

LUFTPUMPE



Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung

1. Ausgabe 2024

Schwerpunkt

Alles über den
Radschnellweg RS4

ADFC-Radtourenprogramm 2024

Plusminus Güte und
schlechte Fahrradinfrastruktur

Aus dem Verein
Zum ADFC Aachen/Düren

Radverkehrsplanung
Aktueller Stand und Projekte

Inhalt

Titelthema Radschnellweg RS4

- 4 Was ist ein Radschnellweg?
- 10 Radschnellweg Euregio: Aktueller Stand
- 17 Alternative Routenführung für den RS4?

Radverkehrsplanung

- 22 Fortschritte am Vennbahnweg
- 25 Straßenseite wechsel dich
- 26 Protected Bike Lanes Breslauer Straße
- 28 Jakobstraße fertig
- 31 Verkehrspolitische Arbeit Aachen
- 34 PlusMinus
- 43 Ordnungswidrigkeiten 2023

Rad fahren

- 50 Preisverleihung Stadtradeln 2023

56 Kroatische Inseln erleben

58 Tour Pferdelandpark

Aus dem Verein

- 47 Unter Gleichgesinnten arbeiten?
- 48 Bericht von der Mitgliederversammlung
- 48 Bericht von der Landesversammlung
- 50 Abstandssensoren ausleihen
- 52 Kidical Mass in Alsdorf
- 54 Kidical Mass Aachen

Service

- 60 Kontakte zum ADFC
- 61 Andere Kontakte
- 63 Radtouren

Impressum

Luftpumpe

Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung, 42. 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:

Luc Hamers, Ben Jansen, Torsten Krüger

Bildrechte:

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

Anfragen zu Anzeigen:

info@adfc-ac.de

Kontakt zur Redaktion:

redaktion@adfc-ac.de

Druck:

Auflage: 2 000
DCM Druck Center Meckenheim GmbH

Spendenkonto:

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

Das Titelbild zeigt die Kreuzung Templergraben und Wüllnerstraße. Hier am Super-C neben dem RWTH-Hauptgebäude wird der Radschnellweg Euregio (RS4) beginnen und bis nach Herzogenrath und Kerkrade führen.

Vorwort

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

2024 ist jetzt schon ein tolles Jahr. Wir haben in unserem Kreisverband bereits die ersten klaren Verbesserungen für den Radverkehr feiern können, über welche wir hier auch berichten. Und wir freuen uns auf das, was dieses Jahr alles noch kommt.

Selbstverständlich setzen wir uns dafür ein, wenn etwas mal nicht ganz so gut werden soll bzw. geworden ist. Je mehr Mitglieder wir dabei vertreten, desto mehr Gewicht hat dabei unsere Stimme, wenn wir uns für Verbesserungen einsetzen.

Allerdings sind Verbesserungen an der Infrastruktur immer ein Marathonlauf, d.h. es kann nicht alles sofort geschehen und dauert einfach lange. Dafür brauchen wir und auch ihr viel Geduld. Doch die ist es wert, wenn man zu einem späteren Zeitpunkt auch eine deutliche Verbesserung sehen kann.

Kommen wir zum Titelthema dieser Luftpumpe: dem Radschnellweg Euregio (kurz RS4). Zunächst erklären wir, was ein Radschnellweg ist und welche Rolle er spielt. Zudem blicken wir nach der im Winter erfolgten Öffentlichkeitsbeteiligung ebenfalls auf den aktuellen Stand. Und wir greifen satirisch die Forderungen der Gegner*innen der sowohl von den Planer*innen als auch von uns bevorzugten Linienführung auf.

Ebenfalls gehen wir auf die Verbesserungen auf dem Vennbahnweg, Breslauer Straße und Jakobstraße ein. Genauso berichten wir über unsere verkehrspolitische Arbeit in den letzten Monaten.

Zudem berichten wir über kuriose Baustellenführungen in Eschweiler, haben wieder einen Block mit unserem Klassiker Plus-Minus und haben die Zahlen der Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr der Stadt Aachen ausgewertet.

Aus dem Verein heraus berichtet unsere Vorsitzende Angelika, wie sie hier aktiv wurde, zudem berichten wir über unsere Mitgliederversammlung, so wie die ADFC NRW-Landesversammlung. Ebenfalls könnt ihr euch ab jetzt den OpenBikeSensor bei uns ausleihen oder auch beim Stadtradeln mitmachen.

Ganz wichtig sind natürlich die Berichte über die Kidical Masses in Alsdorf und Aachen und die Radtourenberichte.

Wir haben in dieser Luftpumpe ein neues Design ausprobiert – leicht orientiert an der Radwelt des ADFC-Bundesverbands. Und wir haben eine neue Schriftart in der Luftpumpe selbst verwendet. Wir hoffen, dass es euch gefällt. Gebt uns gerne Rückmeldungen dazu.

Zudem zeigen wir wie gewohnt in der ersten Ausgabe des Jahres immer das Radtourenprogramm für das restliche Jahr – dieses Mal allerdings in leicht kompakterer Version.

Ich wünsche euch einen tollen Fahrradsommer mit schönen Touren und hoffe, dass ihr von der immer besser werdenden Radinfrastruktur profitieren könnt. Zudem wünsche ich noch viel Spaß beim Lesen!

Ben Jansen

Was ist ein Radschnellweg? von Luc Hamers



Beispiel wie ein Radschnellweg umgesetzt werden soll, hier »Eigenständig geführte Radschnellverbindung im Zweirichtungsverkehr« (Quelle: Radschnellverbindungen in NRW, Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb)

Die Idee eines Radschnellwegs wurde in 2012 zum ersten Mal konkret, nämlich als dieser in NRW als eigener Baustein in den »Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität« aufgenommen wurde. Damit hat das Land NRW für Deutschland eine Vorreiterrolle eingenommen. Natürlich mussten daraufhin zuerst einmal die gesetzlichen, fachlichen und technischen Rahmenbedingungen einschließlich der Förderrichtlinien entwickelt und festgelegt werden. Ein wichtiger Meilenstein war die Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW in 2016, als die sogenannten Radschnellverbindungen gesetzlich den Landesstraßen gleichgestellt wurden. Damit wurde das Land NRW Baulastträger für Radschnellwege und trägt die Finanzierung für seine Wege. Eine Ausnahme gilt hier für die Radschnellwege in

Ortsdurchfahrten in Städten mit mehr als 80 000 Einwohnerinnen – dies ist bei uns nur in Aachen der Fall.

Auf der Seite [radschnellwege.nrw](https://www.radschnellwege.nrw) findet ihr unter ☰ → Fachinfo → Downloads sehr detaillierte Beschreibungen, wie ein Radschnellweg auszusehen hat. Hier gibt es u. a. einen Flyer, der die wichtigsten Elemente grob erklärt¹. Hier findet ihr auch den in 2019 fertiggestellten, sehr detaillierten Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW², der die Kriterien verbindlich vorgibt. Diese gingen als Blaupause in die in 2021 herausgegebenen »Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten« (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (kurz FGSV) ein, bei dem es sich um ein bundesweites Regelwerk handelt.

1 https://www.radschnellwege.nrw/fileadmin/user_upload/downloads/AGF-0671_Infoflyer_Radschnellwege_Wickelfalz_2022_RZ.pdf

2 https://www.radschnellwege.nrw/fileadmin/user_upload/downloads/Leitfaden/Aenderungsdienst02-2020-11/Leitfaden_RSW_vollstaendig_Nov2020_ohneCD.pdf

Im folgenden Text versuchen wir mal, die wichtigsten Eigenschaften von Radschnellwegen aus dem Leitfaden zusammenzufassen.

Der Ansatz eines Radschnellwegs ist, dass Radfahrende auch längere Strecken mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h sicher fahren können. Dafür soll der Radverkehr möglichst getrennt vom motorisierten Verkehr, aber auch vom Fußverkehr geführt werden. An Kreuzungen soll er Vorfahrt haben und er soll nur geringe Steigungen haben, damit das mit der hohen Durchschnittsgeschwindigkeit überhaupt klappen kann. Der Vergleich mit einer Autobahn ist hier durchaus zutreffend: Auch hier gibt es keine Kreuzungen, damit höhere Geschwindigkeiten erreicht werden können. Hier endet der Vergleich aber auch schon: Bei einem Radschnellweg entsteht kein Lärm, kein Dreck, er lässt sich zu Fuß überqueren, und tödliche Unfälle wegen erhöhter Geschwindigkeit sind auf einem Radschnellweg vermutlich eher unwahrscheinlich.

Schauen wir uns hier mal einige der Kriterien für Radschnellwege an.

Mindestbreite

Auf Radschnellwegen sollen Radfahrende sich gegenseitig sicher überholen können. Dafür ist eine Mindestbreite von 3 m vorgesehen, für einen Einrichtungsradschweg, zum Beispiel jeweils links und rechts von einer Kfz-Fahrbahn. Dabei ist es egal, ob der Radweg baulich getrennt oder als Radfahrstreifen markiert ist. Bei einem Zweirichtungsradschweg ist eine Breite von mindestens 4 m vorgesehen, also 2 m pro Richtung. Zusätzlich gibt es fast immer einen begleitenden Gehweg mit einer Mindestbreite von 2,5 m. Zum Vergleich: ein »normaler« gemeinsamer

Geh- und Radweg, der außerorts gebaut wird, muss den aktuellen Regelwerken entsprechend mindestens 2,5 m breit sein.

Getrennte Führung



Mit diesem Schild werden Radschnellwege angezeigt (VZ 350.1)

Ein wesentliches Merkmal von Radschnellwegen ist, dass die Verkehre voneinander getrennt sind, also Fußverkehr vom Radverkehr und Radverkehr vom motorisierten Verkehr. Je nach örtlicher Gegebenheit werden hier verschiedene bauliche Maßnahmen vorgesehen. So sollte ein Radschnellweg in der Stadt mit einer baulichen Trennung wie einem Bordstein von der Fahrbahn separiert werden. Zum Gehweg gibt es neben einer Linie einen taktilen Streifen, also eine zum Beispiel von Sehbehinderten spürbare Trennung.

Damit der Radschnellweg für alle gut erkennbar ist, gibt es nicht nur Schilder an den Einfahrten oder an Kreuzungen, sondern der Radweg ist auch links und rechts mit einer grünen Linie markiert.



Voller Energie in die Zukunft.

Mit dem Einsatz von heute.

Gemeinsam Energie in die Zukunft stecken und heute einen Beitrag für morgen leisten. Nachhaltigkeit ist für uns nicht nur ein Trend, sondern eine Herzensangelegenheit. Wir setzen uns für eine Welt ein, die für kommende Generationen lebenswert ist. Lassen Sie uns zusammen nachhaltig sein.

Mehr Informationen auf
www.sparkasse-aachen.de/umwelt

Weil's um mehr als Geld geht.



Sparkasse
Aachen

Vorfahrt an Kreuzungen

Generell soll der Radverkehr auf dem Radschnellweg an Kreuzungen Vorfahrt bekommen. Um dies bei Seitenstraßen zu verdeutlichen, kann der Radschnellweg zum Beispiel im Kreuzungsbereich noch mit roter Farbe markiert werden oder sogar mit Gehwegüberfahrten an den nachrangigen Ästen gebaut werden, sodass der Autoverkehr beim Queren richtig abbremsen muss. Für den Radverkehr etwas nachteiliger ist hingegen eine vollständige Aufpflasterung der Kreuzung. Damit wird der querende Verkehr über eine Rampe auf die Höhe des Radwegs gebracht, er muss also über einen Dremmel fahren. Das ist insofern ganz anders als heute an den meisten Stellen, wenn der Radverkehr bei einer Seitenstraße durch eine Senke fährt.

Es wird aber auch Kreuzungen geben, bei denen der Radschnellweg keine Vorfahrt gewährt bekommt, zum Beispiel wenn eine Landesstraße gequert werden muss. Eine mögliche Lösung wäre dann eine Querung auf einem anderen Niveau, also ein Tunnel unter der Straße oder eine Brücke darüber. Im Einzelnen muss dabei die Wirtschaftlichkeit bei der Planung beachtet werden. Es gelten dann die gleichen Bewertungsverfahren wie für Autostraßen.

Ist aber eine Kreuzung mit einer höher klassifizierten Straße auf gleicher Ebene unvermeidlich, also mit einer Straße, die gegenüber dem Radschnellweg Vorfahrt genießt, dann wird dem Radverkehr durch verschiedene Maßnahmen wie Schildern und Markierungen angezeigt, dass Anhalten eine gute Idee ist. Je nachdem, wie viel und welcher Verkehr

aus welcher Richtung kommt, kann auch eine Ampelanlage Sinn machen. Das muss bei jeder Kreuzung einzeln abgewogen werden. Anders als wir es bislang gewohnt sind, soll dabei der Radverkehr eine höhere Bedeutung bekommen, indem zum Beispiel die Ampelschaltung an die Verkehrsmengen aus allen Richtungen angepasst wird, egal ob Auto- oder Radverkehr. Ganz verrückt: Je nach Situation könnte es sogar so sein, dass der Radschnellweg grundsätzlich immer Grün hat, es sei denn, eine Induktionsschleife für den Autoverkehr erkennt ein Fahrzeug.

Steigungsarm

Ein toller Radweg hilft keinem, wenn er sehr steil ist. Das Problem wird zwar immer weniger relevant, weil immer mehr Räder mit einem Hilfsmotor ausgerüstet sind. Trotzdem kann und soll das nicht die Voraussetzung sein, um einen Radweg komfortabel nutzen zu können. In den Vorgaben für Radschnellwege ist daher vorgeschrieben, dass die Steigung im Optimalfall nicht höher als 3 % sein soll, aber definitiv nicht höher als 6 % sein darf. Das sind also 6 m Steigung auf einer Länge von 100 m. Um eine Idee zu bekommen, wie viel das ist, schauen wir uns mal zwei Anstiege auf der aktuellen Strecke von Aachen nach Herzogenrath an. In Laurensberg hat die Roermonder Straße zwischen Rathausstraße und Laurentiusstraße einen Anstieg von etwa 4 %, in Herzogenrath haben die Schütz-von-Rode-Aachener-Alte Straße im Mittel einen Anstieg von etwa 6 %, der Abschnitt ab der Wendelinusstraße bergauf sogar 7,5 %³. Damit ist auch gleich klar, dass die immer wieder in der Presse angesprochene Variante über die Neustraße vorbei am

³ Nachgemessen haben wir diese Werte über Google Maps

Eurode Business Center (kurz EBC) den Berg runter allein schon durch die Steigung die Anforderungen für einen Radschnellweg nicht erfüllt.

Beleuchtet

Auch wenn die Frontlampen von Fahrrädern immer besser werden, so trägt eine Beleuchtung des Radweges nicht nur zur objektiven Sicherheit bei. Sie gibt auch ein Gefühl von Sicherheit und reduziert damit eine mögliche Angst von Radfahrer bei Fahrten im Dunkeln. Dies ist also ein wichtiger Punkt dafür, dass der Radschnellweg auch abends gut angenommen wird, insbesondere auch in den dunkleren Wintermonaten.

Für Radschnellwege ist innerorts gefordert, dass diese beleuchtet sind. Außerorts soll eine Beleuchtung angestrebt werden, was wohl so viel heißt, dass der Radweg beleuchtet werden muss – es sei denn, es kann begründet werden, warum hier jetzt gerade nicht. Dabei müssen bei der Planung schon die Belange der Radfahrenden, der Anwohnenden, aber auch der Flora und Fauna berücksichtigt werden. Das von Naturschützern häufig genannte Argument, dass Straßenbeleuchtung für die Natur generell schlecht ist, ist heutzutage überholt. Technisch ist eine ganze Menge möglich, um die Belange der Verkehrssicherheit und die der Tiere in Einklang zu bringen.

Winterdienst

Ganz radikal hört sich für uns Radfahrende an, dass es einen Winterdienst auf Radschnellwegen geben soll. Und nicht irgendwie, irgendwann im Laufe der Woche nachdem es geschneit hat. Sondern nach den

gleichen Regeln wie auf Landesstraßen geregelt ist, also zum Beispiel zeitgleich mit dem Winterdienst für die großen Hauptstraßen zwischen den Städten. In den Anforderungen steht, dass der Radschnellweg zwischen 6 Uhr morgens und 22 Uhr abends befahrbar gehalten werden soll. So kann ein Radschnellweg auch im Winter einfach genutzt werden (ich weiß, klingt verrückt, nach den Erfahrungen der letzten Jahre!).

Förderung

Und wer bezahlt für einen Radschnellweg, also für Bau und Unterhalt? Ganz einfach: es ist eine Landesstraße, also wird er vom Land NRW bezahlt. Hier gibt es allerdings eine Ausnahme, die auch für »normale« Landesstraßen gilt: Führt diese durch einen Ort mit mehr als 80 000 Einwohnenden, also beim RS4 auf dem Gebiet der Stadt Aachen, dann ist diese für die Finanzierung zuständig. Bei der Finanzierung bekommt sie aber eine Förderung vom Land in Höhe von 80 % der Kosten. Da das Land also einen Großteil der Kosten trägt, kann es auch fordern, nach welchen Regeln ein Radschnellweg zu planen und zu bauen ist. Also muss der Leitfaden für Radschnellwege in NRW eingehalten werden. Und damit sind wir auch gleich bei dem Punkt, der von Kritikern häufig gegen die aktuelle Planung vom RS4 eingebracht wird: Selbstverständlich können die beteiligten Städte (Aachen und Herzogenrath) und einen Radweg über die Roermonder Straße und Schütz-von-Rode-Straße planen und bauen und dabei von den Leitlinien für Radschnellwege abweichen. Allerdings müssten sie dann den Radweg aus dem eigenen Budget bezahlen. Und damit wäre das gesamte Projekt sehr unrealistisch.

AUS LIEBE ZUM SPORT

INTERSPORT
DRUCKS

DEIN PARTNER FÜR DEINEN SPORT



Löffler
PREMIUM SPORTSWEAR

GORE
BIKE WEAR

uvex

OAKLEY

NAKAMURA

AACHEN · WÜRSELEN · ESCHWEILER



Aktueller Stand des Radschnellwegs Euregio (RS4)

von Ben Jansen und Luc Hamers



Anfang des Jahres haben Straßen.NRW und die Stadt Aachen, die für Planung, Bau und Wartung des Radschnellwegs Euregio (RS4) zuständig sind, den aktuellen Planungsstand veröffentlicht. Außerdem gab es einige von Straßen.NRW, den Städten Aachen und Herzogenrath und der Städteregion organisierte Veranstaltungen, um diesen Stand den Bürger*innen vorzustellen und mit ihnen zu diskutieren. Es gibt viele Informationen zu dem aktuellen Stand auf der Projektseite⁴. In diesem Artikel wollen wir einen Überblick über diesen Stand geben und besprechen einige aus unserer Sicht besondere, spannende oder problematische Stellen. Insgesamt haben wir uns im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sehr detailliert mit dieser Planung beschäftigt⁵ und sind insgesamt auch sehr zufrieden mit der Arbeit, die die Planer*innen bislang gemacht haben: wir unterstützen die Vorzugsvariante zu 100%. Allerdings finden wir es natürlich schade, dass es so lange gedauert hat, denn erste Abschnitte sollen erst 2027 begonnen werden.

Nach dem Abschluss des Linienfindungsverfahrens Ende 2025 und dem Feststehen der endgültigen Linie, können die Abschnitte aufgeteilt und einzeln geplant werden. Dadurch lässt sich laut Straßen.NRW möglichst schnell

die erste Befahrbarkeit des RS4 erreichen.

Vom Super-C zu den Studententürmen

Starten wird der Radschnellweg RS4 am SuperC am Grabenring, welcher zukünftig von der Stadt Aachen zum Radverteillerring ausgebaut werden soll. Der Beginn dazu soll bereits in diesem Sommer geschehen, da Templergraben und Karlsgraben zu Fahrradstraßen umgestaltet werden sollen.



Wüllnerstraße

Über die Wüllnerstraße – wo die Führungsförmung noch nicht feststeht – geht's erstmal bergauf, von dort geradeaus weiter über die Kreuzung am Audimax in die künftige Fahrradstraße »kleine« Turmstraße, die für den RS4 vom Durchgangs-Autoverkehr befreit werden muss.



»kleine« Turmstraße

4 <https://www.strassen.nrw.de/de/rs4-radschnellweg-euregio-projektueberblick.html>

5 <https://aachen.adfc.de/artikel/adfc-zum-radschnellweg-4-foeb>

Erste Verbesserungen für den Radverkehr sind bereits 2024 zu erwarten – dies ist aber nicht der Endzustand.

Anschließend wird die Roermonder Straße gequert. Von dort geht es über die Rütscher Straße als Fahrradstraße entlang bis zu den Studententürmen.



Rütscher Straße

Ob in der doch eher schmalen Rütscher Straße der Querschnitt geändert werden muss, wird sich im weiteren Verlauf der Planung noch herausstellen.

Über die Kohlscheider Straße nach Richterich



Bahndamm in Laurensberg

Ab den Studententürmen soll eine ca. 300 m lange Brücke die Kohlscheider Straße (L 232) und den Toledoring (L 260) überqueren. Danach landen wir auf einem ehemaligen Bahn-

damm, welcher in Laurensberg eine schnurgerade Verbindung schafft.

Einzig an der Schlossparkstraße, für dessen Bau der Bahndamm abgetragen wurde, muss eine Brücke gebaut werden, um die Lücke zu schließen.



Schlossparkstraße, hier wird zukünftig eine Brücke für den RS4 sein

Danach wird der RS4 kurz als Fahrradstraße vorfahrtsberechtigt in die Straße Tittardsfeld geführt, wo er weiterhin dem Verlauf des alten Bahndamms folgt und kurz danach wieder in eine eigenständige Führung überführt wird.



Übergang vom Bahndamm ins Tittardsfeld

Hierzu wird eine Stützmauer errichtet und an der Bahnstrecke die Roermonder Straße unterquert – die Brücke soll erneuert werden und somit auch ausreichend Platz für den Radschnellweg bieten.

Durch Richterich



Unter der Roermonder Straße führt der RSW rechts der Bahngleise

Hinter der Autobahnbrücke der A4 wird der Radschnellweg vom Bahndamm auf das Niveau der Roermonder Straße hochgeführt. Auf etwa halber Strecke zwischen A4 und Berensberger Straße wird der bestehende Radweg natürlich noch auf Radschnellweg-Standard verbreitert und als Zweirichtungsradweg ausgewiesen. An der Kreuzung Berensberger Straße/Horbacher Straße zweigt dann künftig links auch die Radvorrangroute bis nach Heerlen ab.



Das Ortsbild in Richterich wird sich durch den RS4 verändern

Aber bleiben wir beim Radschnellweg, denn der Zweirichtungsradweg zieht sich letztlich bis zum Ortsausgang von Richterich – wo in Zukunft auch die Erschließung des Neubaugebiets Richtericher Dell mit vernünftigen Radverkehrsanlagen anknüpfen soll. Der

Radschnellweg soll eine Unterführung unter der künftigen Erschließungsstraße erhalten, welche ebenfalls mit ordentlichen und eigenständigen Radwegen ausgestattet werden soll ... finden wir.

Zur Erschließungsstraße vom Richtericher Dell berichten wir auch auf Seite 31



Der Radschnellweg (von oben nach unten) wird mit einer Unterführung unter der künftigen Erschließungsstraße (links nach rechts) entlang laufen. ©Stadt Aachen, Ingenaix

Dies könnte ein kleiner Abschnitt des Radschnellwegs sein, der vergleichbar zeitnah umgesetzt werden könnte, da hier ein für die Stadt Aachen wichtiges Bauprojekt vorliegt.

Kommentar: Ben Jansen

Dass mittlerweile solche Unterführungen anstatt Ampeln aktiv eingeplant werden, spricht für den aktuellen Zeitgeist, mit dem sich die Art der Planung von (neuen) Verkehrsanlagen grundsätzlich verändert. Neuere Planungen berücksichtigen verstärkt die Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Radverkehrs und finden zunehmend politische Mehrheiten.

INDIVIDUELLE TRAUMRÄDER MIT KLASSISCHEM STAHLRAHMEN

Gravelbikes, Trekkingräder, Reiseräder uvm.
Individuelle Farbgestaltung



Jetzt Beratung sichern auf velo.de,
telefonisch unter 0241-37888 oder komm einfach vorbei!

VELC 

Karlsgraben 69 - 52064 Aachen

Zwischen Richterich und Kohlscheid



Zwischen Richterich und Kohlscheid wird hier der RSW nach rechts die Roermonder Straße unterqueren

Danach wird der Radschnellweg unter der Roermonder Straße in einer neuen Unterführung hindurch in Richtung Küppershofweg über die Felder als eigenständiger Radweg bis hin zur Kämpchenstraße geführt.

Auf der Alten Bahn durch Kohlscheid



Bei der Querung der Kaiserstraße soll der RS4 Vorfahrt bekommen

Dort folgt der Radschnellweg der Alten Bahn durch Kohlscheid, teilweise über Fahrradstraßen, teilweise auch als eigenständiger Radweg. An den Kreuzungen der Kaiserstraße und der Weststraße soll der RS4 als dadurch nun übergeordneter Verkehrsweg Vorfahrt erhalten. Im weiteren Verlauf folgen wir dann der Feldstraße und der Mühlenstraße.

Entlang der (neuen) Bahn

Ab der Forensberger Straße verlassen wir bestehende Pfade; ab hier wird der RSW links (also westlich) der Bahnlinie Aachen-Herzogenrath geführt. Hier soll im Wesentlichen ein Streifen mit Gestrüpp direkt neben der Bahn für den Radschnellweg genutzt werden. Die Detailplanung hierfür steht aber noch aus. Auf diesem Abschnitt wird es auch eine Brücke geben, um eine Senke neben der Bahn auszugleichen.



Vor Pesch wird der RSW links über das Feld verlaufen, um die Senke zu umgehen und die Unterführung weiter nutzen zu können

Es wird auf diesen Abschnitt auch einen Abzweig des Radschnellwegs in Richtung Kerkrade geben, mittels einer Unterführung unter der Voccartstraße, in der Nähe vom Lidl.



Mittels einer Unterführung unter der Voccartstraße führt eine Abzweigung nach Kerkrade

Bahnwärterhäuschen und Vegla-Halde

Es gibt aktuell noch einige Stellen, die in der Planung noch nicht ganz geklärt sind und die auch teilweise in der Presse heiß diskutiert werden. Eine davon ist eine Engstelle zwischen der Bahn und einem ehemaligen Bahnwärterhäuschen. Damit es abgerissen werden kann, muss es von den aktuellen Besitzern gekauft werden. Die Verhandlungen darüber laufen.



Engstelle am ehemaligen Bahnwärterhäuschen

Eine weitere Problemstelle ist die sogenannte »Vegla-Halde«. Dies die Sondermülldeponie einer früheren Glasfabrik, über die der Radschnellweg geführt werden soll. Hier haben sich aber im Lauf der Zeit besondere Tierarten angesiedelt, u. a. Reptilien. In der Planung des Radschnellwegs sind Naturschutz- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

In die Herzogenrather Innenstadt

Kurz vor Anfang der Bebauung in Herzogenrath muss der Radschnellweg auf die andere Seite der Bahn gebracht werden. Dafür ist ein Tunnel unter der Bahn geplant.

Kurz vor der Schütz-von-Rode-Straße, der Hauptstraße von Aachen nach Herzogenrath,

wird der RSW nach oben geführt, um diese mittels einer Brücke zu überqueren.



Die Schütz-von-Rode-Straße wird mit einer neuen Brücke neben der bestehenden Bahnbrücke überquert

Wie ab hier der weitere Verlauf bis zum Bahnhof in Herzogenrath ist, ist noch etwas unklar, hierzu soll ein weiteres Linienfindungsverfahren laufen.



Kurz vor der Innenstadt wird hier der RSW mittels einer Unterführung von links auf diese Seite der Bahn geführt

Fazit

Wir hoffen, dass wir euch einen kleinen Einblick in den aktuell geplanten Routenverlauf geben konnten. Über den Link auf Seite 10 findet ihr sehr ausführliche Unterlagen zu dem aktuellen Planungsstand. Diese Menge an Informationen können wir natürlich nicht im Rahmen eines Artikels komplett beleuchten.

Unsere Touren und Termine im Netz

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





**SOFORT VERFÜGBARE
E-BIKES, FAHRRÄDER,
ZUBEHÖR UND
MEISTERWERKSTATT.**



Roermonder Straße 55, 52134 Herzogenrath

Öffnungszeiten: Mo - Fr 09:00 - 18:30, Sa 09:00 - 15:00

Telefon: 02407 9085971

herzogenrath@at-cycles.eu | www.at-cycles.eu

Alternative Routenführung für den RS4?

Nicht ganz ernst gemeinte kreative Lösungsvorschläge

von Luc Hamers

In der Presse sind in letzter Zeit viele Gegner*innen der aktuellen Routenführung des Radschnellwegs RS4 zu Wort gekommen. Neben der »Schneise der Verwüstung« im Wurmatal (so haben einige Naturschützer den Radschnellweg beschrieben)⁶ werden angeblich Anwohnende enteignet, Traumgärten zerstört⁷ und auch sonst scheint die Welt irgendwie unterzugehen, wenn der RS4 gebaut wird.

Schauen wir uns mal an, welche Alternativen die Gegner des RS4 in der aktuellen Planung vorschlagen und versuchen diese mal mit etwas Humor, Sarkasmus und einigen nicht ganz ernst gemeinten Lösungsvorschlägen zu kommentieren, weil einige der gebrachten Argumente und Vorschläge sonst kaum auszuhalten sind.

Roermonder Straße Laurensberg

Die Kritiker schlagen vor, den RS4 über die Roermonder Straße in Laurensberg zu führen, da könnte man ja schließlich jetzt schon mit dem Fahrrad fahren. Nach den Kriterien im Artikel auf Seite 4 versuchen wir uns das mal vorzustellen:

Gehen wir im Abschnitt zwischen Kackertstraße und Rathausstraße von einer Einrichtungsführung aus, also ein Radweg links und

rechts neben der Straße. Die Breite würde das wahrscheinlich sogar hergeben, es müssten nur alle Parkplätze wegfallen. Aber es sollte ja wohl kein Problem sein – wichtiger ist doch, dass die Spaziergänger*innen auf dem Bahndamm nicht gestört werden, oder? Oder laufen auch die Aachener*innen »Amok« und gibt es »Mord und Totschlag«, so wie einige Politiker*innen durch den Wegfall einiger Parkplätze auf der Kirchrather Straße in Herzogenrath⁸ befürchteten?



Die Steigung in Laurensberg bekommt entweder einen Lift oder wird aufgeschüttet

Zwischen Rathausstraße und Laurentiusstraße (das ist der Abschnitt bergauf oder auch bergab) reicht der Platz dann nicht mehr für jeweils einen Radweg auf beiden Seiten. Aber egal – erstmal alle Parkplätze weg und ein Zweirichtungsradweg auf einer Seite. Die Steigung ist allerdings doof, erfüllt sie doch

6 <https://www.aachener-zeitung.de/lokales/region-aachen/herzogenrath/naturschuetzer-warne-n-vor-wurmatal-autobahn/8139285.html>

7 www.aachener-zeitung.de/lokales/region-aachen/herzogenrath/radschnellweg-anlieger-fuerchten-ihre-enteignung/8815329.html

8 www.aachener-zeitung.de/lokales/region-aachen/herzogenrath/ein-stueck-kirchrather-stra%C3%9Fen-wird-ein-drittel-aller-parkplatze-verlieren/4710160.html

nicht den Richtlinien. Aber auch das ließe sich lösen: Bauen wir einfach einen Fahrradlift, der Radfahrende bergauf schiebt, wie zum Beispiel im Norwegischen Trondheim⁹.

Alternativ könnten wir die Steigung auch durch eine Rampe etwas flacher machen: die aktuelle 4 %-Steigung überwindet 30 Höhenmeter über eine Länge von 800 m. Um auf die benötigten 3 % zu kommen, verlängern wir die Rampe um 200 m, also von der Laurentiusstraße bis zur Schurzelter Straße. Dafür bauen wir entweder ein hübsches Stahlbauwerk oder schütten es einfach auf – wir bauen also eine Verlängerung des Berges. Kostet eine Menge, ist nicht hübsch und vielleicht müssen nicht nur ein paar Parkplätze dran glauben, sondern auch ein paar Häuser – aber hey, die Spaziergänger*innen werden so auf jeden Fall nicht gestört.

Roermonder Straße in Richterich

Hier soll der geplante Radschnellweg mehr oder weniger entlang der Roermonder Straße geführt werden – in etwa dort, wo jetzt schon der Radweg ist. Auch hier gibt es Kritik, u. a. wegen befürchteten Gefahrenstellen¹⁰. Aus der Lokalpolitik wurde vorgeschlagen, den Radschnellweg zwischen Häusern und Bahn einzuquetschen. Na gut, da ist es im Moment etwas eng. Aber wir (die Menschheit) sind doch in der Lage, ganze Bohrinseln oder riesige Brücken zu verschieben. Dann sollte es ja wohl kein Problem sein, zwei Bahngleise etwas nach Westen zu schieben und die bestehenden Häuser etwas nach Osten, also so halb auf die Roermonder Straße.



Rechts von der Bahn ein Radschnellweg? Kein Problem: Gleise nach links schieben, Häuser nach rechts

Roermonder Straße in Kohlscheid

Kommen wir zu einem ganz spannenden Abschnitt, nämlich so grob zwischen der Orts-einfahrt Kohlscheid und der Forensberger Straße. Die vorgesehene Route über die alte Bahn ist eigentlich ganz okay. Da fahren jetzt schon Leute mit dem Rad – es gibt also keine Parkplätze, die wegfallen könnten und die Route führt mitten durch Kohlscheid – also dort wo tatsächlich Leute leben, die von einem Radschnellweg profitieren könnten.

Kritik hagelt es trotzdem (und wir reden nicht von dem »Wahnsinn«, dem querenden Radverkehr auf der Zellerstraße Vorfahrt gegenüber der Kaiserstraße zu gewähren). Um im weiteren Verlauf den Radschnellweg als Fahrradstraße führen zu können, muss nämlich die Menge des motorisierten Verkehrs reduziert werden. Letzten Sommer gab es hierzu einen Verkehrsversuch der Stadt Herzogenrath, mit Sperren und Einbahnstraßen. Gut, die Anwohnenden wurden vorher nicht so

9 magazin.schindler.de/reisen/der-welterste-fahrradlift-im-norwegischen-trondheim

10 www.aachener-zeitung.de/lokales/region-aachen/aachen/geplanter-radschnellweg-erhitzt-die-gemuter/4023780.html

richtig informiert und man hätte den Versuch vielleicht auch nicht in den Ferien machen sollen. Aber die Auswirkungen waren ganz katastrophal, zumindest wenn man die Berichte in der hiesigen Lokalzeitung für repräsentativ hält. Dort wird zum Beispiel berichtet, dass einige Leute den Aldi nicht mehr auf direktem Wege mit dem Auto anfahren konnten (wir sprechen hier über 500 m!), mussten sie auch wieder mit dem Auto riesige Umwege fahren. Dramatisch! Auf keinen Fall ein akzeptabler Dauerzustand.

Also wurde vorgeschlagen, doch einfach den bestehenden beidseitigen Radweg auf der Roermonder Straße »etwas« zu verbessern. Auch da sind wir natürlich konstruktiv mit dabei. Leider gibt die Straßenbreite zwei 3 m breite Radwege links und rechts der Fahrbahn nicht her. Der Vorschlag, die Häuser einfach zu verschieben, wie in Richterich, ist hier nicht umsetzbar, geradezu utopisch: man müsste ganze Stadtteile westlich der Roermonder Straße um ein paar Meter verschieben. Aber wir sind ja kreativ:



Die Kreuzung am TPH zeigt, dass die Straßenbreite ausreicht, wenn die Roermonder Straße für Autos nur Einbahnstraße ist

Vorschlag 1: Wir machen die Roermonder Straße zur Einbahnstraße, morgens in Richtung Aachen, abends in Richtung Herzogenrath. Es fährt ja kaum jemand in die andere Richtung, oder? Außerdem könnten die dann ja auch mit dem Rad fahren! Dann nehmen wir die freigewordene Autospur plus Radweg auf beiden Seiten, und schon haben wir die geforderten 4 m für einen Zweirichtungsradweg und einen 2,5 m breiten Gehweg.

Vorschlag 2: Wir untertunneln Kohlscheid für den Autoverkehr. Hat gleich mehrere Vorteile: die Lebensqualität in Kohlscheid steigt schlagartig, weil Lärm und Dreck aus dem Gebiet verschwinden, und der Wert der Häuser steigt rasant ¹¹. Wenn ein kleines Städtchen 25 km westlich von Kohlscheid (Maastricht!) das kann, dann geht das doch wohl auch in Kohlscheid. Hat dort nur schlappe 1,2 Milliarden Euro gekostet, also spricht doch eigentlich kaum etwas dagegen, oder? Fürs Auto ist uns schließlich kein Geld der Welt zu schade.

Fahrt doch einfach über die Neustraße

Von den Naturschützern wird häufig der bereits vorhandene Weg über die Neustraße genannt. Bei genauerer Betrachtung könnte das von der Breite her funktionieren, wir brauchen also keine Häuser zu verschieben. Etwas lästig könnte sein, dass die halbe Straße auf niederländischem Boden liegt. Aber ein so komplexes Projekt mit bestimmt unterschiedlichen Standards und Baurecht mitten auf eine Landesgrenze zu bauen, kann ja eigentlich nur klappen, oder? Lassen wir uns davon nicht entmutigen. Wie könnte das denn aussehen? Aktuell hat die Neustraße

¹¹ nos.nl/artikel/2233049-huiseigenaren-maastricht-flink-rijker-door-nieuwe-a2-tunnel

links und rechts Radwege, mit annähernd 100 Hauseinfahrten und Seitenstraßen. Die wollen wir nicht alle sperren. Also sind wir kreativ: wir legen einfach einen Zweirichtungsradweg in die Mitte der Straße, also genau auf die Grenze. Links und rechts davon dann jeweils eine Fahrbahn für Autos. Damit bleiben die Häuser und Seitenstraßen erreichbar. Klar, es müssten so gut wie alle Parkplätze und Bäume wegfallen, aber dafür haben die Anwohnenden bestimmt Verständnis, um das Gestrüpp am Bahndamm instand zu halten. Stadtgrün braucht doch niemand, das stört nur!



Die Neustraße gestalten wir einfach um: Radweg in die Mitte, Autospuren links und rechts daneben. Könnte klappen

Dann haben wir noch ein kleines Problem am Ende der Neustraße: Wie kommen wir von hier bis zum Anfang der Kleikstraße? Eigentlich wollen wir geradeaus auf die Aachener Straße. Nur steht hier leider das Eurode Business Center voll im Weg. Drumherum ist doof – weil zu wenig Platz und uneinsehbare Kurven ums Gebäude. Wie wäre es mitten durch? Nein, wirklich, überlegt mal: Wir verlegen den Empfang samt Haupteingang etwas zur Seite und bauen einen 7 m breiten Tunnel direkt durch das Gebäude. So etwas

gibt es zum Beispiel auch in Amsterdam, als Radweg durch das Rijksmuseum. Also warum nicht auch hier? Vielleicht hat Herzogenrath dann ja auch mal eine internationale Touri-Attraktion?



Hier müsste man dann einen Tunnel durch die Eingangshalle legen

Alte Straße und Kleikstraße

Kommen wir zum letzten kritischen Abschnitt: Der zu steile Anstieg auf der Alten Straße und Kleikstraße. Nehmen wir die gleiche Lösung wie in Laurensberg? Um 48 m Höhenunterschied bei maximal 3 % Steigung zu überwinden, brauchen wir eine Länge von 1600 m. Das wird mit einer geraden Rampe nicht funktionieren: So breit ist das Tal nicht. Also könnten wir eine Rampe als Spirale bauen – ist nicht hübsch, könnte aber funktionieren.

Aber ich denke, dass dieser Vorschlag nicht radikal genug ist. Und er nützt ausschließlich dem Radverkehr. Wir sollten größer denken. Wie wäre es wenn wir ab dem Eurode Business Center bis zum Lidl an der Bierstraße eine riesige Brücke bauen? Damit sind wir auf einem Schlag den kompletten Durchgangsverkehr durch Herzogenrath los, die Leute würden einfach über Herzogenrath fahren.

Für den Radverkehr, der nicht nach Herzogenrath möchte, ist diese Lösung auch perfekt: er muss endlich nicht mehr durch die Talsenke. Wir brauchen dann aber noch eine Lösung für diejenigen, die mit dem Rad nach Herzogenrath Zentrum wollen. Das könnte man mit einem Aufzug lösen, der zum Beispiel direkt auf Höhe des Bahnhofs in Herzogenrath errichtet wird. Ist dann zwar kein Radschnellweg mehr, aber schnell ist es trotzdem. Na gut, diese Brücke wird wohl etwas mehr kosten als die aktuell veranschlagten 57 Millionen Euro für den gesamten Radschnellweg. Aber dann haben wir auch eine ganzheitliche Lösung, die nicht nur dem Rad- und Fußver-

kehr zugutekommen würde, sondern auch dem Autoverkehr.

Fazit

Mit diesem nicht ganz ernst gemeinten Artikel haben wir versucht, auf einige der Problemstellen des Radschnellwegs Euregio (RS4) einzugehen, wenn eben nicht die bislang favorisierte Route genommen werden würde. Natürlich lässt sich die eine oder andere hier angesprochene Stelle auch anders lösen. Aber insgesamt haben wir hier hoffentlich gezeigt, dass es nicht ganz so einfach ist, wie einige Gegner des RS4 in seiner aktuellen Planung in der Presse von sich geben.

A person wearing a helmet and a dark jacket is sitting on a grassy hill, leaning back with their feet on a red bicycle. They are looking out over a vast landscape featuring a large lake, rolling green hills, and distant mountains under a clear blue sky. The scene is bright and sunny.

Transferfahrten für Radgruppen europaweit

Rolf Nacken

0176 84 22 02 89

Fortschritte am Vennbahnweg

von Ben Jansen

Glaubt man der Übersichtskarte der Stadt Aachen, wird der Vennbahnweg bald durchgängig breiter. Nur, wie lange dauert das noch?

Aktuell ist die beliebte Radroute in Aachen zwischen Rothe Erde und Kornelimünster in einem altersbedingt sehr schlechten Zustand und schlichtweg zu schmal. Dieser Teil des Vennbahnwegs stellt jedoch sowohl für den Tourismus- als auch den Alltagsradverkehr einen wichtigen Abschnitt dar. Angesichts des Erfolgs wirkt der damalige Kompromiss, den Vennbahnweg in Aachen nur mit einer Breite von 2,50 m – 3,00 m auszubauen, sehr fragwürdig.

Ausbauperspektive

Die Verwaltung hat dies erkannt und möchte seit einigen Jahren nachbessern. Konkret soll der Vennbahnweg in vielen Abschnitten um durchschnittlich einen Meter verbreitert werden; spricht auf 3,50 – 4,00 m.

Wir werden uns weiterhin für eine zügige Verbreiterung einsetzen: Denn der Mehrwert der Verbreiterung wirkt erst, wenn der Ausbau abgeschlossen ist.

Der Vennbahnweg als Angstraum

Mit dem Anstieg des Alltagsradverkehrs in Aachen wird es zunehmend wichtiger, nachts gut und sicher mit dem Fahrrad zu fahren. Am Vennbahnweg stellt die mangelnde soziale Sicherheit allerdings eine erhebliche Herausforderung dar, da dieser in den meisten Abschnitten nicht beleuchtet ist und keine wei-

ße Markierung aufweist, die die Grenzen des befestigten Weges bei Nacht deutlich macht.

Reicht eine Randmarkierung?

Auf Anfrage hat uns die Stadt versichert, dass in Zukunft auf einigen Abschnitten eine Randmarkierung nachgerüstet werden soll. Dies ist definitiv ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, ersetzt aber keinesfalls durchgängige Beleuchtung.

Die Blockadehaltung des Naturschutzbeirats

Der Naturschutzbeirat (= untere Naturschutzbehörde) hatte die Verbreiterung des Vennbahnwegs abgelehnt. Daraufhin befragte Stadt Aachen die nächsthöhere Instanz, welche letztlich auch den Ausbau genehmigte.

Leider wehrt sich die untere Naturschutzbehörde auch beim Thema Beleuchtung seit Jahren immer wieder gegen politische Anträge mit der klaren Forderung einer Beleuchtung im Innen- und Außenbereich.



ADFC Qualitätsradroute Vennbahn

Letztes Jahr wurde die Vennbahn auf der gesamten Länge noch als ADFC-Qualitätsradroute mit 4 Sternen zertifiziert, dabei wurde allerdings die Wegebreite mit nur 3 Sternen bewertet.
adfc-radtourismus.de/vennbahn

Verbreiterungen

+ Zwischen Rombachstraße und Trierer Straße



4 m Breite am Vennbahnweg – viel Platz!

Erst vor kurzem wurde ein Abschnitt in Aachen-Brand mit einer Länge von 360 m um 1 - 1,5 m verbreitert. So lässt sich der Vennbahnweg nun viel besser befahren, und Nebeneinanderfahren ist auch bei Gegenverkehr möglich.

Eine spürbare Verbesserung gibt es auch an der Querung der Rombachstraße. Hier wurde der Vennbahnweg leicht verschwenkt und aufgeweitet, um nun bessere Sichtbeziehungen und eine geradlinige Kreuzungsmöglichkeit über die Rombachstraße zu schaffen.

Ab 2025 soll auch die Rombachstraße entlang der RVR Brand ausgebaut werden.



An der Kreuzung Rombachstraße wurde der Vennbahnweg auf 5 m aufweitert

+ Zwischen Philipstraße und Skatepark (Eisenbahnweg)

Ende 2022 wurde der 440 m lange Abschnitt um 1 m verbreitert. Dort lässt es sich nun besser fahren.



Ausbau in den letzten Jahren

In den Jahren zuvor wurde bereits ein 360 m langer Abschnitt entlang des neuen Tuchmacherviertels in AC-Brand um 1 - 1,5 m ausgebaut.



Schon länger breiter – der Abschnitt in Nähe vom Brander Tuchmacherviertel

Zwischen Konzen und Lammersdorf wurde vor einiger Zeit einer der letzten Abschnitte asphaltiert, sodass man durchgängig eine Asphaltdecke vorfinden kann.

Der ADFC Aachen/Düren auf

 Instagram

@adfc.aachen.dueren



PIZZERIA
Da Angelo
RISTORANTE

Traditionelle italienische Küche und Gastlichkeit.
In den Sommermonaten durchgehend warme Küche
(Dienstag Ruhetag)
Außenterrasse
Neuhauser Straße 1/Am Markt, Würselen
Telefon 02405/40 699 40

Mach' mal Pause in Würselen

Verschiedene Eisspezialitäten
Leckere selbstgemachte Waffeln
Heiße und kalte Getränke
Täglich geöffnet von 10 bis 21 Uhr
Markt 30, Würselen
Telefon 02405/6 07 88 09



Straßenseite wechsel dich

von Angelika Weber

Gerne möchte ich Positives zur Entwicklung des Radverkehrs in Eschweiler berichten, doch leider fällt mir nichts Positives auf. Obwohl, mir kommt da ein Gedanke, Röher- und Phönixstraße sind seit Kurzem auch für Radfahrende baustellenfrei zu befahren. Dies war seit dem Hochwasser 2021 nicht der Fall.

Auch die Stolberger Straße war für kurze Zeit wieder frei von Baustellen. »War« – denn seit den 12. Februar ist sie es nicht mehr. In den frühen Morgenstunden konnte sie zwar noch ohne Hindernis befahren werden, doch am Abend zeigte sich der Radweg stark verändert:



Kein Durchkommen aus Richtung Stolberg nach Eschweiler: Rad- und Fußweg gesperrt

Die Stadt Eschweiler gibt Auskunft, dass es zu der Maßnahme eine Pressemitteilung seitens der Regionetz gab. Es müssen Versorgungsleitungen gelegt werden. Die Baumaßnahme war bis zum 22. 3. 24 geplant, bei Redaktionsschluss dieser »Luftpumpe« Anfang Mai bestand sie aber immer noch.

Auf Anfrage, wie der Radverkehr während der Baumaßnahme in Fahrtrichtung Stolberg geführt wird, antwortet die Stadt Eschweiler, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn

im Mischverkehr – dort ist der Verkehr während der Baustelle auf 30 km/h gedrosselt – oder auf der gegenüberliegenden Straßenseite umgeleitet wird.



Dieser Radweg erwartet Radfahrende hier

Radfahrende, die sich für den Wechsel der Straßenseite entschließen, wechseln nach 300 Metern erneut über eine Mittelinsel die Straßenseite.

Da der mehrfache Wechsel der Straßenseite sich als zeitraubend darstellte, entschloss ich mich – wie angeboten – auf der Straße zu fahren. Tempo 30 km/h? Abstand zum Radfahrenden 1,50 m? Nichts davon, stattdessen wird gehupft.

Ich frage mich, warum erneut eine Baumaßnahme erfolgt, nachdem andere Baumaßnahmen an gleicher Stelle bereits abgeschlossen wurden. Sprich, der Asphalt von Geh- und Radweg erneut aufgerissen werden musste? Wäre eine Zusammenarbeit machbar gewesen? Handelt es sich hier um ein Kommunikationsproblem?

Auf Autobahnen werden Fahrende um Verständnis für die Baustelle gebeten und für dieses Verständnis bedankt.

Liebe Planer*innen von Baustellen: Stadt, Land und Bund beschwören eine Verkehrswende. Es gibt zu viele Autos auf zu wenig Straßen und Parkplätzen. Ein Umstieg vom Auto aufs Fahrrad kann eine Lösung sein.

Doch welche überzeugten Autofahrer*innen werden bei solch einem Umgang mit Radfahrenden und Radwegen aus den 70ern vom Auto aufs Rad wechseln?

Endlich Protected Bike Lanes an der Breslauer Straße von Ben Jansen

1,4 km¹² – so viel Strecke darf nun nach ewigem Warten auf das Konto von Ziel 3 des Radentscheids (Sichere Radwege an Hauptstraßen) gebucht werden. An der Breslauer Straße wurden bei vormalig vier Spuren und Tempo 70 beidseitige Protected Bike Lanes (zu Deutsch: geschützte Radfahrstreifen) geschaffen.



Freier Rechtsabbieger aus der Stolberger Straße

+ Gute Breite und baulicher Schutz

Diese haben eine Breite von 2,30 m zzgl. 50 cm Sicherheitsabstand. In diesem Sicherheitsstreifen wurden Flexpoller zum Schutz vor den Pkw installiert. Ob Flexpoller wirklich die beste Lösung sind, haben wir in unserem Artikel zu Protected Bike Lanes festgehalten. Zum Nebeneinanderfahren reicht es ebenfalls aus, jedoch fahren die Kfz dann besonders stadteinwärts noch recht nah an einem vorbei.



Flexpoller mit einer reflektierenden Banderole sollen den Radverkehr schützen

+ Tempo 50 statt 70

Zwischen Stolberger und Dresdener Straße gilt für alle Verkehrsteilnehmenden nun Tempo 50, stadteinwärts fährt der Autoverkehr fortan nur noch einspurig, stadtauswärts auf einer überbreiten Spur.



Kreuzung mit durchgängigen Radstreifen und Furten neugestaltet

12 1,4 km bei Ziel 3 ist die Distanz in beide Richtungen gerechnet.

Kreuzung für den Radverkehr optimiert

Die Kreuzung mit der Stolberger Straße bzw. der Peliserkerstraße wurde mittels Markierung deutlich besser für den Radverkehr gestaltet, indem die Markierung auch durchgängig über die Kreuzung markiert und es wurden ebenfalls Furten zum indirekten Abbiegen markiert.

Info: Radentscheid Ziel 3

Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen 5 km Radwege gebaut, die als Einrichtungsradwege mit 2,30 m Breite zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Sie werden baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Die Radwege entstehen ohne Flächenminderung für Fußverkehr und ÖPNV, und sind auch von diesen baulich getrennt.

Ambitionierte Pläne lassen auf sich warten

Die Stadt Aachen hatte sich ursprünglich einen ambitionierten Zeitplan für das Gesamtprojekt Breslauer Straße vorgenommen. Die Kreuzungen mit der Stolberger Straße/Peliserkerstraße und der Dresdener Straße sollten in einer Stufe 2 radentscheidskonform angepasst werden, ebenfalls sollte die Protected Bike Lanes bis zum Berliner Ring (Außenring) bringen. Diese Kreuzung (Stra-

ßenbaulast von Straßen.NRW) müsste in der Folge auch umgebaut werden.

Wie geht es weiter?

Für die ursprünglich als zeitnah angekündigte Stufe 2 der Umsetzung im Bereich Dresdener Straße bis zum Berliner Ring sieht es bislang schwarz aus. Zeitnah scheint diese Umsetzung auf jeden Fall nicht zu kommen. Politische Beschlüsse für eine Stufe 2 wurden bislang jedenfalls noch nicht gefasst.

Von der Verwaltung wurde ebenfalls eine Bereitschaft signalisiert, die Charlottenburger Allee zwischen dem Berliner Ring und dem Kreisverkehr Auf der Hüls mit Protected Bike Lanes auszustatten. Besonders hier steht dem Auto bislang einfach zu viel Platz zu, welchen es überhaupt nicht braucht.

Neu geschaffene »Insel« Breslauer Straße – Was ist mit dem Netz?

Doch auch wenn die zweite Stufe der Breslauer Straße nochmal 740 m auf den Zähler von Ziel 3 des Radentscheids packen würde, stünde die Breslauer Straße relativ allein da – wäre somit quasi weiterhin eine Insel. Zur Anbindung bzw. zur Schaffung eines Netzes rund um die Breslauer Straße sollte zeitnah im direkten Umfeld die Radverkehrsinfrastruktur verbessert werden.

Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses Mitte Mai waren die Arbeiten noch nicht abgeschlossen.

Der ADFC Aachen/Düren auf



Facebook

@adfc.aachen.dueren

Jakobstraße nach zweijähriger Bauzeit wieder offen

von Ben Jansen

Die Jakobstraße ist wieder offen – nach zwei Jahren intensiver Bauzeit mit Kanalsanierung und Fernwärmeverlegung wurde die Straße am Mittwoch, den 8. Mai wieder für den Verkehr freigegeben. Nun strahlt die Jakobstraße mehr denn je, denn Gehwege und Fahrbahn wurden vollständig erneuert – nachrangige Einmündungen wurden zu Gehwegüberfahrten umgestaltet.



Gehwegüberfahrt an der Klappergasse

Poller am Annuntiatenbach entfallen

Am Annuntiatenbach sollen künftig die Poller entfallen, damit die aktuell noch über den Grabenring umgeleitete Linie 4 wieder durch die Innenstadt fahren kann.

Vom Modalfilter am Annuntiatenbach geht aktuell ein großer Mehrwert für den Radverkehr hervor, da dort auch während der zu diesem Zeitpunkt immer noch anhaltenden Brückensperrung Turmstraße kein Kfz-Verkehr fahren darf und der Bereich um die Jakobstraße weniger vom motorisierten Individualverkehr (MIV) frequentiert wird – hoffen wir, dass das

im Sinne des Radverkehrs auch nach der Wiedereröffnung anhält.

Autos sollen dort aber auch in Zukunft nicht mehr durchfahren. Die Verwaltung wurde hier Ende August 2023 mit der Ausarbeitung einer Lösung beauftragt. Das Ergebnis liegt mittlerweile auch vor, es sollen langfristig zwei versenkbare Poller installiert werden. Kurzfristig sollen, um die Durchfahrbarkeit für die Linie 4 schnell wiederherzustellen, die Poller erstmal entfernt werden. Dies passiert aber hoffentlich erst, wenn die Brücke Turmstraße wieder geöffnet ist.



Am Annuntiatenbach fehlen oft einzelne Poller oder sind kaputt

+ Viel neues Grün

Zudem wurden viele neue Bäume gepflanzt, die die Straße nun aus der vormalig eher grauen, von parkenden Kfz gesäumten Tristesse rausholen sollen und nun viel grüner machen.

+ Tempo 20

Künftig gilt entlang der Jakobstraße nur noch Tempo 20 – für den Zielverkehr ist das eine verträgliche Geschwindigkeit, auch für den Radverkehr. Verkehrsrechtlich ist es dann ein sog. »verkehrsberuhigter Geschäftsbereich«.

Info: Tempo 20 im Grabenring
Dies soll zukünftig auch – wenn es nach dem Prüfauftrag der Politik zur Innenstadtmobilität geht – innerhalb des gesamten Grabenrings (Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche ausgenommen) gelten, jedoch aufgrund des Linienverkehrs nicht auf dem Grabenring selbst, welcher auch die Funktion des Radverteilerings hat.

Fahrradabstellanlagen

+ Zahlreiche neue Fahrradbügel

Im Zuge der Bauarbeiten wurden auch zahlreiche Fahrradbügel eingebaut – insgesamt 37 mit entsprechend 74 Stellplätzen.



Gehwegüberfahrt und neue Fahrradbügel

+ – Bike-Station mit 8 Plätzen

Zudem wurde zwischen Trichter- und Klappergasse eine sogenannte Bike-Station mit acht gesicherten Fahrradstellplätzen aufgestellt. In Aachen werden diese Bike-Stationen so wie die meisten Parkhäuser für Autos von der APAG betrieben, welche sich mittlerweile als »Partnerin der Mobilität« präsentiert.

Wir finden das Konzept super, nur leider lässt sich aktuell die Bike-Station ausschließlich mit einem Mobility-Key der APAG bedienen, was für viele Leute noch eine größere Einstiegshürde darzustellen scheint. Kartenzahlung soll aber nachgereicht werden.

Service:

Der Mobility-Key kann kostenfrei bei der APAG beantragt werden:
apag.de/mobility-key
Kosten entstehen erst bei Nutzung zum Tarif von 1,50 €/24 h – monatlich sind diese jedoch bei 15 € gedeckelt.

Die Bike-Station soll allerdings erst im Sommer diesen Jahres in Betrieb gehen.



Bike-Station mit Platz für 8 Räder



Sicheres Fahrradparken in Aachen

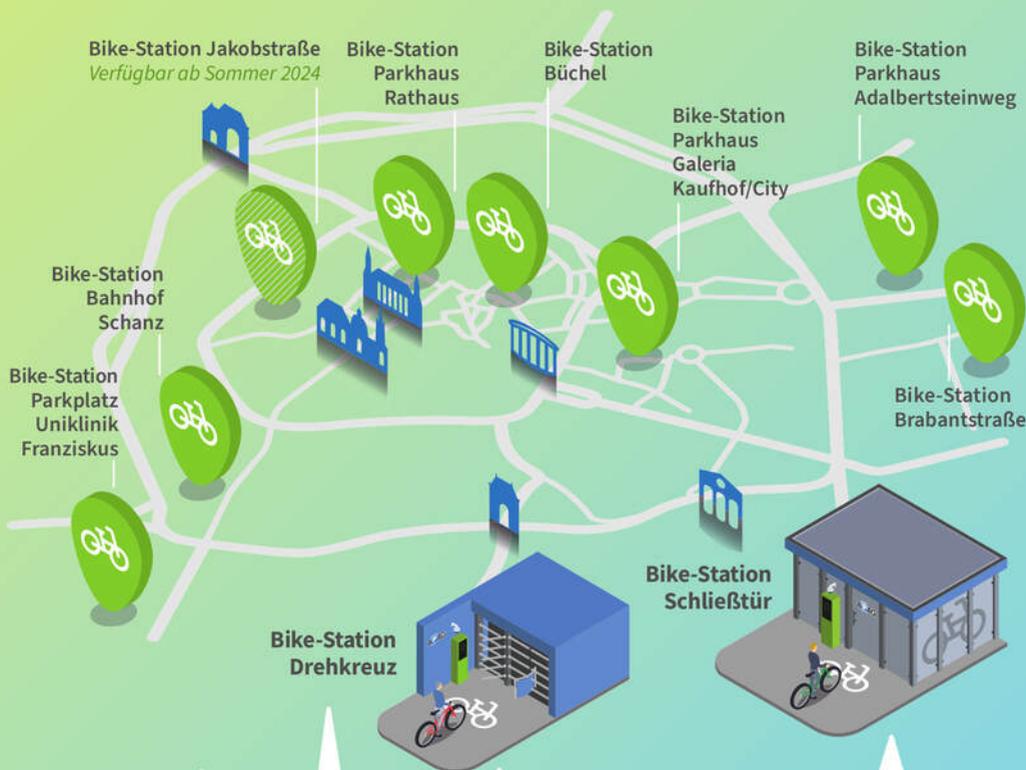


Ein Mobility-Key
für alle Bike-Stationen



Abrechnung nach Parkzeit*
1,50 € für bis zu 24 Stunden

* Bis zu 24 Stunden Parkzeit für ein Fahrrad ab Zugang zu einer Bike-Station und Beginn des Parkvorgangs. Bleibt das Fahrrad länger als 24 Stunden in der Bike-Station gesichert, beginnt ein neuer 24-Stunden-Zyklus und weitere 1,50 € Gebühr werden fällig. Max. 15,00 € im Monat. Keine monatliche Grundgebühr.



Verkehrspolitische Arbeit in Aachen

Wir möchten euch nachfolgend gerne eine kurze Übersicht über unsere verkehrspolitische Arbeit der letzten Zeit geben.

Boxgraben

Am Boxgraben wurden bei der damaligen Umgestaltung belastete Bettungsmaterialien unter dem Pflaster verwendet, weshalb diese jetzt nach einem gewonnenen Gerichtsverfahren ausgetauscht werden sollen. Dies bietet laut Verwaltungsvorlage¹³ die Möglichkeit, auch am Querschnitt auf der Straße etwas zu ändern – denn dieser ist aktuell hoch defizitär aufgrund fehlender Sicherheitstrennstreifen zum parkenden Kfz-Verkehr. Lediglich eine der drei von der Verwaltung vorgestellten Varianten hatte eine mehr oder weniger passable Lösung zu bieten mit einem breiteren Radfahrstreifen bergauf, aber Mischverkehr bergab.

Das Problem: Die Bäume wurden anscheinend mit Fördergeldern finanziert, weshalb man an diese aus einem zusätzlichen Grund nicht dranmöchte. Grundsätzlich besteht ja immer das Problem, dass besonders an einigen Hauptverkehrsstraßen in der Vergan-

genheit der Zustand der Parkplätze »einbetoniert« wurde, indem die Bäume immer zwischen die Parkplätze gepflanzt wurden. Im Falle des Boxgrabens ist deshalb leider einfach nicht genug Platz da. Würde man rein hypothetisch gesehen alle Bäume umhölzen, wäre am Ende Platz für Radentscheidkonforme Radwege und einen durchgängigeren Grünstreifen mit einer wahrscheinlich positiven Baumbilanz.

Solch eine radikale Lösung wäre ohne Berücksichtigung anderer Belange zwar sinnvoll, aber eben nur wenn man andere Belange gar nicht berücksichtigt. Durch den aktuell bergab führenden Radfahrstreifen ist entlang des Boxgrabens ein großer Unfallschwerpunkt entstanden. Dies ist bei abschüssigen Radverkehrsanlagen sowieso schon sehr oft der Fall. Deshalb haben wir der Verwaltung und Politik eine von uns angepasste Variante c mitgegeben, wodrin Tempo 30 die Grundlage für die Umsetzung der Variante c gibt.

Richtericher Dell

Die Verwaltung hat die Planung für die Haupterschließung des Neubaugebiets Richtericher Dell ausgelegt und darin aus unserer Sicht völlig veraltete Querschnitte gezeigt, welche nicht der aktuellen Beschluss-

lage (Radentscheid) entsprechen. Lediglich für *einen* Abschnitt hat sie eine verbesserte Querschnittsaufteilung präsentiert, welche auch weitestgehend den Anforderungen des Radentscheids gerecht werden kann. Wir hatten allerdings noch weitere Anmerkungen. Lest diese hier:

13 <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=28497>

Europaplatz

Für die Mai-Sitzung des Mobilitätsausschusses legte die Verwaltung nach langer Wartezeit die Vorlage¹⁴ für den Ausführungsbeschluss zum Europaplatz vor. Wir begrüßen ausdrücklich die Neugestaltung des Europaplatzes, welche wir deshalb auch ohne zusätzliche Anmerkungen gutheißen. Positiv zu bewerten ist auf jeden Fall die zukünftige Bar-

rierefreiheit sowie die Bevorrechtigung des Radverkehrs entlang der Radvorrangroute Haaren/Verlautenheide.

Die Verwaltung hat zusätzlich dazu auch einen großen Zeitdruck. Die Maßnahme muss noch dieses Jahr umgesetzt werden. Ob die Maßnahme in der Ausführung ist, erfahrt ihr in der nächsten Ausgabe.

Templergraben

Im Januar haben die Bezirksvertretung Aachen-Mitte und der Mobilitätsausschuss einen Beschluss zur Teileinziehung einer Verkehrsfläche am Templergraben gefasst. Dies betrifft den Bereich zwischen Schinkel- und Wüllnerstraße, welcher seit 2021 als Teil des Reallabors Templergraben und dem Verkehrskonzept in Folge der Brückensperrung Turmstraße für den Autoverkehr gesperrt war.

Info: §7 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW)

Abs. 1 Satz 2

Teileinziehung ist die Allgemeinverfügung, durch die die Widmung einer Straße nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt wird.

Abs. 3

Liegen überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für eine Teileinziehung vor, so kann die Straßenbaubehörde die Teileinziehung verfügen.

Die Gegner*innen des autofreien Templergrabens machen indes auch mobil und versuchen gleich auf zwei Wegen den Templergraben wieder zu einem unattraktiveren Stadtraum mit viel Blech zu machen. Dies versuchen sie einmal auf dem rechtlichen Weg, indem sie die Stadt verklagt haben, und gleichzeitig starten sie auch ein Bürger*innenbegehren mit entsprechender Forderung.

Wir als ADFC stehen auf jeden Fall nach wie vor klar hinter dem autofreien Templergraben, der in den letzten Jahren sowohl dem Fuß- als auch dem Radverkehr einen enormen Mehrwert gegeben hat und somit auch die von Autoverkehr stärker belastete Aachener Innenstadt massiv entlastet hat und die Verkehrsmengen zum Vorteil des Radverkehrs stark reduziert hat, weshalb auch Kinder diese Straßen hin und wieder benutzen. Damit es noch attraktiver wird, warten wir gespannt auf die Umsetzung der »Innenstadtmobilität für morgen«, gegen die übrigens auch ein Bürger*innenbegehren angestrebt wird.

¹⁴ Link zur Vorlage <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=28644>



INSPEKTION
Fahrrad 60€
E-Bike 90€

Die angegebenen Preise beziehen sich allein auf die Arbeitszeit, Ersatzteile sind nicht inbegriffen. Im Falle von Reparaturen handelt es sich um Schätzwerte. Die Annahme erfolgt kostenlos.

 **DECATHLON**

 **Pflege
& Reparatur**

**Wir helfen dir
dein Fahrrad wieder
fit zu machen**



Alle Preise und Infos
in unserem Servicekatalog



Decathlon Aachen | Breslauer Straße 35 | 52068 Aachen

PlusMinus

von Luc Hamers, Ben Jansen, Norbert Rath und Angelika Weber

+ - Neue Rampe Danziger Straße/ GEWOGÉ Wohnanlage

Die tolle neue Rampe in Verlängerung in der Danziger Straße/GEWOGÉ-Wohnanlage ist fertig gestellt worden. Dank eines mittigen Pollers und insgesamt acht Schildern stadtauswärts und zwei Schildern stadteinwärts haben wir jetzt eine *super* Radverkehrsinfrastruktur auf der Radvorrangroute Brand bzw. dem Radverkehrsnetz NRW von der Stadt Aachen »geschenkt« bekommen.



Auf deinen Wegen gibt es eine tolle Neuerung oder schon immer schlechte Stelle? Dann mach' ein Foto davon, das die Situation verdeutlicht und schick uns einen kleinen erläuternden Text sowie deine Bewer-

tung (Plus, Plus-Minus oder Minus) dazu an redaktion@adfc-ac.de. Deine Ein-sendung landet dann höchstwahrscheinlich in der nächsten Ausgabe der Luftpumpe.

- Unebenheit nach Baustelle



Am erst vor Anfang 2022 neu gebauten und teuer rot beschichteten Brander Wall wurde Anfang des Jahres eine Notmaßnahme an einem Kanal durchgeführt. Die dreieck-

förmige Baustellenfläche wurde danach notdürftig wirkend mit Asphalt im Handeinbau gefüllt.

Die Stadt Aachen weigert sich auf Anfrage die Asphaltfläche nochmal glatt zu sanieren, um den Fahrkomfort wiederherzustellen und verweist dabei auf die Mindestmaße von 30 m Länge und 1,2 m bzw. 1 m Breite, die für einen maschinellen Asphalteinbau gelten. Dabei spielt eine durchgängig glatte Fahrbahn gerade bei Radverkehrsanlagen eine große Rolle.

Zudem sammelt sich dort nun bei Regener-
eignissen Wasser. Der Radverkehr muss jetzt also die nächsten 30-40 Jahre mit diesem »Dauerprovisorium« auskommen.

+ - Wo bleibt der bauliche Schutz?

Am Pontwall wurden Ende 2022 neue und breite Radfahrstreifen markiert - diese haben allerdings immer noch nicht den beschlossenen baulichen Schutz erhalten.



+ Gute Baustellenführung



An der Burtscheider Brücke ist seit Kurzem eine Baustelle. Der Autoverkehr darf nur stadteinwärts fahren, der Radverkehr weiterhin in beide Richtungen. Hier hätten zwar wahrscheinlich irgendwie noch zwei Autospuren während der Baustelle hingepasst, allerdings hat man sich offensichtlich dagegen entschieden - zur Freude der Radfahrer*innen.



Zudem hat man in der Engstelle die Radfahrstreifen zusätzlich mit Leitschwellen abgesichert - so fährt man während der Baustelle sicherer als zu Normalzeiten.

Falls es doch mal was Größeres sein muss ...



Sonderkonditionen für ADFC-Mitglieder gibt es hier:



[cambio-CarSharing.de](https://www.cambio-carsharing.de)

+ - Guter Radweg endet im Nichts

Tipp von Thomas Reifenrath



Auf der Berensberger Straße (K37) von Rich-
terich in Richtung Kohlscheid hat die Städte-
region Aachen den Radweg zum Teil erneuert.
Auch wenn das erstmal positiv ist, so stellen

sich uns doch einige Fragen. Es steht natür-
lich die Frage bzgl. der Breite des neuen ge-
meinsamen Geh- und Radwegs offen: Wieso
ist er nach wie vor so schmal (2,00 m)? Und
dann noch die offensichtliche Frage, wieso
der denn so plötzlich endet, ohne eine Füh-
rung auf die Fahrbahn? Jetzt sieht es für viele
Autofahrende so aus, als ob die Leute auf
dem Rad den roten Streifen folgen und auf
der Nebenanlage bleiben müssten.

In Wahrheit ist aber das Gegenteil richtig: Vor
dem Ferberberg gibt es keine Benutzungs-
pflicht für die Nebenanlage, korrekterweise
ist dies auch mit einem Piktogramm auf dem
Radweg dargestellt. Nach dem Ferberberg
ist es allerdings nur noch ein Gehweg, der
für den Radverkehr freigegeben ist, also nur
noch im Schritttempo befahren werden darf.

+ - Freigegebene Einbahnstraße

Auf dem Oidweiler Weg hat die Stadt Alsdorf
die Markierungen für die Einfahrt in einen
für den Radverkehr gegen die Einbahnstraße
freigegebenen Abschnitt erneuert. Diese
Freigabe gab es vorher auch schon. Das sieht
gut aus.



Perfekt wäre noch gewesen, wenn der Rad-
streifen bis zur nächsten Kreuzung markiert
worden wäre. Jetzt kommen einem hier schon

mal Autofahrende entgegen, die mehr oder
weniger Verständnis für entgegenkommende
Personen auf einem Fahrrad haben.



Auf der anderen Seite dieses Abschnitts, an
der Kreuzung mit der Burgstraße, wird der
Radverkehr etwas merkwürdig nach rechts
umgeleitet, um dann vor parkenden Autos
in der Ausfahrt einer Seitenstraße zu landen,
auch wenn wir eigentlich geradeaus auf die
Schlosserstraße fahren wollen. Wenn man
sich das in Ruhe bei Tageslicht anschaut,

macht das alles irgendwie vielleicht Sinn. Im Dunkeln bei Regen mit Gegenverkehr, der durch die parkenden Autos auch noch auf die Sperrfläche/Radstreifen ausweichen muss, ist das nicht mehr so selbsterklärend, wie

Gut gemeinte Hindernisse



Der Oidtweiler Weg in Alsdorf verläuft in etwa parallel zur B57, ist 800 Meter lang und kerzengerade. Trotz Tempo 30, einer sehr kaputten Fahrbahn und zahlreichen Seitenstraßen verleitete diese Straße einige Zeitgenoss*innen, hier sehr schnell zu fahren.

Die Stadt hat mit zwei Maßnahmen versucht, dagegen vorzugehen. Einerseits gibt es an einigen Stellen Drempele - für den Radverkehr wären diese nicht relevant, da wir auf dem Zweirad rechts vorbeifahren können. Naja, theoretisch zumindest. Praktisch parkt hier häufig Blech, so dass man auch mit dem Rad über den Drempele muss. Und tatsächlich haben diese für Autos keinerlei Bedeutung: Sie sind so flach, dass man sie bei 30 km/h nicht mal mehr spürt, bei höheren Geschwindig-

keiten auch nicht. Nur auf dem Fahrrad sind sie sehr unangenehm: Man bekommt einen heftigen Schlag in den Rücken.

keiten auch nicht. Nur auf dem Fahrrad sind sie sehr unangenehm: Man bekommt einen heftigen Schlag in den Rücken.



Eine andere Maßnahme zur Reduzierung der Geschwindigkeit sind Hindernisse, die die Fahrbahnbreite reduzieren. Die Hindernisse bestehen aus Warnbaken und Sperrflächen. Praktischerweise wurde am Straßenrand ein Streifen für den Radverkehr freigelassen. Theoretisch eine gute Lösung. Praktisch parken hier aber meistens Pkw, mit dem Rad muss man also trotzdem um die Hindernisse herum fahren. Nach meiner Einschätzung wäre das Parken hier sogar legal (ihr könnt mich aber gerne anschreiben, wenn ihr anderer Meinung seid). Unterbinden könnte die Stadt dies, wenn sie zum Beispiel 10 Meter vor der Sperrfläche einen Schutzstreifen markieren lässt.

Der ADFC Aachen/Düren bei



Youtube

youtube.com/ADFCaachen

– Felgenknicker am Alsdorfer Weiher



Feiertag und bestes Wetter – ein guter Grund zum Tierpark Alsdorfer Weiher zu fahren. Und obwohl das mit dem Rad nicht wirklich einladend ist, tun es doch sehr viele. Zum Beispiel sind die Fahrradabstellanlagen in Form von Felgenknickern noch mindestens im letzten Jahrzehnt/-hundert gefangen, sowohl von der Qualität als auch von der Menge her. Unser Vorschlag: Anlehnbügel statt Felgenknicker und eine höhere Anzahl an Fahrradstellplätzen.

+ Radfahrende abgeleitet



Ein Landwirt hatte sich mit der Bitte an die Stadt Alsdorf gewandt, ein Gitter am Ende eines Waldweges zu platzieren, weil hier häufig Radfahrende bergab mit hoher Geschwindigkeit aus dem Wald kommen – dicht vorbei an seiner Hofeinfahrt.

Er argumentierte, dass er hier häufig mit großen Maschinen herauskommt, die nach vorne herausragen, was die Radfahrenden gefährdet, weil er diese noch gar nicht sehen kann.

In der Radverkehrsrunde mit der Stadt haben wir überlegt, wie wir dies lösen können, ohne den Weg mit Gittern/Umlaufsperrern zu versperren. Die Lösung, die wir gemeinsam gefunden haben, ist einfach, aber effektiv: Durch zwei Baken werden die Radfahrenden von der Hofeinfahrt weg geführt, sodass mehr Abstand zu den potenziell gefährlichen Landmaschinen in der Ausfahrt erzeugt wird.

+ – Baustellenumleitung zugeschüttet



In Alsdorf wird die Hoengener Straße saniert – einschließlich Radweg. Der Autoverkehr wird weiträumig um die Baustelle herumgeführt, der Radverkehr aber mitten durch. Die Baustelle soll so organisiert werden, dass Radfahrende auf möglichst direktem Wege durch die Baustelle kommen. Zum Entstehungszeitpunkt dieses Artikels ist dafür auf der abgefrästen Fahrbahn eine Spur mit Baken für den Radverkehr abgetrennt.

Diese Spur ist auch auf beiden Seiten gut ausgeschildert.

Allerdings hat wohl niemand der Baufirma erklärt, wofür diese Baken denn gedacht sind. Sonst können wir uns nicht erklären, wieso dieser Haufen Kies gerade mitten auf diese Spur gekippt wurde.

— Keine Fahrradständer an der neuen Jugendkunstschule



In Alsdorf wurde im Mai das neue Gebäude der Jugendkunstschule Aber-Hallo offiziell eröffnet. Hier werden ab sofort alle möglichen Kurse für Kinder und Jugendliche angeboten – z. B. Basteln oder Theater.

Konsequenterweise hat man hier die beim alten Gebäude schon fehlenden Fahrradständer übernommen. Parkplätze für Autos gibt es jetzt mehr als genug - auch wenn Kinder und Jugendliche damit eigentlich noch nicht fahren dürfen. Aber wie wir in dem Artikel auf Seite 52 schon leidvoll feststellen mussten, ist Radfahren in Alsdorf wohl nicht so populär. Aber ohne Angebote für radfahrende Kinder wird sich das auch nicht ändern.

Im Gespräch mit Bürgermeister Sonders wurde uns zugesagt, dass die Fahrradbügel geplant sind und bald kommen werden. Wir sind gespannt.

UNVERBINDLICH
ANFRAGEN UNTER
02403 7907-736
radservicestation@
cbw-gmbh.de

Rad- servicestation

KAUFEN ODER MIETEN

- für Nutzer kostenfrei und ständig verfügbar
- für Unternehmen, Kommune, Stadt
- Herstellung und Wartung durch Menschen mit Assistenzbedarf
- stärkt den Radverkehr in Ihrer Umgebung
- Rad- und Rollstuhlfahrer*innen, Eltern mit Kinderwagen bei kleinen Pannen helfen



cbw
caritas betriebs- und
werkstätten



Caritas Betriebs- und Werkstätten GmbH
Aachener Straße 71 · 52249 Eschweiler
T 02403 7907-11 · F 02403 7907-13
info@cbw-gmbh.de · cbw-gmbh.de

Neue Fahrbahn und Schutzstreifen

Auf der Kaiserstraße in Herzogenrath wurde letztes Jahr auf einer Strecke von etwa 200 m die Fahrbahn erneuert. In dem Zuge wurde auch eine Sprungschanze für den Radverkehr hinter der Kreuzung Rehmannstraße entfernt.



Weil die Straße nicht breit genug ist, hat sie kürzlich nur einseitig einen Schutzstreifen erhalten – in zwei Abschnitten. Die erste Häl-

te ab der Rehmannstraße in Richtung Markt, die zweite Hälfte ab Casinostraße in Richtung TPH. Beide Stellen zeigen damit klar an, dass der benutzungspflichtige Radweg endet und Radfahrende auf die Straße wechseln sollen. So weit, so gut.

Allerdings funktioniert diese Führung auf die Fahrbahn ab der Casinostraße nur mäßig, Autofahrende ignorieren die durchgezogene Linie komplett. Außerdem werden die Schutzstreifen auf beiden Seiten auch komplett ignoriert: man darf diese eigentlich nur bei Bedarf (z. B. Gegenverkehr) kurzzeitig befahren – sonst nicht. Das scheint aber in der Kaiserstraße niemanden zu interessieren – auch nicht wenn hier Stau ist. Dass die rote Farbe jetzt schon nach wenigen Wochen anfängt abzublättern, spricht nicht unbedingt für die Qualität.

Radfahrende im Stau



Seit der Sperrung der A544 verteilt sich der Verkehr auf ganz merkwürdigen Straßen. In Kohlscheid stehen morgens die Autos auf der Kaiserstraße ab der Markttangente im

Stau, um dann an der Ampel nach links auf die Josef-Lambertz-Straße abzubiegen. Allerdings ist die Ampelschaltung darauf nicht angepasst worden, es kommen immer nur wenige Autos über die Kreuzung. Das kann uns Radfahrenden eigentlich egal sein – wäre es nicht, dass auch wir deswegen im Stau stehen. Ab und zu kann man links am Stau vorbeifahren. Das ist aber nur etwas für Mutige, weil die Sicht auf den Gegenverkehr bis zu der Kreuzung nicht besonders gut ist. Rechts an den Autos vorbeifahren geht meistens auch nicht, weil meistens kein Platz übrig ist. Und weiter rechts über den Gehweg ist schließlich nicht erlaubt. Letzteres könnte die Stadt aber auch einfach ändern und den Gehweg freigeben.

– Holprige Bremsen



In der Dorfstraße in Bardenberg, in der nur Schritttempo gefahren werden darf, muss der motorisierte Verkehr zusätzlich noch physisch abgebremst werden. Dafür hat die

Stadt Würselen große Metall-Noppen montiert. Diese sind sehr unangenehm, wenn man sie mit dem Auto überfährt – erfüllen also ihren Zweck.

Allerdings wurden Radfahrende hier (mal wieder) nicht berücksichtigt. Bei Nässe und noch schlimmer bei Temperaturen unter Null, sind diese Noppen sehr rutschig. Mit dem Rad bin ich hier schon häufig abgerutscht, bin aber mit Glück noch nie gestürzt. Man kann sie häufig auch nicht einfach umfahren, weil seitlich Pkws parken oder Pkws entgegenkommen. Mit einem (Kinder-)Anhängersind die Noppen auch sehr ungemütlich, irgendein Rad trifft immer einen Noppen.

– Blitzendes Hindernis

Dem ADFC ist es wichtig, dass alle sich an die Verkehrsregeln halten, egal auf wie vielen Rädern jemand unterwegs ist. Von daher finden wir es auch gut, wenn die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs überwacht wird.

In diesem Fall allerdings steht der mobile Blitzer der Städteregion auf der Bardenberger Straße in Würselen mitten auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg. Warum? Weiter Richtung Fahrbahn wäre kein Problem gewesen, es ist Platz genug.



Hol' Dir den Newsletter vom ADFC Aachen/Düren

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

newsletter.adfc-ac.de





Neuer Spielplatz und erweiterte Skateranlage



Die Stadt Eschweiler hat an der Indestraße großflächig einen Spielplatz eingerichtet und die vorhandene Skateranlage erweitert. Das Ergebnis kann sich echt sehen lassen. Zu den großzügig errichteten Spielgeräten gibt es auch eine Kletterwand, viele Sitzgelegenheiten und sogar eine kleine, ich nenne es mal moderne Hütte.

Die Anlage soll sogar noch vergrößert wer-

den und Grillplätze anbieten. Ich gratuliere der Stadt Eschweiler und ihren Bürger*innen zu dieser Anlage. Hoffen wir, dass sie ein beliebter Treffpunkt für große und kleine Kinder wird und nicht zerstört wird.



Ach ja, eine Kleinigkeit noch. Hinter einer Mauer verstecken sich fünf Fahrradbügel. Sie haben sich so versteckt, als wenn sie sich für ihr Dasein schämen müssten. Den ADFC jedenfalls freut es, dass die Stadt Eschweiler den radfahrenden Bürger*innen eine sichere Abstellanlage für Fahrräder anbietet.



RADSHOP Gülpfen

seit 1991

 radshopguelpen

 radshopguelpen

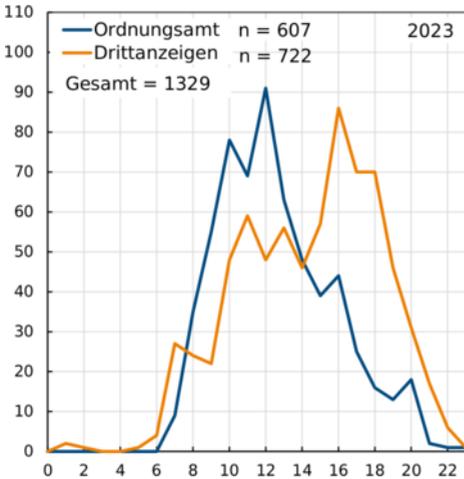
 02407 - 17145

 guelpen@gmx.de

 Industriestraße 5 - 52134 Herzogenrath

Auswertung der Ordnungswidrigkeiten in Aachen 2023

von Jan Bielak



Erfasste Verstöße auf Radverkehrsanlagen pro Stunde

Im Jahr 2023 sank die Zahl der in Aachen erfassten Ordnungswidrigkeiten gegenüber dem Vorjahr erneut um 10 % auf knapp 145 000. Auch die erfassten Vergehen auf Radverkehrsanlagen gingen zurück, auf 1329 (-24 %). Diese vermeintlich gute Nachricht dürfte aber eher auf eine geringere Personaldecke beim Ordnungsamt zurückzuführen sein, als auf ein echtes Umdenken im Straßenverkehr. Die Zahl der durch Drittanzeigen geahndeten Verstöße auf Radverkehrsanlagen blieb demgegenüber nämlich nahezu konstant, und auch bei der Verteilung auf die verschiedenen Kategorien gibt es keine Trendumkehr.

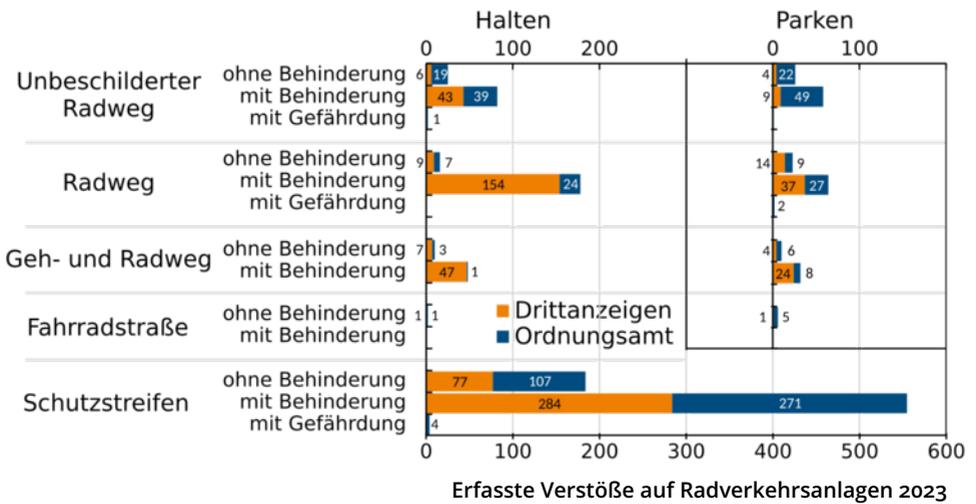
Absolut gesehen bestimmen nach wie vor die nicht sicherheitsrelevanten Verstöße Parkraumbewirtschaftung (66 685) und fehlende Umweltplaketten (17 369) die Tätigkeit der Ordnungsbehörden.

Vergehen auf Radverkehrsanlagen

Halten auf einem Schutzstreifen mit Behinderung bleibt auch im vergangenen Jahr das mit Abstand am häufigsten geahndete Vergehen. Daneben ist der sehr hohe Anteil an Drittanzeigen beim Halten auf Radwegen mit Behinderung auffällig. Anders als in 2022 verfolgte das Ordnungsamt das Halten mit und ohne Behinderung in Fahrradstraßen nicht mehr. Entsprechende Anzeigen tauchen nicht mehr in der Statistik auf. Diese Entwicklung ist bedauerlich, da haltende Pkw auf Fahrradstraßen nicht weniger Hindernis und Ärgernis sind als auf anderen Stellen: Im Gegenteil, ist diese Fläche doch privilegiert für Fahrradfahrende ausgewiesen. Gerade auch in Hinblick auf den Ausbau der Radvorrangrouten, in welchen vermehrt das Element Fahrradstraße verwendet wird, ist dies ein fatales Zeichen.

Große Zeitunterschiede

Viele Drittanzeigen werden in den Nachmittags- und Abendstunden erfasst, während das Ordnungsamt eher am Vormittag aktiv ist. Der Feierabendverkehr der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer scheint ein Schwerpunkt für Verstöße auf Radverkehrsanlagen zu sein, der aber nicht mit der Kernarbeitszeit des Ordnungsamts zusammenfällt. Erfahrungsgemäß sind besonders hier falsch haltende und parkende Pkw ein echtes Sicherheitsproblem, wenn auf den Straßen viel los ist und alle eigentlich nur schnell nach Hause möchten. Hier besteht offensichtlich Verbesserungspotential in der Einteilung der Ordnungskräfte.



Parkst du schon oder hältst du noch?

Die interne Auswertung des ADFC Aachen/Düren zeigt, dass der überwiegende Teil der Anzeigen verfolgt wird, auch wenn häufig abweichende Tatbestände geahndet werden. Beispielsweise werden angezeigte Gefährdungen nur in sehr seltenen Fällen als Verstoß akzeptiert und mit den entsprechend höheren Verwarn- und Bußgeldern belegt, oder aus Parken (über 3 Minuten bzw. wenn kein Fahrer in der Nähe des Pkw ist) wird vom Ordnungsamt ein Halten gemacht. Möglicherweise ist dies auf die Grenze zwischen Verwarngeld (bis 55 €) und Bußgeld zurückzuführen und damit die leichtere Durchsetzbarkeit der Forderung der Ordnungsbehörden. Tatsächlich wird bei Parken auf Radwegen und Radfahrstreifen aber auch ein (Flensburg-)Punkt fällig. Dieses sehr wirksame Instrument wurde gezielt vom Gesetzgeber in den Bußgeldkatalog eingeführt, um entsprechende Verstöße zu minimieren. Wenn es vom Ordnungsamt aber bewusst nicht genutzt wird, dann ist dies aus Sicht der Fahrradfahrer*innen beklagenswert. Die Vermeidung von Verstößen und den häufig damit verbundenen gefährlichen Situationen im Straßenverkehr sollte das oberste Gebot sein.

Was tun bei Behinderung und Gefährdung durch falsch geparkte Kfz?

Parkverstöße, Behinderungen und Gefährdungen können neben formlosen E-Mails mit geringem Aufwand über Webseiten wie weg.li oder stadtgate.de an das Aachener Ordnungsamt erfolgen. Der Tatbestandskatalog auf der Seite von weg.li/charges schlüsselt alle Tatbestände und Bußgelder übersichtlich auf, die der deutsche Bußgeldkatalog (BKat) enthält. Bei Drittanzeigen sollte die Intention stets die Verkehrssicherheit sein, insbesondere die der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wie Kinder, die zu Fuß gehen oder auf dem Rad (mit)fahren. Pkw ohne Parkschein oder Umweltplakette anzuschwärzen schafft keine Abhilfe für die echten Probleme im Straßenverkehr, sondern bindet Kapazitäten der Ordnungsbehörden.

Dies spiegelt auch unsere Auswertung wider, da fast ausschließlich Drittanzeigen zu verkehrssicherheitsrelevanten Themen gemeldet werden: Nur 3 von 5165 Drittanzeigen (0,06 %) waren nicht sicherheitsrelevant!

**JETZT
MITGLIED
WERDEN!**



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

Carolina, 30, aus Berlin
.....

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

DE
 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)

Unter Gleichgesinnten sinnvoll arbeiten?

von Angelika Weber

Zahlendes Mitglied wurde ich, damit die aktiven Mitglieder des ADFC in ihrer sinnvollen Arbeit unterstützt werden. Die Mitgliedschaft bescherte mir sechs Mal jährlich eine Zeitschrift namens Radwelt, in der von der Arbeit des ADFC berichtet wurde, es Tipps zur ‚Fahrradtechnik gab und diverses mehr. Mich haben in erster Linie Reisetipps und Reiseberichte interessiert.

Im Alltag nervte mich die Masse an Pkw-Verkehr, die Masse an Lkw-Verkehr, der schlechte Zustand von Radwegen – so sie denn überhaupt vorhanden sind – und die fantasievolle Radwegeplanung von Planer*innen, die nicht Fahrrad fahren.

Die viel zitierte Verkehrswende hatte ich unabhängig vom ADFC oder Umweltbewusstsein längst vollzogen. Ich fahre gerne Fahrrad – je nach Anlass der Tour mit oder ohne Unterstützung. Doch dieses »gern Fahrrad« können Arbeitskolleg*innen, Freund*innen und Bekannte oftmals nicht verstehen. Fahrrad fahren sei doch gefährlich, anstrengend, immer dieses Sportzeug anziehen und dann leidet auch noch die Frisur, um nur einige negativen Argumente gegen das Fahrradfahren zu nennen. Das Positive wird nicht erwähnt: Bewegung in der Natur, Vogelgezwitscher hören, die ersten blühenden Blumen sehen, keine Parkplatzsuche und vieles mehr findet keine Zustimmung. In einem allerdings haben alle Gegner*innen des Fahrrades recht: Im Alltag ist es nicht ungefährlich.

Dieser nicht ungefährliche Alltag als Radfahlerin ist der Grund für meinen Wechsel vom rein zahlenden (oder auch passiven) zum aktiven Mitglied. Ein paar wenige Worte im abonnierten Newsletter – »Wir suchen Aktive« – gab mir den Rest. Ich antwortete auf diese Worte mit ebenso wenigen Worten und schon war ich ein aktives Mitglied. Bei meinem ersten Besuch auf einem der Treffen fühlte ich mich direkt akzeptiert. Meine Vorurteile gegen Vereine waren wie weggeblasen. Ob jung oder alt, es galt das »Du« als Ansprache. Ich stellte mich kurz vor und beschrieb meine täglichen Touren. Beeindruckt war ich vom Wissen der ADFCler*innen: Rangordnung der Verwaltung, welcher Politiker welche Meinung vertreten hat, wie ein Schutzstreifen, eine Protected Bike Lane gestaltet werden muss, usw. Ich war beeindruckt, aber nicht verschreckt.

Heute, drei Jahre später, fühle ich mich im ADFC immer noch wohl. Ich habe eine Ortsgruppe geründet und leite sie, plane und führe Fahrradtouren, bin »sachkundige Einwohnerin« im Eschweiler Ausschuss für Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss (kurz PLUBA) und arbeite im Vorstand des ADFC Aachen/Düren. Der Umgang unter uns ADFCler*innen ist kumpelhaft, fast schon freundschaftlich.

Arbeiten unter Gleichgesinnten? Mir ist dies im ADFC gelungen. Probiere Du es doch auch!



Beim ADFC Aachen/Düren aktiv werden?

mitmachen@adfc-ac.de

Bericht von der Mitgliederversammlung

von Ben Jansen

Am 13. März 2024 hat unsere jährliche Mitgliederversammlung in der Nadelfabrik in Aachen stattgefunden. Dieses Jahr standen keine Vorstandswahlen an, sodass wir lediglich einen Vorstandsbericht hatten, sowie die Entlastung des Vorstands. Das Highlight waren natürlich dennoch die Wahlen, unter anderem für Delegierte bei der NRW Landesversammlung 2025.

Info: Landesversammlung

Die Landesversammlung ist das höchste Organ des ADFC Nordrhein-Westfalen. Sie besteht aus den Delegierten der Gliederungen des Vereins und den Mitgliedern des Landesvorstands. Die Delegierten werden in den Mitgliederversammlungen der Gliederungen des ADFC NRW entsprechend deren Mitgliederanteil gewählt.

Hier hat die Mitgliederversammlung folgende Kandidat*innen gewählt: Ben Jansen und

Angelika Weber als Delegierte sowie Katharina Nippgen und Luc Hamers als Stellvertreter*innen.

Zudem wurden Ben Jansen im Amt des Referenten »Radverkehrsplanung« sowie Karin Offermann und Uwe Klehn im Amt der Referent*innen »Tourenleitung« bestätigt. Dieses Jahr haben wir zudem auch mehrere neue Referate beschlossen: »Codierung« mit Peter Geilhof und Karl-Peter Ströbele, »Aktionen« mit Katharina Nippgen und »Medien« mit Luc Hamers als Referent*innen. Referats- und Referent*innenwahlen finden jährlich neu statt, sodass wir schnell auf persönliche Umstände reagieren können.

Ebenfalls haben wir den Haushaltsplan für das Jahr 2024 beschlossen.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Ihr im nächsten Jahr auch an der Mitgliederversammlung teilnehmt, um unseren Verein weiterzubringen.

Fragen zur Mitgliederversammlung richtet bitte an mv@adfc-ac.de.

Bericht von der Landesversammlung

von Luc Hamers, Ben Jansen

Am 13. April fand die diesjährige Landesversammlung des ADFC NRW im Dorint Parkhotel in Köln statt. Von unserer Seite waren wir mit Luc und Ben als Delegierte und zwei Gästen vertreten.

Die Landesversammlung wurde auf einen kurzen formalen Teil beschränkt. In diesem Teil wurde u. a. der Landesvorstand entlastet und gab eine Vorschau auf die Schwerpunkte in 2024, auf die sich der Vorstand konzentrieren möchte. Außerdem gab es eine Vorschau auf den Haushalt dieses Jahres.

Wie auch im letzten Jahr haben zwei Moderator*innen sehr professionell durch die Versammlung geführt. Auch technisch war die Versammlung sehr gut organisiert. Wir hatten alle Laptops oder Tablets dabei, auf denen die aktuellen Folien zur Versammlung zu sehen waren. Alle Abstimmungen wurden auch auf diesen Geräten digital durchgeführt. Das funktionierte schnell und reibungslos.



Eröffnung der Landesversammlung durch Rebecca Heinz und Axel Fell, die beiden Landesvorsitzenden

In der Aussprache hat unser Vorsitzender Ben Jansen auch in seiner Funktion als ehrenamtliche Leitung der AG Junger ADFC auf Bundesebene den Landesvorstand gefragt, ab wann mit einem Jungen ADFC NRW zu rechnen sei. Gleichzeitig machte er auf die Wichtigkeit von jungen Menschen bei Delegiertenversammlungen aufmerksam und appellierte an die Kreisverbände, verstärkt junge Menschen zu delegieren.

Delegierte zur Bundeshauptversammlung

Ein sehr wichtiger Teil dieser Sitzung war die Wahl der NRW-Delegierten zur Bundeshauptversammlung im November in Nürnberg. Aus

unserem Kreisverband werden wir dieses Mal von Anna Limbach, die außerdem Schatzmeisterin im Landesvorstand ist, Ben Jansen und Marvin Krings vertreten.

Info: Bundeshauptversammlung

Die Bundeshauptversammlung (BHV) ist die demokratische Vertretung der Gliederungen und Mitglieder des ADFC. Als oberstes Entscheidungs- und Beschlussorgan ist sie der »ADFC-Bundestag«. Jeder Landesverband entsendet Delegierte in die BHV. Insgesamt vertreten 140 Delegierte den ADFC auf der Bundeshauptversammlung.



Podiumsdiskussion zum aktuellen Stand der Verkehrswende in NRW

40 Jahre ADFC NRW

Der Grund für den eher kurzen formalen Teil waren die Feierlichkeiten des ADFC-Landesverbands, da dieser dieses Jahr 40 Jahre alt wird. Nach der Landesversammlung gab es Festreden von Landesverkehrsminister Oliver Krischer, der Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker und der Bonner Oberbürgermeisterin und Vizepräsidentin

des Deutschen Städtetages Katja Dörner. Danach gab es einen sehr interessanten Vortrag vom Sozialwissenschaftler Prof. Dr. Andreas Knie, der im Bereich Mobilität forscht. In einer Podiumsdiskussion stellten sich dann Oliver Krischer, Katja Dörner, Andreas Knie und Re-

becca Heinz Fragen von WDR-Moderatorin Anke Bruns¹⁵.

Letztlich wurde der große ADFC-NRW-Geburtstagskuchen u. a. von NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer angeschnitten.

Ausleihen von Abstands-Sensoren

Der ADFC Aachen/Düren hat einige OpenBike-Sensoren gebaut/bauen lassen, mit denen beim Radfahren der Überholabstand vom Kfz zum Außenende des Fahrradlenkers gemessen werden kann. Diese Geräte könnt ihr jetzt auch endlich bei uns ausleihen, um auf euren Strecken Überholabstände zu messen.

Eine Übersichtskarte von allen aufgezeichneten Überholabständen findet ihr unter obs.adfc.de. Wir bitten euch, Daten während eurer Ausleihe nur auf dieses Portal zu spielen.

Service: Ausleihen

Meldet euch zum Ausleihen oder bei Fragen in unserer Geschäftsstelle

info@adfc-ac.de

Wir erbitten uns eine kleine Ausleihkaution für den Fall, dass ein Gerät in eurem Gebrauch kaputt geht. Zudem leihen wir die Geräte nur an ADFC-Mitglieder aus.

Preisverleihung vom Stadtradeln 2023 mit OB Sibylle Keupen

von Karl-Peter Ströbele

Zum ersten Mal machten meine Frau und ich beim »Stadtradeln« mit und wurden prompt zur Preisverleihung in den Krönungssaal eingeladen. Dabei war es ein Zufall, dass wir uns der Gruppe »Burtscheid radelt« angeschlossen haben. Eine Freundin, die inzwischen auch im ADFC aktiv ist, hatte uns dazu eingeladen. In der Gruppe »Familien« belegte »Burtscheid radelt« mit acht Beteiligten den 3. Platz mit gemeinsam gefahrenen 3 030 km in drei Wochen. Der Preis war sogar mit zwei Freikarten für die Carolus-Thermen prämiert.

Mit den täglichen Radfahrten in der Stadt hätten wir diese Strecke natürlich nicht geschafft. Aber als Tourenleiter*innen machten wir in den drei Wochen so viele eigene Touren, fuhren geplante Touren probeweise vor und machten bei Touren anderer Tour-Guides mit, dass ordentlich was auf den »Tacho«, bzw. die Stadtradeln-App kam. Neben dem Spaß spielte sicherlich auch Ehrgeiz eine kleine Rolle.

Die Preisverleihung fand am 7. Dezember im Krönungssaal des Rathauses statt. Viele Teil-

¹⁵ Unter nrw.adfc.de/neuigkeit/40-jahre-adfc-nrw-feierstunde-am-gruendungsort-in-koeln findet ihr mehr Informationen zu dieser Veranstaltung.

nehmende der Aktion aus allen Altersgruppen waren gekommen. OB Sibylle Keupen, die die Veranstaltung gemeinsam mit Dr. Stephanie Küpper gestaltete, stellte sich in ihrer Rede ganz auf die Seite der Radfahrenden und übergab die zahlreichen Urkunden unter großem Beifall in die Hände der Ausgezeichneten. Ich empfand die ganze Veranstaltung als stimmungsvoll und wertschätzend.



Erfolgreicher Radnachwuchs mit Dr. Stephanie Küpper und OB Sibylle Keupen

Aber nochmal zurück zur Aktion: Nach Angaben der Stadt Aachen beteiligten sich insgesamt 26948 Radelnde in 195 Teams und fuhren in der Zeit 684 153 Fahrradkilometer! Die Teams bildeten sich in Betrieben, Verwaltungen, Vereinen, Schulen aller Formen, Freizeitgruppen usw.

Mich bewegte bei der Preisverleihung, wie viele Kinder, Teens und Jugendliche aus 23 verschiedenen Schulen (von Grundschulen, Gesamtschulen, Gymnasien bis Berufskollegs) beteiligt waren und stolz die Preise und Urkunden aus der Hand unserer Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen entgegennahmen.

**fahrad
in
AACHEN** 

Aachen ist dabei!
01.06. bis zum 21.06.2024
Jederzeit anmelden und mitradeln!
stadtradeln.de/aachen



Die Karl-Kuck-Schule aus Aachen-Brand bekam mit insgesamt 12 224 km den ersten Preis. Für den ersten Platz des Schulradelns (von weiterführenden Schulen) im Herbst errang das Einhard-Gymnasium mit 239 teilnehmenden Schülerinnen und Schülern mit 8 337 km in drei Wochen den ersten Platz. Wenn das alles nicht ein starkes Zeichen für unseren Nachwuchs ist! Bei den Betrieben belegten die Teilnehmenden von »Inform« mit respektablem 22 965 km den 1. Platz.

In diesem Jahr findet das Stadtradeln wieder in ganz Deutschland statt, in Aachen vom 1.-21. Juni. Soll man da mitmachen? Manche sehen so eine Aktion vielleicht kritisch und meinen, dass lieber mehr in die Radinfrastruktur investiert werden soll, sichere Radwege geschaffen, konsequent parkende Autos von bestehender Radinfrastruktur

entfernt werden sollen usw. Aber all das geschieht eben auch nur, wenn immer mehr Menschen das Rad benutzen und gegen ihre Benachteiligung als Verkehrsteilnehmende aktiv werden. Also, ich mach wieder mit und lade euch dazu ein.



STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

Dieses Jahr radelt auch der ADFC Aachen/Düren beim Stadtradeln mit. Wir haben gemeinsam ein Team mit anderen Aachener Verkehrsverbänden gegründet. Der Name ist »ADFC/ Radentscheid / Uni.Urban.Mobil. / VCD «. Kommt ins Unterteam des ADFC Aachen/Düren e.V. stadtradeln.de

Kidical Mass in Alsdorf ohne Teilnehmer*innen

von Luc Hamers



Fast alle ADFC-Aktive, die in Alsdorf dabei waren, als wir noch Hoffnung auf Teilnehmende hatten

Nach der Kidical Mass in Herzogenrath-Kohlscheid und in Würselen in den letzten bei-

den Jahren wollte die Ortsgruppe Nordkreis in diesem Jahr auch in Alsdorf mit Kindern und Familien für bessere Fahrradinfrastruktur demonstrieren.

Wir haben dann die übliche Vorbereitung durchgeführt: Poster erstellen und in der Stadt in Läden, Kitas und Schulen verteilen, Werbung in den sozialen Medien, Aachener Zeitung und den WDR anschreiben, Demo bei der Polizei anmelden und Routen mit der Polizei abstimmen, Rede schreiben (und üben). Zur vereinbarten Zeit trafen sich 10 ADFC-Aktive in Alsdorf, die den Stand aufgebaut haben. Die Polizei war ebenfalls rechtzeitig

mit 4 Autos vor Ort und wie besprochen kam auch Bürgermeister Sonders, um ein Grußwort an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu richten.



Im Sturm, bei strömendem Regen, nachdem die Polizei schon weg war, warten bis wir abbauen konnten

Und damit sind wir beim Knackpunkt dieser Veranstaltung: die kleinen und großen Rad-

fahrenden. Diese fehlten! Komplett! Na gut: In Alsdorf fahren nicht so viele Leute Fahrrad wie in Aachen. Es hatte auch angefangen, etwas zu regnen (das ging später in Sturzregen über). Aber so überhaupt keinen einzigen, so ganz niemand - das hatten wir alle nicht erwartet.

Nachdem der Bürgermeister und die Polizei weg waren, haben wir den schlimmsten Regen und Sturm abgewartet und dabei das Zelt gut festgehalten. Danach haben wir uns einen heißen Kakao in einer der Alsdorfer Eisdieleen gegönnt. Und beschlossen, dass wir die nächste Kidical Mass im Nordkreis nicht in Alsdorf machen. Die Stadt ist vielleicht noch nicht so weit.



FREIE FAHRT FÜR kleine BÜRGER

Wir wollen, dass Groß und Klein überall sicher Rad fahren können.

Ein Preis für die ganze Familie:
www.adfc.de/mitgliedschaft

**JETZT
MITGLIED
WERDEN!**

Immer wieder toll: Kidical Mass in Aachen

von Katharina Nippgen, Ben Jansen



120 Mal Dankeschön an alle Teilnehmenden und Helfenden bei der ersten Kidical Mass Aachen '24

120 Kinder und Erwachsene starteten bei strahlendem Sonnenschein am Aachener Westpark und läuteten die Fahrraddemosaison in Aachen ein. Sie alle forderten sichere Straßen für alle!



Werde Teil der Radrevolution – mit Sprühkreide auf dem Untergrund

Zu Beginn der Kundgebung um 15 Uhr hatten wir drei Redner*innen: Unsere beiden Vorsitzenden Ben und Angelika, sowie Marjolein – eine 11-jährige Schülerin aus Aachen.

Tolles Rahmenprogramm

Unsere Aktiven haben einen Infostand mit verschiedenen Angeboten realisiert: Wir haben einige Räder codiert und zusätzlich vor Diebstahl geschützt, Räder mit Luftballons und Kreppbändern geschmückt, sowie Flyer, Luftpumpen und Aufkleber verteilt.

Der Demozug

Viele Kinder waren aufgeregt, als es endlich losging – endlich sicher auf den großen Straßen fahren! Vom Westpark aus fuhren wir zur Vaalser Straße und hoch zur Schanz – eine starke Steigung, mit der einige Kinder stärker zu kämpfen hatten. Weiter ging es auf die Lütticher Straße, aber dann auch schon recht kurz danach links auf die Limburger Straße, welche wir bis zum Kreisverkehr am Hangeweiher (offiziell Sariyer-Platz) gefahren sind. Dort ging es dann an der dritten Ausfahrt raus auf die Goethestraße bis zur Hohenstauferallee, wo wir rechts abgegeben sind und dem Straßenverlauf über die Süd- und Mozartstraße bis zum Alleenring gefolgt sind. Dann waren wir schließlich auf dem großen Alleenring – die Straßen gehörten uns. Vorbei am Verwaltungsgebäude, wo die für die Straßenraumgestaltung verantwortlichen Planer*innen arbeiten, haben die Kinder nochmal ihre Klingeln heißlaufen lassen, um mehr sichere Schul- und Radwege zu fordern.

Am Hauptbahnhof erwarteten uns einige Schaulustige, die dem bunten Treiben zugehört haben. Von dort aus ging es weiter den Alleinring entlang zur Wilhelmstraße und dem Kaiserplatz. Weiter auf der Heinrichsallee gibt es nach der Maxstraße sogar gar keine Radinfrastruktur und der Radfahrstreifen endet im Nichts. Dies soll sich allerdings diesen Sommer ändern, denn dann wird dort eine Protected Bike Lane eingerichtet.

Dann bogen wir wieder links auf die Peterstraße zum Bushof und Elisenbrunnen ab. Am Bushof und Elisenbrunnen forderten wir auch lautstark – unterstützt von vielen Fahrradklinikern – sichere Straßen für alle.



Viel los am Infostand

Letztlich ging es nach dem Theater und Alten Posthof wieder leicht bergauf den Grabenring mit schlechten Schutzstreifen hoch. Schließlich bogen wir links in die Lochnerstraße ab und querten erneut den Alleinring an der Junkerstraße, womit wir auch schon wieder am Start/Ziel angekommen waren.

Alles in allem war es eine tolle Kidical Mass, in welcher wir die Forderungen von sicheren Straßen für alle, sicheren Schulwegen und Schulstraßen übergebracht haben. Wir werden nicht nachlassen und möchten in Zukunft noch mehr Kidical Masses organisieren.

Denn: **Zukunft fährt Rad!**

Kidical Mass Workshop in Aachen

Im Sommer am **Sonntag, 18. August um 15 Uhr** wollen wir bei

Madame Cargo in der Paulusstraße 13-15, 52064 Aachen

einen Workshop **mit Eltern und Schulkindern (ab 6 Jahren)** veranstalten, um die Art und Weise, wie wir die Kidical Mass durchführen, zu verbessern und die künftigen Aktionen auf noch breitere Schultern stellen.

Kommt gerne vorbei, ihr seid herzlich eingeladen mitzuwirken! Wir würden uns über eine kurze Mail zur Anmeldung freuen.

Nochmal vielen Dank an die Polizei und unsere vielen Ordner*innen für das gute Absichern!

Nächster Termin

Aufgrund von Kapazitätsmangel im ADFC Aachen/Düren schaffen wir dieses Jahr nur noch eine Kidical Mass in Aachen. Diese wird voraussichtlich am **Sonntag, 22. September** ab dem **Frankenberger Park** zwischen 14 und 17 Uhr mit dem gleichen Rahmenprogramm und Ablauf wie dieses Mal stattfinden. Haltet dafür unsere Social Media Kanäle im Auge oder helft uns sogar bei der Organisation – dafür eine Mail an:

kidicalmass@adfc-ac.de

Das geht natürlich auch, wenn ihr euch Vorab schon für Tätigkeiten am Aktionstag selber melden wollt. Jede helfende Hand ist willkommen! Vielleicht kriegen wir ja mit Deiner/Eurer Hilfe 2025 noch mehr Kidical Masses in Aachen organisiert!

Mit Rad und Schiff kroatische Inseln erleben

von Karl-Peter Ströbele

Am Anfang gab es Überraschungen: Obwohl wir bei einem deutschen Veranstalter gebucht hatten, waren wir die einzigen Deutschen unter lauter Menschen aus den USA, Kanada und Irland und wegen Ausfall eines anderen Schiffes war unsere Gruppe auf 34 Personen angewachsen.

Aber alles gut: Wir bekamen von den toten Mitreisenden einen kostenlosen Intensiv-Auffrischkurs in Englisch und unsere beiden Bike-Guides waren einfach super und sehr professionell, sodass auch wir als ADFC-Tour-Guides von ihnen was dazulernen konnten.



Am Schiff im Hafen von Trogir

Wenn wir morgens vom Schiff mit unseren Rädern durch die Städtchen zu unseren Routen aufbrachen, stellte das »Cornern« sicher, dass niemand verloren ging. Cornern bedeutet, dass der führende Guide an jeder Kreuzung den hinter ihm Fahrenden platziert, damit der den Folgenden so lange die Richtung weist, bis er sich vor dem zweiten Guide am Ende der Gruppe wieder einordnet. Das klappte schon bald wie am Schnürchen. Man lernte sich gestikulierend und zurufend kennen und hatte gleich viel Spaß zusammen.

Auf diese Art kommt man nicht nur flüssig durch Orte. Es ist auch viel sicherer, jeden so fahren zu lassen, wie es der Verkehr und die Ampeln zulassen und an einer geeigneten Stelle wieder alle aufschließen zu lassen.

Radwege gab es nur wenige und auch nur in den größeren Hafenstädten, aber meistens konnten wir auf abgelegenen Wegen oder wenig befahrenen Straßen in einer lockeren langen Kette fahren. Weil diese sich, je nach individueller Leistung, manchmal auch sehr lange auseinanderzog, behielten wir natürlich das Cornern sehr erfolgreich bei.

Wenn wir mal ein Stück auf einer stärker befahrenen Straße fahren mussten, bildeten wir kleinere »Files« von 4-5 Leuten, die mit wenig Abstand hintereinander, aber mit großem Abstand zum nächsten Grüppchen fuhren. Auf diese Weise konnten Autos uns gut überholen und die Lücken nutzen, ohne uns bei Gegenverkehr zu gefährden.

Auch und gerade auf den engen Wegen wurde es bald zur Gewohnheit, dass wir dem Sicherheitsbedürfnis von vielen dadurch Rechnung trugen, dass ein Überholmanöver mit einem freundlichen »Passing on the Left« von hinten angekündigt wurde. Bei uns wäre ein »passiere links« auf engen Wegen vielleicht auch ein sinnvoller Zuruf.



MIGRATIONS
GESCHICHTE
ERFAHREN



AUF AUDIOTOUR



durch Aachen, Stolberg und
den Nordkreis Aachen

vhs

Volkshochschule
Aachen

Volkshochschule
Nordkreis Aachen

Volkshochschule
Stolberg



GET IT ON
Google Play



Load on
App Store

QR-Code scannen,
GUIDEMATE herunter-
laden und Audiotour
auswählen



Übers Hügelland bei Blizna Donja

Eine besondere Herausforderung für die große Gruppe war das manchmal unvermeidliche Überqueren von breiten stark befahrenen Kreuzungen ohne Ampeln. Da benutzten wir eine andere Technik. Die Gruppe stoppte auf der ersten Hauptstraße an einer passenden Stelle schon 100 Meter vor der noch stärker befahrenen Kreuzung. Dann fuhr der erste Guide mit einem bis zur Einmündung vor und überquerte dort »den Highway«. Und alle 15 Sekunden folgte einer von uns. Auf diese Weise gab es nirgends eine fette Ballung und wir tröpfelten alle langsam, sicher und ohne Stress über den stark befahrenen Gefahrenpunkt, um uns 100 Meter dahinter wieder zu versammeln.

Es war fantastisch zu erleben, wie die Einhaltung von ein paar wirklich sinnvollen Regeln nicht nur dafür sorgte, dass alle gesund ankamen, sondern auch zu einem tollen Gruppengefühl beitrug. Und während der ganzen Woche ging keiner verloren, außer mir. Ich

hielt nämlich oft für ein Foto an und gab wieder ordentlich Gas, wenn am Ende der zweite Guide in Sicht kam, um wieder Zeit für einen nächsten Fotostopp zu haben. Aber irgendwann war niemand mehr zu sehen. Da klingelte aber schon mein Handy und ich erfuhr, dass ich zwar auf dem richtigen Weg, aber schon zwei Dörfer weiter war. Die Gruppe war nämlich auf einen Rastplatz neben der Straße abgebogen und ich war vorbeigedüst, weil an der Einfahrt niemand postiert war.

Gut, dass wir alle unsere Handynummern hatten, weil wir für die Woche als WhatsApp-Gruppe verbunden waren und so auch unsere besten Fotos austauschen konnten.

Von den tollen Landschaften auf den kroatischen Inseln, den herrlichen Naturschauspielen, den lohnenswerten Stadtführungen durch lokale Guides und den abwechslungsreichen Wegen und Landschaften zwischen Meer und Bergen habe ich euch leider nichts berichten können. Das hätte länger gedauert. Aber wenn du Lust bekommen hast, auf diese (natur-)nahe Weise Land und Leute kennen zu lernen, suche einfach mit den Stichworten »Kroatien«, »Rad und Schiff« »Inselhüpfen« im Netz. Dann findest du Angebote in verschiedenen Preisklassen. Unsere Reise startete am alten Hafen der wunderschönen Altstadt von Trogir.

Radtour durch den Pferdelandpark

von Carmen Fohmann

Um 17 Uhr trafen 10 Teilnehmer*innen und die Tourenleiter*innen Carmen Fohmann und Karl-Peter Ströbele an den Carolus-Thermen

ein. Der Start der Tour verzögerte sich durch einen plötzlichen und unerwarteten Regenguss auf 17.30 Uhr und drei Leute verzich-

teten daher auf die Tour. Die startenden Teilnehmer*innen wurden dafür durch herrliches Wetter mit wundervollem Licht belohnt. Nach der Umrundung des Wingertsbergs überqueren wir die Krefelder Straße und trafen um den Salvatorberg am Teufelsdenkmal am Lousberg ein. Hier hörten wir die Geschichte über die alte Frau, die den Teufel dazu brachte, seine Sandsäcke, mit denen er Aachen zuschütten wollte, vor Aachen abzuwerfen. So entstanden Salvatorberg und Lousberg.



Einige der Teilnehmer*inner unterwegs auf der Tour

Die Tour führte dann nordwestlich um den Lousberg herum mit herrlichem Blick auf die Soers. Wir durchquerten Laurensberg an Schloss Rahe vorbei, Vetschau, Horbach und das Hasenfeld entlang mehrerer Gutshöfe. An der Obermühle legten wir eine Trink- und Snackpause ein. Der Rückweg über Forsterheide und Uersfeld gestaltete sich abenteuerlich, da aufgrund der starken Regenfälle der Vortage viele Wege stark ausgewaschen und voller Geröll waren. Selbst die vielen und großen Pfützen konnten wir mutig und trockenen Fußes überqueren. Um 19.30 Uhr waren wir wieder am Startpunkt, und dank zweier Eintritte waren am Ende alle Teilnehmende der Tour ADFC-Mitglieder. Danke nochmal an die tolle Truppe!

Augenweide

**Brillen. Kontaktlinsen.
Reparaturen.**

MITGLIED **Q+**
die
qualitäts
allianz

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

Kontakte zum ADFC Aachen/Düren

Anschrift Geschäftsstelle:

ADFC Aachen/Düren e.V.

An der Schanz 1 (Welthaus, 2. OG)

52064 Aachen

Website: aachen.adfc.de

E-Mail: info@adfc-ac.de

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

Öffnungszeiten: Mo: 17–19 Uhr, Do: 10–12 Uhr

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
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 aktive@adfc-dueren.de

Jens Veith 024 22 / 959 96 50
jens.veith@adfc-dueren.de

Eilendorf eilendorf@adfc-ac.de

Edi Heidenthal edi.heidenthal@adfc-ac.de

Eschweiler eschweiler@adfc-ac.de

Angelika Weber

Nordkreis nordkreis@adfc-ac.de

Luc Hamers

Stolberg stolberg@adfc-ac.de

Daniela Priester 024 02 / 865 9128
daniela.priester@adfc-ac.de

Referent*innen

Radverkehrsplanung rvp@adfc-ac.de

Ben Jansen

Medien medien@adfc-ac.de

Luc Hamers

Radtouren radtouristik@adfc-ac.de

Karin Offermann Uwe Klehn 02 41 / 55 43 36

Aktionen aktionen@adfc-ac.de

Katharina Nippgen
katharina.nippgen@adfc-ac.de

Codierung codierung@adfc-ac.de

Peter Geilhof Karl-Peter Ströbele
karl-peter.stroebele@adfc-ac.de

Ansprechpersonen

ADFC-Vertreter im Mobilitäts- und Klimaausschuss (MuK) Düren

Michael Obst 024 21 / 994 71 64
michael.obst@adfc-dueren.de

ADFC-Vertreterin im Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss (PLUBA) Eschweiler

Angelika Weber

Homepage / Internet

Torsten Krüger adfcac@kryger.de

Luc Hamers

Ben Jansen

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 adfc.de

Mitgliederservice

Am Wall 128-134 04 21 / 346 29-0
 28195 Bremen mitglieder@adfc.de

Landesverband NRW

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

Stadt Aachen

Koordination Radentscheid

Frau Rüdel 02 41 / 432-68 316
 daniela.ruedel@mail.aachen.de

Fahrrad in Aachen

Frau Dr. Küpper 02 41 / 432-68 213
 fahrrad-in-aachen@mail.aachen.de

Mängelmelder maengelmelder.aachen.de

Alle Anfragen an den Mängelmelder werden intern an die zuständige Stelle weitergeleitet.

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

Instandhaltung / Schlaglöcher
 aachener.stadtbetrieb@mail.aachen.de

Neuer Fachbereich 68: Mobilität u. Verkehr
 Telefonnummern haben sich geändert!

Verkehrsplanung und -technik
(FB68/200) 02 41 / 432-68 200
 verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Konzeptionelle Planung und Mobilität
(FB68/300) 02 41 / 432-68 300
 verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Straßenverkehrsbehörde (FB68/400) **z. B. Beschilderung / Baustellen**

Herr Hamblock 02 41 / 432-68 400
 Herr Grützmacher 02 41 / 432-68 401
 strassenverkehrsbehoerde@mail.aachen.de

Falschparker

online weg.li
 stadtpate.de/aachen

formlos per Mail:
 fb32-120ruhenderverkehr@mail.aachen.de

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

Sonstige

VCD Aachen-Düren
 vcdachen@vcd-aachen.de

Radverkehrsbeauftragter
StädteRegion Aachen
 Herr Oswald 02 41 / 51 98 37 05
 ralf.oswald@staedtereion-aachen.de

Radverkehrsbeauftragter
Straßen.NRW Ville-Eifel
 Herr von Katte
 wulf.vonkatte@strassen.nrw.de

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

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

Aus dem Radtourenprogramm 2024 des ADFC Aachen/Düren

Liebe Radtourenbegeisterte!

Wir drucken in dieser Ausgabe das Radtourenprogramm in verkürzter Form ab: Nach wie vor stehen die Basisdaten einer Radtour zur Verfügung, für die ausführliche Beschreibung verweisen wir allerdings auf die entsprechende Seite im Touren- und Veranstaltungsportal des ADFC. Um den Wechsel dorthin möglichst unkompliziert zu halten, drucken wir sowohl die URL als auch den QR-Code ab (in der digitalen Version der »Luftpumpe« sind diese direkt anklickbar).

Wir sind uns bewusst, dass das eine Einschränkung gegenüber dem Informationsgehalt in früheren Ausgaben ist – hoffen aber, im Versuch, die Seitenzahl der »Luftpumpe« nicht allzu sehr ausufern zu lassen, einen guten Kompromiss mit nur kleinem Komfortverlust gefunden zu haben.

Bitte schreibt und schreiben Sie uns, ob wir auf diesem Weg bleiben sollen oder zum vorigen, umfangreicheren Programmformat zurückkehren sollen: redaktion@adfc-ac.de

Vielen Dank! *Das ADFC-Redaktionsteam*



Genusstour durchs Hohe Venn

Genusstour durchs Hohe Venn, ergänzt durch 3 km Spaziergang (optional) durchs Hohe Venn und Einker in Haus Ternell

<https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/117855-genusstour-durchs-hohe-venn>

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Raerener Straße 18

Samstag

8. Juni

10.30 Uhr

Tagestour

41 km, einfach

13 km/h



Kasteel Vaeshartelt - Waterval

Eine Radtour durch Südlimburg nach Maastricht

<https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/113284-kasteel-vaeshartelt-waterval>

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Sportplatz Richterich, Grüenthaler Straße 50

Sonntag

9. Juni

10 Uhr

Tagestour

80 km, schwer

19 km/h



Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

<https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/114517-fahren-bis-es-dunkel-wird>

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

10. Juni

18 Uhr

Feierabendtour

50 km, mittel

19 km/h



Frauenradtour

Frauenradtour zum Handwerkerinnenmarkt nach Jülich

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/122354-frauenradtour>

Treffpunkt: Markt, vor dem Kirchenportal

Samstag

15. Juni

10 Uhr

Tagestour

35 km, sehr

einfach 15 km/h



Ardennen / Malmédy

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/117020-ardennen-malmedy>

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Aachen/Bushof, Peterstraße

Sonntag

16. Juni

8.45 Uhr

Tagestour

68 km, mittel

15 km/h



Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/114518-fahren-bis-es-dunkel-wird>

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

24. Juni

18 Uhr

Feierabendtour

55 km, mittel

19 km/h



Radtour: Kalterherbergs ostbelgische Nachbarschaft Mit dem Fahrradbus geht es zum Startpunkt der Radtour ab Bhf. Kaltherberg.

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/122447-radtour-kalterherbergs-ostbelgische-nachbarschaft>

Tourleitung: Alois Goffart und Karl-Peter Ströbele

Treffpunkt: Im Bushof Aachen

Samstag

29. Juni

8.45 Uhr



Kalterherbergs ostbelgische Nachbarschaft

Diese Tour verläuft in ostbelg. Nachbarschaft von Kalterherberg. Sie ist geprägt von reizvollen Landschaften wie dem Schwarzbachsee, das Hohe Venn, zwei Talsperren und die dort typische Natur.

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/121306-kalterherbergs-ostbelgische-nachbarschaft>

Tourleitung: Alois Goffart und Karl-Peter Ströbele

Treffpunkt: Am Breitenbach 32a =
Bhf. Kalterherberg, 52152 Monschau

Samstag
29. Juni
10.20 Uhr
Tagestour
56 km, einfach
15 km/h



Wegberg - Meinweg

Über Wegberg ins Naturschutzgebiet Meinweg

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/113285-wegberg-meinweg>

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Markt 39

Sonntag
30. Juni
10 Uhr
Tagestour
110 km, schwer
19 km/h



Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/114519-fahren-bis-es-dunkel-wird>

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

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



Rurtal / Hertogenwald

Radtour Rurtal, Hertogenwald

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/117095-rurtal-hertogenwald>

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Aachen, Bushof, Peterstraße 21

Samstag
20. Juli
8.45 Uhr
Tagestour
68 km, mittel
15 km/h



Zum höchsten Punkt Belgiens

Eine Radtour durchs Hohe Venn

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/113290-zum-hochsten-punkt-belgiens>

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Sonntag

21. Juli

10 Uhr

Tagestour

100 km, schwer

19 km/h



Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/114520-fahren-bis-es-dunkel-wird>

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

22. Juli

18 Uhr

Feierabendtour

45 km, mittel

19 km/h



Art-Tour zum Museum IKOB (Eupen)

Eine abwechslungsreiche Runde in Ostbelgien mit Natur- und Kunsterlebnis. Über Raeren zum Museum IKOB in Eupen und über Lontzen/Hergenrath zurück

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/121328-arttour-zum-museum-ikob-eupen>

Tourleitung: Karl-Peter Ströbele

Treffpunkt: Ecke Adenauerallee/Kornelimünsterweg

Sonntag

28. Juli

10 Uhr

Tagestour

51 km, mittel

15 km/h



Zum Dreiländereck mit Kindern im Fahrradanhänger

Ausflug mit Kleinkindern und Einkehr am Dreiländereck

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/117867-zum-dreilandereck-mit-kindern-im-fahrradanhanger>

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Monschauer Straße

Samstag

3. August

11 Uhr

Halbtagestour

19 km, einfach

13 km/h



Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

<https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/114521-fahren-bis-es-dunkel-wird>

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

5. August

18 Uhr

Feierabendtour

40 km, mittel

19 km/h



Voreifel/Neffelbach

Radtour Voreifel/Neffelbach/Zülpicher Börde

<https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/117133-voreifelneffelbach>

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Aachen Hbf/Vorplatz

Samstag

10. August

9.15 Uhr

Tagestour

69 km, mittel

15 km/h



Maria Hoop

Eine Radtour durch den Selfkant

<https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/113293-maria-hoop>

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Sportplatz Richterich, Grüenthaler Straße 55

Sonntag

18. August

10 Uhr

Tagestour

95 km, schwer

19 km/h



Sonntagstour

Von Aachen nach Würselen und zurück mit Einkehr

<https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/119848-sonntagstour>

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Adenauerallee Ecke Kornelimünsterweg gegenüber Hotel Buschhausen

Sonntag

18. August

11 Uhr

Tagestour

39 km, einfach

13 km/h



Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

<https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/114522-fahren-bis-es-dunkel-wird>

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Montag

19. August

18 Uhr

Feierabendtour

35 km, einfach

19 km/h



Art-Tour zum KuK-Monschau, Fotografie-Forum
Die Runde geht von Roetgen durch das Wesergebiet, das Hohe Venn und das Rurtal zum Besuch des KuK in Monschau und über den Vennbahn-Weg zurück.

<https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/121334-arttour-zum-kukmonschau-fotografieforum>

Tourleitung: Karl-Peter Ströbele

Treffpunkt: Im Bushof Aachen

Sonntag
25. August
8.50 Uhr
Tagestour
48 km, mittel
15 km/h



Ins Herver Land
Radtour ins Herver Land

<https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/117156-ins-herver-land>

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Aachen, Haupteingang Kaiser-Friedrich-Park
(am Kreisverkehr), Goethestraße

Samstag
31. August
10 Uhr
Tagestour
68 km, schwer
15 km/h

Finden Sie bequem Ihre Unterkunft mit Bett+Bike bei über 5.800 fahrradfreundlichen Unterkünften.



bett+bike
adfc

www.bettundbike.de

Bett+Bike Qualitätsauszeichnung

Hier schlafen Radreisende gut!

Ihr Rad ist sicher abgestellt, Ihre Kleidung trocknet im Schlaf.
Ein vitales Frühstück bringt Sie morgens in Schwung.

Ein Service des ADFC, verfügbar in Deutschland, Österreich, Dänemark, Luxemburg & Belgien



Rund um Aachen (Pedelectour)

Tour rund um Aachen

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/119854-rund-um-aachen-pedelectour>

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Adenauerallee 215 (Hotel Buschhausen)

Samstag
7. September
10 Uhr
Tagestour
48 km, mittel
13 km/h



Durch das nördliche limburgische Hügelland

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/117169-durch-das-nordliche-limburgische-huegelland>

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Aachen, am Westpark,
Ecke Lochnerstraße/Gartenstraße

Samstag
21. September
10 Uhr
Tagestour
67 km, mittel
15 km/h



Radtour: Rursee - Rurtal - Kalltal

Mit dem Fahrradbus geht es zum Startpunkt der Radtour am Ofenhaus (Hauptstraße 71) gegenüber dem Bushof Simmerath.

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/122819-radtour-rursee-rurtal-kalltal>

Tourleitung: Alois Goffart und Karl-Peter Ströbele

Treffpunkt: Im Bushof Aachen

Sonntag
22. September
9 Uhr



Rursee - Rurtal - Kalltal

Von Simmerath aus führt die Tour zum Rursee, läuft an dessen Westufer entlang über Heimbach und Abenden nach Zerkall, dann ansteigend das Kalltal hoch vorbei an der Talsperre und zurück zum Start

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/121566-rursee-rurtal-kalltal>

Tourleitung: Alois Goffart und Karl-Peter Ströbele

Treffpunkt: Hauptstraße 71 - Ofenhaus gegenüber Bushof

Sonntag
22. September
10.15 Uhr
Tagestour
63 km, mittel
15 km/h



Frühherbstliche Radtour im oberen Rurtal

Mit dem Fahrradbus geht es zum Startpunkt der Radtour am Ofenhaus (Hauptstraße 71) gegenüber dem Bushof Simmerath.

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/122833-fruhherbstliche-radtour-im-oberen-rurtal>

Tourleitung: Alois Goffart und Karl-Peter Ströbele

Treffpunkt: Im Bushof Aachen

Sonntag

29. September

9 Uhr



Von Hervé über Blegny ins Berwinnetal

Eine Radtour durch die belgische Hügellandschaft

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/113294-von-herve-uber-blegny-ins-berwinnetal>

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt

Sonntag

29. September

10 Uhr

Tagestour

95 km, schwer

19 km/h



Frühherbstliche Radtour im oberen Rurtal

Ab Start in Simmerath rollen wir zunächst bergab zum Rursee. Ab da folgen wir dem Rurtal aufwärts über Monschau bis nach Kalterherberg. Die Ravelroute übernimmt dann den Rückweg zum Start.

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/121284-fruhherbstliche-radtour-im-oberen-rurtal>

Tourleitung: Alois Goffart und Karl-Peter Ströbele

Treffpunkt: Hauptstraße 71 - Ofenhaus gegenüber Bushof

Sonntag

29. September

10.15 Uhr

Tagestour

58 km, mittel

14 km/h



Eifelrand / Wehebachtalsperre

Radtour Eifelrand / Wehebachtalsperre / Indetal

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/117314-eifelrand-wehebachtalsperre>

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Aachen Neumarkt, Bismarckstraße 109

Samstag

12. Oktober

10 Uhr

Tagestour

67 km, mittel

15 km/h

LOKAL, REGIONAL, NICHT EGAL.

Wir bei der STAWAG fördern nicht nur den Ausbau der erneuerbaren Energien, sondern auch zahlreiche kulturelle, soziale und sportliche Programme. Und das tun wir nicht irgendwo und für irgendwen – wir bündeln unsere Energie für alle großen und kleinen Öcher.

Warum wir das tun? Weil es uns nicht egal ist, was aus Aachen wird. Wir kommen von hier und wollen hier noch viel bewegen. Damit auch nachfolgende Generationen unsere schöne Stadt genauso erleben können, wie wir heute – bunt, weltoffen und mit dem Herz am richtigen Fleck.

Mehr über unser Engagement für die Region finden Sie unter:
stawag.de/ueber-uns/engagement/

WIRFÜRAACHEN.DE

 **STAWAG**

LASTENRÄDER FÜR ALLTAG UND ABENTEUER



MADAME CARGO

Paulusstraße 13-15, 52064 Aachen

Weitere Infos zu Rädern
und Förderungen:
www.madamecargo.de
0241 475 90 358

