torsten Krüger

Satz:

Torsten Krüger, Luc Hamers

Bildrechte:

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

Anfragen zu Anzeigen:

info@adfc-ac.de

Kontakt zur Redaktion:

redaktion@adfc-ac.de

Druck:

Auflage: 2 700
DCM Druck Center Meckenheim GmbH

Spendenkonto:

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

Das Titelbild zeigt die Oppenhoffallee, auf der gleich mehrere Punkte unserer Leitartikelse-rie zu Regelwerken zu sehen sind: das neue Schild zum Überholverbot von Radfahrenden, Schutzstreifen, die nicht mehr den aktuellen Regeln entsprechen, und Autofahrende, die den Sicherheitsabstand beim Überholen nicht einhalten.

Vorwort

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

was war das nur für ein Jahr? Seit etwas mehr als einem Jahr bin ich nun Mitglied im ADFC und wurde im Mai zum neuen Vorsitzenden als Nachfolger von Marvin Krings gewählt. Deshalb liest sich mein Vorwort jetzt bestimmt auch etwas anders.

Ich befinde mich gerade auf dem Rückweg von der Bundeshauptversammlung (BHV) in Berlin, wo knapp 145 Delegierte aus ganz Deutschland einen neuen Bundesvorstand und damit auch Frank Masurat als neuen Bundesvorsitzenden gewählt haben. Die BHV ist das höchste Gremium im ADFC und findet einmal jährlich statt. Für mich war es das erste Mal, dort als Gast dabei zu sein und so viele andere Menschen zu treffen, die sich in ganz Deutschland für den Radverkehr engagieren. Für mich persönlich war es dieses Jahr echt ein Highlight.

Jetzt aber mal etwas zur neuen Ausgabe:

Wir haben uns in dieser Luftpumpe mit verschiedensten Themen befasst – allen voran unserem Leitthema mit den Änderungen im Straßenverkehrsrecht, den Regelwerken und deren Zusammenhängen. Noch nicht enthalten sind die Änderungen an der Straßenverkehrsordnung (StVO) und das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die aktuell refor-

miert werden. Es deutet sich an, dass diese zukünftig deutlich mehr Möglichkeiten zur Umverteilung von öffentlichem Raum bieten werden. Sobald diese Regelwerke im Abstimmungsprozess eine gewisse Reife erreicht haben, werden wir natürlich auch darüber berichten.

Da dieses Jahr sehr ereignisreich war, habe ich – mit Hilfe von einigen anderen Aktiven – einfach mal alles im Artikel »Das Jahr im ADFC« schriftlich festgehalten. Dort berichten wir von allen Aktionen, an denen wir teilgenommen haben, beteiligt oder sogar federführend waren.

Unsere Rubrik »Plusminus« ist auch wieder mit einigen spannenden Verbesserungen (oder grundsätzlich schlechten Stellen) dabei, die primär in Aachen oder im Nordkreis zu finden sind. Man könnte summierend sagen, dass es in unserem Kreisverband ein bisschen fahrradfreundlicher geworden ist – aber noch weit entfernt von gut. Das sagt auch der Fahrradclimatest 2022, welcher z. B. Aachen eine 3,99 gibt (2020 war es eine 4,2). Besser wurde es fast überall – außer in Baesweiler, wo es statt einer 3,4 nun eine 3,5 gab.

Ich wünsche viel Spaß beim Lesen.

Ben Jansen

Datum vormerken!

Unsere Mitgliederversammlung 2024 findet am
13. März um 19 Uhr statt



Aufsteigen ist einfach.



sparkasse-aachen.de

Wenn man neben den finanziellen Zielen auch andere Lebensziele erreicht.

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

 Sparkasse
Aachen

■ Novellierung der StVO

von Simon Weiß, Daniel Herding, mit Material von Roland Huhn

Im Jahr 2020 wurde die Straßenverkehrsordnung (StVO) novelliert, 2021 dann auch die dazugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO). Wir wollen uns anschauen, welche Änderungen damals in Kraft getreten sind und ob sich dadurch in der Region etwas verbessert hat.

Für Kfz-Fahrende

Die 2020er StVO bringt einige Verbesserungen für die Sicherheit des Radverkehrs. Zum Einen wurde ein Mindestabstand beim Überholen festgeschrieben: wer ein Kraftfahrzeug führt, muss nun ein Abstand von 1,5 m innerorts und 2 m außerorts einhalten, um ein Fahrrad oder einen E-Scooter zu überholen. Auch aufgrund der breiten medialen Diskussion im Vorfeld, kann man erfreulicherweise feststellen, dass es einige Autofahrer gibt, die nun tatsächlich einen größeren Abstand einhalten. Leider tun das nicht alle. Kontrollen durch die Polizei haben sich aber als schwierig herausgestellt, da die Polizei noch keine Geräte oder Methoden erworben hat, um die Abstände gerichtsfest zu dokumentieren.

Abhilfe kann hier das neu eingeführte Verkehrszeichen 277.1 schaffen. Es verbietet das Überholen von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge. Ein solches

Schild wurde z. B. in der Oppenhoffallee aufgestellt (siehe Titelseite). Da hier beim regelwidrigen Überholen der Tatbestand leicht nachweisbar ist, nutzt die Polizei diese Stelle tatsächlich für Kontrollen.

Des Weiteren ist man innerorts mit Fahrzeugen ab einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t verpflichtet, beim Rechtsabbiegen Schrittgeschwindigkeit zu fahren, wenn mit Fußgängern oder Radfahrenden zu rechnen ist. Dies soll fatale Abbiegeunfälle vermeiden. Auch die Ausweitung der Halteverbotszone vor Kreuzungen, wenn sich rechts neben der Fahrbahn ein Radweg befindet, soll zur Sicherheit von Radfahrenden beitragen.

Für Radfahrende

§2 Absatz 4 wurde nun fahrradfreundlicher formuliert. Vorher mussten Radfahrende hintereinander fahren und durften nur nebeneinander fahren, wenn sie niemanden behindern. Diese Formulierung wurde umgedreht. Nun heißt es, dass Radfahrende nebeneinander fahren dürfen, solange sie den Verkehr nicht behindern. Diese Beweislastumkehr betrifft etwa das gemeinsame Radeln auf Strecken, auf denen ohnehin selbst ein einzelnes Fahrrad nicht mit dem vorgeschriebenen Abstand überholt werden könnte.

Bei den Regeln für radfahrende Kinder und ihre Begleitperson gibt es eine kleine Änderung. Fahren sie auf einem baulich von der Straße getrennten Radweg, müssen sie beim Überqueren einer Straße nicht mehr absteigen. Dies gilt nur noch, wenn sie zuvor auf einem Gehweg gefahren sind.

Neu ist, dass nun auch Personen ab sieben Jahren auf Fahrrädern mitgenommen werden dürfen. Dazu muss das Fahrrad zur Personenbeförderung gebaut sein und jede Person eine eigene Sitzgelegenheit haben. Außerdem muss der Fahrer mindestens 16 Jahre alt sein. Dies ist eine Vereinfachung besonders für Familien, die ihren älteren Nachwuchs nun auch legal mit dem Lastenrad befördern dürfen, oder auch für den Betrieb von Fahrradrikschas. Passend zu dieser Regelung gibt es das neue Sinnbild »Lastenfahrrad«, welches wir bereits in Aachen in der Krämerstraße gesichtet haben.



Das neue Zusatzzeichen »Fahrrad zum Transport von Gütern oder Personen – Lastenfahrrad«

Ein anderes neues Verkehrszeichen ist die Erweiterung des Grünpfeils. Befindet sich ein Fahrradsymbol unter dem grünen Pfeil, dürfen Radfahrende auch bei roter Ampel rechts abbiegen. Um die Gefährdung oder

Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden, muss der Radfahrende aber vorher anhalten. Dieses Verkehrszeichen haben wir in der Umgebung leider noch nicht gesichtet, ein erster Einsatz ist aber für den Brüsseler Ring in Aachen beschlossen.

Ebenfalls neu sind Fahrradzonen, deren Regeln denen von Fahrradstraßen entsprechen, d. h.: nebeneinander radeln ist uneingeschränkt erlaubt; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h; werden Kfz zugelassen, muss deren Tempo, wenn nötig, weiter verringert werden, da Radfahrende nicht gefährden oder behindert werden dürfen. Die Besonderheit von Fahrradzonen ist, dass damit nicht einzelne Straßen, sondern ganze Gebiete ausgewiesen werden. Das kann allerdings auch nachteilig sein, weil die Verkehrsteilnehmer dann leicht vergessen, dass sie sich in einer Fahrradzone befinden. Wir bevorzugen die Lösung der Aachener Radvorrangrouten, auf denen sich das Schild »Fahrradstraße« regelmäßig wiederholt. Die Radvorrangrouten erhalten auch oft Vorfahrt gegenüber Querstraßen; in einer Fahrradzone ginge dies nicht so leicht, denn dort muss grundsätzlich rechts-vor-links gelten. Insofern vermissen wir das neue Schild »Fahrradzone« in Aachen nicht.

Zu guter Letzt gibt es neue Verkehrszeichen zur Kennzeichnung von Radschnellwegen. Sie dienen lediglich als Hinweiszeichen und definieren keine weiteren Ge- oder Verbote. Wir warten darauf, dieses Schild in unserer Region zu sichten, wenn eines Tages der RS 4 eröffnet wird.

Für Planer*innen

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) gibt Verwaltungen vor, wie sie Straßen und Wege zu gestalten und zu beschildern haben.

Auch sie wurde 2021 überarbeitet¹, wodurch sich einige Verbesserungen für den Radverkehr ergeben.

Wenn rechts neben einem Schutz- oder Radfahrstreifen Autos in Längsrichtung parken dürfen, ist nun ein Sicherheitsraum notwendig. Siehe dazu den Artikel aus der Luftpumpe 2/2022.² Die Städteregion Aachen beginnt mit der Umsetzung beispielsweise in Herzogenrath an der Kirchrather Straße.³



Noch fehlt der zusätzliche Sicherheitsraum zwischen den Parkplätzen und dem Schutzstreifen an der Kirchrather Straße

Die VwV-StVO ermöglicht es nun gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht auszuweisen. Dafür werden die Piktogramme »Fußgänger« und »Radverkehr« auf dem Boden markiert.



Ein Piktogramm kennzeichnet einen gemeinsamen Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht am Napoleonsberg

Die 2017er Fassung der VwV sah vor, dass eine Einbahnstraße unter bestimmten Bedingungen (u.a. ausreichende Begegnungsbreite und max. 30 km/h) für Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden »kann«. In der aktuellen Fassung hat sich ein wichtiges Detail geändert, nämlich dass eine Einbahnstraße unter denselben Bedingungen in Gegenrichtung freigegeben werden »soll«.

Ebenfalls vereinfacht wurde die Einrichtung von Fahrradstraßen. Zuvor musste der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein. Entsprechend einer Forderung des ADFC⁴ ist nun eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte, eine lediglich untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr oder eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr ausreichend.

Auf den Aachener Radvorrangrouten sieht man häufig Schildermasten mit den Zeichen »30-Zone Ende« und »Fahrradstraße,

¹https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/Neue_VwV-StVO_11.2021.pdf

²https://aachen.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/aachen/user_upload/publikationen/LUPU2022-2.pdf

³https://www.aachener-zeitung.de/lokales/nordkreis/herzogenrath/ein-stueck-kirchrather-strasse-wird-ein-drittel-aller-parkplaetze-verlieren_aid-97653009

⁴<https://www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz>

Kfz frei«. Diese Beschilderung ist stark irreführend, weil ja auch in Fahrradstraßen Tempo 30 gilt.



Beschilderung am Übergang von 30-Zone zu Fahrradstraße sorgt für Verwirrung. Auch in der Fahrradstraße beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Die Aachener Zeitung schrieb dazu am 22.10.2021: »Quasi in einem Atemzug ein Tempolimit aufheben und versteckt mitteilen, dass es weiterhin gilt: Es ist eine ziemlich absurd anmutende Beschilderung, die die Verkehrsteilnehmer am Beginn einer gerade neu angelegten Fahrradstraße im

Aachener Stadtteil Brand zu sehen bekommen.« Seit 2021 dürfen die Behörden hier auf die Schilder »30-Zone Ende« verzichten. Leider hängen sie in Aachen noch immer.

Was die Zukunft bringt

In jüngster Vergangenheit gab es einige weitere verkehrspolitische Beschlüsse. Eine Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) wurde im Juni 2023 vom Bundeskabinett beschlossen und im Oktober vom Bundestag verabschiedet. Der ADFC begrüßt, dass das StVG nun die neuen Ziele zum Klima-, Umwelt- sowie Gesundheitsschutz und zur städtebaulichen Entwicklung enthält. Dies eröffnet den Kommunen neue Gestaltungsspielräume, um nachhaltige Mobilitätskonzepte umsetzen zu können. Leider wurde die Gleichberechtigung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten nicht klar im Gesetz benannt.⁵

Neuerungen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

von Luc Hamers

Es gibt viele Regelwerke, die Radverkehrsanlagen betreffen. Zumindest in NRW sind die Empfehlungen für den Radverkehr sicherlich die Wichtigsten. Das liegt daran, dass das NRW Verkehrsministerium die aktuell noch gültige Fassung der ERA (2010) per Erlass für Straßen.NRW als verpflichtend eingeführt hat,⁶ aber auch für andere Kommunen – sobald Förderanträge an das Land gehen. Für Städte wird die ERA empfohlen. Sie gilt damit als aktueller Stand der Technik. Der aktuelle Stand der Technik wird regelmäßig durch einzelne Veröffentlichungen

ergänzt, die zusätzlich auch den aktuellen Stand der Forschung angeben. Dies sind z. B. die Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (kurz HRSV 2021). Sie ergänzen den (oft veralteten) Stand der Technik mit neuen Erkenntnissen, die meistens auch in die nächste ERA einfließen.

Allerdings ist der aktuelle Stand etwas in die Jahre gekommen und deshalb sollte es eigentlich 2023 eine neue Version geben. Mit etwas Verzögerung ist jetzt der Plan, dass der erste Entwurf der ERA 2024 im Dezem-

⁵<https://www.adfc.de/neuigkeit/bundestag-beschliesst-aenderung-des-strassenverkehrsgesetzes>

⁶<https://www.bra.nrw.de/system/files/media/document/file/era2010.pdf>

ber 2023 vorgestellt wird, bis Sommer 2024 innerhalb der FGSV⁷ alle Gremien durchläuft und ab Herbst zwischen Bund und den Ländern abgestimmt wird.

Auf dem Nationalen Radverkehrskongress im Juni 2023 in Frankfurt hat Peter Gwiadada – einer der Leute, die an der neuen ERA arbeiten – einige Details dieses neuen Regelwerkes präsentiert.⁸ Schauen wir uns mal einige Punkte an.

Schutzstreifen

Auch in der neuen ERA sind Schutzstreifen auf Straßen möglich. Allerdings ändern sich Breiten, die vorgegeben werden. In der ERA 2010 hatten Schutzstreifen eine Mindestbreite von 1,25 m und eine Regelbreite von 1,5 m. Die 1,25 m wird ersatzlos gestrichen: Ein Schutzstreifen ist also immer mindestens 1,5 m breit.



So wie hier auf der Wilhelmstraße in Würselen sind Radfahrstreifen jetzt schon nicht mehr erlaubt, weil der Abstand zu den parkenden Autos fehlt. Der muss in Zukunft 75 cm betragen.

In den aktuellen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung ist vorge-

schrieben, dass zwischen einem Schutzstreifen und parkenden Autos ein Sicherheitsraum geschaffen werden muss um Dooringunfälle zu vermeiden.⁹ Die VwV StVO verweist hierfür auf die ERA, welche aktuell zwischen 0,25 und 0,50 m vorschreiben. Dieses Maß wird in der neuen ERA auf 75 cm erhöht, was dann auch in der Anwendung verpflichtend ist.

Wenn also auf einer Straße mit parkenden Autos auf beiden Seiten 2,25 m für die Schutzstreifen benötigt werden, bleiben wahrscheinlich in der Praxis nur noch wenige Straßen übrig, die eine ausreichende Breite hierfür aufweisen. Da könnten also, wie gerade für die Kirchrather Straße in Herzogenrath heiß diskutiert wird, viele Parkplätze wegfallen um Schutzstreifen regelkonform anlegen zu können.

Piktogrammketten

Piktogrammketten sind Fahrradsymbole auf der Fahrbahn, mit oder ohne Richtungspfeile. Richtungspfeile sind in Deutschland jedoch kein Verkehrszeichen und nicht erlaubt. Sie dienen dazu, einerseits dem Autoverkehr zu signalisieren, dass Radfahren auf der Fahrbahn hier erlaubt ist. Dies ist zwar im deutschen Verkehrsrecht eigentlich die Regel, jedoch gibt es Situationen, z. B. wenn neben der Fahrbahn ein Radweg ohne Benutzungspflicht ist, in denen der Auto- und Radverkehr nochmal gesondert auf das Fahren auf der Fahrbahn hingewiesen werden

⁷Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

⁸Unter https://www.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/aachen/user_upload/pdf/2023/D3-Peter-Gwiadada.pdf kann die Präsentation heruntergeladen werden.

⁹In unserem Newsletter vom Juli 2022 haben wir dazu ausführlich geschrieben: <https://speicher.adfc-ac.de/newsletter/2022-07/>

könnte. Piktogrammketten sorgen nach ersten Untersuchungen auch dafür, dass Radfahrende mehr Abstand zu parkenden Autos einhalten und dass bei Überholvorgängen durch Pkw und Lkw mehr Abstand zu den Radfahrenden eingehalten wird.



Beispiel einer Piktogrammkette, hier in Reykjavik

Bislang sind Piktogrammketten nicht in den Regelwerken verankert. Es gibt einen Erlass vom Landesverkehrsministerium vom 25. 1. 2023 (Aktenzeichen VII C4-58.90.10), der die Piktogrammketten in NRW erlaubt. Entscheiden darüber können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Ob es Piktogrammketten in die ERA 2024 schaffen werden, ist noch in Diskussion.

Kreuzungen

Bei Kreuzungen mit Ampeln gibt es mehrere Möglichkeiten, die an der konkreten Kreuzung betrachtet werden sollen. Grundsätzlich kann der Radverkehr fahrbahnnah geführt werden oder leicht abgesetzt von der Hauptfahrbahn. Beides hat Vor- und Nachteile. Fahrbahnnah werden Konflikte mit dem Fußverkehr vermieden, es wird weniger Platz benötigt und das Verhalten der Radfahrenden ist vom motorisierten Verkehr besser einschätzbar. Allerdings ist die gefühlte Sicherheit der Radfahrenden nah am motorisierten Verkehr geringer und

auch die Sichtbarkeit beim Abbiegen des motorisierten Verkehrs schlechter. Bei einem abgesetzten Radweg an einer Kreuzung können Radfahrende schon eine Weile vor dem abbiegenden Verkehr losfahren und sind somit gut sichtbar. Dagegen gibt es mehr Konflikte mit dem Fußverkehr und die Radfahrenden sind schlechter sichtbar, wenn die Kreuzung bereits grün hat und Radfahrende von hinten an wartenden, abbiegenden Pkws vorbei fahren. Jedoch wird durch eine Schutzinsel die Abbiegegeschwindigkeit deutlich reduziert. In diesem Fall können Pkw fast rechtwinklig auf den Radweg schauen.

Es gibt auch noch eine Variante, bei der geradeaus fahrende Radverkehr noch weiter von der Kreuzung (5 m statt 3 m) abgesetzt wird. Auch dies hat aber Vor- und Nachteile. Unklar ist hier noch, wie mit Zebrastreifen zu verfahren ist. In Aachen ist dies die vom Radentscheid bevorzugte Lösung (Ziel 2.1).

Fazit

Die neue ERA 2024 wird einige Verbesserungen für den Radverkehr bringen. Allerdings muss immer beachtet werden, dass der benötigte Platz für die auf dem Papier schönen Lösungen häufig nicht da ist und immer Kompromisse eingegangen werden müssen. Der Platz in der Stadt ist endlich. Er muss erstmal geschaffen werden, zum Beispiel durch den Wegfall von Parkplätzen oder Fahrspuren. Das ist immer ein sehr heißes Thema. Alternativ können die Vorgaben dann im Detail (besonders in kleineren Städten und Gemeinden) doch nicht eingehalten werden, was auch nicht weiterhilft.

Innenstadtmobilität Aachen

von Ben Jansen

Die Verkehrsflächen in Aachens Innenstadt sollen neu und fair aufgeteilt werden. Der innerste Ring, der Grabenring, soll zukünftig ein Radverteilterring werden. Hier sollen später alle Radvorrangrouten von außen ankommen und der Radverkehr soll von dort zur nächsten Route fahren können. Dies ist aber nicht mit der aktuellen Autoverkehrsbelastung möglich, denn es fahren immer noch zu viele Autos durch die Stadt. Faire Lösungen für den Radverkehr sind deshalb oft nicht möglich. Alles ist bisher noch sehr dominiert vom Kfz. Zukünftig soll sich das ändern. Dazu soll der Bereich innerhalb des Alleenrings für den Kfz-Verkehr in fünf sogenannte Erschließungszonen aufgeteilt werden, welche allerdings untereinander nicht direkt befahrbar sind. Der Grabenring, wie er heute ist, soll deshalb an mehreren Punkten für den Kfz-Verkehr unterbrochen werden.

Für das grundsätzliche Konzept der Innenstadtmobilität hat sich auch bereits ein breites Bündnis eingesetzt. Ihr findet dies hier: <https://aachen.adfc.de/artikel/offener-brief-zur-innenstadtmobilitaet>

Dies ist bereits seit sehr langer Zeit am Elisenbrunnen der Fall. Vor wenigen Jahren kam dann der Templergraben vor Hauptgebäude und SuperC nach einem gemeinsamen Bürgerantrag von ADFC, UUM und VCD dazu. In einer zweiten Phase hat man dann während der Sperrung der Brücke Turmstraße auch noch den Annuntiatenbach für den

Durchgangsverkehr gesperrt, da hier wie erwartet viele Ausweichverkehre durchgefahren sind. Ebenfalls recht weit in der Planung und auch nach außen bekannt ist der Theaterplatz, welcher zukünftig gemeinsam mit Kapuzinergraben und Theaterstraße bis zur Borngasse vom Durchgangsverkehr befreit werden soll. Hier hat dann zukünftig der Umweltverbund Vorrang.

Um die verschiedenen Erschließungszonen durchzusetzen, bedarf es aber noch weiterer Verkehrslenkung. Dies soll zum Beispiel an der Hotmannspieß und der Kreuzung Löhergraben/Karlsgraben/Jakobstraße geschehen. Innerhalb des Alleenrings wird dann die Durchfahrt so unterbrochen sein, dass die Kfz-Führenden immer wieder zum Alleenring fahren müssen, um die Zone zu wechseln. An der Erreichbarkeit der Innenstadt ändert das jedoch nichts.

Dadurch ergeben sich besonders für den Radverkehr ganz andere Möglichkeiten, die es in der aktuellen Form noch nicht gibt. In vielen Teilen des Grabenrings wird es bereits ab dem 2. Quartal 2024 große Veränderungen geben.

Auf unserer Website tragen wir laufend Aktualisierungen zum aktuellen Prozess zusammen und informieren über unsere Positionen.

<https://aachen.adfc.de/artikel/innenstadtmobilitaet-dossier>





NELL-BREUNING-HAUS

Ihr Tagungs-und Gästehaus
in der Euregio



BOOK NOW

02406 9558-0

info@nbh.de

www.nbh-hotel.de

Wiesenstrasse 17

52134 Herzogenrath

■ Gewerbegebiete und Radverkehr

von Luc Hamers

Wenn man sich Gewerbegebiete in unserer Region anschaut, könnte man manchmal auf die Idee kommen, dass Gewerbetreibende, ihre Mitarbeitenden und ihre Kund*innen ausschließlich mit dem Pkw oder Lkw anreisen. Breite Straßen, manchmal mit direkter Autobahnzufahrt, kaum oder schlechte Radverkehrsanlagen. In diesem Artikel schauen wir uns mal an, wie das im Detail aussieht. Dazu haben wir uns einige Gewerbegebiete in unserer Region aus Radfahrendensicht angeschaut und auch mal einen Blick über die Grenze geworfen, ob die Lage in den vielen Bereichen fahrradfreundlicheren Niederlanden besser ist. Und das war wirklich sehr interessant und auch für mich total überraschend.

Grüner Weg

Wir beginnen unsere Reise durch die Region im Gewerbegebiet Grüner Weg in Aachen. Dabei haben wir uns den Teil angeschaut, in dem es Märkte für Verbraucher*innen gibt, wie Porta, drei große Fahrradmärkte (Flizz, Cube Store und BOC), Bauhaus, usw. Die einzigen Radwege des Gewerbegebiets liegen zu beiden Seiten der Krefelder Straße. In Richtung Aachen ist es sehr schwierig zu den Geschäften zu kommen, weil der Radweg auf der anderen Straßenseite ist und es nur wenige Querungsmöglichkeiten gibt. In Gegenrichtung darf der Radweg auf der Seite der Geschäfte nicht befahren werden.

Richtig gefährlich sind die Ein- und Ausfahrten der Geschäfte zwischen Finanzamt und Bauhaus: an den meisten Stellen können die

Pkw über den Radweg sowohl ein- wie auch ausfahren. Eigentlich völlig unnötig, weil diese Geschäfte auch von hinten über die Gut-Dämme-Straße erreichbar sind.



Sehr gefährliche Ein- und Ausfahrten, hier am Bauhaus. Die vielen Schilder helfen dabei nicht wirklich, eine bessere Sicht zu bekommen.

Zum Grünen Weg selber können wir uns kurzfassen: In seinem aktuellen Zustand ist diese Straße eine Zumutung für den Radverkehr. Es laufen Planungen für eine komplette Überarbeitung, einschließlich deutlicher Verbesserungen für den Radverkehr. Wann das umgesetzt wird, wissen wir nicht.

Die Abstellmöglichkeiten sind sehr unterschiedlich. Die Fahrradständer bei Porta sind eher unbrauchbar. Es ist ein Spiralständer, der zwar hübsch anzuschauen ist, allerdings die Räder kaum hält und ein hohes Risiko bietet, die Felge zu verbiegen. Als ich das Foto geschossen habe, standen noch etliche Fahrräder bei den Einkaufswagen angekettet. Der Bedarf ist anscheinend da.



Ein ziemlich unbrauchbarer Fahrradständer bei Porta, der mit etwas Fantasie vier Fahrräder aufnehmen kann.

Erwartungsgemäß bietet Flizz ausreichend und sehr gute Fahrradständer. Ähnlich gute Ständer gibt es aber auch beim Bauhaus. Erstaunlich schlecht sind die Abstellmöglichkeiten am Qube Store (eine Reihe Felgenknicker) und am BOC (ein kleiner, mobiler Ständer, in dem wohl nur fat-Bikes stabil stehen).



Gute Radständer beim Bauhaus

Bei anderen Geschäften sind die Abstellmöglichkeiten überschaubar.

Aachener Kreuz

Auf den ersten Blick sieht das Gewerbegebiet in Würselen für den Radverkehr gut aus: Es gibt an allen Straßen mindestens auf einer Seite einen Radweg. Im Details zeigt sich aber, dass diese Radwege häufig nur Placebos sind: sie sind zwar da, aber helfen nur wenn man ganz fest daran glaubt.



Dies ist der gemeinsame, benutzungspflichtige Geh- und Radweg auf der Adenauerstraße. Wirklich!

Die kombinierten, benutzungspflichtigen Rad- und Gehwege sind viel zu schmal, schlecht gewartet und von Grün überwuchert. An den Kreuzungen sind sie aufgrund von Absenkungen an falschen Stellen sogar noch gefährlicher.



Die Kreuzung Adenauerstraße und Schumannstraße zeigt noch mehr Elend: eine Ampel, die nicht für den Radverkehr gilt, eine nicht einsehbare Kurve, eine sehr merkwürdige Führung um 2 Ecken, aber echte gute Nullabsenkungen.

Und wie sieht es mit den Gewerbebetrieben selbst aus? Hier sind hauptsächlich große Märkte wie XXXLutz Pallen, Metro, Bauhaus, usw. Bei vielen gibt es Abstellanlagen für Fahrräder. Allerdings habe wir keine gefunden, die den Empfehlungen des ADFCs entsprechen. Die meisten sind vom Typ »Fel-

genknicker« (Möma, Drucks, Blumen Risse), die das Fahrrad nicht so richtig gegen Umfallen schützen und es beim Umfallen auch noch beschädigen.



Fahrradständer Typ Felgenknicker, hier vor Drucks. Aber mit der Besonderheit, dass der Radständer falsch herum montiert wurde. Oder?

Außerdem ist die Menge der Abstellanlagen sehr überschaubar: So kann man zum Beispiel am Bauhaus bei mehreren hundert Parkplätzen für Autos gerade einmal 10 Räder abstellen.



Eine sehr überschaubare Menge Stellplätze am Bauhaus, dafür nur etwas besser als die Felgenknicker am Boden.

Bei XXXLutz Pallen, die sogar ein eigenes, riesiges Parkhaus für Autos haben, konnte ich keinen einzigen Fahrradstellplatz finden, wie auch bei Seats and Sofas. Nun könntet ihr argumentieren, dass man auf dem Rad keine Möbel transportieren kann. Aber mal ehrlich: die meisten Möbel lassen die Leute sich doch liefern, weil zu groß und ohnehin

nicht vorrätig. Und das geht auch mit dem Rad!

Woonboulevard Heerlen

Ich hatte einige Erwartungen an die Radverkehrsanlagen auf dem Woonboulevard Heerlen. Was ich aber vorgefunden habe, machte mich teilweise fassungslos. Aber von Anfang an.

Um zum Woonboulevard zu gelangen, fährt man mit dem Rad ab dem Bahnhof Heerlen in westlicher Richtung. Hier gibt es über weite Strecken Schutzstreifen. Die sehen ganz brauchbar aus, sind gefühlt auch etwas breiter als sie in Deutschland oft zu finden sind. In den Niederlanden gibt es bei den Schutzstreifen die Feinheit, dass es sie mit und ohne Fahrradpiktogramme gibt. Mit Piktogrammen (»Fietsstrook«) sind sie benutzungspflichtig, dürfen aber von Pkw nicht befahren werden. Ohne Piktogramme (»Fietsuggestiestrook«), wie hier, sind sie nur Farbe und haben keinerlei rechtliche Bedeutung. Geschützt habe ich mich hier auch nicht gefühlt: Überholabstand ist meistens so gut wie keiner vorhanden.



Schutzstreifen ohne Schutzgefühl

Auf dem Woonboulevard angelangt, gibt es keine Schutzstreifen mehr, sondern richtige, abgetrennte Radwege. Vor dem Terhoeven-derweg sogar auf beiden Seiten der Straße,

mit Vorfahrt an den Querungen der Kreisverkehre. Gut so!



Radwege auf beiden Seiten der Straße

Der Woonboulevard besteht grob aus zwei Teilen, getrennt durch den Terhoevenderweg. Fangen wir mit dem östlichen Teil an. Dieser besteht aus zwei Etagen mit zwei Rampen, um mit dem Auto hoch- und runterzufahren. Natürlich habe ich das mit dem Fahrrad ausprobiert: Geht! Hilft dann aber nicht: sicher abstellen kann man sein Rad hier nicht, es sei denn, man kettet es an einer der Bänke an. Hier gibt es keinen einzigen Radstellplatz!

Wieder unten angekommen gibt es, wie oben auch, sehr viele Parkplätze, aber auch einige Fahrradständer. Geht doch!



Einige wenige, aber brauchbare Radständer im unteren Bereich

Kommen wir zum westlichen Teil. Ab hier wird es dann abenteuerlich. Ab dem Kreisverkehr gibt es den Radweg nur noch auf einer Seite der Straße, für beide Fahrtrichtungen. Aber auf der Straßenseiten gegenüber sind die Geschäfte! Das Gartencenter

Stox ist weder zu Fuß noch mit dem Fahrrad erreichbar: es gibt einfach keine Querungsmöglichkeit!



Das Gartencenter Stox ist mit dem Rad nicht erreichbar

Das kann Ikea besser: hier gibt es eine eigene Querungsstelle, mit einem Schild so groß, dass man es wirklich nicht übersehen kann.



Die Ikea-Ausfahrt des Radwegs

Auf dem Parkplatz habe ich mich dann verfahren, wie auch schon mal mit dem Auto. Das scheint aber zum Konzept zu gehören, ist im Laden ja auch nicht anders. Aber auch wenn ich hier selten einkaufe, weil ich den Laden nicht mag, an Radfahrende wurde gedacht. Nicht nur durch die eigene Zufahrt, sondern auch mit ausreichend überdachten(!) Stellplätzen für Räder.



Wo gibt es sonst noch überdachte Parkplätze?

Danach ist dann aber, zumindest aus Sicht der Radfahrenden, Schluss mit dem Woonboulevard: Legal gibt es keine Zufahrt zu diesem Bereich. Für zu Fuß Gehende sind Zebrastreifen vorgesehen, mit dem Rad geht hier aber nichts.



Radfahrende müssen draußen bleiben

Ich habe mich dann todesmutig auf die Straße getraut und bin – vermutlich illegal – doch hier reingefahren. Ob ich einfach zu blöd war, die Zufahrt für den Radverkehr zu finden? Anscheinend wurden Radfahrende hier doch nicht ganz vergessen: Es gibt an zwei/drei Stellen sowas ähnliches wie Fahrradständer, wieder in der sehr beliebten Ausführung Felgenknicker.



Und es gibt sogar Radstellplätze

Aber eine Besonderheit habe ich dann doch noch gefunden, und die möchte ich euch nicht vorenthalten. Wenn man es irgendwie mit dem Rad in diesen Bereich geschafft hat, dann soll man bitte schön auch bleiben, wie das folgende Schild zeigt. Von dem Gelände weg kommt man nicht mehr!



Das ist die Ausfahrt, zumindest mit dem Auto

Rodaboulevard

Dieses Gewerbegebiet ist einigen bekannt wegen des Roda-Stadions, dem Decathlon und Hornbach, sowie einigen großen Restaurants wie Parkstad Plaza, Little Italy oder Dadawan.

Für Radfahrende ist es hier nicht sehr angenehm: sehr viele Autos, Straßen die nicht besonders breit sind und weder Radwege noch Schutzstreifen aufweisen. Aber Parkplätze soweit das Auge reicht, viele – wirklich riesige – asphaltierte Flächen!



Soweit das Auge reicht: Parkplätze überall!

Und wie sieht es mit Stellplätzen für Fahrräder aus? Naja: geht so! Neben dem Parkstad

Plaza sind inzwischen ein paar Fahrradständer vom Typ Felgenknicker vorhanden (das ist noch nicht so lange her, vorher gab es hier gar nichts), vor dem Stadion auch, aber vernünftige.



So sehen brauchbare Stellplätze aus, hier direkt am Stadion

Am Hornbach ganze 11 Stellplätze (teilweise sehr wohlwollend gezählt). Aber eine Besonderheit: hier gibt es die Möglichkeit, sein Elektrorad aufzuladen. Es sind Steckdosen vorhanden. Wie das praktisch funktionieren soll, erschließt sich mir nicht. Ladegerät einfach unter freiem Himmel ungesichert vor Diebstahl und Wetter auf den Boden legen?



Stellplätze am Hornbach, mit Lademöglichkeit!

Ganz interessant ist eine eigene Fahrradspur, um vom Hornbach-Parkplatz wegzukommen. Das ist sehr gut, weil die anderen beiden Zufahrten nur erreichbar sind, indem man quer über den riesigen Parkplatz fährt; das wäre nicht unbedingt ein sicheres Pflaster für Radfahrende!



Eigene Fahrradspur auf dem Hornbach-Parkplatz

Wie sich das für einen Sportladen gehört, gibt es beim Decathlon auch einige Stellplätze: eine Kombination aus Felgenknicker mit einem Metallgestell, um die Räder anzulehnen und auch gut abzuschließen, und das direkt vor dem Eingang.



Kombination aus verschiedenen Radständern vor dem Decathlon

Fazit

Insgesamt scheint es bei Gewerbegebieten vor allem darum zu gehen, möglichst einfach mit dem Pkw anreisen zu können. Sowohl das Radfahren in den Gewerbegebieten wie auch das Abstellen der Räder klappt bis auf einige löbliche Ausnahmen eher schlecht als recht. Und in den vermeintlich fahrradfreundlichen Niederlanden sieht es im Großen und Ganzen auch nicht viel besser aus. Da ist also noch eine Menge Luft nach oben.

■ Geht Einzelhandel nur mit Auto oder auch mit Fahrrad?

von Angelika Weber

Sobald eine Kommune Radfahrenden den Weg in die Einkaufsstraßen komfortabel und sicher ermöglichen möchte, gibt es einen Aufschrei des Einzelhandels an Presse und Politik der jeweiligen Kommune. Von Katastrophe und phänomenalen Umsatzeinbrüchen ist die Rede. Einzelhändler*innen fürchten um ihre Existenz.

Es gab Zeiten, da bin ich gerne in die Stadt gefahren. Gefahren mit dem Fahrrad, denn auf lange Parkplatzsuche und im Stau stehen hatte ich bereits als junge Frau keine Lust. Deutlich weniger Lust auf Stadt habe ich heute als – höflich ausgedrückt – reife Frau. Gründe hierfür? Die Stadt ist laut und voll. Individualität fehlt gänzlich, in jeder Stadt bietet der Einzelhandel das gleiche Angebot. Im Grunde brauche ich auch nichts von dem, was der Einzelhandel bietet. Jacken, Mäntel, Hosen, ... davon habe ich und die meisten anderen genug im Schrank.

Flanieren möchte ich in der Stadt. Mit der Freundin in der Außengastronomie Eis essen oder Kaffee trinken, es darf auch mal ein Aperol Spritz sein. Und mit der dann guten Stimmung steigt die Lust, doch mal das ein oder andere Kleidungsstück auszuprobieren. Jede Frau weiß – vielleicht auch jeder Mann –, dass zu so einem neuen Kleid noch die Schuhe fehlen und auch eine Handtasche gebraucht wird. So geht Bummeln und Einkaufen in einem reichen Land wie dem unsrigen.

Gehe ich durch meine Stadt Eschweiler, ver-

missemich zuerst die Außengastronomie. Bieten Cafés eine Außengastronomie, kann ich von dort den vorbeifahrenden Autos nachsehen und zähl dann ?en, welches Auto wie oft an mir vorbeifährt. Konsumieren? Es gibt Angebote meinen Körper zu tätowieren, ihn zu piercen, Fingernägel extra lang zu kleben und einer neuen Frisur – wahrscheinlich auch für eine neue Brille und ein neues Handy.

Am darauffolgenden Wochenende fahre ich bei diesem Angebot bestimmt nicht wieder in die Stadt.

In meiner Heimatstadt Eschweiler ist die Durchfahrt für Autos nicht eingeschränkt oder sogar unmöglich gemacht worden. Ein einziger Parkplatz wurde für eine Abstellanlage für Fahrräder umgewandelt. Trotzdem – oder gerade deswegen – gibt es einen hohen Anteil von Leerstand in der Fußgängerzone. Mehr Auto scheint die Kauflust nicht gerade zu beflügeln. Es wird gebetsmühlenartig wiederholt, dass Eschweiler Einkaufsstadt bleiben soll, doch der dazu notwendige Aufenthalt in der Innenstadt wird immer unattraktiver.

Der Grund für geringe Kauflust liegt laut eines Einzelhändlers an mangelnden Parkplätzen und teurem Benzin. Ich bemerke ihm gegenüber, dass wir mit zwei Fahrrädern und vier Gepäcktaschen vor seiner Tür stehen. Diese vier Gepäcktaschen möchten wir füllen, doch leider reicht sein Angebot dazu nicht aus.

In Herzogenrath sollte eine Straße verkehrsberuhigt werden. Bäcker und Eiscafé befürchteten ihren Untergang. Kund*innen parken vor der Tür, gehen kaufen und fahren wieder. Wenn Kund*innen nicht mehr parken können, dann ...? Oje, Oje! Die Möglichkeit, dass Kund*innen, so sie eine attraktive Außengastronomie vorfinden, ihr Eis dort genießen und noch einen Eiskaffee hinterher, kommt dem Eishändler nicht.

In Würselen gab es ebenso einen Aufschrei des Einzelhandels. Eine Parkzone sollte hier nicht entfernt, sondern lediglich umgestaltet werden. Ein aktiver ADFC'ler aus dem Nordkreis besuchte jedes einzelne Geschäft

und fragte nach den Gründen gegen die Fahrradfreundlichkeit. Ergebnis: die Händler*innen hatten sich gar nicht über die Umgestaltung informiert – allein die Möglichkeit, es Radfahrenden komfortabler zu gestalten, reichte für den Aufschrei aus.

Mutige Gestaltung lässt eine Verkehrswende von Auto zu Fahrrad und zu Fuß gehen zu. Bei meinen Recherchen habe ich kein Beispiel von einer Rückkehr wieder zum Auto gefunden. Vielleicht sollten wir eine Umgestaltung ausprobieren? Die bisherige Gestaltung hat jedenfalls zu keinem attraktiven Stadtbild geführt.



Augenweide

**Brillen. Kontaktlinsen.
Reparaturen.**

MITGLIED **Q+**
die qualitätsallianz

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

Der ADFC Aachen/Düren auf

 Facebook

@adfc.aachen.dueren

Plusminus Aachen Stadt

+ Plus Neue Lastenradbügel am Karlsgraben

von Jan Bielak

Am Karlsgraben wurden vor einem Bio-supermarkt neue Lastenradbügel installiert. Die gesonderte Beschilderung zeigt schön, wo und was hier geparkt werden soll. Durch die Anordnung als Schrägparkplätze können die meisten Lastenräder fahrbahngleich abgestellt werden, ohne auf die Fahrbahn

oder den Gehweg zu ragen. Der Standort ist sinnvoll gewählt!



+ Plus Jülicher Straße Aachen

Der Asphalt an der Jülicher Straße zwischen Hansemannplatz und Blücherplatz musste erneuert werden, weshalb auch ein neuer Querschnitt zwischen den Bordsteinen möglich wurde. Wir fanden die erste Vorlage der Verwaltung nicht gut und haben durch Stellungnahmen und Pressearbeit deutlich breitere Radfahrstreifen erwirken können. Diese sind jetzt auch dort, wo es möglich und sinnvoll ist, baulich geschützt. Die Politik war der gleichen Ansicht wie wir und ist auf unsere Forderungen eingegangen.

Die Umsetzung erfolgte ungewohnt schnell im September nach dem Beschluss Anfang Juni.

Zudem konnte man von der Lombardenstraße bis zum Prager Ring stadtauswärts angesichts der Folgen der Teilspernung der A544 eine temporäre Busspur einrichten.

Wir hoffen, dass diese nach Fertigstellung der A544 verstetigt wird, aber auch noch zusätzlich eine Radverkehrsfreigabe erhält.



+ Plus EDEKA Schillerstraße: Vorbildliche Abstellanlage

Nachdem einige Radler*innen den Inhaber des EDEKA-Marktes darum gebeten hatten, mehr und bessere Abstellanlagen für radelnde Kund*innen anzubieten, wurde dort der »ganz große Schluck aus der Pulle« genommen:

Die alten Felgenknicker wurden entfernt und auf dieser Fläche sowie zwei benachbarten Kfz-Stellplätzen wurden mustergültig 12 Anlehnbügel eingebaut und auch noch mit massiven Edelstahlpollern gegen

das Krumm-Fahren durch verschlafene Kfz-Lenkende gesichert. Die Abstellanlage eignet sich nun auch für Lastenräder und »Gespanne« mit ernstzunehmenden Anhängern.

Dafür gibt's von uns ein dickes Lob!



Wie man sieht wird, die Anlage direkt bestens angenommen.

+ PlusMinus - B57 neuer Asphalt, kaputtter Tunnel

Der Radweg auf der B57 von Würselen ab etwa 400 m vor der A4 bis zum Prager Ring wurde zusammen mit der Fahrbahn erneuert. Es wurde neuer Asphalt aufgebracht, soweit wir das erkennen konnten, aber nicht in der gleichen Breite wie vorher. Die Spirale in den Tunnel unter der B57 wurde auch asphaltiert, ist aber wegen fehlender Sicht und geringer Breite immer noch genau so unsicher wie zuvor. Der Tunnel selbst wurde nicht angepackt, obwohl das einfach möglich gewesen wäre. Der Tunnel hat in der Mitte eine Leitplanke, die man einfach hätte entfernen können. Angeblich war die zweite Hälfte des Tunnels mal gedacht für einen Landwirt, der seine Kühe so die Straßenseite wechseln lassen konnte. Der Bauernhof ist aber inzwischen ein Pferdehof, diese Verwendung gibt es also nicht (mehr). Ob im Tunnel endlich auch das Regenwasser abfließen kann, oder er immer noch bei Regen

geflutet wird, bleibt unklar.



Der Radweg hat auf der Würseler Seite bis zum Tunnel links und rechts weiße Begrenzungslinien. Ab dem Tunnel bis zum Prager Ring wurden diese aber vergessen. Wieso fällt so etwas nicht bei einer Bauabnahme auf? Die Kreuzung Strangenhäuschen ist leider auch noch genauso schlecht wie vorher: scharfe Kurven, eine Ampel, die unnötig lange Rot ist, und Übergänge zwischen Fahrbahn und Radweg, die sowohl den Felgen als auch dem Rücken nicht guttun. Schade, diese Sanierung hätte so gut werden können.

+ PlusMinus - Vaalser Straße

Die Stadt Aachen hat nach langem Warten endlich die neuen breiten Radfahrstreifen an der Vaalser Straße markiert. Dies ist ein massiver Sicherheitsgewinn zum vorherigen Zustand. Dies war im Juni. Die Roteinfärbung wurde noch nicht durchgeführt und auch die Poller für den baulichen Schutz sind noch nicht da.



+ Plus Alte Vaalser Straße Aachen



In Aachen gibt es jetzt die erste Fahrradstraße mit rot durchgefärbtem Asphalt. Der alte Asphalt in der Alten Vaalser Straße musste erneuert werden, weshalb die Verwaltung nun einfach roten Asphalt eingesetzt hat. Wir finden das sehr gut, da dies die Fahrradstraße verdeutlicht und gleichzeitig einen langen Arbeitsschritt in Form der Roteinfärbung mit Epoxidharz einspart. Unbedingt mehr davon!

+ PlusMinus - Krefelder Straße Aachen

Auch an der Krefelder Straße wurde der beschlossene Radfahrstreifen umgesetzt. Allerdings fehlt noch der beschlossene bauliche Schutz, welcher auch erstmal nicht kommen soll – wegen der Haarbachtalbrücke an der A544. Laut Verwaltung möchte man »flexibel reagieren können«. Dennoch ist es auch hier ein Zugewinn zum Status quo davor, da zuvor dort kein Radweg war.



+ PlusMinus – Fahrradbügel in Aachen

In Aachen tauchen seit diesem Jahr in einem bis dato unbekanntem Tempo Fahrradbügel in allen möglichen Straßen auf. Die Stadt hat seit Anfang des Jahres einen Rahmenvertrag, d. h. ein festes Finanzvolumen zur Aufstellung der Bügel.

Bei der Realisierung von Standorten der Fahrradbügel werden auch die Wünsche der Bevölkerung berücksichtigt. Bis August konnte man über eine separate Internetseite eigene Wünsche anmelden.¹⁰ Knapp 1 700 Wünsche summierten sich zu einer Stückzahl an Bügeln in Höhe von gut 8 700.



Insgesamt wurden bzw. werden dieses Jahr gut 1 360 Bügel installiert, wovon bereits gut 1 100 realisiert sind, die weiteren befinden sich im Bau bzw. in der Planung. Man darf gespannt bleiben, ob das Tempo in den nächsten Jahren so weitergeht, und selbst wenn, würde man für die Erfüllung aller Wünsche noch bis Ende 2028 brauchen.

Minus – Seilgraben Aachen

Ein knapp 20 m langes Stück Radfahrstreifen am Seilgraben hat einen roten Anstrich bekommen. Dies soll eine Maßnahme der Unfallkommission sein. Die Mindestbreite von 1,50 m wird so gerade eingehalten, für den normalen Menschen wirkt die Fläche aber noch schmaler – das liegt an dem Breitstrich (25 cm breit) und der Rinne auf der rechten Seite.

+ Plus Beverstraße

In der Fahrradstraße Beverstraße wurden jetzt einige Baumfelder angelegt, welche zu-



künftig ein paar Bäume beinhalten werden. Dadurch wird das Straßenbild etwas aufgelockert und nicht mehr von parkenden Kfz dominiert.

¹⁰<https://radbuegel-aachen.de/meldungen>

+ Plus Templergraben

Wir haben es geschafft! Der Templergraben vor den Gebäuden der RWTH bleibt dauerhaft autofrei. Auch in Zukunft werden hier nur ganz ausgewählte Personengruppen fahren dürfen. Dies hat die gemeinsame Sondersitzung von der Bezirksvertretung Aachen-Mitte und dem Mobilitätsausschuss entschieden.



Plusminus Nordkreis

von Luc Hamers

Minus - Keine Zufahrt zum Energeticon



Am Energeticon wurde kürzlich eine neue Statue errichtet, um schon mal darauf hin-

zuweisen, dass hier ein Treffpunkt für Radtouren entstehen soll.

Leider ist dieses Museum mit dem Fahrrad nicht (legal) erreichbar. Aus Richtung Gymnasium gibt es keine Möglichkeit, den getrennten Geh- und Radweg zu verlassen: keine abgesenkten Bordsteine gegenüber der Einfahrten des Museums und parkende Autos. Von der anderen Seite gibt es auch nur diesen benutzungspflichtigen Radweg und – damit es auch wirklich, wirklich klar ist – rechts am Bürger*innensteig noch ein Schild »Gehweg«.

+ Plus Gute Führung auf die Fahrbahn

In Alsdorf werden Radfahrende von der bergauf führenden und nicht benutzungspflichtigen Nebenanlage am Kellersberg gut auf die Fahrbahn geleitet. Da der motorisierte Verkehr von hinten an dieser Stelle keine Gefahr darstellt, können Radfahrende auch sicher einfädeln.



+ Plus **Breiterer Radweg nach Brückensanierung**

Auf der Eschweiler Straße in Alsdorf wurde die Brücke über die ehemalige (und bald reaktivierte) Bahnstrecke nach Siersdorf erneuert. Erfreulicherweise wurde dabei auch der gemeinsame Geh- und Radweg verbreitert und verbessert. Die Übergänge von und zu den Schutzstreifen wurden mit rotem Kaltplastik markiert, wodurch der motorisierte Verkehr klar erkennen kann, hier besser nicht zu fahren.

Leider sind die Radschutzstreifen vor und hinter der Brücke teilweise nicht mehr legal, weil sie ohne Sicherheitsabstand zu parkenden Autos markiert wurden. Wir sind im

Dialog mit der Stadt, um diesen Umstand zu verbessern. Die Stadt möchte allerdings auf die neuen Regelungen der ERA (»Empfehlungen für den Radverkehr«) warten, damit eine Korrektur der Situation dann auch gleich für längere Zeit der Regelung entspricht.



+ Plus **Sichere Führung auf die Fahrbahn**



In unserer Gesprächsrunde zum Thema Radverkehr in Alsdorf hatten wir den Grenzweg

in Alsdorf angesprochen. Hier führte ab der B57 in Richtung Innenstadt ein benutzungspflichtiger Radweg in eine 30er-Zone. Das ist so nicht erlaubt. Die Stadt hat hier jetzt Gehweg/Radverkehr frei angeordnet. Um die Stelle abzurunden, haben wir bei einem Ortstermin über eine sichere Führung auf die Fahrbahn gesprochen.

Diese wurde jetzt eingerichtet. Durch eine Sperrfläche wird die Sicht auf die Verschwenkung auf die Fahrbahn von parkenden Autos freigehalten. Direkt vor der Seitenstraße werden diejenigen Radfahrenden, die sich für den Gehweg entschieden haben, an einer definierten Stelle auf die Fahrbahn geführt.

+ Plus **Reparatursäulen**

In Alsdorf wurden an drei Stellen Reparatursäulen für Fahrräder aufgestellt: vor der Bibliothek, dem Energeticon und am Tierpark. Damit können Radfahrende unterwegs einfache Reparaturen an ihren Rädern durchführen. Das Rad kann an der Säule für die Reparatur eingehängt werden. Neben den üblichen Werkzeugen wie Zangen oder Schlüsseln enthalten die Säulen auch eine Luftpumpe.



Minus - **Unübersichtliche Engstelle**



An der Kreuzung Eschweiler Straße und Am Rhenaniaplatz ist der benutzungspflichtige Radweg nicht nur sehr schmal, sondern die Kreuzung ist für alle Beteiligten gleichzeitig auch schwer einzusehen. Dem Radverkehr steht – wie es oft der Fall ist – noch ein Schild im Weg. Der leichte Verschwenk an der Kreuzung (wohlgemerkt ohne Übersicht) rundet diese Stelle dann noch ab.

Minus - **Gefährliche Zufahrt**

Wer in Alsdorf vom Oidweiler Weg auf den Radweg der B57 fahren möchte, muss dabei sehr vorsichtig sein. Dies liegt daran, dass die Zufahrt zum Radweg nicht gegenüber der Fahrspur ist, sondern etwas versetzt wurde. Deshalb müssen Radfahrende zunächst nach links abbiegen. Man muss dadurch sehr stark abbremsen, da die Kante vor dem Radweg sehr hoch ist. Die Autofah-

renden rechnen aber nicht mit solchen Manövern.



+ PlusMinus - Linksseitiger Radweg legal befahrbar

Wer von Baesweiler in Richtung Alsdorf fährt und auf der Aachener Straße legal linksseitig auf der Nebenanlage fährt (hier hatte die Stadt im letzten Jahr nach einer Anregung von uns, die hier ungültige Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht geändert), darf ab jetzt legal geradeaus auf »Am Kloshaus« fahren. Hier wurde auf unseren Hinweis hin ein Schild benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg aufgestellt, wie es auch bereits in die andere Richtung ausgemalzt ist.

Langfristig (wir gehen von 2024 aus) soll der gesamte Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr am Rathaus bis zum Kreisverkehr an der Alsdorfer Straße für den Radverkehr ver-

bessert werden. Auf der Aachener Straße sollen Schutzstreifen eingerichtet werden, sowie auch in Richtung Alsdorf bis zur Luxemburger Straße. Diese soll in eine Fahrradstraße umgewandelt werden. Der vorher beschriebene linksseitige Geh- und Radweg soll ohne Benutzungspflicht auskommen: Durch Piktogramme soll ein Benutzungsrecht in Richtung Alsdorf eingerichtet werden. Wir sind gespannt. Die Abstimmungen zwischen Stadt und Städteregion laufen.



Minus - Sperrung des Radwegs am abgebrannten EBV-Haus

Im Mai brannte die ehemalige EBV-Zentrale in Kohlscheid an der Roermonder Straße. Seitdem ist der gemeinsame Geh- und Radweg davor gesperrt. Radfahrende sollen den Umweg vorbei am Bahnhof fahren, statt bisher 170 m sind das nun 550 m, etwas bergauf, einfädeln in die Amstelbachstraße bei sehr schlechter Sicht auf den Verkehr der durch den Tunnel kommt, und eine sehr lange Rotphase an der Ampel, um nach rechts auf den Radweg abzubiegen.

Der Grund der Sperrung ist die Sicherung des jetzt einsturzgefährdeten Gebäudes. Die Stadt versucht hier mit dem Eigentümer ei-

ne Lösung zu finden (seit mehr als einem halben Jahr!). Wieso der Radverkehr nicht einfach auf die Fahrbahn geführt oder durch die Sperrung der Linksabbiegespur sogar eine eigenständige Führung eingerichtet werden könnte, ist uns nicht bekannt.

Fahrradfreundlich ist die Lösung auf keinen Fall ... in der »fahrradfreundlichen« Stadt Herzogenrath



+ Plus Alte Bahn verbreitert

Als Teil der geplanten Radvorrangroute Beersberg wurde jetzt in Kohlscheid der bisherige sehr schmale Pfad auf der alten Bahntrasse zwischen der Kämpchenstraße und der Kircheichstraße verbreitert und geglättet. Damit ist dieser Weg wieder gut mit dem Rad befahrbar. Die Zufahrt auf der Kämpchenstraße ist aktuell noch etwas abenteuerlich. Diese soll aber noch gemacht werden,

sobald das Baugebiet Dornkaul II fertig ist (Schwerverkehr abwarten).



Minus - Merkwürdige Freigabe



Auf der Forensberger Straße in Kohlscheid

haben wir eine merkwürdige Freigabe für den Radverkehr gefunden. Vermutlich soll die für die Busspur gelten. Das ist aber durch die Position des Schildermasts nicht so ganz klar. Der Pfeil auf dem "Busschild" ist auch etwas merkwürdig. Die durchgezogenen Linien helfen auch kaum um die Situation klarer zu machen.

Sinnvoll wäre tatsächlich eine Freigabe der Busspur, damit die Radfahrenden am Stau vorbei bis zur Ampel fahren könnten. Hier wäre ein entsprechendes Piktogramm auf dem Boden zur Verdeutlichung sicherlich hilfreich.

Dipl.-Kff. Monika Volkmer

Steuerberaterin

- Existenzgründer
- Vereine
- Unternehmen
- Privatpersonen
- Rentner

Ungarnstraße 3
52070 Aachen
Telefon: 0241 47570370
Telefax: 0241 47570375
Mobil: 0172 2448350

Wir haben vor zwei Jahren eine priorisierte Maßnahmenliste an die Stadtverwaltung Herzogenrath übergeben. Hier hatten wir 17 Stellen aufgeführt, die unserer Meinung nach mit überschaubarem Aufwand realisiert werden könnten, und klare Verbesserungen für den Radverkehr bringen. Die folgenden Stellen sind inzwischen tatsächlich umgesetzt worden.

+ PlusMinus -

Verbesserungen zwischen Kohlscheid und Würselen



Die Roland-/Schweilbacher Straße wurde in diesem Jahr zwischen Kohlscheid und Würselen von Straßen.NRW erneuert. Die Ortsgruppe Nordkreis vom ADFC Aachen/Düren hatte zu dieser Strecke in 2021 einen ausführlichen Bericht mit Verbesserungsvorschlägen erarbeitet.¹¹ Erfreulicherweise sind einige unserer Vorschläge auch so umgesetzt worden, wie zum Beispiel die Ortsausfahrten Kohlscheid und Würselen.



In Würselen wurde in Richtung Innenstadt die Weiterführung vom Radweg auf die Fahrbahn genauso umgesetzt wie von uns vorgeschlagen. Allerdings stellt dieser Radweg immer noch eine Katastrophe dar (rechts Gehweg, links Radweg, parkende Autos dazwischen).

Der gesamte Radweg von Würselen bis Kohlscheid ist jetzt schön glatt asphaltiert statt der holprigen Betonplatten, die da vorher waren. Leider hat Straßen.NRW sich nicht an die zumindest für Neubau verpflichtende ERA gehalten.¹² Unserer Meinung nach hätte der Radweg auf eine Breite von drei Metern verbreitert werden müssen. Unsere Vorschläge zur Verbesserung der Situation für zu Fuß Gehende am Teuter Hof wie auch an der Zufahrt zum Parkplatz Wurm wurden nicht übernommen. Am Teuterhof wurde zumindest teilweise das Parken auf dem Grünstreifen neben dem Radweg durch eine Leitplanke und Betonschwellen mit Leitboys unterbunden.



¹¹https://speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-04/30_bericht_123.pdf

¹²In NRW ist das Regelwerk Empfehlungen für den Radverkehr 2010 für Straßen.NRW verpflichtend. Nach Aussage des ADFC Rechtsreferenten Roland Huhn gilt dies aber nicht für eine Sanierungsmaßnahme. Ob das hier eine war, die ERA also nicht gilt, ist nicht so ganz klar. Es wurde letztlich deutlich mehr gemacht als nur eine Fahrbahnsanierung.

+ PlusMinus - Zufahrt zur Wendelinusstraße

An zweiter Stelle in der Maßnahmenliste stand die Zufahrt von der Alten Straße in die Wendelinusstraße, um damit den gefährlichen Bereich beim EBC umfahren zu können. Jetzt hat die Stadt hier gehandelt, aber nicht wirklich gut.

Gut ist, dass der Radverkehr jetzt legal von der Alten Straße in die Wendelinusstraße fahren kann. Neben dem roten Pflaster wurden zwei Poller platziert, damit keiner auf die Idee kommt, hier mit dem Auto zu fahren. Leider wurden nicht alle unsere Vorschläge richtig übernommen. Zum Einen fehlt eine saubere Zufahrt von der Fahrbahn auf die Nebenanlage, also eine lange Bordsteinabsenkung in Kombination mit einer farblichen Markierung. Damit hätte man auch für alle klarmachen können, dass man

hier sowohl nach rechts auf der Nebenanlage fahren darf als auch weiter geradeaus auf der Fahrbahn. Gerade deswegen verwirrt hier auch die Benutzungspflicht, da sie nicht für den auf der Alten Straße fahrenden Verkehr gilt. Der Radweg führt an dieser Stelle in eine andere Straße.

Für Müllabfuhr und Anwohnende wird dadurch ebenfalls deutlich, dass Mülltonnen nicht in die Zufahrt gestellt werden sollen.



Regelmäßige Termine beim ADFC Aachen/Düren

- 1. Montag im Monat, 19.30 Uhr:**
Arbeitskreis Vorstand & Verwaltung
- 2. Montag im Monat, 20 Uhr:**
Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit
- 3. Montag im Monat, 19.30 Uhr:**
Arbeitskreis Radverkehrsplanung
- 4. Montag im Monat, 19.30 Uhr:**
Arbeitskreis Aktionen

- 3. Mittwoch im Monat, 19 Uhr:**
Frauennetzwerk (im Dezember 2023 am 4. Mittwoch)
- 2. Samstag im Monat, 15 Uhr:**
ADFC-Fahrrad-Codierung bei der »BikeKitchen«. Siehe codierung.adfc-aachen.de/
- 2. Samstag im Monat, 18 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

+ Plus Sprungschanze auf der Kaiserstraße entfernt

Auf der Kaiserstraße in Kohlscheid gab es ab der Rehmannstraße ein Stückchen Radweg, nur einige Meter lang, aber auf Höhe vom Gehweg. Diese Sprungschanze hatten wir bei der Stadt bemängelt und sie wurde jetzt im Zuge der Neuasphaltierung der Kaiserstraße entfernt. Wir sind gespannt, wie die Markierungen hier ausgeführt werden; es wird wohl auf besseres Wetter gewartet. Bislang gab es hier auf beiden Seiten jeweils

kurze Abschnitte Schutzstreifen, allerdings viel zu schmal und eine Führung auf den Gehweg, der schon lange nicht mehr vom Radverkehr benutzt werden darf.



+ Plus Absicherung gegen Falschparker

Auf der Schütz-von-Rode-Straße in Herzogenrath wird kurz vor der Albert-Steiner-Straße der benutzungspflichtige Radweg auf einen Radstreifen auf der Fahrbahn geleitet. Dort ist allerdings ein Restaurant mit Lieferdienst. Es stehen regelmäßig die Fahrzeuge des Restaurants sowie auch die von Kunden, die Essen abholen wollen, auf dem Radstreifen. Unser Vorschlag für eine bauliche Maßnahme zum Verhindern des Falschparkens

wurde hier durch Schwellen mit sogenannten Leitboys (Mini-Baken) umgesetzt.



Suche in Würselen

Im Sommer war ich irgendwann im Würseler Stadtpark unterwegs. Da hatte ich einen Jungen, ca.14 Jahre alt getroffen, der sein Jugendrad ganz pfiffig in ein Liegerad umgebaut hatte, mit selbstgebaute Sitz aus Holz in Flügelform.

Kennt jemand diesen Jungen und sein Fahrrad? Ich würde ihn gerne für die Luftpumpe interviewen.

Ich war sehr beeindruckt von Rad und Fahrer.

Bitte in der ADFC Geschäftsstelle (info@adfc-ac.de, Telefon: +49 (0)241 / 889 14 63 [AB]) melden.

Euskirchener Straße in Düren wieder freigegeben

Ein PlusMinus

von Jens Veith



Euskirchener Straße, hier am Kreisverkehr Friedrich-Ebert-Platz

In Düren wurden ca. 400 m der Euskirchener Straße zwischen Friedrich-Ebert-Platz und Oststraße umgebaut. Nun hat die Straße zwei Spuren für Kfz und im Seitenraum jeweils ausreichend breite Radwege. Die Ebenen von Fahrbahn, Rad- und Gehweg erhöhen sich jeweils von der Mitte nach außen, getrennt durch 7 cm hohe 35° geneigte Schrägbordsteine. Die Radwegbreiten sind netto 1,60 m (roter Asphalt) mit zusätzlichen Trennstreifen zur Straße bzw. Längsparkständen. Die Zeitung titelte Ende September '23: »Euskirchener Straße mit neuer Dürener Doppel-Kante«. Ob die Schrägbordsteine zwischen Straße und Radweg wirklich als bauliche Trennung wirken und den Radverkehr zur Straße hin schützen, muss sich erst noch erweisen, denn sie lassen sich mit den Autoreifen gut überwinden.

+ Plus Komfortable, glatte und ebene Radwege. Optisch gut getrennt durch den roten Asphalt.

+ Plus Vor Grundstückszufahrten bleibt die Radwegfahrbahn auf der gleichen

Ebene, und wird nicht wie bei den meisten Radwegen auf und abgesenkt.



Radweg auf der Westseite, Führung zwischen Parkständen und Gehweg

+ Plus Getrennte Abbiegespur für den Radverkehr in die Oststraße

+ Plus An mehreren Stellen gibt es stabile Fahrradbügel

+ PlusMinus - Die Radwege sind lediglich nach Mindestbreite gemäß ERA 2010 dimensioniert. Auf der Westseite verläuft der Radweg zwischen den neu entstandenen Parkstreifen und dem Gehweg, was nochmal mehr Abstand zum fließenden Kfz-Verkehr gibt. Beifahrer müssen natürlich beim Aussteigen auf den Radverkehr achten, hier wurde der Sicherheitsabstand noch nach alter Regel mit 50 cm gebaut. Nach den Empfehlungen der E Klima 2022 und in Anbetracht der zukünftigen ERA 2024 wären hier 75 cm sinnvoller.



Euskirchener Straße in Fahrtrichtung Süd bergauf, Tempo 30 wurde hier wieder aufgehoben

+ PlusMinus - Der signalisierte Überweg im Bereich Am Krausberg/Am Adenauerpark wurde nach Süden verschoben. Radfahrende, die von der Straße »Am Adenauerpark« kommen und ihre Fahrt in Richtung »Am Krausberg« fortsetzen möchten, müssen heute nur noch ein kurzes Stück entgegen der Fahrtrichtung fahren. Der Radweg wird hier im Zweirichtungsverkehr befahren. Durch die Verschiebung des Überweges in südlicher Richtung wurde diese Strecke verkürzt. Diese Beschreibung stammt aus einem Erläuterungsbericht zur Euskirchener Straße (Datum 27. 4. 2020), verfasst durch das Amt 66 Abteilung Planung. Hat diese Beschreibung nach drei Jahren noch ihre Gültigkeit? Im Prinzip ist der Radweg für

einen 2-Richtungsverkehr viel zu schmal und es fehlen entsprechende Pfeilmarkierungen für beide Richtungen auf dem roten Asphalt.

Minus - Vom Kreisverkehr Friedrich-Ebert-Platz in die Euskirchener Straße rein ist die Einfädelung von der Fahrbahn auf den Radweg sehr stark verschwenkt und eng geraten. Dies hatten wir früher schon bemängelt und wir waren mit dem Fachamt so verblieben, dass das baulich noch angepasst würde. Leider ist daraus bis jetzt nichts geworden.



Enge Einfädelung auf den Radweg hinter dem Kreisverkehr in Fahrtrichtung Süd bergauf

Minus - Bei der Kreuzung mit der Oststraße steht Radfahrenden, die geradeaus die Oststraße kreuzen, schon mal ein wartendes Fahrrad im Weg. Verbesserungspotential: der querende Radverkehr könnte mit einer Haltelinie auf dem Radweg vor den Furten zum Halten gebracht werden.



Vor der Kreuzung mit der Oststraße teilt sich der Radweg

Minus – Bei unseren Testfahrten beobachteten wir zwei eilige Pkw, die teils über den Radstreifen fuhren, um auf den freien Rechtsabbieger in die Oststraße abzubiegen. Auch da sind wahrscheinlich und leider bauliche Dinge die einzige Möglichkeit, um die Autofahrer*innen dazu zu bringen, sich an die Regeln zu halten.



Gute Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und andere Zweiräder

Minus – Fährt man auf der Ostseite an den Kreisverkehr Friedrich-Ebert-Platz, endet der Schutzstreifen schon vor dem Zebrastreifen. Wir konnten beobachten: Dahinter scheren viele Pkw nach rechts und lassen keinen Platz mehr für Radfahrende. Die Situation an der Einfahrt zum Kreisverkehr ist in der Tat sehr brenzlich, gerade wegen der Kurve und muss unbedingt verbessert werden. Vor dem Zebrastreifen am Kreisverkehr verschmälert sich der Schutzstreifen auf netto nur noch 1,35 m Breite. Mit Gasse

und Markierungen sind es 1,70 m.



Der Schutzstreifen verengt sich vor dem Zebrastreifen kurz vor dem Kreisverkehr Friedrich-Ebert-Platz

Fazit

Insgesamt haben wir auf der Euskirchener Straße eine deutliche Verbesserung für den Rad- und Fußverkehr, mit mehr Sicherheit und Komfort. Erstmals gibt es jetzt auch gute Fahrradabstellmöglichkeiten. Auch für die Anwohnenden hat sich vieles verbessert. Hier sind jetzt mehr Parkplätze vorhanden als zuvor mit der vierspurigen Straße. Auf dem damaligen Mehrzweckstreifen durfte nur nachts geparkt werden. Mit Rücksicht auf die Anwohnenden hätte Tempo 30 beibehalten werden können, ist der Zeitgewinn auf dem kurzen Stück doch marginal.

Ein dickes Danke an das Tiefbauamt für die kurze Bauzeit trotz vorheriger Kanalsanierung.



Überweg zwischen am »Am Krausberg« und »Am Adenauer Park«

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

Reisebericht: Mosel und Maas

von Angelika Weber

»Was machen Sie denn dieses Jahr im Sommerurlaub?« – »Wir fahren nach Lüttich an die Maas, fahren diese bis zur Quelle, von dort an die Mosel und dann die Mosel bis zur Mündung.« – »Das hört sich interessant an. Haben Sie ein Wohnmobil?« – »Nein, ein Fahrrad.«

Also, ab in den Urlaub, aber nicht ohne mein Rad.

Lüttich kann über viele Wege erreicht werden, wir haben uns für eine Strecke von Lichtenbusch über Herve entschieden. Die Strecke führt auf und ab an Bauernhöfen vorbei. Bestimmt schön anzusehen, aber mit Biobike auch anstrengend. Ab Herve führt die Linie nur noch bergab, also antreten und rollen lassen. Unser Ziel für diesen verregneten Tag ist Huy. Die Gegend nach Huy zeigt verlassene Industrien und Häuser. Hin und wieder fällt uns ein saniertes Haus in dieser Tristesse auf. Die Kommunen erneuern Straßen und vergessen dabei nicht die wohl notwendigen Hinweise auf Radfahrende und die Markierung von Radschutzstreifen. Jede Einbahnstraße ist für Radfahrende auch in Gegenrichtung frei gegeben. Getrost können Radfahrende Huy ab Lüttich auch mit dem Zug erreichen. Sie verpassen weder schöne Landschaften noch interessante Architekturen. Wer lieber ganz auf Industrie verzichten möchte, lässt sich vom Zug bis Namur fahren.

Wir radeln 118 km abwechselnd durch Regen und Sonnenschein bis Huy und quaterieren uns im Hotel du Fort et la Réserve

ein. Eingerichtet wie in den 60ern, Preise wie heute, freundlich und sauber. Die Räder werden in einer Garage sicher aufbewahrt.

Der nächste Morgen beginnt so nass, wie der Abend zuvor aufgehört hat. Wir fahren trotzdem los, Besserung ist nicht in Sicht. Der Radweg liegt unmittelbar am Hotel, also los gehts. Radwege sind auf der nahezu gesamten Strecke in Belgien und Frankreich asphaltiert und in gutem Zustand. In Belgien weisen Schilder auf die noch zu fahrenden Kilometer bis zur nächsten Stadt hin. Pausenplätze am Rand der Fahrradstrecke sind eingerichtet. Weisen diese eine Überdachung auf, nehmen wir die Einladung zur Pause gerne an.



Namur

Namur präsentiert sich modern, historisch und quirlig. Trotz des anhaltenden Regens sind die Gassen mit Menschen gefüllt. Netze kleine Geschäfte sowie Cafés und Restaurants. Auf der Terrasse eines Cafés pausieren wir mit Café Crema und Cappuccino. Sobald sich die Sonne durch die Wolken drückt, radeln wir weiter. 82 km sollen es heute werden. Der Radweg schmiegt sich dicht an die

Maas. Sollte dies mal nicht möglich sein, z. B. wenn sich ein Kernkraftwerk dazwischen pfuscht, ist der Weg sehr gut ausgeschildert. Unser vorbereitetes Routing kommt nicht zum Einsatz, dafür aber die 27 Gänge meines Biobikes bei den vielen Steigungen.

Mit Sonne und Regen im Mix erreichen wir Dinant. Ein Ausflugsort par excellence. Hier wurde das Saxophon geboren. Die Brücke über die Maas ist mit bunten Saxophonen geschmückt und voller Autos. Der Grund sind gesperrte Straßen wegen eines Radrennens. Auch Dinant erfuhr durch das Hochwasser 2021 starke Zerstörung. Zu sehen ist davon heute nichts mehr. Wir machen eine verspätete Mittagspause und verlassen die Stadt bei Sonnenschein.



Dinant

Beendet wird der Tag kurz vor Givet auf einem Campingplatz. Direkt an der Maas gelegen, sehr sauber, ohne Kiosk und Snackbar. Das Dorf bietet ebenfalls keinen Supermarkt und keine Boulangerie bzw. Bäckerei. Ein Umstand, den wir noch häufiger erleben werden. Ins Gespräch kommen wir mit

einem Radreisenden. Er hat sein Auto in Vaals abgestellt und möchte die Maas zur Quelle und wieder nach Vaals zurückfahren. Nachdem wir Infos ausgetauscht haben, bauen wir unser Zelt auf ... und wieder ab. Einen Hering haben wir in ein Wespennest gesteckt. Das fanden die Wespen nicht gut. Wir geben klein bei, bauen ab und an anderer Stelle wieder auf.

Am nächsten Morgen erreichen wir Givet zusammen mit dem uns ständig begleitenden Regen. Hier frühstücken wir erst mal. Die Stadt ist, wie alle Städte in Frankreich, mit vielen Blumen und Nationalfahnen geschmückt.

Der Radweg führt, dicht an die Maas geschmiegt, vorbei an kleinen Ortschaften wie Fumay und Revin. Die Rasenflächen an der Maas werden gepflegt. Auf einem der zahlreichen Bänke nehmen wir Platz. Am gegenüber liegenden Ufer beobachten wir einen Zug, hübsch bunt lackiert, der die Maas in beiden Richtungen abfährt. Was uns weniger nett auffällt, sind die vielen leerstehenden Häuser, teilweise bereits verfallen. Der Architektur nach zu urteilen, lebten in diesen Häusern durchaus wohlhabende Personen.

Aus Platzgründen mussten wir diesen Artikel hier kürzen. Ihr findet den kompletten Artikel auf unserer Internetseite unter

<https://aachen.adfc.de/artikel/reisebericht-mosel-und-maas>



Der ADFC Aachen/Düren auf

 Instagram

@adfc.aachen.dueren

Radfahren in Grönland

von Luc Hamers

Bei einer Radtour in Nuuk (Hauptstadt von Grönland, etwa 20 000 Einwohner*innen) war ich erstaunt, dass es hier einige Radwege gibt und sogar Radfahrende in freier Wildbahn: Es war Juli, also Hochsommer, 8°C, wechselhaft, stürmisch. Ich bin mit einer Gruppe Radfahrender mit Pedelecs etwas durch die Stadt und das Umland gefahren. Grönland ist landschaftlich sehr schön: Berge, Gletscher, Felsen, aber hier und da doch leicht grün (vor allem Gräser und Moos) und manchmal blüht auch etwas. Im Vergleich zu vielen deutschen Städten ist Nuuk winzig. Hier ist aber alles vorhanden: Hafen, Flughafen, Schulen, Universität, Sportstätten, Krankenhaus, Einkaufsmöglichkeiten und sogar ein Golfplatz. Die Häuser haben alle eine Farbe. Daran ließ sich früher erkennen, welchen Beruf der Eigentümer hatte, zum Beispiel waren die Häuser der Fischer blau, gelbe hatten etwas mit Gesundheitswesen oder Medizin zu tun, rote mit Kirche oder Einzelhandel. Heute hat die Farbe des Hauses aber keine Bedeutung mehr.

Nuuk wächst extrem schnell, es wird überall gebaut. Es wird erwartet, dass die Einwohner*innenzahl sich bis 2030 auf 30 000 erhöhen wird. Es ziehen nicht nur Leute aus dem Ausland hierher, sondern auch aus kleinen Siedlungen von überall auf der Insel. Die Inselregierung versucht, die Dorfbewohner*innen zu überzeugen, in die Städte zu ziehen, weil die Versorgung so einfacher, günstiger und besser zu gewährleisten ist. Die Infrastruktur in Nuuk ist also gut, wobei die massiven Subventionen aus Dänemark,

zu dem Grönland immer noch gehört, sicherlich beitragen.



Sieht im Sommer komisch aus so mitten im Sumpf, aber im Winter wird hier eine Spur für Schneemobile eingerichtet.

Aber zurück zum Radfahren in Nuuk. Generell fährt man hier Auto, oder im Winter natürlich auch mit Schneemobilen. Ich war erstaunt, dass es doch recht viele und ziemlich gute Radwege gibt. Entlang der wenigen Hauptstraßen führen asphaltierte Radwege durch die Stadt und zwischen den Stadtteilen (Nuuk besteht aus drei Ortskernen, die einige Kilometer auseinander liegen). Verbindungen zu Nachbarstädten gibt es nicht, außerhalb der Stadt gibt es keine Straßen: Verbindungen sind nur per Schiff oder Flugzeug möglich. An den Hauptstraßen fand ich das Fahren auf dem Radweg auch angenehm, weil auf den Fahrbahnen viele riesengroße Kipper mit Felsbrocken fahren, sowie auch viele andere Lkw. Ich hatte das Gefühl, dass der Umgang mit Radfahrenden im Straßenverkehr für die anderen Verkehrsteilnehmer ungewohnt war. Trotzdem, oder vielleicht gerade deswegen, fuhren alle sehr

rücksichtsvoll: wir haben fast immer Vorfahrt bekommen.



Naja, so richtig getrennt sind Gehweg und Radweg hier nicht. Aber der Verkehr hält sich ja auch in Grenzen ...

Ein Rad mit Elektrounterstützung ist aber sehr hilfreich, weil die Topografie sehr hügelig ist. Und an diesem Tag war es zusätzlich ziemlich stürmisch, teilweise reichte der erste Gang bei voller Unterstützung so gerade, um voran zu kommen. An zwei Stellen fühlten wir uns dann fast wie zuhause: Mitten im Nichts auf freier Strecke parkte ein Auto mitten auf dem Radweg – völlig unnötig, weil zwischen Fahrbahn und Radweg genug Platz war. In der Nähe des Flughafens haben wir dann festgestellt, dass unsere Anreise per Schiff die bessere Wahl war, im Vergleich zum Flugzeug: Die Pilot*innen einer

Maschine im Landeanflug mussten ziemlich kämpfen, das Flugzeug einigermassen auf Kurs zu halten. Die Passagier*innen wurden ziemlich durchgeschüttelt in dem kleinen Flugzeug mit zwei Propellern.



Für den Winter gibt es hier eine Brücke über eine Straße. Ob diese für Langläufer oder für Schneemobile gedacht ist, konnten wir nicht klären.

Zum Abschluss der Tour gab es noch ein kleines Abenteuer: ein etwa 500 Meter langer Tunnel, in dem der Autoverkehr abwechselnd nur in eine Richtung fahren konnte (wurde durch Ampeln geregelt). Für den Rad- und Fußverkehr gab es neben der Fahrbahn einen kleinen Schotterweg. So nah war ich Autos und Lkw in einem Tunnel noch nie, war kein schönes Erlebnis! Insgesamt hat die Tour aber eine Menge Spaß gemacht und ich habe viel gesehen von der Stadt.

Treffen der Ortsgruppen

Eilendorf

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

Nordkreis

2. Donnerstag 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

Das Trike oder Sesseldreirad mein wunderbares Rad

von Ursula Zimmer-Richter

Nach vier Jahren mit dem etwas kippanfälligen dreirädrigen Lastenrad fahre ich nun ein Trike von Hase Bikes. Es ist durch den niedrigen Schwerpunkt und seine Federung absolut sicher durch alle Kurven und über jeden Straßenbelag zu fahren. Es ist schnell, wendig und hat beim Fahren einen hohen Spaßfaktor. Ich fahre mit Unterlenker, mit entspannten Schultern und Armen. Durch den komfortablen Sitz schmerzt auch nach langen Fahrten kein Popo.

Die Trikes mit zwei Rädern vorne sind besonders sportlich zu fahren. Meins hat ein Rad vorne und ich sitze zwischen den beiden Hinterrädern.



Für Menschen mit unterschiedlichen körperlichen Einschränkungen lässt sich das Rad aufrüsten. Ich bin zwar kerngesund, aber mit meinen 75 Jahren etwas ängstlich auf dem Zweirad.

Der Nachteil des Trikes: Es ist kein Lastenrad. Also Hund, Gepäck und Einkauf mal eben in die Kiste packen geht nicht mehr. Deshalb musste ein Hunderucksack so umgebaut werden, dass er hinten an den Sitz gehängt werden kann. Für den Großeinkauf oder den Urlaub habe ich einen kleinen (faltbaren) Anhänger. Ich reise gerne intermodal mit der Kombination aus Rad und Bahn. Auch das geht gut. In die großen Aufzüge, wie im Aachener Hauptbahnhof, kann ich einfach hineinfahren. Im kleinen Aufzug muss ich mein Rad senkrecht parken, aber auch das geht. Nur ohne Aufzug geht es nicht, es sei denn die hilfreiche Polizei trägt das Rad auf den Bahnsteig, wie mir in Aachen am Hauptbahnhof geschehen. An dieser Stelle nochmal ein herzliches Dankeschön.

Ich denke, es war meinem Alter geschuldet oder es war der kleine Behindertenbonus, den man mit diesem Rad genießt. Kinder ordnen noch nicht ein. Da wurde mir aus der Gruppe der 12/13-jährigen Jungs ein »Boah, coole Karre« nachgerufen.

Ein ganz, ganz großer Nachteil ist, dass Trikes sehr teuer sind. Ich hatte das Glück, ein Gebrauchttes kaufen zu können. Ein echter Oldtimer, 6 Jahre ist mein cooles Rad alt.

Ihre Anzeige in der nächsten Luftpumpe?

anzeigen@adfc-ac.de



Schokofahrt

von Ben Jansen und Katharina Nippgen



Ende September war es wieder so weit: Die Chocolatemakers in Amsterdam haben zur Schokofahrt Nr. 14 eingeladen. Dutzende Schokofahrt-Gruppen aus ganz Deutschland sind dem Aufruf nach Amsterdam zu kommen gefolgt, z. B. aus Bremen, Berlin oder Dortmund.

Was ist das Besondere an der Schokofahrt?

Ziel der Schokofahrt ist der klimaneutrale Transport der Schokolade von der Erzeugung bis in den Laden und somit den klimaneutralen Kreislauf zu vollenden. Der Kakao wird mit dem Gütersegelschiff »Très Hombres« gesegelt, und die Schokolade wird in Amsterdam mittels Solarkraft hergestellt. Dazu bauten die Chocolatemakers eigens ein neues Gebäude, wo sich auch der Kakao der Très Hombres direkt an der Fabrik entladen lässt.

Auch wir sind wieder von Aachen aus losge-
ADFC Aachen/Düren e. V.

fahren, sogar ohne Motor. Dieses Mal nur zu zweit, sonst radeln wir aber auch gerne mal mit einer Gruppe nach Amsterdam. Aus zeitlichen Gründen fand sich dieses Mal leider keine Gruppe zusammen, sodass wir beschlossen zu zweit zu fahren. 50 kg Schokolade sollten wir also zurück nach Aachen radeln.

Wir sind mit folgenden Rädern gefahren: Das neue Hase Gravit – eine tolle Kombination aus Gravelbike und Lastenrad und das Ginkgo, welches in der Szene auch gerne als Lastenrennrad bezeichnet wird, da es über zwei vollwertige 28"-Räder verfügt, was am Lastenrad höchst ungewöhnlich ist.

Der Hinweg

Hierfür hatten wir uns etwas Besonderes ausgedacht: Wir wollten durchfahren – 240 km ohne Übernachtungspause. Im Nachhinein betrachtet war das, was wir gemacht haben, wahrscheinlich nicht die beste Idee.

Wir wollten uns und auch der Welt beweisen, dass es geht, und haben herausgefunden: Es geht! Aber es geht auch komfortabler.



Kreisverkehrsbrücke über den Hovenring in Eindhoven

Die ersten 130 km funktionierten super – wir waren schon am frühen Nachmittag kurz hinter Eindhoven. Danach ließen unsere Kräfte doch teils sehr nach, sodass wir oft pausieren mussten. Doch schließlich schafften wir es in 22 Stunden (davon 13 Stunden Fahrzeit) nach Amsterdam.

Überglücklich und gleichzeitig sehr müde, beschlossen wir, keinen Meter mehr aus Amsterdam rauszufahren. Dies mussten wir natürlich teuer mit einem Hotelzimmer mit über 250 € bezahlen, aber wir mussten ehrlich zu uns sein: Wir wären nicht mehr wirklich weit gekommen. Nach Abholung der Schokolade konnten wir endlich das sündhaft teure Hotelzimmer beziehen ... und fielen todmüde ins Hotelbett, was gar nicht mal so gemütlich war.

Der Rückweg

Nachdem der Wecker geklingelt hatte, standen wir auf, frühstückten im Hotel und starteten unsere Rückfahrt. Die erste Etappe des Rückwegs machten wir bei früheren Schokofahrten auch gerne bis Eindhoven. Diesmal reichten die Kräfte ca. 100 km bis Den Bosch, wo wir auch ein deutlich besseres Hotel fanden. Diese Etappe war rückblickend die schwierigste, da wir die Hinfahrt noch nicht »verdaut« hatten. Tags drauf fiel das Aufstehen und Losfahren auch immer noch schwer, aber mit dem guten Gedanken im Hinterkopf, im eigenen Bett schlafen und aufwachen zu können, ließ es sich doch irgendwie losfahren. So konnten wir schnell die ersten Meter zurücklegen und kamen am Abend wieder in Aachen an.

Warum fahren wir Schokofahrt?

Ganz einfach: niederländische Infrastruktur genießen. Zum Beispiel: Der Hovenring in Eindhoven (der ist fester Bestandteil unserer Route), oder auch Houten (ein Vorort von Utrecht).

Unser absolutes Fazit? Nie wieder Schokofahrt ohne Motor durchfahren.

Ihr habt Interesse bei der Schokofahrt mitzuwirken bzw. auch selbst mitzufahren? Meldet euch unter schokofahrt@adfc-ac.de. Ein Lastenrad wird nicht benötigt, ein Anhänger für die Schokolade wird aber empfohlen. Zudem empfehlen wir euch, mit einem Motor zu fahren und ggf. einen Ersatzakku dabei zu haben. Wir versprechen: Bei der nächsten Tour fahren wir wieder in zwei Etappen hin und zurück.

Auf Fahrradstraßen und Schleichwegen in die Aachener Stadtbezirke

von Annette Pütz

Das neue Angebot des ADFC für alle Aachener*innen, die gerne Rad fahren, sich aber nicht in den Aachener Stadtverkehr trauen, wurde im Jahr 2023 gut angenommen. Die Touren führten in die Stadtbezirke Haaren, Brand, Eilendorf, Burtscheid, Laurensberg und Richterich und über die Stadtgrenzen hinaus nach Würselen und Vaals (Niederlande).



Tourstopp an der Welschen Mühle in Haaren

Wir informierten über Sehenswürdigkeiten entlang der verschiedenen Strecken, nahmen uns Zeit für Picknick und Gespräche.

Die Touren waren sehr abwechslungsreich und nicht nur die Teilnehmer*innen, sondern auch wir Tourleiterinnen entdeckten unbekannte Sehenswürdigkeiten, Plätze

und kleine Parks und bekamen Tipps zu weiteren verkehrsfreien Schleichwegen.

Unterwegs wurden an verschiedenen Stellen auch Lücken, schwerwiegende Mängel und Sicherheitsaspekte in der Umsetzung des bisherigen Radverkehrsnetzes angesprochen.

Bei den verschiedenen Touren wurde deutlich, wie groß das Fahrradnetz auch über Aachen hinaus ist und wo es aus den verschiedenen Stadtbezirken Anschluss an überregionale und über die Landesgrenze hinausführende Radwege gibt.

Die Teilnehmer*innen und wir hatten viel Spaß bei den Touren.

Wir freuen uns deshalb, im Jahr 2024 wieder neue Touren unter dem Motto »Auf Fahrradstraßen und Schleichwegen in die Aachener Stadtbezirke« anzubieten. Die Touren finden von April bis Oktober 2024 immer am 3. Samstag im Monat statt, um 11 Uhr ist Abfahrt am Elisenbrunnen an der Tourist-Info, 52062 Aachen.

Infos und Teilnahmebedingungen sind im Tourenportal des ADFC zu finden unter: touren-termine.adfc.de/suche
Alle sind willkommen – egal ob mit Bio-, E-Bike oder Trike.

Bekommt Eschweiler ein funktionierendes Fahrradparkhaus?

von Angelika Weber

Die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen machen sich für die Errichtung eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof in Eschweiler stark. Beide Fraktionen interessieren sich dabei für ein vollautomatisches Fahrradparkhaus. Zu dieser Art von Parkhaus haben Menschen keinerlei Zutritt, das Parken übernimmt ein Roboter. So kann sichergestellt werden, dass der Diebstahl von Fahrrädern unmöglich ist.

Ein weiterer Punkt für das Parkhaus ist die ansprechende Erscheinung. Unsere Reaktion auf ein Foto war erst mal »Wow«. Da das Parkhaus am Hauptbahnhof errichtet werden soll, werden auch Vorbeireisende staunen, was unsere Kleinstadt zu bieten hat. Es soll so ähnlich aussehen wie das "radhaus" in Heilbronn¹³.

Nach einer ausgiebigen Internetrecherche machte sich dann Ernüchterung breit. So kann z. B. nicht jedes Rad in diesem Parkhaus geparkt werden: Kinderräder, schwere Räder über 30 kg, Lastenräder, Räder mit einer Lenkerbreite über 76 cm und Anhänger können nicht geparkt werden. Ob Pedelecs aufgeladen werden können, bleibt fraglich. Mal heißt es »ja«, mal heißt es »nein«. Für diese Fälle plant die Stadt Eschweiler zusätzlich Einzelgaragen.

Eschweiler ist nicht die erste Stadt, die ein solches Parkhaus bauen möchte. Bereits im Jahr 2011 hat die Gemeinde Meckenbeuren

einen *Bike-Tower* eröffnet und 6 Jahre später wieder stillgelegt. Regelmäßige kleinere Störungen waren an der Tagesordnung. Der Wind zerstörte die mangelhafte Gebäudehülle, Schiebetüren machten Probleme, das Display wurde beschädigt. Fahrradfahrer*innen wollten den Tower nicht nutzen.

In Rutesheim wurde die vollautomatische Fahrradgarage wieder abgebaut. Sie wurde für ein Schulzentrum errichtet und den Schülerinnen kostenfrei zur Verfügung gestellt. Genutzt wurde sie nicht. Der Grund: Schülerinnen kommen auf den letzten Drücker in der Schule an. Das Abstellen in der Fahrradgarage kostet eine Minute Zeit pro Rad. Wenn 10 Schüler*innen gleichzeitig ankommen, braucht der oder die Zehnte 10 Minuten, um das Rad sicher abzustellen. Er oder sie kommt zu spät zum Unterricht.

Heilbronn hat im Jahr 2020 begonnen, das Radhaus zu errichten. Scheinbar hat das Parkhaus nur Vorteile: geringe Grundfläche, Platz für 122 Räder, benötigte Zeit pro Rad nur 18 Sekunden und ein sehr guter Diebstahlschutz. Eingeweiht wurde das »Radhaus« im Mai 2022. Regulärer Betrieb seit Mitte 2022. Es gab wohl diverse Kinderkrankheiten. Ein Dauerparkticket kostete 2022 90 €. Das Radhaus hat 1,1 Millionen Euro gekostet. Laut ADFC-Heilbronn war es bisher noch nie ausgelastet.

Die Stadt Düsseldorf wollte im Stadtteil Bilk einen Fahrradurm errichten. Das Projekt

¹³<https://www.heilbronn.de/umwelt-mobilitaet/mobilitaet/radverkehr/fahrradparkhaus.html>

konnte nicht realisiert werden, da der Hersteller zwischenzeitlich Insolvenz angemeldet.

Die Planung eines Fahrradparkhauses scheint schwierig zu sein. In der Hamburger Kellinghusenstraße wurde am Bahnhof ein Fahrradparkhaus mit Treppen errichtet. Kostenfaktor: 3 Millionen Euro. Genutzt wird es nicht.

Das Fahrradparkhaus hat es auch schon ins »Extra 3 Spezial« geschafft. Mehr dazu beim ADFC-Hamburg¹⁴.

Die Eschweiler Bürgermeisterin Nadine Leonhardt betont, dass das Fahrradhaus nur mit Subventionen gebaut werden kann. Unsere Ortsgruppe Eschweiler hatte dazu spontan zwei Fragen:

- 1. ob auch Fahrräder mit Satteltaschen geparkt werden können, und
- 2. wie lange die Wartezeiten im Fall eines technischen Defekts wären, bis eine Serviceperson eintrifft.

Beide Fragen blieben bis jetzt unbeantwortet.

In Stolberg bewegt sich was!

von Daniela Priester

Die Verkehrswende als an- und aufregendes Gesprächsthema zieht sich durch alle Parteizugehörigkeiten hindurch. Die einen möchten als Ergebnis mehr Menschen aufs Rad bringen, andere legen das Hauptgewicht auf eine Verbesserung des ÖPNV – und nicht zu vergessen sind auch die Menschen, die zu Fuß unterwegs sind. Wie geht das alles nun fair zusammen?

In Stolberg tut sich was; seit der Flut und der dadurch entstandenen Zerstörung der Stadt in weiten Teilen befindet sich Stolberg nun langsam und stetig im Wiederaufbau. Dabei soll vor allem eine weniger autolastige Infrastruktur in der Planung bevorzugt werden. Bei diesem gesamten Prozess gab und gibt es viel Beteiligung der Öffentlichkeit, es fanden zahlreiche Informationsabende statt, die beauftragte Firma »mobildenker« startete ei-

ne dreimonatige Online-Befragung zur Gestaltung der Mobilität und der Aufenthaltsqualität auf und entlang der Talachse, es gab einen Bürgerrat und eine Lenkungsgruppe unter Beteiligung aller Fraktionen und der ADFC-Vertreterin, in der auch das Ergebnis aller Befragungen mitgeteilt und ein Entwurf der Planung vorgestellt wurde.

Dieser Entwurf ergab sich aus dem eindeutigen Ergebnis aller Befragungen: Es gab ein klares Votum für mehr Fahrrad- und Fußverkehr und sehr viel weniger Kfz-Verkehr auf der Talachse sowie vor allem in der Innenstadt. Eine Fahrradstraße bekam die grüne Fraktion leider nicht durchgesetzt. Auch bleibt natürlich der Widerstand von Teilen der Fraktionen gegen die Planung nicht aus. Begonnen mit der Umsetzung wurde im Steinweg, dieser wird zur Fußgängerzone,

¹⁴<https://hamburg.adfc.de/artikel/fahrradparkhaus-kellinghusenstrasse-eroeffnet>

in der auch das Radfahren erlaubt sein wird. An der Planung der nächsten in die Umsetzung gehenden Straße, der Eisenbahnstraße, war der ADFC zur Unterstützung für die Grüne Fraktion an einem Ortstermin beteiligt. Das Ergebnis war die Forderung nach einem beidseitigen Radweg und nicht wie von der Stadt geplant ein Zweirichtungsradweg. Leider kam dieser Antrag nicht durch den Ausschuss.



Nachtigällchen, hier wird stadteinwärts ein Radweg gebaut; Beschreibung im Bericht

Weiterhin geht es in die konkrete Planung für den dringend erforderlichen Radwegeanschluss am Nachtigällchen, die Pläne liegen vor und der ADFC hat auch einen Blick darauf geworfen. Es gibt dort seit Jahren beständig gefährliche Situationen, da Radfahrende in Richtung Innenstadt sich in den fließenden Verkehr einordnen und wenig später die sehr befahrene Straße ohne Querungshilfe kreuzen müssen, um auf

den Radweg zu gelangen. Auch hier gab es seit Jahren die Forderung von Grünen und ADFC nach einem Umbau bzw. wenigstens eine Querungshilfe durch entsprechende Verkehrszeichen und Piktogramme auf der Straße zu installieren.

Die Schulen in Stolberg sind – in Zusammenarbeit mit der Verwaltung – zum Teil auch sehr aktiv in Sachen Förderung des Radverkehrs für den Schulweg. 2020 ging der Titel »Fahrradfreundlichste Schule Deutschlands« an eine Stolberger Schule.

Was es zu all diesen Planungen und deren Umsetzung braucht, ist eine Verwaltung mit ausreichend Personal und sind die politischen Gremien, die ihre Zustimmung geben ... und natürlich der Druck der Basis.



Radweg-Ende stadtauswärts Richtung Nachtigällchen

■ Das Jahr im ADFC

von Ben Jansen

Es war bis in den Oktober hinein ein tolles Jahr für den ADFC mit vielfältigen Aktionen. Ich möchte euch hier einmal mitnehmen in einen kleinen Rückblick zu dem, was wir dieses Jahr alles gemacht haben.

Sofortradwege-Demo Theaterstraße, 27. Januar

Am 27. Januar begann so ziemlich die erste Aktion des Jahres. Wir haben gemeinsam mit dem Radentscheid an der Theaterstraße für Sofortradwege demonstriert. Dafür haben wir zwischen der Kreuzung Bahnhofstraße und der Kreuzung an der Normaluhr Pylonen auf der rechten Autospur aufgestellt, um einen baulichen Schutz darzustellen. Die Aktion schlug an – zwischenzeitlich waren über 150 Menschen dem Aufruf gelungen, um mit uns zu demonstrieren.

Die Idee der Sofortradwege entsprang aus der Unzufriedenheit mit der Umsetzungsgeschwindigkeit des Radentscheids. Sofortradwege sollen eine schnellere Lösung gegenüber den normalerweise langwierigen Planungsprozessen darstellen. Wir berichteten bereits in der LuPu 01/23 darüber.

Klimastreik Aachen, 3. März

Anfang März 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 im Fokus. Der Wechsel vom

Pkw zum Umweltverbund bestehend aus zu Fuß gehen, Rad fahren und dem ÖPNV kann nur gelingen, wenn die passende Infrastruktur flächendeckend ausgebaut wird.

Tourenleiter*innenausbildung, 10.–12. März

Vom 10.–12. 3. 23 wurden weitere Tourenleiter*innen für den ADFC Aachen/Düren ausgebildet. Der ADFC stellt hohe Qualitätsansprüche an die Tourenleitungen, denn sie tragen die Verantwortung für die Sicherheit und repräsentieren den Verband.

Die Ausbildung umfasst 32 Unterrichtsstunden sowie einen Erste-Hilfe-Kurs. Wir haben gelernt, uns auf Familiengruppen, Seniorengruppen sowie Alltagsradler*innen einzustellen, aber auch auf Nörgler und Radfahrer*innen, die sich bei einer Einkehr ein Bier zu viel bestellt haben. Die Strecke sollte bei der Tourenplanung einmal abgefahren werden und bei Bedarf kurz vor der Tour erneut überprüft werden, denn Wege können gesperrt sein oder es wurde eine Baustelle eingerichtet. Wie verhält sich eine Tourenleitung bei Unfall, plötzlicher Erkrankung? Die 32 Stunden waren gut gefüllt.

Verkehrsministerkonferenz, 22. & 23. März

Hierzu fanden direkt zwei Demos statt. Eine Fahrraddemo um die Monheimsallee, welche von uns organisiert wurde und eine gemeinsame Demo eines großen Bündnisses mit Uni.Urban.Mobil. in der Federführung. Warum das Ganze? Der ADFC Aachen/Düren warb gemeinsam mit dem ADFC NRW für eine Reform des Straßenverkehrsrechts, damit alle Verkehrsteilnehmer*innen zukünftig gerecht und gleichbehandelt werden können.

Bei der Fahrraddemo nahmen ca. 200 Menschen teil, zu der Demo des Bündnisses kamen ca. 400 Menschen.



Demo zur Verkehrsministerkonferenz

3. Regionale Mobilitätskonferenz, 21. April

Die dritte regionale Mobilitätskonferenz fand im KuBiZ in Alsdorf statt. Als Sondergast war dieses Mal der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Oliver Krischer zu Gast und drückte während seiner Rede Zustimmung zur Mobilitätswende aus.

Im Anschluss unterschrieben die Oberbürgermeisterin von Aachen und die Bürgermeister*innen der Kommunen Baesweiler, Herzogenrath, Roetgen, Stolberg, Alsdorf,

Eschweiler, Monschau, Simmerath und Würselen, ein Vertreter der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG, ein Vertreter des Aachener Verkehrsverbundes sowie Städtereionsrat Dr. Tim Grüttemeier das Memorandum zur regionalen Mobilitätswende, kurz NEMORA. Erste Ergebnisse sollen voraussichtlich im nächsten Jahr präsentiert werden.

Landesversammlung NRW in Gelsenkirchen, 22. April

Am 22. April tagte die Landesversammlung des ADFC NRW in Gelsenkirchen. Aus Aachen waren wir mit vier Mitgliedern vertreten: Anna Limbach, Mitglied im Landesvorstand, Benedikt Haumer und Luc Hammers, die beiden durch unsere Mitgliederversammlung gewählten Delegierten zur Landesversammlung, und ich (Ben Jansen) als Gast.

Es wurde unter anderem ein neuer Landesvorstand gewählt. Die 73 Delegierten aus ganz Nordrhein-Westfalen wählten Rebecca Heinz aus Bonn und Axel Fell aus Kerpen zu den neuen Landesvorsitzenden des ADFC NRW. Anna Limbach aus unserem Kreisverband ist neue stellvertretende Landesvorsitzende und Schatzmeisterin.

Mitgliederversammlung, 3. Mai

Die jährliche Mitgliederversammlung des ADFC Aachen/Düren fand wie üblich in der Aula des Welthauses in Aachen statt. Als neue Vorsitzende wurden Angelika Weber und Ben Jansen gewählt. Angelika hatte diesen Posten vorher schon inne, Ben ist neu

im Vorstand. Michael Haßler bleibt unser Schatzmeister. Karin Offermann und Luc Hamers wurden als Beisitzer*innen erneut gewählt; Peter Geilhof und Philipp Hachenberg wurden als neue Beisitzer gewählt. Für die Vertretung des Vereins bei der Landesversammlung 2024 wurden Ben Jansen und Luc Hamers gewählt, als Stellvertreter*innen Angelika Weber, Monika Volkmer und Marvin Krings.



Der neugewählte Vorstand des ADFC Aachen/Düren

Aachener Fahrradtag, 6. Mai

Der Aachener Fahrradtag fand traditionell an einem Samstag statt. An diesem Aktionstag war auch der ADFC Aachen/Düren wieder mit einem Infostand vertreten. Dieses Mal haben wir den Infostand gemeinsam mit dem VCD und dem Radentscheid Aachen ausgerichtet. Diese Kombination hat sich sehr bewährt, u. a. weil wir so eine große Bandbreite an Aktiven und Themen abdecken konnten.

Zusätzliche Attraktion an unserem Infostand war der Einsatz der Forschungsgruppe »Abstand und subjektive Sicherheit auf dem Rad« vom GDI der RWTH. Hier erhielten die Studienteilnehmer*innen ihre OpenBikeSensoren zur automatischen Erfassung

des seitlichen Abstands zu überholenden Autos ausgehändigt.

1. Kidical Mass Würselen, 6. Mai

Organisiert von der Ortsgruppe Nordkreis fand die erste Kidical Mass Demo in Würselen statt. Wir hatten alle Fahrradbegeisterten, Jung und Alt, eingeladen, mit uns gemeinsam mit einer Fahrrad-Demo durch die Stadt für bessere Radverkehrsanlagen zu demonstrieren.

So waren wir 80 Teilnehmende, von denen etwa 30 Kinder von klein bis nicht mehr ganz so klein mitfahren. Auch Roger Nießen, Bürgermeister der Stadt Würselen, war anfangs anwesend hat uns in einer kurzen Ansprache seine Unterstützung für sichere Radwege zugesagt. Er konnte wegen anderer Verpflichtungen leider nicht mitfahren, hätte das aber gerne getan.

Nach den Ansprachen sind wir die etwa 6 km lange Tour durch die Stadt gefahren und haben dabei einige für den Radverkehr kritische Stellen befahren.



Kidical Mass in der Würselener Kleikstraße

Nach der Fahrt konnten die Kinder (und auch einige Erwachsene) ihr Können auf einem Fahrrad-Geschicklichkeitsparcours zeigen. Insgesamt hatten alle ihren Spaß, Kinder, Erwachsene und Organisator*innen. Wir hoffen, dass wir damit bei der Stadt

einen Veränderungsprozess in Gang setzen konnten, damit auch in Würselen endlich mehr für den Radverkehr gemacht wird.

ADFC Sternfahrt NRW in Düsseldorf, 7. Mai

Die ADFC-NRW-Sternfahrt findet traditionell jährlich Anfang Mai in Düsseldorf statt. Aus ganz NRW strömten dafür insgesamt 3 000 Radler*innen in die Landeshauptstadt, um für das Motto »1,5° nur mit uns« zu demonstrieren.

Aus unserem Verbandsgebiet haben sich 7 Menschen, darunter unsere Vorsitzenden Ben Jansen und Angelika Weber, zusammengeschlossen, um gemeinsam nach Düsseldorf zu fahren. Die Zugfahrt ging nur nach Köln, da es für den weiteren Streckenverlauf zusammen mit dem ADFC Köln und ADFC Bonn/Rhein Sieg per Rad über Dormagen und Neuss in die Landeshauptstadt von NRW ging.

3Rides Festival Aachen Soers, 12.–14. Mai



Unser Stand auf dem 3Rides Festival

Auf dem CHIO-Gelände in Aachen hat am zweiten Maiwochenende zum zweiten Mal das 3Rides-Festival stattgefunden, welches sich vor allem an Fans von Rennrädern und Gravel-Bikes richtet. Wir waren mit einem Infostand vertreten und haben in Kooperation mit dem Festival Radtouren im Aachener Umland veranstaltet.

Ride of Silence Aachen, 17. Mai

Jedes Jahr am 3. Mittwoch im Mai wird weltweit mit dem *Ride of Silence* an die getöteten Radfahrenden im Straßenverkehr erinnert. Dieses Mal trafen wir uns auf einer Runde durch die Aachener Soers. Wir hoffen, dass wir im folgenden Jahr die gleiche Route noch einmal fahren können und dass es bis dahin kein weiteres Todesopfer in Aachen zu beklagen gibt.



Ride of Silence auf der Krefelder Straße

Sternfahrt Köln, 18. Juni

(Marvin Krings) Wie bereits 2022 veranstalteten wir auch in diesem Jahr eine Zubringertour zur Kölner Sternfahrt. Diese fand am 18. Juni bereits zum 16. Mal statt.

Los ging die Fahrt an jenem Sonntagmorgen bereits um 6.30 Uhr am Aachener Rehmplatz. Das Interesse bei einer so weiten Fahrt

zu so früher Stunde war erwartungsgemäß begrenzt; ich war sogar überrascht, dass wir immerhin drei Teilnehmer (in diesem Fall leider tatsächlich nur Männer) ab Aachen hatten. Schon in Eschweiler stießen jedoch zwei Damen zu uns, so dass wir bis Düren zu fünf unterwegs waren.

Ab Düren kümmerten sich dann unsere Freund*innen von Pro Rad und der Ortsgruppe Düren um die weitere Tourenleitung der nun deutlich größeren Gruppe. Diese führte an der Bahnstrecke entlang nach Horrem. Ab dort übernahm der ADFC Rhein-Erft in Person des Kreis- und Landesvorsitzenden Axel Fell. Wir fuhrten als geschlossener Verband über Königsdorf (wobei wir einen für den Bau einer Autobahnauffahrt jahrelang gesperrten Radweg bewundern konnten) nach Köln-Weiden.

Dabei waren wir so zahlreich, dass rückblickend betrachtet wohl eine polizeiliche Begleitung auf diesem Stück ratsam gewesen wäre. Diese hatten wir aber tatsächlich erst ab dem S-Bahnhof Weiden West, einem der offiziellen Startpunkte der Demonstration. Von dort ging es zum Treffpunkt aller Zacken des Sterns, dem Aachener Weiher.

Die Abschlusskundgebung führte vom Aachener Weiher über die Richard-Wagner-Straße, die Ringe, die Nord-Süd-Fahrt und die Deutzer Brücke. An deren rechtsrheinischen Seite endete sie leider bereits, für meinen Geschmack viel zu früh.

Insgesamt waren die Sternfahrt und insbesondere die Abschlusskundgebung deutlich schwächer besucht, als wir uns das gewünscht hätten, und auch schwächer als

2022. Wir hoffen auf rege Beteiligung im kommenden Jahr!

100. Critical Mass Aachen, 30. Juni

Bereits zum hundertsten Mal trafen sich schier zufällig knapp 150 Radfahrende zur gemeinsamen Runde durch die Kaiserstadt.

ADFC-Kongress in Berlin, 16. und 17. September

Der ADFC rief zum Kongress nach Berlin auf – zur Weiterbildung und Vernetzung unter ADFC-Aktiven aus ganz Deutschland. Zwei Tage lang sollte es rund ums Fahrrad gehen – wer wollte, konnte auch noch bei der ADFC-Kreisfahrt teilnehmen. Workshops gab es für alle Geschmäcker und Arten der aktiven Beteiligung im ADFC. Sei es Verkehrspolitik, Tourenleitung oder Umweltverträglichkeit des Radverkehrs – für jede*n war etwas dabei.

3. Kidical Mass Aachen, 23. September

»Straßen für alle!« – In Aachen hatten rund 250 Eltern, Kinder und weitere Menschen einen Heidenspaß, die »großen« Straßen, die sonst nur dem motorisierten Verkehr vorbehalten sind, zu erobern. Zum Beispiel den »riesigen« Kreisverkehr Europaplatz. Gemeinsam ging es bei einer 6 km langen Runde mit vielen Kindern und Klingeln durch die Stadt. Die Laune und die Resonanz waren absolute Spitze.

Wir wurden gefragt: Wann macht ihr das nochmal?

Die nächste Aktionswoche findet vom 29.4.-5.5. statt. Wir möchten die Aktion 2024 gerne wiederholen, jedoch fehlen uns noch Menschen, die uns bei der Organisation unterstützen. Wenn ihr uns in Aachen bei der Aktion unterstützen möchtet, schickt gerne eine Mail an: kidicalmass@adfc-ac.de



Kidical Mass vor dem Bushof in Aachen

6. Radnacht Aachen, 23. September

Nach langer Vorarbeit war es am Abend des 23. September so weit. Die Radnacht Aachen setzte sich mit zwischenzeitlich 350 Teilnehmer*innen in Bewegung. Ein kleiner Rekord, denn so viele waren es noch nie. Auf einer Runde von rund 20 km ging es kreuz und quer durch ganz Aachen. Alles im Zeichen der ADFC-Radvolution. Die Sticker aus der letzten Radwelt haben auch schon Verwendung gefunden!

Wir hatten das Soundkollektiv RiseUp-HiFi dabei, um unsere Demo mit Musik zu versorgen. Natürlich auf Lastenrädern, die uns MadameCargo freundlicherweise zur Verfügung gestellt hatte. Natürlich gab es einige

Schwachstellen – darunter auch, dass entsprechend nur ein sehr kleiner Teil der Demo die Musik hören konnte. Fürs nächste Jahr wollen wir das aufarbeiten und besser machen. Das können wir aber nur mit **eurer Hilfe**. Wenn ihr uns bei der Planung der nächsten Radnacht unterstützen wollt, meldet euch unter mitmachen@adfc-ac.de mit dem Stichwort »Radnacht 2024«.



Vorbereitungen bei der Radnacht: unsere mobile Audioanlage

Solltet ihr keine Zeit zur Verfügung stellen können, freuen wir uns sehr über eine Spende, damit wir das radpolitische Highlight eines jeden Jahres stetig verbessern können. Apropos: Einen Termin haben wir auch schon dafür: 21. September 2024. Blockt ihn euch im Kalender, weitere Informationen als das Datum können wir euch aber noch nicht nennen.

Einen ausführlichen Bericht über diese Demo könnt ihr in unserer nächsten Luftpumpe lesen.

1. Kidical Mass Eschweiler, 24. September

(Angelika Weber) 45 Teilnehmende, darunter zahlreiche Kinder, nahmen an der 1. Kidi-

cal Mass in Eschweiler teil. Die Kidical Mass ist eine weltweite Veranstaltung die im Jahr 2017 erstmals auch in Deutschland stattfand. Hierbei fahren Kinder durch die Stadt und zeigen, dass sie ebenfalls Teil des Verkehrsgeschehens sind. Auch Kinder brauchen ihren Platz im öffentlichen Raum, damit sie sich sicher und frei bewegen können.



Kidical Mass auf der Indestraße in Eschweiler

Zunächst gab es eine kurze Ansprache auf den Treppen des Talbahnhofes. Dabei wurde den Kindern erklärt, dass Menschen irgendwann anfangen Häuser zu bauen. Zunächst nebeneinander und dann gegenüber. Der dadurch entstandene Raum wurde Straße oder Weg oder Gasse genannt. Diesen Raum durften alle Menschen benutzen, egal ob sie ein Pferd mit sich führten oder in einer Kutsche saßen oder einen Freund oder eine Freundin im Haus gegenüber besuchen wollten. Die Straße war öffentlich, gehörte allen Menschen. Heute werden Straßen fast ausschließlich von Autos benutzt. Entweder stehen sie am Straßenrand, das wird Parken genannt, oder sie fahren auf der Fahrbahn. Für andere ohne Auto bleibt kein Platz. Kinder können sich nicht mal einfach aufs Rad setzen, damit sie zum Sportplatz gelangen oder Spielkamerad*innen besuchen können. Die Gefahr eines Unfalls mit einem Kraftfahrzeug ist zu hoch. Das soll und muss sich

ändern.

Nach dieser Ansprache startete die Kidical Mass. Das Polizeiauto fuhr in die Rosenallee und wir alle fuhren hinterher. Zuerst die Kinder mit Laufrädern – sie gaben die Geschwindigkeit vor – und dann alle anderen. Über Marienstraße, Uferstraße, links in die Bergratherstraße, dann auf die Indestraße und in die Fontanestraße. Hier gab es erst mal eine Pause. Neue Kraft wurde mit Getränken und Snacks getankt, dann ging es weiter in die Eichendorffstraße. Die Kidical Mass wurde jetzt über die geplanten Fahrradstraßen geführt. Dazu gehören Eichendorffstraße und Peter-Paul-Straße. Die Jülicher Straße wurde für uns kurzfristig gesperrt, damit wir sicher in die Liebfrauenstraße, ebenso geplante Fahrradstraße, gelangen konnten. Bald erreichten wir die Bergwertung. Von nun an ging es bergab in Richtung Dreieckstraße, wo wir erneut Kraft schöpften für die letzten Meter über die Indestraße zum Markt; hier löste sich der Demonstrationzug auf. Zuvor gab es noch ein lautes Danke an die Polizei, die wir mit Klingelkonzert verabschiedeten. Auf dem Marktplatz konnten die Kinder noch laufen und rutschen. Von Müdigkeit keine Spur.

So manches Fahrrad war mit Krepppapier hübsch geschmückt und so manches Kind trug ein Kostüm. Es war ein schöner Anblick und die Spaziergänger*innen blieben stehen, lachten und winkten den Kindern zu. Warum kann dies nicht immer so sein?

Die Kidical Mass wurde bewusst auf einen Sonntag datiert. An Sonntagen gibt es in Eschweiler wenig motorisierten Verkehr.

Eschweiler zeigte sich von seiner ruhigen Seite. In den zwei Wochen zuvor wurde mit Flyern und Plakaten in Kindergärten und Grundschulen informiert. Es gab auch einen schönen Artikel in der Eschweiler Zeitung, durch den die Kinder der Stadt eingeladen waren.

Hat Spaß gemacht die 1. Kidical Mass in Eschweiler. Im nächsten Jahr wird es zu den Aktionstagen im Mai oder September die 2. Kidical Mass in Eschweiler geben. So lange, bis sich Kinder sicher im Straßenverkehr fühlen können. Ein Film zu dieser Kidical Mass findet ihr auf unserem Youtube-Kanal: <https://youtu.be/kt06C1qfMrA>.

1. Jahreskonferenz Rheinisches Radverkehrsrevier in Alsdorf, 26. September

Das Rheinische Revier ist ein Ort voller Potenzial. Da aber die Kohle als ehemaliger Wirtschaftsgarant bald nicht mehr taugt, fehlen der Region die Einnahmen. Um auch in den Themen der Mobilität einen zukünftigen wirtschaftlichen Aufschwung mitzutragen, wurde ein umfangreiches Netz von Radschnellwegen und Radvorrangrouten erstellt.

<https://www.radverkehrsrevier.de/>

Klausurtagung ADFC Aachen/Düren, 28. und 29. Oktober

(Peter Gözl) Ende Oktober trafen sich ADFC-Aktive aus der Städteregion Aachen in der Jugendherberge in Gemünd, um die Arbeit des Vorjahrs zu reflektieren und Pläne für das kommende Jahr zu schmieden.

Schon die Anreise war radfahrgemäß: Die ganz »Harten« fuhren die gesamte Strecke mit dem Rad, eine andere Gruppe nutzte den Fahrradbus der ASEAG bis Konzen und fuhr die restlichen 30 km mit dem Rad. Eine schöne Tour, trotz etwas schmutzigem Wetter mit Regen.



Auf dem Weg von Konzen nach Gemünd, hier an der Staumauer in Rurberg

Nach dem Mittagessen begann man mit einem Rückblick auf das vergangene Jahr. Was hatte man sich auf der letzten Klausur vorgenommen, was davon erreicht und was nicht?

Erfreulicherweise waren dieses Mal auch mehrere Tourenleiter*innen dabei, so dass dieser Bereich der Arbeit in die Reflexion einbezogen werden konnte. Sicher auch ein Ergebnis der Tourenleiter*innenschulung zu Anfang des Jahres, die für »Nachschub« gesorgt hatte.

Es gab im letzten Jahr einige verkehrspolitische Erfolge, auch wenn die Förderung des Radverkehrs in Aachen nur mühsam voranschreitet. Die Mitwirkung des ADFC ist dabei ungeheuer wichtig, um die vorhandene Fachkompetenz in die Arbeit der städtischen Verwaltung einzubringen.

Weitere Themen waren die Arbeit in der Geschäftsstelle, Codierungs- und verkehrspolitische Aktionen wie z. B. Critical und Kidical

Mass und natürlich die Touren. Auch die Arbeit in den einzelnen Ortsgruppen wurde diskutiert und wie man diese noch verbessern kann.



Die etwa 20 Teilnehmenden bei der Arbeit

Die Jugendherberge in Gemünd, die nach einem Hochwasserschaden saniert worden ist, erwies sich als für uns geeignete Umgebung, um sich einmal in Ruhe über grundsätzliche Themen auszutauschen, die im Vereinssalltag oft zu kurz kommen. Schöne Zimmer und ansprechende Verpflegung halfen, sich fast wie im Urlaub zu fühlen. Dabei war das Programm des Wochenendes durchaus

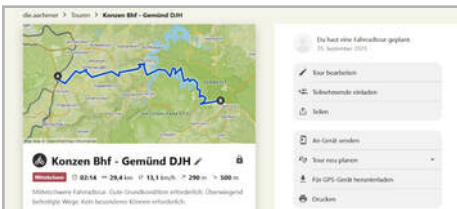
eng getaktet. Durch die gründliche Vorbereitung des Planungsteams und eine straffe Moderation konnten viele zentrale Bereiche der ADFC-Arbeit besprochen und Ideen für eine weitere Fortentwicklung gefunden werden.

Im Bereich Radverkehrsplanung soll 2024 das Thema Fahrradstraßen offensiv angegangen und ein verbesserter Standard gegenüber der Verwaltung vertreten werden. Die Codierungen sollen personell verstärkt und weitergeführt werden. Der Beteiligung an Fahrradaktionen der Stadt und des Bundes-ADFC wird weiterhin ein großer Stellenwert zugemessen.

Es bleibt eine vorrangige Aufgabe, weitere Mitglieder für den ADFC zu werben und sie als Aktive in die Lobbyarbeit für das Radfahren einzubeziehen. Die konstruktive und offene Gesprächsatmosphäre bei der Klausur bot dafür eine gute Voraussetzung.

Workshop Fahrradnavigation

von Peter Geilhof



Wir bieten im Februar 2024 einen Einsteiger-Workshop zum Thema »Wie plane ich meine

Radtour« für alle unsere Mitglieder an. Themen sind u. a. GPS, Komoot und Naviki, die alle für Einsteiger*innen geeignet sind. Der Workshop wird an einem Samstagnachmittag stattfinden. Bitte meldet euch bei Interesse bei unserer Geschäftsstelle (info@adfc-ac.de, Telefon: +49 (0)241 / 889 14 63 [AB]). Bei genügend Nachfrage werdet ihr per E-Mail benachrichtigt.

Der ADFC Aachen/Düren bei



Youtube

youtube.com/ADFCAachen

Kontakte zum ADFC Aachen/Düren

ADFC Aachen/Düren e.V.

An der Schanz 1 (Welthaus, 2. OG)

52064 Aachen

aachen.adfc.de info@adfc-ac.de

Geschäftsstelle Öffnungszeiten:

Mo: 17–19 Uhr, Do: 10–12 Uhr

Tel: (mit AB) 02 41 / 889 14 63

Vorstand

Vorsitzende

Ben Jansen ben.jansen@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

Peter Geilhof peter.geilhof@adfc-ac.de

Philipp Hachenberg philipp.hachenberg@adfc-ac.de

Luc Hamers luc.hamers@adfc-ac.de

Karin Offermann 02 41 / 629 05
karin.offermann@adfc-ac.de

Ortsgruppensprecher*innen

Düren

Jens Veith 024 22 / 959 96 50
jens.veith@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 Grützmacher 02 41 / 432-6844
Herr Havertz 02 41 / 432-6818
strassenverkehrsbehoerde@mail.aachen.de

Radverkehrsplanung

verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Fahrrad in Aachen

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

Falschparker

online stadtpate.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

Änderungen bitten wir uns via redaktion@adfc-ac.de mitzuteilen, vielen Dank.

Der ADFC Aachen/Düren bei



@adfc-ac.de

Jetzt Mitglied beim ADFC werden:

.....

Name, Vorname Geburtsjahr

.....

Straße, Hausnummer

.....

PLZ, Ort

.....

E-Mail

.....

Telefon (freiwillig) Beruf (freiwillig)

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

Einzelmitglied (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (66 €) 22-26 Jahre (33 €)

Jugendmitglied 7-21 Jahre (16 €)
 Ich bin minderjährig. Mein/e Erziehungsberechtigte*r ist mit meinem ADFC-Beitritt einverstanden.

.....

Name des/der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (78 €) 18-26 Jahre (33 €)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Weitere Mitglieder und deren Mailadressen können unter www.adfc.de/mitgliedschaft nachgemeldet werden.

Name, Vorname	E-Mail	Geburtsjahr
Name, Vorname	E-Mail	Geburtsjahr
Name, Vorname	E-Mail	Geburtsjahr

Zusätzliche jährliche Spende: €

Ich erteile dem ADFC ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf:
 Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847
 Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

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

.....

Kontoinhaber*in

D: E

IBAN

.....

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen) Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Zahlung per Rechnung. Datum, Unterschrift

(bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des/der Erziehungsberechtigten)

Für Alltag und Abenteuer:

Das Lastenrad ist dein treuer Begleiter!



Bereit für dein

Lastenrad? - Komm vorbei!

Madame
cargo



Paulusstraße 13-15, 52064 Aachen



kontakt@madamecargo.de