

LUFTPUMPE



Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung

2. Ausgabe 2024

Schwerpunkt

Innenstadtmobilität Aachen

Aktionen des ADFC in 2024

Mitmachen: Fahrradklimatest!

Plusminus Güte und schlechte Fahrradinfrastruktur

Aus dem Verein
Zum ADFC Aachen/Düren

Neue Ortsgruppe:
Nordeifel

Inhalt

Titelthema Innenstadtmobilität Aachen

- 6 Innenstadtmobilität für morgen
- 14 Fortschritte am Alleenring
- 16 PBL Heinrichs- und Monheimsallee
- 19 Ludwigsallee neu markiert
- 20 Brücke Turmstraße
- 21 Weiterer Verlauf Turmstraße

Radverkehrsplanung

- 24 Umbau Bismarckstraße
- 25 Rotmarkierungen aufgefrischt
- 25 Vaalser Straße vor Grenze fertig
- 26 Alte Vaalser Straße fertig
- 27 Europaplatz: Umbau beginnt bald
- 27 Planungsbeschluss Krakaustraße
- 30 Neugestaltung Grüner Weg
- 36 Lütticher Straße fertig
- 38 Flickenteppich Jülicher Straße
- 40 Grünpfeil Radverkehr Aachen
- 42 AGFS-Kongress

Plusminus

- 44 PlusMinus
- 59 PlusMinus-Verbesserungen
- 60 Kurioses

Meinung

- 85 Kurioses Verhalten

Aktionen

- 64 Weltfahrradtag
- 64 Ride of Silence

66 Kidical Mass Aachen

66 Radnacht Aachen

68 Fahrrad-Codierung

Aus dem Verein

- 70 Junger ADFC
- 72 Nachdenken über das Radfahren
- 73 Neues von unserem Youtube-Kanal

Aus den Ortsgruppen

- 74 Stadtexperiment in Alsdorf
- 75 Verbesserungen in Würselen
- 76 Fahrradabstellanlagen in Eschweiler
- 77 Gründung OG Nordeifel
- 78 Tag des Rades Kalterherberg
- 79 Die OG beim Herbstmarkt Simmerath

Aus Düren

- 80 Geschützter Radstreifen auf der Velde-
ner Straße
- 81 August-Klotz-Straße nicht sicher
- 83 Aktionstag an der Nikolausschule
- 83 Kleine fahrradfreundliche Maßnahmen
- 84 Spatenstich Radstation

Service

- 92 Kontakte zum ADFC
- 93 Andere Kontakte
- 94 ADFC-Fördermitglieder

Reiseberichte

- 87 Nordseeküstenradweg
- 90 Auf in den Orient

Das Titelbild zeigt die Monheimsallee vor dem Eurogress. Diese hat jetzt eine geschützte Radspur. Auf der Radtour während der Klausurtagung haben wir uns auch diese angeschaut und dabei ist dieses Foto entstanden



ADFC
Fahrradklima-Test
2024

ADFC-Fahrradklimatest 2024: Wie fahrradfreundlich sind unsere Städte?

Macht das Radfahren vor Ort Spaß oder ist es stressig? Vom 1. September bis zum 30. November 2024 können Radfahrer*innen in Deutschland bewerten, wie die Fahrradfreundlichkeit in ihren Städten und Gemeinden ist.

Lebensnahe Rückmeldungen von Alltagsexpert*innen für Verkehrsplaner*innen und politisch Verantwortliche: Beim ADFC-Fahrradklima-Test bewerten die Teilnehmer*innen den Radverkehr vor Ort und geben nützliche Hinweise, die Kommunen gezielt für Verbesserungen in der Infrastruktur nutzen können. Die Ergebnisse helfen auch, die Erfolge der Radverkehrsförderung vor Ort zu bewerten.

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und findet 2024 zum elften Mal statt. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr fördert den ADFC-Fahrradklima-Test aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans.

Wichtige Orientierungshilfe für künftige Maßnahmen

Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests helfen Städten und Gemeinden dabei, ihre

Fahrradfreundlichkeit zu bestimmen. Die Ergebnisse sind für Kommunen eine Orientierungshilfe. Sie können so Vergleiche zu anderen Orten ziehen, ihre Stärken und Schwächen herausfinden und gezielte Maßnahmen ergreifen, um den Radverkehr vor Ort weiter zu stärken. Mit Hilfe des Fragebogens können Radfahrerinnen und Radfahrer ihre Meinung über »Spaß oder Stress« im Straßenverkehr an ihrem Wohnort zum Ausdruck bringen. Dabei bewerten sie, wie positiv oder negativ sie verschiedene Aspekte des Radfahrens finden. Die Fragen betreffen Sicherheit und Komfort beim Radfahren, die Infrastruktur für den Radverkehr und wie stark der Radverkehr vor Ort gefördert wird. Auch ob Fahrräder sicher im öffentlichen Raum geparkt werden können, wie die Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr klappt oder ob in ihren Kommunen für das Radfahren geworben wird, beantworten die Teilnehmer*innen im ADFC-Fahrradklima-Test.

In der nächsten Ausgabe dieses Hefts berichten wir über die Ergebnisse.

Teilnahme:

fkt.adfc.de/umfrage

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: 2 700
DCM Druck Center Meckenheim GmbH

Spendenkonto:

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

In der nächsten Luftpumpe

Mit Erscheinen dieser Ausgabe arbeiten wir schon am nächsten Heft. Wie immer berichten wir zu interessanten Änderungen und verfolgen politische Entwicklungen zum Radverkehr. Besonders gespannt sind wir auf diese Themen und freuen uns auf:

- ein umfangreiches Interview mit Straßen.NRW
- eine gründliche Auswertung vom ADFC-Fahradklima-Test
- eine Vorschau auf die Kommunalwahl 2025
- das ADFC-Radtourenprogramm 2025

ADFC-Mitglieder bekommen die Luftpumpe natürlich automatisch zugestellt.



Spenden, damit Radverkehr Zukunft hat

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

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

das Jahr neigt sich dem Ende zu und es ist erfreulich zu berichten, dass viele der teils lange angekündigten Verbesserungen für den Radverkehr auch tatsächlich umgesetzt wurden – besonders in Aachen.

Ein Meilenstein wurde am Karlsgraben erreicht, wo der erste Lenkungspunkt des Verkehrskonzepts »Innenstadtmobilität für morgen« entstand. Gleichzeitig wurden die ersten Fahrradstraßen auf dem Grabenring eingerichtet, womit der Radverteilerling in die Umsetzung ging.

Nicht nur der Grabenring erstrahlt neu: Auf dem Alleening wurden Radverkehrsmaßnahmen abgeschlossen, die nun den ersten gut befahrbaren Korridor bilden. Auch in Vaals und an der Lütticher Straße gibt es Fortschritte. Wir berichten zudem über die Umgestaltung des Grünen Wegs und die Radwege an der Jülicher Straße.

Unsere beliebte Kategorie PlusMinus bewertet aktuelle Beispiele aus der Region und im Nordkreis gab es deutliche Verbesserungen für Radfahrende.

Wir waren auch auf der Straße präsent: Mit mehreren Demos haben wir verkehrspolitische Anliegen betont. Unser Codier-Team erklärt in dieser Ausgabe, wie die Fahrradcodierung abläuft – unerlässlich für eure Fahrradsicherheit.

Ein besonderes Herzensprojekt für mich persönlich: Der ADFC bekommt einen Jugendverband! Damit schaffen wir eine Plattform, auf

der junge ADFC-Mitglieder künftig ihre Interessen bundesweit, aber auch in den Kreisverbänden vertreten können.

Unsere Klausurtagung bot zudem wieder Gelegenheit, intensiv über die Vereinsarbeit nachzudenken und neue Ideen zu entwickeln. Auch aus den Ortsgruppen gibt es einiges zu berichten: In Alsdorf gab es ein Experiment für eine autofreie Einkaufsstraße, während in Würselen zeitnah begonnen wird, eine Maßnahmenliste des ADFC umzusetzen. In Eschweiler sind die Fahrradabstellanlagen leider unbefriedigend.

In der Nordeifel wurde eine neue Ortsgruppe gegründet – damit sind wir nun in der gesamten Städtereion Aachen aktiv!

Auch in Düren tut sich was: Ein geschützter Radstreifen wurde an der Veldener Straße eingerichtet, jedoch eine Verlängerung trotz erfolgreichem Verkehrsversuchs politisch abgelehnt.

Zum Abschluss dieser Ausgabe nehmen wir euch mit auf zwei faszinierende Radreisen: Der eine Bericht führt uns entlang des Nordseeküstenradwegs, der andere in den Orient.

Unser Kreisverband steht kurz vor einem Meilenstein: Wir nähern uns der Marke von 2 000 Mitgliedern! Diese Schallmauer werden wir wohl bald durchbrechen. Denkt auch daran, am ADFC-Fahrradklima-Test teilzunehmen und eure Stadt zu bewerten – die ganze Familie kann abstimmen!

Passt in der dunklen Jahreszeit gut auf euch auf und denkt daran, bei Dunkelheit immer mit Licht zu fahren. Viel Spaß bei der Lektüre!

Ben Jansen

Innenstadtmobilität für morgen

von Ben Jansen & Jan Bielak

Die Innenstadtmobilität für morgen (wir berichteten im 2. Heft 2023) ist ein gemeinsamer Plan für alle in der Aachener Innenstadt befindlichen Verkehrsmittel. Der Umweltverbund – bestehend aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV soll innerhalb des Alleenrings weiter gestärkt werden und künftig den Ton angeben. Der Autoverkehr soll »stadtverträglich« werden, d. h. er wird auf das noch nötige Minimum reduziert werden und nur noch aus Ziel- und Quell- statt Durchgangsverkehren bestehen. Dadurch wird mehr Platz für den Umweltverbund geschaffen und ermöglicht den Menschen, die wirklich auf das Verkehrsmittel Auto angewiesen sind, eine bessere und staufreiere Mobilität. Das Innenstadtmobilitätskonzept setzt sich aus zahlreichen Einzelplänen zur Entlastung der Innenstadt vom Au-

toverkehr zusammen – diese reichen teilweise bereits über 30 Jahre zurück. Im Rahmen dieses Konzeptes werden alle Bestandteile zu einem Masterplan vereinigt, untereinander abgewogen und die Umsetzung strukturiert.

Die Stadt Aachen sieht folgenden Handlungsbedarf:

- Zu Fuß Gehen stärken | Aufenthaltsqualität verbessern
- Autoverkehr stadtverträglich gestalten
- Sicheren Radverkehr ermöglichen
- Öffentlichen Verkehr verbessern

Diese Intention wird ergänzt um folgende Punkte:

- Förderung der Rücksichtnahme
- Vernetzung der Mobilitätsangebote
- Stadtverkehr klimaneutral machen

Info: Ziele der Innenstadtmobilität:

- *Leicht erreichbare Innenstadt*
Alle Menschen erreichen das kulturelle, gastronomische, das Bildungs- und das Einkaufsangebot im Herzen Aachens leicht. Die Innenstadt ist durch alle Verkehrsarten gut erschlossen.
- *Fairer und sicherer Verkehr*

Das Miteinander ist rücksichtsvoll und entspannt, es gibt keine schweren Unfälle.

- *Gute Nachbarschaften*
In den Nachbarschaften ist es ruhig, Kinder können spielen und Menschen das Miteinander genießen.

Zonen

Für den Autoverkehr wird die Innenstadt innerhalb des Alleenrings künftig in mehrere Zonen aufgeteilt. Diese Segmentierung wird benötigt, um den Platz für den Umweltverbund im Straßenraum zu schaffen und Durchgangs-

verkehr gezielt zu unterbinden. Herzstück für den Kfz-Verkehr ist dabei der Alleenring, der als Durchfahrtsstraße und Verteiler erhalten bleibt.

Die Stadt Aachen hat die Einführung des Konzeptes mit einer breit angelegten Informa-

tionskampagne begleitet. Darin werden die fünf Zonen übersichtlich sortiert, benannt und farblich abgegrenzt:

- Alexianergraben: orange
- Karlsgraben: violett
- Seilgraben (Pontviertel): gelb
- Peterstraße (Bushof): rot
- Theaterstraße: blau

Die Zonierung dient primär der Lenkung des Kfz-Verkehrs: Zu jeder Zone gibt es Zu- und Abgänge vom Alleenring, untereinander sind die Zonen aber abgegrenzt. Es ergibt sich die sogenannte »Schleifenerschließung«. Für einen Wechsel der Zone mit dem Auto muss

man künftig den Alleenring nutzen. Andere Verkehrsarten können jedoch weiterhin wie gewohnt den Grabenring durchgängig nutzen. Es gibt jedoch auch Ausnahmen für besondere Nutzergruppen: Pflegedienste, Handwerker, Lieferdienste, Taxen. In speziellen Fällen können auch Anwohner*innen eine Ausnahmegenehmigung zur freien Durchfahrt erhalten. Wir sind gespannt, wie sich dies in der Praxis bewährt und Nicht-Berechtigte wirksam an der Durchfahrt gehindert werden. Einen echten Unterschied wird man dann feststellen, wenn diese Änderungen in die Kartendaten der Navigationssysteme eingespielt wurden.

Lenkungspunkte

Elementar für die wirksame Zonierung der Innenstadt sind die sogenannten Lenkungspunkte. An diesen Kreuzungen wird der Mobilitätsverbund neu sortiert und für Kfz die Durchfahrt nur noch in bestimmte Fahrtrichtungen gestattet. An anderen Stellen sind auch ganze Straßenabschnitte für die Durchfahrt gesperrt. Einige Lenkungspunkte gibt es bereits seit längerer Zeit, einige müssen noch eingerichtet werden.

Elisenbrunnen

Betrifft die blaue und rote Zone

Den Beginn machte vor mittlerweile fast 30 Jahren der Friedrich-Wilhelm-Platz – im Volksmund unter dem Namen des gleichnamigen Bauwerks Elisenbrunnen bekannt. Seinerzeit war die Durchfahrtsbegrenzung von Protesten begleitet und stieß auf heftigste

Gegenwehr von Einzelhändler*innen und Kfz-Liebhaber*innen. Heute wäre eine Wiederfreigabe für den Kfz-Verkehr kaum vorstellbar. Die Sperrung hat die Rolle des Platzes als zentralen Umstiegspunkt für den ÖPNV gestärkt und die umliegenden Fußgängerzonen sowie die Aufenthaltsqualität im später neu gestalteten Elisengarten wesentlich verbessert. Diese Form der Verkehrsführung zeigt, was man sich unter einer Schleifenerschließung vorzustellen hat und welche positiven Effekte die Reduktion des Kfz-Verkehrs hat.



Der Elisenbrunnen ist für den Kfz Verkehr tabu

Lenkungspunkt Templergraben

Betrifft die violette und gelbe Zone

Seit 2021 ist auf dem Templergraben im Bereich von der Wüllerstraße bis zur Schinkelstraße (entlang SuperC und Hauptgebäude der RWTH) die Durchfahrt für private Pkw verboten. Der auf ein Jahr angelegte Verkehrsversuch wurde wegen des Abrisses der Türmstraßenbrücke verlängert, um zu verhindern, dass knapp 20 000 Pkw durch die Innenstadt und den Templergraben ausweichen. Das hätte den Anstieg von Fuß-, Radverkehr und ÖPNV konterkariert. Viele Autos hätten zu Staus geführt und Busse stark verspätet. Auch der Fahrbahnbelag vor Hauptgebäude und SuperC wäre weiter beschädigt worden.



Kfz-Verkehr darf nur links abbiegen

Der Mobilitätsausschuss beauftragte die Verwaltung, ein Konzept für die dauerhafte Sperrung zu erstellen. Im Januar erfolgte eine Teil-einziehung, die den Templergraben u. a. für den Pkw-Verkehr sperrte. Allerdings wird diese Entscheidung beklagt – Ausgang offen.

Lenkungspunkt Annuntiatenbach

Betrifft die violette und gelbe Zone

Pünktlich zum Beginn des Schuljahres 2024/25 waren die viel diskutierte Poller am Annuntiatenbach verschwunden, da die Dauerbaustelle an der Jakobstraße (Premiumfußweg) fertig war und die Buslinie 4 wieder durch die Innenstadt fahren sollte. Übrig blieben eine Durchfahrtsverbotsbeschilderung und eine Warnbake, die die Fahrbahn halbseitig verengt.



Eigentlich darf hier niemand durchfahren, viele tun es trotzdem

Nach einigen Wochen zeigte sich, dass der Kfz-Verkehr am Templergraben deutlich abgenommen hat, da das Risiko, am Annuntiatenbach erwischt zu werden, geringer ist. Autos dürfen weiterhin nicht durchfahren. Perspektivisch sollen hier herunterfahrbare Poller errichtet werden, doch der gleiche Rechtsstreit wie am Templergraben verhindert die Umsetzung.



Jede Spende zählt – hilf uns, mehr zu bewegen!

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

Lenkungspunkt Karlsgraben

Betrifft die orange und violette Zone

Der erste neu umgesetzte Lenkungspunkt befindet sich an der Kreuzung Jakobstraße / Karlsgraben / Löhergraben.

Auf dem Löhergraben wurde ein Radfahrstreifen angelegt mit Freigabe für Busse, Taxen, Lieferverkehr und alle, die eine Ausnahmegenehmigung haben. Diese Personen dürfen weiterhin geradeaus in den Karlsgraben fahren, bzw. rechts in die Jakobstraße (violette Zone). Alle anderen müssen links die Jakobstraße hoch fahren.



Der rote Streifen ist für viele Verkehrsmittel freigegeben.

In die andere Fahrtrichtung ist es genau umgekehrt: Der Kfz-Verkehr muss rechts abbiegen, alle anderen dürfen geradeaus und links fahren. Vor allem Ortsfremde fahren immer noch geradeaus durch – das wird auch noch so bleiben, bis die Navigationssysteme entsprechend angepasst sind. Selbstverständlich fahren aber auch Ortskundige weiterhin geradeaus – ob Absicht oder nicht wollen wir nicht beurteilen.



Kfz-Verkehr muss sich hier rechts einordnen.

Um unsinnige Ein- und Ausparkvorgänge zu vermeiden, wurden direkt vor der Kreuzung alle Parkplätze zu Abstellmöglichkeiten für Lastenräder, E-Scooter und normale Fahrräder umgewandelt. Die Parktasche zuvor ist nun eine Ladezone und der Behindertenparkplatz ist nun auf einem Schrägparkstand.



Stellplätze für platzsparende Mobilität

Lenkungspunkt Theater

Betrifft die blaue und orange Zone

Ausgelöst durch den Parking Day 2018 rund um das Theater reifte bei Verwaltung, Verbänden und Politik in den letzten Jahren der Gedanke auch den Theaterplatz zu einer Fläche mit höherer Aufenthaltsqualität umzugestalten. Dazu wird auch hier der motorisierte

Individualverkehr verbannt – auf dem Theaterplatz über die Theaterstraße bis zur Kreuzung Borngasse, sowie auf dem gesamten Kapuzinergraben sollen künftig keine Kfz mehr verkehren.



Ab nächstem Jahr Baustelle: Der Theaterplatz

Diese Umgestaltung stellt aus unserer Sicht den größten Eingriff in den aktuellen Kfz-Verkehrsfluss des gesamten Innenstadtmobilitätskonzepts dar.

Auf dem neu zu gestaltenden Platz spielt der Radverkehr gemeinsam mit dem Busverkehr nur die »zweite Geige«. Vergleichbar zum Marktplatz wird hier der Fußverkehr und die Lebensqualität (Brunnen, Gastronomie, Veranstaltungen, Begrünung) dominieren. Gleichwohl muss der Kapuzinergraben die tangentielle Verbindung für den Durchgangsradsverkehr sicherstellen. Wir haben zu den verschiedenen von der Verwaltung ausgearbeiteten Varianten Stellung bezogen. Unsere Vorzugsvariante wurde jedoch von der Politik nicht ausgewählt, um weiteren Nutzungen im Straßenraum ebenfalls Rechnung zu tragen: Zukünftig soll hier z. B. die Regiotram verkehren. Die Breite des Radwegs wird hier künftig ca. 1,85–2,00 m betragen. Die genaue Führungsform steht indes noch nicht fest.



Aus sechs Spuren werden hinter dem Theater künftig zwei überbreite

Ab Jahresbeginn 2025 soll eine Baustellenführung bereits während der vorgelagerten Regionetz-Maßnahme den Verkehr im Sinne des Innenstadtmobilitätskonzepts lenken. Die Bauarbeiten am Platz selbst schließen sich dann nahtlos an. Wir werden also schon in 2025 die Auswirkungen dieser umfangreichen Veränderung in der Innenstadt spüren. Wir hoffen, dass während der Baustelle eine sichere Führung des Radverkehrs gewährleistet wird.

Lenkungspunkt Franzstraße / Borngasse / Karmeliterstraße

Betrifft die blaue und orange Zone

Um die neue Verkehrsführung an der Kreuzung Franzstraße / Borngasse / Karmeliterstraße zu verstehen, muss man sie erleben. Im Gegensatz zu den anderen Lenkungspunkten garantieren hier *harte* bauliche Elemente die Veränderung in den Abbiegebeziehungen. Ausnahmen hiervon, z. B. bergab vom Marschierort auf der Franzstraße verbotswidrig geradeaus fahren, wird es wohl wegen der Mittelinsel nicht geben können. Umgesetzt wird sie wahrscheinlich im nächsten Jahr.



Hier wird sich das Gesicht bald verändern

Lenkungspunkt Seilgraben / Komphausbadstraße / Alexanderstraße

Betrifft die gelbe und rote Zone

Schon jetzt ist am Lenkungspunkt die Einfahrt in die Großkölnstraße (Fußgängerzone) verboten. Im nächsten Jahr soll dann auch die Geradeausfahrt in Ringrichtung jeweils für den Kfz-Verkehr unterbunden werden. Einziger Ausweg ist die Fahrt in die Alexanderstraße mit Fortführung bergauf in die Sandkaulstraße.



Der hier links zu sehende Radfahrstreifen wird auf 2,40 m verbreitert.

Im Seilgraben soll der bestehende Radfahrstreifen in Richtung Pontviertel auf 2,40 m verbreitert werden und neben Parkplätzen um einen Sicherheitstrennstreifen ergänzt werden. In die andere Fahrtrichtung wird der Radfahrstreifen auf 3,25 m verbreitert und für den ÖPNV, Taxi- und Lieferverkehr freigegeben.

Auf der Komphausbadstraße wird der Radfahrstreifen fortgeführt und in einen Schutzstreifen vor der Klangbrücke aufgelöst. Der Busverkehr fährt dann in seine Bushaltestelle, andere Verkehrsmittel ordnen sich auf der Spur links daneben ein. In die andere Richtung soll es ebenfalls eine kreative Lösung geben, ebenfalls mit einem Radfahrstreifen mit entsprechenden Freigaben für andere Verkehrsmittel in Fahrtrichtung Seilgraben.



Hier soll eine kreative Lösung kommen – wir werden berichten.

Insgesamt glauben wir, dass die Verkehrsführung an diesem Knotenpunkt besser angenommen werden wird, weil nur drei und nicht vier Fahrtrichtungen sortiert werden müssen. Die Umsetzung ist für 2025 vorgesehen.



Beim ADFC Aachen/Düren aktiv werden?

mitmachen@adfc-ac.de

Fahrradstraße Karls- und Templergraben

Endlich! Die Fahrradstraßen am Karlsgraben und Templergraben sind markiert und werden bereits prächtig angenommen. Einen großen Beitrag dazu leistet der eigens für die Radvorrangrouten entwickelte Aachener Fahrradstraßenstandard, welcher mittlerweile stadtwweit so bekannt ist, dass er selbst in der langen Übergangszeit ohne die offizielle Ausschilderung als Fahrradstraße Wirkung gezeigt hat. Denn Radfahrende (und auch einige Autofahrende) wissen, dass Radfahrende in solch einer Straße Vorrang genießen und nebeneinander fahren dürfen. Das Design ist also ausschlaggebend.



Keine Schutzstreifen mehr, dafür Fahrradstraße

Warum Fahrradstraße und nicht Radweg?

Wir haben Kritik an den Fahrradstraßen gehört, da sie keine separaten und sicheren Radwege sind. Allerdings halten wir den Kompromiss, der den Kfz-Durchgangsverkehr reduziert, für sinnvoll - besonders angesichts des Klimawandels. Der Bau von Radwegen im Seitenraum hätte zur Fällung wichtiger Bäume und einer Versiegelung des Karlsgrabens geführt. Außerdem benötigt es Platz für Liefer- und Ladezonen. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren unterstützen wir die Entscheidung für die Fahrradstraße.



Endlich mit einem Sicherheitstrennstreifen

Neue Fahrradstraße Driescher Gässchen/Templergraben

Im Abschnitt Driescher Gässchen/Templergraben vom Hirschgraben/Pontdriesch ist in Fahrtrichtung Hauptgebäude bis zur Wüllnerstraße eine Fahrradstraße eingerichtet worden. Damit sind die alten Radfahrstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen Geschichte.



Die erste Fahrradstraße in nur eine Richtung

Die Fahrradstraße wurde direkt vollflächig rot eingefärbt, entsprechend dem Standard des Radentscheids und des Aachener Fahrradstraßenstandards. Die Linksabbiegerspur an der Kreuzung Richtung Eilfschornsteinstraße wurde unmarkiert belassen, da die Fahrradstraße geradeaus in einen Radfahrstreifen überführt wird.

Blöd gelaufen, aber zum Glück nicht so schlimm

Nur wenige Tage nach der Freigabe dann der Schock: Die frisch eingerichtete Fahrradstraße war wieder gesperrt, da sich die Baustelle an der Wüllnerstraße über die Kreuzung am SuperC erstreckte. Fahrbahntrenner rausge-

rissen, gelbe Markierungsfolie auf der neu markierten Fahrbahn – ziemlich bitter. Wir fragen uns: Hätte man das nicht besser koordinieren können? Inzwischen ist die Maßnahme längstens abgeschlossen und der Radverkehr rollt an dieser Stelle glücklicher denn je.



Radverkehr kann sich rechts einordnen

Bürgerbegehren

Kommentar: Aufmerksam haben wir das ausführliche Rechtsgutachten zur Zulässigkeitsprüfung des Bürgerbegehrens »Mobile Vernunft« gelesen. Wir maßen uns allerdings nicht an, die detaillierte Einschätzung der externen Rechtsgutachterin auf ihre Richtigkeit hin zu überprüfen. Dennoch wird auch für rechtliche Laien bei der Lektüre deutlich, dass das Bürgerbegehren der Interessensgemeinschaft der sogenannten »Mobilen Vernunft« auf sehr wackligen Füßen stand.

Es war für uns daher vollkommen folgerichtig und nachvollziehbar, dass der Rat der Stadt Aachen auf Grundlage dieser fundierten Expertenmeinung eine klare Entschei-

dung gegen die Zulässigkeit des Begehrens getroffen hat. Umso enttäuschender ist die Berichterstattung und die Kommentare in den sozialen Medien, die nicht nur die Gutachterin, sondern auch die Beauftragenden diffamieren und deren Glaubwürdigkeit in Frage stellen. Wenn wir in unserer Gesellschaft an einen Punkt gelangen, an dem Expert*innen und Wissenschaftler*innen kein Gehör mehr finden, dann ist der Weg zu Fake News, Verschwörungstheorien, Flat Earth oder der Leugnung des Klimawandels erschreckend kurz. Es liegt an uns, solche Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und entschieden entgegenzuwirken.

Was haltet ihr von dem Bürgerbegehren? Schreibt es uns per Mail an redaktion@adfc-ac.de

Endlich Fortschritte für den Radverkehr auf dem Alleenring

von Ben Jansen, Jan Bielak & Emanuel von Heel

Die Radinfrastruktur auf dem Alleenring wächst und gedeiht. Wir freuen uns und möchten euch einen Überblick verschaffen, was sich in diesem Jahr alles verändert und verbessert hat.

Bedeutung des Alleenrings für den Radverkehr

Der Alleenring bildet im Rahmen der Innenstadtmobilität zwar den »Kfz-Verteilerring«, dieser muss jedoch ebenfalls über gute Radinfrastruktur verfügen: Einerseits, um den Ziel- und Quellverkehr sicher zu führen, andererseits, da sich durch die radial geprägte Anordnung des Aachener Straßennetzes ansonsten sichere Routen für Radfahrende nur über Umwege realisieren ließen. Leider ist dies in Aachen vielerorts noch der Fall. Aus diesem Grund gehört auch der Alleenring komplett zum Radhauptnetz.

Seit der Wiedereröffnung der Brücke Turmstraße hat der Alleenring wieder seine zentrale Bedeutung für den innerstädtischen und regionalen Verkehr zurückerlangt. Mit der Fertigstellung einiger elementarer Stücke der Radinfrastruktur auf dem Ring ist ab sofort das

erste Mal eine Art Korridor neuer Qualität erlebbar. Durchgängig fahren kann man jetzt von der Heinrichsallee Höhe Maxstraße über Bastei und Ponttor bis zur Maastrichter Straße hinter der Brücke Turmstraße.

Einziges Manko: Wirklich fertig ist der Ausbau bislang nur in Fahrtrichtung Maastrichter Straße, aber auch in die andere Richtung wurden stellenweise Verbesserungen fertiggestellt.

Nachfolgend ergänzen wir unsere Berichterstattung der vorangehenden Luftpumpen um die neuen Abschnitte:

- NEU: *Heinrichs- und Monheimsallee* im Abschnitt Maxstraße über Kreuzung Hansemanplatz bis zur Kreuzung Bastei
- *Ludwigsallee* im Abschnitt Bastei – Lousbergstraße
- NEU: *Ludwigsallee* im Abschnitt Lousbergstraße – Ponttor
- *Pontwall* auf gesamter Länge zwischen Ponttor und Turmstraße, in beide Richtungen
- NEU: *Brücke Turmstraße* im Abschnitt Pontwall – Professor Pirlet Straße (kurz »PPS«)
- NEU: *Turmstraße* im Abschnitt PPS bis Maastrichter Straße

**EXKLUSIV FÜR
ADFC-MITGLIEDER**

24-Stunden-Hotline:
adfc.de/pannenhilfe



ADFC-Pannenhilfe Schieben war gestern!

Panne? Hilfe ist unterwegs! ADFC-Mitglieder erhalten im Pannen- oder Notfall schnell und unkompliziert Hilfe, damit Sie Ihre Fahrt zügig fortsetzen können. Die Service-Hotline ist 24 Stunden für Sie da!

Wie Sie ADFC-Mitglied werden können und welche Vorteile Sie dadurch genießen, erfahren Sie auf www.adfc.de/mitgliedschaft.

Geschützter Radstreifen Heinrichs- und Monheimsallee

von Emanuel von Heel



Endlich mehr Sicherheit für Radfahrende

Die Heinrichs- und Monheimsallee im Abschnitt Maxstraße über die Kreuzung Hansemannplatz bis zur Kreuzung Bastei erfuhr in diesem Jahr eine starke Verbesserung für den Radverkehr in der Stadt Aachen. Dies stellt einen wichtigen Fortschritt für die Radverkehrsinfrastruktur dar, die konsequent weiterentwickelt wird.

Als weiterer Lückenschluss (Radhauptnetz) wurde an der Heinrichsallee in diesem Sommer eine Verlängerung des bislang an der Maxstraße endenden Radfahrstreifens geschaffen. Dafür musste eine der fünf Kfz-Spuren (3 geradeaus und jeweils eine links und rechts) für einen geschützten Radfahrstreifen weichen – hier aufgrund des freien Rechtsabbiegers auf die Jülicher Straße beidseitig mit Flexpollern.

Darüber hinaus wurde der Radfahrstreifen auf der Monheimsallee an die Radentscheid-Maße angepasst, sowie ebenfalls mit Flexpollern als baulichem Trennelement versehen, welches auch hier die objektive und subjektive Sicherheit von Radfahrenden deutlich verbessert.

Neue Situation an der Heinrichsallee

Auf den folgenden Bildern sind die alte Situation an der Heinrichsallee auf dem Abschnitt ab Maxstraße bis zum Hansemannplatz sowie die neue Situation nach der Ummarkierung dargestellt.



Radinfrastruktur auf dem Abschnitt Heinrichsallee vor der Ummarkierung



Beginn des Anschlusses des Radfahrstreifens nach der Maxstraße

Deutlich zu erkennen ist die erstmals vorhandene Radinfrastruktur auf diesem Abschnitt der Heinrichsallee sowie die Breite des Radfahrstreifens mit 2,50 m. Zusätzlich dazu noch der Sicherheitstrennstreifen mit baulicher Trennung in Form von Flexpollern. *Hier* können kleine und große Radlerinnen und Radler nun ohne mulmiges Gefühl im Bauch unterwegs sein.

Deutliche Verbesserungen an der Monheimsallee

Die Führung entlang der Monheimsallee in Fahrtrichtung Bastei vorbei am neuen Kurhaus und dem Parkhotel Quellenhof ist aufgrund der schwachen Alternativen durch den Kurgarten mit dem 193 m hohen Wingertsberg beinahe die einzige Möglichkeit, um vom Hansemannplatz auf direktem Wege in Richtung Lousbergviertel zu gelangen. Der Umweg in Richtung Innenstadt über Peter- und Alexanderstraße zur Sandkaulstraße ist aufgrund der Steigung im letzten Stück, sowie des gesamten Umwegfaktors von 1,42 ebenfalls keine geeignete Option.

Info:

Der Umwegfaktor gibt das Verhältnis von tatsächlich zurückgelegter Strecke zur kürzesten möglichen Strecke an. Ein Wert von 1 bedeutet direkte Strecke, ein höherer Wert zeigt einen Umweg an.

Zu enge Überholmanöver gegenüber Radfahrenden auf der Monheimsallee sowie oftmals zu hohe Geschwindigkeiten der Kfz (u. a. aufgrund der vormaligen Dreispurigkeit auf diesem Abschnitt) verschärften die Situation für

Radfahrende dort zunehmend.



Radinfrastruktur auf dem Abschnitt Monheimsallee vor der Ummarkierung: Zu erkennen ist der schmale und verblasste Radfahrstreifen

Das Handeln der Stadt Aachen war hier und im vorigen Abschnitt überfällig, um den Radverkehr vor zunehmend negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs auf dieser quasi alternativen Verbindung besser zu schützen. Der Radfahrstreifen hatte zuvor eine minimale Breite von nur 1,40 m. Der Radfahrstreifen hat nun eine komfortable und Radentscheidungskonforme Breite von 2,30 m zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens von 0,50 m inklusive Flexpoller. Die objektive und subjektive Sicherheit hat sich durch diese bauliche Trennung noch einmal merklich erhöht.



Radinfrastruktur auf dem Abschnitt Monheimsallee nach der Ummarkierung

Müssen die Autofahrenden auf diesem Abschnitt des Alleinrings nun länger im Stau stehen oder brach Chaos aus?

Kurze Antwort: Nein! Es kommt derzeit nicht zu nennenswertem »Mehr-Stau« als zuvor, sondern die komplexe verkehrliche Lage in diesen Zeiten schafft zusätzliche externe Herausforderungen:

- *Sperrung der BAB 544* im Rahmen des Neubaus der Haarbachtalbrücke
- *Hochbau-Baustelle »Bastei«* welche die Ludwigsallee im Anfangsbereich auf eine Fahrspur verengt
- *Verschobene Sanierung* der Kreuzung Bastei, dadurch weiterhin nicht intuitive Verkehrsführung und Markierungen.

Das subjektive Gefühl aus eigenen Erfah-

rungen bei der Vorbeifahrt zur morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenverkehrszeit, dass die Neuanlage des Radfahrstreifens nicht ursächlich für den Rückstau ist, kann durch zeitlich in der Vergangenheit angelegtes Routing über Google Maps mit harten Daten objektiviert werden. Natürlich kam es während der Ummarkierungsarbeiten temporär zu mehr Stau, aber die Berichterstattung hierüber in der Presse war durchsichtig substanzlos.



Abchnitt Heinrichsallee vor dem Hansemannplatz nach der Ummarkierung

Kommentar:

Die Stadt hätte diese Verbesserung für den Radverkehr aus Sicht der verkehrswissenschaftlichen Richtlinien nicht umsetzen dürfen, wenn dies zu Chaos und mehr Stau im Kfz-Verkehr geführt hätte. Die Stadt hat ihre Arbeit hier aus unserer Sicht korrekt gemacht und die Qualitäten des Verkehrsablaufs im Vorhinein ausführlich verkehrswissenschaftlich bewertet. Die Betroffenen, die temporär im Stau stehen und sofort zum Hörer der Lokalpresse greifen, sollten sich zunächst fragen, *warum* sie im Stau stehen. Vielleicht könnte dies auch an zu vielen anderen

Kfz liegen, die sie in diesem Moment in ihrer »Freiheit« einschränken?! Abschließend bleibt zu sagen, dass eine differenziertere Berichterstattung der Lokalpresse zur Verkehrsplanung unabdingbar ist. Im Straßenraum müssen immer Kompromisse gefunden werden, sowie die Belange aller beachtet – auch die der Umwelt – und nicht nur die Wünsche derer erfüllt werden, die am lautesten schreien. Die Verkehrsplanung hat sich wie alle Wissenschafts- und Ingenieurdisziplinen sichtbar weiterentwickelt und steckt erfreulicherweise nicht mehr in den 60er Jahren fest.

Lückenschluss auf der Ludwigsallee: mehr Sicherheit dank Neumarkierung

von Jan Bielak

Die Ludwigsallee in Aachen ist eine der wichtigsten Verkehrsadern im Aachener Norden. Der Umbau von der Bastei bis zur Lousbergstraße wurde bereits 2022 abgeschlossen und war Gegenstand vieler Diskussionen in der Öffentlichkeit. Heute ist die neue Gestaltung der Straße für die Nutzerinnen und Nutzer so selbstverständlich geworden, dass man sich kaum noch an die vorherige Situation erinnern kann. Die bauliche Trennung des Radweges durch einen Bordstein führte zu einem erheblichen Zugewinn an Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer. Trotz der umfangreichen Neugestaltung der Straße wurde der Autoverkehr nicht eingeschränkt, da weiterhin zwei Fahrspuren mit markierter Trennlinie zur Verfügung stehen. Lediglich die Anwohnerinnen und Anwohner, die vom Wegfall zahlreicher Parkmöglichkeiten betroffen sind, sehen die Veränderungen nach wie vor kritisch.



Die Farbe macht den Unterschied

Nun, im Spätsommer 2024, wurde der entscheidende Lückenschluss auf der Ludwigsal-

lee zwischen Lousbergstraße und Roermonder Straße (Ponttor) vollzogen. Die zuvor verblasste, temporäre Markierung, die nach Arbeiten der Regionetz aufgebracht und kaum noch sichtbar war, wurde durch eine neue, dauerhafte Markierung ersetzt. Diese Maßnahme war bereits 2023 durch den Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen beschlossen worden und konnte endlich umgesetzt werden. Im Vorfeld hatten den ADFC bereits zahlreiche Beschwerden über den unsicheren »Zwischen«-Zustand erreicht, und auch im Mängelmelder der Stadt Aachen waren entsprechende Einträge vorhanden.



Der ADFC Aachen/Düren hat diesen Prozess frühzeitig begleitet und sich dafür eingesetzt, dass die Neugestaltung den Ansprüchen des Radentscheids und den aktuellen Sicherheitsstandards voll entspricht. In einer Stellungnahme vom Mai 2023 begrüßten wir die geplanten Verbesserungen, äußerten aber unter anderem auch den Wunsch, dass die Flexpöler noch viel früher beginnen, damit der motorisierte Verkehr den Abbiegevorgang nach

der Kreuzung Lousbergstraße mit noch stärker reduzierter Geschwindigkeit beginnt. Insgesamt hat sich eine gute Kompromisslösung ergeben, die den Ansprüchen des ganzen Mobilitätsverbands Rechnung trägt.

Die Breite der Radverkehrsanlage variiert daher entlang des kurzen Stücks von 2,00 m unmittelbar hinter der Kreuzung Lousbergstraße, über 3,25 m auf Höhe des Grünstreifens, um dann unmittelbar vor der Kreuzung Roermonder Straße (Ponttor) auf 1,85 m reduziert zu werden, damit die Busspur neben einer

überbreiten Fahrspur und der Radverkehrsanlage Platz findet. Der erhebliche Zugewinn an Sicherheit ergibt sich insbesondere im Mittelteil, wo es zuvor häufig zu gefährlichen Situationen zwischen dem Radverkehr und abbiegenden und rechts überholenden Fahrzeugen gekommen war. Die Maßnahme zeigt anschaulich, dass durch Neuaufteilung des zur Verfügung stehenden Straßenraumes eine wirksame (und kostengünstige) Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer erreicht werden kann – zum Preis von nur sieben Parkplätzen.

Endlich steht die Brücke

von Ben Jansen

In Aachen werden Brücken gebaut. Das ist jetzt nicht nur auf die Redewendung bezogen, sondern beschreibt schlichtweg den aktuellen Zustand. Viele Brücken sind marode und müssen erneuert werden – die an der Turmstraße hat den Aufschlag gemacht und wurde im Jahr 2024 fertiggestellt und wieder freigegeben: Am 9. Oktober war es endlich soweit. Die Brücke Turmstraße wurde feierlich eröffnet.



Breite rote Fläche wird durch die nicht markierte Regenrinne optisch eingengt.

2,5 Jahre lang war die wichtige Verbindung über die Bahnleihe nahe des Westbahnhofs

für den gesamten Mobilitätsverbund gekappt, da die Brücke erst abgerissen und anschließend neugebaut werden musste. Leidtragende dieses Mammutprojekts waren *alle*: Kfz-, Bus-, Rad- und Fußverkehr.

Mit der Eröffnung der Brücke möchten wir jetzt den Blick auf die neue Verkehrsaufteilung werfen. Bereits im Vorfeld hatten wir lange um eine bessere Aufteilung der Fläche gerungen.



Weiterhin viel Platz fürs Auto auf der Brücke

Letzten Endes kam ein Kompromiss heraus, der auf der Brücke für 2,05 m breite Radfahrstreifen zuzüglich eines 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifens vorsieht. Abseits der Brücke wird es etwas enger – und zwar 1,85 m breit, in dem Fall allerdings ohne Sicherheitstrennstreifen. Der final erreichte Kompromiss besteht darin, dass der gesamte Bereich nach Möglichkeit mit baulichen Trennelementen geschützt werden soll.

Auf dem unteren Abschnitt zwischen Pontwall und Claßenstraße wurde direkt eine für uns akzeptable Lösung vorgeschlagen. In Fahrtrichtung Ponttor soll es deshalb einen radentscheidkonformen geschützten Radstreifen geben, in Gegenrichtung müssen wir uns jedoch weiterhin mit einer Führung in Mittellage zufriedengeben – ob baulich geschützt oder nicht, werden wir wohl noch herausfinden.

Kommentar:

Überbreite Fahrspuren sind ein schlechter Kompromiss

Die Aachener Verwaltung setzt nun auch zunehmend das Element der überbreiten Fahrspur neben Radverkehrsinfrastruktur ein, die einen »Kompromiss« zwischen Rad- und Autoverkehr darstellen soll – blöd nur, dass dies häufig zur Folge hat, dass Autofahrer*innen mit zwei kaum noch nebeneinander passenden Autos Radfahrer*innen zu eng überholen. Dadurch wird noch kein angemessenes Radverkehrsangebot geschaffen, das wirklich viele Nutzergruppen mit einem guten Gefühl befahren können.

Turmstraße im weiteren Verlauf

von Ben Jansen & Jan Bielak

Direkt nach der Brücke Turmstraße wird die Radverkehrsanlage als rot markierter Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m bis zur Melatener Straße fortgeführt. Ab dieser geht es auf der Turmstraße bergab, sowie leicht nach links.



Breiter Radfahrstreifen in der Kurve bergab

Dazu weitet sich auch der Radfahrstreifen auf eine Breite von bis zu 2,65 m auf. Erreichen konnten wir hier ebenfalls, dass eine bauliche Trennung des Radfahrstreifens nach Möglichkeit eingerichtet werden soll. Auf Höhe von Parkplätzen ist dies selbstverständlich nicht möglich.

Achtung, Kante!

Kurz vor der Kreuzung Maastrichter Straße wird der Radfahrstreifen in den ehemaligen Parkstreifen verschwenkt. Eine schwierige Thematik, denn es ist eine Kante, wie man sie auch andernorts im Stadtbild findet: einmal schräg auf den Radweg in den Seiten-

raum hoch. Dies ermöglicht drei Kfz-Spuren nebeneinander, die die Leistungsfähigkeit der Kreuzung erhalten.



Diese Kante ist mit Vorsicht zu genießen

Das Problem liegt hier jedoch nicht in der grundsätzlichen Ausführung, sondern eher in der Lage dieser Kante. Denn an dieser Stelle radelt man vorher bergab ohne Mühen mit knapp 30 km/h. Wer sich dieser Kante zu diesem Zeitpunkt noch nicht bewusst ist, setzt sich unbewusst einem gewissen Risiko aus. Wir empfehlen eine angepasste Geschwindigkeit, insbesondere bei Dunkelheit und Nässe. Mittelfristig sollte aus unserer Sicht die ehemalige Parkfläche niveaugleich umgebaut werden, dann ist auch die Kante Geschichte.

Fazit zum gesamten Korridor – Durchgehend gelungen

Mit der Wiedereröffnung der Brücke Turmstraße steht nun eine durchgehende, den Regelwerken entsprechende Radverkehrsanlage auf einem Teil des Alleenrings im Abschnitt vor dem Hansemannplatz fast bis zum Westpark zur Verfügung – ein bedeutender Schritt für den Radverkehr in Aachen. Der ADFC sieht in dieser Entwicklung einen wichtigen Erfolg

für die im Radentscheid formulierten und beschlossenen Ziele und wird auch weiterhin mit Verwaltung, Politik und Gesellschaft zusammenarbeiten, um sichere und moderne Verkehrswege für Radfahrerinnen und Radfahrer zu fördern. Wir setzen uns dafür ein, dass es bald auch in der anderen Richtung durchgängig und gut wird.

Treffen für Neumitglieder und Interessierte – wir freuen uns auf DICH!

Du liebst das Radfahren und möchtest dich austauschen?

Überlegst du, dem ADFC beizutreten, oder bist du schon Mitglied und möchtest aktiv werden?

Dann laden wir dich herzlich zu einer offenen Runde in unserer Geschäftsstelle ein!

Hier kannst du uns kennenlernen, mehr über unsere Arbeit erfahren und direkt mitmachen.

Hast du Ideen oder Fragen zum Thema Radverkehr? Dann bring sie mit – gemeinsam setzen wir uns für eine fahrradfreundliche Stadt ein.

aachen.adfc.de/frischer-wind



Sicheres Fahrradparken in Aachen

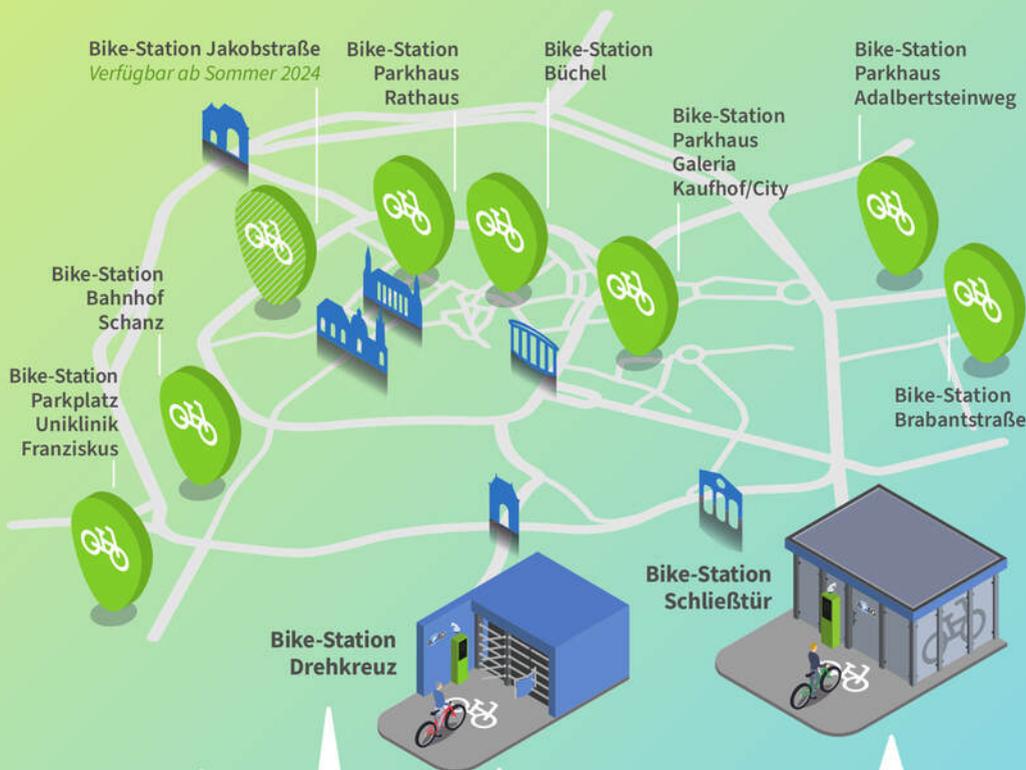


Ein Mobility-Key
für alle Bike-Stationen



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.



Umbauarbeiten Bismarckstraße Radvorrangroute Brand / Eilendorf

von Ben Jansen

Im November 2023 wurde für die Bismarckstraße die neue Gestaltung beschlossen, bald soll es endlich losgehen. Die Stadtverwaltung hatte uns mitgeteilt, dass geplant sei im März 2025 mit der Baumaßnahme zu beginnen. Danach erstrahlt die Bismarckstraße in neuem Gewand mit sehr breiten Gehwegen, Begrünung und einer Fahrradstraße.

Die Bauzeit soll 2,5 Jahre betragen, gearbeitet wird in 6 Bauabschnitten (2 übergegliederte Abschnitte), jeweils von den Enden an der Schloßstraße, sowie der Drimbornstraße in die Mitte auf Höhe des Neumarkts. Begonnen wird am Ende Schloßstraße mit Umgestaltung der Kreuzung. Nachdem der Neumarkt umgestaltet ist, wird dann von der Drimbornstraße aus wieder in Richtung Neumarkt gearbeitet.

Umleitungen

Während Bauabschnitt 1 soll die Oppenhoffallee sowohl für den Kfz-Verkehr als auch den Radverkehr als Umleitungsstrecke dienen. In Bauabschnitt 2 wird dann die auf der anderen Seite liegende Frankenberger Straße als Umleitungsstrecke dienen. Der Linienverkehr wird auf diversen anderen Routen je nach genauem Bauabschnitt umgeleitet.

Lückenschluss

Die Bismarckstraße stellt sowas wie einen Lückenschluss dar, denn dort kommen die Radvorrangrouten Brand und Eilendorf an, welche ziemlich weit fortgeschritten sind. Auch werden dann die Fahrradstraßen Drimbornstraße,

Beverstraße und Schloßstraße ebenfalls rot eingefärbt und sollen einen durchgängigen roten Teppich in die Innenstadt bilden.

Zebrastreifen kommt nicht

Wir hatten seinerzeit lange verhandelt, wie denn ein Kompromiss am Neumarkt aussehen könnte. Dort queren viele Fußgänger*innen und die Verkehrssituation ist aktuell im Bestand ziemlich unklar.

Für uns war klar: Der Fußverkehr soll per Fußgängerüberweg (*kurz FGÜ*) Vorrang haben, dafür möchten wir aber eine durchgängige Fahrradstraße. Dies gehe rechtlich nicht, so die Verwaltung zum beinahe durch die Politik beschlossenen Kompromiss.

Der von der Politik beschlossene Kompromiss besteht nun darin, dass ein 4 m breiter Asphaltstreifen die Fahrbahn klar vom Gehweg abtrennt. Es soll eine Tempo 20-Zone eingerichtet werden, in der der Radverkehr jedoch klar bevorrechtigt ist vor dem Fußverkehr.

Sollte die rechtliche Lage Fußgängerüberwege über Fahrradstraßen auch ohne Kfz-Verkehr zulassen, werden wir unsere Kompromisslösung bei der Politik erneut einfordern. Wir freuen uns selbstverständlich über die Umgestaltung der Bismarckstraße, auch wenn die Bauzeit definitiv ziemlich viele Nerven von Radfahrer*innen strapazieren wird. An der Oppenhoffallee werden wir uns für eine sichere Führung des Radverkehrs während der Umleitung einsetzen.

Rotmarkierungen aufgefrischt RVR Brand

von Ben Jansen

Auf der RVR Brand wurden an einigen Stellen die Rotmarkierungen aufgefrischt. So wie wir es interpretieren, waren dies Gewährleistungsarbeiten, da sich auf der Fahrbahn Risse gebildet hatten. Dies geschah in Brand am Wolferskaul, auf der Danziger Straße am Driescher Hof und an zwei Stellen auf der Altstraße in Forst. Für die Ausbesserungsarbeiten waren die betroffenen Straßen für einen kurzen Zeitraum gesperrt.



Ausbesserung in der Altstraße

Vaalse Straße vor der deutsch-niederländischen Grenze fertig RVR Vaals

von Ben Jansen

Nachdem letztes Jahr in der Vaalse Straße kurzfristig bereits die weiße Markierung aufgebracht wurde, um die schlechte Zwischenlösung nicht noch länger so zu belassen, folgten im Juli die Poller und die Roteinfärbung.



Ursprünglich wurde eine Rotbeschichtung mit dem in Aachen bereits häufig verwendeten

Produktsystem Possehl EP-Grip Velo¹ (oft auch nur als roter Epoxidharz bezeichnet) ausgeschrieben. Es fand sich hierfür allerdings keine Bieterin, weshalb auf das sogenannte Kaltplastik zurückgegriffen wurde, das schon an vielen anderen Stellen im Stadtraum zum Einsatz gekommen ist. Durch die Rotmarkierung und den Pollern bietet sich den Radfahrern nun eine deutlich sicherere Fahrt. Insbesondere an der Einmündung zur Keltenstraße gab es zuvor die Situation, dass Autofahrende den zum linksabbiegen aufgestellten Kfz auf den Radstreifen auswichen und damit teils auch Radfahrende gefährdeten, wie es uns von unseren Mitgliedern berichtet wurde. Wir als ADFC bevorzugen den Epoxidharz, welcher zwar in der Aufbringung aufwändiger und teurer ist, jedoch eine längere Haltbarkeit

1 www.possehl-spezialbau.de/leistungen/ep-grip/ep-grip-velo/

sowie einen noch besseren Grip hat.



Die nun umgesetzte Variante in Richtung Vaals ist ein Optimum für Radfahrende. In der anderen Fahrtrichtung muss man mit dem Fahrrad zwischen einer vom Fuß- oder Autoverkehr getrennten und gemeinsamen Führung wechseln. Der ADFC empfiehlt in dieser Richtung die Fahrt durch die Fahrradstraße Alte Vaalser Straße. Die Einfahrt hier kann entweder über die Niederlande (von der Akenerstraat) oder die Keltenstraße erfolgen.

Alte Vaalser Straße fertig markiert RVR Vaals

von Ben Jansen

Nachdem letztes Jahr der rot durchgefärbte Asphalt in der Alten Vaalser Straße eingebaut wurde, folgten nun auch die für Aachen typischen Markierungen einer Fahrradstraße mit je 50 cm langen Breitstrichen (welche 25 cm breit sind).



Das Rot der Fahrradstraße hat allerdings nach unserem Empfinden auch bereits ohne die Markierungen einen Effekt ausgestrahlt, in-

dem es die Straße für den Radverkehr deutlich angenehmer gemacht hat. Die rote Farbe hat den Autofahrenden scheinbar eine große Warnung gegeben, dass sie hier deutlich mehr auf den Radverkehr aufpassen müssen. Gerade aber auch der Vorrang an den Kreuzungen wird sowohl von Radfahrenden als auch der ASEAG als sehr angenehm empfunden, weshalb einige Busfahrer*innen nun auch öfters hinter Radfahrer*innen bleiben.



Europaplatz: Ausführungsbeschluss und Umbauarbeiten vor Beginn Unabhängiges Projekt im Routenverlauf RVR Haaren/Verlautenheide

von Ben Jansen

Am 11. 5. 2024 hat der Mobilitätsausschuss den Ausführungsbeschluss für den Europaplatz gefasst. Kurze Zeit später war dann auch bereits die Ausschreibung online zu finden. Passiert ist seitdem (Stand: 21. 10. 24) noch nichts, die Vergabe an ein Unternehmen soll aber stattgefunden haben.



Harte Kanten verhindert

Im ursprünglichen Ausführungsplan war im Querschnitt die Verwendung einer 3 cm hohen Kante vorgesehen. Diese sind wenn man mit dem Rad sehr langsam fährt, auch noch recht angenehm. Allerdings hindern sie Radfahrende daran, ihren Weg komfortabel zu bestreiten. Dies ist jedoch wichtig, wenn das Rad eine tatsächliche Alternative darstellen soll und man durch verbesserte Routenführungen auch die Fahrtzeit senken möchte.

Wir freuen uns auf die Umgestaltung, denn die Radwege werden durchgängig 3,0 m breit und erhalten entlang der Radvorrangroute Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr. Der Zustand vor dem Umbau besteht nun seit Eröffnung des Europaplatzes.

Planungsbeschluss für die Fahrradstraße Krakaustraße gefasst RVR Preuswald

von Ben Jansen

Am 13. 6. 2024 hat der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen den Planungsbeschluss² für die grüne Variante des Premiumfußwegs an der Krakaustraße gefasst. Diese Variante beinhaltet eine durchgängige Begrünung auf einer Seite, sowie einen Spielplatz für Kinder.

Info: Ein Spielplatz ist in Aachen die kleinere Form eines Spielplatzes und verfügt über 2-3 Spielgeräte.

Die Krakaustraße ist Teil der Radvorrangroute Preuswald, welche in den kommenden Jahren sukzessive ausgebaut werden soll. Vor der Umsetzung muss allerdings noch die Regionetz baulich aktiv werden: Erstmal werden bald für 18 Monate die Versorgungsleitungen erneuert. Im Anschluss ist in 2026 dann die Straßenerneuerung vorgesehen, die 2027 abgeschlossen werden soll. Für die Kosten des Premiumfußwegs hat die Stadt Aachen Fördergelder akquiriert, die Ende 2027 auslaufen.

² ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=28712

Und die Radvorrangroute?

Da in den anliegenden Straßen, Mörgens- und Südstraße, in denen auch die Radvorrangroute Preuswald verläuft, keine großen Umbauarbeiten notwendig sein werden, plant die Stadt die Markierungsarbeiten für die Fahrradstraßen nach Fertigstellung des Straßenbaus parallel mit denen in der Krakaustraße. Eine politische Beratung dafür hat noch etwas mehr Zeit als der Gesamtumbau, diese soll aber in der nächsten Zeit auf den Weg gebracht werden.

Vor kurzem wurde die Südstraße auf gesamter Länge aufgerissen, hier fanden Nachbesserungsarbeiten an der Versorgungsinfrastruktur statt. Wir hatten die Befürchtung, dass die Fahrbahn dann auf einem Streifen uneben wäre. Dem ist allerdings nicht so, denn kurzerhand wurde die gesamte Fahrbahndecke erneuert. Einer Roteinfärbung mit langer Halt-

barkeit steht somit nichts mehr im Weg, diese soll unseren Informationen nach zeitgleich mit der Fertigstellung und Rotmarkierung der Krakaustraße erfolgen.



Status quo in der Krakaustraße

Die dafür erforderlichen politischen Beschlüsse haben somit noch etwas Zeit und werden damit direkt eine durchgängig nutzbare Achse vom Grabenring in die Außenbereiche gestalten.

Augenweide

Brillen. Kontaktlinsen.
Reparaturen.



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

**JETZT
MITGLIED
WERDEN!**



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

Carolina, 30, aus Berlin
.....

Neugestaltung des Grünen Wegs – – eine schier endlose Geschichte

von Martin Christfreund

Warum die Überlegungen zum Grünen Weg, die Planung für die Erneuerung dieser wichtigen Straße und deren Realisierung im Einzelnen inzwischen fast eine ganze Generation (!) – nämlich deutlich über 20 Jahre – in Anspruch genommen haben – wir wissen es nicht. Aber ein wenig möchten wir die Geschichte schon erhellen.

Die Vorgeschichte – oder »Planungsrunde 1«

Bereits im Jahre 2003 (!) wurde eine erste Vorentwurfsplanung für den Grünen Weg vorgelegt, beauftragt wurde sie schon deutlich früher. Damals hatte man noch das Ziel, dort ein weitgehend durchgrüntes »Vorzeige«-Industrie-Gebiet zu schaffen. Von diesen hehren Plänen ist im Laufe der letzten über 20 Jahre leider nicht mehr viel übriggeblieben – eher ist das Gegenteil der Fall: Es ist sogar noch ordentlich Grün-Substanz verloren gegangen, z. B. auf privaten Grundstücken am Grünen Weg, auf denen schöner Baumbestand der Errichtung von Parkplätzen geopfert wurde.

Weiter ging es dann 2011 mit dem ersten Planungsbeschluss zur Neugestaltung des Grünen Wegs. Der zugehörige Baubeschluss wurde am 10. April 2014 gefasst. Dieser feierte in diesem Frühjahr demnach bereits seinen 10. »Geburtstag«. Die damalige Planung sah allerdings aus heutiger Sicht absolut gruselig aus: 1,50 m »breite« »Schutz«-Streifen neben einer 4,50 m »breiten« Zweirichtungs-Kfz-Fahrbahn, also eine Kombination von Mindest-

maßen, teilweise rechts auch noch durch Kfz-Parkstreifen begrenzt. Diese Katastrophen-Planung veranlasste damals den Autor dieses Artikels – seinerzeit noch Mitglied im Mobilitätsausschuss – als Einziger im Ausschuss gegen die vorgelegte Planung zu stimmen.

Info:

Martin Christfreund saß von 1990 bis 2014 für die SPD im Aachener Mobilitätsausschuss (seinerzeit noch Verkehrsausschuss). Zeitgleich war er stets im ADFC Aachen/Düren aktiv, hat diesen auch 1982 mitgegründet und war zwischen 1990 und 2000 Vorsitzender.

Zum Glück kam dann aber einiges dazwischen – das hat uns letztlich die Realisierung der beschlossenen Grusel-Planung erspart. Die ursprünglich vorgesehene (und ab 2015 beginnende) Neugestaltung verzögerte sich in der Folge aus verschiedensten Gründen immer mehr. Begonnen wurde mit ersten Vorarbeiten sogar erst im Jahr 2020. Besonders hatte man offenbar den (vorgeschalteten) Bau eines notwendigen Regenwasser-Staukanals (und das auch noch unter weitestgehend permanenter Befahrbarkeit des Baustellenbereiches) vollständig unterschätzt. Dieses unter Regie der dafür zuständigen Regionetz ausgeführte Mammut-Bauwerk von gut 2,40 m Durchmesser und ca. 320 m Länge hatte am Ende dann über 2 Jahre Bauzeit »verschlungen« – kein Wunder für eine Baustelle solcher Dimensionen.



Der große Regenwasser-Staukanal

Planungsrunde 2

Als dieser Staukanal im Spätsommer 2022 endlich fertiggestellt war und es eigentlich darum ging, ab dann die »Oberfläche« des Grünen Weges wie 2014 beschlossen umzugestalten, war aber bereits (einige Zeit zuvor) etwas ganz Wichtiges passiert: Die gut 38 000 Unterschriften des Radentscheids waren im Herbst 2019 im Rathaus abgegeben worden, und der Rat der Stadt Aachen hatte sich daraufhin die Ziele des Radentscheids in einem gleichlautenden Ratsbeschluss beinahe einstimmig zu eigen gemacht. Diese Tatsache führte dazu, dass man es allseits für unverträglich hielt, diese inzwischen veraltete Planung vor dem Hintergrund der Radentscheid-Ziele zu realisieren. Daher wurde der gesamte Planungsprozess nochmal neu »aufgerollt« und die Planung auf Radentscheid-Kriterien hin

verbessert.

Das ganze Unterfangen stand allerdings unter dem unglücklichen Stern, dass der Grüne Weg einerseits für das gleichnamige Industriegebiet als Haupterschließungsstraße dient, andererseits als Bestandteil des Radhauptnetzes eine sehr gute Anbindung des (inzwischen bis zum Schwarzen Weg fertiggestellten) Bahntrassenradwegs Aachen-Jülich an die Aachener Innenstadt bilden sollte. Darüber hinaus ist der Grüne Weg leider in seiner Breite recht beschränkt, was den Gestaltungsspielraum minimiert.

Info:

Das Radhauptnetz war zu diesem Zeitpunkt noch im Entwurfsstadium, beschlossen wurde es erst 2023 vom Aachener Mobilitätsausschuss.

Politik, Verwaltung, Anlieger, ADFC, VCD und Radentscheid haben dann lange über eine optimale Aufteilung des Straßenraumes gerungen. Es standen verschiedenste Varianten zur Diskussion, darunter (aus Radfahrer*innen-Sicht bevorzugt) gegenläufige Einbahnstraßen, die genügend Platz für richtlinienkonforme Radverkehrsanlagen und auch eine für den Kfz-Verkehr ausreichende Erschließung des Gebietes geboten hätten, bis hin (von Anliegern als Vorschlag bevorzugt) gar keine Radverkehrsanlagen. Als »Ersatz« verwiesen Anlieger immer wieder auf die Möglichkeit, den Radweg vom Ende Schwarzer Weg bis zur Jülicher Straße entlang der alten Eisenbahntrasse (und künftigen RegioTram-Trasse) bis zum ehemaligen Nordbahnhof an der Ecke Jülicher Straße/Lombardenstraße zu führen. Dass diese Variante ein »Begräbnis 3. Klas-

se« für die dringend notwendige Radverbindung ab Schwarzem Weg gewesen wäre, war den Anliegern offenbar egal. Denn selbst Optimisten glauben nicht daran, dass es diese Verbindung vor dem Jahr 2040 geben kann bzw. wird, selbst wenn man »jetzt« alles dafür Notwendige ganz flott beschließen würde.

Info:

Im kürzlich erschienen Bebauungsplan 1019 - Jülicher Straße/Bahntrasse Nord wurde der Grundstein für eine grüne Mobilitätstrasse gelegt. Diese soll die Fortführung des Bahntrassenradwegs und eines Fußwegs beinhalten, sowie die Gleise der Regiotram beherbergen. Der ADFC Aachen/Düren hat sich in der Ausarbeitung beteiligt und das Vorhaben unterstützt.

Zwischen all diesen widerstrebenden Anforderungen musste die Politik viele Kompromisse finden.



Bald mit Radwegen

Der Kompromiss

Was dazu nun am Ende (angepasster Planungsbeschluss im Juni 2014) beschlossen wurde, ist Folgendes:

Da das Platz-»Angebot« auf dem Grünen Weg für optimale Spuraufteilungen einfach nicht ausreichend ist, wird jetzt eine Planung umgesetzt, die aus Radfahrer-Sicht allerlei suboptimale Details enthält. Es waren aber wegen des geringen Platzangebotes nur schmerzhaft Kompromisse »drin«, denen wir von Seiten des ADFC letztlich dann doch teilweise zugestimmt haben.

Es wird auf beiden Seiten leider nur 1,5 m breite Radwege geben (mehr ist räumlich einfach nicht »drin«), die allesamt auf Gehwegniveau angelegt sind. Letzteres hat zwar den Nachteil, dass ab und zu Fußgänger*innen auf dem Radweg laufen können (und werden), hat aber den Vorteil, dass die Radwege gegenüber der Kfz-Fahrbahn ein wenig geschützter sind, als wenn man nur Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorsehen würde. Diese Lösung bietet weniger versierten Radler*innen deutlich mehr objektiven und subjektiven Schutz.

Aufteilung in Abschnitte

Da der Grüne Weg über seiner gesamten Länge sehr unterschiedliche Breiten aufweist und dabei auch noch je nach Ort unterschiedliche Funktionen erfüllen muss, wurde das Gesamtprojekt in 4 Abschnitte unterteilt, die allesamt eine etwas unterschiedliche Ausführung erhalten werden:

- *Abschnitt A:*
Passestraße bis Gut Lehmkülchen
- *Abschnitt B:*
Gut Lehmkülchen bis Lukasstraße
- *Abschnitt C:*
Lukasstraße bis Abzweig Grüner Weg
- *Abschnitt D:*
Abzweig Grüner Weg bis Prager Ring

Abschnitt A

Im Abschnitt A wurde die Variante 2 beschlossen, die leider das Entfernen des wunderschönen Baumes nach der Bushaltestelle »Lombardenstraße« erfordert. Der ADFC hatte zwar gefordert, alles Mögliche für ein Versetzen des Baumes zu versuchen, doch dies scheint aktuell nicht machbar. Unter anderem befinden sich im Untergrund des Baumes wohl zu viele Leitungen, weshalb ein Ausgraben ohne große Wurzelschäden vermutlich nicht möglich ist.

In diesem Abschnitt A wird es nur Schutzstreifen (jeweils 1,5 m breit) geben, da hier u. a. die genannte Bushaltestelle liegt. Zudem gibt es einen getrennt signalisierten Linksabbieger vom Grünen Weg in die Lombardenstraße. Diese Faktoren beanspruchen zu viel Platz, um dort die im weiteren Verlauf meist vorhandenen geschützten Radwege auf Gehwegniveau anzulegen.



Aktueller Zustand des Grünen Wegs: schlecht

Abschnitt B

Kurz vor dem Abzweig Gut Lehmkülchen (bergab, von der Passstraße aus gesehen), wo Abschnitt B beginnt, wechselt der Radfahrstreifen von der Fahrbahn in den geschützten

Bereich auf Gehwegniveau bzw. stadteinwärts der Bordsteinradweg in den Schutzstreifen auf der Fahrbahn.

Ab diesen Übergängen haben die Radwege auf beiden Seiten durchgängig eine Breite von 1,5 m plus einem 0,5 m breiten Sicherheitstrennstreifen zwischen Kfz-Fahrbahn und Radweg. Die Gehwege schwanken zwischen 2,0 m und 2,6 m Breite. Die Kfz-Fahrbahn wird durchgängig 6,5 m breit sein, sodass auch ein Begegnungsfall zwischen Bussen oder Lkws problemlos möglich ist.

Es gibt Ausnahmen an den Bushaltestellen »Am Gut Wolf« und »Lukasstraße«: Hier wird es gemeinsame Geh-/Radwege geben. Das ist nicht ideal, aber an diesen Stellen leider nicht anders machbar. Dieses Problem besteht stadtweit, wo Rad- und Gehwege im Seitenbereich auf Gehwegniveau geführt werden. Im gesamten Abschnitt B entfallen – größter Streitpunkt der Planung – alle bisherigen Kfz-Stellplätze.

Abschnitt C

An der Einmündung Lukasstraße beginnt Abschnitt C. Ab hier wird es komplizierter und leider aus Radfahrersicht katastrophal, da die Straßenbreite für eine Fortsetzung der Planung wie in Abschnitt B nicht ausreicht. Stattdessen werden dort (zu schmale) gemeinsame Geh-/Radwege entstehen. Das hätte vermieden werden können, wenn man dort eine Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr eingerichtet hätte. Der ADFC hatte sich – wie erwähnt – schon lange für diese Lösung ausgesprochen, genauer gesagt für zwei gegenläufige Einbahnstraßen. Dadurch wäre genug

Platz für optimale Fuß- und Radverkehrsanlagen geschaffen worden, und man hätte die Schleichweg- und Raserfunktion des Grünen Wegs beseitigen können. Leider konnten wir uns mit dieser Position nicht durchsetzen. Daher wird es künftig auf zu schmalen gemeinsamen Geh-/Radwegen etwas eng werden. Sehr schade!

Abschnitt D

Ein ähnliches Durcheinander wie im Abschnitt C erwartet uns auch im letzten Abschnitt D des Grünen Weges, zwischen der Gabelung bei den »Gasballons« und dem Prager Ring. Auch hier scheint der Platz nicht auszureichen, um eine ideale Lösung für Rad- und Fußverkehr anzubieten. Der vorgeschlagene, suboptimale Kompromiss geht erneut zulasten der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Immerhin wurde hier der Wegfall einer Kfz-Spur beschlossen, was dafür sorgt, dass das Gedränge auf den gemeinsamen Geh-/Radwegen etwas weniger schlimm ausfallen dürfte als bisher.

Wie geht es jetzt weiter?

Im Juni wurde zunächst ein »angepasster Planungsbeschluss« gefasst, wie bereits erwähnt. Der nächste Schritt ist der Bau- bzw. Ausführungsbeschluss, dessen Termin noch nicht feststeht, aber vermutlich in den kommenden Monaten folgen wird. Wesentliche Änderungen gegenüber dem Planungsbeschluss

sind dabei nicht mehr zu erwarten – es sei denn, es gelingt der Verwaltung nicht, die Planung und die anschließende Ausschreibung der Bauarbeiten rechtzeitig vor der nächsten Kommunalwahl abzuschließen. Sollte es zu einem Mehrheitswechsel im Stadtrat kommen, besteht die Möglichkeit, dass die Planung noch einmal überarbeitet wird. Insbesondere der bereits genannte Streitpunkt »Wegfall von Parkplätzen« könnte dann erneut zur Diskussion stehen.

Info:

Wer sich für weitere Details des gesamten Prozesses und der Planung interessiert, findet hier mehr:

Info-Seite des ADFC Aachen/Düren zum Thema:

aachen.adfc.de/artikel/radinfrastruktur-am-gruenen-weg

Dort sind auch weitere Quellen verlinkt, z. B. die letzte Stellungnahme des ADFC Aachen/Düren sowie die Projektseite der Stadt Aachen zum Thema. Dort findet man noch ganz viel mehr »Stoff« und Details zum Thema.

Wir hoffen, dass es beim Grünen Weg zügig weitergeht und die Umbaumaßnahme direkt nach der Wiedereröffnung der A 544 starten kann, damit die aktuell bestehenden funktionalen Mängel nicht noch im nächsten Jahrzehnt Bestand haben und der Radverkehr größtenteils auf eigenen Wegen geführt wird.

Der ADFC Aachen/Düren bei  Youtube youtube.com/ADFCAachen

AUS LIEBE ZUM SPORT

INTERSPORT
DRUCKS

DEIN PARTNER FÜR DEINEN SPORT



Löffler
PREMIUM SPORTSWEAR

GORE
BIKE WEAR

uvex

OAKLEY

NAKAMURA

AACHEN · WÜRSELEN · ESCHWEILER



Lückenschluss an der Lütticher Straße

von Ben Jansen

An der Lütticher Straße wurde jetzt im sogenannten Außenringversatz – d. h. zwischen dem Brüsseler Ring und Amsterdamer Ring auch in Fahrtrichtung Aachener Innenstadt ein Radfahrstreifen angelegt. Früher gab es hier schon einmal einen Radweg, der allerdings wegen schlechtem baulichem Zustand schon vor Jahren aufgehoben wurde. Seitdem war hier nur noch ein Gehweg vorhanden, der für den Radverkehr freigegeben war – als Hindernisfahrt mit völlig unsortiert parkenden Kfz. Dies hat nun endlich ein Ende! Nach einem jahrelangen Ringen um eine neue Aufteilung des Verkehrsraums, gibt es endlich wieder stadteinwärts eine Radverkehrsanlage.



Der Radfahrstreifen beginnt bereits vor dem Brüsseler Ring

Der Radverkehr wird dazu nun auf einem bis zu 2,65 m breiten Radfahrstreifen mit ausreichenden Sicherheitsräumen zu beiden Seiten geführt. Durch parkende Autos auf der rechten Seite kann leider kein baulicher Schutz realisiert werden. An unübersichtlichen Stellen wurden auch Findlinge (Steine) auf die Nebenanlage gestellt, um Parken zu verhindern.



Genug Platz nach links und rechts

Vor der Kreuzung endet der Radfahrstreifen jedoch und es gibt fortan zwei Optionen:

1. Weiter geradeaus auf der Fahrbahn, gemeinsam mit den Kfz
2. Rechts ab auf den Gehweg, der für den Radverkehr freigegeben ist

Der Umbau der Kreuzung Lütticher Straße – Amsterdamer Ring wurde in Aussicht gestellt, ist jedoch noch sehr weit von der Umsetzung entfernt. Dies stellt für uns eine akzeptable Übergangslösung dar, auch wenn es der Verkehrsführung für Radfahrer*innen vielleicht etwas an Klarheit fehlt.



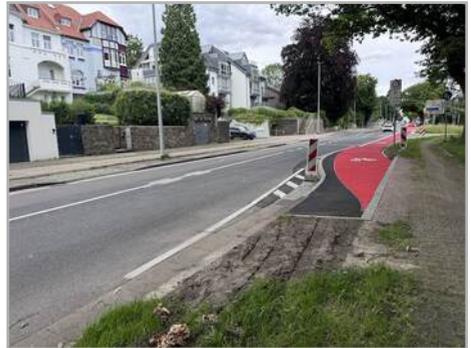
Fließverkehr oder Nebenanlage – hier ist Ende!

Rampe

Von der Lütticher Straße kurz vor dem Brüsseler Ring wurde eine neue Rampe errichtet, die den Radverkehr auf die Fahrbahn herunterführen soll. Der Sinn erschließt sich nicht unmittelbar, da die Radfahrerinnen und Radfahrer bereits ab der Bushaltestelle Grundhaus auf die Fahrbahn geführt werden. Denn die Alternative, auf dem Gehweg mit »Radverkehr frei« ist wenig attraktiv, da man eigentlich nur Schrittgeschwindigkeit fahren darf.

Der ADFC fordert daher eine Verbreiterung und Sanierung dieser Lücke mit Aufwertung als gemeinsamen Geh- und Radweg. Diese

Maßnahme wäre ohne das Versetzen von Bordsteinen und damit kostengünstig möglich.



Der Radfahrstreifen beginnt ab der neuen und dafür angelegten Rampe

2. Bauabschnitt Lütticher Straße

Auch für den geplanten sogenannten 2. Bauabschnitt der Lütticher Straße zwischen der Limburger Straße und dem Amsterdamer Ring/Hohenstaufenallee könnte es bald endlich weitergehen, denn dort wurde die neue Bewohnerparkzone U eingeführt, welche gleichzeitig auch die langersehnte Erhebung des Parkraums nach einem Jahr in Gang gesetzt hat. Diese Evaluation wurde seinerzeit von der SPD vorgeschlagen, ob um zu prüfen, ob nach durch der Einführung des Bewohnerparkens die drastische Reduktion des Parkraums zugunsten der Radwege wirksam auch von der Kapazität her gedeckt kompensiert werden könnekonnte.

Wir hoffen, dass hier bald endlich mal Schwung reinkommt, damit die Lütticher Straße auf längerer Strecke durchgängig gut befahren werden kann.

Kommentar:

Parkraum in der Stadt ist endlich. Letztlich spielt die absolute Fläche keine Rolle, eigentlich ist es immer zu wenig. Autos beanspruchen besonders in urbanen Räumen genau so viel Platz, wie ihnen zugestanden wird. Absurd ist, dass allgemein akzeptiert wird, Kfz nahezu kostenlos im kostbaren urbanen, öffentlichen Raum zu Lasten Aller abstellen zu können.

Radfahren schafft genauso wie zu Fuß gehen und ÖPNV-Nutzung Gemeinschaft, denn man ist dort nicht von jeglichen öffentlichen Einflüssen isoliert: Zufällige Begegnungen, Gespräche und spontane Reaktionen sind viel leichter möglich – und das bei deutlich geringerem individuellen Platzbedarf.

Die Jülicher Straße – ein Flickenteppich für Radfahrer

von Daniel Juschus

Warum die Radverkehrsführung derzeit unzureichend ist, die Alternativen kaum besser abschneiden, und wo in den nächsten Jahren Verbesserungen zu erwarten sind.

Die Jülicher Straße ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen von der Aachener Innenstadt in Richtung Haaren, Verlautenheide und Würselen. Letztes Jahr wurde die Situation für den Radverkehr auf den ersten 500 m bis zum Blücherplatz deutlich verbessert, und zwar durch die Einrichtung von geschützten Radstreifen. Auf den restlichen 2,1 km bis hin zum Ortsteil Haaren ist die Situation für Radfahrer allerdings unbefriedigend.

Unbeschilderte Radwege ohne Benutzungspflicht

Auf dem restlichen Teil der Jülicher Straße ab dem Blücherplatz befinden sich rechts neben den parkenden Autos unbeschilderte Radwege. Hier gibt es kein Zeichen 237 (rundes Schild mit Fahrrad auf blauem Hintergrund), wodurch diese Radwege nicht benutzungspflichtig sind. Da sie allerdings eindeutig visuell von den für den Fußverkehr bestimmten Flächen zu unterscheiden sind, ist hier nach der StVO auch kein Zusatzzeichen 1022-10 (»Radverkehr frei«) nötig, um die Befahrbarkeit durch den Radverkehr zu zeigen. Die visuelle Unterscheidung ist durch die kleineren Pflastersteine in blassroter Farbe, sowie Piktogramme in unregelmäßigen Abständen, gegeben.

Diese Radwege wurden in den 80ern erbaut, und waren zunächst benutzungspflichtig.



So sieht der unbeschilderte Radweg auf der Jülicher Straße an den meisten Stellen aus: fehlende bauliche Trennung, und großes Konfliktpotential.

Auf das Drängen des ADFC hin wurde diese Benutzungspflicht, wie auch an anderen Stellen in der Stadt, aufgehoben. Dies wurde begründet mit der unzureichenden Breite, in Kombination mit der fehlenden baulichen Trennung vom Gehweg.



An einigen Stellen fehlt das Pflaster sogar komplett.

Hinzu kommen das hohe Konfliktpotential durch die zahlreichen Hauseingänge zur Rechten, und die parkenden Autos zur Linken, wel-

che zusätzlich auch die Sichtachse von abbiegenden Kfz behindern. Außerdem wurde der Radweg an einigen Stellen bereits durch Baumwurzeln beschädigt. Schnelles Fahren ist hier also riskant.

Oder sind die Radwege doch beschildert?

Verkompliziert wird die Lage weiter dadurch, dass an einigen Stellen, vor allem an Bushaltestellen, Umbauten durchgeführt wurden, bei denen die visuelle Trennung des unbeschilderten Radweges auf einigen Metern aufgehoben wurde. Um hier die kontinuierliche Befahrbarkeit rechtlich darzustellen, mussten an diesen Stellen »Fahrrad frei«-Schilder aufgestellt werden.



Schrittgeschwindigkeit trotz rotem Pflaster

Allerdings wurde dies nicht konsequent durchgezogen. So gibt es Stellen, an denen die visuelle Unterscheidung fehlt, und dieses Schild nicht aufgestellt wurde, und wiederum andere, an denen das Schild steht, obwohl ein farblicher Unterschied weiterhin besteht. Um die Verwirrung perfekt zu machen, gibt es auch noch einige blasse Piktogramme mit blauem Hintergrund, welche dem Verkehrszeichen 237 ähneln, alleine aber keine Benutzungspflicht darstellen.



Haltestelle Liebigstraße: Nach dem Umbau der Haltestelle ist hier kein Radweg mehr zu erkennen. Hier gilt jetzt Schritttempo

Auch die Alternativen zur Jülicher Straße sind (noch) unbefriedigend

Wer diesen unbeschilderten Radweg nicht benutzen möchte, hat stadtauswärts keine andere Wahl: Die rechte der beiden Fahrspuren ist Busspur, ohne Radverkehrsfreigabe. Korrekterweise müsste man also auf der linken Fahrspur fahren, sodass Kfz nicht mehr überholen könnten. Hier würde man also in kürzester Zeit »aus dem Weg gehupt« werden.



Stadteinwärts gibt es teilweise neueren Belag.

Immerhin ist die Situation stadteinwärts etwas entspannter. Dort gibt es weniger von rechts kreuzende Straßen, sodass man des Öfteren rechts an roten Ampeln vorbeifahren

kann, sowie weniger Hauseingänge. Außerdem wurde an einigen Stellen die Pflasterung erneuert, sodass eine bessere visuelle Unterscheidung möglich ist.

Wer die Jülicher Straße komplett meiden will, hat einige Optionen. Je nach Ziel empfehlen sich die Fahrt über die Krefelder Straße, den Grünen Weg, oder entlang der Wurm auf der Radvorrangroute (RVR) Haaren-Verlautenheide. Letztere bietet schon jetzt eine entspannte Möglichkeit zur Fahrt fernab des KFZ-Verkehrs, allerdings muss man dafür holprigen Schotter und Pfützen in Kauf nehmen. Deutliche Verbesserungen sind hier im Rahmen des Ausbaus der RVR zu erwarten.

Info:

Der Umbaubeginn der RVR Haaren wird frühestens Mitte/Ende nächsten Jahres sein und die Gesamtroute soll Ende 2027 abgeschlossen werden

Auch auf dem Grünen Weg, welcher momentan über keine Radverkehrsanlagen, dafür aber über viele Schlaglöcher, verfügt, sind

Grünpfeile für den Radverkehr am Aachener Grabenring möglich

von Ben Jansen & Daniel Herding

Wir unterstützen einen eingereichten Bürgerantrag zur Einführung des Grünpfeils für den Radverkehr in Aachen. Der Grünpfeil ist ein einfaches und günstiges Mittel, um Reisezeiten für Radfahrende zu verkürzen und das Fahrrad somit für Alltagswege attraktiver zu machen, insbesondere in urbanen Gebieten.

Dieser kann zudem die Attraktivität des Fahrrads im Aachener Alltag weiter erhöhen.

Radwege bereits beschlossen.



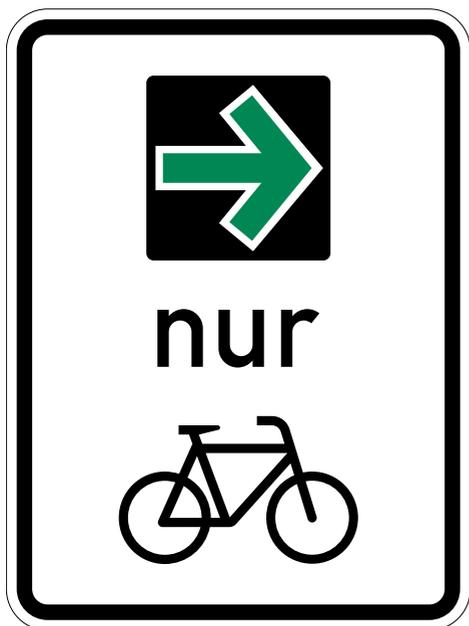
Zu Beginn der Jülicher Straße stadtauswärts beginnt der unbeschilderte Radweg quasi im Nichts. Hier fehlt ein »Fahrrad frei«, um den abgesenkten Bordstein offiziell nutzen zu dürfen.

Aber auch für die Jülicher Straße gibt es noch Hoffnung. Momentan bereitet die Stadt Aachen eine Ausschreibung für die komplette Neuplanung vor. Besonders ist hierbei, dass die Planung in einem Stück geschehen soll. Eine Abwägung aller Interessen von ÖPNV, motorisierter Individualverkehr und Radverkehr wird bei dem zur Verfügung stehenden Platz eine Herausforderung sein. Wir setzen uns dafür ein, dass eine gute Lösung für den Radverkehr gefunden werden kann!

Durch die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) festgelegten Kriterien ist sichergestellt, dass dies nicht auf Kosten der Sicherheit geschieht. Dieser Bürgerantrag wurde am 3. September im Bürgerforum behandelt.

Leider wurde der Grünpfeil bisher in Aachen noch nicht umgesetzt, obwohl vor mehr als zwei Jahren ein Ratsantrag hierzu gestellt wur-

de. Die Aachener Verwaltung sieht eine flächendeckende Prüfung aller Lichtsignalanlagen hinsichtlich der Anordnung von Grünpfeilen im Stadtgebiet als zu aufwendig an.



Zeichen 721: Grünpfeil für den Radverkehr

Info:

Das erst 2020 in der StVO eingeführte neue Schild (Zeichen 721) erlaubt dem Radverkehr, auch bei Rot unter Beachtung des Vorrangs der freigegebenen anderen Verkehrsströme vorsichtig nach rechts abzubiegen. Wie beim Grünpfeil für Kfz muss man jedoch vorher erst anhalten.

Um die Umsetzung voranzutreiben, haben wir alle Ampelkreuzungen am Grabenring nach den VwV-StVO-Kriterien bewertet und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass der Grünpfeil heute bereits an 25 Kreuzungsarmen installiert werden könnte. Unsere detaillierte Auswertung steht online³ zur Verfügung.

Die Stadtverwaltung hat in der Sitzung des Bürgerforums auf personelle Engpässe und die Komplexität des Projekts verwiesen. Dennoch ist das Vorhaben nicht vom Tisch, sondern wird weiter im Mobilitätsausschuss behandelt. Wir setzen uns dafür ein, dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleibt und der Radverkehr in Aachen durch den Grünpfeil entschieden gefördert wird.

Kommentar: Es ist nicht zielführend, direkt auf einen Schlag alle Ampeln im Stadtgebiet zu überprüfen. Vielmehr sollten Knotenpunkte priorisiert werden, die für den Radverkehr besonders relevant sind.

Der Grabenring, den der Mobilitätsausschuss bereits 2019 unter alter Ratsmehrheit als Radverteilerling festgelegt hat, sollte hierbei im Fokus stehen. Weitergehend sollten Potenziale entlang der Radvorrangrouten und der Haupttrouten im Radhauptnetz überprüft werden.

³ aachen.adfc.de/artikel/gruenpfeil-fuer-den-radverkehr-in-aachen-doch-moeglich

AGFS-Kongress 2024: Fortschritte und Auszeichnungen im Radverkehr

von Ben Jansen

Der AGFS-Kongress wurde am 23. Mai 2024 in Köln unter dem Motto »EINFACH x EINFACH« im Rahmen der polisMOBILITY abgehalten. Anders als die Fachtagung im Februar richtete sich der Kongress auch an politische Vertreter*innen. Im Mittelpunkt stand die Veröffentlichung eines neuen Leitfadens für Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur. Ein Highlight war die Präsentation von Best Practices, darunter der Bürgermeister von Landau in der Pfalz, der für seine schnellen Radverkehrsmaßnahmen gelobt wurde.

Verkehrsminister Oliver Krischer betonte die Bedeutung unbürokratischer und schneller Umsetzungen sowie die Notwendigkeit einer stärkeren Unterstützung von Kommunen durch Sofortmaßnahmen, ohne den langfristigen Ausbau der Radinfrastruktur zu gefährden. Besonders hob er den Schulstraßen-Erlass hervor, der Modellversuche erfolgreich übernahm und für eine einheitliche Praxis in NRW sorgen soll. Ein weiteres zentrales Thema war die angespannte Haushaltslage. Sowohl Bund als auch Länder haben finanzielle Engpässe, doch die Verkehrswende bleibt für NRW eine Priorität. Krischer unterstützt daher die Forderung nach der Wiedereinführung der Fahrradmilliarde, um den Ausbau von Rad- und Fußwegen voranzutreiben.

Diese Veranstaltung zeigt den wachsenden Wunsch nach Veränderungen im Verkehrswesen und unterstreicht die Bedeutung innovativer Ansätze für eine erfolgreiche Verkehrswende.

Verleihung des Deutschen Fahrradpreises 2024

Im Rahmen des AGFS-Kongresses fand auch die Verleihung des Deutschen Fahrradpreises statt, bei dem herausragende Projekte in vier Kategorien ausgezeichnet wurden:

- **Infrastruktur:** Die Stadt Frankenberg in Hessen gewann mit einem innovativen Konzept, das drei Fahrradbrücken in Holzbauweise, smarte Beleuchtung und vernetzte Servicestationen umfasst.
- **Service und Kommunikation:** Die Beratungsstelle B+R (BaWü) überzeugte mit einem Konzept zur flächendeckenden Errichtung von Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen.
- **Ehrenamt:** Das Projekt BiciBus-Deutschland erhielt den Preis für die Förderung von Kindern im Radverkehr.
- **Fahrradfreundlichste Persönlichkeit:** Die beliebte TV-Figur »Die Maus« wurde für ihre kindgerechte Wissensvermittlung rund um das Thema Radfahren ausgezeichnet.



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

PlusMinus

In dieser Ausgabe mit Beiträgen von Luc Hamers, Ben Jansen, Daniel Juschus, Wulf von Katte, Nils Mertens, Karl-Peter Ströbele und Angelika Weber.

PlusMinus Aachen

Minus – Gefährliches Radwegende

Am Blücherplatz (B1) in Fahrtrichtung Jülicher Straße hört der Radweg an der Fußwegquerung vor der Musikschule auf und es gibt zwei Optionen:

1. Weiter geradeaus zur Jülicher Straße
2. Queren/Links abbiegen zur Weiterfahrt Richtung Blücherplatz und Sigmundstraße



Bei Option 1 entfällt plötzlich jeglicher Schutzraum und man wird als Radfahrer*in zwischen eine überbreite Fahrbahn und einen Parkstreifen auf einen Schutzstreifen geführt. Besonders bei Stau wird dann auch das große Problem vom Schutzstreifen neben überbreiten Fahrbahnen deutlich: Diese werden von Autos zugestellt und sind nicht mehr befahrbar.



Die Lösung für diese ungünstige Verkehrsführung könnte einfacher nicht sein: Schutzstreifen und Parkstreifen vertauschen und erstere natürlich entsprechend aktuellen Standards in einen Radweg umwandeln und verbreitern.

Minus – Sturzgefahr auf dem Templergraben



Auf dem Templergraben vor dem SuperC, dem RWTH-Hauptgebäude und dem Karmán-Auditorium ist ein nur wenige Zentimeter hoher Bordstein zwischen Fahrbahn und Gehweg. Wenn man als Radfahrer*in nicht aufpasst, kann man beim Versuch, von der Fahrbahn auf den Bürgersteig zu kommen, ganz schnell stürzen.

Hier wäre es super, wenn die Bordsteine durchgängig abgeschrägt wären, um die Sturzgefahr zu senken.

Minus – Gefährliche Furchen

Auf dem Adalbertsteinweg ist der Schutzstreifen auf Höhe der Kreuzung Eifelstraße sehr mehrwüdig verschwenkt. Eigentlich kein Problem, wenn es dort nicht genau mittig im Rad-schutzstreifen einige Furchen geben würde, die zu einer Sturzgefahr führen. Hier sollte die Stadt dringend nachbessern.



+ PlusMinus –

Endlich Lückenschluss an der Viehhofstraße

Über Jahrzehnte existierte eine 40 m lange Lücke in der Radverkehrsinfrastruktur von der Normaluhr in Aachen bis nach Roetgen: Vor dem Marienhospital in der Viehhofstraße musste sich der Radverkehr ohne jeglichen Schutz in den Kfz-Verkehr einfädeln, da hier Längsparkstände markiert waren.

Ein unerwünschter Effekt des Längsparkens vor dem Marienhospital war, dass der Kfz-Verkehr der Gegenrichtung, der sich vor der Ampel der angrenzenden Einmündung zurückgestaut hat, regelmäßig auch den Schutzstreifen der Gegenrichtung so zugestellt hat, dass kein Fahrrad mehr an den stauenden Pkw vorbeifahren konnte.

In seiner Sitzung im April 2022 beschloss der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen mehrheitlich, die sieben Längsparkstände auf der Fahrbahn in einen Schutzstreifen umzuwandeln, um so die Lücke im Schutzstreifen davor

und dahinter zu schließen. Parkraum für Pkw steht im für jedermann zugänglichen Parkhaus des Marienhospitals schließlich mehr als ausreichend zur Verfügung.



Nach ca. zwei langen Jahren wurde der Beschluss durch Entfernung der das Parken regelnde Beschilderung und Aufbringung neuer Schutzstreifen-Markierung umgesetzt. Mit dieser sehr einfachen Maßnahme wurde dem Radverkehr ein großer Dienst erwiesen – auch für die Gegenrichtung, da nun der Schutzstreifen Richtung Normaluhr regelmäßig frei von Kfz ist. Es hätte nur schneller gehen können.

**+ PlusMinus - Radverkehr »sicher«
ausgebremst**



Kurz vor der Kreuzung mit der Passstraße wurde auf der Krefelder Straße eine gefährliche Situation entschärft. Hier bogen häufiger Autofahrer ab ohne auf den geradeausfahrenden Radverkehr zu achten. Der Radfahrstreifen

wurde leicht ummarkiert und mit Pollern abgesichert. Außerdem hat der Radverkehr nun eine eigene Ampel mit Wärmebildkamera, die eine eigene Grünphase hat. Damit ist diese Kreuzung zumindest von dieser Seite her sehr sicher.

Allerdings hat diese eigene Grünphase auch einen deutlichen Nachteil: Die Fahrradampel ist Rot, wenn der Autoverkehr geradeausfahren darf. Allerdings erfolgt die Grünphase auf Anforderung jeweils vor und nach der Grünphase für den Autoverkehr. Natürlich geht Sicherheit vor, aber hier vor der Roten Ampel zu warten während links von uns der Autoverkehr gefühlt eine halbe Ewigkeit fahren darf, ist auch nicht schön.

**+ PlusMinus - Radverkehr »sicher«
ausgebremst, Teil 2**



An der Kreuzung Bastei, auf der Krefelder Straße bergabwärts, wurde eine neue Fahrradampel eingerichtet. Dies nimmt einen Teil der geplanten kompletten Umgestaltung der Kreuzung vorweg. Zusätzlich zur Fahrradampel wurde eine eigene Rechtsabbiegeampel eingerichtet. Damit wird der rechts abbiegende Kfz-Verkehr signaltechnisch vom Radver-

kehr getrennt, was positiv für die Sicherheit der Radler*innen ist, insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten bergabwärts.

Ein Problem bleibt: Übergangsweise muss der Radverkehr nun verpflichtend gemeinsam mit dem Fußverkehr über die Nebenanlage fahren. Nach der Querung der Saarstraße muss man sich dann für die Geradeausfahrt wieder einordnen, die Wegebeziehung ist unübersichtlich.



+ PlusMinus - Gute Querung, danach Elend

Die Autofahrbahn hinter Hitfeld wurde neu asphaltiert und dabei wurde die ehemals holprige Abfahrt zum gesperrten Ex-Militärgelände für die Radspur schön angeglich, sowie eine Furt markiert und ist jetzt prima zu queren.

Gleich danach geht der Radweg aber holprig durch die Unterführung der A44 weiter, ne-

ben der neu asphaltierten Straße! Immerhin warnt ein neues Schild vor den alten Schäden des Radweges. Wir bleiben dran!



+ Plus Tolle Fahrradabstellmöglichkeit in AC-Brand



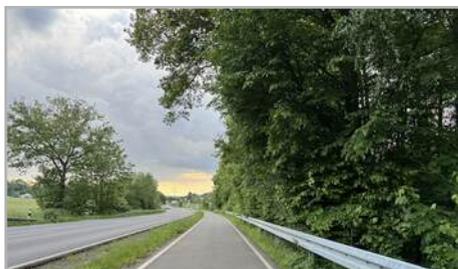
Mit den Abstellanlagen von Fahrrädern ist es so eine Sache. In den Städten finden sich immer mehr Bügel an denen Radfahrende aufrechtstehend und mit Platz zum Nachbarbügel ihr Fahrrad abstellen und gut anschlie-

ßen können. Vor Geschäften des täglichen Gebrauchs finden sich immer noch sehr häufig »Felgenknicker« wie sie im Radfahrjargon genannt werden. In Bodenhöhe angebracht, dekoriert mit Zigarettenkippen, Blättern und Papier dürfen sich Radfahrende auf den Boden knien und ihr Rad absperren. *Wer hat sich beim Wiederaufrichten nicht schon am Lenker des Nachbarrades gestoßen?*

Erfreulich dazu die Abstellanlage des Sporttherapie- & Trainingszentrums in Aachen-Brand. Die Abstellanlage ist sauber, überdacht und bietet allen Fahrrädern reichlich Platz.

+ Plus Gut sanierter Radweg an der Verlautenheidener Straße

Vor einigen Jahren wurde auf der Strecke zwischen AC-Verlautenheide und Stolberg Atsch der Radweg saniert. Dieser weist durchgängige weiße Linien auf und ist zwischen 2,5 und 3 m breit.



Minus –

Durchgängigkeit lässt zu wünschen übrig



Weiter innerorts auf der gleichen Straße in Verlautenheide beginnt dann das Chaos. Erst

wird die Benutzungspflicht fortgeführt, plötzlich wechselt das Schild zu Gehweg »Radverkehr frei« und an einer weiteren Einmündung wird dieses Schild nicht wiederholt. Besonders beim Wechsel der Beschilderung (hier gilt auch teilweise Beidrichtungsverkehr) ist eine sichere Überführung von bzw. auf die Straße sehr wichtig.

Hier kann man aber nichts mehr retten, sondern muss den gesamten Straßenraum grundlegend überplanen – auch unter stärkerer Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs.

Minus –

Oft ignoriertes Abbiegeverbot durch Kfz-Fahrende

An der Kreuzung der Jülicher Straße mit der Passstraße und der Hein-Janssen-Straße dürfen Kfz entlang der Jülicher nur geradeaus fahren – besonders das Rechtsabbiegen ist untersagt. In der Praxis wird dies jedoch oft ignoriert. Daraus resultieren regelmäßige Gefährdungen des Radverkehrs, welcher die illegal rechtsabbiegenden Kfz nicht erwartet.



Fußverkehr hat keinen Rückspiegel

Rad frei? Macht Euch bemerkbar, fährt langsam oder steigt ab.



stadt aachen



aachen.de/AChtsam-unterwegs

PlusMinus Nordkreis

+ PlusMinus - Umbau der Merksteinstraße



In Herzogenrath wurde die Merksteinstraße erneuert, einschließlich Radverkehrsanlagen. Diese liegt in der Verlängerung der Kirchrather Straße und führt über die Grenze in die Niederlande. Auf der niederländischen Seite war der Radweg bislang bereits ganz brauchbar. Jetzt wurde auch auf der deutschen Seite für den Radverkehr einiges verbessert.



Insgesamt hat sich die Situation für den Radverkehr deutlich verbessert. In beiden Richtungen wurde ein breiter gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt. Etwas merkwürdig sehen dabei die Zu- und Abfahrt auf Höhe der Grenzstraße aus.

Vor dem Kreisverkehr mit der Bicherouxstraße ist die Führung auf die Fahrbahn bzw. auf den Radschutzstreifen gut gelöst: Der Autoverkehr von hinten wird links vom Schutzstreifen geführt, der Radverkehr wird nicht auf die Fahrbahn verschwenkt. Allerdings treffen vor dem Kreisverkehr Radverkehr und motorisierter Individualverkehr aufeinander, hier gewinnt also der Stärkere. Wir haben solche Situationen bei der Stadt Herzogenrath auch schon angesprochen, zum Beispiel bei der Markttangente in Kohlscheid. Laut Stadt nimmt der Autoverkehr so mehr Rücksicht und reduziert die Geschwindigkeit. Nach unserer Erfahrung versuchen allerdings viele Autofahrerinnen und Autofahrer, noch mal eben kurz vor dem Kreisverkehr den langsameren Radfahrenden zu überholen. Das finden wir sehr gefährlich.

**Wege teilen
statt zu eilen**

Rücksichtsvolles Miteinander
auf gemeinsamen Wegen

stadt aachen

aachen.de/Achtsam-unterwegs

Minus –

Keine Zufahrt zur Bahnstraße



Fährt man in Kohlscheid auf dem Radweg der Roermonder Straße in Fahrtrichtung Herzogenrath, dann ist es nicht möglich links in die Bahnstraße abzubiegen. Rechts von diesem

Bild gibt es eine Fußgängerampel, von rechts nach links auch nochmal. Allerdings wollen wir als Radfahrende nicht zu Fuß gehen, sondern fahren. Es gibt gegenüber der Bahnstraße keinen abgesenkten Bordstein, kommend aus der Bahnstraße gibt es also keine Möglichkeit, auf den Radweg zu gelangen.

Die einzige Möglichkeit, kommend aus der Richtung TPH, fahrend in die Bahnstraße zu kommen, ist wenn man an der Weststraße den Radweg verlässt, um dann nach 50 m auf die Linksabbiegerspur zu wechseln. Direktes Linksabbiegen ist zwar legal, ist hier allerdings etwas für ganz Mutige.

Minus –

Radweg überwuchert, Teil 1



Auf dem Duffesheider Weg in Alsdorf zwischen Duffesheide und der B57 wird der Radweg immer schmaler, weil er hier seit Jahren zuwächst.

Der Radweg ist eigentlich breit genug. Allerdings sieht man das kaum, weil links und rechts »Gras über die Sache gewachsen ist«. Hier muss dringend der Radweg freigeschält werden.

Minus –

Kein Durchkommen

Die Radroute von Alsdorf-Busch nach Merksteilchen führt über die Eisenbahnstraße. An sich – mit einem Tunnel unter der Bahnstrecke – ganz nett. Allerdings steht hier eine Schranke im Weg, die umfahren werden muss. Mit einem normalen Rad geht das (solange es nicht zu matschig ist) noch einigermaßen. Breitere Lastenräder oder Räder mit Anhängern kommen hier aber kaum vorbei.



Minus – Überraschend ungemütlich



Auf der gleichen Route, bei der wir eben die Schranke gesehen haben, gibt es einige Drem-

pel, die auf den ersten Blick völlig harmlos aussehen. Breit, groß, nicht zu hoch, nicht zu steil. Mit dem Auto sind diese mit mäßiger Geschwindigkeit auch gut auszuhalten, bei höherer Geschwindigkeit unangenehm, also genauso wie ein Drempel sein sollte.

Allerdings ist der Übergang zwischen dem Asphalt und dem gepflasterten Drempel sehr unangenehm für Radfahrende. Egal wie oder wo man auf den Drempel fährt oder auch runter, es gibt einen heftigen Schlag auf Rad und Rücken.

Minus – Überflüssige Poller am Bahntrassenradweg

Es gibt Poller, die haben einen Sinn – es gibt aber auch welche, die gefährlich und zugleich ziemlich überflüssig sind.

So auch am Bahntrassenradweg Aachen-Jülich in Alsdorf. Hier bleibt ja eigentlich noch genug Platz zwischen den Pollern übrig, wenn denn der Grünschnitt erfolgt wäre. Der hohe Poller bräuchte mal eine Reinigung.



Prinzipiell bezweifeln wir aber die grundsätzliche Notwendigkeit dieser Poller und bewerten sie demzufolge als überflüssig. Entfernen wäre somit die sinnvollere Wahl.

+ Plus Radweg wieder legal befahrbar



Auf der Rathausstraße in Alsdorf gibt es einen linksseitigen Radweg gegen die Einbahnstraße. Leider war an der Kreuzung mit der Schaufenberger Straße das Schild zum getrennten Geh- und Radweg abhandengekommen. Nach einer kurzen E-Mail von uns an das Ordnungsamt wurde das Schild kurz danach wieder angebracht. Der Radweg wieder darf jetzt wieder legal befahren werden.

+ PlusMinus - Annabad nur für Autos?



In Alsdorf eröffnete vor einigen Monaten das neue Schwimmbad. Das Annabad ist wirklich schön und eine deutliche Verbesserung gegenüber dem alten Bad. Allerdings ist die Verkehrsanbindung nur mäßig. Es wurden im Wesentlichen nur autofahrende Besucher berücksichtigt: Es gibt einen großen Parkplatz und

weitere Parkplätze an der Straße. Für Fahrräder gibt es gute Stellplätze.

Allerdings wurde nicht berücksichtigt, dass Leute per Fahrrad oder zu Fuß das Gebäude erreichen wollen, wie auch beim Energeticon direkt nebenan. Es gibt keine Absenkung des Bordsteins, über den man mit Fahrrad, Rollstuhl oder Rollator zum Eingangsbereich kommen kann (bis auf die Einfahrt zum Parkplatz). Auf der anderen Seite ist ein Zweirichtungsradweg, der aber auch keine Absenkung hat, um auf den Parkplatz zu gelangen. Von der gegenüberliegenden Carl-von-Ossietzky-Straße gibt es keine Querungsmöglichkeit für zu Fuß gehende. Auch mit dem Rad ist völlig unklar, wie man das Schwimmbad erreichen soll. Hier muss die Stadt dringend nachbessern.

Minus - Radwegzufahrt mit Sturzgefahr



Die Straße vor dem Alsdorfer Tierpark ist mit Tempo 30 ausgeschildert. Trotzdem fängt hier

schon ein benutzungspflichtiger Radweg an. Ob das überhaupt erlaubt ist, darüber streiten sich die Gelehrten. Denn in einer Tempo 30 Zone ist das verboten (weil es ja durch die niedrige Geschwindigkeit keine Gefahr gibt), ist die 30 jedoch nicht als Zone ausgewiesen, ist es explizit nicht verboten, auch wenn die Begründung die Gleiche ist.

Zusätzlich gibt es hier aber für den Radverkehr die Gefahr, dass beim Auffahren auf dem Radweg eine hohe Kante überwunden werden muss. Dadurch sind Stürze vorprogrammiert, insbesondere bei weniger erfahrenen Radfahrern wie Kindern.

Der ADFC Aachen/Düren auf



Instagram

@adfc.aachen.dueren

Minus – Keine Zufahrt zu Geschäften

Auf der Luisestraße in Alsdorf gibt es einen Parkplatz für ein großes Schuhgeschäft und einen Supermarkt. Die Straße hat auf beiden Seiten einen Radweg. Allerdings kann man nur aus einer Richtung mit dem Rad auf diesen Parkplatz fahren. In Richtung Zentrum gibt es keine Möglichkeit vom Radweg auf die andere Straßenseite zu wechseln; es gibt keinen abgesenkten Bordstein. Das behindert

natürlich auch jene, die mit einem Rollator oder Rollstuhl unterwegs sind.



+ Plus Gute Fahrradständer

In Alsdorf-Neuweiler gibt es einen großen Neubau für einen Toom-Baumarkt und einen Rewe-Supermarkt. Neben einem großen Parkplatz für Autos wurden auch die Rad fahrenden Kunden berücksichtigt. Es gibt gute und ausreichend viele Fahrradständer, sowie sichere Zufahrten für hierzu. Kommend aus Baesweiler wurde sogar an eine Zufahrt für nicht-autofahrende Kunden gedacht, sodass

kein weiterer Umweg über die Straße am Rosenkränzchen nötig ist.



+ PlusMinus – Enge Kreuzung für den Radverkehr

Am Bahntrassenradweg, befindet sich bei Würselen-Euchen eine Kreuzung mit Vorfahrt für den Radverkehr. Dies bewerten wir erstmal positiv; nur leider ist die Kreuzung mit Verschwenk ohne eine Verbreiterung, was das Kreuzen bei Gegenverkehr sehr eng macht – wie auch die Schotterpisten an den Innenseiten des Verschwenks bezeugen.



In Kurvenbereich ist es entscheidend (und in einschlägigen Regelwerken festgehalten), dass Radverkehrsanlagen breiter ausgebaut werden – wird bei Straßen schließlich auch gemacht.

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

Minus –

**Radweg überwuchert,
Teil 2**



Auf dem Duffesheider Weg, jetzt auf dem Würselener Abschnitt, wird der Radweg immer schmaler. Weil durch eine Senke diese Stelle bei Regen immer wieder unter Wasser steht, hat sich hier immer mehr Erde auf dem Radweg abgesetzt, auf der Gras wächst. Sieht sehr natürlich aus, hat aber auf einem Radweg nichts zu suchen. Hier muss die zuständige Behörde (Stadt Würselen, Städteregion oder Straßen.NRW, wir wissen es nicht) dringend mal den Radweg säubern.

Minus –

**Immer wieder
Falschparker**



In Alsdorf Duffesheide gibt es einen Bauernladen, der nebenan auch noch einen Verkaufsautomaten hat. Hier können Kunden regionale Lebensmittel kaufen. Diese kommen allerdings fast immer mit dem Auto und parken regelmäßig auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg. Anscheinend sind Strafen bis €100 und ein Punkt in Flensburg nicht abschreckend genug, wenn nicht kontrolliert wird.

Nordeifel

+ Plus **Rotmarkierung nach Unfällen**

Nach mehreren Unfällen hat Straßen.NRW damit begonnen, die Radwege in den Kreuzungsbereichen der B 258 in Roetgen mit roter Farbe zu markieren. Aufgrund des schlechten Wetters mussten diese Arbeiten leider vorerst unterbrochen werden.



+ Plus **Fahrradbügel werden gut angenommen**

Vor etwa einem Jahr wurden in Roetgen an allen Bushaltestellen Fahrradbügel installiert. Diese werden mittlerweile sehr gut angenommen und auch bei schlechtem Wetter gerne genutzt.



+ Plus **Neue Querungsstelle Bundesstraße**

Nachdem Straßen.NRW in den letzten Jahren die B 258 zwischen Monschau und Hellenthal saniert hat, wurde nicht nur ein breiter Geh- und Radweg angelegt, sondern auch Querungshilfen und Tempo 50-Zonen eingerichtet, auch wenn sich derzeit viele Autofahrer nicht an das Tempolimit halten.



Der ADFC Aachen/Düren auf



Facebook

@adfc.aachen.dueren

Überregional

+ Plus **Gute Radwege in Hamburg Altona**

In der Louise-Schröder-Straße im Hamburger Stadtteil Altona haben seit diesem Sommer Fahrräder platzmäßig die Oberhand. In beiden Richtungen gibt es 3,0 m breite und durch Grünstreifen baulich getrennte asphaltierte Radwege. Für Kfz hingegen ist nur noch eine Fahrspur in eine Richtung in der Mitte übrig geblieben.



Im Foto sieht man die Kreuzung mit einer Nebenstraße, die bei ihrem Ende zu einem breiten Zweirichtungsradweg wird. Es gibt hier sogar einen freien Rechtsabbieger für Radfahrer! So etwas sieht man in Deutschland noch sehr selten. Einziger Kritikpunkt: Die Vorfahrten sind nicht klar geregelt. Es sollte durch Haifischzahn-Markierungen (wie in den Niederlanden üblich) dargestellt werden, aus welcher Richtung Radfahrende Vorfahrt gewähren müssen.

+ Plus **Viele Fahrräder statt ein Auto**

Aus Krefeld haben wir das folgende Bild bekommen: Durch einen Rahmen in Form eines Autos kann man deutlich sehen, dass hier ein Autoparkplatz durch Fahrradbügel ersetzt wurde und damit deutlich mehr Nutzern einen Parkplatz geboten wird. Finden wir gut, sollte es auch in unserer Region zur Verdeutlichung geben.



Wir wollen doch bloß dein Geld
IBAN: DE56 3905 0000 0000 4294 80

Unser Spendenkonto:
Sparkasse Aachen, BIC: AACSD33

+ Plus **Guter getrennter Radweg und Gehweg**

Beim einem Besuch im norwegischen Kristiansand, einer Stadt im Süden Norwegens mit etwa 117 000 Einwohner*innen, ist ein ganz guter Rad- und Gehweg aufgefallen.



Er hat in etwa die Breite, die für einen Rad-schnellweg vorgesehen ist. An Kreuzungen hat der Radverkehr entweder Vorfahrt oder, wie auf dem folgenden Bild zu sehen ist, wird er gleich unter der Fahrbahn der Autos geführt.

Der Rad- und Gehweg wird hier unter einem Kreisverkehr und einer darüber verlaufenden Autobahn mit mehreren Tunneln geführt. Die Breite des Radwegs ist allerdings in den Tunneln etwas geringer als außerhalb.



Ein pfiffiges Detail ist noch der Übergang zwischen dem Radweg und dem Gehweg: In Deutschland wird die typischerweise mit einem Randstein umgesetzt mit einem 90°-Winkel. Bei dem Radweg in Kristiansand wurde der Übergang über weite Strecken (nicht in den Tunneln – wieso: keine Ahnung!) mit einem abgeschrägten Randstein gelöst. Das hat den großen Vorteil, dass Radfahrende, die nicht so ganz aufpassen, nicht stürzen, weil der Reifen nicht am Randstein entlang schleift, sondern einfach hochfährt.



Unsere Touren und Termine im Netz

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

PlusMinus-Verbesserungen

von Luc Hamers

Wir haben in den letzten Ausgaben der Luftpumpe einige Beispiele gezeigt, die unserer Meinung nach verbessert werden sollten und seitdem auch wurden. Ob die Luftpumpe dazu beigetragen hat, wissen wir natürlich nicht. Ist aber auch egal, Hauptsache, die Stellen wurden verbessert.

+ PlusMinus - Fahrradständer Jugendkunstschule

Bei der Jugendkunstschule Aber-Hallo in Alsdorf gab es bei der Eröffnung zwar einige Auto-parkplätze, jedoch keine Fahrradständer. Bürgermeister Alfred Sonders hatte uns gesagt, dass diese bereits bestellt waren. Inzwischen wurden sie auch montiert. Hoffen wir, dass sie rege gebraucht werden.



+ PlusMinus - Radweg renoviert



In der letzten Luftpumpe haben wir berichtet

über eine eigene Spur für den Radverkehr auf der Hoengener Straße in Alsdorf, auf der es Hindernisse gab.

Die Baumaßnahme ist abgeschlossen. Der Radweg ist gut gelungen: glatt und durch weiße Linien auch bei schlechtem Wetter gut sichtbar. Leider wurden an den Kreuzungen die störenden Formsteine eingesetzt, die beim Überfahren heftige Stöße verursachen, was für Rücken, Fahrrad und Gepäck ungünstig ist.

+ Plus Blitzer steht nicht mehr im Weg

Wir hatten berichtet über den semi-stationären Blitzer der Städteregion, der auf dem Dufesheider Weg mitten auf dem Radweg abgestellt wurde. Letztes Mal als wir den gesehen haben, stand er neben dem Radweg, also keine Gefahr mehr für den Radverkehr.



+ PlusMinus - Führung zum Radweg

In der zweiten Luftpumpe in 2023 hatten wir über eine Verbesserung auf der Alten Straße in Herzogenrath geschrieben. Hier wurde ein Radweg auf die Wendelinusstraße eingerichtet, um die gefährliche Kreuzung nahe EBC abkürzen zu können.

Allerdings fehlte eine Markierung der Zufahrt zu diesem Radweg. Diese ist jetzt aufgebracht worden. Die Zufahrt wurde allerdings nicht verlängert und es ist weiterhin unklar, ob die Benutzungspflicht uns verbietet, hier weiter-

hin auf der Fahrbahn zu bleiben. Eine Markierung wie in der Lütticher Straße in Aachen (siehe Seite 36) würde hier Klarheit bringen.



Kurioses im Straßenverkehr

von Luc Hamers und Ben Jansen

In dieser neuen Kategorie sammeln wir Stellen, die uns im Straßenverkehr aufgefallen sind, die überraschend sind, besonders schlecht, oder unlogisch. Also so etwas wie unsere beliebte Kategorie PlusMinus, aber ohne Bewertung.

Wirre Beschilderung bei Baustelle Lothringerstraße



Die Lothringerstraße wird zur Fahrradstraße umgebaut. Während der Bauphase auf Höhe

der neu zu gestaltenden Platzfläche wurde für eine kurze Zeit auch die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr unterbunden.

Dabei kam auch ein neues Schild der Stadt Aachen zum Einsatz. Dieses besagt: »Baustelle! Absteigen, schieben, gehen«. Absteigen und schieben muss man hier jedoch eigentlich nicht, denn hier ist laut Beschilderung ein gemeinsamer Geh- und Radweg. An entsprechenden Stellen mit einem Verbot für Radverkehr finden wir das Schild gut, nur sollte es auch zur Situation passen und nicht inflationär benutzt werden. Dies birgt nämlich die Gefahr, dass es nicht mehr ernst genommen wird.



Radweg, Radverkehr frei?



Auf der Krefelder Straße in Aachen kurz vor der Kreuzung mit dem Prager Ring und dem

Eulersweg haben wir diese merkwürdige Schildkombination gefunden.

Hier ist eigentlich ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Ab diesem Schild dürfen wir dann nur noch auf dem Fahrrad den folgenden Abschnitt benutzen. Zu Fuß ist wohl nicht mehr erlaubt. Zur Sicherheit, für die Leute die mit dem Schild für den benutzungspflichtigen Radweg nichts anfangen können, gibt es dann nochmal eine zusätzliche Freigabe für den Radverkehr.



Radfahrer absteigen

Auf der B57 in Würselen sind wir auf dem Radweg in Richtung Aachen auf einen Abschnitt mit einer Baustelle gestoßen, auf dem wir an gleich zwei Stellen aufgefordert wurden, zu Fuß zu gehen. Mal abgesehen davon, dass die Aufforderung Quatsch ist⁴, muss dieses Zusatzschild doch genau das sein: ein Schild. Hier hat man einen Zettel ausgedruckt. Sehr kreativ, wie wir finden. So könnte man

in Zukunft eine Menge Geld sparen, wenn die teuren und reflektierenden Verkehrsschilder durch Ausdrücke ersetzt werden.



Keine Durchfahrt

Biegt man in Herzogenrath aktuell von der Kleikstraße ab in die Eygelshovener Straße, dann ist diese durch eine Baustelle gesperrt. Hier konnte man sich anscheinend nicht entscheiden, ob man nur zu Fuß oder mit dem Rad durchkommt. So kann sich wenigstens keiner beschweren, für jede Möglichkeit ist ein passendes Schild vorhanden.



⁴ <https://www.adfc-bamberg.de/absteigen.htm>



Besondere Ampeln

In Düsseldorf sind uns für Radfahrende und zu Fuß Gehende besondere Ampeln aufgefallen. Diese schalten nicht nur auf Rot oder Grün, sondern haben in der Mitte noch einen gelben Balken. Dieser funktioniert wie die Gelbphase für Autos: Kurz vor Grün wird Gelb zusätzlich zu Rot angezeigt. Und vor Rot wird die Ampel zunächst Gelb. Die Zeit dafür hängt davon ab, wie breit die Straße ist, sodass man auch zu Fuß genug Zeit hat, die Kreuzung sicher zu queren. Warum in Düsseldorf die Ampel

dieses zusätzliche Licht haben, statt wie überall sonst ohne Vorwarnung einfach auf Rot schalten, wissen wir nicht.



Entschuldigung für nicht-benutzbaren Radweg

In Kiel sind wir auf einen benutzungspflichtigen Radweg gestoßen, der keiner mehr ist. Mit einem Schild erklärt die Stadt, dass hier der Radweg endet, weil er gerade mal als Bushaltestelle dient. Was ich als Radfahrer jetzt hier machen soll, bleibt unklar.





Radstation® & Radwerkstatt

Bahnhofstraße 22 - 52064 Aachen

Kontakt: 0241 99033216 und 0241 99038394



- Reparatur
- Ersatzteile (neu & gebraucht)
- Sicher parken
- Gebrauchtfahrrad kaufen
- Fahrrad leihen
- Recycling Designobjekte

ADFC-Aktion zum Weltfahrradtag Danke an alle Aachener Radfahrer*innen

von Renate Schwietert

Genau am 3. Juni, dem Weltfahrradtag, haben wir uns zu viert früh am Morgen an der Kreuzung Schlossstraße/ Oppenhoffallee/ Zollernstraße/ Lothringerstraße im Frankenberger Viertel getroffen.

Wir hatten ca. 300 kleine Dankeschön-Tütchen und genauso viele Flyer für eine Rabattaktion zur ADFC-Mitgliedschaft dabei, beides war schnell verteilt. Es war eine Freude, die vielen Radfahrer entlang der Schlossstraße zu sehen, auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zur Uni, zur Kita.

Nicht so schön: die Radfahrsituation in der Oppenhoffallee. So war auch die Stimmung einiger Radfahrer*innen gestresst, keine Zeit, alle Aufmerksamkeit auf den Autoverkehr gerichtet. Ich habe noch einen Abstecher zur

Jülicher Straße gemacht, auch dort viele Radfahrer*innen auf der neuen Radspur unterwegs.



Ganz schön viel los im Fahrradberufsverkehr vom Frankenberger Viertel in die Innenstadt

Viele haben sich über diese kleine Aufmerksamkeit gefreut und wir sind zufrieden ins Café, um uns aufzuwärmen.

Ride of Silence 2024 Aachen

von Philipp Hanussek

Auf der ganzen Welt machten sich am 15. Mai weiß gekleidete Radfahrende auf, um den im Straßenverkehr getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern zu gedenken.

Anlass

Ausgehend von Dallas in den USA findet seit 2003 jährlich am dritten Mittwoch im Mai der Ride of Silence statt. Die Gedenkveranstaltung wurde damals spontan von Freunden eines Radfahrers, der von einem Schulbus getötet wurde, ins Leben gerufen und hat sich

seitdem weltweit ausgebreitet.

In Aachen

Auch in Aachen mussten wir in den letzten Jahren getötete Radfahrende beklagen. Stellvertretend für alle Opfer fuhren wir die Ghostbikes auf der Hüls, an der Krefelder Straße, am Hansemannplatz, an der Vaalser Straße und an der Schanz an und hielten für eine Schweigeminute inne. Angehörige, Freunde und Bekannte der Verstorbenen hatten die Möglichkeit, Blumen an den Ghostbikes ab-

zulegen. Trotz teilweise strömenden Regens ließen sich die 70 Teilnehmenden nicht davon abhalten, den Menschen zu gedenken, die im Straßenverkehr auf dem Fahrrad ihr Leben gelassen haben. Bereits eine halbe Stunde vor 17 Uhr, dem offiziellen Startzeitpunkt, trafen die ersten weiß-gekleideten Radfahrerinnen und Radfahrer am Aachener Hauptbahnhof ein.



Das Ghostbike auf der Hüls fungiert auch als Mahnmal

Begleitet von der Polizei machten wir uns zunächst auf den Weg zum Ghostbike am Kreisverkehr an der Hüls. Dort gedachten wir der Radfahrerinnen, die 2019 von einem Lkw getötet wurde. Anschließend fuhren wir weiter zur Krefelder Straße. Das zum Zeitpunkt des Ride

of Silence jüngste Ghostbike erinnert an den 70 Jahre alten Radfahrer, der hier 2021 von einem Transporter getötet wurde. Das Ghostbike am Hansemannplatz, der dritten Station des diesjährigen Ride of Silence, wurde aufgestellt im Gedenken an die junge Frau, die hier 2017 von einem Bus überfahren wurde. Anschließend ging es weiter zur Vaalser Straße. 2019 ist hier eine Radfahrerinnen bei einem Unfall mit einem Lkw getötet worden. Das letzte Ghostbike auf der Tour gedenkt dem 2016 an der Schanz von einem Pkw getöteten Radfahrer. Gegen 19 Uhr endete der Ride of Silence am Elisenbrunnen, und wir verabschiedeten uns in ruhiger und nachdenklicher Stimmung.



Impressionen vom diesjährigen Ride of Silence

Service: Der Ride of Silence wird jedes Jahr gemeinsam vom ADFC Aachen/Düren e.V. und Radentscheid Aachen organisiert. Der nächste Termin für den weltweit stattfindenden Ride of Silence ist der 21. 5. 2025.



Beim ADFC Aachen/Düren aktiv werden?

mitmachen@adfc-ac.de

Kidical Mass Aachen im September

von Katharina Nippgen

Am vorletzten Sonntag im September verwandelte sich der Frankenberger Park in ein farbenfrohes Meer aus kleinen und großen Fahrrädern. Vor unserer gemeinsamen 6-km-Tour durch Aachen konnten kleine und große Radler*innen ihre Räder mit bunten Accessoires verschönern und/oder codieren lassen.



Mit rund 150 Teilnehmer*innen haben wir ein

starkes Zeichen gesetzt: Aachen braucht sichere Wege für alle! Gemeinsam haben wir uns für den Weg zur Kita, zur Schule und in die Freizeit auf zwei Rädern stark gemacht.

Unsere Route hat uns diesmal über die Straßen Oppenhoffallee und Adalbertsteinweg in die Innenstadt geführt, auf welchen Kinder unter normalen Umständen nicht sicher fahren können. Zurück ging es dann über die Theater- und Zollenstraße.

Die nächste Kidical Mass wird nächsten Mai stattfinden. Wir freuen uns auf eure Teilnahme, und noch mehr freuen wir uns auf Menschen, die mitmachen möchten. Ihr fühlt euch zum Mitmachen berufen?

Schreibt eine Mail an: aktionen@adfc-ac.de

Radnacht Aachen

von Katharina Nippgen

Die Radnacht 2024 hat unsere Erwartungen übertroffen! Rund 250 Fahrradbegeisterte jeden Alters haben sich am 21. September versammelt, um für eine bunte und vielfältige Fahrradkultur zu werben. Unter den Klängen des Duisburger Dub-Music Kollektivs Rise-up Hifi verwandelte sich Aachen in eine pulsierende Fahrrad-Party.

Mit bunten Kostümen und Lichterketten schmückten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Räder und sorgten für eine ausgelassene Atmosphäre. Ein großer Dank geht an die Polizei für den reibungslosen Ablauf und auch an Madame Cargo, die dem Musikkol-

lektiv wieder ein Lastenradgespann zur Verfügung gestellt hat. Du warst dabei und hast Lust beim nächsten Mal mitzuorganisieren? Dann wende dich per Mail an: aktionen@adfc-ac.de



FRISCHER WIND

Aktiventreff für alle! + Treffen für
Neumitglieder und Interessierte

4. Montag
im Monat
19.30 Uhr

An der Schanz 1
52064 Aachen
info@adfc-ac.de



ADFC Aachen/Düren e.V.
An der Schanz 1 (Welthaus, 2. OG)
52064 Aachen
info@adfc-ac.de
www.aachen.adfc.de



Fahrrad-Codierung in Aachen

von Peter Geilhof

Codierte Fahrräder sind als Diebesgut schwerer zu verkaufen. Die Codierung ist daher effektiver Diebstahlschutz. Sie zeigt, wer Eigentümer*in des Fahrrads ist und macht es der Polizei leicht, aufgefundene Fahrräder ihren Besitzer*innen zuzuordnen.

Der ADFC Aachen/Düren führt die Codierung von Fahrrädern am 2. Samstag im Monat an der Bayernallee 3-5 in Aachen von Februar bis November durch.

Mit einer Fahrrad-Codierung sinkt der Verkaufswert eines gestohlenen Fahrrads enorm. Sie wirkt deshalb abschreckend und hilft, dass die Zahl der Fahrraddiebstähle sinkt. Die Aufklärungsquote hingegen steigt, weil aufgefundene und als gestohlen gemeldete Fahrräder ihren Besitzer*innen zugeordnet werden können.

Wie funktioniert die Codierung?

Der Code wird am Rahmen des Fahrrads geprägt. Der Code besteht aus einer Ziffern- und Buchstabenkombination und ist die »Eigentümer-Identifizierungs-Nummer« (EIN-Code).



© ADFC/Konrad Krause

Info:

Der EIN-Code setzt sich zusammen aus der Stadtbezeichnung wie beim Auto-kennzeichen (für Aachen ist das AC), sowie der Gemeinde- und Straßenkennzahl des Wohnortes und wird ergänzt durch die Hausnummer und die Anfangsbuchstaben der Eigentümer*innen. Am Ende folgt die zweistellige Jahreszahl.

Hier ein fiktives Beispiel für den EIN-Code: AC12345678901AB24.

Über diesen Code kann die örtliche Polizei schnell mutmaßliche Eigentümer*innen identifizieren und informieren.

Brauche ich eine Codierung, wenn mein Fahrrad eine Rahmennummer hat?

Die Rahmennummer des Herstellers enthält keine Informationen zum Eigentümer. Sie wird von Herstellern ohne erkennbares System eingestanzt – mit Dopplungen und ohne zentrale Nummernkartei.

Der ADFC empfiehlt, sowohl die Rahmennummer als auch die Codierung im physischen Fahrradpass oder in der Fahrradpass-App, in Kaufverträgen und – wenn das Fahrrad versichert ist – bei der Versicherung zu hinterlegen.

Viele aufgefundene Fahrräder finden trotz Rahmennummer nicht zu ihren Eigentümer*innen zurück, weil diese ihre Räder nicht eindeutig beschreiben können und die Nummer nicht notiert haben.

Service:

Die Rahmennummer deines Fahrrads sollte immer auf dem Kaufvertrag (Rechnung) stehen. Am Fahrrad findest du sie häufig in Nähe des Tretlagers

Aluminium- oder Stahlrahmen lassen sich in der Regel ohne Probleme gravieren. Rahmen aus nichtmetallischen Werkstoffen wie Carbon dürfen auf keinen Fall graviert werden.

Was passiert bei der Codierung?

Bei der Präge-Codierung wird der Code 0,1 bis 0,2 Millimeter tief mit einer Schlagnadel auf den Rahmen übertragen. Ein Aufkleber mit Sichtfenster verhindert die Korrosion.

Dass die Codierung dem Rahmen schadet, ist bei einer sorgfältigen Handhabung der Maschine nicht zu befürchten. Die geringe Prägetiefe gefährdet die Stabilität des Rahmens nicht. Dabei setzen sich die Ziffern und Buchstaben des Codes aus Punkten zusammen. Die Codierung wird in der Regel an gut sichtbarer Stelle am Rahmen angebracht.

Was kostet das?

Die Kosten liegen bei 20 Euro. Der ADFC codiert selbstverständlich auch die Fahrräder

von Nicht-Mitgliedern. ADFC-Mitglieder zahlen nur die Hälfte. Bei mehreren Codievorgängen z. B. für eine ganze Familie gibt es Mengenrabatte.

Was muss ich für eine Codierung mitbringen?

Folgendes sollten Eigentümer*innen zur Codierung ihres Fahrrads mitbringen:

1. Personalausweis, Reisepass oder einen anderen amtlichen Identitätsausweis, ggf. ADFC-Mitgliedsausweis
2. Kaufbeleg/Rechnung
3. Ausgefüllter Codierauftrag 2x, Vorlage hier:
aachen.adfc.de/code-formular

Was ist bei Umzug, Namensänderung oder Verkauf?

Trotz geänderter Initialen und / oder der Straßenkennung ist ein eindeutiger Eigentumsnachweis auch dann weiterhin möglich, zur Not mit Hilfe der am Ende des Codes angegebenen zweistelligen Jahreszahl. Auf Meldeämtern kann damit ermittelt werden, wer im entsprechendem Jahr wo gemeldet war. Nichts spricht gegen eine Fahrrad-Codierung. Alle weiteren Informationen findest du dazu unter:

aachen.adfc.de/code

Junger ADFC – Auf dem Weg zur Jugendorganisation

von Ben Jansen

Der ADFC ist mit über 45 Jahren nicht mehr ganz jung – das gilt jedoch auch für den Großteil unserer Mitglieder und Aktiven. Dazu zählt, dass der ADFC auch für junge Menschen attraktiver wird.

Bereits jetzt bietet der ADFC für junge Menschen attraktivere Mitgliedschaftskonditionen an: Jugendmitglieder zwischen 7 und 21 zahlen nur 16€ im Jahr und junge Erwachsene zwischen 22 und 27 Jahren 33€ statt 66€. Junge Haushalte und Familien mit einem Hauptmitglied zwischen 18 und 27 zahlen indes ebenfalls nur 33€ statt 78€.

Mit der zu gründenden Jugendorganisation »Junger ADFC« sollen künftig alle ADFC-Mitglieder unter 27 ihre eigene Plattform innerhalb des ADFC erhalten, wo sie gemeinsam und selbstverwaltet ihren Interessen und Zielen nachgehen können. Schon seit 2020 finden sich junge ADFC-Mitglieder zwischen 18 und 35 Jahren in der AG Junge Menschen und in monatlichen Online-Treffen des Netzwerks »junge Menschen im ADFC« zusammen.

Aktivitäten von und für junge Menschen

Unsere Vision: Die Mitglieder des »Jungen ADFC« entscheiden bei einer eigenen Bundesjugendversammlung (BJV) selbst über ihre Aktivitäten und wählen eigene Sprecher*innen. Diese Aktivitäten reichen von der Teilnahme an Jugendgipfeln auf Bundes- und Landesebene über Kneipenabende und Fahrradwerkstätten für junge Menschen auf

Kreisverbands- bzw. Ortsgruppenebene. Denn die Jugend nur »mitdenken« ist eben nicht genug. Deshalb sollen junge Menschen auch in unserem Kreisverband Unterstützung beim Einstieg in das ehrenamtliche Engagement im ADFC erhalten.



Die AG Junge Menschen beim Präsenztreffen im Juni 2024, © ADFC/Angelika Salomon

Der Weg zur Jugendorganisation

Die Bundeshauptversammlung (kurz BHV) hat im November 2023 mit großer Mehrheit die Einführung einer Bundesjugendorganisation »Junger ADFC« unterstützt. Die AG Junge Menschen arbeitet aktuell in ihrem Auftrag die Details aus. Im November dieses Jahres soll dann in Nürnberg das höchste ADFC-Organ, die Bundeshauptversammlung (kurz BHV), die Gründung beschließen. Die erste Bundesjugendversammlung soll Mitte/Ende der ersten Jahreshälfte 2025 stattfinden.

Warum eine eigene Jugendorganisation?

Der ADFC will für jede*n zugänglich und attraktiv sein, unabhängig von Alter, Herkunft oder Geschlecht. Derzeit sind nur 30% der

ADFC-Mitglieder unter 50 Jahre alt – in unserem Kreisverband 42 %. Im Zielalter einer Jugendorganisation, sprich 16 – 27 Jahre fallen nur 10 % in das Schema – in unserem Kreisverband sogar nur 9,3 %. Das führt auch dazu, dass junge Menschen, die im ADFC aktiv werden wollen, sich nicht immer direkt »zu Hause« fühlen.

Mit dem Jungen ADFC geht der ADFC die Herausforderung an, mehr junge Mitglieder zu gewinnen und sie ins aktive Engagement zu bringen – im Jungen ADFC, aber auch in den vielen Ortsgruppen und Kreisverbänden bundesweit.

Mach mit – auch mit wenig Zeit

Um den Jungen ADFC mit Leben zu füllen, bringt der ADFC schon jetzt junge ADFC-Mitglieder und Interessierte zusammen. Sei dabei! Selbst mit minimalem Zeitaufwand und ohne feste Verpflichtungen kannst du dich einbringen. Hier einige Möglichkeiten:

- Werde Teil des Netzwerks Junge Menschen im ADFC (Gruppe auf Signal): Kurze Nachricht mit deinen Kontaktdaten an: junger@adfc.de
- Nimm an Netzwerktreffen teil: Zugangsdaten und Termine auf adfc.de/termine.

Lokal kannst du dich als junges Mitglied im ADFC Aachen/Düren auch schon niederschwellig einbringen, zum Beispiel in dem du unsere Social Media Beiträge teilst, bei Demos mithilfst oder dich bei unseren Arbeitskreisen einbringst. Wir stehen bei Fragen selbstverständlich zur Verfügung.



ADFC Bundeshauptversammlung 2023
© ADFC/Deckbar

Die AG Junge Menschen freut sich auch über Unterstützung beim Aufbau des Jungen ADFC und unterstützt beim Aufbau lokaler junger Gruppen. Mitglieder jeden Alters können dieses Vorhaben unterstützen, indem sie junge Menschen und ihre Ideen im ADFC willkommen heißen!

Service:

Deine jungen Ansprechpersonen im Kreisverband:

- **Ben Jansen:**
ben.jansen@adfc-ac.de
Vorsitzender im Kreisverband und ehrenamtliche Leitung der AG
- **Nils Mertens:**
nils.mertens@adfc-ac.de
Ortsgruppensprecher Nordeifel und Mitglied der AG
- **Anna Limbach:**
a.limbach@adfc-nrw.de
Schatzmeisterin im Landesverband und Mitglied der AG

Allgemeine Kontaktmöglichkeiten:

- **Lokaler Kontakt:** junger@adfc-ac.de
- **Kontakt zur AG:** junger@adfc.de
(Dort antworten dir Vera aus der AG & Johanna aus der Bundesgeschäftsstelle)

Nachdenken über das Radfahren ADFC Aachen/Düren Klausurtagung 2024

von Peter Gölz

Anfang Oktober war es wieder so weit: Eine Gruppe von aktiven ADFCler*innen traf sich zur Jahrestagung. Dieses Mal war die Aachener Jugendherberge in der Maria-Theresia-Allee unser Treffpunkt. Vielleicht nicht so malerisch wie vormals in der Eifel, aber dennoch weit genug vom Alltagsgeschehen entfernt, um sich mal in Ruhe grundsätzliche Gedanken zu machen.

Es gab mehrere Themen, die im Mittelpunkt der Gespräche standen. So ging es diesmal viel um die interne Kommunikation im Verband, ob sie ausreicht oder wie sie verbessert werden kann. Ein vorrangiges Ziel dabei ist natürlich, möglichst viele Mitglieder in die praktische Arbeit einbeziehen zu können. Aber wie kann man das am besten erreichen?



Konstruktive Diskussion im Sitzungsraum in der Jugendherberge

Auch die externe Kommunikation wurde thematisiert: die »Luftpumpe« und der bis Ende letzten Jahres monatlich erschienene Newsletter. Hier wurden die beschränkten personellen Kapazitäten schnell deutlich. Natürlich kann »man« sich viele Aufgaben vorstellen, aber

wer soll das alles umsetzen? Da muss auch schon mal auf das ein oder andere verzichtet werden, um die vorhandenen Aktiven nicht zu überlasten. Die Diskussion, wie die Kommunikation mit Mitgliedern und Interessierten fortgeführt werden soll, ist sicher noch nicht beendet.

Am Sonntagmorgen schwang man sich auf die Räder, um einige Verbesserungen im Aachener Radverkehr vor Ort zu begutachten. Das war besonders interessant, weil die anwesenden Mitglieder des Arbeitskreises Radverkehrsplanung plastisch erläutern konnten, was sich wie und warum verändert hatte – und was noch zu tun sei. Einiges ist tatsächlich erreicht worden (Bald umzugestaltende Fahrradstraße Bismarckstraße mit Modalfilter Neumarkt, Beginn der Umgestaltung des Grabenrings, Radfahrstreifen Jülicher Straße etc.), aber es bleibt noch vieles auf der Tagesordnung, bis Aachen wirklich fahrradfreundlicher ist.



Auf der Radtour durch Aachen haben wir uns u. a. die Brücke auf der Turmstraße angeschaut, wenige Tage vor der Wiedereröffnung

Die anwesenden Tourenleiter*innen gaben einen Überblick über 50 gefahrene Touren und ihre selbst gesteckten Ziele für 2025. So gab es zum Beispiel neue »ART – Touren« und Kindertouren. Die Organisation von Radtouren ist ein wichtiger Baustein der Vereinsarbeit, weil hier ebenfalls Menschen als Mitglieder für den ADFC gewonnen werden können. Dabei ist auch die 19€-Aktion ein guter Einstieg in die Mitgliedschaft.

Der Vorsitzende Ben Jansen gab einen Überblick über die Strukturen innerhalb des gesamten ADFC, um die Organisation des Verbandes zu verdeutlichen. Aktuell wird bundesweit eine eigene Jugendorganisation aufgebaut, der »Junge ADFC«. Damit sollen verstärkt junge Menschen für die Arbeit des ADFC interessiert werden. Dazu gehört auch

eine Weiterentwicklung der Kommunikationskanäle, z. B. über Social Media.

Erfreulicherweise ist der ADFC jetzt auch in der Nordeifel durch eine neu gegründete Ortsgruppe präsent. Hier gab es einen Erfahrungsaustausch mit den anderen Ortsgruppen im Nordkreis, in Eschweiler und dem fahrradfreundlichen Brand.

Last but not least wurde gemeinsam geplant, welche Aktionen im kommenden Jahr anstehen und in welcher Form wir uns daran beteiligen wollen. Wir halten euch dazu auf dem Laufenden!

Insgesamt war die Jahrestagung ein konstruktiver Austausch im Kreis von Interessierten. Ein großer Dank an das Vorbereitungsteam und für die gute Moderation!

Neues von unserem Youtube-Kanal

von Luc Hamers

Wir haben zwei neue Videos auf unserem Youtube-Kanal veröffentlicht, beide zum Winterdienst auf Radwegen in unserer Region.

Im ersten Video⁵ haben wir uns angeschaut, wie gut der Winterdienst klappt auf Radwegen unter der Hoheit von Straßen.NRW. Im zweiten Video⁶ betrachten wir Radwege in Herzogenrath, insbesondere die Strecke zwischen dem Technologiepark Herzogenrath und dem Gymnasium, also im Wesentlichen die Haupt-

verbindungsstrecke von Aachen ins Zentrum von Herzogenrath.



⁵ <https://youtu.be/gTWq7i0Vwno>

⁶ <https://youtu.be/0ZtE3se0H34>

Stadtexperiment in Alsdorf

von Luc Hamers

Mitten durch die Alsdorfer Innenstadt führt die Bahnhofstraße, die Haupteinkaufsstraße. Durch diese Straße fahren neben Bussen hauptsächlich Autos, von denen viele hier überhaupt nicht fahren müssten; parallel verläuft die B57, die häufig schneller ist als die Fahrt durch die Bahnhofstraße. Entsprechend schlecht ist die Aufenthaltsqualität in der Einkaufsstraße. Für den Radverkehr gibt es Schutzstreifen, die allerdings nicht mehr den aktuellen gesetzlichen Regelungen entsprechen: Es ist kein Sicherheitsraum zwischen Streifen und parkenden Autos vorhanden. Außerdem ist dieser Streifen gepflastert, also nicht sonderlich komfortabel zu befahren.

Insgesamt ist kaum jemand zufrieden mit der Bahnhofstraße. Um mal zu schauen, wie diese ohne Autos funktionieren könnte, hatte die Stadt ab dem 1. August für 6 Wochen einen Verkehrsversuch gestartet, unter der Überschrift »Stadtexperiment«. Neben eines Durchfahrtsverbots für den motorisierten Verkehr, bis auf Taxis und Busse, wurden auf der Straße ein paar Möbel aufgestellt, z. B. Sitzgelegenheiten. Und es gab ein Rahmenprogramm, z. B. Bühnenprogramme. Es wurden bewusst keine Umleitungsrouten ausgeschildert, damit man sich anschauen konnte, wie sich der Verkehr verteilen würde. Mit den Geschäftsinhabern wurde das im Vorfeld abgesprochen, dem Vernehmen nach waren sie nicht glücklich damit, aber haben dem Versuch zugestimmt.

Aus eigener Beobachtung und auch aus Beobachtungen, die in der Aachener Zeitung

beschrieben wurden, war die Straße während des Versuchs ziemlich leer. Selten Autos, selten Radfahrende und kaum noch zu Fuß Gehende. Irgendwie ausgestorben. Die Geschäftsleute haben geklagt, dass ihnen die Umsätze wegbrechen. Und das kann ich gut nachvollziehen, wenn ich mir die Leere anschau. Irgendwie scheinen alle wegzubleiben. Merkwürdig.



Eine ziemlich leere Bahnhofstraße während des Stadtexperiments

Aus Sicht des ADFC ist es eine gute Sache, wenn der Radverkehr durch weniger Parkplätze und weniger Autos sicherer durch die Bahnhofstraße fahren kann. Allerdings finden auch wir, dass ein lebendige Innenstadt mit florierenden Geschäften wichtig ist. Ob die internationalen Studien, nach welchen eine für den Autoverkehr gesperrte Innenstadt sogar mehr Kunden anzieht, auch auf Alsdorf anwendbar sind, wissen wir nicht. Häufig sind diese Studien auf Großstädte bezogen, d. h. in Aachen kann es besser funktionieren. Unseren Erfahrungen nach ticken die Alsdorfer etwas anders, wenn es um Mobilität geht: Hier fährt man generell Auto.

Verbesserungen für den Radverkehr in Würselen

von Luc Hamers

Radfahren in Würselen ist an vielen Stellen nicht optimal bis gefährlich. Wir haben eine Liste von etwa 50 Stellen erstellt, die unserer Meinung nach verbessert werden sollen. Dokumentiert haben wir das in einer Präsentation, in der wir nicht nur die Problemstelle beschrieben, sondern auch Lösungsvorschläge aufgezeigt haben (siehe <https://aachen.adfc.de/maßnahmen-würselen>).

In einem fast dreistündigen Termin mit der Stadtverwaltung haben wir alle Stellen durchgesprochen und waren uns erfreulicherweise an sehr vielen Stellen einig, bei einigen Stellen ging der Lösungsvorschlag der Verwaltung

sogar über unsere Vorschläge hinaus. Noch positiver finden wir den Zeithorizont, der uns zugesagt wurde: viele der Maßnahmen sollen bereits in den nächsten sechs Monaten umgesetzt werden. Wir sind sehr gespannt.



An dieser Kreuzung der B57 und der Neustraße soll der Übergang geglättet werden, die Linien erneuert und die Furt rot eingefärbt werden.

R ADSHOP Gülpfen

seit 1991

📷 radshopguelpen

📱 radshopguelpen

☎️ 02407 - 17145

✉️ guelpen@gmx.de

📍 Industriestraße 5 - 52134 Herzogenrath

Fahrradabstellanlagen in Eschweiler Sind Radfahrende als Kunden willkommen?

von Angelika Weber

Seit 2018 gilt die Verpflichtung zur Errichtung von Fahrradabstellplätzen vor Firmen, Einzelhandel und Wohnhäusern. Diese Abstellanlagen müssen dicht am Haupteingang aufgestellt werden. Wie wird dieses Gesetz in Eschweiler umgesetzt und wie komfortabel sind die Abstellanlagen?



Abstellanlage vor Einkaufszentrum August-Thyssen-Straße

Bei der Errichtung des Einkaufszentrums August-Thyssen-Straße wurden Kund*innen, die sich für das Fahrrad als Verkehrsmittel entscheiden, gar nicht berücksichtigt. Bereits das Erreichen der Ladenlokale scheint schwierig. Zu Fuß Gehende werden über einen sehr schmalen Plattenweg geführt, für Autofahrende öffnet sich nach dem Ziehen eines Tickets eine Schranke. Radfahrende? Fuscheln sich irgendwie so durch.

Vor dem Rewe-Supermarkt wurde bei Eröffnung des Marktes eine Abstellanlage errichtet, die unter Radfahrenden als »Felgenknicker« bezeichnet wird. Das Vorderrad wird zwischen zwei Metallstäbe gezwängt und zum Anschließen muss man sich dicht über den Boden

bewegen. Ebenso finden sich Felgenknicker vor dem Netto.



Abstellanlage Obi

Die Abstellanlagen des Obi wurden durch das Hochwasser 2021 zerstört. Nach Neuerrichtung des Baumarktes wurden auch wieder Abstellanlagen für Fahrräder aufgebaut. Wieder aber auch nur Felgenknicker. Zwischen Zigarettenskippen und sonstigem Unrat darf die Kundschaft ihre Fahrräder abschließen. Radfahrende Kund*innen scheinen hier nicht willkommen.



Abstellanlage Aldi/Discounter in der Dürener Straße

Sehr viel angenehmer ist es beim Aldi an der Dürener Straße. Sauber und vom Autoverkehr geschützt können Fahrräder in aufrechter Haltung an 13 Bügeln befestigt werden. 13 Bügel bedeuten Platz für 26 Kund*innen.

Ein paar Jahre vor Eröffnung des Aldi an der Dürener Straße wurde ein Einkaufszentrum in Dürwiß an der Jülicher Straße eröffnet. Beim Aldi wurden damals lediglich Felgenknicker errichtet. Auch hier muss das Fahrrad in gebückter Haltung zwischen allerlei Unrat befestigt werden. Komfortabler sind auf dem Gelände die Fahrradbügel neben dem Edeka. Leider werden sie oft von Pkws zugestellt, die der Klasse SUV zugehörig sind. Einen Tag in der Woche bietet dann auch noch ein Fischhändler vor den Bügeln seine Waren an. Dann muss man sich auch hier den Weg zur sicheren Abstellanlage suchen. Kann der Fischhändler nicht einfach auf Autoparkplätzen platziert werden?

Zahlreiche Fahrradbügel wurden vor dem Mediamarkt in der Auerbachstraße aufgebaut. Wie auch beim Discounter in der Dürener Straße werden Radfahrende nicht durch Pkws bedrängt. Super!

Radfahrende sind gute Kund*innen. Sie sind treu und kaufen oft in Wohnortnähe ein. Da sie nicht über einen großen Kofferraum verfügen, kaufen sie zwar jeweils weniger, aber dafür häufiger ein. Diese Erkenntnis wurde in diversen Studien erarbeitet. Nachzulesen beim Europäischen Radfahrer-Verband, der Industrie- und Handelskammer Dresden und beim Londoner Verkehrsunternehmen Transport of London.

Geschäfte tun also gut daran, den Rad fahrenden Kund*innen möglichst viel Komfort zu bieten. Dazu zählt jedenfalls nicht das Öffnen eines Fahrradschlösses zwischen Blättern, Müll und Zigarettenkippen.

Ortsgruppe des ADFC in der Nordeifel gegründet

von Bertram Model

Fahrradfahren ist in der Nordeifel sehr beliebt. Das mag angesichts der bergigen Landschaft überraschen, aber spätestens seit der Ankunft der E-Bikes unternimmt eine wachsende Zahl von Eiflerinnen und Eiflern regelmäßig am Wochenende größere und kleinere Touren in der wunderschönen Landschaft rund um den Rursee, im Hohen Venn und im Nationalpark Eifel (gerne mit Zwischenstopp in einem der vielen Ausflugslokale). Es gibt in vielen Orten Radsportvereine, die gemeinsam Touren organisieren. Mountainbiketouren werden immer beliebter. Und wer regelmäßig auf dem Vennbahnradweg unterwegs ist, der sieht die

vielen Radtouristen (auch aus den Niederlanden und Belgien), die mit großem Gepäck auf Mehrtagestour die Eifel erkunden.

Anders sieht es aus, wenn man das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Alltag betrachtet. Im Alltag ist es für die allermeisten Menschen selbstverständlich, selbst für sehr kurze Wege ins Auto zu steigen. Als Verkehrsmittel kommt das Fahrrad kaum vor. Und wie fast überall ist bei der Radinfrastruktur auch noch viel Luft nach oben. Das zu ändern und mehr Menschen davon zu überzeugen, dass die Freude am Radfahren nicht auf die Freizeit be-

schränkt sein muss, sondern auch bei alltäglichen Strecken erlebt werden kann, war einer der Beweggründe, warum wir (zunächst zu zweit) im Mai die »Fahrradinitiative Nordeifel« gründeten. Wobei die Gründung im Wesentlichen darin bestand, einen längeren Artikel über die Initiative und ihre Ziele in der »Eifeler Zeitung« zu veröffentlichen. Unser Ziel war es, ein Treffpunkt für alle zu sein, denen das Thema Radverkehr am Herzen liegt. Und der Plan ging auf. Schon bald nach dem Erscheinen des Artikels traf sich eine Handvoll Menschen aus Monschau und Roetgen, die gemeinsam etwas tun wollten. Bei diesen ersten Treffen kam schnell der Gedanke auf, dass wir uns mit dem ADFC zusammentun wollten, bzw. die »Fahrradinitiative Nordeifel« in eine »Ortsgruppe Nordeifel« des ADFC umwandeln wollten.

Wir erhoffen uns dabei, von der Bekanntheit des ADFC als Lobbygruppe für den Radver-

kehr und vom Know-how und der Erfahrung seiner Mitglieder zu profitieren. Am 5. September 2024 wurde die Ortsgruppe Nordeifel offiziell gegründet und Nils Mertens aus Höfen einstimmig zum Sprecher der Gruppe gewählt. Die Gründungsversammlung darf auch sonst als voller Erfolg gewertet werden: Nicht nur, dass die Zahl der Anwesenden unsere Erwartungen übertraf, und alle drei Eifelkommunen vertreten waren, es war auch ein Monschauer Unternehmer da, der einen E-Bike-Verleih hat, sowie ein Vertreter der Initiative »Fahrraddorf Kalterherberg« und ein Vertreter eines Mountainbike-Sportvereins. Das zeigt, dass das Interesse für unsere Anliegen in der Nordeifel durchaus vorhanden ist. Und das wiederum eröffnet ganz unterschiedliche Ansatzpunkte dafür, das Thema in die Öffentlichkeit zu bringen und für konkrete Aktionen. Die Motivation ist jedenfalls hoch, die Planungen laufen und wir sind gespannt, wie es weitergeht.

1. Tag des Rades in Kalterherberg

von Nils Mertens

Zum ersten Mal fand dieses Jahr am ersten September der Tag des Rades in Kalterherberg in der Eifel statt. Aufgrund der direkten Lage am Ravel Radweg und einer offenen Mountainbike Trainingsanlage hat sich Kalterherberg zu einem zentralen Punkt für die Raderholung in der Eifel entwickelt. Auch die neue Ortsgruppe Nordeifel hat hier bereits vor ihrer Gründung teilgenommen. Bei sehr gutem Wetter und vielen Besuchern konnten hier pünktlich zum Start vom Fahrradklimatetest bereits einige Teilnehmer gefunden werden.

Wir freuen uns auch nächstes Jahr am 31. 8. 2025 wieder teilnehmen zu dürfen.



Die OG beim Herbstmarkt Simmerath

von Martin Wolfsgasse

Am 13. / 14. Oktober haben wir uns bereits mit 6 Aktiven auf dem Simmerather Herbstmarkt präsentiert und vor allem für die Teilnahme am ADFC-Fahrradklima-Test geworben.



Service:

Unser nächstes Treffen, bei dem Interessierte und Radfahrer*innen, die sich mit einbringen wollen, gerne willkommen sind, findet am 29. 11. um 19 Uhr in Monschau-Konzen in der Gaststätte Achim und Elke statt. Dort wird es u. a. um Ideen für und Planung von Aktivitäten für das nächste Jahr gehen. Weitere Informationen gibt's auch gerne über unseren Ortsgruppensprecher Nils Mertens (nils.mertens@adfc-aachen.de). Wir freuen uns über eine kurze Anmeldung per E-Mail.



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!**

Geschützter Radstreifen auf der Veldener Straße

von Imke Grenzdörfer

Seit Mai diesen Jahres ist der geschützte Radstreifen auf der Veldener Straße beidseitig fertiggestellt. Diese führt vom nördlichen Stadtteil Birkesdorf an Nord-Düren vorbei Richtung Innenstadt. Von Birkesdorf stadteinwärts verläuft der Radstreifen zwischen Parkplätzen und dem Gehweg, sodass parkende Pkw nicht kreuzen müssen. Die dort vorhandenen Parkplätze wurden weiter auf die Fahrbahn verlegt, die jetzt bis zur Kreuzung mit der Fritz-Erler-Straße einspurig ist. Stadtauswärts mussten keine Parkplätze verlegt werden.



Die Kreuzungen wurden zur besseren Sichtbarkeit rot markiert

Es hat etwas gedauert, aber mittlerweile nutzen deutlich mehr Radfahrerinnen und -fahrer den geschützten Radstreifen in beide Richtungen als zuvor. Dank des Schutzes vor dem Autoverkehr werden sie nicht mehr auf einem schmalen Streifen bedrängt. Viele haben uns positives Feedback zu ihrem gesteigerten Sicherheitsgefühl gegeben. Wir hören, dass Radfahrerinnen und -fahrer, die diese Strecke früher ungern gewählt haben, nun den geschützten Radstreifen bevorzugen. Auch Postzustellerinnen und -zusteller, die mit ihren E-Lastenrädern vom Verteilzentrum an der Malteserstraße zu ihren Touren aufbre-

chen, nutzen nun wie viele andere Radfahrerinnen und -fahrer den Radstreifen statt des Gehwegs.



Auch vor Ein- und Ausfahrten wurde rote Farbe verwendet

+ Plus

Nebeneinander radeln nun möglich



Nebeneinander fahren ist hier problemlos möglich

Die Möglichkeit nebeneinander zu radeln, wird sehr gerne genutzt und gut angenommen. Der geschützte Radstreifen ist auch so breit, dass ihn der Dürener Service Betrieb mit seinen Reinigungsfahrzeugen befahren kann.

Minus -

Das große Aber

Allerdings -- und wir wären nicht in Düren, wenn es nicht auch ein großes »Aber« gäbe -- läuft dieser wunderbare Streifen leider an der Fritz-Erler-Straße ins Leere, bzw. in eine der in Düren üblichen überbreiten Fahrspuren mit

schmalem, inzwischen nicht mehr erkennbarem Schutzstreifen an der Seite. Da hört der neu gewonnene Fahrspaß sehr abrupt auf.

Es gab von Seiten der Dürener Koalition den Antrag, den geschützten Radstreifen wenigstens stadteinwärts bis zur Aachener Straße

weiterzuziehen. Damit wäre aus dem Norden eine sichere Anbindung an Musikschule und Innenstadt vorhanden gewesen. Ein vor den Sommerferien durchgeführter Verkehrsversuch hatte keine Probleme vorausgesehen. Der Antrag wurde im Rat abgelehnt. Mehr dazu im nächsten Artikel.

Keine Sicherheit auf der August-Klotz-Straße

von Jens Veith

In der Sitzung des Dürener Stadtrats wurde über die Verlängerung des seit Mai '24 eröffneten geschützten Radstreifens auf der Achse August-Klotz-Straße in Richtung Innenstadt hitzig diskutiert. Die »Koalition Zukunft« hatte auf unseren Druck endlich einen Antrag eingereicht. Dass man die Achse August-Klotz-Straße als erste angehen wollte, hatte sie bereits im Koalitionsvertrag 2020 festgelegt. Der durch einen Bürgerantrag aus Reihen der ADFC-Aktiven initiierte Verkehrsversuch zeigte, dass die Umwidmung einer Pkw-Spur in eine sichere Radspur möglich ist. Dennoch wurde bisher wenig für die Umsetzung getan. Ein kurzer geschützter Radstreifen auf einer gefährlichen Strecke ohne Ausbau macht wenig Sinn. Das sollten die Stadtpolitiker nach einer Exkursion nach Utrecht wissen. Doch durch die Abwesenheit einiger Koalitionmitglieder wurde in einer geheimen Abstimmung der Antrag zur Verlängerung des geschützten Radstreifens mit 24 : 23 Stimmen knapp abgelehnt.

Wir bedauern, dass die Verkehrspolitik in Düren weiterhin den Autoverkehr priorisiert, während die Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer*innen vernachlässigt wird. Wir bemängeln dabei den mangelnden Fort-

schritt bei der Verkehrswende.

Dabei vermissen wir eine gewisse politische Kultur im Dürener Stadtrat. Die Opposition blockiert dabei jegliche Anstrengungen der »Koalition Zukunft« pro Mobilitätswende. Die »Koalition Zukunft« zeigte in den letzten Jahren aus unserer Sicht wenig Mut bei Entscheidungen. Der 2019 im Forum Politik von Vertreter*innen aller Parteien ausgerufene Paradigmenwechsel, war demnach leider nur eine leere Worthülse.



Im Sommer wurde ein Verkehrsversuch am Ende des geschützten Radstreifens durchgeführt und dieser damit provisorisch ein Stück verlängert

Wie ernst war es der »Koalition Zukunft« tatsächlich mit der Umsetzung des Bürgerantrags zur Verlängerung des geschützten Radstreifens, wenn dann in einer wichtigen Rats-

sitzung aufgrund von Abwesenheiten noch nicht mal eine Mehrheit für eine Abstimmung vorhanden ist? Zweifel sind hier sicher angebracht!

Kommentar: Es ist nur eine Frage der Zeit, bis es an kritischen Stellen zum nächsten Unfall kommt. Es entsteht der Eindruck, dass die Politik die »Vision Zero« nicht an oberster Stelle sieht – dem Ziel, keine Schwerverletzten und Töten im Straßenverkehr zu haben. Häufig werden Kompromisse gefunden, die zwar eine positive Veränderung schaffen, jedoch bei der Unfallprävention zu kurz kommen.

Die Dürener Unfallkommission verfolgt dabei die Maxime: Kein Unfallschwerpunkt = Kein Handlungsbedarf. Übersetzt bedeutet das: Statt Präventionsmaßnahmen bereits nach dem ersten Unfall einzuleiten, wird auf weitere Fälle gewartet. Die Mängel der Infrastruktur müssen also erst mehrfach durch tatsächliche Unfälle sichtbar werden – und dadurch erst Leid verursachen.

Beinahe-Unfälle tauchen in keiner Statistik auf und bieten daher keine Grundlage für eine Reaktion. Doch wenn ein Unfall tatsächlich passiert, ist dies nur einer von vielen ähnlichen Situationen, in denen es glücklicherweise nicht gekracht hat. Ein Beispiel dafür ist die fehlende Messung von Überholabständen auf der Philippstraße, insbesondere hinter der Eisenbahnunterführung. Dort wird täglich viel

zu eng überholt, was auf die überbreite Fahrspur und die kaum sichtbaren Mehrzweckstreifen zurückzuführen ist. Die Dunkelziffer der Beinahe-Unfälle ist hoch – ein weiteres Signal, das nicht ignoriert werden sollte.

Bisher gab es glücklicherweise keine schwereren Unfälle, doch die Situation könnte sich schnell verschärfen, etwa wenn ein Schulkind betroffen wäre. Die gefährliche Überführung auf die Philippstraße ist dabei kein Einzelfall. Überall, wo sogenannte »Schutz«- und »Mehrzweck«streifen markiert sind, werden Radfahrer*innen oft viel zu eng überholt. Diese Schutzmaßnahmen bieten jedoch nicht den versprochenen Schutz. Seit 2016 hat sich die Stadt Düren bei der Umsetzung fast ausschließlich auf Schutzstreifen konzentriert, statt wirkliche Sicherheit zu gewährleisten. Hinzu kommt, dass viele dieser Streifen nicht mehr den aktuellen Anforderungen der StVO entsprechen – beispielsweise fehlen oft Sicherheitstrennstreifen zu längs geparkten Autos.

Die Tatsache, dass diese Mängel weiterhin bestehen, führte schließlich dazu, dass der ADFC Düren ein Moratorium für Schutzstreifen forderte. Der Grund dafür liegt unter anderem in den Ergebnissen der vergangenen ADFC –Fahrradklima–Tests, die deutlich auf das mangelhafte Sicherheitsgefühl der Dürener Radfahrer*innen hinweisen. Doch wo bleibt der Aufschrei über die stetig steigende Zahl von Verkehrsunfallopfern? Und wer zeigt sich besorgt über die verunfallten Kinder in unserer »Schulstadt«?

Aktionstag an der Nikolausschule zur Europäischen Mobilitätswoche Schüler*innen fahren als »Bici Bus« zur Schule

Düren, 18. 9. 2024 – Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) veranstaltete die Nikolausschule einen Aktionstag für sichere Schulwege. Rund 50 Schülerinnen und Schüler radelten als »Bici Bus« zur Schule, begleitet von Eltern und dem Team »Nachhaltige Mobilität der Stadt Düren«. Zudem wurden Fußspuren in bunten Farben auf Gehwegen aufgetragen, um den Schulweg attraktiver zu machen. Ein Fahrradparcours bot den Kindern die Möglichkeit, ihr Können auf dem Rad auszuprobieren. Ein weiteres Highlight war die Verteilung von Zitronen und selbst gestalteten »Strafzetteln« an Eltern, die falsch parkten. Außerdem bemalten die Kinder die Schulstraße mit Kreide und gestalteten Plakate, um auf die »Schulstraße«-Regelung aufmerksam zu machen.

Ziel der Aktion Bici-Bus ist es, Schüler und Eltern zu motivieren, den Schulweg öfter zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen. Die EMW

ist eine jährliche Kampagne der Europäischen Kommission zur Förderung nachhaltiger Mobilität.⁷



Bici-Bus, Bildquelle: Stadt Düren

Kleine fahrradfreundliche Maßnahmen in Düren

von Jens Veith

In diesem Jahr wurden einige Kleinmaßnahmen zugunsten des Radverkehrs umgesetzt. Wir berichten hier kurz über die »kleineren« Erfolge unserer Arbeit:

- An der Einmündung der Brückenstraße auf die Schoellerstraße wurde die Ampel nun fahrradfreundlicher geschaltet. Bisher musste man auf Knopfdruck Grün anfor-

dern und verlor minutenlang Zeit beim Warten, nun springt die Ampel mit dem Geradeausverkehr auf der Schoellerstraße auf grün. Natürlich muss man immer mit Rechtsabbiegern rechnen.

- Das Stück Einbahnstraße der Merzenicher Straße zwischen Friedrich Ebert Platz und Scharnhorststraße wurde auf unsere wie-

⁷ Pressemeldung der Stadt Düren vom 18. 9.: <https://www.dueren.de/de/verwaltung-politik/stadtverwaltung/presse/pressemitteilung/aktionstag-an-der-nikolausschule-zur-europaeischen-mobilitaetswoche>

derholte Anregung hin und nach einer Radtour mit der Verwaltung für den Radverkehr freigegeben.

- Die Kreuzstraße wurde als »unechte« Einbahnstraße eingerichtet, von der Bismarckstraße können Kfz nicht mehr einfahren. Für den Radverkehr ist die Einfahrt weiterhin möglich. Dies soll die Unfallgefahr an dieser Stelle minimieren.
- Bereits Anfang Juli wurden an der Kreuzung vor Düren-Niedererau separate Signalgeber für die Kfz-Linksabbiegespuren auf der L249 eingerichtet. So haben Radfahrende nicht mehr gleichzeitig grün, mit von Kreuzau kommenden Kfz, die in die

Cyriakusstrasse abiegen. Früher kam es hier nicht selten zu Beinaheunfällen, da Linksabbieger nicht auf den parallellaufenden Radverkehr achteten.



Zusätzliche Lichtsignalanlage für Linksabbieger am linksseitigen Radweg vor Düren-Niedererau

■ Spatenstich Radstation



So soll die Radstation am Bahnhof aussehen. Entwurf und Visualisierung HJPplan+ Aachen

Am Dürener Bahnhof hat der Bau einer neuen Radstation begonnen. Auf zwei Etagen

werden rund 720 wettergeschützte Fahrradabstellplätze entstehen, ergänzt durch Services wie Pannenhilfe, Wartung und Verleih. Die Baukosten betragen 4,1 Millionen Euro, wovon 1,9 Millionen Euro aus Landesmitteln stammen. Bürgermeister Frank Peter Ullrich betonte die Bedeutung des Projekts für den Klimaschutz und die Lebensqualität in Düren. Die Fertigstellung ist für Herbst/Winter 2025 geplant. Während der Bauzeit bleibt das alte Fahrradparkhaus nutzbar.⁸

8 <https://www.dueren.de/de/verwaltung-politik/stadtverwaltung/presse/pressemitteilung/s-patenstich-fuer-die-neue-radstation-am-duerener-bahnhof>

Kuriöses Verhalten Eine Glosse

von Angelika Weber



Hauptsache, mein Spiegel wird nicht abgefahren.

Autofahrer*innen haben grundsätzlich Angst um ihre Außenspiegel. Rollen Radfahrende vor einer Ampel an Ihnen vorbei, damit sie nach vorn kommen, lassen Autofahrende dies oft nicht zu und blockieren die schmale Rinne für Fahrräder. Schließlich sollen keine Kratzer an die teure Karosserie kommen oder der

rechte Außenspiegel beschädigt werden. Dies tun sie völlig ungeachtet der Gesundheit der Radfahrenden, die dann in der Folge die Abgase von den vor ihnen wartenden Fahrzeugen einatmen müssen.

Einige Autofahrer*innen parken auch gerne mal besonders weit in den Fuß- oder Radweg hinein, damit vorbeifahrende Autos bloß nicht den linken Außenspiegel beschädigen – jetzt ungeachtet der Radfahrenden, die vorschriftsmäßig auf dem Radweg fahren und dicht an dem im Weg stehenden Vehikel vorbeifahren müssen.

In einer Situation haben Autofahrende keine Angst um ihre Außenspiegel – weder um den rechten und schon gar nicht um den linken: Dann nämlich, wenn sie Radfahrende mit wenigen Zentimetern, also maximal 30 cm, überholen.

Treffen für Neumitglieder und Interessierte – wir freuen uns auf DICH!

Du liebst das Radfahren und möchtest dich austauschen?

Überlegst du, dem ADFC beizutreten, oder bist du schon Mitglied und möchtest aktiv werden?

Dann laden wir dich herzlich zu einer offenen Runde in unserer Geschäftsstelle ein!

Hier kannst du uns kennenlernen, mehr über unsere Arbeit erfahren und direkt mitmachen.

Hast du Ideen oder Fragen zum Thema Radverkehr? Dann bring sie mit – gemeinsam setzen wir uns für eine fahrradfreundliche Stadt ein.

aachen.adfc.de/frischer-wind



MIGRATIONS
GESCHICHTE
ERFAHREN



AUF AUDIOTOUR



durch Aachen, Stolberg und
den Nordkreis Aachen

vhs

Volkshochschule
Aachen

Volkshochschule
Nordkreis Aachen

Volkshochschule
Stolberg



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

Nordseeküstenradweg: Norddeich bis Husum in 8 Etappen

von Kirsten Lehnig

Gemeinsam mit meinem 11-jährigen radfahrbegeisterten Sohn wollte ich mit Rad und Zelt den Nordseeküstenradweg befahren. Ich habe uns einen Lastenhänger besorgt, um ein größeres Zelt mitnehmen zu können, schnell mal etwas wasserdicht verpackt zu bekommen und ein bisschen Komfort zu haben. An der Nordsee weiß man nie, wie lange einem Regen die Tour vermiest, da fand ich die kleinen Stühlchen, ein weiteres Set warme und trockene Kleidung, ein Zelt mit aufenthaltsfähigem Vorraum, ganz hilfreich.

Die Reise startete mit dem Rad am Bahnhof Herzogenrath, mit dem Deutschlandticket nach Norddeich Mole, wo wir erstmal im Sturm das Zelt aufgebaut und noch längere Heringe im Campingshop besorgt haben. Ich kenne die Nordsee – aber selbst für da war es ein handfester Sturm.

Am nächsten Tag ging es nach Harlesiel, 63 km, leider hat uns kurz vor Ende in der schlecht ausgeschilderten Umleitung ein heftiger Regenschauer erwischt.

Auf der Etappe kamen wir durch Dornumer-siel und Bengersiel, einen Abstecher nach Esens darf man nicht unterlassen, um in die gigantische Torten- und Kuchenauswahl des Schlicky's hineinzuschauen und zu genießen. Neuharlingersiel Hafen – alles die typischen netten Sielorte in Ostfrisland. Harlesiel hatte gleich den ersten Pausentag für uns mit einem Ausflug nach Wangerooge. Mit Carolinensiel in Laufentfernung, dem Hafen, dem historischen Hafen, schönen Lokalen wirklich ein schönes Etappenziel. Der nächste Tag soll-

te uns zum Camping am Jadebusen bringen, aber wir sind in Dangast stecken geblieben. Süßer Ort, Supermarkt direkt nebenan, Zugang zum Wasser/Meer mit ein bisschen Sand, aber ansonsten hauptsächlich Schlick.

Die eher kurzen 50 km von Harlesiel bis dort hin ließen uns genug Zeit, um den Nachmittag schön zu verbringen. Wir haben den offiziellen Weg allerdings abgekürzt und sind »direkt« von Harlesiel ohne Wilhelmshaven an den Jadebusen gefahren (durch Jever und Schortens).

Am dritten Tag ging es zum Camping Wremer Tief. Das waren gut 70 km, man fährt ziemlich lang durch Bremerhaven, das ganze Hafengebiet, einschließlich Schleusen, Brücken, Containerschiffen, und, und, und – ein Eldorado für Kinder. Ein Telefonat half, dass bei Ankunft die Rezeption noch nach 18 Uhr besetzt war, freundlicher Empfang, riesig große Zeltwiese, Blick direkt aufs Meer, nur ein oder zwei Reihen normale Stellplätze – aber in weiter Entfernung. Nicht weit entfernt gibt es einen Leuchtturm, außerdem einen angelegten Sand»strand«, mit einer Strandbar, abends im Sonnenuntergang – göttlich nach so einem Tag! Außerdem ein kleiner Hafen mit Streetfood – Wagen.

Der nächste Tag sollte nur nach Cuxhaven gehen, 33 km. Eine nette Mittagspause im Lokal »Kliff« oberhalb des Strandes mit Blick aufs Wasser und leckerem Essen kurz vor Cuxhaven war super. In Cuxhaven gabs aber nur noch so einen »hier können wir Sie in zweiter Reihe hineinquetschen«-Platz. Dazu hatten

wir irgendwie keine Lust ... der Blick ins allwissende Telefon zeigte einen Campingplatz in Altenbruch - wo wir dann auch einfach mal einen Pausentag eingelegt haben. Schöne Sanitäranlage, netter Platz mit vielen Dauercampers, schöne Atmosphäre, nur über den Deich und schon am Wasser der Elbe-/mündung. Spaziergang zur »dicken Berta«, feines Essen wieder auf dem Deich im Lokal »zur Schleuse«. Der Ort hat einen süßen Dorfladen gefunden, Kirche, ein Café zudem direkt in der Nähe des Campingplatzes, von da aus Sicht aufs Wasser und dort auch der typische »Strand«: Strandkörbe auf Wiese am befestigten Wasser. Der nächste Tag startete mit einem total liebenswürdigen Frühstück plus geschmierten Brötchen für tagsüber im Dorfladen, sollte eigentlich nur nach Krautsand in die Nähe der Elbfähre gehen, spontan und kurzfristig beschlossen wir aber, quer durchzufahren und das übernächste Etappenziel Brunsbüttel anzuviesieren. Fährfahrt, gute 80 km, davon 10 am Schluss gegen Wind und Niesel mit schmerzenden Kinderknie und dann ein mini-kleiner Campingplatz mit Check-in am Automaten, einem netten, praktischen Aufenthaltsraum (trockensitzen während es regnet und man noch nicht das Zelt aufbauen kann, Handy laden, Wasser auf dem Herd gegen Gebühr kochen, richtig sitzen am Tisch ...).



Fahrradparkplatz vor dem Dorfladen in Cuxhafen-Altenbruch

Dann folgte ein Tag mit von Deich und Schafen - sonst nichts auf den 63 km bis Büsum.

Am nächsten Tag lockte Sankt-Peter-Ording mit der Ansage: ab mittags Sonne! Wir sind direkt gefahren, nicht am Meer entlang, es gab viele Schauer und irgendwie war die Lust, das Ziel zu erreichen und endlich echten Sandstrand zu haben, sehr groß. Pünktlich bei Ankunft kam die Sonne raus. Endlich Wasser und Sand! Für den nächsten Tag war wieder Badewetter angesagt und so waren wir einen weiteren Tag am Strand.



Sturm in Husum

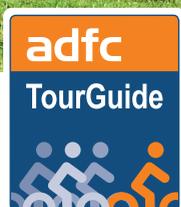
Die letzte Etappe brachte uns nach Husum, 52 km insgesamt. Bei eher grauem Wetter und am Schluss einem platten Reifen eher nicht so entspannt, aber am Bahnhof gab es eine Radstation, süße Lokale am Hafen und dann 3 km gegen starken Wind und Regen bis zum Campingplatz - Endzeitstimmung! Abends legte sich das zum Glück wieder.

Von Husum Bahnhof sind wir am nächsten Tag mit der Bahn und den Rädern nach Sylt gefahren und hatten bombastisches Wetter, einen wunderschönen Strandtag, tolle Wellen, Sonne, Sand. Abends in Husum in der Sonne haben wir im schönen Hafen von Husum eine Pizza verdrückt und sind dann erst zum Camping zurückgefahren. Der letzte Abend war somit würdevoll beendet.



Entdecke mit uns deine Umgebung!

ADFC-TourGuide



Egal ob Feierabendtour oder Wochenendausflug – die ortskundigen ADFC-TourGuides führen Sie zu spannenden, oft unbekanntem Orten in ihrer Region, bringen Sie mit anderen Radbegeisterten zusammen und haben häufig für kleine Pannen das passende Werkzeug dabei.



Sorglos und entspannt mit dem Rad unterwegs – geführt von den zertifizierten TourGuides des ADFC. Eine Auswahl von Touren gibt es auf: [touren-termine.adfc.de](https://www.adfc.de/touren-termine)

Und morgens dann die Rückfahrt, eine Odyssee mit der Deutschen Bahn. Mit 4 Umstiegen, an zwei Bahnsteigen kaputte Aufzüge, kurze Umstiegszeiten, volle Züge, weil 2 Züge zwischen Hamburg/Bremen ausgefallen sind, Glück, in den Waggon hinein gekommen zu sein: ich erspare Euch Details, aber jeder, der schonmal mit dem Rad Bahn gefahren ist, kann es sich vorstellen.

Der Radweg war durchgängig problemlos super ausgeschildert, wo wir die Strecke geändert haben oder spontan am Meer entlang anstatt durchs Binnenland gefahren sind, hat komoot gute Dienste geleistet. Die Etappen haben wir im Übrigen immer wieder mal an-

gepasst, an Lust und Laune und Tagesfitness.

Alles in allem: eine schöne Tour, man muss wissen, dass es größtenteils Wattenmeer ist, dass man bis ca. Cuxhaven in der Regel nur hinter dem Deich fahren kann, danach auch auf der Wasserseite. Ein bisschen Kälte-, Wind- und Schauerresilienz muss man mitbringen. Einfach immer alles wasserfest verstaut haben hilft. Die Versorgung war unproblematisch, allerdings hatten wir weniger Supermärkte als z. B. auf der Rundtour Radrunde Allgäu letztes Jahr. Und man sollte Schafe mögen oder jedenfalls nicht doof finden, sie begleiten einen durchgängig. Auch, wenn Schafköttel vom Rad hochgeschleudert werden ...

Auf in den Orient

von Michaela und Frank Lenzen

Unter diesem Motto haben sich Michaela und Frank Lenzen aus Hürtgenwald mit ihren Reiserädern auf den Weg in die Türkei gemacht. Die beiden haben dabei nicht die einfache Route entlang der Donau bis nach Istanbul gewählt, sondern die anspruchsvollere Tour führte sie über die Alpen von Salzburg nach Grado und von dort über die schönen Landschaften und kulturelle Hochburgen wie Venedig, Verona, Florenz, Rom und Neapel in Italien führen. In Bari gingen sie dann an Bord einer Fähre, um nach Dubrovnik in Kroatien übersetzen. In Montenegro umrundeten sie die malerische Bucht von Kotor, bevor sie nach Albanien einreisten. Nach einem herausfordernden Anstieg über einen hohen Pass bei sommerlicher Hitze erreichten sie den Ohridsee in Nordmazedonien, wo sie auf 900 Metern Höhe eine wohlverdiente Pause einlegten.

Weiter ging es durch Griechenland nach Thessaloniki und an malerischen Küstenstraßen bis nach Alexandropolis. Von hier aus war es nicht mehr weit bis zur türkischen Grenze die man in der Nähe der Stadt Ipsala überquerte.



Michaela und Frank Lenzen aus Bergstein auf dem Weg in den Orient

Bei Çanakkale betraten sie dann auch neuen Boden auf einem anderen Kontinent. Jetzt waren sie also in Asien. Der Nordwesten der Türkei wurde als ein weitgehend, für Europäer,

unentdecktes Urlaubsparadies wahrgenommen.

Aber noch war das Ziel der Reise nicht erreicht. Es ging über die Millionenmetropole Izmir durch weite Traubenanbaugebiete und an den beeindruckenden Kalkterrassen von Pamukkale vorbei, wo die römischen Ruinen einen weiteren Höhepunkt der Reise darstellten. Am 27. August 2024 (also nach 138 Tagen) und 5 926 Kilometern im Sattel, erreichten Michael und Frank Lenzen schließlich Antalya. In dem kleinen Urlaubsort Belek wurden die Beiden von den Händlern, die man von vielen früheren Urlauben noch kannte, begeistert

empfangen. Übernachtet wurde überwiegend im Zelt. Ab und zu bei Warmshower und ganz selten mal im Hotel oder Pension.

Zurzeit sind die Beiden wieder zu Hause. Aber die Räder stehen noch in Belek und im kommenden Frühjahr soll es dann weiter in den Osten der Türkei gehen. Wer die Reise nachvollziehen möchte, kann dies gerne mit der App Polarsteps machen. Im Tagebuch, das Michaela geführt hat, kann man viele spannende Geschichten und Erlebnisse nachlesen. [polarsteps.com/Michaela Lenzen](https://polarsteps.com/Michaela%20Lenzen). Die App ist kostenlos und eine gute Begleitung für Leute die gerne Reisen.



ADFC-PannenhilfePLUS. Sorgenfrei Rad fahren – europaweit!

Panne im Urlaub? Wir sichern die Weiterfahrt – 24 Stunden am Tag! Mit der ADFC-PannenhilfePLUS bekommen ADFC-Mitglieder bei Pannen und Unfällen auch auf Reisen schnell und unkompliziert Hilfe. Egal, ob Sie ein Leihrad, eine Werkstatt oder eine kurzfristige Übernachtungsmöglichkeit brauchen.

Mehr Informationen zu dem exklusiven Angebot für ADFC-Mitglieder finden Sie auf www.adfc.de/pannenhilfe.

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

Nordkreis nordkreis@adfc-ac.de
Luc Hamers luc.hamers@adfc-ac.de

Nordeifel nordeifel@adfc-ac.de
Nils Mertens
nils.mertens@adfc-ac.de

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 ben.jansen@adfc-ac.de

Medien medien@adfc-ac.de
Luc Hamers luc.hamers@adfc-ac.de

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

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 peter.geilhof@adfc-ac.de
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 024 03 / 55 95 64
angelika.weber@adfc-ac.de

Homepage / Internet

Torsten Krüger adfcac@kryger.de
Luc Hamers luc.hamers@adfc-ac.de
Ben Jansen ben.jansen@adfc-ac.de

Redaktion Luftpumpe

redaktion@adfc-ac.de

Andere Kontakte

ADFC-Verbände

Bundesgeschäftsstelle

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

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

vcdaachen@vcd-aachen.de

Radverkehrsbeauftragter

StädteRegion Aachen

Herr Oswald 02 41 / 51 98 37 05
 ralf.oswald@staedteregion-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.

ADFC-Fördermitglieder

Wir bedanken uns bei unseren Fördermitgliedern, die die Arbeit des ADFC ideell unterstützen:

MADAME CARGO

Madame Cargo

madamecargo.de
Paulusstraße 13-15
52064 Aachen

Fahrrad Gothe
fahrrad-gothe.de
Am Langen Graben 19
52353 Düren



Der große Fahrrad-Markt

Und wie ist **Radfahren**
bei dir vor Ort?



ADFC
Fahrradklima-Test
2024

Neue Befragung
1.9. bis 30.11.

Deine Meinung zählt! – fkt.adfc.de

#fkt24 #radklima

Link zur Umfrage:
fkt.adfc.de/umfrage



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



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)

LASTENRÄDER FÜR ALLTAG UND ABENTEUER

TOUR DE WEIHNACHTSBAUM

Radelt mit uns vom Laden nach Aachen Sief zum Weihnachtsbaum selber schlagen!

14.12.2024 12 UHR

Départ: Paulusstraße 13-15, 52064 AC

Destination: Raerener Str. 320, 52076 AC



MADAME CARGO

Paulusstraße 13-15, 52064 Aachen

Weitere Infos zu Rädern und
Förderungen:

www.madamecargo.de

0241 475 90 358

