LUFTPUMPE

adfc Aachen/Düren

Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung 1. Ausgabe 2025

Schwerpunkt

Interview mit Straßen.NRW

Radtourenprogramm 2025
mit Vorstellung der Tourenleitungen

Radverkehrspolitik
Infrastruktur in Aachen

Aus dem Verein
Zum ADFC Aachen/Düren

Neues aus Düren

BIKELEASING.DE

in Kooperation mit ERGO

INTERESSE AN

BIKE LEASING ?

ERGO
Geschäftsstelle Würselen

ARSHIA BAYATI

SUPPORTED BY
PATRICK
SKRODOLIES

Markt 39
52146 Würselen
Tel: 02405-423300
Mail: arshia.bayati@ergo.de

> mehr erfahren

Passt deine Unfallversicherung zu deinem Lifestyle?

Jetzt Termin vereinbaren

Die **ERGO** Unfallversicherung

Inhalt

Landesbetrieb Straßen.NRW

6 Interview mit Straßen.NRW
15 L223: Neubau einer Landesstraße

Radverkehrspolitik

18 In eigener Sache
18 Bauverzögerungen Lothringerstraße
20 Umbau Knoten Amsterdamer Ring/Halifax–/Vaalser Straße
23 Umleitung Baustelle Bismarckstraße
24 Kritik an Harscamp-/Schildstraße
26 Radfahren im Land der Baustellen
28 PlusMinus
31 Kurioses

Radtourenprogramm

33 Radtouren
51 Vorstellung der Tourenleitungen

Aus dem Verein

54 Fahrradcodierung
57 Frühjahrsputz
57 Redakteur gesucht
58 Mitgliederversammlung

Aus den Ortsgruppen

59 ADFC Eschweiler
62 Querung Jülicher Straße
63 Zusammenarbeit in Würselen

Aus Düren

65 Nideggener Straße negativ
67 Geplante Fahrradstraße Nord-Düren
68 Rad-Vorrang-Route II
69 Schutzstreifen für Grünpfeil
70 Fahrradbügel an Bushaltestellen
70 Kommunale Zuständigkeiten
73 Plant mit Menschen mit Behinderung
74 Parkraumkonzept Innenstadt

Stadtradeln

76 2. Platz beim Stadtradeln 2024
77 Interview mit Justus Ilgner
79 Auftakt Stadtradeln

Radfahren

80 Die ersten 6 000 Kilometer
84 Lahnradweg
86 Ruruferradweg

Service

89 Kontakte zum ADFC
90 Andere Kontakte
87 ADFC-Fördermitglieder
4 regelmäßige ADFC-Termine
69 Treffen der regionalen Gruppen

Keine Auswertung des ADFC-Fahrradklima-Tests

Die in Heft 2024/02 angekündigte Auswertung vom ADFC-Fahrradklima-Test entfällt. Es handelt sich dabei um ein gemeinschaftliches Projekt des Bundesverkehrsministeriums und durch die vorgezogene Neuwahl des Bundestags wurde die Auswertung verschoben. Wir gehen davon aus, dass wir diese nachreichen werden.

Das Titelbild zeigt den Kreisverkehr auf der L223 zwischen Würselen und Herzogenrath an der Kreuzung mit dem Duffesheider Weg. In unserem Titelthema haben wir diese Straße verwendet für Fragen an Straßen.NRW. Mehr Details zu diesem Kreisverkehr findet ihr auf Seite 15.

Impressum

Luftpumpe
Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung, 43. Jahrgang

V. i. S. d. P.:
Ben Jansen

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

Redaktion & Satz:
Luc Hamers, Ben Jansen, Torsten Krüger

Kontakt zur Redaktion:
redaktion@adfc-ac.de

Anfragen zu Anzeigen:
info@adfc-ac.de

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

Druck:
Auflage: 3 000
DCM Druck Center Meckenheim GmbH

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

Die *Luftpumpe* kann auch ohne Bildschirm gelesen werden

Das gedruckte Heft liegt im gut sortierten Fahrradhandel, an vielen öffentlichen Orten in und um Aachen aus und kann gerne in der Geschäftsstelle des ADFC im Welthaus an der Schanz abgeholt werden.

Die Online-Version enthält ein paar Artikel mehr als das gedruckte Heft – deshalb kommt es bei den Seitenzahlen und dem Layout zu Abweichungen zwischen den beiden Varianten.

Regelmäßige Termine beim ADFC Aachen/Düren

1. Montag im Monat, 19.30 Uhr:
Arbeitskreis Medien
2. Montag im Monat, 19.30 Uhr:
Arbeitskreis Vorstand & Verwaltung
3. Montag im Monat, 19.30 Uhr:
Arbeitskreis Radverkehrsplanung
4. Montag im Monat, 19.30 Uhr:
Aktiventreffen »Frischer Wind«
2. Samstag im Monat, 15.00 Uhr:
ADFC-Fahrrad-Codierung bei der »BikeKitchen«. Siehe `codierung.adfc-aachen.de`

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

Vorwort

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

was war 2024 für die Stadt Aachen nur für ein erfolgreiches Jahr? Es gab einiges an neuer Radinfrastruktur und jetzt sogar noch eine Belohnung, denn die alle 6–8 Jahre stattfindende Studie »Mobilität in Deutschland« hat Aachen für 2023 einen Anstieg des Radverkehrsanteils von 11 % auf 14 % attestiert. Das ist eine Steigerung von 27,27 % gegenüber der letzten Studie 2017. Wir finden, das ist ein großer Erfolg und ermutigt zum Weitermachen. Zur Städteregion lagen uns leider noch keine Zahlen vor, diese werden wir wohl erst zur nächsten Ausgabe nachliefern können.

Passend zu diesen erfreulichen Zahlen möchten wir auf eine Veranstaltung aufmerksam machen: Am 17. Mai findet in Aachen wieder eine Kidical Mass statt, dieses Mal ab dem Büchel mitten in der Innenstadt. Der Demozug beginnt um 15 Uhr, aber wir würden uns freuen, euch bereits ab 14 Uhr zu sehen.

Gehen wir nun auf diese Ausgabe ein: Dieses Mal berichten wir wirklich aus dem ganzen Verein – von überall kamen Artikel. Luc und Angelika haben sich beispielsweise mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW beschäftigt und ein Interview geführt. Während in Aachen vieles Gutes geschieht, stoßen auch wir auf Entscheidungen, die schwer nachzuvollziehen sind, wie etwa die Umleitung während der Baumaßnahme Bismarckstraße über die Oppenhoffallee.

Auch beim ADFC gab es wichtige Entwicklungen. Auf der Mitgliederversammlung wurde ein neuer Vorstand gewählt. Ich bleibe weiterhin Vorsitzender und teile mir diesen Posten jetzt mit Gründungsmitglied Martin Christfreund. In den Reihen der Beisitzer*innen ist der Verein deutlich jünger geworden, dank Katharina Nippgen und Nils Mertens. Darüber freue ich mich sehr. Gleichzeitig hat der Verein selbst eine Schallmauer durchbrochen: Anfang Dezember 2024 wurde die Marke von 2 000 Mitgliedern erreicht – ein Riesenerfolg!

Thema Erfolge: In Würselen hat unsere Ortsgruppe Nordkreis im Rahmen der Zusammenarbeit erste Erfolge feiern können. In Eschweiler hingegen stockt der lang versprochene Ausbau der Fahrradrouten in Form von Fahrradstraßen schon seit einigen Jahren.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Neustrukturierung unseres Geschäftsstellenteams. Dieses ist nun von einer One-Man-Show auf fünf Personen angewachsen. Wo wir schon von Erfolgen sprechen: Beim letztjährigen Stadtradeln erreichte das gemeinsame Team der Radverbände und -initiativen Platz 2 bei den Vereinen/Verbänden. Besonders freuen wir uns, über ein ADFC-Mitglied aus dem Gewinnerteam der Uniklinik Aachen berichten zu können. Ein persönlicherer Einblick folgt ebenfalls: Ein Aktiver schildert seine Erfahrungen mit den ersten 6 000 km auf seinem Lastenrad und beleuchtet die dabei entstandenen Kosten.

Abschließend noch eine Nachricht aus Düren: Ein Bürgerbegehren gegen die Radvorrangroute II konnte nicht zugelassen werden, da nicht genügend Unterschriften gesammelt wurden. Somit konnte wohl das Schlimmste verhindert werden, auch wenn in Düren noch einiges im Argen liegt.

Ben Jansen

Interview mit Straßen.NRW

von Luc Hamers & Angelika Weber

So schön kann ein frisch durch Straßen.NRW sanierter Radweg aussehen, hier zwischen Alsdorf und Hoengen.

In der Städteregion Aachen sind viele Straßen und auch Radwege in der Hoheit des Landesbetriebs Straßen.NRW, die Behörde die grundsätzlich für alle Landesstraßen zuständig ist. Das betrifft nicht nur Straßen und Radwege zwischen den Städten, sondern auch die in den Städten. Die einzige Ausnahme in unserer Region sind die Landesstraßen auf dem Gebiet der Stadt Aachen. Die Stadt hat mehr als 80 000 Einwohnenden, und ist damit selbst für die Landesstraßen zuständig.

Wir als ADFC kritisieren häufig die Radinfrastruktur in der Hoheit von Straßen.NRW, wie wir finden zurecht. Das betrifft sowohl den Neubau wie auch den Umbau bestehender Infrastruktur, und natürlich auch Unterhalt und Winterdienst. Wir wollten herausfinden, warum wir so häufig Probleme mit solchen Radwegen haben, und haben bei Straßen.NRW um ein Interview gebeten. Darauf haben wir erfreulich schnell eine positive Antwort bekommen und man hat uns gebeten, eine Fragenliste zusammenzustellen, damit hausintern geschaut werden konnte, welche Mitarbeiter mit uns das Interview führen konnten. Da dieser Fragenkatalog sehr viele Bereiche betraf, haben wir die Fragen schriftlich beantwortet bekommen, weil wir sonst mit sehr vielen Mitarbeitern hätten sprechen müssen. Natürlich haben wir im Nachgang an einigen Stellen noch etwas nachgebohrt.

An dieser Stelle möchten wir uns herzlich bedanken bei den verschiedenen Abteilungen und Mitarbeitern von Straßen.NRW, für die Unterstützung beim Beantworten der vielen Fragen und beim Entstehen dieses Artikels.

Wir haben uns auf verschiedene Themengebiete fokussiert, um einen Eindruck der Arbeitsweise dieser Behörde zu bekommen und besser zu verstehen, warum so geplant, gebaut und gewartet wird.

RADSHOP Gülpen
seit 1991
radshopguelpen
radshopguelpen
02407 - 17145
guelpen@gmx.de
Industriestraße 5
52134 Herzogenrath

Neubau und Sanierung

Planung

Was uns zuerst brennend interessiert hat, ist der Ablauf von der Planung bis zum Bau eines neuen Radweges, oder auch bei der Sanierung eines bestehenden Radwegs. Es hatte sich bei der Beantwortung unserer Fragen herausgestellt, dass der Ablauf für beide nahezu gleich ist. Dieser Prozess durchläuft verschiedene Schritte. Nach dem Auftrag zur Planung werden die Linie und Lage des Radwegs bis ins Detail geplant. Dies ist die technische Planung, die Entwässerung und die Umweltplanung, einschließlich des Artenschutzes. Diese Planung wird danach mit verschiedenen Parteien abgestimmt, wie zum Beispiel dem Naturschutz und der Polizei. Fahrradverbände werden leider nur im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebunden. Jetzt kümmert sich Straßen.NRW um die sogenannte Genehmigungsplanung, in der u. a. der Grunderwerb ermittelt wird. Als Abschluss dieser Phase steht das Baurecht, in dem dann auch alle Fragen zum Grunderwerb geklärt sind.

Zum Abschluss der Planungsphase wird der sogenannte Ausführungsplan erstellt, in dem alle Details zum neuzubauenden Radweg beschrieben sind, wie zum Beispiel Lage und Höhe des Radwegs, Querschnitte, Radien von Kurven, die Übergänge zur Fahrbahn, die Markierungen und die Beschilderung. Die letzten beiden kommen allerdings nicht von Straßen.NRW, sondern von der zuständigen Verkehrsbehörde, zum Beispiel von der Stadt in der die Straße gebaut wird. Dieser Plan kann dann einer Baufirma übergeben werden, die sich um die Umsetzung kümmert. In diesem gesamten Prozess sind zu verschiedenen Zeitpunkten Sicherheitsaudits vorgesehen, um eine Verkehrsanlage zu erzielen, die so verkehrssicher wie möglich ist.

Bei der Sanierung von Radwegen wurden bislang deutlich einfachere Planungsunterlagen erstellt. Es galt das Prinzip »alt gleich neu«, also wurde z. B. die Breite des Radwegs nicht verändert, es wurde lediglich neuer Asphalt aufgebracht. Inzwischen haben sich aber die rechtlichen Rahmenbedingungen geändert, weil sich viele Regelwerke geändert haben[1]. Außerdem gibt es seit Kurzem den sogenannten Initialvorschlag zum landesweiten Radvorrangnetz, vom Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW. Bei Sanierungen muss jetzt geprüft werden, ob der Radweg Teil des Radvorrangnetzes ist, wodurch es höhere Anforderungen an den Radweg geben könnte. Zum Schluss muss jetzt ein Sicherheitsaudit (»Bestandsaudit«) durchgeführt werden, aus dem weitere Anforderungen folgen können. Durch diese neuen Anforderungen sind die Planungen für eine Sanierung inzwischen deutlich umfangreicher.

Interessant war die Antwort auf die Frage nach der Zuständigkeit für die Radinfrastruktur in die Kommunen. Hier ist Straßen.NRW Baulastträger für alles ab Bordsteinkannte, also für die Fahrbahn. Für die Nebenanlagen sind die Kommunen zuständig. Diese können sich dann zwar an die Maßnahme beteiligen, also diesen Teil mit plannen und auch bauen. Aber die Kosten müssen dann auch durch die Kommunen getragen werden.

1 Zum Beispiel die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012), die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006), die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) oder die Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021).

Was sagt der ADFC dazu?

Uns ist völlig klar, dass die Planung eines neuen Radwegs immer ein Kompromiss zwischen vielen verschiedenen Anforderungen darstellt. Allerdings haben wir den Eindruck, dass Straßen.NRW den Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs optimiert, statt alle Verkehrsarten gleichberechtigt zu betrachten. Bei einem Gespräch zwischen dem ADFC Landesverband, dem ADFC Kreisverband Aachen/Düren und der Regionaldirektion Ville Eifel von Straßen.NRW (die für unsere Region zuständig ist) wurde uns das auch so bestätigt, also dass die Flüssigkeit des Radverkehrs keinerlei Rolle spielt. Hier steht die Sicherheit im Vordergrund, die laut Straßen.NRW am besten gewährleistet sei, wenn der Radverkehr an jeder Querung anhalten muss. Einzige Ausnahme hiervon sind die Radschnellwege.

Was wir sehr gut finden, ist dass inzwischen bei der Sanierung von Radwegen viel genauer hingeschaut werden muss. Beim Prinzip »alt gleich neu« würde sich sonst die Infrastruktur nie verbessern, weil die zu schmalen Radwege dann auch für die nächsten 30 Jahren zu schmal bleiben würden. Allerdings muss die Planung innerhalb der bestehenden Grundstücksgrenzen bleiben, es können maximal bestehenden Verkehrsflächen neu aufgeteilt werden, also zum Beispiel Seitenstreifen in Radinfrastruktur umgewandelt werden.

Bau

Nach der Planung werden ein oder mehrere Bauunternehmen mit der Umsetzung der Planung beauftragt. Die Firmen müssen genau nach der Planung von Straßen.NRW arbeiten. Sollten in der Praxis allerdings Änderungswünsche oder -Vorschläge aufkommen, dann werden diese mit allen Beteiligten abgesprochen und durch Straßen.NRW dann auch so angeordnet. Dies betrifft allerdings üblicherweise nur kleinere Änderungen, die aber allen Verkehrsteilnehmenden zugutekommen müssen.

Die gesamte Bauausführung wird von Straßen.NRW vor Ort überwacht. Außerdem finden tägliche, wöchentliche und im Vorfeld festgelegte Gespräche mit den beteiligten Firmen statt. Die Firmen sind dazu verpflichtet, selbst die Baumaßnahme zu überwachen und auch Nachweise zu erstellen, die teilweise als Bedingungen für die folgenden Bauabschnitte sind. Am Ende des Bauprozesses erfolgt dann eine Abnahme durch Straßen.NRW. Werden dabei Mängel festgestellt, muss die Baufirma diese auf eigene Kosten beheben.

Konkretes Beispiel eines neugebauten Radwegs

Der Kreisverkehr in Niederbardenberg, auch mit den schlechten »Nullübergängen«.

Nach der theoretischen Betrachtung des Planungs- und Bauprozesses haben wir anhand des Beispiels der L223 zwischen Würselen und Herzogenrath Straßen.NRW einige konkrete Fragen vorgelegt. Diese Straße wurde vor etwa 5 Jahren komplett neu gebaut und enthält in unseren Augen viele Mängel. Im fol-

genden Artikel auf Seite 15 gehen wir hierauf noch detaillierter ein.

Wir haben die Übergänge zwischen dem Radweg und der Fahrbahn angesprochen, die unserer Meinung nach zu hoch sind und nicht einem häufig beschriebenen »Nullübergang« entspricht. Für Straßen.NRW ist der Leitfaden »Barrierefreiheit im Straßenraum (2012)[2]« maßgebend. Laut Straßen.NRW entsprechen die hier eingesetzten Formsteine für diesen »Nullübergang« dem Stand der Technik, die damit auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllen, und diese auch für die Führung des Wassers bei Regen benötigt werden, weil dann zum Beispiel kein Wasser von der Straße auf den Radweg fließen kann. Diese Formsteine können dann zur Folge haben, dass der Radverkehr »leichte Komforteinbußen« hinnehmen muss.

Bei allen Kreisverkehren bekommt der Autoverkehr Vorfahrt gegenüber dem Radverkehr. Nach Aussage von Straßen.NRW ist das so, weil die Regelwerke das so fordern. Auf die Frage, warum beim Bau nicht dem Beschluss der Städteregion gefolgt wurde, dem Radverkehr nach Möglichkeit Vorfahrt zu gewähren auf Kreisverkehren[3], kam eine einfache Antwort: Straßen.NRW fühlt sich an solche Beschlüsse nicht gebunden, kennt diesen Beschluss auch nicht, und hält sich ausschließlich an die vorgegebenen Regelwerke. Es könnte aber sein, dass heute die Vorfahrt für den Radverkehr auf der L223 anders geregelt werden würde, weil sie inzwischen Teil des Radvorrangroutennetzes des Landes NRW und des städteregionalen Radverkehrsnetz ist.

Was sagt der ADFC dazu?

Einen ausführlichen Artikel zum Kreisverkehr L223/Duffesheider Weg findet ihr auf Seite 15, in den auch die Antworten von Straßen.NRW eingeflossen sind.

Konkretes Beispiel zur Sanierung eines Radwegs

Wir haben auch ein paar Fragen gestellt zu der Sanierung des Radwegs auf der L23. Das ist die Straße zwischen Würselen und Kohlscheid, vorbei am Teuterhof.

Hier hat uns brennend interessiert, warum der Radweg durchgängig nur auf 2,5 m gebaut wurde. Leider gelter hier jedoch die »Empfehlungen für den Radverkehr« (ERA) aus dem Jahr 2010, in der nur eine Breite von 2,5 m gefordert ist, trotz abschüssiger Straße und Kurve.

Wir (ADFC Aachen/Düren) hatten während der Planungsphase für diese Straße einige Vorschläge erarbeitet. Hier wollten wir u. a. die Querung für den Fußverkehr am Teuterhof und für die Wanderer sicherer machen, indem hier Tempo-30 und zum Beispiel Drempel vorgesehen werden würden. Nach Aussage von Straßen.NRW sind ihnen hier jedoch die Hände gebunden, weil dafür die Anordnung der Geschwindigkeit gar nicht in den Händen von Straßen.NRW liegt. Hierfür ist die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Würselen zuständig. Außerdem müssten für eine Querungsstelle weitere Grundstücke gekauft werden, was an diesem Ort nicht möglich war.

2 https://www.strassen.nrw.de/de/leitfaden-barrierefreiheit-im-strassenraum.html

3 https://gremieninfo.staedteregion-aachen.de/public/vo020?VOLFDNR=8767

Unterhalt von Radwegen

Wir haben auch einige Fragen zum Unterhalt von Radwegen gestellt, also was nach dem Bau eines Radwegs gemacht wird.

Grünschnitt

So sehen Radwege außerorts leider häufig aus, wie hier auf der B57 von Würselen in Richtung Alsdorf, trotz wöchentlicher Streckenkontrolle.

Die »Gehölzspflege«, wie das im Amtsdeutsch heißt, findet zwischen dem 1. Oktober und dem 28. Februar statt[4]. Im restlichen Jahr, während der Vegetationsphase, wird ausschließlich dann eingegriffen, wenn die Verkehrssicherheit gefährdet ist.

Es gibt einen Plan für die Grünpflege von Straßen in der Hoheit von Straßen.NRW. Dieser basiert auf Erfahrungswerten, z. B. »Gehölze im Straßenrandbereich zurückschneiden« an Bundesstraßen (alle drei Jahre) oder »Rasenflächen an Radwegen und Gehwegen mähen« (zweimal jährlich).

Wer viel mit dem Rad unterwegs ist, stellt immer wieder fest, dass der Grünschnitt auf Radwegen eben nicht gut gemacht wird. Dazu haben wir gefragt, wie Straßen.NRW dann regelmäßig den Zustand der Radwege, insbesondere des Grünschnitts, überwacht. Es gibt wöchentliche Streckenkontrollen. Wenn dabei Sachen auffallen, dann werden dazu kurzfristig Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahrenstellen getroffen. Diese Streckenkontrollen werden aber mit Fahrzeugen durchgeführt, damit zur Not auch direkt Probleme behoben werden können.

Hinweise von Bürgern zu Stellen, die zu verbessern sind, werden an die zuständige Straßenmeisterei weitergeleitet und an den zuständigen Streckenwart disponiert.

Was sagt der ADFC dazu?

Wir stellen immer wieder fest, dass der Grünschnitt auf Landesstraßen nicht häufig genug gemacht wird. Die angesprochenen Streckenkontrollen werden mit dem Auto gemacht, wie uns auf Nachfrage bestätigt wurde, wodurch herausragende Äste und andere Probleme auf Radwegen häufig nicht gesehen werden. Unserer Erfahrung nach klappt es aber sehr gut, wenn wir mangelndem Grünschnitt bei Straßen.NRW melden. In der Regel werden diese Stellen innerhalb weniger Wochen korrigiert. Was aber auffällt ist, dass wir jedes Jahr wieder die gleichen Stellen ansprechen, wie zum Beispiel den Radweg auf der B57 zwischen der Autobahn A4 und dem Ortseingang Würselen. Hier sollte Straßen.NRW dringend die Pläne überarbeiten.

Winterdienst

Zum Winterdienst sagt Straßen.NRW, dass sie nach besten Kräften die Straßen und Radwege sicher befahrbar machen. Dabei werden

4 Siehe auch https://www.strassen.nrw.de/de/gehoelzpflege.html.

aber Straßen bevorzugt, u. a. um Rettungsdiensten ein sicheres Durchkommen zu ermöglichen[5]. Weil aber das Räumen von Radwegen mehr Zeit in Anspruch nimmt und dafür kleinere Fahrzeuge verwendet werden, hat der Winterdienst auf Radwegen eine niedrigere Priorität. Straßen.NRW setzt beim Winterdienst seit einigen Jahren immer mehr auf Fremddienstleister, die sich um das Räumen der Radwege kümmern sollen.

So sollten Radwege im Winter nicht aussehen, hier die Bierstraße zwischen H'rath und Alsdorf.

Auf unsere Frage, warum beim Winterdienst keine durchgängige Befahrung von Radwegen beachtet wird, für die Städte, Städteregion und Straßen.NRW zuständig sind, haben wir eine etwas merkwürdige Antwort bekommen. Einerseits priorisieren diese drei Parteien den Winterdienst selbstständig. Andererseits gab es dazu die folgende Aussage: »Eine Abstimmung im laufenden Winterdienstbetrieb zwischen den verschiedenen Baulastträgern von Kommunen, Landkreisen und Straßen.NRW, um eine durchgängige Befahrung aller Verkehrswege sicherzustellen, ist nicht möglich.«. Dazu haben wir dann explizit nochmal nachgefragt, warum eine Abstimmung denn nicht möglich ist. Darauf haben wir dann die gleiche Antwort in anderen Worten bekommen, also dass jeder selber für seine Radwege zuständig ist.

Zum Schluss haben wir gefragt, warum Radwege außerorts häufig nur geräumt, aber nicht gestreut werden. Das liegt daran, dass die kleinen Räumfahrzeuge nur eine geringe Ladekapazität für Salz haben. Wenn kein Salz mehr vorhanden ist, räumt das Fahrzeug zwar, aber streut nicht mehr.

Was sagt der ADFC dazu?

Der Winterdienst auf Radwegen ist ein Dauerärgernis, das wir jedes Jahr aufs Neue mit Städten und auch mit Straßen.NRW besprechen. Wir haben aber den Eindruck, dass der Winterdienst auf Radwegen von Straßen.NRW in den letzten 1–2 Jahren besser geworden ist.

Was aber unserer Meinung nach nicht sein darf, ist dass ein Radweg geräumt, aber nicht gestreut wird. Dann sieht der Radweg schön schwarz aus, ist aber trotzdem spiegelglatt. Für Radfahrende auf der Fahrbahn haben die Autofahrenden noch weniger Verständnis.

Im Termin mit der Regionaldirektion Ville Eifel von Straßen.NRW haben wir gefragt, warum denn nicht die Salzlager der Städte mitbenutzt werden können. Dabei sind wir auf völliges Unverständnis gestoßen, als ob eine Zusammenarbeit zwischen Straßen.NRW und den Städten eine völlig absurde Idee wäre. Wir finden, dass dieser Punkt auf jeden Fall angepackt werden muss. Es kann doch nicht sein, dass Behörden auf verschiedenen Ebenen es nicht schaffen, sich bei diesem Thema abzustimmen.

5 Siehe auch https://www.strassen.nrw.de/de/winterdienst.html.

INDIVIDUELLE TRAUMRÄDER
MIT KLASSISCHEM STAHLRAHMEN

Gravelbikes, Trekkingräder, Reiseräder uvm.
Individuelle Farbgestaltung

Beratungstermin vereinbaren oder vorbeikommen

VELO

VELO - Räder die bewegen
Karlsgraben 69, 52064 AC
www.velo.de | info@velo.de
0241 37888
Di-Fr 10-19h | Sa 10-16h

> Auch unsere Frage, warum denn nicht Straßen.NRW, Städteregion Aachen und die Städte sich beim Winterdienst abstimmen, wer was räumt und zum Beispiel wichtige Straßen durchgängig zu räumen, statt des jetzigen Flickenteppichs, schien bei unseren Gesprächspartnern irgendwie als merkwürdig anzukommen. Eine solche Abstimmung sei unmöglich.

Baustellenmanagement

Wir haben auch einige Fragen zum Baustellenmanagement gestellt, natürlich insbesondere mit Bezug zum Radverkehr. Dazu haben wir auch lange Antworten bekommen. Allerdings haben wir uns entschieden, diesen Bereich hier auszuklammern. Die beschriebenen Vorgehensweisen sehen zwar schön aus, aber haben nach unseren Erfahrungen im gesamten Kreisverbandsgebiet bis auf wenige Ausnahmen wenig mit der Realität zu tun. Eine positive Ausnahme war der Umbau der Hoengener Straße in Alsdorf. Hier war die Umleitung gut, der Radverkehr wurde zuerst über die gesperrte Straße geführt, während der Radweg zuerst fertiggestellt wurde. Aber wir haben in den letzten Jahren viele Baustellen gesehen, bei denen der Radverkehr entweder komplett vergessen wurde, oder sehr lange Umwege ausgeschildert wurden, während der Autoverkehr auf kürzestem Wege durch die Baustelle geleitet wurde. Die Beschilderung ist oft falsch oder gar nicht vorhanden, und die versprochenen Kontrollen – bis zu zweimal täglich – helfen dabei auch nicht weiter. Unsere Frage, ob die Umleitungen und weitere Maßnahmen bei Baustellen auch schon mal mit dem Fahrrad abgefahren werden, um festzustellen, ob diese funktionieren, wurde nicht beantwortet.

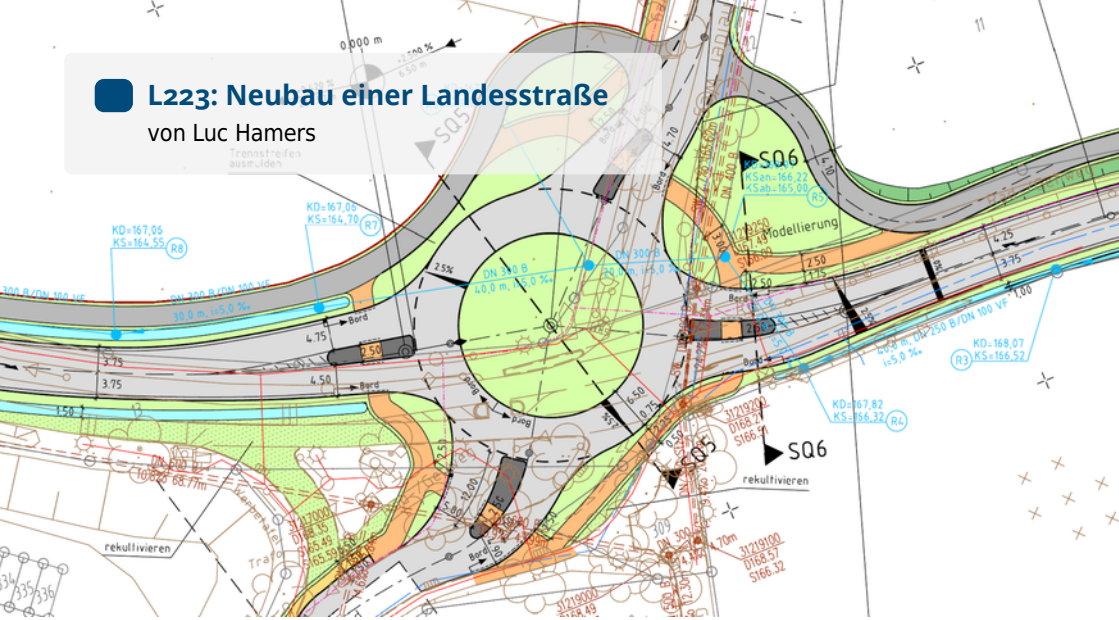
Kommunikation

Wir haben in der Vergangenheit vor und nach Baumaßnahmen oder auch zu bestehenden Straßen Kontakt zu Straßen.NRW bekommen. Wir haben auch häufiger ausführliche Berichte erarbeitet und zugeschickt. Allerdings bekommen wir dazu selten eine Antwort. Konkret zu den Maßnahmen der L223 und L23 haben wir gefragt, warum das so ist. Hierzu sagt Straßen.NRW, dass sie bemüht sind, Hinweise aus der Bürgerschaft und von Interessensverbänden in Planungen zu berücksichtigen und Rückmeldungen dazu zu geben. So sollte das auch bei diesen Berichten sein. Allerdings könnte es aber sein, dass dies nicht passiert ist, weil damals verschiedene Mitarbeitende in den Ruhestand gegangen sind oder zur Autobahn GmbH gewechselt haben.

Eine zweite Frage betraf die Kommunikation zwischen den Kommunen und Straßen.NRW. Hierzu finden Gespräche auf verschiedenen Ebenen statt, insbesondere bei Baumaßnahmen gibt es Abstimmungen mit den Kommunen, um so zum Beispiel eigene Baumaßnahmen oder Interessen der Kommunen mit zu berücksichtigen. Auch bei der Planung von Umleitungen gibt es eine intensive Abstimmung zwischen Straßen.NRW und den Städten. Zusätzlich gibt es mit jeder Stadt Jahresgespräche, in denen Anliegen besprochen werden können. Unabhängig davon ist Straßen.NRW offen, wenn Städte direkt mit dem Landesbetrieb in Kontakt treten.

L223: Neubau einer Landesstraße

von Luc Hamers



Ausschnitt aus den Planungsdokumenten zum Kreisverkehr Duffesheider Weg (Quelle: Lagepläne für die Phase Ausführungsplanung von Straßen.NRW)

In unserem Interview mit Straßen.NRW haben wir als Beispiel die L223 zwischen Herzogenrath und Würselen verwendet, eine Straße die vor einigen Jahren neu gebaut wurde. Vor dem Bau haben wir von Straßen.NRW die Pläne zu dieser Straße bekommen und in einem Bericht alle Punkte kommentiert, die unserer Meinung nach für den Radverkehr zu verändern sind. Nach dem Bau haben wir dann nochmal einen Bericht geschrieben, mit Mängeln und Verbesserungsvorschlägen.

Ich werde hier anhand eines Beispiels zeigen, wie wir bei einer solchen Maßnahme vorgehen und worauf wir achten. Weil die gesamte Straße mehr als 3 km lang ist, würde eine detaillierte Beschreibung den Umfang dieses Hefts komplett sprengen. Daher schauen wir uns nur einen Kreisverkehr an, und zwar der am Ende des Duffesheider Wegs, den ihr vorne auf diesem Heft schon gesehen habt.

Nach der Planung

In dem Bild über diesem Artikel seht ihr einen Ausschnitt aus den Planungsdokumenten zur L223, zu dem Kreisverkehr den wir uns hier anschauen wollen. Wir hatten zu diesem Abschnitt insgesamt 5 Kommentare. In der Karte von oben kommend fanden wir den Kurvenradius für den Übergang auf den Radweg zu gering. Damit die Radfahrenden gut sichtbar sind, wenn sie den umlaufenden Radweg nutzen, wollten wir, dass dieser Radweg nicht mehr als 4 m von der Fahrbahn des Kreisverkehrs entfernt geplant werden sollte. Aus Würselen kommend (in der Karte von Rechts) wollten wir einen größeren Kurvenradius auf dem Radweg für diejenigen, die nach links zur Straßenquerung abbiegen. Hier haben wir wie bei allen Kreisverkehren darauf hingewiesen, dass es einen Beschluss von der Städteregion gibt[6], laut dem nach Möglichkeit der Rad-

6 https://gremieninfo.staedteregion-aachen.de/public/vo020?VOLFDNR=8767

verkehr in Kreisverkehren bevorrechtigt sein sollte, also Vorfahrt bekommen sollte. Und wir wollten richtige Nullabsenkungen.

Nach dem Bau

Wir haben uns nach dem Bau die gesamte Straße und damit auch unseren Kreisverkehr genauer angeschaut. Etwas enttäuschend fanden wir, dass Straßen.NRW keinen einzigen unserer Hinweise beachtet hatte und auch unser Gesprächsangebot nicht angenommen hatte.

Hohe Sturzgefahr durch scharfe Kurve am Ende einer Rampe (oben links die Seitenansicht).

Eine Stelle, die wir schon in der Planung kritisiert hatten, wurde nach dem Bau noch schlechter umgesetzt. Kommend vom Duffesheider Weg fährt man mit dem Rad eine Rampe runter, bekommt also nochmal Schwung und Geschwindigkeit. Dann muss man entscheiden, ob man scharf rechts auf den Wirtschaftsweg oder etwas weniger scharf rechts geradeaus auf den Radweg fährt. Hier sollte der Kurvenradius entschärft werden, indem rechts von der Rampe mit Asphalt eine Kurve gebaut wird. Wirklich gefährlich ist diese Stelle im Winter. Unten an der Rampe sammelt sich Regenwasser, das dann gefriert. Das ist aber meistens nicht sichtbar. Ich bin hier selbst schon gestürzt und wir wissen auch von mehreren Stürzen von Schülerinnen und Schülern in diesem Bereich.

Auf der gegenüberliegenden Seite kommend von der Kirchenstrasse sollen Radfahrende rechts auf den benutzungspflichtigen Radweg wechseln. Dort wo das blaue Schild steht, ist aber ein hoher Bordstein, hier kommen wir also nicht auf die Nebenanlage. Ein paar Meter weiter wird uns die Zufahrt auf den Radweg weiter erschwert: hier gibt es eine Kante parallel zu unserer Fahrtrichtung, an der wir mit dem Vorderreifen abrutschen können und stürzen. Sollte das doch klappen, steht ein Vorfahrt-Achten-Schild genau in unserer Spur, also erneut Sturzgefahr.

Auch wieder Sturzgefahr, durch parallele Kannte und Schildermast.

Wir hatten in dem Bericht kritisiert, dass Radfahrende kommend aus der Richtung Am Höfeviertel nicht legal und umständlich in den Kreisverkehr fahren können. Nach der Aussage von Straßen.NRW hatte die Stadt bei der Planung hier keinen Bedarf für eine Zufahrt angemeldet. Diesen Punkt haben wir nicht nur im Bericht zur L223 aufgenommen, sondern auch in unsere priorisierte Maßnahmenliste für Würselen (siehe den Artikel auf Seite 63).

Von Am Höfeviertel kann man jetzt in den Kreisverkehr fahren.

Als ich diese Stelle für diesen Artikel nochmal fotografieren wollte, stellte ich erfreut fest, dass dieses Problem inzwischen gelöst wurde. Ich konnte auch beobachten, dass Schüler morgens diese Zufahrt rege nutzen. Sehr gut!

»Nullübergänge«, die Rücken und Rad beschädigen. Radverkehr hier rechts, woanders auch mal links.

Ein immer wiederkehrender Kritikpunkt bei Neubauten sind die Übergänge zwischen Nebenanlage/Radweg und Fahrbahn. Hier werden Formsteine eingesetzt, die laut Beschreibung einen Nullübergang herstellen sollen, also einen ebenerdigen Übergang. In der Praxis sorgen die Steine für Rücken- und Felgenschäden. Ganz besonders an diesem Kreisverkehr ist die Anordnung von Rad- und Fußverkehr bei diesen Übergängen: bei zweien ist der Radverkehr rechts (wie auf dem vorherigen Foto), bei zwei weiteren links. Das sind Baumängel, die aber nach Aussage von Straßen.NRW immer noch StVO-konform sind. Auf eine Nachbesserung durch die Baufirma wurde verzichtet[7].

Es gibt noch weitere Kritikpunkte, wie zum Beispiel scharfe 90°-Kurven, die niemand mit dem Rad fahren kann, oder eine Führung auf die Straße, bei der Autofahrende die durchgezogene Linie immer wieder überfahren. Aber wir hören jetzt mal auf zu meckern.

An diesem Artikel zu nur einem einzigen Kreisverkehr auf der L223 könnt ihr schon sehen, dass die Mängelliste sehr lang ist. Die allermeisten wurden bislang nicht behoben, wir warten bis heute (schon seit 5 Jahren) auf eine Reaktion von Straßen.NRW zu dieser Liste. Wir wollen aber an dieser Stelle nicht verschweigen, dass die jetzige L223 eine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr gegenüber der Situation vorher ist. Nichtsdestotrotz hätte man das hier für das gleiche Geld nicht nur besser, sondern auch einfach gut bauen können, wären wir frühzeitig mit eingebunden worden. Gerne würden wir uns mit den Verantwortlichen zusammensetzen und besprechen, welche Verbesserungen hier möglich sind. Wir finden es sehr schade, dass wir als ADFC bislang sowohl bei der Planung wie auch beim Bau von Straßen von Straßen.NRW weitestgehend ignoriert werden.

Die gesamte Stellungnahme könnt ihr euch bei Interesse herunterladen[8].

7 Diesen Fehler gibt es häufiger. Auch auf der neugebauten Kreuzung B57/Luisenstraße in Alsdorf wechselt der Radverkehr schon mal die Seite. Wir finden, dass Baufirmen solche Mängel auf eigene Kosten ausbessern müssen. Das sorgt nicht nur für konsequente Infrastruktur, sondern könnte auch einen Lerneffekt zur Folge haben, damit das in Zukunft besser wird.

8 speicher.adfc-ac.de/lupu/2025/01/Stellungnahme_L223_Herzogenrath_Würselen.pdf

In eigener Sache

Test zur Darstellung der jeweiligen Straße

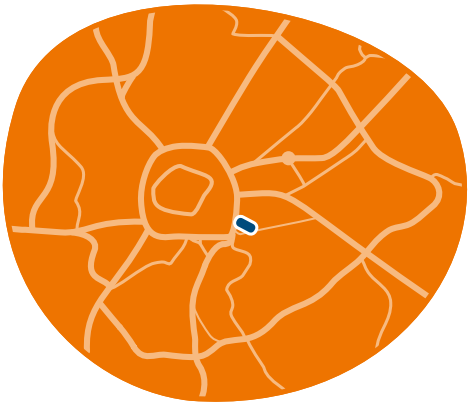
von Ben Jansen

Wir probieren für die verkehrspolitischen Artikel aus Aachen dieses Mal eine Darstellung per Karte aus. So wollen wir euch zeigen, zu welcher Stelle in Aachen wir berichten. Wir möchten eure Kritik gerne ernstnehmen und entwickeln daher die Lupu immer weiter. Habt ihr auch noch Feedback? Schreibt eine Mail an redaktion@adfc-ac.de

Lothringerstraße wird Fahrradzone – Wichtiger Schritt für den Radverkehr, aber späte Umsetzung enttäuscht

von Ben Jansen

Seit Frühjahr 2024 wird die Lothringerstraße auch im zweiten Bauabschnitt umgebaut. Gemeint ist hier der Abschnitt zwischen dem Knoten Oppenhoffallee/Schlossstraße/Zollernstraße/Brabantstraße und der Wilhelmstraße.



Die Lothringerstraße ist Teil der Radvorrangrouten Brand und Eilendorf sowie des Premiumfußwegs aus der Innenstadt in den Frankenberger Park.

Die Stadt Aachen hat angekündigt, dass die Arbeiten in den kommenden Wochen abgeschlossen werden sollen. Bis Ende April 2025 soll die Umgestaltung beendet sein, womit die Straße als wichtige Verbindung für den Radverkehr und den Fußverkehr gestärkt wird. Der ADFC Aachen begrüßt die Einrichtung der ersten Fahrradzone in der Stadt, kritisiert jedoch die lange Dauer der Umsetzung und fordert eine schnellere Realisierung solcher Maßnahmen in Zukunft.

Neue Markierung und Beschilderung

Die Lothringerstraße wird zur Fahrradzone. Das ist so wie eine Fahrradstraße, nur eben als Zone – quasi wie bei der Tempo 30 Zone. Damit wird sie eine zentrale Achse für den Radverkehr zwischen der Innenstadt, Brand und Eilendorf. Die Verwaltung argumentiert, dass eine Fahrradzone sich durch eine vereinfachte Beschilderung mit einer Fahrradstraße unterscheidet – dies soll den Verwaltungsaufwand reduzieren. Bisher wurden in Aachen ausschließlich Fahrradstraßen eingerichtet.

Für Fußgänger*innen bringt die Neugestaltung ebenfalls Verbesserungen: Die Zufahrten zur Lothringerstraße an Alfons-, Friedrich- und Herzogstraße sind nun ebenerdig überquerbar. Autos und Radfahrende müssen diese Zufahrten langsam über Rampen befahren und dem Fußverkehr Vorrang gewähren.

LOKAL, REGIONAL, NICHT EGAL.

Wir bei der STAWAG fördern nicht nur Innovationen wie den Ausbau der erneuerbaren Energien, sondern auch zahlreiche kulturelle, soziale und sportliche Programme. Und das tun wir nicht irgendwo und für irgendwen – wir bündeln unsere Energie für alle Menschen in Aachen und der Region.

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

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

FÜR DICH. VOR ORT. VERSORGT.

STAWAG

Wichtig für Radfahrende:
Der Gehweg ist ab sofort ausschließlich für den Fußverkehr vorgesehen und nicht mehr für den Radverkehr freigegeben. Daher ist er auch für Radfahrende nicht mehr nutzbar. Auch der Platz ist für den Radverkehr nicht zugänglich. Bitte nutzt die Fahrbahn entlang der gesamten Lothringerstraße – hier ist es euch aufgrund der Fahrradzone erlaubt, dauerhaft nebeneinander zu fahren.

Tipp: Fahrt auch mit Unbekannten nebeneinander, um euch gegenseitig vor gefährlichen Überholmanövern zu schützen!

Die Regelung für den Radverkehr

Radfahrende dürfen in beide Richtungen fahren, während der Kfz-Verkehr ab sofort nur in Fahrtrichtung Alleenring fahren darf. In der Pressemitteilung der Stadt war zwar nur vom Abschnitt ab Alfonsstraße die Rede, welcher auch bislang schon einer Einbahnstraßenregelung unterliegt – politisch beschlossen ist jedenfalls die Regelung für die gesamte Länge.

Begrünung als wichtiger Bestandteil

Neben den verkehrlichen Maßnahmen werden entlang der Straße insgesamt 16 neue Ahornbäume gepflanzt, die auf klimatische Veränderungen vorbereitet sind. Zudem wird eine Hecke zwischen Alfons- und Wilhelmstraße die Abgrenzung zwischen Gehweg und Fahrbahn verstärken. Die Bäume und Pflanzbeete wurden so gestaltet, dass sie lange Trockenperioden besser überstehen können.

ADFC Aachen fordert schnellere Umsetzung

Auch wenn wir die Aufwertung der Lothringerstraße ausdrücklich begrüßen, bleibt die Enttäuschung über die lange Bauzeit bestehen. Solche Maßnahmen dürfen nicht über Jahre hinweg dauern. Wir brauchen deshalb dringend mehr Tempo bei der Umsetzung von Radverkehrsprojekten, um Aachen fahrradfreundlicher zu machen.

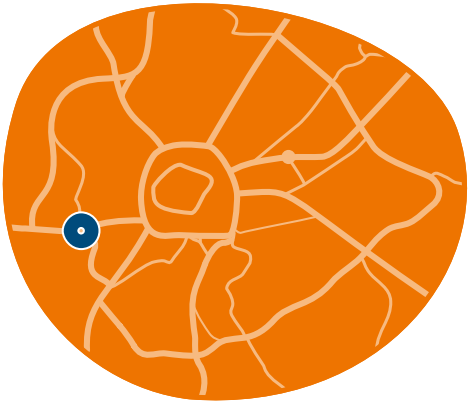
Leider wurden die Arbeiten nicht bis zum Redaktionsschluss dieser Luftpumpe abgeschlossen – wir berichten in der nächsten Ausgabe über den Endzustand. Schaut gerne selbst schonmal vorbei.

Geplanter Umbau Knotenpunkt Amsterdamer Ring/Halifax–/Vaalser Str. nach Radentscheid Ziel 2

von Patrick Hof und Michael Lamberti

An der Kreuzung Amsterdamer Ring/Halifax-/Vaalser Straße erwartet uns demnächst Großes: Im Zuge der dringend notwendigen Fahrbahnsanierung hatte die Stadt drei Umbauvarianten vorgeschlagen.
In der ersten und schlechtesten Variante wären lediglich alle bisher freien Rechtsabbieger zusätzlich signalisiert worden und die auf der Fahrbahn vorhandenen Radwege demarkiert worden. Nur stadteinwärts wäre der bereits vorhandene Radweg in der Nebenanlage nach aktuellen Standards verbreitert worden.

Die Folge wäre eine deutliche Verschlechterung nicht nur für den Radverkehr gewesen, durch die zusätzlichen Wartezeiten an den neuen Ampeln. Die rechtwinklig angelegten Querungsstellen mit viel zu kleinen Abbiegeradien hätten selbst bei Grünlicht ein vollständiges Abbremsen erfordert.



Bei Variante drei wäre zumindest der am meisten befahrene Rechtsabbieger von der Vaalser Straße auf den Amsterdamer Ring mit seinem aktuell sehr großem Abbiegeradius, der mit hoher Geschwindigkeit befahren werden kann, fahrrad- und fußgängerfreundlich umgebaut worden. An dieser Stelle war 2019 eine Fahrradfahrerin von einem Lkw-Fahrer beim Rechtsabbiegen überfahren worden. Das an der Bushaltestelle Venskyhäuschen stehende Ghostbike erinnert uns alle daran, wieso eine sichere Infrastruktur im Sinne der »Vision Zero« dringend notwendig ist.

Umso mehr können wir uns freuen, dass durch unsere Stellungnahme und Pressearbeit die vorgeschlagene Variante 2 des Umbaus Realität wird: Wir bekommen die vermutlich erste Kreuzung deutschlandweit, die nach dem niederländischen Vorbild der »geschützten Kreuzung« gebaut wird. Nach Beschluss des Radentscheids müssten wir schon längst jede Menge – jährlich drei seit 2019 – dieser Kreuzungen in Aachen haben. Jetzt wird endlich eine solche Kreuzung umgesetzt. Bei dieser Variante, die der Mobilitätsausschuss am 13. März entgegen der Empfehlung, die kostengünstigere Variante 3 umzusetzen, bewilligt hat, werden die freien Rechtsabbieger in die Mitte der Kreuzung hineingeführt. Hierdurch kann der Radweg am Seitenrand verlaufen und alle Fahrspuren eines Kreuzungsarmes in einer einzigen, eigenen Ampelphase queren. Durch die kleineren Abbiegeradien sind Autofahrende dazu gezwungen, langsam zu fahren und können direkten Sichtkontakt zu Menschen auf dem Gehweg sowie zu Radfahrenden halten.

Kreuzung Amsterdamer Ring und Vaalser Straße

Der Anfang der Bauarbeiten ist für 2026 geplant. Hoffentlich ist der Beschluss die Initialzündung für den Umbau weiterer Kreuzungen, die dringend sicherer gestaltet werden müssen. Der aktuelle Beschluss stimmt uns auf jeden Fall positiv.

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

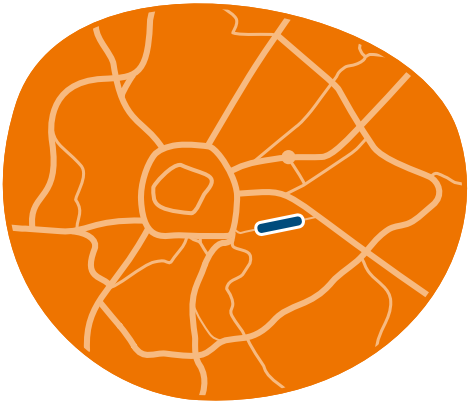
ADFC Aachen/Düren e.V.
An der Schanz 1 (Welthaus, 2. OG)
52064 Aachen
info@adfc-ac.de
www. aachen.adfc.de

adfc Aachen/Düren

Baumaßnahme Bismarckstraße: Radverkehr wird ohne Änderungen über die Oppenhoffallee umgeleitet

von Patrick Hof und Ben Jansen

Wir sind besorgt – besorgt über die geplante Umleitung für Radfahrende während des Umbaus der Bismarckstraße. Denn ab April/Mai 2025 wird für etwa 2,5 Jahre diese Straße endlich zukunftsgerecht zur Fahrradstraße umgebaut.



Die ganzen Hürden hierbei haben wir schon ausführlich in vergangenen Ausgaben beschrieben. Jetzt geht es aber konkret um die Baumaßnahme und eine – aus unserer Sicht – absolut unmögliche Umleitung über die stark befahrene Oppenhoffallee. Diese entspricht nicht den erforderlichen Sicherheitsstandards für Radfahrende, denn es fehlt ein Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr – der Schutzstreifen befindet sich somit in der sogenannten Dooring-Zone.

In der Oppenhoffallee ist zwar in der Theorie und laut Beschilderung verboten, Radfahrende zu überholen (VZ277.1), wirklich eingehalten wird dieses Überholverbot jedoch nicht. Die Durchsetzung sei Aufgabe der Polizei und somit nicht relevant für eine Anordnung der Straßenverkehrsbehörde, lies diese verlauten. Eine Anfrage von uns bei der Polizei hat ergeben, dass in einigen Jahren seit der Umsetzung des Überholverbots lediglich 72 Verstöße geahndet wurden – faktisch wurde also nicht wirklich kontrolliert. Schwerpunktkontrollen zum Überholverbot oder -abstand gab es zudem auch keine und über Verfahren zum Überholabstand wird keine Statistik geführt.

An der Ecke Schlossstraße direkt am Frankenberger Park beginnen die Bauarbeiten

Wir haben diese Straße bereits mehrfach zuvor bemängelt, genauso wie auch die Fraktion »DIE Zukunft«, welche kurz nach Änderung der VwV-StVO 2021 einen Ratsantrag stellte, um die nicht mehr zulässigen Schutzstreifen zu demarkieren.

Kein Unfallschwerpunkt

Wir haben die Stadtverwaltung hierzu bereits Ende November 2024 auf die zu erwartenden Missstände aufmerksam gemacht und hatten auch Mitte Dezember einen Termin

mit den zuständigen Personen. Trotz großer Sicherheitsbedenken hat die Verwaltung unsere Bedenken nach langer Wartezeit letztendlich abgeschmettert. Die Umleitungsroute soll über die Oppenhoffallee verlaufen, ohne Veränderungen am Bestand. Laut Stadtverwaltung soll sich im Endeffekt jede*r selber die Route wählen, z. B. auch durch die nochmal weiter nördlich liegenden Parallelstraßen Sophien- und Luisenstraße.

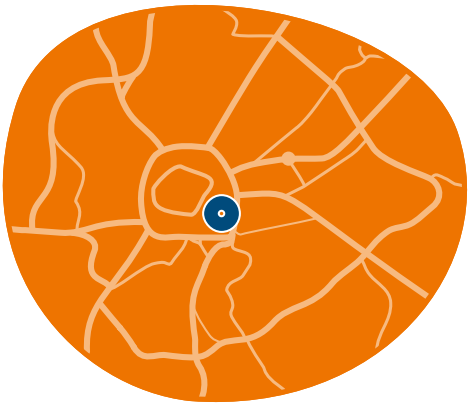
Der Zustand auf der Oppenhoffallee ist nicht mehr regelkomform

Fazit

Die Bismarckstraße ist Teil von zwei Radvorrangrouten und deshalb eine der am stärksten vom Radverkehr frequentierten Straßen in Aachen, die täglich von bis zu 3 000 Radfahrenden (wenn es nicht mehr sind, die Dauerzählstellen sind nicht immer besonders zuverlässig) genutzt wird. Die nicht mehr StVO-konformen Schutzstreifen auf der Oppenhofallee sind unzureichend und bieten keinen ausreichenden Abstand zu parkenden Autos, was die Sicherheit der Radfahrenden gefährdet. Der ADFC hat bereits mehrfach auf diese Problematik hingewiesen und alternative Routenführungen vorgeschlagen, die jedoch von der Stadt abgelehnt wurden. In Anbetracht der hohen Verkehrsbelastung und der Bedeutung der Radvorrangroute für Schüler und Pendler fordert der ADFC die zuständigen Aufsichtsbehörden auf, die Stadt Aachen anzuweisen, eine sichere und regelkonforme Umleitung zu schaffen, die den Anforderungen einer stark befahrenen Radvorrangroute gerecht wird.

ADFC kritisiert Pläne zur Radvorrangroute in Harscamp-/Schildstraße

von Patrick Hof, Norbert Rath und Ben Jansen



Von der Stadtverwaltung sind nach dem Planungsbeschluss im Jahr 2020 nun endlich die finalen Pläne für die Gestaltung der Radvorrangrouten Eilendorf und Brand in der Harscampstraße und Schildstraße den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt worden. Wir haben die Pläne gesichtet und es wird deutlich, dass diese nicht die Anforderungen an ein sicheres und durchgängiges Radwegenetz in Aachen erfüllen. Die Achse Lothringer-, Harscamp- und Schildstraße ist eine zentra-

le Route im Aachener Radhauptnetz mit bereits heutzutage sehr hohen Radverkehrszahlen. Von daher sollten diese Straßenabschnitte entsprechend den höchsten Standards als Fahrradstraße ausgebaut werden.

Harscampstraße / Schildstraße

Im Januar 2025 haben wir gemeinsam mit anderen Verbänden daher eine Stellungnahme mit folgenden Vorschlägen erstellt. Stattdessen schlagen wir vor:

1. Die Fahrradstraße Lothringerstraße wird in die Harscampstraße bis zur Querung in die Schildstraße vorfahrtsberechtigt verlängert, die Kurvenradien entsprechend ausgerundet.
2. Der Bereich zwischen Harscamp- und Schildstraße wird zu einem 3–3,5 m breiten Beidrichtungsradweg mit roter Fahrbahn. Der Fußverkehr wird per Fußgängerüberweg bevorrechtigt über den Radweg geführt.
3. Die Schildstraße wird zur rot durchgefärbten Fahrradstraße.
4. Der Straßenzug Wirichsbongardstraße (ab Borngasse), Schützenstraße, Schildstraße wird vom Kfz-Schleichverkehr befreit.

Einordnung anhand der Netzbedeutung für den Radverkehr

Die Achse Lothringer-, Harscamp- und Schildstraße stellt im Aachener Radhauptnetz eine Route nach höchster Kategorie (SN 1) dar, welche entsprechend dem Beschluss aus dem Jahr 2023 nach den Standards der H-RSV auszubauen ist. Gleichwohl ist sie Teil mehrerer weiterer überregionaler Radverbindungen.

> **Info:**
> Wir verzichten an dieser Stelle auf eine ausführliche Berichterstattung, da der Beschluss zu diesem Projekt immer weiter geschoben wurde. Zum Zeitpunkt des Drucks Ende März lag der Beschluss noch nicht vor und soll in den nächsten Tagen eingeholt werden. Wir berichten in der nächsten Ausgabe dazu.

Die Webseite

vom ADFC Aachen/Düren

aachen.adfc.de

Radfahren im Land der Baustellen

von Peter Gölz

Vorweg: ich fahre gerne Rad! Immer noch. Jeden Tag. Obwohl ich nun schon lange in Aachen lebe. Trotzdem …

O.K., von vorne. Was mich seit geraumer Zeit nervt, sind die vielen Baustellen in der Stadt. Ja, klar, »eine lebendige Stadt baut« usw. Weiß ich alles. Es gibt tatsächlich auch Fortschritte für Radfahrer*innen in der Stadt. Neue Radfahrstreifen oder sogar Fahrradstraßen, weniger Fahrspuren für den Autoverkehr, die Bemühungen um einen autofreien Grabenring. Natürlich könnte das alles schneller gehen, besser vermittelt werden.

Blick in die Schildstraße

Dennoch: wenn ich (überwiegend) in der Innenstadt unterwegs bin, werde ich ständig von neuen, unvorhergesehenen Baustellen überrascht. Da bin ich doch gestern noch unbehelligt durchgefahren, denke ich dann. Und jetzt? Komme ich da noch durch? Oder riskiere ich ein Knöllchen? Muss ich mir eine Umleitung suchen, weil die leider nicht vorgesehen ist? Radfahrer*innen lösen sich an Baustellen ja gerne in Luft auf… Wer fährt schon täglich mit dem Rad, eventuell sogar zur Arbeit?

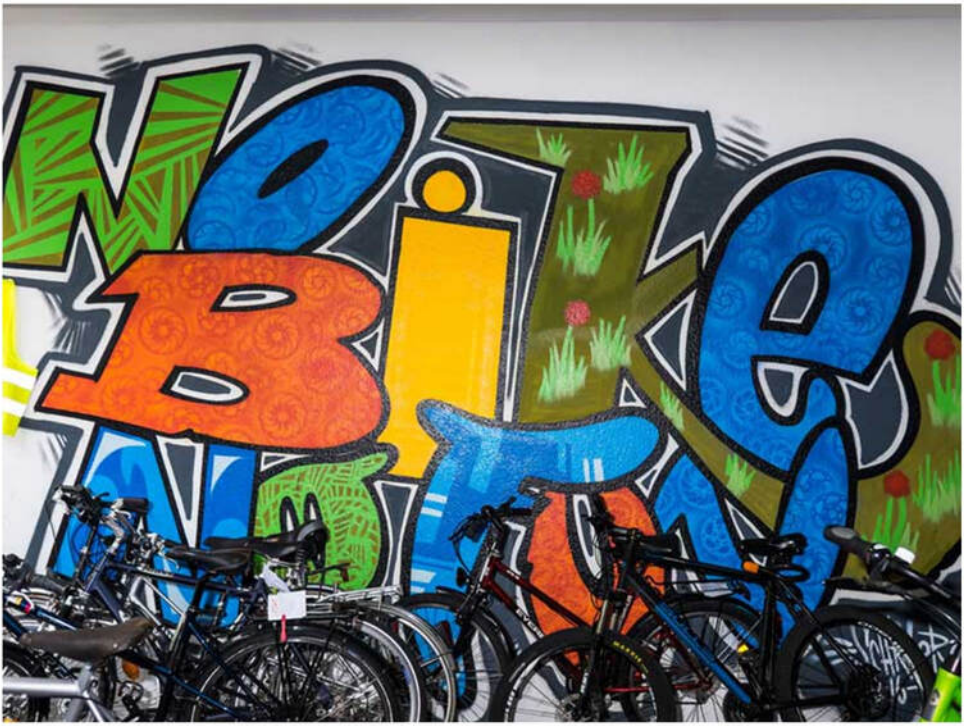
So ist dann monatelang ein Teilstück der Lothringer Straße gesperrt, weil der daran liegende Platz aufwändig umgebaut wird. Radvorrangroute? – Irgendwann vielleicht einmal. Stattdessen Knöllchen für die Mutigen/Unerschrockenen/Leichtsinnigen/…, die trotzdem versuchen, die Baustelle zu passieren.

Oder drei Ampeln auf fünfhundert Metern Länge in der Mariabrunnstraße, wo vorher eine gereicht hat. Bin ich der Einzige, der dies als Schikane versteht? Eine Baustelle konnte ich trotz intensiver Suche dort nicht finden.

Das sind nur zwei Beispiele von vielen. Nicht immer wird an die Radfahrer*innen gedacht bei diesen Baustellen, oft bleiben sie sich selbst überlassen und ihrem »Erfindungsreichtum«. Das fördert den Mut zum Umsteigen vom Pkw zum Rad nicht gerade. Von vielen Menschen höre ich, dass sie sich nicht sicher fühlen auf Aachens Straßen und deshalb nicht Rad fahren. Aber das ist schon wieder ein anderes Thema …

Mir ging es hier um die Baustellen und den Umgang damit von Seiten der Verwaltung. Da ist eindeutig noch Luft nach oben, was beispielsweise die Radverkehrsführung angeht. Ganz zu schweigen von einer Koordinierung der Baustellen in der Stadt, die gefühlt überhaupt nicht stattfindet.

WABe e.V.
DIAKONISCHES NETZWERK AACHEN



Radstation® & Radwerkstatt

Bahnhofstraße 22 - 52064 Aachen

Kontakt: 0241 99033216 und 0241 99038394

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

PlusMinus

von Luc Hamers

Minus – Fehlender Radweg außerorts

Auf der Laurensberger Straße stadtauswärts gibt es auf dem ersten Abschnitt, auf dem der motorisierte Verkehr noch 50 km/h fahren darf, einen benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg. Ab der Stelle, ab der für Kfz 70 km/h erlaubt sind, gibt es keinen Radweg mehr, sondern nur noch einen Gehweg – Radverkehr frei. Das bedeutet, dass der Radverkehr hier dann entweder nur noch Schritttempo fahren darf oder aber die Fahrbahn benutzen darf.

Uns ist nicht klar, warum die gleichbleibende Nebenanlage im ersten Abschnitt eine Benutzungspflicht hat, man also mit dem Rad so schnell fahren darf wie man will, natürlich situationsangepasst. Aber dort, wo die Gefahr für den Radverkehr steigt, dann die Nebenanlage nicht mehr mit dem gleichen Tempo befahren darf. Hier sollte mindestens durch ein Pikrogramm statt der Schilderkombination eine normale Geschwindigkeit für den Radverkehr erlaubt werden. Sinnvoller wäre hier aber dann auch eine breitere Nebenanlage, also mindestens 2,5 m, oder nach Radentscheid-Standard auch gerne 3 m.

Minus – Vollsperrung Kleikstraße

Zum Weihnachtsmarkt in Herzogenrath wurde die Kleikstraße komplett gesperrt. Das ist ja an sich kein Problem, kann man so machen.

Allerdings wurde vorher mit dem Schild Sackgasse – aber nicht für den Fuß- und Radverkehr – etwas anderes angezeigt. Hier sollte die Stadt etwas sorgfältiger über die Beschilderung nachdenken. Das war an dieser Stelle ganz besonders ärgerlich, weil man mit dem Rad zuerst den steilen Berg hochstrampelt, dann umdrehen muss und an anderer Stelle den Berg nochmal hochfahren muss.

+ PlusMinus – Rücksichtnahme im Stau

Im Kreisverkehr vor dem Kaufland in Alsdorf gibt es teilweise einen umlaufenden Radweg mit zwei Querungsstellen, bei denen der Radverkehr keine Vorfahrt genießt. Die Begründung ist, dass vermieden werden sollte, dass querende Radfahrende oder auch zu Fuß Gehende einen Rückstau auf dem Bahnübergang verursachen könnten. Das macht unserer Meinung nach hier keinen Sinn, wir haben mit der Stadt darüber gesprochen, die Vorfahrtssituation zu ändern. Laut Stadt geht das aber wegen des Bahnübergangs nicht. Jetzt ist aber das Problem umgekehrt: zu jeder halben Stunde fahren hier zwei Euregiobahnen über den Bahnübergang, wodurch der Stau vor der Schranke häufig die Querung für den Fuß- und Radverkehr blockiert. Unser Vorschlag, hier weiße Kreuze auf dem Boden zu malen, ist nicht möglich, weil damit wieder Vorfahrt für den langsamen Verkehr suggeriert werden würde. Die Stadt hat aber jetzt Schilder aufgehängt um die Autofahrer zu bitten, die Querungen doch freizuhalten. Wirklich geändert hat sich die Situation dadurch nur leicht, aber zumindest ist es ein Versuch.

Minus – Radweg in katastrophalem Zustand

Zwischen Alsdorf Hoengen und Bettendorf haben wir auf der Kreuzung L109 und L240 Radverkehrsanlagen in einem katastrophalen Zustand vorgefunden.

Der Radweg ist an einigen Stellen komplett zugewachsen. Von dieser Kreuzung kommend in Richtung L109 ist die Führung auf die Straße ziemlich gefährlich, weil auch teilweise zugewachsen, aber auch weil es keine sichere Führung auf die Straße gibt. Aber sogar wenn die Radwege gut in Schuss wären, ist die Situation nicht besonders einladend für Radfahrende. Auf kurzer Distanz muss an mehreren Ampeln die Grünphase für Radfahrende mit einem Knopf angefordert werden, um aus Richtung Bettendorf nach Hoengen oder Alsdorf fahren zu können. Diese Knöpfe sind aber teilweise so weit weg, dass man absteigen muss, um sie zu betätigen. Dabei hat der fließende (Auto-)Verkehr natürlich Priorität, wodurch lange Wartezeiten entstehen. Etwas weiter, an der Höngener Straße, ist zudem noch eine Ampel defekt.

+ Plus Neue Fahrradständer am Alsdorfer Rathaus

In der Radverkehrsrunde, die wir ab und zu mit der Stadt Alsdorf haben, hatten wir schon vor längerer Zeit angesprochen, dass die sehr klapprigen Fahrradständer vom Typ Felgenknicker durch moderne ersetzt werden sollten. Das wurde jetzt umgesetzt.

Mach' bei uns mit!

Hilf uns bei Aktionen, engagier' dich im verkehrspolitischen Geschehen für den Radverkehr, leite Radtouren oder finde eine passende Aufgabe für dich. Im ADFC Aachen/Düren ist alles dabei!

mitmachen@adfc-ac.de

Kurioses im Straßenverkehr

von Luc Hamers

In dieser 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.

Horizontale Schilder

Auf der Dornkaulstraße in Kohlscheid sind uns Schilder aufgefallen, die an einem gebogenen Mast montiert sind. Das gibt es in Herzogenrath an mehreren Stellen und ist an sich auch ganz praktisch: der Schildermast kann so etwas weiter zur Seite stehen und steht somit nicht auf dem Radweg. Allerdings hängen – wie auf dem Bild zu sehen – zwei Schilder an diesem Mast. Und das ist nach unserer Rechtsauffassung nicht erlaubt, weil Zusatzschilder *unter* dem Hauptschild hängen müssen, und nicht *daneben*.

Beecker Bauern- & Erzählkaffee
Trödelbubi
Sie möchten einen Tisch reservieren?
02453 383875
Wir freuen uns auf Ihren Anruf.
Reserviert
www.bauernkaffee.de

Winterdienst in Finnland

In unseren Breiten ist das Radfahren im Winter bei Schnee und Eis immer ein gewisser Nervenkitzel: wurde geräumt, wurde gestreut, ist das Eis oder nur nass? In Finnland, in diesem Fall in der Universitätsstadt Jyväskylä 300 km nördlich von Helsinki, machen die Leute sich darüber keine Gedanken. Die Radwege und viele Straßen werden nicht geräumt oder mit Salz gestreut. Dafür wird die Oberfläche angeraut und teilweise (für die zu Fuß gehenden) Splitt gestreut. Einige Radfahrende ziehen Reifen mit Spikes auf, aber viele auch nicht. Trotzdem klappt Radfahren auf einem solchen Untergrund erstaunlich gut und wird es auch rege genutzt. An diesem Abend war es −10°C und ich habe mehr Leute auf dem Fahrrad gesehen als im Sommer in Alsdorf (OK, der Vergleich ist böse, aber ihr wisst, was ich meine).

Fahrradständer mit Klemme

In Zeebrugge haben wir am Kreuzfahrtterminal eine Reihe merkwürdiger Fahrradständer gefunden. Anstatt dass man das Vorderrad einklemmt, oder das ganze Rad anlehnt, gab es eine drehbare Klemme, die an irgendeiner Stelle den Rahmen halten sollte. Wie das genau funktionieren sollte, vor allem weil ja jeder Rahmen eine andere Dicke hat, war uns nicht klar. Für das hier vorgefundene Fahrrad funktionierte das aber. Über einen zusätzlichen Bügel auf der Unterseite konnte man wenigstens ein Schloss festmachen.

Fahrrad festmachen

In der Nähe des Kölner Hauptbahnhofs haben wir diesen Geniestreich gefunden. Klar, man sollte sein Fahrrad nicht nur abschließen, sondern auch an einen festen Gegenstand anketten, damit es nicht einfach weggetragen werden kann. Die Eigentümerin dieses Damenrads hat genau das befolgt. Aber an einem sehr kurzen Poller. So hilft das Festmachen nur bedingt, Fahrraddiebe sind ja durchaus in der Lage ein Fahrrad einen halben Meter anzuheben, oder?

Aus dem Radtourenprogramm 2025 des ADFC Aachen/Düren

Liebe Radtourenbegeisterte!

Wir drucken seit der 2024er-Ausgabe das Radtourenprogramm in verkürzter Form ab: Nach wie vor stehen im Heft die Basisdaten einer Radtour zur Verfügung – für die ausführliche Beschreibung verweisen wir allerdings auf die entsprechende Seite im Touren- und Veranstaltungsportal des ADFC im Internet. Um den Wechsel dorthin möglichst unkompliziert zu halten, drucken wir sowohl die URL als auch den QR-Code ab.

Der damit verbundene reduzierte Informationsgehalt in der »Luftpumpe« scheint nicht zu stören: Beschwerden darüber sind bei uns jedenfalls nicht angekommen.

In der Online-Version der *Luftpumpe* sind die ausführlichen Beschreibungen aller Touren jedoch vorhanden. Die jeweilige Tourenseite im Internet wird mit einem Klick auf den Tourentitel aufgerufen.

Nun genug der Vorrede: Wir hoffen, eine schöne Palette an Touren zusammengestellt zu haben und wünschen viel Spaß beim Durchblättern unseres Programms.

Über Rückmeldungen und über Vorschläge für 2026 freuen wir uns. Für diese Saison wünschen wir euch gute Fahrt, schönes Wetter und viel Freude auf dem Rad!

Das ADFC-Redaktionsteam

Weiden, Wälder, Wasser

Samstag
26. April
10 Uhr
Tagestour
67 km, schwer
15 km/h

Radrundtour durch das Butterländchen und den Hertogenwald zur Wesertalsperre

Eine aussichtsreiche Rundtour durch den belgischen Teil des Aachener Umlands zur Wesertalsperre.

Über den Aachener Wald ins sogenannte Butterländchen und mit weiten Ausblicken allmählich hinauf nach Henri-Chapelle; von diesem die Umgebung inselartig überragenden Ort hat es einen weiten Rundblick bis ins Venn. Durch eine kleinteilige, sanft geschwungene Wiesen-Weiden-Bäume-Landschaft rollen wir an Welkenraedt vorbei allmählich hinab ins Tal des Baelener Bachs. Über einen Höhenrücken ins Wesertal und durch den westlichen Hertogenwald an Eupen vorbei zur Wesertalsperre hinauf, wo mit einem schönen Blick auf die Talsperre eine Einkehr möglich ist.

Schließlich durch den östlichen Hertogenwald am Vennkreuz vorbei nach Raeren, durch den Freyenter Wald nach Belgisch-Lichtenbusch und den Aachener Wald hinunter zum Ausgangspunkt.

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Ecke Hermann-Löns-Allee/Goethestr.
(Haupteingang Kaiser-Friedrich-Park)

Radtour mit dem NABU Düren: Der zukünftige Indesee

Sonntag
27. April
9.45 Uhr

Mit dem Regionalzug (RE 1) geht es zum Startpunkt der Radtour ab Bhf. Düren.

Mit dem Regionalzug (RE 1, Richtung Hamm) geht es zum Startpunkt der Radtour um 10.30 Uhr ab Bahnhof Düren.
Abfahrt Aachen Hauptbahnhof um 9.51 Uhr mit dem NRW-Express RE 1.
Ankunft in Düren-Bahnhof um 10.16 Uhr.
Eine Anmeldung ist nicht erforderlich, einfach zur angegebenen Uhrzeit da sein!
Weitere Informationen zur dieser interessanten Radtour finden Sie unter:
https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/157477-rund-um-den-zukunftigen-indesee
Treffpunkt: Bahnhofplatz 2a (Hbf. Aachen)

Rund um den zukünftigen Indesee

Sonntag
27. April
10.30 Uhr
Tagestour
55 km, einfach
15 km/h

Der Indesee – eine Chance auch für die Natur?
Bei dieser Radtour stellt der NABU Düren Vorschläge der Naturschutzverbände für ein Naturschutzgebiet vor.

Unter dem Motto »Der Indesee – eine Chance auch für die Natur?« stellt der NABU Kreisverband Düren bei dieser Radtour Vorschläge der Naturschutzverbände für ein Naturschutzgebiet vor.
Leitung: Tanja und Horst Malchow, mobil 0157 72928614
Dauer: 10.30 Uhr – ca. 18 Uhr
Treffpunkt: 10.30 Uhr am Südausgang des Hbf Düren oder 11.15 Uhr an der NABU-HütteimMerkenerBusch
Die Strecke führt überwiegend über nicht asphaltierte Wege.
Bitte ein verkehrssicheres Fahrrad und eigene Verpflegung mitbringen.
Anmeldung nicht erforderlich, einfach zur angegebenen Uhrzeit da sein!
Wir freuen uns sehr, diese Fahrradtour in Kooperation mit dem NABUKreisverbandDürene.V. durchzuführen.
Treffpunkt: Lagerstraße 15, Bahnhof Düren (Südausgang)

Fahren bis es dunkel wird

Montag
28. April
18 Uhr
Feierabendtour
35 km, einfach
19 km/h

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.
Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.

Weitere Informationen
Durchschnittsgeschwindigkeit 19-21 km/h
Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände.
Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren von Ortschaften.
Tourleitung: Uwe Klehn
Treffpunkt: Neumarkt

Zum Blauen Wald

Samstag
3. Mai
11 Uhr
Tagestour
75 km, mittel
19 km/h

Die Blüte des atlantischen Hasenglöckchens bei Doveren und Doverheide

Nach einem kurzen Abstecher ins Quellgebiet des Broichbachs, geht die Fahrt durch mehrere kleine Ortschaften im westlichen Teil der Jülicher Börde zunächst nach Linnich, wo wir die Rur überqueren. Über einen alten Bahndamm nach Hückelhoven-Baal steuern wir dann das Naturschutzgebiet »Am hintersten Berg« an, wo um diese Jahreszeit die atlantischen Hasenglöckchen blühen und den Waldboden komplett in blau tauchen. Dasselbe Schauspiel gibt es zwei Kilometer weiter in einem kleinen Waldstück bei Doverheide dann noch einmal. Am schönen Teichbach in Brachelen vorbei fahren wir dann zum Erzählcafé in Geilenkirchen-Beeck, wo wir einkehren werden. Der Rückweg führt uns dann das Beeckerfließ hinauf und am Carl-Alexander-Park vorbei zurück zum Ausgangspunkt der Tour.

Weitere Informationen
Durchschnittsgeschwindigkeit 19-21 km/h
Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände.
Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren von Ortschaften.
Tourleitung: Uwe Klehn
Treffpunkt: Würselen Markt

Zubringer zur Sternfahrt NRW – Startpunkt Aachen

Sonntag
4. Mai
7.10 Uhr
Halbtagestour
67 km, schwer
22 km/h

Wir fahren in sportlichem Tempo von Aachen über den Anschlusspunkt MG-Rheydt nach Düsseldorf. Zwischendurch gibt es zwei kleine Verschnauf-/Toilettenpausen. Highlight: ca. 6 km entlang der Wurm.

Treffpunkt: Friedrich-Wilhelm-Platz

Fahren bis es dunkel wird

Montag
12. Mai
18 Uhr
Feierabendtour
40 km, mittel
19 km/h

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.
Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.

Weitere Informationen

Durchschnittsgeschwindigkeit 19-21 km/h
Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände.
Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn
Treffpunkt: Neumarkt

Zur Internetseite einer Tour geht es mit einem Klick auf den Titel

Alte Gleise, Kohle, Mönche

Samstag
17. Mai
10 Uhr
Tagestour
68 km, schwer
15 km/h

Radtour von Aachen zum ehemaligen Kohlebergwerk Blegny im Herver Land

Eine Tour durch das hügelige Herver Land.
Über den Aachener Wald und via Hombourg nach Aubel, einem typischen wallonischen Landstädtchen, bekannt durch seinen Sonntagsmarkt.
Auf einem Höhenrücken mit schönen Ausblicken ins Maastal nach Mortroux im Berwinnetal. Weiter auf einer ehemaligen Straßenbahntrasse (das Gleis liegt noch teilweise / mit Tunneldurchfahrt) zum ehemaligen Kohlebergwerk Blegny, heute Besucherbergwerk. Hier ist eine Einkehr möglich.
Durch die weitgeschwungene Täler-Höhen-Landschaft des Herver Landes zur anmutig im Tal der Berwinne gelegenen ehemaligen Zisterzienserabtei Val Dieu. Auf einem leichten Anstieg nach Aubel und einer zum Radweg umgebauten ehemaligen Bahntrasse nach Gemmenich. In einer letzten Anstrengung hinauf zum Dreiländereck.

Tourleitung: Hans Eichler
Treffpunkt: Ecke Hermann-Löns-Allee/Goethestr.
(Haupteingang Kaiser-Friedrich-Park)

Familien- und Kindertour

Samstag
24. Mai
11 Uhr
Halbtagestour
20 km,
sehr einfach
13 km/h

Fahrradtour durch den Aachener Süden für Familien mit Kindern

Wir treffen uns am Hotel Buschhausen und fahren durch den südlichen Aachener Wald. Eine Spielpause an der Pionierquelle und ein Picknick am Spielplatz Kupferbach ist vorgesehen. Bitte bringen Sie Ihr Picknick selber mit.
Die Tour ist speziell für Familien mit Kindern gedacht und auf 5 Familien begrenzt. Bitte geben Sie bei der Anmeldung an, wieviele Erwachsene und Kinder mitfahren.
Die Kinder können auf dem Rad oder im Anhänger mitgenommen werden. Falls die Kinder selber fahren, sollten sie unbedingt verkehrssicher sein.
Die Teilnahme erfolgt auf eigene Verantwortung.
Tourleitung: Carmen Fohmann
Treffpunkt: Adenauerallee 215

Fahren bis es dunkel wird

Montag
26. Mai
18 Uhr
Feierabendtour
45 km, mittel
19 km/h

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.
Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.
Weitere Informationen
Durchschnittsgeschwindigkeit 19-21 km/h
Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände.
Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren von Ortschaften.
Tourleitung: Uwe Klehn
Treffpunkt: Neumarkt

Diesseits und jenseits des Wurmtals

Samstag
31. Mai
9.30 Uhr
Tagestour
67 km, schwer
15 km/h

Radtour durch den niederländischen Teil des Aachener Umlandes

Anfahrt ab Aachen Hbf um 9.37 Uhr mit dem Zug nach Herzogenrath.
Wir radeln zunächst ostwärts durch das Broichbachtal, wenden uns dann nach Norden und gelangen in den südlichen Selfkant. Hier biegen wir westwärts ab, queren das Wurmtal und erreichen die Teverener Heide, wo wir erneut die Richtung wechseln und nach Süden radeln.

Auf grünen Wegen durchqueren wir Heerlen, kommen zur Quelle des Geleenbeeks. In einem weiten Bogen über aussichtsreiche Höhen und den höchstgelegenen Ort der Niederlande kehren wir schließlich wieder nach Aachen zurück.

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Bahnhofplatz 2a (Aachen Hbf)

Zülpicher Voreifel

Donnerstag
5. Juni
10.15 Uhr
Tagestour
52 km, mittel
15 km/h

Rundtour mit Start über Höhen am Eifelrand – Abfahrt in die Zülpicher Börde mit Schlössern in fast allen Dörfern – über ehemalige röm. Via Agrippa nach Zülpich – durchs Muldenautal zurück zum Start

Vom Waldsportplatz in Thum steigen wir zunächst auf den östlichen Höhenrücken der Eifel auf und genießen weite Aussichten über das Rurtal in die Nordeifel, alternativ auch über die Voreifel und Zülpicher Börde Richtung Rhein und Siebengebirge. Sehenswerte Dörfer, fast alle mit einem Schloss, alle mit typischen Fachwerkbauten wechseln nach jeweils sehenswerten Feldpassagen miteinander ab.

Später bäumt die Matthias-Säule sich hoch und mächtig vor uns auf und präsentiert uns den langen Geradeausweg nach Zülpich, die von den Römern erbaute Via Agrippa. Ihr folgen wir eine längere Passage und nehmen auch die unterwegs angebotenen Infos dazu zur Kenntnis.

Am Zülpicher See ist eine Einkehr vorgesehen, bevor wir danach Zülpich selber besuchen. Es bietet das Museum der Badekultur mit den Römerthermen an, seine vier Stadttore und die trutzige Burg. Danach radeln wir durch ruhige Landschaften und Orte, früher nahe am ehemaligen Braunkohleabbau gelegen. Schließlich bringen Neffeltal und Muldenau-Tal uns bergan zurück nach Thum.

Tourleitung: Alois Goffart und Karl-Peter Ströbele

Treffpunkt: Steinstraße, ihr weiter
bis zum Waldsportplatz folgen

Rund um Sittard

Montag
9. Juni
10 Uhr
Tagestour
95 km, schwer
19 km/h

Eine Radtour an die Maas

Am Caumerbeek entlang und durch die Brunssumer Heide geht es heute zunächst nach Haagsittard und Kemperkoul, zwei Vororten von Sittard, durch die ein Radweg durchs Grüne führt. Nachdem wir anschließend Sittard umrundet haben, erreichen wir das Maastal. Diesem folgen wir ein paar Kilometer mit einer kurzen Pause in Maasband, das nach der Renaturierung der Maas nur noch über eine Brücke zu erreichen ist, und wo man einen schönen Blick auf die Maas hat.

Am Baumdenkmal »Woodhenge van Meers« vorbei fahren wir dann nach Elsloo. Nach einer Einkehr dort machen wir noch einen kleinen Abstecher zu einem Aussichtspunkt am Julianakanal. Durch die Hügellandschaft von Südlimburg geht es dann wieder heimwärts.

Weitere Informationen

Durchschnittsgeschwindigkeit 19-21 km/h

Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände.

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

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Richterich, Grünenthaler Straße 55

Wälder, Täler, Fingerhüte

Radrundtour ab Aachen durch die Voreifel ins Kalltal zur Fingerhutblüte

Donnerstag
19. Juni
10 Uhr
Tagestour
69 km, schwer
13 km/h

Über Kornelimünster und Zweifall zum Kartoffelbaum am Oberlauf der Roten Wehe. Kurvenreich über einen Höhenrücken hinab in das tief eingeschnittene Tal der Weißen Wehe und wieder kräftig ansteigend auf die Höhe nach Hürtgen. Via Vossenack auf einem Nebenweg hinunter ins Kalltal; hier und in der weiteren Umgebung blüht um diese Zeit gewöhnlich nahezu geschlossen der Fingerhut. Entlang der Kall nach Simonskall, wo eine Einkehr möglich ist.

Gestärkt geht es wieder hinauf zum Talrand, dem wir mit weiten Ausblicken eine Zeitlang folgen, entlang von Resten ehemaliger Westwallbunker. Schließlich kommen wir zum Forsthaus »Jägerhaus«, wo sich ein grandioser Weitblick ins Vorland der Eifel bietet.

Quer durch den südlichen Hürtgenwald zur Dreilägerbachtalsperre, entlang des Moorgebietes »Struffelt« nach Rott und via Hahn und Kornelimünster nach Aachen.

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Kapellenplatz (Bushaltestelle »Burtscheid«, am Ferberpark)

Fahren bis es dunkel wird

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Montag
23. Juni
18 Uhr
Feierabendtour
55 km, mittel
19 km/h

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.

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

Weitere Informationen
Durchschnittsgeschwindigkeit 19-21 km/h
Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände.
Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren von Ortschaften.
Tourleitung: Uwe Klehn
Treffpunkt: Neumarkt

Über Thimister und Ulvend nach Gulpen

Sonntag
29. Juni
10 Uhr
Tagestour
85 km, schwer
19 km/h

Durch die Hügellandschaft im belgisch-niederländischen Grenzgebiet

Nachdem wir Welkenraedt umrundet haben, erreichen wir bei Thimister den Bahntrassenradweg Kelmis/Gemmenich – Lüttich. Diesem folgen wir ein kleines Stück bis Hombourg, wo wir dann bis Nurop das Gulptal hinunterrollen. Über die Hügellandschaft links der Gulp fahren wir nach Gulpen und weiter zum Park- und Rastplatz Eyserlinde oberhalb von Wittem. Von dort kehren wir dann wieder nach Aachen zurück.

Weitere Informationen
Durchschnittsgeschwindigkeit 19-21 km/h
Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände.
Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren von Ortschaften.
Tourleitung: Uwe Klehn
Treffpunkt: Neumarkt

Durch die Voreifel zum Papiermuseum Düren

Sonntag
6. Juli
10 Uhr
Tagestour
54 km, mittel
16 km/h

Durch die grüne Voreifel fahren wir zum Papiermuseum in Düren und zurück über Schloss Merode und das Indetal zum Bhf. Eschweiler bzw. Aachen

Die erste Art-Tour geht dieses Jahr nach Düren zum Papiermuseum.
Durch die Ausläufer der Nordeifel fahren wir durch Wälder und Wiesen nach Düren ins Papiermuseum. Der Eintritt kostet 4 €, aber um 14 Uhr beginnt eine kostenlose öffentliche Führung. Vorher können wir uns dort mit Getränken, Suppen oder Kuchen erfrischen.

Auf dem Rückweg streifen wir die Wasserburg Schloss Merode und kommen dann, teilweise durchs Tal der Inde zum Bhf. Eschweiler. Wer hier nach ca. 54 km die Tour beenden möchte, kann mit dem Zug nach AC zurück. Die anderen radeln die restlichen 17 km.
Tourleitung: Karl-Peter Ströbele
Treffpunkt: Hotel Buschhausen, Adenauerallee 215

Fahren bis es dunkel wird

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

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen
Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.
Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.
Weitere Informationen
Durchschnittsgeschwindigkeit 19-21 km/h
Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände.
Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren von Ortschaften.
Tourleitung: Uwe Klehn
Treffpunkt: Neumarkt

Maas, Liege, schöne Dörfer

Samstag
12. Juli
9.30 Uhr
Tagestour
66 km, schwer
15 km/h

Radtour über Nebenstraßen von Verviers nach Liege und zurück
Anfahrt 9.37 Uhr ab Aachen Hbf per Zug nach Verviers.
Auf schmalen Straßen und Pfaden aus dem Wesertal hinauf auf die Hochfläche, wo wir zwei der schönsten Orte der Wallonie kennenlernen.
Auf langer Gefällefahrt wieder ins Wesertal, auf Nebenwegen entlang der Weser zur Maas und entlang der Maas in die Altstadt von Liege. Hier legen wir eine längere Pause ein zum Einkehren oder Bummeln. Oder das neueste Verkehrsmittel der Stadt ansehen, von dem Aachen noch träumt: Eine nagelneue Straßenbahn quer durch die Innenstadt.
Ein längerer Anstieg bringt uns hinauf auf die Höhe mit weiten Ausblicken, an einem malerisch gelegenen Chateau vorbei schließlich hinunter nach Verviers, wo wir den Zug nach Aachen nehmen.
Tourleitung: Hans Eichler
Treffpunkt: Bahnhofplatz 2a (Aachen Hbf)

Pedelectour nach Aubel mit Marktbesuch

Sonntag
13. Juli
9 Uhr
Tagestour
45 km, mittel
15 km/h

Aubel mt Marktbesuch ab Hasselholz

Wir treffen uns am Beginn des Hasselholzer Weges, Ecke Amsterdamer Ring. Danach geht es über das Dreiländereck und Sippenaeken nach Aubel. In Aubel haben wir 2 Stunden Aufenthalt, um den Markt zu genießen. Zurück geht es über Plombières und den Eurovelo 2 zum Ausgangspunkt.

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Hasselholzer Weg 51

Täler und Höhen an Rur und Kall

Sonntag
20. Juli
10.15 Uhr
Tagestour
64 km, mittel
15 km/h

Vom Hochplateau im Raum Simmerath zum Rursee hinab, dort wie im Rurtal und Kalltal die herrlichen Nordeifellandschaften genießen, schließlich wieder aufsteigen auf die Höhe

Von Simmerath rollen wir über ruhige Passagen zum Hövel mit seinem einmaligen Eifelblick über die Rursee-Landschaften. Hinab zum Rursee geht es dann entlang des Gewässers über Schwammenauel, vorbei am Jugendstil-Wasserkraftwerk nach Heimbach.

Wir folgen der Rur entlang der kleinen ruhigen Dörfer mit ihren Fachwerkhäusern, bis wir die Burg Nideggen über uns thronen sehen. Nahe der ehemaligen Papierfabrik in Zerkall verlassen wir die Rur und wechseln ins Kalltal, das uns durch ergiebige Tal- und Waldpassagen leicht ansteigend Höhe gewinnen hilft.

Nach unserer Einkehr in der Mestrenger Mühle geht es dann ernsthaft hoch auf Schmidter Höhen. Mit Pedelec zu fahren ist hier sehr ratsam. Angekommen auf der Höhe fahren wir dann ohne besondere Anstrengungen durch Wald und Feld zurück nach Simmerath, wo wir dann ca. 64 km lang wunderbare Natur genossen haben..

Tourleitung: Alois Goffart und Karl-Peter Ströbele

Treffpunkt: Rathausplatz

Fahren bis es dunkel wird

Montag
21. Juli
18 Uhr
Feierabendtour
45 km, mittel
19 km/h

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.

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

Weitere Informationen

Durchschnittsgeschwindigkeit 19-21 km/h

Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände.

Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren von Ortschaften.
Tourleitung: Uwe Klehn
Treffpunkt: Neumarkt

Radeln und wandern zu den Sternen in der Eifel

Samstag
26. Juli
13.30 Uhr
Mehrtagestour
84 km, mittel
16 km/h

Radtour durch schöne Eifellandschaften zur DAV-Hütte in Rohren. Kleine Nachtwanderung zum SternenBlick mit Sternenführung durch einen Sternguide. Übernachtung in der DAV-Hütte. Rückfahrt über Vennbahn.

Radeln und wandern zu den Sternen in der Eifel
mit dem ADFC und dem DAV

Am Wochenende 26./27. Juli 2025 bieten der Deutsche Alpenverein – Sektion Aachen und der ADFC Aachen/Düren gemeinsam ein einmaliges Erlebnis an: Am Samstagnachmittag fahren wir ab 13.30 Uhr mit dem Rad ab Aachen-Siegel mit dem ADFC-TourGuide Karl-Peter Ströbele durch schöne Eifellandschaften zur Eifelhütte des DAV in Rohren. Nach gemeinsamem Kochen, Abendessen und Schlafplatzbelegung wandern wir mit dem DAV-Guide Norbert Balser in der Dämmerung zum Wanderparkplatz »Zum Brüchelchen« bei Höfen, wo uns ab 23 Uhr die Sternenführung (ca. 2,5 h) am Sternen-Blick »Nachtschwärmer« durch die »Sternguide« Iris Köhler faszinierende Sternbeobachtungen bietet.

Nach der Nachtwanderung zurück übernachten wir in der DAV-Hütte und fahren am Sonntag nach gemeinsamem Frühstück über die Vennbahn zurück nach Aachen. Ankunft ca. 15 Uhr

Die Radtour besteht aus einer jeweils ca. 40 km langen Hin- und Rückfahrt mit über 600 hm auf der Hinfahrt. Empfohlen sind Pedelecs oder bei gutem Training auch Biobikes.

Die Nachtwanderung dauert jeweils gut eine Stunde. Die Sternenführung dauert ab 23 Uhr bei guter Sicht und Witterung bis 2,5 Stunden. Dringend empfohlen sind gutes Schuhwerk und ausreichend warme Kleidung für die Nacht. Die Sternenführung ist auf 16 Teilnehmer*innen beschränkt.

Die Kosten für das Gesamterlebnis (inkl. Abendessen und Frühstück) betragen 35 Euro. Sollte wegen zu schlechter Witterung die Sternführung abgesagt werden, gibt’s 9 Euro zurück.

Anmeldeschluss: 1. 7. 2025

Weitere Infos:
`https://www.erlebnis-region.de/sternenlandschaft`
`https://www.dav-aachen.de/einrichtungen/hausrohren`

Tourleitung: Karl-Peter Ströbele
Treffpunkt: Parkplatz Siegel, Aachen-Burtscheid

Fahren bis es dunkel wird

Montag
4. August
18 Uhr
Feierabendtour
40 km, mittel
19 km/h

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.
Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.

Weitere Informationen

Durchschnittsgeschwindigkeit 19-21 km/h
Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände.
Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn
Treffpunkt: Neumarkt

Drei Talsperren Tour

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

Zwischen Dreilägerbach-, Kall- und Wesertalsperre

Über den Vennbahnweg fahren wir bis Roetgen, bevor wir Richtung Dreilägerbachtalsperre abbiegen. An der Talsperre vorbei und oberhalb des Hasselbachgrabens entlang erreichen wir Jägerhaus mit seiner schönen Aussicht. Dann geht es hinunter zur Kalltalsperre und anschließend das Kalltal hinauf bis nach Konzen. Durchs Hohe Venn fahren wir weiter zum Getzbachtal, durch das wir uns dann zur Wesertalsperre hinunterrollen lassen. Abschließend geht es dann wieder zurück nach Aachen.

Weitere Informationen

Durchschnittsgeschwindigkeit 19-21 km/h
Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände.
Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn
Treffpunkt: Neumarkt

Schöne Eifelrunde zum Bauernmuseum in Lammersdorf

Sonntag
10. August
10 Uhr
Tagestour
55 km, mittel
16 km/h

Die 3. Art-Tour führt uns in einem großen Eifel-Bogen nach Lammersdorf, wo uns Irmgard Goffart durch das Bauernmuseum führt.

Die dritte Art-Tour führt uns dieses Jahr zum Bauernmuseum in Lammersdorf. Irmgard Goffart, die Frau von unserem Tourenleiter Alois, engagiert sich seit Jahren ehrenamtlich in dem Verein und wird uns durch das Museum führen.

Es soll in besonders lebendiger Weise das Alltagsleben von Eifeler Bauernfamilien anschaulich machen. Eintritt und Führung ist kostenlos, doch Spenden für den Verein sind sehr willkommen.
Wenn es das Wetter erlaubt, fahren wir in einem großen Bogen über Zweifall und durch den Rotter Wald an Raffelsbrand vorbei nach Lammersdorf. Proviant kann mitgenommen werden und in Lammersdorf ist sonntags eine Bäckerei mit Café geöffnet. Zurück gehtṡ ohne große Umwege über Roetgen und die Himmelsleiter.
Interessante Museumsvorstellung im Link:
`https://www.lammersdorf-bauernmuseum.de/museum/ausstellung/`
Tourleitung: Karl-Peter Ströbele
Treffpunkt: Adenauerallee 215 bei Hotel Buschhausen

Landschaftsperlen rund um Simmerath und Monschau

Samstag
16. August
10.15 Uhr
Tagestour
52 km, mittel
15 km/h

Diese Rundtour schlängelt sich jenseits der Orte durch die Felder, besucht interessante und wenig bekannte Ausblicke, nutzt dazu ein paar Mal den Rand des Hochplateaus mit Weitblicken über das Rurtal.

Vom ehem. Bahnhof Konzen geht es auf dem kürzesten Weg aus dem Ort ins obere Kalltal und zum Hexenplatz, der uns in seinen Bann ziehen könnte. »Stattliche fünf Meter misst die Eichenbank, aufgestellt in herrlicher Blickrichtung auf die umgebenden Feuchtwiesen des Venns, auf kleine Gehölzgruppen und Flurhecken sowie auf den in einer Senke dahinfließenden schmalen Bachlauf der Kall.« (aus Deutsch-Belgischer Naturpark Hohes Venn-Eifel).
Danach folgen wir hauptsächlich dem Lauf der Kall, bis wir über das »Mühlchen« und ein paar Höhen erste Ausblicke auf das Rurtal haben. Ständig veränderte, teils sehr sehenswerte Blicke auf den Rursee und das Rurtal lenken ab vom Berg- und Talkurs, den wir dort zurücklegen. Nachher wechselt die Route in die Stadtnähe von Monschau, lenkt aber parallel zum Rurtal hinüber auf Mützenicher Gebiet, das seine Nähe zum Venn kaum verbergen kann. Dort wird uns eine umfassender Eifelblick über das Stadtgebiet Monschau weite Übersichten geben, bevor wir dann auf leichtem Weg per Ravelroute den Ausgangspunkt in Konzen erreichen.
Tourleitung: Alois Goffart und Karl-Peter Ströbele
Treffpunkt: Am Entepol 2, ehem. Bhf.,Konzen

Bike Leasing
Dein Dienstrad? Jetzt hier bei Decathlon.
Komm vorbei oder scanne den Code für alle Infos.
DECATHLON
×
BIKELEASING.DE
Mehr als Dienstrad
BUSINESS BIKE
JOBRAD

Ready to play?

Das Rockrider E-ACTV 100 bietet ein herausragendes Preis-Leistungs-Verhältnis und ist eine attraktive Wahl im Sortiment der Elektrofahrräder bei Decathlon.

Akku
herausnehmbarer 356 Wh Lithium-Ionen-Akku mit einer Reichweite bis zu 70 km

ROCKRIDER
E-Trekkingrad E-ACTV 100 LF
Webcode: 8893262, 8893260

999,99€

Herren

kompatibel mit der kostenlosen DECATHLON Ride App

Damen

Motor
Brushless-Motor am Hinterrad mit 250 Watt und 45 Nm

Decathlon Aachen
Breslauer Str. 35, 52068 Aachen

DECATHLON

Preis gilt nur in Deutschland, solange der Vorrat reicht. Produkt- und Preisänderung vorbehalten.
Für eventuelle Fehler oder Irrtümer übernehmen wir keine Haftung.
Herausgeber: DECATHLON Deutschland SE & Co. KG, Filsallee 19, 73207 Plochingen

Unsere Touren und Termine im Netz

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

Fahren bis es dunkel wird

Montag
18. August
18 Uhr
Feierabendtour
35 km, einfach
19 km/h

Radtour in die nähere Umgebung von Aachen

Feierabendtour in die nähere Umgebung von Aachen.
Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter Uwe Klehn telefonisch unter 02 41 / 55 43 36 erfragt werden.

Weitere Informationen

Durchschnittsgeschwindigkeit 19-21 km/h
Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf das Fahren im flachen Gelände.
Sie reduziert sich in der Regel durch Steigungen, Gegenwind, Schotterwege, stark frequentierte Wege oder beim Durchfahren von Ortschaften.

Tourleitung: Uwe Klehn
Treffpunkt: Neumarkt

Wasserschlösser und blühende Heide

Samstag
23. August
10 Uhr
Tagestour
67 km, mittel
15 km/h

Radtour von Aachen entlang des Geleenbeeks in die blühende Brunssumer Heide

Über Simpelveld erreichen wir den Geleenbeek und folgen seinem Verlauf vorbei an den Kasteelen Terworm und Rivieren zum Kasteel Hoensbroek. Es wird als größtes und besterhaltenes Wasserschloss der Rhein-Maas-Region angesehen. Entlang des Caumerbeeks geht es dann zur blühenden Brunssumer Heide, wo eine Einkehr möglich ist.
Durch die Heide und via Landgraaf ins Amsteltal zum malerisch gelegenen Kasteel Erenstein. Entlang des Amstelbachs nach Aachen.

Tourleitung: Hans Eichler
Treffpunkt: Westpark, Eingang Lochnerstraße

Art-Tour nach Heerlen

Sonntag
24. August
10 Uhr
Tagestour
55 km, mittel
16 km/h

Von Aachen über die niederländische Seite ins Zentrum von Heerlen, ein bisschen Sightseeing mit einem Besuch im berühmten Schunck-Glaspaleis und zur deutschen Seite wieder zurück.

Wie üblich ist auch die vierte Art-Tour wieder davon geprägt, den Besuch eines kulturellen Ortes, der den Weg lohnt, mit einer Tour zu verbinden, die schon den Weg zum lohnenden Erlebnis macht.

Nach einer Tour über Vaals und die niederländische Seite wollen wir Heerlen und sein Zentrum ein bisschen erradeln, und sehen, was es kulturell zu bieten hat (was auch sonst mal einen Besuch lohnt).

Vor allem wollen wir das berühmte Schunck-Glaspaleis besuchen, das nicht nur ein zeitgenössisches Museum beherbergt, sondern zu seiner Zeit eine architektonische Revolution war. Es gibt die Möglichkeit, das Gebäude zu bestaunen oder auch die aktuelle Ausstellung zu besuchen.

Die Möglichkeit zu einem niederländischen Imbiss findet sich vor Ort. Den Weg zurück über die deutsche Seite finden wir auch.

Aktuelle Informationen zum Museums-Programm sowie zu weiteren Erlebnissen, findet man auf der Internetseite: `https://schunck.nl/en` ,

Infos zur Architektur (eines der 1000 schönsten Gebäude der Welt) auf `https://de.wikipedia.org/wiki/Glaspaleis`

Tourleitung: Karl-Peter Ströbele

Treffpunkt: Lochnerstraße, Eingang Westpark

Auf und ab durchs Heuvelland

Samstag
13. September
10 Uhr
Tagestour
67 km, schwer
15 km/h

Aussichtsreiche Radtour durch das niederländisch-belgische Hügelland

Eine aussichtsreiche Tour durch das niederländisch-belgische Hügelland. Über Hochflächen mit weiten Ausblicken zunächst nach Valkenburg ins Geultal, wobei wir vorher einige Seitentäler der Geul queren.

Südwärts auf schmalen Wegen durch eine kleinstrukturierte, sanft auf- und abschwingende Wiesen-Weiden-Landschaft, unterbrochen von markant eingetieften Bachläufen. Auf diesem Teil ist zeitlich eingeplant in einem der schmucken Dörfer eine Einkehr möglich.

Schließlich kommen wir ins schon belgische Voertal. Hinauf zum Hagelstein radeln wir dann entlang der niederländisch-belgischen Grenze, queren die deutlich eingetieften Täler von Gulp und Geul und kommen über Gemmenich zum Dreiländereck.

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Westpark, Eingang Lochnerstraße

Biohöfetour

Samstag
4. Oktober
11 Uhr
Tagestour
35 km, einfach
15 km/h

Fahrt zu Aachener Biohöfen

Auf unserer Tour in Zusammenarbeit mit dem Ernährungsrat Aachen besuchen wir drei Biohöfe (Gut Hasselholz, Paulinenwäldchen, Gut Hebscheid) sowie die Gartenbaugenossenschaft Solawi und die Biogasanlage Aachen. An den einzelnen Stationen gibt es kurze Erläuterungen. Wir beginnen auf Gut Hasselholz und enden auf Gut Hebscheid, wo wir Zeit für ein Picknick und zum Austausch haben.

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Am Hasselholz 8 (Gut Hasselholz)

Hoch und tief durch die Voreifel

Sonntag
5. Oktober
9 Uhr
Tagestour
67 km, schwer
13 km/h

Höhen und Täler: Radtour von Roetgen zum Rursee und durch den Hürtgenwald nach Aachen

Anfahrt mit dem Fahrradbus um 9.15 Uhr von Aachen nach Roetgen.
Über Lammersdorf in das schluchtartige obere Kalltal und über Steckenborn hinunter zum Rursee. Hinauf nach Schmidt und wieder hinunter ins Kalltal, auf etwas unebenen Wegen durch das wild-romantische Tiefenbachtal hinauf nach Vossenack, wo eine Einkehr möglich ist.
Durch den Hürtgenwald, wobei wir das tief eingeschnittene Tal der Weißen Wehe queren, nach Vicht. Über den Brockenberg nach Brand und hinunter nach Aachen.

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Aachen, Bushof

Familientour/Ferienspiele

Sonntag
26. Oktober
11 Uhr
Halbtagestour
20 km,
sehr einfach
13 km/h

Familientour durch den Aachener Süden im Rahmen der Ferienspiele. Kinder in Begleitung Erwachsener

Wir treffen uns am Hotel Buschhausen und fahren durch den südlichen Aachener Wald. Eine Spielpause an der Pionierquelle und ein Picknick am Spielplatz Kupferbach ist vorgesehen. Bitte bringen Sie Ihr Picknick selber mit.
Die Tour ist speziell für Familien mit Kindern gedacht und auf 5 Familien begrenzt. Bitte geben Sie bei der Anmeldung an, wieviel Erwachsene und Kinder mitfahren.
Die Kinder können auf dem Rad oder im Anhänger mitgenommen werden. Falls die Kinder selber fahren, sollten sie unbedingt verkehrssicher sein.
Die Teilnahme erfolgt auf eigene Verantwortung.

Tourleitung: Carmen Fohmann

Treffpunkt: Adenauerallee 215

Vorstellung der Tourenleitungen

Im Heft haben wir wieder das Tourenprogramm für dieses Jahr aufgenommen. Damit ihr einen Eindruck bekommt, wer die Touren organisiert, stellen wir im Folgenden alle unsere Tourenleitungen vor.

Uwe Klehn

Ich bin seit 2007 Tourenleiter. Meine Schwerpunkte sind längere und sportliche Touren.

Im Sommer gibt es 14-tägig montags Feierabendtouren »Bis es dunkel wird«.

Alois

Meine Radtouren stelle ich so zusammen, dass sie sehenswerte interessante Natur beinhalten und kulturelle Besonderheiten. Dort mache ich auch schon mal eine kurze Pause und informiere kurz und knapp dazu.

Art und Tempo meiner Radtouren bezeichne ich am ehesten mit Radwandern. Natürlich freue ich mich über interessierte und freundliche Mitradlerinnen und Radler. – Bis bald wieder!

Das Radtourenprogramm haben wir so ins Heft gebracht, dass es herausgenommen werden kann und zuhause an der Pinnwand, in der Fahrradecke oder am besten immer griffbereit in der Jackentasche aufbewahrt werden kann.

Ob die Klammerheftung dazu erst aufgebogen und nach Entnahme wieder gefühlvoll geschlossen oder die mittleren Seiten einfach mit einem kräftigen Ruck herausgerissen werden, überlassen wir euch und Ihnen. Wir waren uns in dieser Frage auch in der Redaktion nicht einig.

Hans Eichler

Ich bin jetzt 74 Jahre alt, aber immer noch regelmäßig sehr viel unterwegs zwischen Rur und Maas, Selfkant und Venn. So komme ich auf mehr als 8000 km im Jahr. Meine Lieblingsgegenden sind das südlimburgische Hügelland und das belgische Herver Land.

Meine ADFC-Touren sind Tagestouren; mit gewöhnlich 68 km zwar schon etwas lang und eher für regelmäßige Tourenfahrer; das Tempo ist jedoch gemäßigt, richtet sich nach dem langsamsten Teilnehmer. In eher kürzeren Abständen werden Pausen eingelegt, gewöhnlich auch eine längere Einkehr oder Picknickpause. Im Vordergrund steht der landschaftliche Genuss.

Karl-Peter

Die Liebe zu Bewegung und Natur hat mich vor über 20 Jahren erstmal zum Laufsport und Bergwandern (DAV) geführt und erst über mehrere Urlaubstouren mit dem Rad fand ich in Aachen zum ADFC, wo ich seit meinem Rentenbeginn aktiv wurde und 2023 die Zertifizierung zum Tourguide absolvierte. Mein spezielles Interesse gilt neben der Erkundung der herrlichen Rad-Regionen rings um Aachen dem Kennenlernen der kulturellen Orte zwischen Maas und Rur. Bei meinen »Art-Touren« verbinden wir landschaftlich attraktive Rundtouren mit dem Besuch ganz unterschiedlicher Museen und meist einer Einkehr.

Carmen

Seit 2023 bin ich als Tourenleiterin für den ADFC unterwegs. Meine Tourenschwerpunkte liegen im Bereich Genusstouren und sind zwischen 20 und 50 km lang. Wir radeln durch schöne Landschaften und kehren in einem netten Restaurant ein oder veranstalten ein Picknick, damit Zeit zum Austausch ist. Außerdem mache ich auch Touren mit der Zielgruppe Familien mit Kindern sowie für Studierende/Erstis in Aachen.

Angelika

Ich bin begeisterte Radfahrerin und setze mich im ADFC und als Sprecherin der Ortsgruppe Eschweiler für eine bessere Radverkehrspolitik ein. Das Fahrrad nutze ich ständig für meinen Arbeitsweg von gesamt 40 km.

Seit 2023 bin ich als Tourguide zertifiziert und biete leichte bis mittelschwere Touren im Bereich Eschweiler, Stolberg und Alsdorf an. Im vergangenen Jahr fand die Tour »Verschwundene Orte« besonders viel Interesse.

Karin

Seit April 2009 begleitet Karin Offermann als ADFC-Tourenleiterin für Jung und Alt Radtouren in der Aachener Grenzregion.

Bei ihren Touren handelt es sich vorwiegend um einfachere und gemütliche Touren zwischen 20 und 45 km, die meist auf verkehrsberuhigten Schleichwegen durch die Stadt und zu schönen Ausflugszielen in die nähere Umgebung führen.

Fahrradcodierung in Aachen

von Karl-Peter Ströbele

Über das Codieren von Fahrrädern haben wir schon öfter informiert. Hier möchten wir euch mal die Mitglieder unseres Codier-Teams vorstellen und wie wir diesen ehrenamtlichen Service des ADFC hier im Kreisverband Aachen/Düren umsetzen.

Inzwischen sind wir 7 Mitglieder im Team, sodass wir problemlos von Februar bis November eine Codier-Aktion in Aachen gewährleisten können. Die findet jeweils am zweiten Samstagnachmittag des Monats gemeinsam mit dem Bike-Kitchen vom Gut Branderhof e. V. statt. Außerdem sind wir mit einem Codier-Stand bei den ADFC-Aktionen wie »Kidical Mass« vertreten. Und weil wir ja das Codier-Team des Kreisverbandes Aachen/Düren sind, kommen auch Anfragen von Kalterherberg bis Jülich, ob wir uns mit einem Codier-Stand bei Fahrrad-Aktionstagen beteiligen können, was wir gerne tun, wenn wir es personell leisten können.

Zurzeit trefft ihr beim Codieren auf Peter, Carmen, Michael, Horst, Angelika, Karl-Peter und Gaby. An diesem Tag waren zufälligerweise nur die Männer da. Uns allen macht es Spaß, bei diesen Gelegenheiten mit den Fahrradfreund*innen ins Gespräch zu kommen, die ihr tolles (neues) Pedelec, den Kinderanhänger oder auch ihren großen teuren Akku extra codieren lassen wollen, um sie ein Stück sicherer vor Diebstahl zu machen. Dabei füllen manchmal auch manche spontan einen ADFC-Mitgliedsantrag aus, weil sie das »irgendwie« schon länger vorhatten (und es gerade ein Sonderangebot für das erste Jahr gibt).

Warum die Polizei zur Codierung rät

Aus dem Faltblatt »Räder richtig sichern« von der Polizei:

»Beim Codieren wird mit Hilfe einer Graviermaschine oder einem speziellen Aufkleber dauerhaft ein bestimmter Code am Fahrrad angebracht. Dieser Code enthält die verschlüsselte Wohnanschrift des Eigentümers. Polizeidienststellen und Fundämter können so schnell ermitteln, wo der Besitzer des aufgefundenen Rades wohnt, ohne lange polizeiliche Fahndungsdateien durchsuchen zu müssen.

Außerdem kann die Codierung abschreckend auf Diebe wirken, denn über den Code lässt sich schnell feststellen, ob ein Radfahrer auch tatsächlich der rechtmäßige Eigentümer eines Rades ist. Zudem macht sie die Weitergabe und den Verkauf gestohlener Räder unattraktiv, da der Code nur sehr schwer zu entfernen ist.«

Wenn du Lust hast, beim Codier-Team mitzumachen, komm vorbei und sieh es dir an. Es ist kein Hexenwerk und macht Spaß. Wir zeigen mal, wie es geht. Im Idealfall kommen die Interessent*innen mit fertig ausgefüllten Codieranträgen und den Kaufverträgen und haben sogar über unsere Homepage einen Termin vereinbart. Das spart auf jeden Fall Wartezeit (Siehe die Tipps im Kasten). Es geht zur Not aber auch spontan.

Am Anfang: Mitgebrachte Unterlagen vorlegen oder ausfüllen. Wir müssen diese genau prüfen und mit dem Personalausweis vergleichen, damit alles rechtlich okay ist. Dann muss noch die Rahmennummer am Rad gefunden und mit den Angaben des Kaufvertrages und dem Codier-Antrag verglichen werden.

Suche nach der Rahmennummer

Als nächstes wird der generierte Code in die Codier-Maschine eingegeben, noch mal gecheckt und dann an eine Stelle, die mit dem/der Besitzer*in abgesprochen wird, eingraviert. Die präzise Arbeit mit dem »Markator«, einem Nadelmarkierer, verlangt etwas Übung, aber die technisch Interessierten werden von den erfahrenen Mitgliedern eingewiesen und können auf einem Probeblech üben, damit bei den »Kund*innen« alles klappt.

Zu zweit wird mit dem Merkator per oszillierender Nadel der Code präzise in das Rahmenrohr markiert

Am Schluss wird der eingravierte Code mit einer Spezialfolie (Farbe nach Wahl) vor Beschädigung geschützt.

Eine Schutzfolie wird über der Nadelmarkierung angebracht

Nach der Bezahlung bekommen unsere »Kund*innen« dann ihren gestempelten und unterschriebenen Antrag zurück, den sie am besten zusammen mit dem Kaufvertrag und einem Foto ihres Rades aufbewahren, falls doch mal die Polizei eingeschaltet werden muss.

Links zum Artikel

touren-termine.adfc.de/suche?unitKey=164010 Hier findest du nicht nur Hinweise über unsere Radtouren und Aktionen, sondern auch Ort und Zeit der nächsten Codier-Aktion.

https://aachen.adfc.de/artikel/abschreckung-durch-kennzeichnung-die-adfc-fahrradcodierung Hier findest du die PDF für den Codierungsantrag und den Link, um einen Termin zu beantragen.

MIGRATIONS
GESCHICHTE
ERFAHREN
AUF
AUDIOTOUR
durch Aachen, Stolberg und
den Nordkreis Aachen
vhs
Volkshochschule
Aachen
Volkshochschule
Nordkreis Aachen
Volkshochschule
Stolberg
JETZT BEI
Google Play
Laden im
App Store
QR-Code scannen,
GUIDEMATE herunter-
laden und Audiotour
auswählen

Frühjahrsputz in der Geschäftsstelle

Im *Eine Welt Haus* an der Schanz sind viele Organisationen und Initiativen untergebracht und auch der ADFC hat dort seit vielen Jahren seine Geschäftsstelle. Die Geschäftsstelle ist Treffpunkt und Tagungsort der Arbeitsgruppen des ADFC, aber auch Anlaufstelle für alle Mitglieder und interessierten Radfahrer*innen. Die Geschäftsstelle besteht aus einem schönen Besprechungsraum, in dem an vier Montagen eines Monats themenbezogen diskutiert wird und aus einem kleinen Büro, das an jedem Donnerstag von 10–12 Uhr und an jedem Montag von 17–19 Uhr besetzt ist. Vier Jahre lang war Peter Geilhof jeweils montags und donnerstags vor Ort, seit Anfang des Jahres hat sich das Team vergrößert.

Wir sind jetzt zu fünft und gemeinsam haben wir überlegt, die Geschäftsstelle etwas zu entrümpeln. Es gibt so viele gefüllte Aktenordner mit alten, nicht mehr aktuellen Unterlagen, und sogar eine Codiermaschine der ersten Generation steht verstaubt im Regal. In früheren Zeiten hat der ADFC nicht nur rund ums Radfahren beraten, sondern auch Karten und Reiseführer für die nächste Tour verkauft. Alles in Papierform und in diesen digitalen Zeiten entweder überflüssig oder nicht mehr aktuell. Es gibt zwar Online-Radtourenplaner, GPS-Guides und jede Menge Apps, aber vielleicht blättern einige doch noch gerne in einem Reiseführer, statt nur auf einen Bildschirm zu starren.

Kommt zu den Geschäftsstellenzeiten einfach vorbei und stöbert in unseren Schätzen oder schreibt uns.

Übrigens haben wir auch eine kleine und feine Bibliothek, die die Geschichte des Radverkehrs dokumentiert. Diese Bücher geben wir natürlich nicht her.

Eurer Geschäftsstellenteam
Horst, Michael, 2 × Peter, Renate
info@adfc-ac.de

Social-Media-Redakteur gesucht

von Luc Hamers

Auch für uns als Verein ist es wichtig, dass wir auf den sozialen Medien präsent sind. Wir haben bereits viele potenzielle Inhalte, zum Beispiel in diesem Magazin, aus dem Newsletter, aus den Ortsgruppen und natürlich aus der Arbeit zur Radverkehrsplanung. Wir suchen jemanden, der uns dabei hilft, diese Inhalte aufzubereiten und über diese Kanäle zu verteilen. Und natürlich helfen uns auch gute Ideen, wie wir unsere Themen noch besser präsentieren können.

Kennst du dich mit den sozialen Medien aus, weißt wie man Inhalte dort präsentiert, hast du gute Ideen, wie wir hier präsenter werden und wie wir mit unserer guten Arbeit noch mehr Leute erreichen können, dann suchen wir dich zur Verstärkung unseres ehrenamtlichen Teams. Schicke eine Email an info@adfc-ac.de und melde dich sehr gerne bei uns.

Mitgliederversammlung

von Luc Hamers

Am 22. März fand unsere jährliche Mitgliederversammlung statt, dieses Mal in der Nadelfabrik in Aachen. Unter der Leitung von Martin Christfreund haben wir in etwa drei Stunden viele Themen durchgearbeitet. Ben Jansen hat über die Arbeit des Vorstands im vergangenen Jahr berichtet.

Eine wichtige Änderung für den Verein ist, dass wir jetzt ein ganzes Team haben, das sich um die Geschäftsstelle kümmern. Damit können sie sich die Aufgaben teilen, wie zum Beispiel die Betreuung der Öffnungszeiten der Geschäftsstelle.

Natürlich haben auch alle Arbeitskreise berichtet. Der AK Medien hat sich im Wesentlichen um die beiden Ausgaben der Luftpumpe gekümmert, die im letzten Jahr herausgekommen sind, und um die Weiterentwicklung der Software, mit der wir die Luftpumpe und den Newsletter[9] verwalten. Mit zwei Kidical Mass Demos und einer Radnacht war der AK Aktionen auch gut beschäftigt. Der AK Radverkehrsplanung hat viele Stellungnahmen zu Radverkehrsprojekten in Aachen erarbeitet. Der AK Codierung (siehe Seite 54) hat in den letzten zwei Jahren 160 Fahrräder kodiert, u. a. regelmäßig in der Bike Kitchen. Zum Schluss haben die Tourenleiter*innen (siehe 51) 38 Touren organisiert, und dabei insgesamt 17 600 km zusammengeradelt. Beeindruckend! Im Anschluss haben die Ortsgruppen Eschweiler und Nordkreis ihre Aktivitäten vorgestellt.

V.l.n.r: Nils Mertens, Luc Hamers, Michael Haßler, Katharina Nippgen, Ben Jansen, Angelika Weber, Martin Christfreund

Nach dem Kassenbericht, dem Bericht der Kassenprüfer und der Entlastung des Vorstands kamen wir zu einem der wichtigsten Tagesordnungspunkte: der Vorstandswahl. Drei Vorstände: Peter Geilhof, Karin Offermann und Philipp Hachenberg, traten nicht mehr an; Angelika Weber wollte zwar im Vorstand bleiben, aber nicht mehr als Vorsitzende. Im neuen Vorstand wurde Ben Jansen als Vorsitzender wiedergewählt, auch Martin Christfreund ist jetzt Vorsitzender. Michael Haßler ist der alte und neue Schatzmeister. Als Beisitzer*innen wurden Katharina Nippgen, Angelika Weber, Nils Mertens und Luc Hamers gewählt.

Zum Schluss wurden noch die neuen Kassenprüfer, die Referent*innen und die Delegierten für die Landesversammlung 2026 gewählt. Dann gab es noch den Ausblick auf das Jahr 2025 mit dem Haushaltsplan und der Liste einiger geplanter Veranstaltungen.

9 Der Newsletter ist seit einiger Zeit nicht mehr verschickt worden. Wir arbeiten aber daran, diesen in einer neuen Form mit neuen Inhalten demnächst wiederzubeleben.

Was macht eigentlich der ADFC in Eschweiler

von Angelika Weber

»Wollen wir Fahrrad in Eschweiler?«

Diese Frage habe ich zwei Verwaltungsangestellten der höheren Ebene in Eschweiler zweimal gestellt. Ja oder Nein? Zweimal wurde sie nicht beantwortet. Die Nichtbeantwortung der Frage ist wohl als ein »Nein« zu verstehen, jedoch weigern wir vom ADFC uns dieses »Nein« zu akzeptieren. Jeder am Individualverkehr Teilnehmende, unabhängig von Alter und Gesundheit, muss die Möglichkeit haben sich frei für ein Verkehrsmittel zu entscheiden.

Rathaus der Stadt Eschweiler, hier wird über die Sicherheit vom Radverkehr entschieden.

Die meisten Radfahrenden werden diese Entscheidung in erster Linie von der Sicherheit auf ihren Wegen abhängig machen, in der zweiten Linie vom Komfort und in der dritten Linie von der Zeit, die sie für ihre alltäglichen Wege brauchen. Die Stadt Eschweiler hat im Jahr 2018 das von ihr in Auftrag gegebene ESKLIMO (Eschweilers Klimaschutzteilkonzept Mobilität) veröffentlicht. Dieses Konzept wurde durch Fördermittel des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit ermöglicht. Zu Deutsch: von Steuermitteln finanziert. Der Rat der Stadt Eschweiler hat im Jahr 2019 die Verwaltung der Stadt Eschweiler beauftragt, die Maßnahmen des ESKLIMO haushaltsverträglich umzusetzen.

Von der Umsetzung der Maßnahmen bemerken wir Radfahrenden bisher nichts. So wird z. B. im ESKLIMO empfohlen, Wege zu Schulen in der Innenstadt als Fahrradstraßen umzubauen. Der Termin für diese Arbeiten wird seit Jahren in die Zukunft verschoben. Als Gründe für die Verschiebung werden die Folgen des Hochwassers im Juli 2021, nicht ausreichendes Fachpersonal zur Planung und keine Antworten auf Ausschreibungen angeführt.

So vergehen die Jahre. Die daraus folgende Konsequenz? Unsere Kinder und Jugendlichen erlernen Mobilität nur auf dem Beifahrersitz der Autos ihrer Eltern und damit keine Selbstständigkeit im Verkehr. Unsere Stadt leidet weiterhin unter dem immer mehr zunehmenden Autoverkehr. Er macht die Stadt laut und das Klima schlecht. Somit verliert unsere Stadt auch immer mehr an Attraktivität! Dabei zeigt es sich weltweit: wo sichere Radwege eingerichtet werden, gibt es auch zunehmend Radfahrende, die diese Wege nutzen: Ein Selbstläufer!

Ein ständiges »geht nicht« im Bereich Radverkehr führt nicht in die Zukunft sondern in die Vergangenheit. Mir fällt dazu ein Zitat von Napoleon ein: »Was nicht geht, ist nicht französisch«. Wir sagen: »Was nicht geht, ist nicht Eschweiler«.

Unsere Ortsgruppe trifft sich jeden 1.Freitag im Monat im ESG Bistro, Im Felde 20a, in Eschweiler. Interessierte Bürger*innen sind uns herzlich willkommen. Insbesondere suchen wir Mitglieder, die im Social Media zu Hause sind und für uns einen entsprechenden Kanal bedienen könnten.

Finanzieren Sie Ihr neues Rennrad oder E-Bike sicher und flexibel mit dem Sparkassen-Privatkredit.

Jetzt informieren – direkt in Ihrer Filiale oder online unter:
www.sparkasse-aachen.de/privatkredit.

Weil's um mehr als Geld geht.

Sparkasse Aachen

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.

Die Sache mit der Querung der Jülicher Straße

von Angelika Weber

Zwei der geplanten fünf Fahrradrouten sollen noch dieses Jahr eröffnet werden. Wir beschäftigen uns heute mit der Route zwei. Sie führt von einem Teil der Hehlratherstraße über Liebfrauenstraße in die Peter-Paul Straße und endet in der Saarstraße. Knackpunkt der Route war bisher die Querung der Jülicher Straße. Für Schüler*innen und Radfahrende im Allgemeinen, die von der Peter-Paul Straße rechts in die Jülicher Straße einbiegen möchten, gibt es keinen Knackpunkt. Sie biegen auf einen Radweg ab, der sie bis Dürwiss führt. Sollten sie ein Ziel auf der gegenüberliegenden Straßenseite anvisieren, z. B. das Liebfrauengymnasium, ist dies ebenso gefahrlos möglich, denn an der Einmündung zur Liebfrauenstraße ist neuerdings eine Bedarfsampel geplant. Diese soll Schüler*innen gefahrlos auf den Radweg nach Dürwiss führen.

Schüler*innen und weitere Radfahrende, die von der Liebfrauenstraße in die Peter-Paul-Straße einbiegen möchten oder müssen, haben es weniger komfortabel, wenn die Planung bestehen bleibt. Sie biegen von der Liebfrauenstraße rechts auf den Radweg der Jülicher Straße ein, um dann in Höhe der Friedensstraße auf die Fahrbahn geleitet zu werden. Hier müssen sie die Spur des geradeaus fahrenden Verkehrs queren, um sich links einzuordnen und so in die Peter–Paul-Straße zu gelangen.

Der ADFC sieht in dieser Lösung der Querung eine Gefahrenstelle. Zwischen dem Radweg und der Jülicher Straße verdecken parkende Fahrzeuge und Bäume die Sicht auf den Radweg. Autofahrer sehen erst spät, dass sich ein argloses Kind der Straße nähert.

Hier werden radfahrende Kinder und Erwachsene vom gesicherten Radweg auf die verkehrsreiche Jülicher Straße geführt.

Nun könnten wir sagen, dass auch radfahrende Schüler*innen Verkehrsregeln einhalten müssen und hier dem Auto die Vorfahrt nicht nehmen dürfen. Richtig, allerdings gebe ich zu bedenken, dass auch Autofahrer sich gerne den Regeln widersetzen und es an einer angemessenen Sorgfaltspflicht fehlen lassen. Warum gibt es sonst Unfälle?

Mitarbeiter der Stadt argumentieren, dass vorsichtige Schüler*innen bis zur Ampel fahren können und dort sicher die Fahrbahn überqueren. Möglich ist das, allerdings mit Zeitverlust. Wir Erwachsenen sollten bedenken, dass nicht nur wir sondern auch Kinder morgens wenig Zeit haben. Die Mitarbeiter weisen auf die Fahrradprüfung in der 4. Klasse hin. Wir fragen uns, wenn diese Fahrprüfung so viel Wissen und damit Sicherheit gibt, warum machen wir dann noch einen Führerschein?

Liebe Stadt Eschweiler, so geht das nicht. Noch gilt: die Schwächsten müssen zuerst geschützt werden. Die Schwächeren sind in diesem Fall die radfahrenden Schüler*innen.

Wir vom ADFC schlagen eine Änderung der Ampelaufstellung vor. Die Ampel sollte auf Höhe der Friedensstraße und nicht wie jetzt an der Peter-Paul-Straße stehen. Bei Signal Rot für den KFZ-Verkehr der Jülicher Straße können Schüler*innen und weitere Radfahrende sicher in die Peter-Paul-Straße einbiegen.

Übrigens, Schüler*innen der 5. – 7. Klasse sind in einem Nebengebäude der Liebfrauenschule in der Gartenstraße untergebracht. Für diese Gruppe sieht das »Eschweiler Klima- und Mobilitätskonzept« (ESKLIMO) leider gar keine Sicherung des Schulweges vor. Für sie wäre Fahren durch die Gartenstraße der kürzeste Weg. Diese Möglichkeit wurde aus Gründen der (Un-)Sicherheit nicht berücksichtigt. Unserer Meinung nach wäre hier die Einrichtung einer – zumindest temporär begrenzten – Schulstraße als eine 1. Sicherungsmaßnahme nötig/machbar.

Gute Zusammenarbeit mit der Stadt Würselen

von Luc Hamers

Die Ortsgruppe Nordkreis hat in den vergangenen Jahren schon einige Male versucht, die Stadt Würselen zu Verbesserungen für Radfahrende zu bewegen, häufig ohne Erfolg. Die Sichtweise vieler unserer Ansprechpartner war meistens, dass es für die Stadt am wichtigsten sei, mit dem Auto überall hinzukommen, und dass der Radverkehr dabei eigentlich nur stört.

Aber auch in Würselen tut sich nun etwas. An einigen wichtigen Stellen in der Verwaltung wurden neue Mitarbeiter eingestellt, die Radfahren als eine Chance für Verbesserungen der Lebensqualität in der Stadt sehen. Wir haben also nochmal einen neuen Anlauf gestartet, um mit der Stadt ins Gespräch zu kommen und haben eine Liste von 53 Stellen in der Stadt identifiziert, die mit mehr oder weniger Aufwand aus Sicht des Radverkehrs verbessert werden können[10]. Wir haben dabei nicht nur die Stellen benannt, sondern auch für alle diese Stellen Vorschläge erarbeitet, wie diese aus unserer Sicht verbessert werden können.

Am Ende der Kaiserstraße parken links und rechts häufig Pkw auf dem ohnehin viel zu schmalen Radweg. Hier überlegt die Stadt mit sogenannten »Frankfurter Hütchen[11]« das Falschparken zu verhindern.

In zwei Terminen mit einigen Mitarbeitern aus der Verwaltung sind wir die Liste Punkt für Punkt durchgegangen und haben bei fast allen Punkten eine Einigung gefunden. Teilweise gingen die Vorschläge der Stadt über unsere Wünsche sogar hinaus.

Es gibt allerdings einige Problemstellen in der Stadt, die nicht so einfach zu ändern sind. Das sind zum Beispiel die Stellen, die unter der Ho-

10 https://speicher.adfc-ac.de/lupu/2025/01/priorisierte_massnahmenliste_wuerselen.pdf

11 https://de.wikipedia.org/wiki/Frankfurter_Hut

heit von Straßen.NRW stehen. Die Stadt hat uns zugesagt, das Gespräch mit Straßen.NRW zu suchen zu diesen Stellen. Uns allen war aber klar, dass der Ausgang solcher Gespräche häufig eher schwierig ist.

Die Kreuzung Kaiserstraße / Markt ist mit Sicherheit nicht einfach zu verbessern.

Es gibt aber auch Stellen in der Hoheit der Stadt Würselen, die trotz guten Willens nicht so einfach zu verbessern sind. Eine dieser Stellen ist natürlich die Kaiserstraße: der Radstreifen gegen die Einbahnstraße sowie gefährliche Überholvorgänge in Richtung der Einbahnstraße lassen sich nur durch größere Änderungen verbessern. Der ADFC hat dazu vor einigen Jahren schon mal Vorschläge gemacht. Die Stadt hat für diesen Bereich eine externe Sicherheitsprüfung in Auftrag gegeben und möchte erst danach Vorschläge für Verbesserungen ausarbeiten. Auch die Kreuzung zum Markt muss dabei mitbetrachtet werden.

Ein anderer Punkt, bei dem wir unterschiedlicher Meinung sind als einige Mitarbeiter der Stadt, ist die Vorfahrtregelung für den Bahntrassenradweg, der durch das Würselener Zentrum führt. An der Krottstraße haben Radfahrende Vorfahrt, an allen anderen Kreuzungen nicht. Hier konnten wir uns nicht einigen.

In einem zweiten Termin wurde uns gesagt, dass ein ordentlicher Teil der Punkte bereits in den nächsten 6 Monaten umgesetzt werden sollte.

Nideggener Straße für Rad und Fußverkehr leider negativ

von Jens Veith

Die Situation an der Nideggener Straße

Wenig Platz für mehr Radverkehr, die gemeinsamen Rad- und Gehwege an der Nideggener Straße sind eng und sanierungsbedürftig
Der Antrag der Koalition Zukunft zur »Verkehrssituation Nideggener Straße« vom 30. 11. 2023(!) blieb bisher unbearbeitet.

Schüler*innen von vier Schulen sowie Mitarbeitende und Besucher des Berufsförderungswerks und Bewohnende des Senior*innenheimes nutzen die kombinierten Geh-/ Radwege bzw. queren die viel befahrene Nideggener Straße. Die Nideggener Straße ist die am stärksten von Radfahrenden genutzte Route in Düren und auch als eine der 10 Radvorrangrouten vorgesehen. Die kombinierten Geh-/Radwege entsprechen nicht dem heutigen Breitenstandard von 2,5 m und sind baulich in einem sehr schlechten Zustand. Die Wegoberflächen haben aufgerissene Querfugen, Schlaglöcher, am Rand sind Aufbrüche und zum Teil Anhebungen durch Unterwurzelung. Bei Regen bilden sich Pfützen.

Zu den morgendlichen Stoßzeiten müssen sich Radfahrende und Fußgänger die schmalen Wege teilen. Hinzu kommt, dass hier häufig sehbehinderte und blinde Menschen unterwegs sind, die besonderen Schutz bedürfen. Im morgendlichen Berufsverkehr sind Radfahrende dazu angehalten, sich den geringen Platz an den Bushaltestellen mit wartenden und aussteigenden Personen zu teilen.

Auf der Nideggener Straße ist außerorts eine Geschwindigkeit von Tempo 70 erlaubt. Die Straße käme also nur für hartgesottene Radfahrende infrage, es ist aber trotz der schlechten Oberfläche eine Radwegebenutzungspflicht angeordnet.

Bushaltestellen noch immer nicht barrierefrei!

Das Personenbeförderungsgesetz schreibt vor, dass zum 1. Januar 2022 alle Haltestellen in Deutschland barrierefrei sein müssen, auch im Frühjahr 2025 ist es vor allem für die Personen mit Einschränkungen eine Herausforderung, an den Bushaltestellen ein und auszusteigen.

Im MUK am 5. 3. 2024 wurde beschlossen, dass der Antrag zur Bearbeitung an die Verwaltung geht. Die Verwaltung hat die Aufgabe, zusammen mit Straßen.NRW die Verkehrssituation an der Nideggener Straße zu verbessern.

Dazu sollten folgende Punkte angegangen und gelöst werden.

1. Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50km/h, da der (formelle) Außerortsbereich einen Innerorts-Charakter hat!
2. Sanierung und Optimierung der Radwege auf der Westseite im Außerortsbereich (stadtauswärts)
3. Sanierung und Optimierung des Radweges auf der Ostseite im Außerortsbereich zwischen Niederau und Kreuzung (stadteinwärts)

4. Erstellen eines Verkehrskonzept für den Bereich zwischen Kreuzung und Supermarkt (Außerortsbereich stadteinwärts)
5. Aufhebung der nicht rechtskonformen Radwegebenutzungspflicht.
6. Barrierefreier Umbau der beiden Haltstellen als Kap mit ausreichend Warteflächen und eine sichere Lösung für den Fußverkehr und den ggf. noch freigegebenen Radverkehr auf der Nebenanlage.
7. Die Ergebnisse aus dem Rad-Vorrang-Routen-Konzept sollen dabei berücksichtigt werden.

Verwaltung bis zum Herbst 2024 untätig!

Nach den uns vorliegenden Informationen, hat sich die Verwaltung jedoch bis zum Herbst 2024 weder mit Straßen.NRW in Verbindung gesetzt noch eine Information zum Sachstand gegeben. Auch Straßen.NRW ignorierte monatelang unsere Anfragen per Email. Nur auf wiederholte Anfrage und telefonischen Nachfragen beim zuständigen Tiefbauamt und bei Straßen.NRW kam es im Herbst zu einem Ortstermin. Daraufhin wurde Ende November eine Stellungnahme veröffentlicht.

Ergebnis daraus:

1. Eine Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht wird aus Sicherheitsgründen kritisch bewertet. Es würde die Gefahr durch Überholvorgänge des Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn die Risiken, die mit der Nutzung des gemeinsamen Geh- und Radweges einhergehen, überwiegen.
2. Eine Geschwindigkeitsreduktion von 70 km/h auf 50 km/h wird nicht unterstützt. Es handelt sich um eine klassifizierte Landesstraße mit überörtlichem Verkehr ohne auffällige Unfalllage.
   Anmerkung des Autors: Auf dem außerorts liegende Streckenabschnitt der Nideggener Straße ist Tempo 70 angeordnet. Diese Strecke ist ca. 750 m lang. Bei Tempo 50 km/h würde der Zeitverlust weniger als 30 Sekunden betragen, zudem entstehen durch die Vergleichmäßigung der Geschwindigkeit weniger Emissionen und Tempo 50 km/h einen stressarmen und sicheren Verkehrsfluss ermöglicht.
3. Die Straßenmeisterei wurde angewiesen, die maximal nutzbare Breite des gemeinsamen Geh- und Radwegs durch Reinigung der Ränder wiederherzustellen. Sollte der Bereich zukünftig baulich angepasst werden, wird die Bushaltestelle barrierefrei ausgebaut.

Es klingt danach, alles bleibt, wie es ist. Die Belange der unmotorisierten Verkehrsteilnehmer werden weiterhin vernachlässigt. Wenn auf der Nideggener Straße eine Radvorrangroute entlangführen soll, müssen erstmal die Wege saniert und verbreitert werden und die Bushaltestellen modernisiert werden.

Links

Dokumente zum Vorgang 2023-0520 »Verkehrssituation Nideggener Straße« im Ratsinformationssystem: `sessionnet.owl-it.de/dueren/bi/vo0050.asp?__kvonr=14106232`

Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Bunte und Bürger für Düren: `sessionnet.owl-it.de/dueren/bi/getfile.asp?id=666747&type=do`

Stellungnahme der Verwaltung: `sessionnet.owl-it.de/dueren/bi/getfile.asp?id=676387&type=do`

Geplante Fahrradstraße durch Nord-Düren

von Elmar Farber

Josef-Schregel-Straße und Neue Jülicher Straße sollen zur Fahrradstraße werden – je schneller, desto besser!

Die Fahrradstraße ist Teil des städtischen Rad-Vorrang-Routen-Konzeptes und zählt dort zu den »kurzfristigen bis mittelfristigen« Maßnahmen. Bürgermeister Frank Peter Ullrich hat in dieser Stadtteilzeitung (Ausgabe März 2023) angekündigt, dass mit der Umsetzung begonnen werden könnte, sobald die Kanalsanierung der Veldener Straße abgeschlossen sei. Damals ging er davon aus, dass »eine Umsetzung der Fahrradstraße im Mai 2023 möglich« wäre. Tatsächlich wurde die Veldener Straße im Februar 2024 freigegeben. Auf die versprochene Umsetzung der Fahrradstraße warten wir allerdings – auch ein weiteres Jahr später – immer noch vergeblich.

»Dank« viel zu vieler, oftmals falsch parkender und zu schnell fahrender Autos ist das Radfahren auf der Neuen Jülicher Straße gefährlich und unattraktiv. Es besteht dringender Handlungsbedarf. (Foto: privat)

Das Fachamt beruft sich derweil auf eine 19 Jahre alten Richtlinie, die es dank aktueller Überarbeitung bald wohl nicht mehr in dieser Form geben wird. Danach kann eine Fahrradstraße nur in Straßen eingerichtet werden, auf denen »bis etwa 400 Kfz pro Stunde« unterwegs sind. Noch sind es deutlich mehr. Also soll zuerst der Autoverkehr »herausgenommen« werden, bevor die Fahrradstraße umgesetzt wird. Zum Beispiel indem der Durchgangsverkehr für Pkw auf der Neuen Jülicher Straße am Knotenpunkt Malteserstraße/Karlstraße verboten bzw. »herausgefiltert« wird.

Diesen temporären Zwischenschritt könnte man sich sparen, wenn man die Fahrradstraße als Mittel zum Zweck nutzen würde. Sie könnte nämlich gleichzeitig den Radverkehr auf der Neuen Jülicher Straße steigern und den dann weniger attraktiv werdenden, aber immer noch möglichen Pkw-Durchgangsverkehr reduzieren. Vorausgesetzt es finden ausreichende Kontrollen von Verkehrsverstößen statt.

Worauf warten wir noch?

Links

Rad-Vorrang-Routen-Konzept (PDF): `www.dueren.de/assets/userfiles/pdf_bereich_lebenundwohnen/mob_und_verkehr/Mobilitaetskonzept.pdf`

Stadtteilzeitung Ausgabe März 2023 (PDF): `nord-dueren.de/wp-content/uploads/2023/04/Stadtteilzeitung-Nr.-42.pdf`

Veldener Straße im Februar 2024 freigegeben: `www.dueren.de/de/verwaltung-politik/stadtverwaltung/presse/pressemitteilung/veldener-strae-wird-wieder-fuer-den-verkehr-freigegeben`

Rad-Vorrang-Route II kommt

von Jens Veith

Die Rad-Vorrang-Route II zwischen Düren und Lendersdorf wird aktuell vom Tiefbauamt im Detail geplant. Diese erste Strecke wird auf einer Route geführt, bei der wenig und langsamer Kfz-Verkehr zu erwarten ist. Von der Aachener Straße führt sie über die Dr.-Overhues-Allee über Rölsdorf nach Lendersdorf und von dort über den Gerichtsweg am südöstlichen Rand von Lendersdorf und die Straße Zum Richelnberg Richtung nach Kreuzau. Im Frühjahr werden dazu die Ausschreibungen veröffentlicht. Die Umsetzung und der Bau werden voraussichtlich im Sommer 2025 erfolgen. Diese Rad-Vorrang-Route dient als Muster für den Bau der weiteren neun im Konzept geplanten Strecken.

Zitat:

> *Die Umsetzung des Konzeptes für Rad-Vorrang-Routen in der Stadt Düren wurde mit dem Ratsbeschluss 2022-0159 am 22. 6. 2022 grundsätzlich beschlossen.*
>
> *Als erste Rad-Vorrang-Route des Gesamtnetzes in Düren wurde die Rad-Vorrang-Route II zwischen der Aachener Straße und Zum Richelnberg im Ortsteil Lendersdorf planerisch ausgearbeitet.*

Die Stadt hat sich fürs Erste die unkritische Route der insgesamt zehn Rad-Vorrang-Routen ausgesucht, bei der wenig Widerstände der Auto-Fraktion zu erwarten waren. Trotzdem wurde von Anwohnern des Samenlandwegs wegen des Wegfalls von wenigen Parkplätzen ein Bürgerbegehren gegen die Rad-Vorrang-Route initiiert. Das Bürgerbegehren ist gescheitert – zu wenig Unterschriften. Nun steht dem Bau der Route nichts mehr im Wege und wir hoffen, dass diese bald begonnen wird[12][13].

Samlandweg Düren Rölsdorf, kein Platz für Radinfrastruktur möglich? Hier ist sehr wenig Verkehr und Anwohner haben alle Privatstellplätze vor der Haustür

Alle Termine rund ums Fahrrad in Düren

Touren, Aktionen und vieles mehr

prorad-dn.de/termine/

12 Planungsstand: www.dueren.de/leben-wohnen/mobilitaet-verkehr/fahrrad_vorrang_routen_konzept

13 Zeitungsartikel: www.aachener-zeitung.de/lokales/region-dueren/dueren/radfahren-zwischen-duren-und-lendersdorf-soll-sicherer-werden/4671224.html

Alibi-»Schutzstreifen« ermöglicht Grünpfeil für den Radverkehr

von Elmar Farber

Einmündung von der Neuen Jülicher Straße auf die Veldener Straße, das Grünpfeilschild würde das vorausschauende Einbiegen von Radfahrenden bei Rot ermöglichen.

Vor gut vier Jahren baten wir um die Prüfung der Installation eines grünen Abbiegepfeils für Radfahrende. Der soll Radelnden erlauben, auch bei roter Ampel von der Neuen Jülicher Straße auf die Veldener Straße in Richtung Birkesdorf abzubiegen. Postwendend kam die Rückmeldung des Fachamtes, dass dies nicht möglich sei.

Begründung: »Die Anordnungsvoraussetzung des Landesverkehrsministeriums sieht einen Grünpfeil für den Radverkehr ausschließlich für Radfahrende vor, die von einem Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg kommen. Aktuell sind in der Neuen Jülicher Straße nicht die notwendigen Radverkehrsanlagen gegeben, sodass das freie Rechtsabbiegen für den Radverkehr nicht angeordnet werden kann.«

Mit der Umsetzung des geschützten Radfahrstreifens in der Veldener Straße (Juni 2024) werde das Fachamt am genannten Knotenpunkt allerdings nochmals prüfen, »inwieweit auch das freie Rechtsabbiegen aus der Neuen Jülicher Straße mit entsprechend baulichen Anpassungen ermöglicht werden kann.«

Nach wie vor sind leider keinerlei »notwendige Radverkehrsanlagen« in der Neuen Jülicher Straße vorhanden. (Siehe Artikel Fahrradstraße.) Aber es hat tatsächlich eine minimale »bauliche Anpassung« gegeben. Ein paar wenige Meter vor und hinter der besagten Ampel ziert nun ein kurzer, schmaler »Schutzstreifen« (ohne Fahrrad-Symbol) die Fahrbahn. Dieser bietet – wie fast alle sogenannten »Schutzstreifen« in Düren – zwar keinerlei Schutz für Radfahrende. Aber immerhin ist er wohl der maßgebliche Grund dafür, dass endlich bald das erste Dürener Grünpfeilschild für den Radverkehr (Zeichen 721) kommen kann. Die Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde sei abgeschlossen, es müsse nur noch die entsprechende Anordnung verfasst werden, so das Fachamt Anfang März dieses Jahres.

Treffen der regionalen Gruppen

OG Eschweiler 1. Freitag im Monat
bei Sommerzeit um 19 Uhr
bei Winterzeit um 18 Uhr
im *ESG-Bistro*, Im Felde 20 A,
52249 Eschweiler

Nordkreis,
Düren,
Nordeifel
auf Anfrage bei
info@adfc-ac.de

Fahrradbügel an Bushaltestellen

von Jens Veith

Bushaltestelle an der Dürener Straße in Kreuzau, hier wäre reichlich Platz für mehrere Fahrradbügel, die ein sicheres Parken ermöglichen

Bereits 2019 hatten wir von ProRad in einem Bürgerantrag angeregt, dass in Kreuzau in der Nähe von Bushaltestellen an der Dürener Straße Fahrradbügel installiert werden. Das würde den leichten Umstieg zwischen Bus und Rad ermöglichen, wenn Räder sicher geparkt werden können. Wir freuen uns, dass nun endlich entsprechende Haushaltsmittel im Haushalt 2025 der Gemeinde Kreuzau vorgesehen sind. Unser Antrag enthält ebenfalls weitere Empfehlungen, wie z. B. die Installation von Fahrradbügeln am Stadion Kreuzau, der dortige kostenlose Parkplatz wird inoffiziell auch zum Park & Ride genutzt.

Siehe Kreuzauer Ratsinfo Vorgang 86/2019 (`https://sdnetrim.kdvz-frechen.de/rim4250/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZSkqTti_jRQzUf7WQgqKdrg`)

Kommunale Zuständigkeiten im Bereich des Straßenverkehrsrechts

Rechtliche Bewertung des Gehwegparkens in der jüngsten Rechtsprechung

von Michael Obst

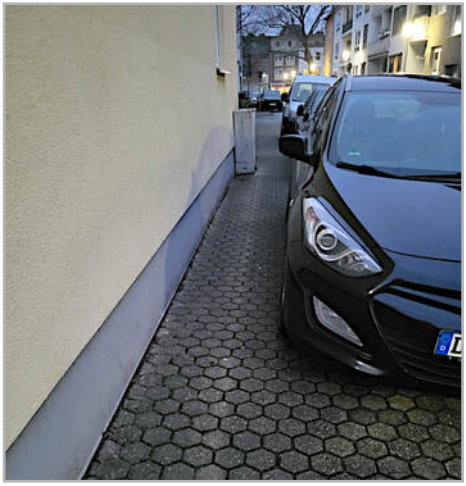
So lautet der Titel eines Gutachtens, das im Ausschuss für Mobilität, Umwelt, Klimaschutz im Februar 2025 vorgestellt wurde. Die Stadt Düren hatte das Gutachten beauftragt. Anlass war der Antrag der Koalition Zukunft (aus SPD, Grünen u. a.), die Beschilderung im Steinweg in Düren zu prüfen und das Gehwegparken dort abzuschaffen.

Die Antragsteller wussten im November 2022 natürlich, dass die Politik nicht selbst über Schilder entscheidet, sondern die Straßenverkehrsbehörde zuständig ist. Man wollte die Verwaltung mit der längst überfälligen Prüfung beauftragen und ein Zeichen für bessere Bedingungen für Fußgänger*innen setzen. Die Straßenverkehrsbehörde im Amt für Tiefbau und Grünflächen hat dann in einer Mitteilungsvorlage im Sommer 2023 auch aufgezeigt, dass das Gehwegparken nicht mehr gestattet bleiben kann. Doch das gefiel der Beigeordneten für Recht und Ordnung (CDU) nicht und sie setzte sich für das Parken ein. Da die beiden Dezernate sich nun einigen mussten, wurde das o. g. Gutachten beauftragt.

Gutachten setzt das überbordende Kfz-Parken über die Belange von Mobilitätseingeschränkten

Das Gutachten wurde von der Beigeordneten des Amtes für Recht und Ordnung in Auftrag gegeben. Ihr Auftrag für das Gutachten war schon genau entgegengesetzt zu dem formu-

liert, was die politische Mehrheit gefordert hatte. Das nun vorliegende Gutachten setzt die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmern und mobilitätseingeschränkten Personen herab.



Keine Lebensqualität – der Steinweg kann so nicht bleiben

Es ist ein absolutes Trauerspiel, dass die Verwaltung im Jahr 2023 nicht die Bedürfnisse der Menschen mit besonderen Mobilitätsanforderungen wie Senioren, Familien und Menschen mit körperlichen Einschränkungen wahrgenommen und eine vernünftige Lösung geschaffen hat, sondern als Verwaltungshandeln ohne Rücksprache mit der Politik für viel Geld eine externe Anwaltskanzlei mit einer Ausarbeitung beauftragt hat, die letztlich nur dazu diente, das störende Gehwegparken zu erhalten und die Politik auszubremsen.

Im Einleitungstext des Gutachtens heißt es:

> *Die Stadt Düren befasst sich derzeit mit Überlegungen und Prüfungen bezüglich der zukünftigen Gestaltung der innerstädtischen Parkraumsituation. Dabei rückt insbesondere der in der Dürener Innenstadt gelegene Steinweg in den Fokus. Hierbei handelt es sich um eine innerörtliche Gemeindestraße,* ***in der derzeit das Gehwegparken wegen der dort angespannten Parkraumsituation für Anwohner in bestimmten Abschnitten ausdrücklich durch Beschilderung zugelassen ist und auch in weiteren Abschnitten angeordnet werden soll.***

Die Verwaltung handelte also genau *entgegen* dem, was die Ratsmehrheit beantragt hatte, nämlich bei der Abwägung aller Belange die zu Fuß gehenden Menschen mehr zu berücksichtigen. Ich finde es nicht nur unverständlich, sondern mit Blick auf Rollifahrer*innen, Blinde und Menschen mit Rollator geradezu beschämend.

Bereits seit 2009 steht in der Verwaltungsvorschrift zur StVO zum Gehwegparken, dass ein Parken auf Gehwegen nur zugelassen (also angeordnet) werden darf, wenn genügend Platz für den ungehinderten Verkehr von Fußgängern auch mit Kinderwagen oder Rollstuhl – auch im Begegnungsverkehr – bleibt.

Tendenziöses Rechtsgutachten

Wenden wir uns dem Rechtsgutachten für die Stadt Düren zu. Ich finde es absolut tendenziös. Im Steinweg liegt bereits eine »erhebliche Beeinträchtigung« vor. Bürger haben dann zwar nur einen »Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung«, aber mir scheint es ermessensfehlerhaft zu sein, die Zustände bis auf punktuelle Verbesserungen so zu belassen.

Illegales Parken soll legalisiert werden

In den genannten Straßen gibt es aktuell zwei Situationen: Teilweise ist Gehwegparken angeordnet, teilweise wird illegal geparkt. Die Verwaltung möchte nun das angeordnete Gehwegparken im östlichen Abschnitt beibehalten und den Gehweg im westlichen Teil zum Parken offiziell freigeben. Nur der mittlere Teil soll ein Halteverbot bekommen.

Das Gutachten befasst sich ausführlich mit der Tatsache, dass die Straßenverkehrsbehörde Verkehrszeichen anordnen darf. Und es meint, dass die Behörde ihr Ermessen pflichtgemäß ausübt, wenn es in den Straßen neue Verkehrszeichen 315 aufstellt.

Die Straßenverkehrsbehörde darf Verkehrszeichen anordnen – allerdings muss sie sich dabei an Regeln halten. Diese sind in §45 der StVO genau beschrieben. Dort werden nämlich erhebliche Grenzen gesetzt, wann Verkehrszeichen aufgestellt werden dürfen. Insbesondere verlangt §45(9) Satz 1, dass Verkehrszeichen nur dort aufgestellt werden dürfen, wo sie zwingend erforderlich sind. Zwingend erforderlich heißt, dass es keine andere Möglichkeit gibt, die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zu garantieren. *Andere Möglichkeiten gibt es hier jedoch, beispielsweise das im Gutachten genannte Szenario 3, nämlich ein einseitiges Halteverbot.*

Noch relevanter ist meiner Meinung nach die Beschränkung, die sich aus §45(9) Satz 3 ergibt. Demnach darf nämlich fließender Verkehr nur dann beschränkt werden, wenn eine besondere Gefahrenlage vorliegt. Zum fließenden Verkehr gehört auch der *Fußverkehr*, das steht sogar im OVerwG-Urteil zum Bremer Verfahren. Durch die geplante Zulassung des Gehwegparkens wird der fließende Fußverkehr definitiv beschränkt, schließlich sollen die Fußgänger doch einfach auf der anderen Seite laufen – das wurde mehrfach in der Diskussion erwähnt.

Verwaltung überschreitet Ermessensspielraum

Erst wenn die gesetzlichen Vorgaben aus §45 StVO berücksichtigt sind, beginnt das Ermessen der Verwaltung. Dies ist weitgehend frei, muss aber pflichtgemäß sein. Dazu gehört auch die Selbstbindung der Verwaltung durch die ermessenslenkende Wirkung der bundesweit gültigen Verwaltungsvorschrift, die einen Verstoß gegen das grundgesetzliche Willkürverbot verhindern soll.

Es sollte auch nicht einfach ignoriert werden, dass selbst der Bundestag ganz klar beschlossen hat, dass Fußwege für den Fußverkehr freigehalten werden sollen. Von den vielen Diskussionsbeiträgen möchte ich nochmal zwei aufführen: Gemäß STVO müssen Kinder auf dem Fahrrad bis 8 Jahre den Fußweg nutzen, bis 10 Jahre dürfen sie ihn nutzen. Eltern, die ihre Kinder begleiten, dürfen dann ebenfalls mit auf den Fußweg. Wie soll das gehen, wenn wir alle Fußwege zu Parkplätzen machen?

Kein Durchkommen für die Feuerwehr

Außerdem muss man bei den ganzen Parkproblemen auch an die Bewegungsflächen für Feuerwehrfahrzeuge denken, die ja sehr wichtig sind. In vielen Straßen wird durch zu viel Parkflächen die Bewegungsfläche für die Feuerwehr so weit eingeschränkt, dass diese

zumindest nicht mehr zügig an den Einsatzort kommt.

Wenn eine Behörde ein neues Verkehrszeichen aufstellt, so richtet es sich als Allgemeinverfügung an alle Verkehrsteilnehmer (also auch an die Fußgänger). Jeder Betroffene darf dagegen Widerspruch einlegen. Lehnt die Behörde den Widerspruch ab, darf er dagegen klagen. Der Gehweg ist eben keine Reserveabstellfläche für immer mehr und immer größere Autos.

Bei der Präsentation des Gutachtens war mehrfach davon die Rede, dass zugunsten von Parkraum entschieden werden könne, »so lange keine Ermessensreduzierung auf Null vorliegt«. Umso wichtiger, dass der ADFC sich mit anderen schwächeren Verkehrsteilnehmern solidarisch zeigt, sonst kommen wir alle unter die Räder.

Plant gemeinsam mit Menschen mit Behinderung – nicht ohne sie!

von Michael Obst

Im Ausschuss für Mobilität, Umwelt und Klimaschutz der Stadt Düren bekam der Inklusionsbeirat am 11. 2. 2025 die Gelegenheit, sich vorzustellen. Nach wenigen Worten schien die Bedeutung von Barrierefreiheit für die Gestaltung von Gehwegen selbstverständlich zu sein.

Sprachlos war ich, als wenige Minuten später von der Dürener Verwaltung ein Gutachten vorgestellt wurde. Ist ein Gutachten extern in Auftrag gegeben worden mit dem Ziel, Barrierefreiheit nicht umsetzen zu müssen? Von notwendigen Parkplätzen für Autos in der Innenstadt war die Rede. Ging es darum, den maximalen rechtlichen Spielraum auszuloten, nicht gegen Gehwegparken einschreiten zu müssen? War das die Antwort auf eine Initiative, die angeordnetes Gehwegparken wenigstens an den schlimmsten Engstellen überprüfen lassen wollte? Ich hatte Bilder mit Rollstuhlfahrer*innen, Eltern mit Kinderwagen, oder radelnden Kleinkindern vor Augen. Die Präsentation an dem Abend zeigte eine Frau, die einen leeren Rollstuhl kaum zwischen einem Hauseingang und einem parkenden Auto durchgeschoben bekam – passt doch. Von betroffenen Menschen kein Foto. Ein Selbstfahrer im Rollstuhl braucht viel mehr Platz. Was ist mit Begegnungsverkehr, Sicherheitsabstand zur Hauswand oder zum Auto?

Alltag für Menschen im Rollstuhl

Welche Breite auf einem innerstädtischen Gehweg laut Regelwerk Standard sei, konnte ad hoc nicht beantwortet werden. Das soll im Protokoll nachgereicht werden. Habe ich da was falsch verstanden?

Parkraumkonzept Innenstadt – Heiße Eisen packt man nicht an

von Elmar Farber

»Das Thema Parken ist ein Themenbereich, der bislang noch nicht näher weiterbearbeitet worden ist. Gleichzeitig ist dieses Themenfeld auch sehr konfliktbehaftet, wie beispielsweise die öffentliche Diskussion um die Parkplätze auf dem Platz an der Schützenstraße gezeigt hat. In diesem Jahr wird das Thema Parken über die angestrebte Überarbeitung der Stellplatzsatzung in die politische Diskussion kommen.«

Mit dieser Stellungnahme reagierte die Verwaltung Anfang 2022 auf einen Bürgerantrag, in dem die Stadt aufgefordert wurde, ein Parkraumkonzept für die Innenstadt zu erstellen. Drei Jahre später gibt es zwar immer noch kein Konzept für innerstädtisches Pkw-Parken, allerdings einen einstimmigen Beschluss des zuständigen Fachausschusses, der die Verwaltung im Mai 2022 beauftragte, »Vorschläge zum künftigen Umgang mit innerstädtischen Parkflächen, Liefer- und Ladezonen auszuarbeiten«.

Dass diese »Vorschläge« oder ein daraus resultierendes Parkraumkonzept bis heute noch nicht vorliegen, ist umso erstaunlicher, wenn man beachtet, dass bereits 2014 im Masterplan Innenstadt Düren festgelegt wurde: »Eine auf die Innenstadt bezogene Parkraumuntersuchung und die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes, das neben Kurzzeitstellplätzen für Kunden und Besucher insbesondere Bewohnerparkplätze zum Inhalt hat, sind notwendige Voraussetzung zur Überplanung der innerstädtischen Parkplätze »Hoeschplatz«, »Am Pletzerturm« und »Schützenstraße«.

Henne oder Ei?

Es stellt sich die Frage, wieso das »konfliktbehaftete Themenfeld« trotz eindeutiger politischer Beschlüsse bis heute nicht bearbeitet wurde. Oder andersherum gefragt: Handelt es sich etwa um ein »konfliktbehaftetes Thema«, weil es bis heute nicht bearbeitet wurde?

Ein Gedankenspiel dazu: Wie im Artikel »Gehwegparken« in dieser Luftpumpen-Ausgabe zu lesen ist, sah sich die Verwaltung genötigt, ein Gutachten erstellen zu lassen, um zu klären, wie mit dem behindertenfeindlichen Gehwegparken in der Innenstadt (und den Stadtteilen) umzugehen sei. Dieses Gutachten hat nicht nur ordentlich Steuergeld gekostet, sondern die Beschäftigung mit dem Thema um wenigstens ein weiteres Jahr verzögert. Wie hätte das ausgesehen, wenn die

Verwaltung ihre Aufgaben gemäß dem 11 Jahre alten Masterplan und dem vor drei Jahre erneuerten Beschluss zur Erstellung eines Parkraumkonzepts erledigt hätte? Wenn wir also heute »schon« ein Konzept dafür hätten, wie das innerstädtische Parken gestaltet werden soll? Wenn es beispielsweise vernünftige Möglichkeiten für Quartiersparken und Park & Ride gäbe, die planerische Freiräume – beispielsweise für behindertenfreundliche Gehwege und ordentliche Fahrradinfrastruktur - geschaffen hätten? Hätten wir uns das teuer eingekaufte »Gutachten« und »konfliktbehaftete« Dauer-Diskussionen um jeden einzelnen Pkw- Parkplatz in Düren sparen können?

Konfliktbehaftet dank Konzeptlosigkeit

Dass ein Parkraumkonzept ein basaler und unumgänglicher Baustein für alle möglichen folgenden Innenstadt-Verkehrsplanungen ist, haben wir sinnvollerweise bereits 2014 im Masterplan Innenstadt festgeschrieben. Dass sich darum bis heute nicht gekümmert wurde, fällt uns jetzt an vielen Stellen wieder auf die Füße und schränkt die verkehrspolitischen Handlungsmöglichkeiten enorm ein.

Deshalb sollte jetzt – dringender denn je – gehandelt werden. Und es sollte die Frage beantwortet werden, aus welchen Gründen man das heiße Eisen Parkraumkonzept trotz der eindeutigen und sinnvollen Beschlusslage sowie seiner zentralen planerischen Funktion niemals angepackt hat!

Links

Stellungnahme: sessionnet.owl-it.de/dueren/BI/getfile.asp?id=647843&type=do

Bürgerantrag: sessionnet.owl-it.de/dueren/BI/getfile.asp?id=647777&type=do

Beschluss des zuständigen Fachausschusses: sessionnet.owl-it.de/dueren/BI/getfile.asp?id=651361&type=do

Masterplan Innenstadt Düren (PDF): www.dueren.de/assets/userfiles/pdf_bereich_lebenundwohnen/stadtentwicklung/03_961_200227_Bericht_IHK_141204.pdf

ADFC beim Stadtradeln ’24 für den 2. Platz bei Vereinen ausgezeichnet

von Karl-Peter Ströbele

Der ADFC Aachen hat im letzten Jahr wieder mal beim »Stadtradeln« mitgemacht – im Team zusammen mit Radentscheid, Uni.Urban.Mobil und VCD Aachen und belegte sofort den zweiten Platz in der der Kategorie Vereine. In den drei Wochen vom 1. bis 21. Juni erradelten für unser Team 39 Teilnehmende stolze 12 345 km. Neben der Urkunde erhielten wir alle vom Sponsor Carolus Thermen einen Schnupper-Gutschein. Der DAV Sektion Aachen auf dem ersten Platz schaffte fast 900 km mehr, denn er war mit 55 Personen am Start.

Das Stadtradeln wird jedes Jahr von einer großen Zahl deutscher Kommunen unterstützt. In Aachen findet es seit 2009 im Rahmen der städtischen Kampagne »FahrRad in Aachen« statt. Insgesamt nahmen im letzten Jahr 211 Teams aus Betrieben, Verwaltungen, Vereinen, allen Schulformen und verschiedenen Initiativen mit insgesamt 3 261 Radelnden teil.

Schon fast traditionell findet Anfang Dezember die Preisverleihung der besten Teams im Krönungssaal des Rathauses statt. Bei der Preisverleihung übergab Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen persönlich die Preise und Urkunden an alle drei Spitzenreiter der jeweiligen Kategorie.

Eingeleitet wurde die Feier mit einem kurzen Powerpoint-Vortrag von Prof. Hans-Jürgen Serwe, der mit überraschenden Bildern und Daten an die vergangenen Jahrzehnte erinnerte, als sich die Fahrräder noch mühsamer einen Platz in Aachen erkämpfen mussten.

Mit Abstand das beste Team stellte das Uniklinikum, das es in drei Wochen auf sagenhafte 52 024 km brachte und damit eine Menge Autoverkehr und CO_2 vermied.

Foto: Andreas Herrmann

Aber auch viele Schulen aller Schulformen zeigten ein tolles Engagement. Z. B. verteidigten die Schüler*innen der Karl-Kuck-Schule mit 12 362 km ihren 1. Platz bei den Grundschulen. Wie viele Elterntaxis dadurch dem Morgenverkehr erspart blieben! Unter den weiterführenden Schulen stach das Inda-Gymnasium mit 14 054 km hervor. Die Viktoriaschule gewann bei einer speziellen 3-Wochen-Challenge weiterführender Schulen im Herbst eine »Radservice Station« und auch das Einhard-Gymnasium landete wieder auf einem Spitzenplatz.

Bei den Betrieben verteidigten die Teilnehmenden von Lumileds Germany und Inform mit jeweils über 11 000 km ihre guten Platzierungen des Vorjahres.

Die Stimmung im Krönungssaal des Rathauses war an diesem dunklen Dezembertag prima. Schade nur, dass von dieser tollen Veranstaltung wenig nach außen drang, weil die eingeladene Presse fernblieb.

Interview mit Justus Ilgner vom Siegerteam »Uniklinikum« beim Stadtradeln '24

zwischen Justus Ilgner vom Team »Uniklinikum« und Karl-Peter Ströbele für die ADFC-Luftpumpe

Frage: Lieber Justus, du bist 2024 beim Team »Uniklinikum« mitgefahren. Das war das mit Abstand beste Team beim letztjährigen Stadtradeln und erradelte in drei Wochen stolze 52 024 km. Im Vorjahr seid ihr noch gar nicht so aufgefallen. Wie kam es zu diesem Aufschwung?

J. I.: Ich habe 2022 zum ersten Mal mit anderen aus unterschiedlichen Bereichen des Klinikums, beim Stadtradeln teilgenommen. Die haben sich ganz zufällig, ohne Werbung, zusammengefunden. Wir schafften aber zusammen trotzdem über 8 000 km. Dafür gab es für das Team »Uniklinikum« eine Urkunde bei der Siegerehrung, die ich damals in die Pressestelle gebracht habe, weil ich nicht wusste, wohin damit.

Vor dem letzten Stadtradeln hat dann meine Kollegin Ronny Kolschewski (sie hat von allen Teilnehmern Aachens die meisten Kilometer gefahren) Frau Grootz von der Pressestelle gezielt darauf angesprochen und die lancierte eine Art Aufruf in der hausinternen Mitarbeiterzeitung »UKA-Intern«. Und das hat dem Ganzen richtig Schub gegeben. Wir haben ja ca. 9 000 Beschäftigte im Haus. Davon haben sich sehr viele, ich glaube ungefähr 600 Mitarbeiter, in mehreren Unterteams der verschiedenen Kliniken und Institute im Haus angemeldet und dieses fantastische Ergebnis geschafft.

Frage: Hast du eine Erklärung, warum so viele deiner Kolleg*innen mit dem Rad zur Arbeit fahren? Liegt es an den mangelnden Pkw-Parkflächen? Oder an den Schichtarbeitszeiten, die vom ÖPNV nicht voll bedient werden oder was sind wohl die Gründe?

J. I.: Der ÖPNV ist eigentlich gut auf die Schichtzeiten abgestimmt. Aber die Parkplätze für Autos sind rar und im Parkhaus sehr teuer. Auch Fahrradstellplätze sind leider zum Teil wegen Bauarbeiten wegefallen. Es gibt für Radfahrende auch Abstellmöglichkeiten im Parkhaus der APAG. Das bedeutet aber nach dem Radfahren noch einen längeren Fußweg.

Für mich und viele andere ist das Fahrrad bei den verschiedenen Diensten und Bereitschaften ein sehr flexibles Verkehrsmittel. Und natürlich hat die Beliebtheit des Fahrrads auch mit dem Gesundheitsbewusstsein der Mitarbeiter des Uniklinikums zu tun.

Dr. Stephanie Küpper, Projektleiterin »FahrRad in Aachen«, Justus Ilgner und OBin Sibylle Keupen bei der Preisverleihung (v.l.n.r.)

Frage: Gibt es einen Austausch über die Erfahrungen beim Stadtradeln oder über die Qualität der Radwege zur Arbeit und die

Fahrrad-Stellplätze? Wie zufrieden bist du mit deinen Wegen?

J. I.: Leider gibt es bei der Arbeit wenig Austausch ums Radfahren. Auch die Chat-Funktion der Stadtradeln-App wurde nicht genutzt. Die Kommunikation könnte aktiver sein.

Frage: Du bist ja auch Mitglied im ADFC und scheinst eine ganz besondere Fahrradbegeisterung zu haben. Immerhin hast du mit 2 534 km innerhalb von drei Wochen das zweitbeste Einzelergebnis erzielt. Das sind im Schnitt 120 km pro Tag. Wie kam es zu dieser ungewöhnlichen Leistung?

J. I.: Ja, im ADFC bin schon ungefähr 27 Jahre. Angefangen hat das Ganze im 3. Semester meines Medizinstudiums in Aachen, als ich das ständige Busfahren leid war.

Mein Weg zur Arbeit beträgt allerdings nur 2,2 km und den fahre ich manchmal, z. B. bei Rufbereitschaft, sogar öfter am Tag. Aber in meiner Freizeit fahre ich leidenschaftlich gerne Rad. Das ist ein idealer Ausgleich zu meinem Beruf.

Und in jedem Urlaub unternehme ich ausgedehnte Radtouren und fahre mit Gepäck und ohne Motor bis 150 km am Tag. Ich bin auch schon z. B. nach Paris oder Wien mit dem Rad zu medizinischen Fachkongressen gefahren. Da schicke ich dann Schuhe und Anzug im Karton voraus, nehme ein paar Tage Urlaub und fahr los. Das ist auch der Grund für meine km-Strecke beim Stadtradeln 2024. Ich war damals zwei Wochen auf einer großen Urlaubstour mit langen Tagesetappen.

Schlussfrage: Hast du eine persönliche »Message« zur Radmobilität in Aachen?

J. I.: Ich komme ja viel in Europa herum mit dem Rad und weiß, wie weit wir hinter den Standards der Niederlande, Belgiens oder skandinavischer Länder weg sind. Konkret nervt z. B., dass es mit den Radschnellwegen so langsam vorangeht. Auf der anderen Seite ist Aachen manchmal besser als sein Ruf. Aber man muss jetzt unbedingt dranbleiben, weitergehende Planungen umsetzten und sich nicht von emotionalen Kritikern abhalten lassen.

Fahr' mit im ADFC-Team!

Melde dich an unter:

www.stadtradeln.de/?id=171&L=0&team_preselect=9544&subteam_preselect=2680

Unser Auftakt zur »Stadtradeln-Kampagne« am 1. 6. 2025

von Karl-Peter Ströbele

Vom 1. 6. bis 21. 6. 2025 beteiligt sich Aachen (im Rahmen der städtischen Kampagne »Fahr-Rad in Aachen«) wie Tausende andere Kommunen an der bundesweiten Aktion »Stadtradeln«.

Der ADFC Aachen wird sich wieder offiziell beteiligen, dieses Mal mit einem eigenen Team. Alle können sich über die App »Stadtradeln« für das Team ADFC anmelden. Je mehr mitmachen, desto größer ist die Chance, dass wir dieses Jahr den 2. Platz von letztem Jahr verbessern.

Um Stimmung für das Stadtradeln zu machen und für uns alle einen tollen Einstieg zu schaffen, bieten die Aachener Tourenleiter*innen am Sonntag, 1. Juni ab ca. 10 Uhr vier unterschiedlich lange, interessante Touren an, die mit einem kleinen Event (mit Hilfestellungen zur App und Überraschungen) vom gleichen Startpunkt beginnen.

Für diese Touren könnt ihr euch im Veranstaltungs- und Tourenportal des ADFC anmelden. Wir werden sie dort rechtzeitig mit aktuellen Infos zu Ort und Zeit einstellen.

touren-termine.adfc.de

Die ersten 6 000 Kilometer

Erfahrungen einer Familie mit einem Lastenrad

von Jan Bielak

Das lange Warten auf den einen Tag

Wir entschlossen uns im Mai 2021 dazu, ein Lastenfahrrad zu kaufen. Der Gedanke reifte schon länger, wurde aber erst nach unserem ersten Kind in die Tat umgesetzt: Wir brauchten einen praktischen Transport für den täglichen Kita-Weg. Fünf Monate warteten wir auf das bestellte Riese+Müller Packster70 – und nur einen einzigen Tag hatten wir Freude daran. Dann wurde es vom Hersteller (deutschlandweit) zurückgerufen. Also alles auf Anfang, und jetzt drängte die Zeit, denn unsere Tochter war schon in der Eingewöhnung!

Das »andere« Fahrrad

Beim zweiten Kauf entschieden wir uns für ein CaGo FS200. Seinerzeit das erste und einzige Modell eines neuen, kleinen Herstellers, aber die (digitalen) Testberichte der Radelbande und das Komplettpaket überzeugten uns. Neben der raschen Verfügbarkeit war die Seilzuglenkung mit kleinem Wendekreis und die sichere Sitzposition mit vernünftigen Einzelsitzen und Anschnallgurten für Kinder Hauptargumente für den Kauf. Mitte Oktober bestellt, konnten wir das Rad am 5. 11. 2021 stolz entgegennehmen.

Mit dem Rad im Alltag

Das Lastenrad wurde von uns ab Tag Eins rege genutzt – im Schnitt 5 bis 6 Kilometer pro Tag. Beide Elternteile fuhren schon davor täglich mit dem Fahrrad zur Kita und Arbeit, und nun begann der tägliche Streit ums Lastenrad: denn damit fahren macht richtig Spaß! Kita, Einkaufen, Baumarkt, Weihnachtsbaum: Unser vorhandenes Auto wird im Stadtverkehr nicht mehr bewegt. Abgeschafft haben wir es dennoch nicht, denn für die längeren Fahrten zur Familie und in den Urlaub hat es nach wie vor eine Daseinsberechtigung. Ein selbstgebastelter Zwischenboden ermöglichte schon früh parallel ein Kind und den Wocheneinkauf zu transportieren, inzwischen gibt es das passende Zubehör auch vom Hersteller.

Auch größere Transporte sind machbar

Bei Wind und Wetter

Das Allwetter-Dach des Fahrrads ist wirklich praktisch und auch bei starkem Regen bleiben Kind und Einkäufe trocken. Nur der Fahrer oder die Fahrerin des Rads nicht… Tatsächlich ist Regen kein Argument, das Rad nicht zu nutzen. Die Seitenwände sind mit Klett und Magneten befestigt, was sich bisher als völlig ausreichend ¬ auch bei stärkerem Wind ¬ erwiesen hat. Einzig Schnee und Eis halten uns

inzwischen davon ab, das Fahrrad mit Inhalt zu bewegen. Bei einer Fahrt im Winter rutschte uns das Fahrrad in einer Kurve weg und fiel um: Der Fünfpunktgurt und die geschlossene Box, geschützt durch Stahlrohrrahmen, zeigten was sie konnten, es blieb kein Schaden am Rad und die Insassin war wohlauf. Da der Winterdienst auf Aachens Radwegen leider erst mit einigen Tagen Verzögerung anspringt, heißt es für uns seitdem bei Schneefall: Per Pedes.

Unterbringung und Laden

Sichere Abstellung ist ein Muss: Bikeport mit Radbügel

Wir wohnen zentral in Aachen Mitte, aber haben das große Glück, in einem Mehrfamilienhaus mit einem Garagenhof und geschlossener Durchfahrt das Rad sicher abstellen zu können. Zum Laden steht eine eigene Garage mit Stromanschluss zur Verfügung: Bequemer geht es kaum. Das Lastenrad jede Nacht im öffentlichen Raum abstellen erscheint wenig attraktiv, und das wäre sicherlich ein großer Kontrapunkt bei der Anschaffung gewesen. Das Rad haben wir mit einem 625 Wh Akku gekauft, laden es ca. einmal in der Woche in wenigen Stunden voll.

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
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

Plötzlich 3 Kinder – und nun?

Schon wenige Monate nach dem Kauf gab es einen doppelten Grund zur Freude, aber auch ein Problem: Wir bekamen erneut Nachwuchs, Zwillinge. Und das Rad hatte nur zwei Sitze. Der Hersteller bietet ein Babyschalenset als Nachrüstung an, und mit etwas handwerklichem Geschick und passenden Babyschalen/Hängematten kann man auch zwei Babys darin liegend unterbringen. Nur wohin mit der Dritten im Bunde? Seinerzeit gab es noch keinen Gepäckträger (inzwischen als Zubehör lieferbar), also montierten wir einen Kindersitz an der Sattelstütze. Dort verrichtet er bis heute zuverlässig seine Dienste, und der Streit wer hinten sitzen darf (bessere Sicht) wird täglich ausgefochten. Ganz klares Zwischenfazit: Drei Kinder auf dem CaGo FS200: Kein Problem! Und mit etwas Tetris (und einem Zwischenboden) passt auch noch ein größerer Einkauf dazu.

Drei Kinder sind kein Problem

Pleiten, Pech und Platten

ADFC-Pannenhilfe funktioniert

Erwartungsgemäß hatte das damals ganz neue Modell kleinere Kinderkrankheiten, bei uns die Halteschale für den Bosch Kiox Fahrradcomputer. Schwieriger haben sich dagegen platte Reifen im Alltag erwiesen. Obgleich wir bei »normalen« Fahrrädern schon dutzendfach Laufräder, Mäntel und Schläuche gewechselt haben, verzweifelte ich an diesem kräftigeren Hinterreifen. Kurzerhand haben wir die ADFC Pannenhilfe in Anspruch genommen und das Rad auf einem Abschleppwagen (ein Bild zum Totlachen) zur Werkstatt bringen lassen. Wir hatten in drei Jahren zwei Plattfüße; bei 6 000 km ist das im Rahmen. Das dritte Jahr (2024) war in Puncto Schäden leider wie verflucht: Zuerst haben wir das Akkuladegerät sprichwörtlich im Regen stehen lassen (defekt), danach die Automatikschaltung mechanisch zerstört und zuletzt hat der Akku aus uns (und Bosch) unerklärlichen Gründen den Geist aufgegeben. Kostspielige Defekte, die erfreulicherweise alle drei von unserer Fahrradversicherung übernommen wurden. Die hatten wir eigentlich nur für den Diebstahlschutz abgeschlossen, Vollkasko (inkl. unsachgemäße Behandlung) war aber mit abgedeckt. Sehr zu empfehlen! Leider hat uns die Versicherung nach dem dritten Schaden gekündigt. Verstehen kann man’s.

FINDE DEIN INDIVIDUELLES DIENSTRAD.

Mit professioneller Beratung und den stärksten Dienstrad-Leasinganbietern helfen wir dir auf dem Weg zu deinem Traumrad. Diese und viele weitere Anbieter arbeiten mit AT CYCLES Kilic:

MODULAT LEASING

mein-dienstrad.de

eurorad

RIDE RAD IM DIENST

JOBRAD

BIKELEASING www.bikeleasing.de

DEUTSCHE DIENSTRAD

BUSINESS BIKE

RADELNDE MITARBEITER DIENSTRAD-LEASING.

lease a bike

AT CYCLES Kilic | Roermonder Straße 55 | 52134 Herzogenrath
Öffnungszeiten:
Mo - Fr 09:00 - 18:30 Uhr | Sa 09:00 - 15:00 Uhr
Telefon: 02407 90 85 97 1
herzogenrath@at-cycles.eu | www.at-cycles.eu

AT CYCLES KILIC

Der Deutsche spricht nicht über Geld

Das von uns ausgesuchte Rad war mit 8 699 € Anschaffungspreis incl. allem Zubehör seinerzeit in der preislichen Spitzengruppe. Die Fahrradversicherung schlug jährlich mit 245 €, später 294 € zu buche. Seit dem Kauf hatten wir laufende Kosten in Höhe von 2936 € für 4 Inspektionen, Verschleißteile, Reparaturen, Versicherung etc.; von den Schäden hat die Versicherung 947 € übernommen. Bleiben 6,8 % laufende Kosten pro Jahr, oder fast 600 €. Angesichts dieser Summe spielt der Ladestrom keine Rolle, wir gehen von zusätzlich ca. 20 ct pro Woche aus (außer die Sonne scheint und das Rad lädt tagsüber am Balkonkraftwerk kostenlos). Bei 6 000 gefahrenen Kilometern in drei Jahren, einer linearen Abschreibung auf geschätzte 10 Jahre Nutzungsdauer ergeben sich 43 ct/km Abschreibung und 31 ct/km Betriebskosten, zusammen 75 ct/km. Überrascht? Ich war es. Denn das ist etwas mehr, als der ADAC für unseren Skoda je km angibt.

Ein Fazit

Die Anschaffung unseres CaGo Lastenrads haben wir nie bereut. Es ist für uns unglaublich wertvoll, um unseren Alltag in der Stadt zu bestreiten. Und mit den erfreulichen Umgestaltungen des Straßenraums der vergangenen zwei Jahre in Aachen macht es noch mehr Spaß. Bezüglich der Schäden und Reparaturen muss man ein Stück umdenken und höhere Kosten als bei einem konventionellen Rad einkalkulieren. Wir schätzen das hohe subjektive Sicherheitsgefühl unseres Modells für den Transport von Kindern (verglichen mit dem »normalen« Fahrrad mit Kindersitz oder Anhänger) gepaart mit dem schnellen Vorankommen, ohne Parkplätze suchen zu müssen oder im Berufsverkehr Lebenszeit zu verschenken. Unser Fazit nach drei Jahren und den ersten 6 000 km: Jederzeit wieder!

Der Lahnradweg: Von der Quelle bis nach Koblenz

Eine unvergessliche Radreise

von Carmen Fohmann

Der Lahnradweg ist eine der schönsten und abwechslungsreichsten Radstrecken in Deutschland. Der Vier-Sterne-Premium-Radweg führt von der Quelle am Lahnkopf entlang des Flusses bis hinunter nach Koblenz, wo die Lahn in den Rhein mündet. Mit einer Länge von rund 245 Kilometern ist er sowohl für Anfänger*innen als auch für erfahrene Radfahrende ideal geeignet. Die Strecke verläuft durch malerische Landschaften, historische Städte und pittoreske Dörfer und bietet zahlreiche Sehenswürdigkeiten.

In der Radwelt 1/2025 findet ihr im Teil »Deutschland per Rad entdecken« auf Seite 18 weitere Hinweise.

Startpunkt: Von Aachen mit dem R9 nach Siegen

Die Reise beginnt am Hauptbahnhof Aachen. Wir fahren mit dem R9 nach Siegen und erleben zu Anfang der Reise am Hauptbahnhof

Siegen eine böse Überraschung: Alle Fahrstühle sind außer Betrieb, niemand ist zuständig. Also Gepäck abladen, Räder raufschleppen, Gepäck aufladen, jetzt haben wir uns erstmal einen Kaffee verdient.

Etappe 1: Lahnkopf/Lahnquelle (20 km, bergauf)

Wir radeln 20 km und knapp 500 Höhenmeter zum Forsthaus Lahnquelle, wo wir übernachten. Gemütliche Zimmer und ein hervorragendes Abendessen (Schnitzeltag) bieten einen angenehmen Einstieg direkt neben dem Quellteich.

Etappe 2: Marburg (63 km)

Auf dem zweiten Abschnitt ist der Weg vor allem ruhig und abseits größerer Städte, was ihn zu einem idealen Einstieg in die Tour macht. Los geht es größtenteils abwärts 63 km Richtung Marburg.

Nach einer Mittagspause in einer Bäckerei überrascht uns heftiger Regen und nach einer Umleitung vor Marburg erreichen wir die Universitätsstadt völlig durchnässt. Am Abend genießen wir die Altstadt mit zahlreichen Kneipen, dem Grimmpfad und dem Landgrafenschloss, das hoch über der Stadt thront. Wir übernachten im Hotel Marburger Hof, es bietet gute Annehmlichkeiten für Radfahrer, wie gesicherte Fahrradstellplätze und einen angenehmen Service sowie ein Übernachtungspaket mit inkludiertem Abendessen. (Wieder Schnitzel)

Etappe 3: Wetzlar (54 km, flach)

Von Marburg führt der Lahnradweg weiter nach Wetzlar, eine Stadt, die besonders für ihre Altstadt und als eine ehemalige Wirkungsstätte von Goethe bekannt ist. Hier lohnt sich ein Besuch des Wetzlarer Doms und des Deutschen Optischen Museums. Wir übernachten in der Pension Domblick, 200 m von der Altstadt, direkt an der Lahn gelegen. Abends laden mehrere Biergärten an der Lahn zum Verweilen ein. Für eine kleine Pause eignet sich der Lahnuferpark in Wetzlar, wo Radfahrende am Fluss entspannen können.

Etappe 4: Weilburg (36 km)

Weihburg

Weiter geht es flussabwärts nach Weilburg (der hässlichste Streckenabschnitt, viele Straßen), eine barocke Stadt, die ihren Charme durch das prächtige Schloss und die Altstadt mit ihren gut erhaltenen Fachwerkhäusern erhält. In Weilburg machen wir einen Abstecher zur Weilburger Schlossparkallee und übernachten im Hotel Lahnschleife, das fahrradfreundlich ist und ruhige Nächte in wunderschöner Umgebung garantiert, inklusive Hallenbad.

Etappe 5: Limburg an der Lahn (44 km)

Nach Weilburg erreichen wir Limburg an der Lahn, bekannt durch den imposanten Limburger Dom, der mit seiner markanten Architektur über der Stadt thront. Ein Besuch des

Doms ist ein Muss, ebenso wie ein Rundgang durch die Altstadt, die zahlreiche Fachwerkhäuser beherbergt. Einfach toll! Wir übernachten im Domhotel mitten in Limburg und treffen uns mit Freunden in einer der zahlreichen Außenwirtschaften. Tipp: Nicht das teure Frühstück im Hotel buchen, um die Ecke gibt es mehrere Cafés mit hervorragendem und preiswertem Frühstück.

Etappe 6: Bad Ems (50 km)

Bad Ems ist der nächste größere Ort auf der Route. Die Kurstadt ist für ihre Thermalquellen und die historische Architektur bekannt. Radfahrende sollten unbedingt das Kaiser-Wilhelms-Bad und das Kurhaus besuchen. Das Hotel Bad Emser Hof bietet einen entspannten Aufenthalt mit Blick auf die Lahn und ist bekannt für seine Gastfreundschaft gegenüber Radreisenden.

Sehr zu empfehlen ist das Eiscafe Venezia in der Römerstraße 20 mit Blick auf den Kurpark.

Entspannt haben wir uns in der Therme, wo man auch lecker und preiswert essen kann.

Etappe 7: Koblenz 25 km)

In Lahnstein mündet die Lahn in den Rhein und 10km flussab erreichen wir Koblenz, wo sich am Deutschen Eck Rhein und Mosel vereinen. Koblenz ist eine Stadt mit reicher Geschichte und zahlreichen Sehenswürdigkeiten wie dem Deutschen Eck, der Festung Ehrenbreitstein und der Altstadt. Der Abschluss unserer Radtour am Rhein bietet einen herrlichen Blick auf den Zusammenfluss von Mosel und Rhein.

Da in Koblenz viele Baustellen waren, habe wir uns total verfahren, bis uns Eduard auf seinem Dreirad ansprach und uns eine kostenlose Führung durch die Koblenzer Altstadt bescherte.

Wir übernachten im Contel Hotel, das direkt am Moselradweg liegt und beschließen den Tag im Biergarten des Hotels mit hervorragenden Rippchen und lecker Bier.

Etappe 8

Zum Schluss der Tour fahren wir nach Remagen und nehmen dort den Zug zurück nach Aachen.

Entlang des Ruruferradwegs

von Gaby Kleicker

1. Etappe

Anfang August starteten wir morgens von Signal de Botrange, wo sich im belgischen Venngebiet die Quelle der Rur befindet. Der Radweg führt teils am Bächlein entlang oder durch die wunderschöne Vennlandschaft und stets bergab. Der erste Ort, den man streift, ist Kalterherberg. Von dort aus geht es entlang des nun schon größeren Baches und teils durch dichten Wald hinunter ins ehemalige Tuchmacherstädtchen Monschau. Mittlerweile schien die Sonne schon kräftig, eine Pause war angesagt und der Marktplatz mit seinen vielen Cafés war da recht einladend. Frisch gestärkt ging es weiter auf dem für mich eindrucksvollsten Abschnitt des Weges, der uns

zum Rursee brachte, wo wir in Rurberg das Schiff um 13 Uhr nehmen wollten, das uns leider vor der Nase wegfuhr. Das Gute daran war, dass wir Zeit hatten, im Kiosk Mittag zu essen. Gemütlich fuhren wir dann eine Stunde über den See bis Schwammenauel und dann hatten wir es nicht mehr weit bis zu unserem 1. Quartier »Gästehaus zum Buchenweg«, einer netten Privatpension.

2. Etappe

Am 2. Tag ging es dann von Heimbach durch viele kleine Örtchen entlang der immer breiter werdenden Rur zum Stausee Obermaubach. Nun waren schon mehr Radler mit uns unterwegs und es gab auch Cafés am Radweg. Da es sehr heiß wurde, waren die vielen Schattenbänke schnell belegt und wir fuhren recht zügig über Düren bis Jülich, wo wir eine Übernachtung im Jufahotel im Brückenkopfpark eingeplant hatten. Den wunderschönen Park mit Zoo konnten wir nach einer ausgiebigen Pause genießen und das abendliche Buffet erst recht.

3. Etappe

Am 3. Tag fuhren wir über die Felder von Jülich nach Aachen, wo wir mit viel Glück noch vor dem angekündigten Gewitter ankamen.

Es waren schöne eindrucksvolle Tage.

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

GOTHE
Der große Fahrrad-Markt

„Endlich sorgenfrei auf geschützten Radwegen durch die Stadt!“

Ophelia & Bardai aus Hamburg

Mach dich mit uns stark für guten Radverkehr: adfc.de/mitgliedschaft

Inklusive: 24h-Pannenhilfe | Versicherungen | Erm. Touren | Radwelt-Magazin

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

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) 0241/8891463
Öffnungszeiten: Mo: 17–19 Uhr
Do: 10–12 Uhr

Vorstand

Vorsitzende
Ben Jansen ben.jansen@adfc-ac.de

Martin Christfreund
martin.christfreund@adfc-ac.de

Kassenwart
Michael Haßler
michael.hassler@adfc-ac.de

Beisitzer*innen
Luc Hamers luc.hamers@adfc-ac.de
Angelika Weber
angelika.weber@adfc-ac.de
Katharina Nippgen
katharina.nippgen@adfc-ac.de
Nils Mertens nils.mertens@adfc-ac.de

Ortsgruppensprecher*innen

Düren aktive@adfc-dueren.de
Jens Veith
jens.veith@adfc-dueren.de

Eschweiler eschweiler@adfc-ac.de
Angelika Weber
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
daniela.priester@adfc-ac.de

Referent*innen

Radverkehrsplanung rvp@adfc-ac.de
Ben Jansen ben.jansen@adfc-ac.de
Patrick Hof patrick.hof@adfc-ac.de

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

Radtouren radtouren@adfc-ac.de
Karl-Peter Ströbele
karl-peter.stroebele@adfc-ac.de
Uwe Klehn

Aktionen / Aktivierung
aktionen@adfc-ac.de
Katharina Nippgen
katharina.nippgen@adfc-ac.de

Codierung codierung@adfc-ac.de
Peter Geilhof peter.geilhof@adfc-ac.de

Ansprechpersonen

ADFC-Vertreter im Mobilitäts- und Klimaausschuss (MuK) Düren
Michael Obst
michael.obst@adfc-dueren.de

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

Jetzt Mitglied beim ADFC werden:

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Name, Vorname ..... Geburtsjahr .....

Straße, Hausnummer .....

PLZ, Ort .....

E-Mail .....

Telefon (freiwillig) ..... Beruf (freiwillig) .....

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

Einzelmitglied (Jahresbeitrag)

◯ ab 27 Jahre (66 €) ◯ 22-26 Jahre (33 €)

◯ Jugendmitglied 7-21 Jahre (16 €)

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

Name des*der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname) .....

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

◯ ab 27 Jahre (78 €) ◯ 18-26 Jahre (33 €)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

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

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

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

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

☐ Zusätzliche jährliche Spende: € .....

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

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

Kontoinhaber*in .....

D E ..... IBAN

..... BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

..... Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

☐ Zahlung per Rechnung.

..... Datum, Unterschrift

(bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des*der Erziehungsberechtigten)

Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 42 01 05, 12061 Berlin oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de.
Sie können auch online Mitglied werden unter: www.adfc.de/mitgliedschaft. Dort finden Sie auch den Link zu unserer Datenschutzerklärung.

JETZT muli leasen statt streamen – Staffel 1? Beginnt, wenn du losfährst

muli Dealer since 2019

Bis 31. Mai 25 sichern – Dein Family- oder Dog-Bundle*

***Family Bundle:** Beim Kauf eines mulis mit Kindersitz gibt es das Regenverdeck kostenfrei dazu!

***Dog Bundle:** Beim Kauf eines mulis mit Hundekissen, Hundeklappe und Arretierstange ist das Zubehör kostenfrei.

MADAME CARGO

Paulusstraße 13–15, 52064 Aachen

Dein muli: Made in Germany
Probefahren & Erleben.