# LUFTPUMPE

adfc Aachen/Düren

Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung

Heft 2/2022

## Plus-Minus Spezial

## Neues zu Schutzstreifen
## Radfahren in Kopenhagen
## Wer packt mit an?
## Aus dem Verein
## Aus den Ortsgruppen

# Inhalt

**PlusMinus**
Aachen **4**
Alsdorf **11**
Baesweiler **14**
Eschweiler **15**
Herzogenrath **16**
Würselen **20**
Stolberg **22**
Im Ausland gefunden **23**

**Radfahren**
Radfahren in Kopenhagen **27**
Schutzstreifen **31**
Geheime Verkehrsregeln? **33**
Rechtsstreit um Einbahnstraße **35**
Die vier Jahreszeiten der Radfahrerin **36**
Mängelmelderportal **37**

**Aus dem Verein**
Neuer Name, geänderter Vorstand **38**
Klausurtagungen **38**
Wer packt mit an? **39**
Abstandskampagne **40**
Open Bike Sensor **41**
Kurzmeldungen **42**

**Aus den Ortsgruppen**
Kidical Mass Herzogenrath **43**
Kidical Mass Düren **44**
Problemfall Schutzstreifen **46**
(No) parking day Düren **49**

**Aus unserem Newsletter**
Verleihung Integrationspreis **51**
Rotlichtverstoß ADFC? **51**
Fahrradstraße in Stolberg **52**

**Kontakte**
Treffen der Ortsgruppen **28**
regelmäßige Termine **34**
Kontakte zum ADFC **53**
andere Kontakte **54**

# Impressum

**Luftpumpe**
Erste Fahrradzeitung für Aachen
und Umgebung, 40. Jahrgang

**V. i. S. d. P.:**
Marvin Krings

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

**Redaktion:**
Luc Hamers, Anna M. Limbach,
Marvin Krings, Torsten Krüger

**Satz:** Torsten Krüger, Luc Hamers

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

**Anfragen zu Anzeigen:**
info@adfc-ac.de

**Kontakt zur Redaktion:**
redaktion@adfc-ac.de

**Druck:**
Auflage: 2 200
Druckerei & Verlagshaus Mainz

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

Das Titelbild zeigt die neugestaltete und gerade frisch eröffnete Ludwigsallee. Dies ist der erste Radentscheid-konforme Radweg in Aachen, der am 23. September offiziell von der Oberbürgermeisterin eröffnet wurde.

# Vorwort

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

es gehört wohl zum Schicksal eines Verbands in einer Universitätsstadt, dass oft Aktive wegziehen, um andernorts Karriere zu machen. Leider ergeht es auch uns so. Von unseren sieben Vorstandsmitgliedern ist eines schon weg und zwei weitere werden Aachen voraussichtlich 2023 verlassen. Aber auch so mancher Arbeitskreis und so manche Ortsgruppe ist sehr dünn besetzt. Wir suchen also dringend neue Aktive!

Sehen wir die Dinge aber nun etwas positiver: Mit 56 Seiten ist diese Ausgabe besonders umfangreich. Die beliebte Rubrik PlusMinus ist über 21 Seiten lang, was vermutlich – ich habe nicht das ganze Archiv durchgelesen – ein Rekord ist. Dabei konzentrieren wir uns dieses Mal unter anderem auf die B 57 von Aachen über Würselen und Alsdorf nach Baesweiler – einschließlich ihrer früheren Verläufe mitten durch Alsdorf und Baesweiler. Aber natürlich beleuchten wir auch andere Stellen in unserem Verbandsgebiet und darüber hinaus. So haben wir uns einige Orte im nahen (niederländischen) Limburg und im fernen Skandinavien angesehen.

In Aachen tut sich langsam etwas in Richtung Radentscheid. Die Ludwigsallee wurde zugunsten des Radverkehrs umgebaut und in der Bismarckstraße wurde der Auto-Durchgangsverkehr per Modalfilter stark reduziert. Probleme im Straßenraum können nun bequem online über den Mängelmelder (`https://maengelmelder.aachen.de/`) gemeldet werden. Leider geht uns das alles noch immer nicht schnell genug: Nach dem Beschluss des Stadtrates zum Radentscheid vom 2019 sollen jährlich 10 km des Radnetzes und 5 km Radwege an Hauptstraßen gebaut werden. Da liegen wir weit drunter, es gibt also noch viel zu tun!

Auf der anderen Seite gibt es (nicht nur in Aachen, sondern auch an vielen anderen Orten der Region) noch viel ältere Radinfrastruktur. Diese ist oft unkomfortabel und teilweise auch gefährlich. Beispielsweise besteht bei Schutzstreifen neben Parkstreifen die Gefahr von Türunfällen, wenn hier kein Sicherheitsraum eingeplant wurde. Diese sind inzwischen unzulässig. Dies gilt nicht nur für Neuanlagen, sondern auch bestehende Straßen mit dieser Führung müssen umgebaut werden. Wir haben zur Veranschaulichung einige Fotos gemacht, die natürlich auch in diesem Heft abgedruckt sind.

Auf Straßen ohne getrennte Radinfrastruktur werden Radfahrer*innen oft mit Autos überholt. Bekanntlich wird dabei der vorgeschriebene Sicherheitsabstand nicht immer eingehalten. Zu diversen Gelegenheiten haben wir in letzter Zeit öffentlich auf die geltenden Regeln hingewiesen. Außerdem bauen wir jetzt Messgeräte, mit denen wir in Zukunft konkrete Daten zu Überholabständen ermitteln wollen.

Vielleicht ist einigen Leser*innen schon die Namensänderung aufgefallen: Auf der letzten Mitgliederversammlung haben wir beschlossen, den Verein umzubenennen. Fortan wollen wir »Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club in der Städteregion Aachen und im Kreis Düren e.V.«, kurz ADFC Aachen/Düren, heißen. Das ist schon seit vielen Jahren unser Zuständigkeitsbereich, was man am alten Namen aber nicht so gut erkennen konnte. Gleichzeitig haben wir noch weitere Änderungen in der Satzung beschlossen. Insbesondere führen wir eine Doppelspitze ein und der Vorstand soll, zum Beispiel in Pandemielagen, zukünftig auch zu Online-Mitgliederversammlungen einladen dürfen.

Viel Spaß beim Lesen!

*Marvin Krings*

# PlusMinus

In dieser Ausgabe der Luftpumpe haben wir eine ganze Menge PlusMinus-Artikel zu guten und weniger guten Stellen für den Radverkehr, aus dem ganzen Verbandsgebiet des ADFC Aachen/Düren, und sogar darüber hinaus. Der besseren Übersicht halber haben wir das nach den Städten aufgeteilt.

## Aachen

von Luc Hamers

### Minus – Gefährlicher Radschutzstreifen

Auf dem Alexianergraben in Aachen gibt es auf beiden Seiten der Straße Radschutzstreifen. Gefährlich für die Radfahrenden sind hier die Parkplätze auf beiden Seiten, bergab mehr als bergauf wegen der höheren Geschwindigkeit. Autofahrende müssen rückwärts ausparken. Da sie dabei den Verkehr nicht sehen können, müssen sie sich eigentlich einweisen lassen. Das macht im realen Leben aber niemand und ist damit extrem gefährlich. Unser Rat: Fahrt hier bloß nicht auf dem Schutzstreifen, sondern haltet genug Abstand zu den parkenden Autos.

### + Plus Fertigstellung der Ludwigsallee

Am 23. September haben Oberbürgermeisterin Keupen und Frau Strehle, Fachbereichsleiterin Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur, offiziell den ersten Radentscheid-konformen Radweg in Aachen eingeweiht. Wir haben über diesen Bereich schon vorher berichtet. Jetzt wurde der Radweg mit einem roten Belag endgültig fertiggestellt.

Auf der gegenüberliegenden Seite, also auf der Saarstraße in Richtung Bastei, wurde die geschützte Fahrradspur (»protected bike lane«) nochmal etwas verbreitert und somit noch sicherer. Der Platz dafür war vorhanden, seitdem der Verkehr hier nicht mehr in beiden Richtungen über diese Seite geleitet wird. Mehr davon!

## Minus – Schlechte Führung auf die Fahrbahn der Krefelder Straße

Fährt man vom Tivoli kommend in Richtung Aachen-Zentrum, wird man vor der Fußgängerbrücke auf die Fahrbahn geleitet. Eigentlich ist der Ansatz ganz gut: roter Belag, eine Verschwenkung der Hauptfahrbahn und eine eigene Ampel, die vor der Hauptfahrbahn grün wird.

Allerdings könnte man hier doch noch ein paar Punkte verbessern. Dass Radfahrende hier nach links verschwenken müssen, ist erst sehr spät und dafür schlecht zu sehen, insbesondere – aber nicht nur – bei schlechtem Wetter oder Dunkelheit. Außerdem ist die Kurve dafür recht scharf. Hier würden ein paar Linien auf dem gemeinsamen Rad- und Gehweg sehr helfen.

Ein weiteres, viel gravierenderes Problem ist aber die fehlende Absicherung auf der Hauptfahrbahn. Der Autoverkehr wird zwar durch Führungslinien und einer Sperrfläche nach links geführt. Aber Linien kann man überfahren. Genau das passiert hier auch. Hier müsste eine bauliche Absicherung durch einen Poller oder besser noch einen erhöhten Rand hergestellt werden.

## Minus – Schlechte Nullabsenkung mit Hindernis am Prager Ring

An der gerade neu gestalteten Kreuzung der B57 mit dem Prager Ring wurde eine ziemlich schlechte Nullabsenkung eingebaut, wie das an vielen Stellen leider immer mehr der Fall ist. Die Rampe ist so steil und hoch, dass man deutlich abbremsen muss, um nicht Fahrrad und Rücken zu schädigen. Ganz besonders an dieser Stelle ist aber, dass der abgesenkte Bereich für den Radverkehr nur sehr schmal ist. Als krönender Abschluss steht dann noch mitten in diesem Bereich ein Ampelmast. Ob das so geplant oder nur so gebaut wurde, ist unklar. Ist aber auch egal: so ist die Stelle ziemlich schlecht für den Radverkehr.

## Minus – Tunnel unter der B57 sanierungsbedürftig

Wenn man aus Aachen kommend auf der B57 in Richtung Würselen fährt, muss kurz hinter der Brücke der A4 die Straßenseite gewechselt werden. Dafür gibt es eigens einen Tunnel, damit diese vielbefahrere Hauptstraße nicht überquert

werden muss. Eigentlich also eine gute Sache. Leider hat dieser Tunnel seine beste Zeit hinter sich, wie auch der Radweg am Ein- und Ausgang des Tunnels.

Der gemeinsame Rad- und Gehweg, der für beide Richtungen gilt, ist nur 1,5 Meter breit (wenn die Sträucher an der Seite etwas besser geschnitten würden). In der sehr engen Kurve auf Würselener Seite ist der Asphalt extrem kaputt. Das macht aber nichts, weil man ohnehin nicht schnell fahren kann: Gegenverkehr sieht man erst in der allerletzten Sekunde. Es hat sich bei einigen Radfahrenden inzwischen eingebürgert, hier nur klingelnd hoch- oder runterzufahren.

Aber der Tunnel hat noch weitere Besonderheiten: Im Tunnel ist die Fahrbahn zweigeteilt, man kann außer nach Würselen auch noch einen Fußweg nehmen. Keine Ahnung wohin der führt: Es sieht auch nicht so aus, als würde der Pfad intensiv genutzt. Eine Hilfestellung bei der Wahl der Fahrbahn aus Aachen kommend gibt es nicht: Nimmt man die falsche, hat man halt Pech gehabt, dann kommt man eben nicht nach Würselen.

Der krönende Abschluss ist dann noch die fehlende Entwässerung: bei Regen steht der Tunnel bis zu 10 cm hoch unter Wasser.

## Minus – Radweg endet im Nichts

Wenn man aus Heerlen über die Horbacher Straße nach Aachen fährt, dann endet der benutzungspflichtige gemeinsame Rad- und Gehweg kurz vor Richterich an einem Gehweg-Schild. Hier gibt es aber keine Möglichkeit mehr, diesen Weg zu verlassen – es sei denn, man fährt über den Grünstreifen. Über eine sichere Querungsmöglichkeit wollen wir erst recht nicht schreiben, das wäre dann der nächste Schritt.

Fährt man in die andere Richtung, muss man von der Fahrbahn auf die Nebenanlage wechseln, weil ab hier Benutzungspflicht gilt. Allerdings ist der Bordstein nicht auf null abgesenkt. Weniger erfahrene Radfahrerinnen und Radfahrer oder welche mit sehr schmalen Reifen können also hängenbleiben und stürzen.

## + Plus Gute Radverkehrsführung für Querung der Jülicher Straße

Wer mit dem Fahrrad von der Robensstraße die Jülicher Straße queren möchte, findet hier eine sehr gelungene Lösung, wie sowohl der Radverkehr sicher gegen die unechte Einbahnstraße geführt wird als auch der Radverkehr für geradeaus sich links neben den abbiegenden Autos aufstellen kann. Unter dem Rechtsabieger-Schild fehlt aber noch ein Radverkehr-frei.

## Minus – Gefährliche Ausfahrten

Auf der Krefelder Straße in Aachen war es offensichtlich für den motorisierten Verkehr unzumutbar, einen Umweg von einigen Hundert Meter zu fahren. Deswegen gibt es hier für die Geschäfte viele Ein- und Ausfahrten. Der Fuß- und Radverkehr muss hier also gut aufpassen, um nicht überfahren zu werden. Wie leider üblich bei solchen Einfahrten, ist der Radweg hier abgesenkt, damit der motorisierte Verkehr möglichst schnell und komfortabel ein- und ausfahren kann.

An einigen Ausfahrten ist die Sicht für den Autoverkehr nach links erst dann gegeben, wenn das Auto schon mitten auf dem Radweg steht. An anderen Stellen ist es sogar kaum erkennbar, dass überhaupt ein Geh- und Radweg kreuzt.

## Minus – Fehlende Führung auf die Fahrbahn

In der Aachener Passstraße endet der Radweg an einem »Gehweg – Radverkehr frei«. Nur leider ohne Führung auf die Fahrbahn, wo die allermeisten Radfahrenden aber fahren müssen, wenn sie nicht auf Schritttempo abbremsen wollen. Passend dazu steht hier noch ein Umleitungsschild im Weg.

## + PlusMinus – Markierung zur Querung des A-Wegs

Fährt man von der Kreuzung Jülicher Straße, die wir eben beschrieben haben, geradeaus auf die Ottostraße, dann kommt man zum Adalbertsteinweg. Hier darf man mit dem Rad geradeaus und sogar gegen die Einbahnstraße fahren. Dafür wurde hier eine im Prinzip gute Lösung für die Markierung gefunden. Allerdings sieht man, dass das alles sehr eng ist und es kaum möglich ist, tatsächlich zwischen den Linien zu fahren. Auch hier fehlt unter dem Rechtsabieger-Schild noch ein Radverkehr-frei.

## Minus – Undeutliche Querungsstelle

Am Ortsausgang Haaren in Richtung Würselen finden wir auf der Alt-Haarener Straße einen benutzungspflichtigen gemeinsamen Rad- und Gehweg. Dieser ist auf der linken Straßenseite. Kurz vorher gibt es auf der rechten Seite noch einen Schutzstreifen. An dessen Ende steht ein Zeichen »Gehweg – Radverkehr frei«, mit einem winzigen Schild mit rotem Fahrrad und Pfeil auf die andere Straßenseite. An der folgenden Mittelinsel ist das Schild »Gemeinsamer Geh- und Radweg« allerdings so verdreht, dass es von unten kommend kaum zu erkennen ist. Verpasst man diese Querung, steht 30 Meter weiter links nochmal ein solches Schild. Wie man kurz davor auf den Radweg links wechseln soll, dazu noch bei einer durchgezogenen Mittellinie, ist hier völlig unklar. Dass die meisten Autofahrenden schon deutlich vor den 70 km/h-Schildern Anlauf nehmen, erhöht die Gefahr zusätzlich.

## Minus – Undeutliche Führung auf die Fahrbahn

Auf der L231 (Roermonder Straße) aus Aachen kommend in Richtung Richterich endet der Schutzstreifen oben am Berg vor der Straße Tittardsfeld. Hier geht es weiter auf einem freigegebenen Gehweg, der aber durch die Anrampung nur schwer zu erreichen ist. Die meisten Radfahrenden werden hier also auf die Fahrbahn wechseln. Eine Führung dorthin, mindestens in Form einer Markierung mit Sperrfläche, würde die Situation deutlich sicherer machen und auch dem Autoverkehr klarmachen, dass das Fahren auf der Fahrbahn hier erlaubt ist.

## + PlusMinus – Modaler Filter Bismarckstraße

von Torsten Krüger

Deutlich verbessert hat sich die Atmosphäre in der Bismarckstraße im Frankenberger Viertel nach Installation eines modalen Filters, auf Höhe des Neumarktes: Kraftfahrzeuge kommen hier nicht mehr durch. Es ist mitunter sehr spannend und schön anzusehen, welche sehr verschiedenen Varianten des Vorankommens (da sind auch schon mal eher *Geräte* als *Fahrzeuge* dabei) sich gemeinsam und friedlich auf der Fahrbahn tummeln.

Die vorgenommenen Absperrungen selbst waren und sind aber für Radfahrende und andere nicht ungefährlich: Schlecht sichtbare (Flexi-)Poller stehen in unnötig geringem Abstand zueinander und die in die Fahrbahn hineinragenden und scharfkantigen Absperrbaken waren bei der Ausfahrt aus dem Bereich schlecht sichtbar. Da blickte man nämlich auf die grauen Rückseiten, die lediglich mit farbigem Klebeband alibihaft markiert waren.

Nach rund drei Monaten waren die letztgenannten Punkte entschärft; die Baken sind jetzt von beiden Seiten gut erkennbar und ein umlaufender Rahmen unterbindet scharfe Kanten. Alles gut also im Frankenberger Viertel? – Aber nein: Als echte Euphoriebremse hat sich die nur für diesen abgesperrten Bereich verhängte Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h erwiesen. Die Bismarckstraße gehört hier immerhin zu zwei Rad-Vorrang-Routen (Brand und Eilendorf). Das sieht nach einer sehr eigenwilligen Interpretation einer »schnellen Verbindung zwischen den Außenbezirken und der Innenstadt«[1] aus und passt auch nicht wirklich zum im beschlossenen Ziel 1 des Radentscheids[2] genannten »zügigen Vorankommens«.

Für den Fall, dass mit der Geschwindigkeitsbegrenzung die Lebensqualität vor allem für die langsameren Verkehrsteilnehmer*innen erhöht werden soll, stellt sich die Frage, warum niemand auf diese Idee gekommen ist, als hier noch Autos unterwegs waren und ob es nicht andere Orte in Aachen gibt, die eine solche Tat noch viel dringender nötig hätten. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

## + PlusMinus – Lückenschluss in der RVR Eilendorf

von Anne Stockmeyer

Um eine durchgehende Befahrbarkeit der Rad-Vorrang-Route Eilendorf wenigstens innerhalb Eilendorfs zu ermöglichen, ist die Querung der Von-Coels-Straße als Verbindung der bereits zu Fahrradstraßen umgestalteten Kleebachstraße und Marienstraße für den Radverkehr nun endlich verbessert worden. Schon im Februar 2022

[1] https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Radverkehr/Rad-Vorrang-Routen/03_Gesamtnetz/02_hintergrund/index.html

[2] https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Radverkehr/Radentscheid/index.html

wurden die baulichen Änderungen durchgeführt: zusätzliche Ampelmasten, Versetzen von Pflanzkübeln, Verändern der Baumbeete und das Anlegen der Furten. Später wurde die Querung dann um die meisten wichtigen Markierungen und Roteinfärbungen ergänzt.

Drei von vier ehemaligen Bordsteinkanten wurden neu ausgeführt. Die neuen Rampensteine haben eine erträgliche Neigung und eine Nullabsenkung. (Der verbliebene Bord an der Bushaltestelle ist ca. 3 cm hoch und abgerundet und entspricht somit der Aachener Realität.) Die Furt verläuft nun hinreichend gerade und anstelle eines kleineren Baumes wurden drei neue gepflanzt.

Die Drücker an den Ampelmasten sind von der Fahrradfurt nur von der Eilendorfer Kunstradtruppe tanzend erreichbar. Es gibt jetzt aktuelle Sprühmarkierungen, die darauf hoffen lassen, dass Furt und Anforderungstaster in Zukunft zusammen kommen werden. Leider fehlt immer noch gegenüber der Planung und auch unseren Forderungen eine Haltelinie für die nicht mehr vorfahrtberechtigten Fahrenden aus der Grubenstraße.

## + Plus Aufstellmöglichkeiten vor und neben wartenden Autos

Auf der Wüllnerstraße, direkt neben dem Super-C, ist die Verkehrsführung für den Radverkehr vorbildlich. Man kann mit dem Rad am Stau vor der Ampel rechts vorbeifahren. Außerdem können Radfahrende, egal ob sie nach rechts, links oder geradeaus fahren wollen, sich vor wartenden Pkws aufstellen. Sie sind also sowohl schneller als auch gut sichtbar.

**Hol' Dir den Newsletter vom ADFC Aachen/Düren**

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

**newsletter.adfc-ac.de**

# Alsdorf

von Luc Hamers

## + Plus Touristische Radwege in Alsdorf instand gesetzt

In Alsdorf wurden zwei touristische Radwege instand gesetzt. Ab der Broicher Siedlung bis zum Bahntrassenradweg Aachen–Jülich wurde der Weg vorbei am Broicher Weier verbessert. Ebenfalls erneuert wurde der Weg ab der Straße Kranentalsmühle bis zum Radweg Aachen–Jülich. Beide wurden nicht asphaltiert, sondern wegen Naturschutzauflagen als wassergebundene Decke (für Normalsterbliche: festgefahrenen Kiesweg) ausgeführt. Sie lassen sich aber trotzdem mit dem Rad einigermaßen gut befahren, auf jeden Fall besser als im vorherigen Zustand.

## Minus – Schlechter, illegaler Radweg auf der Würselener Straße

Biegt man aus Würselen kommend von der B57 auf die Würselener Straße in Richtung Alsdorf Zentrum, muss man zuerst auf der Kreuzung vor einer roten Ampel warten. In einem Zug die drei Fahrbahnen queren, ist durch die autofreundliche Ampelschaltung nicht möglich. Der dann benutzungspflichtige Radweg liegt mehr als 5 Meter von der Hauptfahrbahn, wodurch die Benutzungspflicht hier nicht gilt.

Im weiteren Verlauf ist die Oberfläche des Radwegs einigermaßen in Ordnung – bis auf die Absenkung an jeder Grundstückseinfahrt. Es scheint völlig unzumutbar, bei der Ausfahrt mit dem Auto rückwärts mit 3 km/h über einen Hubbel auf die Fahrbahn zu fahren. Da kann man lieber die Radfahrenden alle paar Meter auf und ab fahren lassen.

Hinter der Otto-Brenner-Straße wird es dann ganz abenteuerlich: Der Fahrbahnbelag ist extrem schlecht, hier parken häufig Autos und am Ende fährt man mit einem Schlenker auf die Fahrbahn zurück. Wenigstens ist dieser durch Baken abgesichert.

## Minus – Immer noch schlechte Abstellanlagen am Alsdorfer Rathaus

Die Abstellanlagen für Fahrräder am Alsdorfer Rathaus waren immer schon sehr schlecht, z. B. weil man das Risiko hatte, sich die Bremsscheiben zu verbiegen. Wir haben dies auch in unserer Gesprächsrunde mit der Stadt schon einmal angesprochen. Jetzt wurden diese schlechte Fahrradbügel ersetzt durch, naja, wir können es nicht schöner machen, Bügel in ähnlicher Qualität, die ein Fahrrad auch nicht stabil halten, aber jetzt zumindest sicher für die Bremsscheiben sind. Und man kann sagenhafte *vier* Räder abstellen.

## + Plus Breitere Rotfärbung in der Rathausstraße

In der Rathausstraße hat sich nach dem Bau des neuen Jobcenters auch für den Radverkehr nochmal etwas getan. Der rote Fahrbahnbelag für die Zufahrt vom Schutzstreifen auf den gemeinsamen Rad- und Gehweg wurde deutlich verbreitert, um dem motorisierten Verkehr aus der Seitenstraße noch klarer zu zeigen, dass er doch bitte auf den Radverkehr von links und rechts achten möge.

## + Plus Nebenanlage freigegeben in Kellersberg

Auf der Straße am Kellersberg in Alsdorf wurde die Nebenanlage bergauf für den Radverkehr freigegeben. Und das auch gleich richtig, mit einem Piktogramm auf dem Boden anstelle der üblichen Schilderkombination »Gehweg – Radverkehr frei«. Bislang war die Fahrt auf der Nebenanlage nicht erlaubt und Radfahrende wurden bei langsamer Fahrt bergauf regelmäßig dicht überholt und angehupt.

bett+bike
adfc
Bett+Bike Qualitätsauszeichnung
Hier schlafen Radreisende gut!
Ihr Rad ist sicher abgestellt, Ihre Kleidung trocknet im Schlaf.
Ein vitales Frühstück bringt Sie morgens in Schwung.
Finden Sie bequem Ihre Unterkunft mit Bett+Bike bei über 5.800 fahrradfreundlichen Unterkünften.
25 Jahre
bett+bike
www.bettundbike.de
Ein Service des ADFC, verfügbar in Deutschland, Österreich, Dänemark, Luxemburg & Belgien

# Baesweiler

von Luc Hamers

## + Plus Verschiedene Verbesserungen auf der Aachener Straße

Auf der Aachener Straße gab es zwei Kreisverkehre, die für den Radverkehr unterschiedliche Gestaltungen und Regelungen zur Vorfahrt hatten. Auch hier haben wir Vorschläge gemacht, wie das sicherer und besser gestaltet werden sollte. Diese wurden inzwischen komplett umgesetzt.

Beim Kreisverkehr mit der Jülicher Straße wurden jetzt alle vier Furten für den Radverkehr deutlich rot markiert und die Vorfahrt so geregelt, dass Radfahrer*innen im Kreisverkehr Vorfahrt haben.

Auch beim Kreisverkehr an der Florianstraße wurde dieses Prinzip umgesetzt.

Zum Schluss wollte die Verwaltung dem Radverkehr erlauben, auch linksseitig bis zum Kreisverkehr mit dem Ludwig-Erhard-Ring zu fahren, wofür die Breite eigentlich nicht ausreicht. Der Kompromiss, den wir mit der Verkehrskommission vor Ort erreicht haben, wurde jetzt auch umgesetzt: Hier ist jetzt ein Gehweg ausgeschildert, der für den Radverkehr freigegeben ist.

## + Plus Keine Benutzungspflicht mehr zum Gymnasium

Bislang gab es auf der Jülicher Straße, die von der Aachener Straße zum Gymnasium führt, links einen benutzungspflichtigen gemeinsamen Rad- und Gehweg. Die Idee dahinter war, dass die Stadt es den Schüler*innen erlauben wollte, ab dem Kreisverkehr gleich auf der Seite ihrer Schule zu fahren. Dies brachte zwei Probleme mit sich: Erstens ist die Straße als 30er-Zone ausgeschildert, wodurch eine Benutzungspflicht automatisch nicht mehr erlaubt ist. Zweitens war es damit auch nicht mehr erlaubt, einfach rechts auf der Straße zu fahren. Wir haben diese Punkte bei der Stadt angesprochen und es wurde jetzt eine legale Lösung umgesetzt: links ist jetzt ein »Gehweg – Radverkehr frei« ausgeschildert. Radfahrende dürfen jetzt links (im Schritttempo) fahren, müssen es aber nicht.

**+ Plus** **Legaler Zugang zum Radstreifen**

Vor dem Gartencenter auf der Hauptstraße gibt es einen mit roter Farbe ausgeführten Streifen, den man für einen nicht-benutzungspflichtigen Radweg halten könnte. Allerdings gab es davor eine durchgezogene Linie, wodurch man mit dem Fahrrad nicht dorthin fahren durfte. Auch diesen Punkt haben wir bei der Stadtverwaltung angesprochen und unser Lösungsvorschlag wurde umgesetzt: Die Linie ist jetzt unterbrochen und ein Fahrradpiktogramm vor dem roten Bereich zeigt an, dass der Radverkehr hier auf die Nebenanlage fahren darf.

## Eschweiler

von Angelika Weber

**+ PlusMinus –** **Neugestaltung der Talstraße**

Nach Sanierung wurde die Talstraße wieder für den Verkehr freigegeben. Die Ortsgruppe Eschweiler des ADFC Aachen/Düren wundert sich über die Gestaltung des Radweges an der Einmündung zur Röthgener Straße. Bis kurz vor der Einmündung werden Radfahrende über einen Hochbordradweg getrennt vom motorisierten Verkehr geführt und dann, ggf. von einem Bus verdeckt, auf die rechts abbiegende Fahrspur.

Ein Hinweisschild darauf fehlt für Autofahrende. Auf Bahnschienen weisen sogar zwei Schilder hin. Natürlich, wenn sich alle Verkehrsteilnehmer*innen an die im Straßenverkehr gültigen Regeln halten, können Radfahrende gefahrlos auf die linke Fahrspur wechseln. Uns fällt auf, dass die Gestaltung sehr viel Ähnlichkeit mit der Einmündung des Radweges auf der Röthgener Straße in Richtung Innenstadt hat. Auch hier werden Radfahrende, für Pkw leicht zu übersehen, auf

die rechtsabbiegende Spur geleitet.

**Minus –** **Baustelle gefährdet den Rad- und Fußverkehr**

Seit dem verheerenden Hochwasser im Juli 2021 besteht eine Baustelle in der Phönixstraße. Für das dauerhafte Bestehen der Baustelle wird es Gründe geben. Die Baustelle versperrt jedoch einen Zweirichtungsweg für zu Fuß Gehende und Radfahrende. Von Röher Straße bzw. Odilienstraße kommend, kann die Baustelle umfahren werden, von Pumpe/Stich kommend, müssen Radfahrende und zu Fuß Gehende dem Verkehr auf der Fahrbahn entgegenfahren oder -gehen, ohne dass der Verkehr über eine Begegnung mittels Warnschild informiert wird. Zusätzlich ist die Baustelle nicht beleuchtet, sie ist in den dunklen Stunden des Tages erst spät zu erkennen.

## Herzogenrath

von Luc Hamers

**Minus –** **Geschlossener Bahnübergang in Rimburg**

Wer mit dem Rad an der Wurm entlang von Herzogenrath nach Übach-Palenberg fährt (landschaftlich sehr schön und empfehlenswert), kommt unweigerlich zum berüchtigten Bahnübergang auf dem Rimburger Weg. Hier fahren die Züge von Herzogenrath in Richtung Düsseldorf, es ist also eine vielbefahrene Strecke. Auf dieser Strecke können Züge sehr schnell fahren. Auch bei schnellen Zügen schließen die Schranken sehr lange vor den Zügen. Leider fahren hier auch häufig langsame Güterzüge, und am Wochenende auch mal extrem langsame Güterloks – und das alles in beiden Richtungen. Dadurch kommt es regelmäßig dazu, dass die Schranken auch mal 15–20 Minuten geschlossen sind. Weil das wohl in der Vergangenheit dazu geführt hat, dass insbesondere Radfahrende und zu Fuß Gehende die Geduld verloren haben und die geschlossenen Schranken illegal gequert haben, sind die Schranken mit Gittern so zugemacht, dass das nicht möglich ist.

Wäre das hier aber eine Straße gewesen, auf der

es viel motorisierten Verkehr geben würde, was hier nicht der Fall ist, dann hätte es einen Aufschrei gegeben und wäre eine bessere Lösung gefunden worden. Es ist bestimmt mit moderner Bahntechnik (gibt es die überhaupt in Deutschland?) möglich, die Schranken abhängig von der Geschwindigkeit der Züge so zu schließen, dass die Sicherheit gewährleistet bleibt, aber sie möglichst kurz geschlossen bleiben.

## Minus – Sinnlose Benutzungspflicht

Eine Benutzungspflicht darf von den Behörden nur angeordnet werden, wenn das Fahren auf der Hauptfahrbahn eine erhebliche Gefahr für Radfahrerinnen und Radfahrer darstellt, z. B. wegen viel Schwerlastverkehr oder einer unübersichtlichen Verkehrsführung.

Der gemeinsame Rad- und Gehweg auf der Rimburger Straße in Herzogenrath Hofstadt erfüllt diese Anforderungen auf keinen Fall: Es handelt sich um eine kleine Straße, die zum Wurmtal in Richtung des niederländischen Rimburg führt. Es verirrt sich nur selten ein Fahrzeug auf diese Straße (vielleicht auch weil man dann vor dem berüchtigten, meistens lange geschlossenen Bahnübergang nach Rimburg stehen muss, siehe Seite 16). Die Stadt sollte hier ein Benutzungsrecht einräumen, indem z. B. ein Fahrradpiktogramm auf den Boden angebracht wird.

## Minus – Nebenanlage darf nicht benutzt werden

Auf der Hofstader Straße ab Merkstein dürfen Radfahrende nur auf der Fahrbahn fahren, denn die linksseitige Nebenanlage ist nicht beschildert und somit ein Gehweg. Ab der nächsten Kreuzung bei Hofstadt ist sie ein gemeinsamer Rad- und Gehweg *mit* Benutzungspflicht, wie auch die gesamte Strecke in Richtung Merkstein.

Auf dieser Straße darf der motorisierte Verkehr 70 km/h fahren, was in der Praxis eher als grober Richtwert aufgefasst wird. Autofahrende sehen sich hier regelmäßig dazu genötigt, Radfahrende durch dichtes Überholen und/oder Hupen dazu zu erziehen, doch nicht auf der Fahrbahn zu fahren. Also fahren die meisten Radfahrer und Radfahrerinnen illegal doch auf der Nebenanlage.

Eine Lösung wäre sehr einfach: ab Merkstein müsste ein Benutzungsrecht gewährt werden, z. B. durch ein Fahrradpiktogramm auf dem Boden oder durch ein Radverkehr-frei-Schild (ohne Gehweg-Schild).

## Minus – Gefährliche Tankstelle

Auf der Voccartstraße ist in der Nähe des Mediamarkts eine Tankstelle, die je nach Höhe der Spritpreise in Deutschland sehr gut besucht wird. Dabei ist vor der Tankstelle eigentlich ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Rad- und Gehweg, der aber als solches baulich nicht zu erkennen ist. Wir haben diese Stelle in der Vergangenheit auch

schon bei der Stadt bemängelt. Häufige Probleme bestehen hier darin, dass die wartenden Autos auf dem Radweg stehen und dass die Autofahrenden beim Verlassen der Tankstelle nicht auf den Radverkehr achten.

+ PlusMinus – **Etwas mehr Platz am EBC**

Am Eurode Business Center (EBC) wurde der Radstreifen an der sehr engen und unübersichtlichen Ecke etwas verbreitert. Hierdurch wird es etwas unwahrscheinlicher, dass es einen Unfall durch entgegenkommenden Verkehr gibt. Wieso am Ende ein hoher Randstein gesetzt wurde, der eine unnötige Sturzgefahr darstellt, wissen wir allerdings nicht. Außerdem wäre es hilfreich gewesen, neue weiße Markierungen anzubringen, um die Verkehre in beiden Richtungen zu trennen. Wie man sich hier zu Fuß verhalten soll, ist ebenfalls unklar.

Insgesamt ist diese kleine Änderung aber keine Lösung für den gesamten Bereich. Es gibt hier einige gefährliche Stellen. Nur Ortskundige finden ihren Weg, wenn sie aus Aachen nach Herzogenrath Zentrum fahren wollen. Der Radweg auf der anderen Straßenseite führt unweigerlich in die falsche Richtung, man wird in Richtung Aachen geleitet. Wie man vom EBC in die Wendelinusstraße kommen soll oder aus Herzogenrath kommend über die Alte Straße in Richtung Aachen, ist ebenso unklar. Wir haben diesen gesamten Bereich schon mal in der Luftpumpe 1/2017 beschrieben. Seitdem ist hier im Wesentlichen nichts passiert.

+ Plus **Verbesserungen auf der Oststraße**

In der letzten Luftpumpe haben wir diese Stelle noch als Reallabor gezeigt, jetzt wurden die Änderungen dauerhaft umgesetzt. Die Parkplätze in diesem Bereich entfallen endgültig und im gesamten Bereich wurde der Schutzstreifen rot markiert.

Im weiteren Verlauf wurde vor dem Eingang zum Friedhof eine Querungsstelle ähnlich der in Würselen auf der Broichweidener Straße eingerichtet. Aus Richtung Kohlscheid ist ein Wechsel auf die

Nebenanlage jetzt sicher möglich ohne Sturzgefahr und ohne Behinderung durch Falschparker. In die andere Richtung muss der Radverkehr genau an dieser Stelle auf einen neuen Schutzstreifen in Richtung Kohlscheid wechseln. Auch das ist eine deutliche Verbesserung gegenüber der linksseitigen Weiterfahrt und einer Querung kurz vor dem Kreisverkehr.

## Minus – Keine Querungsmöglichkeit am Subway

Wer in Kohlscheid mit dem Fahrrad aus der Feldstraße (also z. B. vom Subway) in Richtung Roermonder Straße fährt, darf das legal machen, es ist sogar ein Radstreifen mit rotem Belag vorhanden.

Allerdings kann man an der Kreuzung nur nach rechts in Richtung Herzogenrath Zentrum abbiegen. In Richtung Aachen gibt es keine sichere oder legale Möglichkeit, die Straße zu überqueren.

Es gibt zwar eine Fußgängerampel, die ist aber per Fahrrad nicht legal erreichbar. Aber auch geradeaus über die Fahrspuren ist keine Option: Es gibt keine Mittelinsel, alle Spuren müssen in einem Zug überquert werden. Von rechts kommt Verkehr auf einer Linksabbiegerspur oder auf der Geradeaus-Spur. Außerdem gibt es keine Zufahrt zum Radweg auf der anderen Straßenseite.

## Minus – Gesperrter Radweg auf Hauptdurchgangsstraße

Auf der Roermonder Straße in Kohlscheid, der Hauptdurchgangsstraße von Herzogenrath nach Aachen, ist der Radweg seit Monaten wegen einer Baustelle gesperrt. Hier wird der gemeinsame Geh- und Radweg für ein kurzes Stück zum Gehweg. Dazu wurde das Schild »Radfahrer absteigen« aufgehängt. Dieses Schild hat keinerlei Bedeutung und soll nach den Vorgaben für Baustellenbeschilderung des Landes NRW auch nicht mehr verwendet werden.

### + Plus Gute Fahrradständer bei Edeka in Kohlscheid

Der neugestaltete Edeka in Kohlscheid zeigt, wie moderne Fahrradständer aussehen sollen. Die Räder stehen stabil, können nicht umfallen und einfach mit einem zusätzlichen Schloss am seitlichen Bügel gesichert werden.

## Würselen

von Luc Hamers

### Minus – Neue Querung war so nicht abgesprochen

Die Lehnstraße in Würselen wurde kürzlich erneuert. Die Kreuzung zur B57 haben wir vor dem Bau ausführlich in einer Begehung u. a. mit dem Ordnungsamt Würselen besprochen. Die Querung sollte gerade, eben und rot eingefärbt werden, ohne Hindernisse. Das Ergebnis ist das genaue Gegenteil in allen vier Punkten.

### + Plus Tankstellenzufahrt in Würselen deutlich verbessert

In unserem YouTube-Video zur Radverkehrsinfrastruktur in Würselen haben wir unter anderem eine Tankstellenzufahrt auf der Hauptstraße kritisiert. Die Sicherheit wurde durch verbesserte Markierungen sowie eine rote Einfärbung erhöht, da für die Besucher der Tankstelle der Radweg jetzt klar erkennbar ist.

## + PlusMinus – Freigabe für den Radverkehr

In der Straße »Am Steinhaus« wurde als Experiment eine Einbahnstraße eingerichtet. Die Straße ist schmal und es parken an beiden Seiten Autos. So den Verkehr zu reduzieren, ist auch für den Radverkehr gut, insbesondere weil dieser in beide Richtungen fahren darf. Leider ist der Fahrbahnbelag so kaputt, dass eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h angeordnet wurde. Super wäre hier eine Sanierung der Asphaltdecke.

## Minus – Tempo 30 zu Fuß?

Auf der Niederbardenberger Straße in Würselen, in der Nähe vom ehemaligen Würselener Krankenhaus, haben wir eine merkwürdige Schilderkombination gefunden. Hier ist eine 30er-Zone mit einem Gehweg-Schild kombiniert. Heißt das, dass man zu Fuß maximal 30 laufen darf? Oder Fahrzeuge hier maximal 30 fahren dürften, sie hier aber überhaupt nicht fahren dürfen? Oder ist es eine ganz normale 30er-Zone, und hat man den Gehweg zusätzlich noch beschildert, nur so zur Sicherheit. Wir wissen es nicht.

### Minus – Radweg über Parkplatz

Fährt man von Niederbardenberg nach Kohlscheid, kommt man in der Nähe der Burg Wilhelmstein an eine ganz kuriose, wenn nicht sogar gefährliche Stelle.

Der sehr schmale gemeinsame Rad- und Gehweg wird über einen Parkplatz geführt, der teilweise asphaltiert und teilweise geschottert ist. Gerade im Dunkeln ist die Gefahr zu stürzen sehr hoch, weil die kaum erkennbaren asphaltierenden Stellen mit Schotter überzogen sind. Regelmäßig stehen hier Autos kreuz und quer geparkt und auf welchem Weg man mit dem Rad fahren soll, ist völlig unklar. Die Poller vor und hinter der Wurmbrücke stellen eine weitere Gefahr dar.

### + Plus Gute Querungsanlage

In Euchen wurde auf der Broicher Straße eine Querungsanlage für den Radverkehr gebaut, ganz ähnlich zu der in der Oststraße in Kohlscheid. Auch hier muss der Radverkehr vom zweiseitigen Schutzstreifen auf einen einseitigen gemeinsamen Rad- und Gehweg geführt werden.

## Stolberg

von Angelika Weber

### + Plus Radwegreinigung

Die Stadt Stolberg lässt den Zweirichtungsrad- und Fußweg an der Eschweilerstraße reinigen. So bleiben den Radfahrenden und zu Fuß gehenden wenigstens 2,50 Meter erhalten.

**Minus –** **Gefährliche, unübersichtliche Kreuzung**

Die Grünflächen an der T-Kreuzung Eschweilerstraße/Steinfurt werden leider nicht gepflegt. Zusätzlich zum Grün erschwert ein Stromkasten die Sicht und die Kurve ist gar nicht einsehbar. Hier kommt es des Öfteren zu gefährlichen Begegnungen.

## Im Ausland gefunden

von Luc Hamers

**+ Plus** **Mehr Schutz vor und hinter Kreisverkehr (Skagen, Dänemark)**

Während man in Deutschland der Auffassung ist, dass Schutzstreifen *vor* dem Kreisverkehr enden sollten und hier bewusst eine Engstelle gebaut wird (siehe z. B. die Markttangente in Kohlscheid), so sieht man das in Dänemark offensichtlich genau andersherum. Dieses Beispiel hier zeigt, dass man dem Radverkehr vor und hinter dem Kreisverkehr *mehr* Raum geben möchte, es gibt Schutzstreifen ab kurz vor und auch kurz hinter dem Kreisverkehr. Ob diese wirklich Schutz bieten, sei mal dahingestellt, aber zumindest ist mehr Platz vorhanden.

**+ Plus** **Absicherung des Schutzstreifens im Kreisverkehr (Heerlen, Niederlande)**

Eine andere Möglichkeit als in Skagen für die Absicherung der Radfahrenden im Kreisverkehr haben wir in Heerlen in der Nähe des Bernardinuscollege gefunden.

Hier sorgen einige Poller vor dem Zebrastreifen bereits dafür, dass der motorisierte Verkehr auf der Hauptfahrbahn auch genau dort bleibt. Hinter dem Zebrastreifen ist durch eine Betonschwelle sichergestellt, dass eine Abkürzung über den Radstreifen nicht möglich ist. Simpel, kostengünstig und effektiv. Genau so sollten Schutzstreifen an Kreisverkehren abgesichert werden.

**Wenn man neben den finanziellen Zielen auch andere Lebensziele erreicht.**

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

sparkasse-aachen.de

Sparkasse Aachen

## + PlusMinus – Unübersichtliche Kreuzung (Kerkrade, Niederlande)

Fährt man von Aachen nach Heerlen, kommt man an einem neu gestalteten Bereich auf der Locht vorbei. Hier wurde eine sehr abenteuerliche Kreuzung gebaut. Gut ist, dass der Zweirichtungsradweg breit genug ist und asphaltiert wurde. Allerdings wurde eine scharfe Kurve eingebaut, für die man stark abbremsen muss (was wahrscheinlich das Ziel dieser Konstruktion war). An der dann sehr unübersichtlichen Kreuzung hat der Radverkehr keine Vorfahrt.

## + Plus Gute Führung (Kerkrade, Niederlande)

Auch auf der Locht findet man eine gute Lösung, wie man von zwei Einrichtungsradwegen auf beiden Seiten der Straße auf einen einseitigen Zweirichtungsradweg kommt.

## + Plus Führung vom Radweg auf einen Radstreifen (Landgraaf, Niederlande)

In Landgraaf kann man auf dem Europaweg Noord sehen, wie eine gute Führung vom Radweg auf einen Schutzstreifen umgesetzt wurde.

Es gibt keine Verschwenkung der Hauptfahrbahn und der Schutzstreifen ist durch den vorherigen Grünstreifen gut abgeschirmt. So klappt das sichere Einfahren auf den Schutzstreifen ohne Probleme.

## Minus – Gefährliche Radstreifen

Die Niederlande sind im Allgemeinen bekannt für gute Radinfrastruktur. Allerdings gibt es auch hier Stellen, die für Radfahrerinnen und Radfahrer sehr gefährlich sind, insbesondere wenn kaum jemand die Verkehrsregeln kennt. Auf dem Europaweg Zuid haben wir sehr schmale Radstreifen direkt neben parkenden Autos gefunden. Wie bei Radschutzstreifen neben parkenden Autos (siehe auch den Artikel auf Seite 31) besteht auch hier die Gefahr von Türunfällen. In Belgien nennt man sowas »moordstrookjes«, also Mordstreifchen.

Vielleicht noch interessant zu wissen: Die Niederlande unterscheiden zwischen einer »fietsstrook« (Schutzstreifen mit Fahrradpiktogrammen) und

»fietssuggestiestrook« (sieht genau so aus, aber ohne Piktogramme). Erstere muss von Radfahrenden benutzt werden (aber nur wegen Rechtsfahrgebot) und darf vom motorisierten Verkehr nicht befahren werden. Letztere, wie in diesem Fall, hat keinerlei rechtlicher Bedeutung, es ist nur Farbe auf der Fahrbahn. Sie muss nicht mit dem Fahrrad benutzt werden und darf mit dem Auto befahren werden. Man darf hier sogar drauf parken. In der Praxis weiß das aber kaum jemand, ich bin an genau dieser Stelle schon mehrfach angehupt und böse beschimpft worden, weil ich genug Abstand zu den parkenden Autos gehalten habe.

## + Plus Sichere Führung durch einen Kreisverkehr (Kerkrade, Niederlande)

In der Nähe des Gaia-Zoos zeigen die niederländischen Verkehrsplaner*innen, wie ein Radweg sicher den Arm eines Kreisverkehrs queren kann. Natürlich hat der Radverkehr (und auch der Fußverkehr) hier Vorfahrt.

## Minus – Rutschiger Kreisverkehr (Kerkrade, Niederlande)

Auf der Neustrasse in Kerkrade, am Kreisverkehr mit der Domaniale Mijnstraat, kann man sehen, dass Herbstlaub auch in den Niederlanden nicht immer gut weggeräumt wird.

Hier liegt es genau in der Kurve bevor man die Straße quert. Bei Tageslicht ist das nur ärgerlich, wir können drum herumfahren. In der Dunkelheit, eventuell noch bei strömenden Regen, wird man dies vielleicht nicht erkennen und stürzen.

## + Plus Hübsche Fahrradständer (Stavanger, Norwegen)

Vor dem Öl- und Gasmuseum in Stavanger kann man sehen, dass Fahrradständer nicht langweilig aussehen müssen.

**+ Plus** **Piktogramme statt Schutzstreifen (Reykjavik, Island)**

In Island werden sogenannte Piktogrammketten verwendet um anzuzeigen, dass auf den Radverkehr Rücksicht genommen werden muss. Das Ziel ist dabei das Gleiche wie bei Radschutzstreifen – allerdings ohne die Gefahr, dass Radfahrende zu dicht an parkenden Autos vorbeifahren und Autofahrende der Meinung sind, dass Radverkehr nur auf diesem schmalen Streifen erlaubt ist. In Deutschland sind Piktogrammketten noch nicht erlaubt. werden aber bereits in Pilotversuchen ausprobiert, z. B. in der Theaterstraße in Aachen.

## Radfahren in Kopenhagen

von Luc Hamers

Ist Dänemark, und insbesondere die Hauptstadt Kopenhagen, wirklich fürs Radfahren so toll wie alle behaupten? Ich war einen Tag dort und hatte die Gelegenheit, mit einem geführten Fahrradausflug die Stadt kennenzulernen. Dabei haben ich vor allem auf die Infrastruktur geachtet. Kurz zusammengefasst: *Ja*, es ist wirklich toll, hier Fahrrad zu fahren.

**Die meisten Radwege sind hier so breit. In diesem Fall gibt es aber die Gefahr von Türunfällen.**

Und jetzt die Langfassung. Ich habe keinen ausführlichen Bericht der touristischen Sehenswürdigkeiten geschrieben (auch dafür lohnt sich ein Besuch in Kopenhagen), sondern einfach ein paar Sachen, die mir bei der Fahrt aufgefallen sind.

### Breite, eigenständige Radwege

An ganz vielen Stellen in der Stadt gibt es eigenständige, sehr breite Radwege – entweder direkt neben der Fahrbahn oder auch etwas außerhalb des Zentrums, einfach so.

Teilweise sind die Radwege auch in beide Richtungen befahrbar. Dann aber sind, auch anders als in Deutschland, die Radwege wirklich breit. Das ist hier auch nötig, nicht nur weil gefühlt alle Fahrrad fahren, sondern auch weil hier viele Lastenräder unterwegs sind, teilweise auch recht breite. Ich habe auch von den üblichen internationalen Lieferdiensten Lastenräder in der Stadt gesehen, mit großem Kasten hinten und Elektrohilfsantrieb. Allein schon für diese Räder sind die breiten Radwege notwendig.

**Solche Lastenräder sieht man überall in der Stadt.**

Besonders fand ich die Lösung, den Radverkehr auf einem eigenen Radweg gegen eine Einbahnstraße zu führen. Dieses Konzept könnte auch in unserer Region so übernommen werden, z. B. in der Kaiserstraße in Würselen.

**Sicherer Radweg gegen die Einbahnstraße. Öffnende Autotüren würden so nachgeben, wenn es zur Berührung kommt.**

## Fahrradständer

Fahrradständer findet man fast überall, große und kleine, für einzelne oder auch für viele Räder. Und anders als bei großen Abstellanlagen in Deutschland, wie z. B. an Bahnhöfen, sehen die allermeisten Räder hier so aus, als würden sie noch benutzt. Man muss sein Rad also nie weit von seinem Zielort abstellen, sehr praktisch.

**Solche kleinen Fahrradständer für 4 oder 6 Räder findet man überall in der Stadt. Hier ist auch zu sehen, dass es an vielen Hauswänden Bügel gibt, um die Räder abzustellen und anzuschließen.**

Neben öffentlichen Ständern haben auch viele Läden ihre eigenen Radständer, dann teilweise mit dem Firmenlogo. Anders als oft in Deutschland vermutet, lockt man so wohl Kunden an, anstelle sie zu verlieren, wenn man keinen (Auto-)Parkplatz vor der Tür gefunden hat.

## Treffen der Ortsgruppen

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

**Nordkreis**
Regeltermin aktuell offen
Info: luc.hamers@adfc-ac.de

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

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

Hier haben mehrere kleine Läden jeweils eigene Fahrradständer.

Auch auffällig ist, dass es an einigen Stellen spezielle Plätze zum Abstellen von Lastenrädern gibt. Da man diese in der Stadt wirklich überall sieht, ist das eine sinnvolle Ergänzung.

Spezielle Markierungen zeigen Bereiche zum Abstellen von Lastenrädern

## Eigene Brücken

Wirklich spektakulär sind die Brücken, die exklusiv für den Rad- und Fußverkehr gebaut wurden. Während in Deutschland diskutiert wird, ob das Stückchen Radweg nicht zu teuer ist, baut man in Kopenhagen also eigene Brücken, damit der Radverkehr trotz lästiger Topografie (viel Wasser) möglichst optimal durch die Stadt fließen kann. Was auch auffällt ist, dass die Verkehre auf der Brücke getrennt voneinander verlaufen, also Radfahrende getrennt von zu Fuß Gehenden. Und das funktioniert in der Praxis, ich habe keine zu Fuß Gehenden auf den Radstreifen gesehen, und auch nicht andersherum. Total irre: Hier funktioniert das!

Hier sehen wir einer der speziellen, autofreien Brücken.

## Baustellen

Natürlich gibt es auch in Kopenhagen Baustellen. Ich habe hier nur einige gesehen, ist also eine überschaubare Statistik. Mein Eindruck ist, dass versucht wird, zunächst den Radverkehr gut durch die Baustelle zu führen, um dann den restlichen Platz für den motorisierten Verkehr zu nutzen.

Hier hat der Radverkehr eine eigene Spur in der Baustelle.

## Verkehrsführung

Ich kann nicht beurteilen, ob es sowas wie Radvorrangrouten durch die Stadt gibt, also Routen auf denen viele Radfahrende unterwegs sind und die Infrastruktur dann so angelegt ist, dass diese von einer möglichst günstigen Führung profitieren. Es gibt aber an vielen Stellen der Stadt Besonderheiten für den Radverkehr. So gibt es

an vielen Kreuzungen spezielle Ampeln, die sich dadurch auszeichnen, dass sie besonders lange Grünphasen haben: grün *vor* dem motorisieren Verkehr, und rot *nach* diesem.

An vielen Stellen, z. B. an Kreuzungen, sind die Radverkehrsfurten blau angemalt, damit andere Verkehrsteilnehmer diese gut erkennen können.

**Blaue Streifen auf der Fahrbahn zeigen deutlich, wo Radfahrende auf Kreuzungen fahren sollen**

Was auch häufig zu sehen ist, sind Radwege mit eigenen Spuren zum rechts abbiegen. So behindert der abbiegende Radverkehr, wenn er auf geradeaus gehenden Fußverkehr warten muss, nicht geradeaus fahrende Radfahrer*innen.

An einer Stelle endete eine Spur neben der Straße in einer Zufahrt zum Radweg. In Kopenhagen reicht dafür anscheinend etwas blaue Farbe und zwei Verbotsschilder. In Deutschland würde ich erwarten, dass eine solche Stelle zum Parken von Autos einlädt.

**Ende einer Parallelspur, Begin des Radwegs, ganz ohne Poller.**

Ganz besonders fand ich spezielle, sehr große Linksabbiegerspuren, anscheinend weil es hier besonders viele Radfahrende gibt, die links abbiegen.

**Eine spezielle Radspur mit eigener Ampel, um hier halb geradeaus zu fahren.**

Eine Besonderheit fiel mir an einigen Kreuzungen auf. Damit man vor einer Ampel nicht vom Rad steigen muss, gibt es spezielle Bügel um sich beim Warten anzulehnen oder auf ein Trittbrett abzustützen.

**Trittbrett oder Bügel zum Festhalten vor einer Ampel.**

## Die anderen Verkehrsteilnehmer*innen

Auffällig ist, dass auch die anderen Verkehrsteilnehmer*innen, egal ob sie Auto, Bus oder Lkw fahren, sehr entspannt mit den Radfahrern und

Radfahrerinnen umgehen. Es wird nicht gedrängelt und beim Überholen wird fast immer genug Sicherheitsabstand eingehalten, sogar bei Radschutzstreifen. In Kopenhagen habe ich keine Autos auf Schutzstreifen fahren sehen, und überholt wird mit ausreichend Abstand.

**Ja, klar, die Radspur ist hier wirklich üppig. Aber trotzdem fahren die Pkw fast alle links auf ihrer Spur. *So* geht Abstand halten.**

In Deutschland werden Radschutzstreifen gerne illegaler Weise befahren oder die gestrichelte Linie als Zielmarke für die rechten Reifen betrachtet.

Sogar Berufsgruppen, die in Deutschland schon mal negativ im Straßenverkehr auffallen (z. B. Taxifahrer*innen, Kurierfahrer*innen, Handwerker*innen und Pflegedienstmitarbeiter*innen), halten sich in Dänemark an die Verkehrsregeln und halten zum Beispiel beim Überholen genug Abstand. Ich habe auch bei der gesamten Runde durch Kopenhagen nur einige wenige Fahrzeuge gesehen, die auf einem Radweg oder Schutzstreifen parkten.

Insgesamt macht das Radfahren in Kopenhagen also richtig Spaß. Die Infrastruktur ist super und die anderen Verkehrsteilnehmer*innen nehmen Rücksicht und halten sich an die Verkehrsregeln (zumindest so weit wie es uns Radfahrende betrifft). Ich kann eine Radtour durch Kopenhagen nur wärmstens empfehlen!

## Neue Regeln für Schutzstreifen

von Luc Hamers

An vielen Stellen in unserer Region werden Radschutzstreifen direkt neben Parkplätze für Autos angelegt. Das haben wir bereits häufig und an vielen Stellen kritisiert, wie z. B. in der Luftpumpe 02/2021[3] nachzulesen ist.

Die Gefahr von Schutzstreifen neben parkenden Autos ist eigentlich klar: Radfahrende nutzen den Streifen (obwohl sie das rechtlich nicht müssten) und lassen sich verleiten, zu dicht an den geparkten Fahrzeugen zu fahren. Häufig werden sie sogar von Autofahrenden, denen die Gefahr ebenfalls nicht bewusst ist, dorthin gedrängt. Dann besteht die Gefahr des Doorings, also des Zusammenstoßes mit sich öffnenden Autotüren, wodurch Radfahrende schwer verletzt werden können.

**So sieht das dann aus, wenn es keinen Sicherheitsabstand zu parkenden Autos gibt.**

[3] https://aachen.adfc.de/veroeffentlichung/lieber-eine-zweite-luftpumpe-zur-hand

Nun gab es Ende 2021 eine Aktualisierung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), in der die Auslegung der Straßenverkehrsordnung für alle Behörden erklärt wird. Aus einer Anfrage bei »Frag-den-Staat« ergibt sich jetzt, dass Schutzstreifen direkt neben Parkplätzen illegal sind und sofort zu entfernen sind. Sie sind nur zulässig, wenn mindestens 50 Zentimeter Schutzbereich zwischen Radschutzstreifen und Parkplätzen vorhanden ist. Das gibt es aber in unserer Region nur sehr vereinzelt. Die 50 Zentimeter ergeben sich aus den »Empfehlungen für den Radverkehr«, auch ERA genannt. Dieses Regelwerk ist inzwischen ziemlich veraltet, die letzte Version ist aus 2010. Es wird erwartet, dass nächstes Jahr eine Neufassung erscheint, in der diese 50 Zentimeter nicht mehr als ausreichend betrachtet werden.

Mehr Informationen hierzu sind zu finden in der E-Mail auf Frag-den-Staat[4] oder auf der folgenden Internetseite[5].

**Das Auto steht hier ganz rechts. Durch den breiten Parkplatz reicht der Sicherheitsbereich so gerade aus.**

Nun sind 50 cm Abstand nicht besonders viel, eine normale Autotür öffnet sich einen Meter. Zufällig sind wir bei den Filmaufnahmen zum Überholabstand auf einen regelkonformen Radschutzstreifen auf der Zieglerstraße gestoßen und haben auch dazu mal ein paar Aufnahmen gemacht.

**So würde das dann bei normalen, schmalen Parkstreifen aussehen.**

Auf dem Bild ist zu sehen, dass zwischen Parkstreifen und Schutzstreifen die minimal geforderten 50 cm Abstand eingezeichnet sind. Hier sind die Parkstreifen extrem breit, sodass auch Lkw parken können.

Hier zeigt sich, dass dieser Sicherheitsbereich nur dann ausreicht, wenn das Auto komplett rechts parkt (so gerade eben). Die Autotür auf dem Bild ist geöffnet einen Meter breit. In einer Straße, in der ein Auto direkt an der Linie parkt oder parken muss, sind die 50 cm also besser als nichts, aber bei Weitem nicht ausreichend, um Sicherheit für Radfahrende zu erzeugen.

Daraus sollte jede*r Radfahrende die notwendigen Schlüsse ziehen: Haltet bitte mindestens einen Meter Abstand zu parkenden Autos, um Türunfälle zu vermeiden!

[4] https://speicher.adfc-ac.de/newsletter/2022-07/17_neuregelung_schutzstreifen.pdf
[5] https://fragdenstaat.de/anfrage/erlasse-betreffend-strassenverkehrsrechtlicher-vorschriften#nachricht-706728

# Geheime Verkehrsregeln?

von Luc Hamers

Wer viel mit dem Fahrrad unterwegs ist, könnte auf die Idee kommen, dass es zusätzlich zu den in der Fahrschule unterrichteten Verkehrsregeln noch weitere gibt. Viele Autofahrende zeigen ähnliche Verhaltensweisen, wenn sie auf Radfahrende treffen. Diese Regeln müssen aber trotzdem geheim sein: Ich habe einen Führerschein für Auto und Motorrad, mir wurden diese Regeln aber nicht erklärt. Aber ich fahre ja auch Fahrrad, vielleicht der Grund, wieso ich nicht in dieses Geheimnis eingeweiht wurde.

Da diese Regeln ein Geheimnis sind, werde ich mal versuchen, sie aus meinen Beobachtungen im Straßenverkehr abzuleiten. Voll wissenschaftlich!

## Regel 1: Verschenke kein Platz

Straßen sind teuer, je breiter, desto teurer. Deswegen sollte man auch beim Überholen eines Radfahrenden möglichst wenig Platz verschenken und so dicht wie möglich überholen. Nur so können möglichst viele Autos auf den Straßen fahren. Wichtiger ist aber, dass so bei Radfahrenden keine Wohlfühlatmosphäre entsteht und sie sich zweimal überlegen, nächstes Mal mit dem Rad vor mir zu fahren.

Möglichst wenig Abstand beim Überholen einhalten

## Regel 2: Radfahrende müssen immer überholt werden

Man kann nicht hinter einem Radfahrenden herfahren, was sollen die anderen Autofahrenden denn denken! Radfahrende müssen **immer** überholt werden, auch 30 Meter vor einer roten Ampel, auch wenn man nach 20 Metern eigentlich rechts abbiegen muss, auch wenn in 100 Metern eigentlich viel mehr Platz zum Überholen vorhanden wäre, auch wenn in 10 Metern ein benutzungspflichtiger Radweg beginnt. Ganz wichtig: wenn möglich, Regel 1 mit berücksichtigen. Zwei Regeln gleichzeitig beachten ist ja viel effizienter, oder?

Auf jeden Fall vor einer Roten Ampel überholen

## Regel 3: Fahre dicht auf

Wenn Regel 2 wirklich nicht angewendet werden kann, greift sofort Regel 3: Wer mehr als einen Meter Abstand hält beim Fahren hinter einem Radfahrer oder einer Radfahrerin, verschenkt Platz. Perfekt kann diese Regel angewendet werden, wenn die Umstände fürs Radfahren schon schwierig sind: beim Schnellfahren bergab, auf nasser Fahrbahn mit Laub, auf kaputten Straßen. So entsteht zumindest kein sicheres und komfortables Gefühl auf dem Fahrrad. Wo kämen wir

denn hin, wenn die sich auch noch gut fühlen im Straßenverkehr. Dann machen die das häufiger und es gibt mehr von denen. Nein, das wollen wir auf keinen Fall!

## Regel 4: Radfahrende müssen erzogen werden

Wer mit dem Fahrrad fährt, ist ja offensichtlich nicht reif zum Autofahren, oder noch schlimmer, kann es sich nicht leisten. Sie würden sonst ja Auto fahren, nicht wahr? Egal, diese Leute müssen erzogen werden, weil sie ganz klar keine Ahnung von Verkehrsregeln haben, die haben nur wir im Auto. Hierzu können und sollen die ersten drei Regeln angewendet werden. Aber es geht noch besser: Das Auto hat eine Hupe, die auf jeden Fall anzuwenden ist. Gerne dann noch kombiniert mit wüsten Beschimpfungen. Aber denkt daran, das Fenster vorher runterzufahren: der Radfahrer oder die Radfahrerin soll ja schon etwas haben von der erzieherischen Maßnahme.

## Regel 5: Gewähre keine Vorfahrt

Um Auto zu fahren, hat man Kfz-Steuer bezahlt, anders als die Schmarotzer auf dem Fahrrad, die eigene Infrastruktur bekommen (oder schlimmer noch: fordern), ohne dafür zu bezahlen. Das geht gar nicht. Und wer bezahlt, bestimmt die Musik: An Kreuzungen hat man im Auto natürlich immer Vorfahrt vor Zweirädern. Das kann doch nun wirklich nur so funktionierten, oder?

Auch beim Abbiegen auf keinen Fall Vorfahrt gewähren

### Regelmäßige Termine beim ADFC Aachen/Düren

**1. Montag im Monat, 19.30 Uhr:**
Arbeitskreis Vorstand & Verwaltung

**2. Montag im Monat, 19.30 Uhr:**
Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit

**3. Montag im Monat, 20.15 Uhr:**
Arbeitskreis Aktionen

**4. Montag im Monat, 19.30 Uhr:**
Arbeitskreis Radverkehrsplanung

**4. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr:**
Frauennetzwerk

**2. Samstag im Monat, 15.00 Uhr:**
ADFC-Fahrrad-Codierung
bei der »BikeKitchen«. Siehe
`http://codierung.adfc-aachen.de/`

**2. Samstag im Monat, 18.00 Uhr:**
Aachener (nicht nur ADFC)
Fahrrad-Stammtisch
»Insulaner«, Bismarckstraße 113

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

## Regel 6: Parke auf Radwegen

Mit der gleichen Begründung wie für Regel 5, muss, wenn möglich, auf jeden Fall auf Radwegen oder Schutzstreifen geparkt werden. Wir haben dafür mit der Kfz-Steuer bezahlt, dann dürfen wir da auch stehen.

## Regel 7: Fahre auf Schutzstreifen

Diese komischen Zusatzstreifen auf der Straße, vielleicht auch noch rot angemalt, haben doch wohl gar keine Bedeutung fürs Auto. Wir müssen da immer mit dem Auto drauf fahren, egal ob da schon jemand mit dem Rad unterwegs ist. Und wenn da jemand Rad fährt, dann darf der oder die auf keinen Fall auf der Fahrbahn links neben dem Streifen fahren, der Streifen wurde ja mit meiner Kfz-Steuer extra für den oder die dorthin gebaut. 5 Zentimeter Abstand zu parkenden Autos müssen ja wohl wirklich reichen!

## Im Ernst?

Bevor jemand meint, der ADFC Aachen/Düren würde hier zu solchen Verhaltensweisen aufrufen: Dieser Artikel ist natürlich nicht ganz ernst gemeint. Wir wollen hier dieses Verhalten anprangern, in der Hoffnung, dass alle im Auto mal dazu reflektieren und sowas eben nicht machen. Manchmal sind diese Situationen im Straßenverkehr wirklich nur mit Humor zu erstragen.

# Rechtsstreit um Einbahnstraße

von Marvin Krings

Ich bin natürlich nicht immer nur in Aachen mit dem Rad unterwegs, sondern manchmal auch an anderen Orten. Zum Beispiel im Bergischen Land, in dem Teile meiner Familie wohnen. Ab und an bin ich dort auch radpolitisch unterwegs, wie im Fall der Walder Straße in Haan im Kreis Mettmann.

Die Walder Straße ist eine unechte Einbahnstraße: Mit dem Auto darf man nur von Solingen aus hineinfahren; anders als in einer echten Einbahnstraße ist das Umdrehen und Zurückfahren allerdings erlaubt. Bis vor kurzem war das für den Radverkehr auch so geregelt. Die offizielle NRW-Radroute von Solingen nach Haan geht durch ebendiese Straße. In der Gegenrichtung führt die NRW-Radroute jedoch über die kurvenreiche Ittertalstraße, die auch die Hauptstraße für den Kfz-Verkehr ist. Diese ist zwar auf 30 km/h limitiert, trotzdem fliegen dort ab und an Autos aus den Kurven; insgesamt ist sie für den Radverkehr weniger attraktiv.

Da die Walder Straße keine echte Einbahnstraße ist, durfte man in Fahrtrichtung Solingen bisher bis zum Verbot der Einfahrt (Verkehrszeichen 267) fahren, am Schild vorbeischieben und dahinter weiterfahren. Dadurch erschloss sich mir der Sinn dieser Regelung nicht. E-Mails an die Stadt haben das Problem leider nicht gelöst: Die Stadt wollte vor der Freigabe noch Markierungen zur Verdeutlichung erarbeiten, hatte dafür aber keinen konkreten Plan. Dass Zweirichtungsverkehr im Prinzip schon zulässig war, sah die Stadt zwar auch so, überzeugte sie aber nicht.

Ende 2021 entschloss ich mich, die Angelegenheit vor Gericht zu klären – meine erste Klage überhaupt. Die Klage einzureichen war leichter als gedacht. Dazu muss bloß beim zuständigen Verwaltungsgericht (in diesem Fall das VG Düsseldorf) eine Klageschrift eingereicht werden. Das ist ein Brief, in dem ich dem Gericht mitteile, wer ich bin, gegen wen ich klage und was ich fordere und im Idealfall noch ein paar gute Argumente

liefere. Einige Tage später erhielt ich eine »Eingangsverfügung« vom Gericht, einige Wochen später eine Kopie der Antwort der Stadt Haan auf meine Klage. Diese argumentierte hauptsächlich damit, dass eine Freigabe dadurch gefährlich sei, dass der Gegenverkehr nicht mit mir rechne und die Sichtbeziehung nicht gut sei.

Monate später bekam ich vom Gericht eine Ladung, in der ein Termin für die mündliche Verhandlung auf Mitte September 2022 festgesetzt wurde. Kurz vor diesem Termin, im August 2022, stellten befreundete ADFC-Aktive aus Haan und Solingen fest, dass sich an der Stelle etwas getan hatte: Für die von mir monierte Fahrtrichtung war ein Schutzstreifen markiert worden, sogar in Rot. Einige Tage später wurde der Radverkehr vom Verbot der Einfahrt ausgenommen und damit meine Forderung erfüllt.

Verwaltungsgerichte urteilen im Allgemeinen nach der Sachlage am Tag der Verhandlung. Um also zu verhindern, dass die Klage als unbegründet zurückgewiesen würde, erklärte ich dem Gericht gegenüber der Hauptsache für erledigt. Die Stadt Haan schloss sich dieser Erklärung an und übernahm die Kosten des Verfahrens.

Schutzstreifen in Haan

Nach meiner Einschätzung hat der Gang vor das Verwaltungsgericht die Angelegenheit in diesem Fall erheblich beschleunigt.

## Die vier Jahreszeiten der Radfahrerin

von Angelika Weber

### Frühling

Endlich, nach einem langen Winter, beleben sich die Radwege wieder. Pendelnde merken es zuerst: Jeder Tag wird ein wenig länger als der vorherige. Zugvögel kommen aus dem Süden zurück. Es scheint, als haben sie viel zu erzählen. Fleißig bauen sie an den Nestern für ihren Nachwuchs. Die Bäume sind noch winterlich kahl, doch bei genauerem Hinschauen sehe ich Knospen. Wenn diese sich zu Blättern entfalten, werden Krokusse und Narzissen bereits verblüht sein. Ein Radfahrer überholt mich mit Schwung und dem Zuruf: »Yeah, die Saison hat wieder angefangen«.

Frühling auf dem Weser Radweg

## Sommer

Die Radwege sind gefüllt. Mit polierten Rädern, frisch aus der Inspektion, geht es auf kurzen und langen Routen in die Umgebung und auf Reisen. Das Laub der Bäume schützt jetzt vor der Sonne. Ob gemütliche oder sportliche Fahrer, über kurz oder lang treffen sie sich in Biergärten und Cafés. Dann wird gefachsimpelt. Sattelhöhe und Lenkereinstellung, welche Schaltung ist die Richtige, wo fährst du lang, wenn du …? Ich zähle die Tage bis zum Urlaub. Mein Rad zwinkert mir jeden Morgen zu. Und endlich ist es so weit. Ich packe das Notwendigste in die Packtaschen. Los geht's. Drei Wochen Freiheit, keine Uhr, keine Termine. Bis der Kalender dem Ganzen ein Ende setzt. Ich liebe den Sommer.

## Herbst

Pendlerinnen und Pendler spüren den Herbst zuerst, denn die Tage werden wieder kürzer. Morgens in der Dunkelheit zum Arbeitsplatz. Abends, es dämmert bereits, radele ich nach Hause. Die Fahrradwege sind nicht mehr so voll. An den Wochenenden zieht es Radfahrer*innen noch hinaus in die Natur. Die Blätter, die wir im Frühling noch als Knospen kennen gelernt haben und die uns im Sommer vor der Sonne schützten, liegen jetzt kunterbunt auf dem Radweg. Vorsicht, liebe Radfahrende, bei Nässe und frühem Frost. Doch jede Jahreszeit hat etwas Schönes. Ich liebe es, bei klaren Nächten unter einem Sternenhimmel zu fahren. Kein Autoblech nimmt mir diesen Blick.

Wo ist denn hier der Radweg geblieben?

## Winter

Jetzt sind nur noch die ganz Harten mit dem Rad unterwegs. Und ich gebe zu, ein wenig Überwindung brauche auch ich, um auf mein Rad zu steigen. Was hilft mir, den inneren Schweinehund zu bekämpfen? Ich freue mich auf den Abend, auf die Rückfahrt. Wenn die Fenster noch nicht verdunkelt sind und das Licht warm aus Wohnungen und Häusern leuchtet. Jeden Tag beobachte ich mehr weihnachtlich geschmückte Fenster. Mit jeder Pedalumdrehung freue ich mich auf mein Zuhause. Zeitschaltuhren helfen, dass es auch dort bereits warm und gemütlich leuchtet. Wintersonnenwende ist am 21. Dezember. Bald heißt es also wieder: »Yeah, die Saison hat wieder angefangen«.

# Mängelmelderportal

von Luc Hamers

Ziel Nummer Sechs des Radentscheids[6] in Aachen fordert eine Online-Plattform, um Mängel an der (Rad-)Verkehrsinfrastruktur melden zu können. Selbstverständlich gehört dazu auch eine Organisation, die die Mängel dann abstellt.

Jetzt hat die Stadt unter `https://maengelmelder.aachen.de/` ein Meldeportal gestartet, mit dem alle möglichen Mängel gemeldet werden können. Es gibt auch eine App dazu. Auf einer Karte sind die Mängel mit ihrem jeweiligen Status zu sehen,

[6] `https://radentscheid-aachen.de/ziele/`

also z. B. ob der Mangel abgestellt wurde oder ob er in Bearbeitung ist. Für die Radinfrastruktur können Mängel in folgenden Kategorien eingegeben werden:

- Markierungen (z. B. fehlend, defekt)
- Oberflächenschäden (z. B. Schlaglöcher)
- Poller (z. B. defekt)
- Verkehrszeichen, Wegweisung, Schilder (z. B. Wegweiser Fahrrad und Kfz)
- Fahrradabstellanlagen (Radbügel) (z. B. defekt, fehlend)
- Kanaldeckel/Gully (z. B. defekt, lose, verstopft)

Erste Rückmeldungen von Mitgliedern sind ganz positiv, gemeldete Mängel wurden innerhalb einiger Wochen behoben. Ideal wäre es, wenn das Portal auf die gesamte Städteregion ausgeweitet werden könnte.

## Neuer Name, geänderter Vorstand

von Luc Hamers

Auf der letzten Mitgliederversammlung wurden zwei wesentliche Änderungen beschlossen. Die erste ist der neue Name: Wir heißen jetzt Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club in der Städteregion Aachen und im Kreis Düren e. V. – kurz: ADFC Aachen/Düren. Damit wollen wir klar ausdrücken, dass wir längst nicht mehr nur für die Stadt Aachen zuständig sind, sondern für die gesamte Städteregion einschließlich zum Beispiel der Nordkreiskommunen sowie für Düren einschließlich der Stadt Jülich. Auf dem Umschlag dieses Hefts seht ihr unser neues Logo hierzu.

Die zweite wesentliche Änderung ist, dass wir die Unterscheidung 1./2. Vorsitzende(r) aufgehoben haben. Beide Vorstandsposten sind jetzt gleichwertig, wir haben also zwei Vorsitzende.

## Klausurtagungen

von Luc Hamers

Wir habend am 7. Mai in Aachen und am Wochenende 9./10. November in Niedeggen jeweils Klausurtagungen durchgeführt, in dem Aktive des Vereins über die Organisation und die Zukunft gesprochen haben. Einer der wichtigsten Punkte war dabei, dass wir zu wenige aktive Mitglieder haben, um die vielen Aufgaben und Ideen bearbeiten zu können. Wir haben überlegt, wie wir das verbessern können. Eine der Maßnahmen findet ihr in diesem Heft, nämlich den Versuch, über den Artikel auf Seite 39 Leute anzusprechen, die bei uns mitmachen wollen. Des Weiteren haben wir überlegt, wie wir die Durchsetzung der Ziele des Radentscheids in Aachen – aber auch darüber hinaus – besser unterstützen können. Und nicht zu vergessen, waren die beiden Klausurtagungen toll, um die Aktiven im Verein nach der langen Zeit ausschließlichen Kontakts per Videokonferenz endlich wieder persönlich zu treffen.

Klausurtagung in Niedeggen

# Wer packt mit an?

von Luc Hamers

Alle Abonnent*innen dieses Magazins (ihr bekommt es automatisch, wenn ihr beim ADFC Mitglied seid und in der Region Aachen-Düren lebt) haben ein Interesse an Radfahren oder an den Aktionen des ADFC, z. B. um das Radfahren für alle zu verbessern. Wir haben inzwischen fast 1 800(!) Mitglieder in unserem Verbandsgebiet. Viele glauben, dass wir eine riesige Gruppe an Freiwilligen haben, die die vielen Aktionen des Vereins durchführen, z. B. auch die Erstellung eben dieser Luftpumpe. Leider ist die Realität so, dass nur einige wenige Personen die viele Arbeit des Vereins in unserer Region in ihrer Freizeit leisten. Und diese Personen sind dann nicht nur in *einer* Rolle unterwegs, sondern machen ganz viele verschiedene Aufgaben.

Dabei ist die Arbeit für den ADFC wirklich sehr lohnenswert, sowohl für den Verein, für die Allgemeinheit, aber mit Sicherheit auch für jede und jeden persönlich. Wir haben ein sehr breites Spektrum an Aufgaben, einige davon seht ihr im Bild über diesen Artikel. Wir möchten hier dafür werben, dass sich mehr Freiwillige bei uns engagieren. Viele Aufgaben bieten die Möglichkeit, reinzuwachsen, also Neues zu lernen und mit der Aufgabe zu wachsen.

Im Folgenden stellen wir zunächst mal den Verein in unserer Region vor. Beginnen wir mit den Arbeitsgruppen:

## Vorstand

Lenkt die Belange des Vereins und ist für die Koordination zwischen den Arbeitsgruppen sowie für die Finanzen zuständig.

## Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit (AKÖA)

Bringt jeden Monat einen Newsletter mit interessanten und aktuellen Themen heraus und sorgt ein- bis zweimal im Jahr für unser Vereinsblatt, das ihr gerade in den Händen haltet oder online lest. Außerdem kümmert sich diese Arbeitsgruppe um unsere Internetseite sowie um die Social-Media-Kanäle wie Instagram und Youtube.

## Arbeitskreis Aktionen

Organisiert öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen für Radfahrende, wie zum Beispiel einen Stand auf dem Aachener Fahrradtag, Kodierung von Fahrrädern, damit sie nach einem Diebstahl wieder den Weg nach Hause finden usw.

## Arbeitskreis Radverkehrsplanung (RVP)

Setzt sich für sicheres Radfahren insbesondere in der Stadt Aachen ein, z. B. indem mit der Stadt über Problemstellen gesprochen wird, Planungen zu Bauvorhaben vorher auf Radverkehrsfreundlichkeit überprüft werden usw.

## Arbeitskreis Touren

Organisiert regelmäßig Touren in unserer Region. Welche hier angeboten werden, findet ihr in unserem Tourenportal: `tourentermine.adfc.de/suche?unitKey=164010`

## Ortsgruppen

Darüber hinaus haben sich Ortsgruppen gebildet, die in ihrem Bereich u. a. das Thema Radverkehrsplanung übernehmen sowie auch lokale Aktionen durchführen, wie z. B. die Organisation einer Kidical Mass Demo. Aktuell haben wir die folgenden Ortsgruppen:

- Stolberg
- Eschweiler
- Nordkreis (für die Städte Alsdorf, Baesweiler, Herzogenrath und Würselen)
- Eilendorf
- Düren (als Teil von ProRad)

Alle diese Arbeitskreise und Gruppen treffen sich regelmäßig – vor Ort, per Videokonferenz oder hybrid, also vor Ort *und* per Video. Möchtest du aktiv bei uns mitarbeiten an einem unserer Themen oder Aktionen? Oder nervt dich eine Stelle auf deinem Weg in die Schule oder zur Arbeit? Dann melde dich unter `info@adfc-ac.de` und wir werden gemeinsam mit dir schauen, wo du mitarbeiten könntest oder wie wir dich beim Ansprechen der schlechten Infrastruktur unterstützen können.

Alle geplanten Termine findest du unter `kalender.adfc-aachen.de` und mehr Informationen zum ADFC Aachen/Düren unter `aachen.adfc.de`.

# Abstandskampagne

von Angelika Weber

Seit dem 20. 04. 2020 ist der Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden in der Straßenverkehrsordnung konkret festgelegt. Autofahrende müssen innerorts mindestens 1,5 Meter, außerorts sogar 2 Meter Abstand zwischen sich und einem Fahrrad halten oder, falls der Platz dies nicht hergibt, auf den Überholvorgang verzichten. Leider geraten wir im Alltag immer wieder in Situationen, in denen dieser Mindestabstand gerade in Engstellen unterschritten wird.

Auffällig ist, dass Autofahrer*innen den Abstand von 1,5 Metern meistens dann einhalten, wenn genügend Platz vorhanden ist, also die Fahrbahn breit genug ist und kein Fahrzeug entgegenkommt. Hinter einem Rad längere Zeit herzufahren, wenn es keine geeignete Stelle zum Überholen gibt, scheint aber oft keine naheliegende Handlungsoption zu sein.

Digital City Light Flags an der Schanz

Das Frauennetzwerk des ADFC Aachen/Düren hat sich darum zur Aufgabe gemacht, Pkw-Fahrer*innen für den notwendigen Abstand zu sensibilisieren, um diese Gefährdung aus Gewohnheit zu verringern.

In der Europäischen Mobilitätswoche, vom 16. bis 22. 9. wurde die hier zu sehende Grafik auf digitalen Plakatwänden – den sogenannten Digital City Light Flags – angezeigt.

Bei einer Veranstaltung in Eschweiler hat das Frauennetzwerk einen roten Teppich von 1,5 Meter Breite ausgelegt. Interessanterweise zweifelten viele Besucher*innen des Standes die Breite an. »Ist doch viel weniger als 1,5 Meter.« Zack, das Maßband rausgeholt, gemessen, es sind 1,5 Meter. So wenig Platz wünschen sich Radfahrende für ihre Sicherheit.

Das Highlight der Aktion ist bestimmt unsere »Filmische Darstellung«: An einem Sonntag trafen sich einige ADFC-Aktive in der Neuenhofstraße in Aachen. Sonntag, weil dann im Gewerbegebiet wenig Verkehr ist. Unterschiedliche, den Abstand betreffende Situationen, wurden gefilmt. Das entstandene Video findet ihr auf unserem YouTube-Kanal unter https://www.youtube.com/ADFCAachen.

Die Abstandskampagne läuft weiterhin. Das Frauennetzwerk besucht mit dem Thema »Abstand« Fahrschulen, verteilt Postkarten und hängt weitere Plakate auf.

Für die Zukunft wünschen wir uns von den Ordnungsbehörden, auf die Einhaltung von Überholabständen besonders zu achten und Verstöße zu ahnden, denn leider sind Gewohnheiten allein durch Information und Sensibilisierung nur schwer zu ändern.

**Der »Rote Teppich« zeigt 1,5 Meter Abstand zwischen Auto und Fahrrad**

## Open Bike Sensor

von Luc Hamers

Es hat sich eine Projektgruppe gebildet, die sich darum kümmert, einige Open Bike Sensoren zu bauen. Dies sind Geräte, die ans Fahrrad geklemmt werden können und die den Überholabstand während der Fahrt messen, zusammen mit der GPS-Position. Wir wollen damit endlich dafür sorgen, dass das Gefühl, regelmäßig oder an bestimmten Stellen zu dicht überholt zu werden, mit Daten hinterlegt wird. Vielleicht stimmt das Gefühl auch nicht – oder doch? Wir werden sehen …

Um die Daten der Sensoren in Informationen umzuwandeln, wurde eine Online-Plattform aufgebaut, die bereits erste Daten anzeigt: https://obs.adfc-ac.de/. Zusätzlich soll das Projekt wissenschaftlich von der RWTH, die eine Studie zu den Überholabständen durchführen wird, begleitet werden.

Am 10. und 11. September haben sich einige Interessierte getroffen und viele Stunden fleißig gelötet, gebastelt und manchmal auch geflucht.

Es wurden einige Sensoren aufgebaut – aber es gab manche Schwierigkeit, mit der wir nicht gerechnet hatten. Einigen Bausätzen fehlt noch der letzte Schliff, dann können auch diese verwendet werden.

Bis wir genügend Sensoren fertiggestellt und ausgiebig getestet haben, werden wir mit dem Studienstart noch warten und erstmal Erfahrung sammeln. Der ADFC Aachen/Düren wird 10 Sensoren bekommen, die dann an Interessierte verliehen werden können. Sobald es dann tatsächlich los geht, werdet ihr natürlich informiert, wie ihr teilnehmen könnt!

## Kurzmeldungen

von Luc Hamers

### Lastenradgarage

Am 24. September trafen sich einige unerschrockene ADFC-Mitglieder am Welthaus, um sich bei angekündigtem Dauerregen durch den Urwald zu kämpfen und die Landezone für unsere neue Lastenradgarage freizuräumen. Zum Glück bliebt der Dauerregen aus, es hat nur leicht getröpfelt. Auch der Urwald war nicht so dicht wie befürchtet. Wir haben den Platz, an dem früher schon die Garage stand, vom Grünzeug befreit und die Fläche begradigt.

Mit einem Lkw wurde die Garage angeliefert und als Ganzes per Kran an die richtige Stelle abgestellt.

Jetzt haben wir endlich wieder einen sicheren Platz, um unser Lastenrad in der Nähe des Welthauses zu parken.

### Video zum Überholabstand

Auf unserem Youtubekanal haben wir ein neues Video veröffentlicht. Hier haben wir Aufnahmen zum Überholabstand gemacht, um zu zeigen, wie Überholvorgänge von Radfahrenden aussehen sollen, und auch wie nicht. Das Video findet ihr unter der Adresse `https://youtu.be/PWHv_Ddiiz0`.

### Neue Leitung RVP und Aktionen

Auf der Klausurtagung in Niedeggen haben wir für zwei wichtige Posten des Vereins neue Verantwortliche gefunden. Martin Christfreund übernimmt die Leitung des Arbeitskreises Radverkehrsplanung (RVP), Ben Jansen wird den Arbeitskreis Aktionen leiten.

## Reifenreparatur

Auf dem Weg zur Klausurtagung in Niedeggen hatte einer der Teilnehmer eine Reifenpanne. Wir haben die Gelegenheit genutzt, eine Neuheit auszuprobieren, die einer der anderen dabeihatte: einen Reifenflicken, für den man keinen Kleber braucht. Einfach Reifen aufrauen, Flicken aufkleben und fertig. Ergebnis: der Flicken funktioniert, der Reifen war auch auf dem Rückweg noch in Ordnung.

## Kidical Mass Herzogenrath (Ortsgruppe Nordkreis)

von Walther Mathieu, Simon Weiß

Bei bestem Radfahrwetter fand am 22. 5. 2022 die erste Kidical Mass[7] im Aachener Nordkreis statt. Dies ist eine Fahrraddemo für Jung und Alt, um eine kindgerechte Verkehrsinfrastruktur zu fordern.

Die ca. 6 km lange Tour führte durch den Herzogenrather Stadtteil Kohlscheid. So fanden sich Radfahrbegeisterte aller Altersklassen am Bürgerpark Kämpchen ein, die meisten aus Kohlscheid, aber auch aus Mitte, Merkstein und Würselen. Das Lastenrad des ADFC Aachen/Düren war bereits aus Aachen gekommen und so konnten alle mit Infomaterial versorgt und Musik unterhalten werden.

Besonders die Kinder konnten den Start nicht erwarten und auch die kleinsten wollten gerne selbst fahren. Mit Polizeibegleitung und Musik fuhren schließlich 53 Erwachsene und 27 Kinder los. Zunächst durch die Südstraße in Richtung Markt, mit einem kurzen Schlenker durch eine der wenigen Fahrradstraßen in Herzogenrath, in der für einige Minuten tatsächlich die Fahrräder dominierten. »Normalerweise fahre ich hier nicht so gerne, weil die Bürgersteige so eng sind, aber heute hat es echt Spaß gemacht« war dann auch die spontane Reaktion eines Kindes, als wir wieder in die Südstraße einbogen. Das Kopfsteinpflaster am Markt hat alle etwas durchgeschüttelt, besonders eine Dreijährige, die aber tapfer immer weiterfuhr. Unterwegs machten alle mit fröhlichem Geklingel auf unser Anliegen aufmerksam und forderten »Platz für die nächste Generation« ein.

**Spannend: Radfahren auf der Roermonder Straße**

Diesen bekamen die Kinder schließlich auf der Roermonder- und der Kaiserstraße. Ganz ungezwungen eroberten die kleinen und großen Radfahrer*innen die Fahrbahn für einen kurzen Augenblick. Genau darum soll es bei der Kidical Mass gehen: einen Freiraum zu schaffen, um zu zeigen, wie unbeschwert das Radfahren für alle sein könnte, wenn die Infrastruktur es hergeben würde.

[7] https://kinderaufsrad.org

Anschließend ging es ein Stück durch die Zellerstraße, die möglicherweise Teil des Radschnellwegs RS 4 werden wird.

Auf der letzten Etappe ging es vorbei an drei Kindergärten und einer Grundschule. Anders als an gewöhnlichen Schul- und Kindergartentagen störten uns die vielen Falschparker auf den Gehwegen nicht, denn uns gehörte die Straße.

»Ein Eiswagen wäre jetzt super« und »Wann können wir das noch einmal machen« und »Eine Kidical Mass in Würselen wäre auch sinnvoll« waren Sätze, die man am Ziel im Bürgerpark aufschnappen konnte.

Diese Wünsche könnten wahr werden, denn das nächste bundesweite Aktionswochenende findet am 6. & 7. Mai 2023 statt und der Nordkreis ist sicherlich/hoffentlich wieder mit dabei. Wenn du uns bei der Organisation, Mobilisierung oder mit kreativen Ideen unterstützen möchtest, melde dich einfach bei simon.weiss@adfc-ac.de.

## Kidical Mass Düren

von Anja Georg

Der achtjährige Nima kommt stolz lachend auf eine der Organisatorinnen der 2. Kidical Mass Düren zu. »Ich habe heute Geburtstag – aber ich hab gleich zuhause gesagt: Nach dem Fußballspiel (heute Morgen) fahre ich wieder bei der Kidical Mass mit. Dann können wir danach weiter Kindergeburtstag feiern!«, sagt er. Corinna erzählt mindestens ebenso stolz: »Wir probieren heute das neue Lastenrad der Stadt Düren aus und sind dafür extra mit dem Bus zum Rewe an der Kölnstraße gefahren und haben uns als Erste Anna ausgeliehen!«

Foto: Christoph Ettwig

75 Radfahrende – von drei Monaten (sicher im Lastenrad transportiert) bis über 70 Jahren (sogar ohne E-Unterstützung!) – trafen sich mit ihren so unterschiedlichen Rädern zu einer bunten Truppe zusammen, um unter Polizeigeleit eine 6 km lange Strecke durch die Dürener Innenstadt zu radeln – mit ihren Klingeln und Tröten und trotzdem immer noch als leiseste Lobby der Welt.

»Ich genieße solche Aktionen total, weil dann Angst-Räume zu Wohlfühl-Zonen werden« zitiert Anja Georg einen Jugendlichen nach einer Radaktion in Köln bei ihrer Ansprache im Namen des Orgateams zum Start der Kidical Mass. »Wir sind hier, um den Dürenern und Dürenerinnen zu zeigen, dass es viele Kinder gibt, die gerne mit dem Rad sicher durch ihre Stadt fahren würden, wenn die Bedingungen es hergeben würden.« Viele der anwesenden Eltern begleiten die Kinder in die Schule mit ihren Rädern, wollen bewusst kein Elterntaxi sein, sondern den Kindern die Sicherheit im Umgang mit dem Rad neben dem Autoverkehr früh beibringen. »Wir kommen oft an unsere Grenzen: Abstände werden nicht eingehalten, Tempo-30-Zonen finden wir nicht an den wichtigen Stellen und »Fahrradstraße« zum Bei-

spiel vor Schulen scheint in Düren ein Fremdwort zu sein!«, so eine Mutter während der Veranstaltung.

Am Geisterrad an der Aachener Straße, an der Stelle, an der ein Jugendlicher durch einen Lkw zu Tode kam, schreiben und malen die Teilnehmenden ihre Botschaften auf die Straße: »uns gehören die Straßen auch!« »Kinder auf das Rad!« »Tempo 30 jetzt!« – verziert mit bunten Figuren, Rädern und Sonnen.

Die Kidical Mass ist eine Fahrraddemonstration für Jung und Alt. Vom Laufrad bis zur Seniorenrikscha ist alles willkommen, was sich mit Beinkraft fortbewegt. Der Tross rollt so schnell, wie die Langsamsten mitkommen. Die Streckenlänge ist kindgerecht. Unterstützt wird die Aktion vom ADFC Aachen/Düren, dem VCD und ProRad.

An diesem Wochenende fanden in über 220 Städten in Deutschland und weltweit Kidical Masses statt. Und auch im nächsten Jahr werden mindestens zwei Kidical-Mass-Touren durch Düren angeboten werden. Informationen hierzu finden sich auf Facebook und Instagram (Kidical Mass Düren) und auf der Homepage der Kidical Mass Bewegung `www.kinderaufsrad.org`.

**Foto: Christoph Ettwig**

# Fahrrad-»Schutzstreifen«: Teil des Problems, nicht Teil der Lösung!

von Elmar Farber, Rob Maris

In 2020 hat ProRad ein Schutzstreifen-Moratorium[1] für Düren gefordert. Anlass war ein tödlicher Unfall an der Aachener Straße. Leider hat unser Appell an Politik und Verwaltung nur eine aufschiebende Wirkung gehabt. Vor anderthalb Jahren haben wir der Politik dringend empfohlen, dem Rad-Vorrang-Routen-Konzept ein Gesamtkonzept voranzustellen, weil die (Rad-Vorrang-)Routen am Rand der Innenstadt einfach aufhören.

## Schutzstreifen im Klimaschutzteilkonzept

Die Stadt setzt nach wie vor fast ausschließlich auf Schutzstreifen. Eine gute Übersicht über das bisherige Schutzstreifen-Programm bietet die städtische Internetseite zum Klimaschutz-Teilkonzept »Klimafreundliche Mobilität« (KSTK, 2014/15) [2]. Die Seite bietet aber auch eine sehr gute Übersicht darüber, was alles hätte sein können, wenn das KSTK so konsequent umgesetzt worden wäre, wie es in den Koalitionsverträgen der letzten Legislaturperioden angekündigt wurde.

> »Wesentliche Funktion des Klimaschutzteilkonzeptes ›klimafreundliche Mobilität‹ ist es, die Verkehrsplanung der Stadt Düren unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes weiterzuentwickeln und Maßnahmen zu initiieren, die die Bürgerinnen und Bürger zu einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl motivieren.«
> Quelle: Stadt Düren.[3]

Wir sehen nicht, dass Schutzstreifen unter dem Klimaschutz-Gesichtspunkt irgendeine relevante Rolle spielen. Noch weniger sehen wir, dass Schutzstreifen die objektive Sicherheit oder die subjektiv gefühlte Sicherheit steigern. Insbesondere dann nicht, wenn sie qualitativ schlecht gestaltet sind und/oder weiterhin ungeahndet von Pkw zweckentfremdet werden (siehe Bilder).

Hohenzollernstraße

Wir gehen davon aus, dass die Steigerung des Radverkehrs, des Fuß- und öffentlichen Nahverkehrs am Gesamt-Verkehrs-Mix nach wie vor die Maxime der städtischen Verkehrsplanung ist. Ein Prozent weniger Pkw pro Jahr war stets die Ansage, um Platz und Möglichkeiten für die Förderung des Radverkehrs zu schaffen. Nicht zuletzt deshalb wurde auch die B56n gebaut.

Im KSTK wird ein ganzes Bündel an Maßnahmen aufgelistet, das zur gewünschten Veränderung im Modal Split führen soll. Leider stellen wir fest, dass davon bisher kaum etwas umgesetzt wurde. Keine sicheren Kreuzungen, kein Radschnellweg, keine einzige Fahrradstraße, kein gelöstes Falschparker-Problem … Stattdessen wurden und werden allerorts Schutzstreifen markiert (siehe Fußnote 2).

[1] prorad-dn.de/wp-content/uploads/2019/05/Schutzstreifen-Moratorium.pdf
[2] www.dueren.de/leben-wohnen/umwelt-klima/klimafreundliche_mobilitaet/klimaschutzteilkonzept – siehe linke Spalte ganz oben: fünf Links zu Maßnahmenprogrammen über je zwei Jahre
[3] www.dueren.de/leben-wohnen/umwelt-klima/klimafreundliche_mobilitaet/klimaschutzteilkonzept

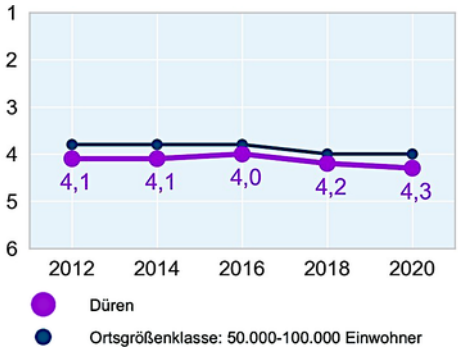
Sogenannte Schutzstreifen sind aus unserer Sicht kein Ausdruck des »Paradigmenwechsels in der Verkehrsplanung«, sind aber in Düren das Standard-Instrument der Verkehrsplanung, obwohl sie doch die verkehrsplanerische Ausnahme sein sollen.

Dass die Dürener Schutz- und Mehrzweckstreifen eher Problem als Lösung sind, war schon 2014/15 klar. Siehe »Aus dem KSTK«, Seite 48. Der erste zitierte Absatz adressierte bereits damals das Problem des Innenstadtbereichs. Das ist auch der Grund, weshalb ProRad ein Innenstadtringkonzept[4] erstellt hat. Es liegt in der Schublade und sollte dort herausgeholt werden, wenn die Stadt keine Alternative präsentieren kann, die der Forderung nach Trennung vom Kfz-Verkehr gerecht wird – das steht schon in unserem eingangs erwähnten Schutzstreifenmoratorium. *Ganz wichtig angesichts der vielen Schulen: Erst wenn der Innenstadtraum als sicher empfunden wird, wird der Schul-Radverkehr*[5] *nennenswert ansteigen können*, und der heute stark problematische »Elterntaxi-Verkehr« entsprechend abnehmen. Und das Übergewicht vieler Schüler ebenso. Eine Win-win-win-Situation also.

Zollhausstraße

## Befragungen

Zu einem ähnlichen Ergebnis kommen die ADFC-Fahrradklima-Tests für Düren[6]. Seit das KSTK einstimmig im Stadtrat beschlossen wurde, geht es runter mit den Bewertungen. Hat das vielleicht auch etwas mit den sogenannten Schutz- und Mehrzweckstreifen zu tun?




Bewertungen im ADFC–Fahrradklima–Test

Auch die Befragung der Öffentlichkeit im Rahmen des geplanten Rad-Vorrang-Routen-Konzepts der Stadt ist ziemlich eindeutig:

Bei der Frage nach der Sicherheit im Radverkehr wird deutlich, dass sich die Befragten überwiegend eigene Verkehrsflächen für den Radverkehr wünschen – baulich oder markierungstechnisch getrennt vom Kfz- und vom Fußverkehr. Während sich ca. 68 % der Befragten auf Schutzstreifen nicht sicher fühlen, sind es auf Radfahrstreifen nur ca. 45 %. Die subjektiv höchste Sicherheit wird auf baulichen Radwegen angenommen. Auf diesen fühlen sich ca. 75 % sicher. (Quelle: Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für Rad-Vorrang-Routen in der Stadt Düren - Abschlussbericht[7])

[4] prorad-dn.de/dossier/#innenstadtring
[5] prorad-dn.de/weltfahrradtag-am-3-juni/
[6] fkt.object-manager.com/data/2020/Dueren_5358008_FKT2020.pdf
[7] sessionnet.krz.de/dueren/bi/getfile.asp?id=650815&type=do
[8] www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/vorschriften-verhalten/radwege/

Ziemlich aktuell ist eine Befragung des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs ADAC[8], woraus ganz deutlich hervorgeht, dass die gefühlte Sicherheit mit geschützten Radfahrstreifen (GRS, auch »Protected Bike Lane« genannt) sich deutlich abhebt von »gewöhnlichen« Radfahrstreifen (siehe Bild).

**»gewöhnlicher« Radfahrstreifen Rheinstraße**

Der Unterschied: ein GRS ist durch Poller oder Betonhalbschalen vom Kfz-Verkehr getrennt anstelle einer breiten, durchgezogenen Trennlinie.

## Empfehlung

Wir begrüßen daher ausdrücklich, dass im aktuellen Stand des Rad-Vorrang-Routen-Konzeptes nur 4,4 % Schutzstreifen vorgesehen sind. Auch außerhalb der zukünftigen Rad-Vorrang-Routen sollten keine weiteren Schutzstreifen angelegt werden, außer bei geringer Verkehrsbelastung. Stattdessen sollten die noch vorhandenen Schutz- und Mehrzweckstreifen geprüft werden – hinsichtlich ihrer qualitativen Beschaffenheit und hinsichtlich ihres Zwecks in der Gestaltung des Verkehrsraums.

## Hintergrundtexte

### Aus dem KSTK:

[ … ] All diese Pluspunkte zusammen lassen eigentlich einen höheren Radverkehrsanteil in Düren erwarten. Dass dies nicht so ist, könnte an mehreren Faktoren liegen.

Zum einen gibt es *keine längeren störungsarmen Verbindungen durch das Stadtgebiet hindurch*. Bisher müssen in alle Richtungen viele Knotenpunkte überquert werden, wenn die Stadt in Gänze oder größeren Teils durchquert werden soll. Dabei gibt es in Düren einen *großen Anteil an Knotenpunkten, der mit mehreren Fahrstreifen für den MIV ausgestattet sind*, um Aufstauungen durch Abbiegevorgänge zu vermeiden. Hierdurch wird zum einen der oftmals sehr begrenzte Straßenraum in seiner Kapazität erschöpft und die einzelnen Fahrstreifen auf die Mindestmaße reduziert. *Dies wird gerade von Radfahrern als unangenehm empfunden*. Darüber hinaus können zusätzliche Spuren für Radfahrer die Kreuzung unübersichtlicher wirken lassen. Zusätzlich können Abbiegevorgänge durch den notwendigen Fahrbahnwechsel erschwert werden.

Zum anderen sind viele Markierungslösungen auf den Fahrbahnen vor langer Zeit aufgebracht worden, die heute nicht mehr den aktuellen Erkenntnissen der Radverkehrsplanung entsprechen. Dabei ist vor allem festzuhalten, dass die Radfahrstreifen und Schutzstreifen (in Düren aufgrund der Breitstrichmarkierung Mehrzweckstreifen) lediglich im Bereich der in der ERA vorgesehenen Mindestmaße oder sogar darunter liegen. *Da diese Markierungen insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen mit den entsprechend hohen Verkehrsmengen und einer sehr hohen Verkehrsdichte vorhanden sind, wird dies von den Radfahrenden subjektiv sicherlich negativ wahrgenommen werden. Ein solches negatives Empfinden kann im Ergebnis der entscheidende Grund sein, warum viele Menschen in Düren die Fahrradnutzung nicht »wagen«*. Der angesprochene Effekt kann u. a. noch dadurch verstärkt werden, dass in Düren häufig illegal auf Schutzstreifen gehalten und geparkt wird. An stark befahrenen Straßen ist dies für unsichere Radfahrer ein echtes Problem, für alle anderen ein Stress- und »Nerv«-faktor.

Hervorhebungen von ProRad; Quelle: Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität in Düren[9], S. 83

### Auszug aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO:[10]

- 12: 5. Ein Schutzstreifen für den Radverkehr ist ein am rechten Fahrbahnrand mit Zeichen 340 markierter und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild »Radverkehr« versehener Teil der Fahrbahn. Er darf nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden und nur, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr *nur in seltenen Fällen* erfordert. Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen *hinreichenden Bewegungsraum* für den Radverkehr bietet. Befindet sich rechts von dem Schutzstreifen ein Seitenstreifen, kommt ein Schutzstreifen *in der Regel nicht* in Betracht, es sei denn, es wird ein *zusätzlicher Sicherheitsraum* zum ruhenden Verkehr geschaffen. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. ( … ).
- 13: Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)* der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.

Hervorhebungen von ProRad

Aktueller Hinweis zum StVO-Text: Neuerdings sind Schutzstreifen entlang von ruhendem Verkehr ohne Sicherheitsraum auch im Bestand nicht mehr zulässig, wie wir im Artikel auf Seite 31 beschreiben. Das wird dazu führen, dass die Stadt eine Reihe von Schutzstreifen wird entfernen müssen, weil die verbleibende Fahrbahn zu schmal werden würde.

## (No) parking day in Düren

von Jens Veith

Foto: Claudia Veith

Am Tag des weltweiten Klimastreiks hatte die Initiative Nahverkehrswende Düren zum »No Parking Day« eingeladen. In der kleinen Weierstraße besetzten sie mehrere Parkplätze und nutzten diese Flächen für Spaß, Spiel, Kommunikation und Information.

Das graue Pflaster wurde mit grünem Rasen ausgelegt, Gartenmöbel luden zum Verweilen ein, die Parkplätze verwandelten sich in eine kleine, gemütliche Stadtoase – und natürlich gab es Kaffee und Kuchen ;-)

### Lebensraum

Auf einer Parkfläche standen vier verschiedene Lastenräder an Stelle eines Pkws. Wenn man bedenkt, dass in einem Pkw meist nur eine Person sitzt, macht das einen Flächengewinn deutlich. Andersherum wird auch der Verlust an Lebensraum klar, der durch geparkte Autos entsteht.

[9] www.dueren.de/assets/userfiles/pdf_bereich_lebenundwohnen/KSKM_Düren_-_Abschlussbericht_.pdf
[10] www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm

Krass, wenn man zusätzlich bedenkt, dass ein Pkw 95 Prozent seiner Nutzungsdauer herum steht und Platz benötigt – meistens mindestens sogar 2 Plätze: einen zuhause und einen an der Arbeitsstelle.

Die Initiative Nahverkehrswende Düren fordert mehr Platz zum Leben in der Innenstadt und Freiflächen, die nicht kommerziell genutzt werden. Wo in der Stadt können sich Menschen treffen, ohne etwas bezahlen zu müssen? Welche Flächen können von den Anwohnern/der Nachbarschaft/Besuchern gemäß ihren Bedürfnissen gestaltet werden? Wo ist Platz für Treffen und Austausch?!

## Klimaschutz erleichtern

Obwohl viele gute Gründe für das Radfahren oder Busfahren sprechen, bleibt es oft nur bei dem Gedanken. Die vorhandenen Strukturen machen es einem nicht wirklich leicht. Die Initiative Nahverkehrswende Düren fordert eine sichere und durchgehende Infrastruktur für den Radverkehr und einen kostenlosen ÖPNV, sowie bessere Anbindung und Taktung im ÖPNV.

## Konzepte und Lösungen

Die Dürener Bürgerinitiative Pro Rad, die sich schon seit langem für mehr Sicherheit für Radfahrende einsetzt, hatte einen Infostand aufgebaut und beantwortete Fragen. Hier informierten sich Passant*innen über die von Pro Rad entwickelten Verkehrskonzerte wie den Innenstadtring und die Radroutenradialen. Noch zuletzt war der Innenstadtring in den Medien: Pro Rad hatte mit einer Verkehrssimulation gezeigt, dass der Ring aus Einbahnstraßen um den Stadtkern gut funktioniert und alle Verkehrsteilnehmer*innen von mehr Sicherheit und besserem Verkehrsfluss profitieren.

## Bunt statt Grau

Zum Mitmachen luden Street-Art-Angebote ein. Mit Nadel und Faden wurde gestrickt und gehäkelt und ein Laternenmast und ein Fahrradständer verschönert (das textile Blütennetz für den Baum kommt noch, es fehlten noch ein paar Maschen). Auf den Asphalt wurde ein Motiv mit Kreide gemalt. Man konnte sich dann auf den Boden als Teil des Gemäldes hinlegen und von einer Leiter herunter fotografieren lassen.

Foto: Claudia Veith

## Fußbaaaaaall!!!!

Volle Action gab es am Kickertisch. Hier haben alle richtig Spaß gehabt und gemeinsam wurde von Anfang bis Ende des No Parking Days ununterbrochen in verschiedenen Teams gespielt. Vielen Dank an die Evangelische Gemeinde Kreuzau, die uns den Tisch geliehen hatte. Danke an Axel Fell, (ADFC-NRW-Vorsitzender) für die coole Musik – und hätte es einen No-Parking-Day-2022-Kicker-Pokal gegeben, du hättest ihn wahrscheinlich gewonnen ;-). Axel Fell war mit seinem Lastenrad angereist, um die Aktivist*innen zu unterstützen.

Jens Veith, einer der Aktiven bei ProRad: »Uns geht's nicht, darum alle Autos aus der Stadt zu verbannen, aber die Parkplätze hier in der kleinen Weierstraße machen keinen Sinn, sie erzeugen nur unnötigen Parksuchverkehr und belasten die Anwohner mit Abgasen. In dieser Quasi-Sackgasse machen allerhöchstens Behindertenparkplätze und Ladezonen Sinn. Der restliche Platz würde sich für schönere Zwecke als Parken eignen.«

Die Aktion war als Versammlung bei der Polizei angemeldet. Das Ordnungsamt hielt die Parkplätze für die Aktion frei.

## Verleihung des Aachener Integrationspreises 2022

von Ursula Zimmer-Richter

Die Projektbeteiligten nach der Preisverleihung

Am 6. September wurde der Verkehrswacht Aachen e. V. für das Projekt »Fahrradfahren für Migrantinnen« der Aachener Integrationspreis 2022 verliehen. In der letzten Ausgabe der Luftpumpe berichteten wir ausführlich über das Projekt unter dem Titel: »Die Aachener Fahrradcommunity kann 12 neue Mitglieder begrüßen. Das Fahrrad als Integrationshelfer.«

An dem Projekt beteiligt waren neben der Verkehrswacht der regionale Caritasverband, die Fahrradwerkstatt WaBe e. V. und Dr. Edi Heidenthal vom ADFC als Trainer und natürlich die vielen ehrenamtlichen Helferinnen.

Wir haben uns alle sehr gefreut über die Anerkennung, die mit dem Ehrenamtspreis verbunden ist, weil Fahrradfahren mehr ist als nur von A nach B zu kommen. Das wurde gebührend auf dem Markt gefeiert, wobei »Kaiser Karl« einige Male mit den Fahrrädern umrundet wurde. Inzwischen hat es schon mehrere Nachfolgekurse für die Migrantinnen gegeben. Der nächste Kurs startet im November.

Aus unserem Newsletter 2022-09:
`speicher.adfc-ac.de/newsletter/2022-09/`

## Sogar der ADFC fährt bei Rot über Ampeln?

von Luc Hamers

Wir haben vor einem Jahr ein Video zur Strecke von Würselen nach Aachen über die B57 veröffentlicht (`youtu.be/JKOwbo_951E`). Dabei ist an einer Stelle zu sehen, dass eine Ampel auf rot springt, während wir die Straße queren. In den Kommentaren zum Video haben inzwischen schon einige Leute geschrieben (mit dem virtuell erhobenen Zeigefinger), dass sogar wir vom ADFC Aachen bei rot über eine Ampel fahren. So wie das im Bild aussieht, stimmt das auch.

Aber stimmt es wirklich? Schaut man sich die Sequenz an (etwa ab 2:05), kann man sehen, dass wir bei grün anfangen die Straße zu überqueren, die Ampel dann aber rot wird. Dann müssen wir auf jeden Fall nicht anhalten und umdrehen. Man könnte aber argumentieren, wir müssten in diesem Fall auf der Mittelinsel halten, bevor wir den zweiten Straßenabschnitt überqueren. Diese Mittelinsel ist nur für zu Fuß Gehende gemacht, für ein Fahrrad ist sie viel zu schmal. Würde man hier halten, würde sogar ein normales Fahrrad in die Fahrbahn hineinragen und wir würden uns selber und andere in Gefahr bringen.

Ausschnitt des Videos um den es geht

Wir haben den ADFC-Rechtsreferenten gefragt, wie die Regeln in einer solchen Situation tatsächlich sind. In einer solchen Situation muss man zur Not sein Fahrrad quer auf die Mittelinsel stellen und dort auf die nächste Grünphase warten. Sollte das aber nicht möglich sein, weil hier z. B. schon Radfahrende stehen oder ich mit einem Anhänger unterwegs bin und daher auch nicht quer auf die Mittelinsel passe, dann gilt die gleiche Regelung wie bei jemand, der oder die auf einer Kreuzung »hängengeblieben« ist, also bei grün in die Kreuzung gefahren ist, aber inzwischen die Querenden schon grün bekommen haben. Diesem »Nachzügler« muss man die Gelegenheit geben, die Kreuzung zu verlassen. Dieser muss aber gleichzeitig den anderen Verkehr gut beobachten. Das steht so in §11 der Straßenverkehrsordnung (Besondere Verkehrsregeln).

Aus unserem Newsletter 2022-08:
`speicher.adfc-ac.de/newsletter/2022-08/`

## Fahrradstraße in Stolberg

von Angelika Weber und Daniela Priester

Die Stadt Stolberg hat ihre erste Fahrradstraße eröffnet und der ADFC Stolberg und Eschweiler waren eingeladen.

Plakat zur Fahrradstraße in Stolberg

Die Fahrradstraße führt vom Parkplatz Atsch Dreieck über die Hammstraße und endet an der Sebastianusstraße. Zahlreiche Fahrradsymbole markieren den Weg, an Einmündungen ist der Asphalt rot eingefärbt. Bürgermeister Haas sieht hier die Einlösung eines seiner Wahlversprechen.

Es sollen weitere Fahrradstraßen eingerichtet werden, doch sollen sich motorisierte Bürger erst mal an Fahrradstraßen gewöhnen, so Haas. Der ADFC kritisiert die Breite von lediglich 2,50 m im späteren Verlauf der Straße. Dies sei der ausgehandelte Kompromiss mit den Aktiven des Naturschutzes.

In den nächsten zwei Jahren soll der Radweg entlang der Sebastianusstraße in Richtung Von-Coels-Straße auf 2,50 m verbreitert werden.

Warten wir es ab.

Aus unserem Newsletter 2022-07:
`speicher.adfc-ac.de/newsletter/2022-07/`

Ihre Anzeige in der nächsten Luftpumpe?
anzeigen@adfc-ac.de

# Kontakte zum ADFC Aachen/Düren

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

Tel: (mit AB) 02 41 / 889 14 63
info@adfc-ac.de

## Vorstand

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

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

**Kassenwart**
Michael Haßler 02 41 / 859 19
01 72 / 208 80 85
michael.hassler@adfc-ac.de

**Beisitzer*innen**
Karin Offermann 02 41 / 629 05
karin.offermann@adfc-ac.de
Anna M. Limbach 015 78 / 258 87 70
anna.limbach@adfc-ac.de
Benedikt Haumer
benedikt.haumer@adfc-ac.de
Luc Hamers
luc.hamers@adfc-ac.de

## Ortsgruppensprecher*innen

**Düren**
Jens Veith 024 22 / 959 96 50
jens.veith@adfc-ac.de
Rob Maris 024 21 / 388 96 62
rob.maris@adfc-ac.de

**Eilendorf**
Edi Heidenthal
edi.heidenthal@adfc-ac.de

Anne Stockmeyer
anne.stockmeyer@adfc-ac.de

**Eschweiler**
Angelika Weber 024 03 / 55 95 64
angelika.weber@adfc-ac.de

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

**Stolberg**
Daniela Priester 024 02 / 865 91 28
daniela.priester@adfc-ac.de

## Referent*innen

**Radtouren** radtouristik@adfc-ac.de
Karin Offermann 02 41 / 629 05
karin.offermann@adfc-ac.de
Uwe Klehn 02 41 / 55 43 36

## Ansprechpersonen

**Aktivenkoordinatorin**
Anna M. Limbach 015 78 / 258 87 70
anna.limbach@adfc-ac.de

**ADFC-Vertreter im Mobilitäts- und Klimaausschuss Düren**
Michael Obst 024 21 / 994 71 64
obst@prorad-dn.de

**Homepage / Internet**
Torsten Krüger
adfcac@kryger.de

Luc Hamers
luc.hamers@adfc-ac.de

**Redaktion Luftpumpe**
redaktion@adfc-ac.de

# andere Kontakte

## ADFC-Verbände

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

**Mitgliederservice**
Am Wall 128-134
28195 Bremen 04 21 / 346 29-0

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

## Stadt Aachen

**Beschilderung / Baustellen**
strassenverkehrsbehoerde@mail.aachen.de

**Verkehrslenkung**
Herr Grützmacher 02 41 / 432-6844
Herr Havertz 02 41 / 432-6818
strassenverkehrsbehoerde@mail.aachen.de

**Radverkehrsplanung**
verkehrsmanagement@mail.aachen.de

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

**Falschparker**
online stadtpate.de/aachen

Frau Gerstacker 02 41 / 432-32220
ueberwachungrv@mail.aachen.de

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

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

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

**Mängelmelder** maengelmelder.aachen.de

## Sonstige

**VCD Aachen–Düren**
vcdaachen@vcd-aachen.de

**Radverkehrsbeauftragter StädteRegion Aachen**
Ralf Oswald 02 41 / 51 98 37 05
ralf.oswald@staedteregion-aachen.de

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

Dipl.-Kff. Monika Volkmer

Steuerberaterin

– Existenzgründer
– Vereine
– Unternehmen
– Privatpersonen
– Rentner

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

info@steuerbuero-volkmer.de

# 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 dieser Mitgliedschaft können unter › ***www.adfc.de/mitgliedschaft*** nachgemeldet werden.

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

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

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

☐ Zusätzliche jährliche Spende: € .....

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

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

Kontoinhaber*in .....

DE IBAN .....

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

☐ Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum, Unterschrift .....
(bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des*der Erziehungsberechtigten)

Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen 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.

# Entdecke

## DIE VIELFALT DER LASTENRÄDER

Madame cargo

Paulusstraße 13-15 , 52064 Aachen
kontakt@madamecargo.de
www.madamecargo.de