



aktuelle Info
zu unseren
Touren
im Mittelteil



Und wie ist Radfahren
in Deiner Stadt?



ADFC
Fahrradklima-Test
2020

**Düsseldorf erreicht
die Note 4,12**

Seite 3 >>

Mitgliederversammlung	05	Vorgestellt		Tour	
Editorial	02	Ein Lastenrad für die Samtkragenfreunde	12	Lekker fietsen zwischen Rhein und Anger	19
Radpolitik		Sonne und Wind – Wie sich eine geführte ADFC Radtour über Jahrzehnte entwickelte	13	Movimento: Radtour für die Ohren zwischen Köln und Düsseldorf	20
Wir treten auf der Stelle – Ergebnisse des Fahrradklimatests 2020	03	Technik		Leserbrief	20
10 Velorouten für Düsseldorf	06	Man nehme zwei Dreiräder und heraus kommt ein Vierrad (Quad)	14	Fahrradtouren Sommer 2021	22
Umbau Kreisel Ulenbergstraße – Moorenstraße – Himmelgeister Straße – Stellungnahme des ADFC	09	Was alles mit einem Fahrrad-Anhänger möglich ist	15	Das Letzte	
Die Unfallschwerpunkte in Düsseldorf	10	Picknickkiste fürs Fahrrad – ein Upcycling-Projekt	16	Willkommen im DRIM – Neues aus unserem Düsseldorfer Radverkehrs-Infrastruktur Museum	23
Gutenbergstraße als Fahrradstraße Warum eigentlich nicht?	11	Reise		Düsseldorf hat Schwung	24
		Touren im Hinterland von Venedig	18	Nachrichten	26
				Wir über uns	40

Titelbild:
Logo zum Fahrradklimatest vom ADFC Bundesverband

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser,

und es ist Sommer. Zeit für die Sommerausgabe der Rad am Rhein. Seit langem leben wir nun mit der Corona-Pandemie und deren Einschränkungen.

Natürlich ist auch der ADFC unverändert davon betroffen. Die gute Nachricht aber ist: Der ADFC Düsseldorf hat sich verändert, vieles findet per Videokonferenz statt – es ist anders als beieinander zu sitzen, aber es funktioniert!

Der im letzten Frühjahr ins Leben gerufene ADFC-Treff per Video-Chat besteht weiterhin: Jeden Donnerstag können Sie teilnehmen, Genaueres lesen Sie im Heft im Bereich der Nachrichten.

Mit Vorsicht und unter Beachtung der Corona-Regeln haben wir auch in diesem Frühjahr wieder mit der Codierung begonnen, auch das finden Sie in dieser Ausgabe.

Geführte Touren bieten wir bei Redaktionsschluss noch nicht an. Trotzdem finden Sie manches rund um das Thema Touren auf den folgenden Seiten. Aktuelle Informationen zu unseren Touren finden Sie natürlich auf unserer Homepage.

Denn weiterhin gilt: Radfahren kann man immer, auch und gerade in Corona-Zeiten. Auf unserer Homepage gibt es Einiges zu erfahren, was sich verkehrspolitisch tut. Wir als ADFC bleiben unverändert verkehrspolitisch aktiv. Natürlich berichten wir auch in dieser Ausgabe rund um Verkehrspolitisches. Die beiden wichtigsten Themen, die uns in den letzten Monaten beschäftigt haben, sind die Auswertung des Fahrradklimatests für Düsseldorf und das Erstellen

von 10 Velorouten durch Düsseldorf. Beides finden Sie in diesem Heft wieder.

Last but not least: Lastenräder sind groß im Kommen, auch dazu lesen Sie etwas im Heft.


Und nicht zu vergessen: unsere Weiterbildung für Radfahrende, die sich inzwischen zum Renner entwickelt hat – und das alles digital.

Wie im letzten Sommer erscheint *Rad am Rhein* nur als Online-Ausgabe, es gibt keine gedruckte Ausgabe des Heftes. Der Vorstand hat sich nach reiflicher Überlegung vor allem aus zwei Gründen dafür entschieden, wieder eine Online-Ausgabe zu machen. Zum einen sind das natürlich die Kosten, die die Druckausgabe verursacht. Zum anderen haben wir noch einen guten Teil der Frühjahrsausgabe nicht verteilen können. Deshalb möchten wir jetzt die Hefte der Frühjahrsausgabe weiter verteilen, damit diese nicht ungelesen ins Altpapier wandern.

Natürlich liegt das Layout genauso wie in der Sommerausgabe 2020 in der derselben Hand wie bisher. Wir danken unseren Anzeigenkunden, dass sie auch in diesem Sommer wieder in unserer Online-Ausgabe inserieren. Andernfalls wäre die Sommerausgabe 2021 auch in dieser Form nicht möglich gewesen.

So können Sie wie gewohnt – wenn auch digital – sich in unserer *Rad am Rhein* zu vielen Themen in dem bekannten klaren Layout informieren.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viel Spaß beim Lesen, bleiben Sie gesund und fahren Sie Rad. ■ *Edda Schindler-Matthes*

<p>IMPRESSUM Rad am Rhein erscheint zweimal jährlich (im März und Juli). Kostenlose Zustellung an ADFC-Mitglieder. Kostenlos erhältlich bei Veranstaltungen des ADFC Düsseldorf e.V. Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Düsseldorf e.V., Siemensstr. 46, 40227 Düsseldorf, e-mail: info@adfc-duesseldorf.de (Der ADFC Düsseldorf e.V. ist gemeinnützig und Spenden sind steuerlich abzugsfähig.) GLS Bank, IBAN: DE22 4306 0967 4130 4422 00 BIC: GENODEM1GLS</p>	<p>Redaktion: Edda Schindler-Matthes (verantwortlich); Redaktionsschluss für die März-Ausgabe: 16. Januar 2022 Anzeigen: ADFC Düsseldorf e.V., es gilt Preisliste 2013, Anzeigenschluss für die März-Ausgabe: 1. Februar 2022 Anzeigenverkauf: anzeigen@adfc-duesseldorf.de Layout: Delia Birr Auflage: Die Sommerausgabe 2021 erscheint als online-Ausgabe. Gesamtherstellung: Die Sommerausgabe 2021 erscheint nicht als Druckausgabe.</p>	<p> zertifiziertes Papier aus Recyclingpapier und Frischfasern aus nachhaltiger Waldwirtschaft. Gastartikel und Kommentare unter vollem Namen, Kommentare oder Briefe müssen nicht die Meinung des ADFC wiedergeben. Für unverlangte Manuskripte und Fotos keine Gewähr. Nachdruck nur mit Genehmigung des ADFC. Quellennachweis: Der Quellennachweis für das Titelbild befindet sich am Ende des Inhaltsverzeichnisses. Der Quellennachweis für aus fremden Quellen bezogenen Fotos befindet sich auf S. 41.</p>
--	---	---



Wir treten auf der Stelle

Ergebnisse des Fahrradklimatests 2020

Am 16. März 2021 schaute die fahradinteressierte Öffentlichkeit nach Berlin. An diesem Tag veröffentlichten der ADFC und das Bundesverkehrsministerium die Ergebnisse des Fahrradklimatests 2020. Rund 230.000 Radfahrerinnen und Radfahrer aus 1.024 Städten und Gemeinden haben sich beteiligt und ihre Zufriedenheit mit den diversen Aspekten der lokalen Radverkehrspolitik bewertet. Die Teilnehmerzahl ist damit erfreulicherweise gegenüber 2018 um 35% gestiegen. Der Fahrradklimatest ist auch keine ADFC-dominierte Umfrage. Laut eigenen Angaben sind nur 15% der Befragten ADFC-Mitglieder. In unserer Stadt haben 3.052 Radfahrer und Radfahrerinnen ihre Meinung abgegeben, was gegenüber dem Jahr 2018 sogar einen Zuwachs von 50% darstellt.

Der Fahrradklimatest verwendet die Systematik der Schulnoten. Düsseldorf hat sich hierbei marginal von 4,22 (2018) auf 4,12 verbessert. Im Jahr 2016 lag die Note mit 4,14 allerdings schon einmal in der Nähe des aktuellen Wertes. Wir treten also mehr oder minder auf der Stelle. Im Quervergleich ist die Gesamtstreuung dieser Note bei Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern erstaunlich gering. Sie reicht von Bremen mit einer Note von 3,57 bis Köln mit 4,37. Düsseldorf hat den achten von 14 Plätzen inne. Die Parteien, die die neue Stadtregierung tragen, streben in ihrer Kooperationsvereinbarung eine „deutlich bessere Position“ an. Für die TOP 3, die derzeit von den Städten Bremen, Hannover und Frankfurt/M. gebildet werden, braucht es - bei unterstellten unveränderten Bedingungen in diesen Städten - die Verbesserung um eine halbe Schulnote. Zur Abgrenzung sei angemerkt, dass das ansonsten häufig genannte Münster mit 3,17 in der Größenklasse der Städte zwischen 200.000 und 500.000 Einwohner bewertet wird. Kleiner Städte erzielen in der Regel bessere Noten als Großstädte.

Wo liegen nun die Stärken und Schwächen aus Sicht der Befragten? Düsseldorf erreicht die besten Noten in Unterkategorien „Öffentliche Leihräder/Fahrradverleih“ (Note 2,5), „Geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ (Note 2,8) und dem eher weichen Kriterium „Radfahren durch Alt und Jung“ (3,3). Die Schwächen liegen hingegen beim „Falschparken auf Radwegen“ (Note 5,1), der „Führung an Baustellen“ (Note 5,0) und der „Breite der Wege für Radfahrer“ (Note 4,9). Die TOP- und FLOP-Themen sind als solche gegenüber 2018 unverändert geblieben und entsprechen auch weitgehend den Umfrageergebnissen in Gesamtdeutschland.



In unserer Stadt haben 3.052 Radfahrer und Radfahrerinnen ihre Meinung abgegeben



ADFC (Bundesverband)

Im Quervergleich zur Zielgruppe Bremen, Hannover und Frankfurt/M. hat Düsseldorf jedoch kaum Stärken und viele ausgeprägte Schwächen. Nur bei „Öffentlichen Leihräder/Fahrradverleih“ liegt unsere Stadt statistisch gesehen relevant 0,2 Noten besser als die Zielgruppe. Ansonsten gibt es viele Kategorien, wo Düsseldorf jeweils um eine glatte Note schlechter abschneidet als die TOP 3: Fahrradmitnahme im ÖPNV, zügiges Radfahren, Erreichbarkeit des Stadtzentrums, Wegweisung für Radfahrer und geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung.

Der Fahrradklimatest hat die statistische Schwäche, dass er die oben angerissenen Unterkategorien nebeneinander stellt und hieraus den Durchschnitt für die Gesamtnote bildet. Die Gewichtung durch die Radfahrer und Radfahrerinnen ist jedoch häufig eine andere und naturgemäß subjektiv. Daher fragt der Fahrradklimatest separat nach der Wichtigkeit einzelner Unterkategorien. Führend sind hier auf einer Skala von 0 (= unwichtig) bis 1 (= wichtig) die „Akzeptanz von Radfahrern als Verkehrsteilnehmer“ (0,93), das „Sicherheitsgefühl der Radfahrer“ (0,93) und die „Konfliktfreiheit zwischen Radverkehr und Autoverkehr“ (0,92). Als weit abgeschlagenes Schlusslicht rangiert „Öffentliche Leihräder/Fahrradverleih“ mit einer Wichtigkeit-Ziffer von nur 0,45.

Mehr als 900 Befragte haben zudem sogenannte Freitextantworten gegeben, um individuelle Kritikpunkte zu äußern oder Anregungen zu machen. So wird unter anderem mehrfach die Trennung des Fuß- und Radverkehrs auf der Kö gefordert. Insbesondere in Straßen mit Straßenbahnschienen sollte der ruhende Verkehr (Stichwort: Parken in der 2. Reihe) stärker kontrolliert werden, damit die Radfahrerinnen und Radfahrer nicht in das Gleisbett der Straßenbahn ausweichen müssen. Hier besteht bekanntermaßen und aus eigener Erfahrung eine hohe Unfallgefahr. Auch wird vorgeschlagen, >>>

dass die Awista die Anwohner bitten solle, die Mülltonnen nicht auf den Radweg zu stellen. Zudem solle sie auch ihre Mitarbeiter bitten, die Container nicht zurück auf den Radweg zu stellen.

Stellvertretend für die vielen Beiträge haben wir einige prägnante Zitate herausgesucht (siehe Kasten), die die Gefühle und Wünsche unseres Erachtens besonders gut repräsentieren. Teilweise wurden einige Passagen der Antworten gestrichen, um die Anonymität zu gewährleisten. Die in den Freitexten häufig angesprochenen Problemstellen in der Stadt haben wir in der Karte auch graphisch dargestellt.

“ *Schlimmstes Problem der Düsseldorfer Innenstadt sind viele Highways nur für Autos und rein auf Autos optimierte Ampelschaltungen. Radfahrer werden bestenfalls geduldet.*

*Was mich wirklich nervt ist, dass Radfahrer*innen oft auf den Inseln zwischen Straße und Tramschienen stranden. Wenn man einen Kinderanhänger hat, kann das schnell brenzlich werden. Und auch so ist es gefährlich. Überhaupt nicht hinnehmbar!*

In meiner Wahrnehmung fehlt der Mut, die Vision und die Kreativität, das Fahrradfahren als ein positives Erlebnis anzubieten und die Entwicklung einer Fahrradkultur aktiv zu fördern.

In unserem Viertel halten selbst Polizeiwagen auf dem Fahrradstreifen um mal eben Brötchen zu holen etc. So geht es nicht!

Radstreifen scheinen dort zu entstehen, wo es mit wenig Kosten/Widerstand verbunden ist, nicht dort wo sie dringend gebraucht werden

Fahrradstadt Düsseldorf wäre ein Traum!

Seit Corona macht es mir besonders viel Spaß Fahrrad zu fahren, weil weniger Autos unterwegs sind und ich mit vielen anderen Fahrradfahrern gemeinsam unterwegs bin.

Fahrradfahrer sollten bei allen Bau-maßnahmen frühzeitig mitbedacht und sichere, breite Radwege direkt mit realisiert werden

Besonderes Kurzstreckenticket im ÖPNV zur Überwindung besonders heikler Passagen, z.B. Ludenberger Str. in Düsseldorf.

”

Welche Schlussfolgerungen sollten nun Politik und Verwaltung, aber auch der ADFC und der/die gemeine Rad- und Autofahrer/in aus dem Fahrradklimatest 2020 ziehen?

Akzeptanz, Sicherheit und Konfliktfreiheit sind - wie oben dargestellt - die Kernanliegen der Radfahrer.

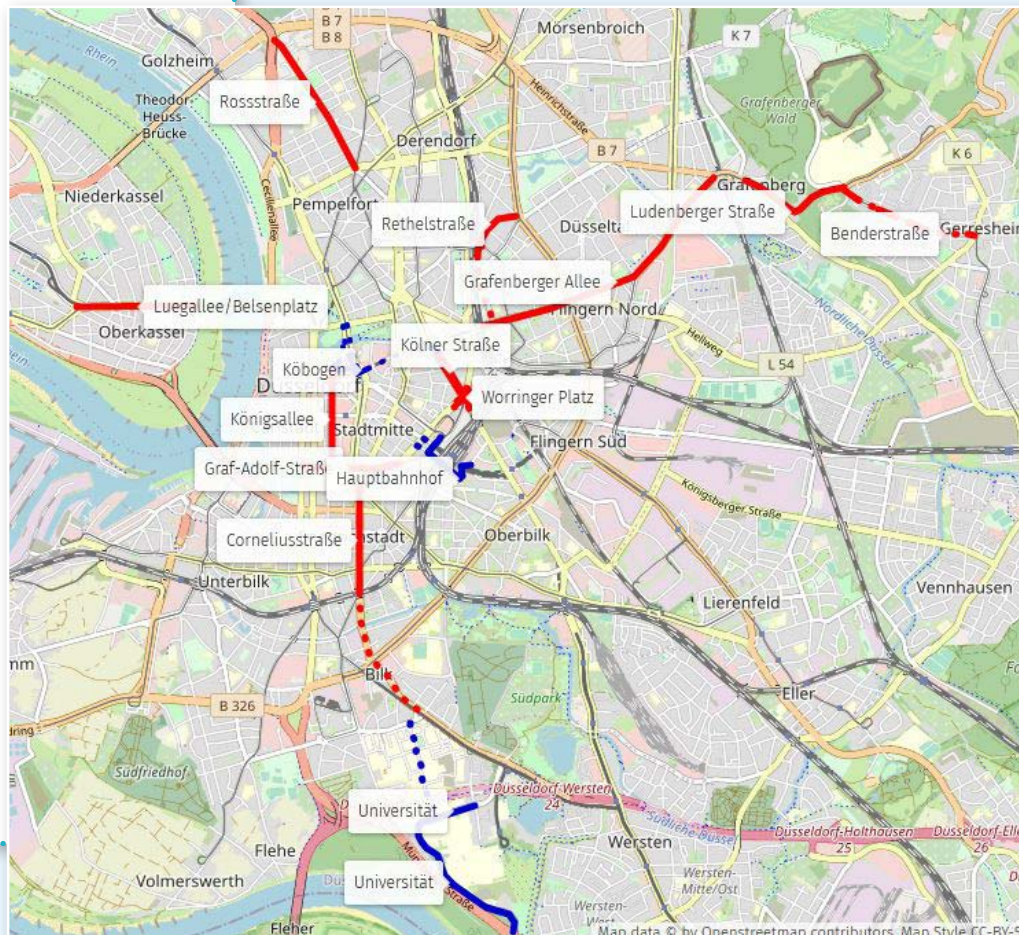
Akzeptanz bedeutet die Gleichwertigkeit aller Verkehrsteilnehmer anzuerkennen und das Primat des Autoverkehrs aufzugeben. Die Verkehrsplanung sollte von außen nach innen (Fußweg, Radverkehrsanlage, Autofahrspur(e)) erfolgen anstatt von innen nach außen. Akzeptanz bedeutet insbesondere, dass der Radstreifen nicht als Parkstreifen angesehen wird. Wer das nicht einsehen mag, muss zwingend mit einem Bußgeld belegt werden.

Sicherheit und Konfliktfreiheit können durch eigenständige und baulich abgetrennte Radverkehrsanlagen erreicht werden. Die Entmischung der Verkehre wird viele Menschen ermutigen aufs Rad umzusteigen.

Zügiges Radfahren und die Erreichbarkeit des Stadtzentrums sind zwei Punkte, bei denen Düsseldorf relativ gesehen weit zurückliegt. Der ADFC hat hierzu ein Konzept von zehn Velorouten entwickelt, welches in dieser Ausgabe der *Rad am Rhein* näher beschrieben wird (siehe Seite 6). Diese Routen verlaufen nicht nur auf zügig und widerstandsarm zu realisierenden Strecken, sondern wollen auch die Innenstadt erschließen. Die Verwaltung ist gefordert sich dieser Herausforderung anzunehmen.

Als Zwischenziel für den Fahrradklimatest 2022 muss zumindest die Vier vor dem Komma weg. ■

Achim Isenberg
Foto: Dominik Kegel
Karte: Jochen Matthes



**Erinnerung:
Termin vormerken!**
 Save the date - denn: Die Mitgliederversammlung findet in jedem Fall am **25.9.21** statt, entweder als Präsenzveranstaltung im Bürgerhaus Bilk oder im digitalen Format – je nach Corona-Anforderung.

Der ADFC Düsseldorf e.V. lädt ein zur 32. ordentlichen

Mitgliederversammlung

15.30 Uhr
 25. September 2021
im Bürgerhaus im Stadtteilzentrum Bilk
oder digital,
 Bürgersaal 1. Etage
 Bachstr. 145
 (neben den Düsseldorf Arcaden)
 Nähe S-Bahnhof Bilk
 (von dort 2 Minuten Fußweg)

Anträge zur Mitgliederversammlung sind bis zum 18.9.2021 an den Vorstand zu richten (Vorstand@adfc-duesseldorf.de oder per Post ins FIZ, Siemensstraße 46, 40227 Düsseldorf).

Iris Franke, 1. Vorsitzende

Tagesordnungspunkte:

1. Wahl der Versammlungsleitung
2. Genehmigung der Tagesordnung
3. Bericht des Vorstandes über die Jahre 2019 und 2020
 - a) Aktivitäten
 - b) Haushaltsergebnis 2019 und 2020
4. Haushaltsvorschlag für 2021
5. Bericht der Rechnungsprüfer/innen
6. Entlastung des Vorstandes
7. Wahlen
 - a) Vorstand
 - b) Rechnungsprüfer/innen
 - c) Delegierte zur Landesversammlung ADFC-NRW
8. Anträge
9. Aktuelles
10. Verschiedenes

15.30 Uhr
Sams
 25.09.2021

Guten
tag

10 Velorouten für Düsseldorf

Es ging ja schon durch die Presse: Der ADFC hat 10 Velorouten für Düsseldorf vorgeschlagen. Wie kam es dazu?

Dazu muss man vorausschicken, dass für die Stadt Düsseldorf in 2014 ein 300 km langes Radhauptnetz RHN beschlossen wurde. Der Vorwurf an die Stadtverwaltung und die Politik lautete dann vernehmlich vor der Kommunalwahl „Ihr habt seit 2014 von den 300 km gerade einmal 23 km umgesetzt!“

Daraufhin hatte die Verwaltung im Herbst 2020 drei „Velorouten“ vorgeschlagen. Ziel war es, zusammenhängende Abschnitte des RHN anzugehen, man hatte sich Abschnitte herausgesucht, die eigentlich schon gut befahrbar seien und mit kleinen Mitteln schnell fertiggestellt werden könnten. Die Politik ihrerseits definierte in der Kooperationsvereinbarung (CDU/Grüne) bzw. in einem Antrag an den Ordnungs- und Verkehrsausschuss OVA (SPD) eigene Radrouten, die SPD als Schnellrouten für Pendler.


Zwischenzeitlich hatte der Rat beschlossen, eine Kleine Kommission Radverkehr (KK RV) einzurichten, in der ADFC und VCD neben den Parteien und der Verwaltung vertreten sind. Die Velorouten waren und sind natürlich Thema für die KK RV.

Wir haben uns als ADFC natürlich diese Routen angesehen und bewertet. Dazu haben wir zunächst untersucht, wie das andere Städte machen, als Beispiele haben wir uns Bremen, Hamburg, Hannover, Nürnberg und Essen angesehen. Dann haben wir festgelegt, welche Funktionen die Velorouten erfüllen sollen. Da sie nur einen Aus-

schnitt des RHN abbilden, sollen sie möglichst viele Funktionen abdecken:

- ▶ innerstädtischer Alltagsverkehr (Schule, Arbeit, Einkaufen, Sport, Kultur und Freizeit);
- ▶ Radverkehr bündeln und zügig führen;
- ▶ wichtige Knotenpunkte (Bahnhöfe, (Hoch-)Schulen, Einkaufszonen ...) ansteuern;
- ▶ Verbindung der Stadtteile mit der Innenstadt und untereinander;
- ▶ miteinander vernetzt mit Anschlussmöglichkeiten ins Umland;
- ▶ auf dem RHN aufliegen, aber in Ausnahmefällen auch abweichen.

Daneben haben wir die erforderlichen Standards festgehalten. Diese sind in der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) aufgeschrieben, z.B. ist dort das Regelmaß für einen Einrichtungsradweg mit 2 m Breite, und das Mindestmaß 1,60 m angegeben. Hinter diesen Standards wollen wir nicht zurückbleiben – klar, natürlich wird es immer kurze Abschnitte geben, wo solche Maße nicht möglich sind, gemeint sind Fälle wie der Uhrenturm von Haniel&Lueg auf der Grafenberger Allee, oder enge Bahnunterführungen.

Wir haben die Vorschläge aus Politik und Verwaltung aufgegriffen, teils anders verknüpft, teils auch variiert und einige Velorouten ergänzt. Wir nutzen dafür gerne weitgehend fertiggestellte gute Radwege wie Klever Straße oder Fischerstraße. Herausgekommen ist das Folgende: 

Bio aus Büttgen vom Bioland Lammertzhof



frisch und grün
lecker und echt
Bio aus Büttgen

Im **Hofmarkt des Bioland Lammertzhofes** finden Sie frisches Gemüse aus eigenem Bioland-Anbau und ein breites Sortiment biologischer Lebensmittel. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Mit der **Ökokiste unseres Gemüseabos** beliefern wir Sie auch gerne nach Hause!



Hofmarkt: Mo – Fr 7 - 19 Uhr · Sa 7 – 14 Uhr
Webshop: Rund um die Uhr www.lammertzhof.info
Telefon: 0 21 31 - 75 74 70
Abo-Telefon: 0 21 31 - 75 74 17 · Mo – Fr 8 – 13 Uhr

Bioland®
Familie Hannen
LAMMERTZHOF

Bioland Lammertzhof, 41564 Kaarst-Büttgen

Die Karte

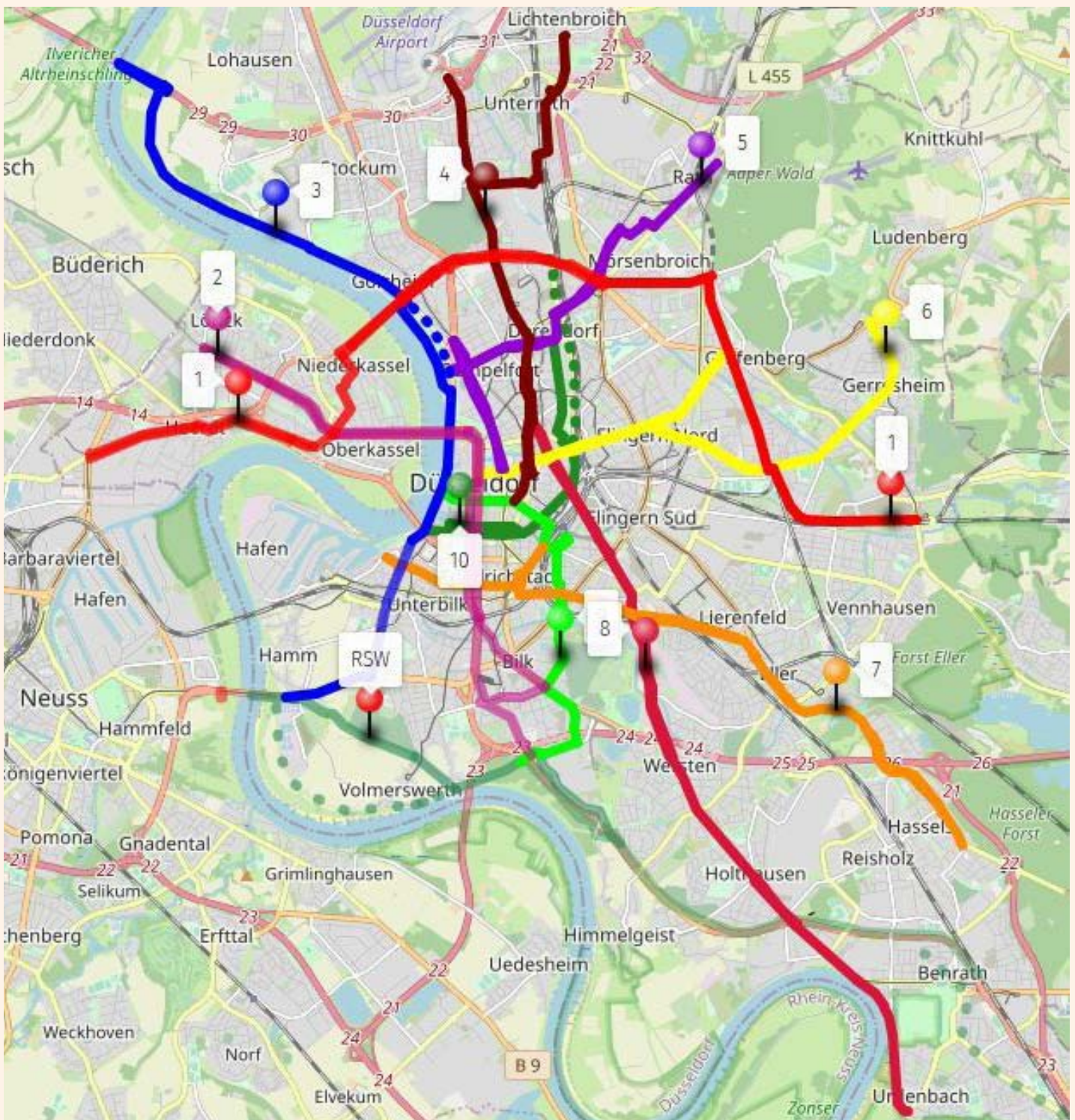
https://umap.openstreetmap.de/de/map/gegenueberstellung-velorouten-dusseldorf_11918

stellt die verschiedenen Vorschläge gegeneinander: (durch Klick auf den Link zu öffnen, Bedienung siehe Kasten)

Enthalten sind die Ebenen

- ▶ Radhauptnetz (standardmäßig ausgeblendet)
- ▶ RSW (Radschnellweg), nur zur Info
- ▶ Velorouten aus dem Vorschlag der Verwaltung
- ▶ Velorouten der Kooperation CDU/Grüne (standardmäßig ausgeblendet)
- ▶ Velorouten der SPD (standardmäßig ausgeblendet)
- ▶ Velorouten des ADFC (alle 10 auf einer Ebene, standardmäßig ausgeblendet)
- ▶ Vorschläge zur Erweiterung der ADFC-Velorouten (standardmäßig ausgeblendet); diese Erweiterungen sind denkbare Fortsetzungen dieser Routen in andere Stadtteile oder Nachbargemeinden

Den Werdegang könnt ihr durch Ein- und Ausblenden der anderen Vorschläge in der oben genannten Karte vielleicht sogar nachvollziehen.



Nun zu **unseren** Routen, sie beginnen im Stadtgebiet, sind aber über den Stadtrand hinaus erweiterbar. Dazu haben wir jede Route auf eine eigene Ebene gelegt:

https://umap.openstreetmap.de/de/map/adfc-velorouten-dusseldorf_11694

- ▶ **Radhauptnetz** (standardmäßig ausgeblendet)
- ▶ **RSW** (Radschnellweg), nur zur Info
- ▶ **ADFC Veloroute 1** „Nördlicher Ring Heerdt - Gerresheim“
- ▶ **ADFC Veloroute 2** „Lörick - Zentrum - Uni(kliniken)“
- ▶ **ADFC Veloroute 3** „Entlang des Rheins: Flughafenbrücke - Kardinal-Frings-Brücke“
- ▶ **ADFC Veloroute 4** „Lichtenbroich/Unterrath - Zentrum“
- ▶ **ADFC-Veloroute 5** „Oberrath - Kö-Bogen“
- ▶ **ADFC-Veloroute 6** „Gerresheim/Grafenberg - Altstadt“
- ▶ **ADFC-Veloroute 7** „Hassels - Fürstenplatz - Medienhafen“
- ▶ **ADFC-Veloroute 8** „Urdenbach - Wersten - Zentrum“
- ▶ **ADFC-Veloroute 9** „Universität - Hauptbahnhof - Rheinufer“
- ▶ **ADFC-Veloroute 10** „Landtag/Apolloplatz - Graf-Adolf-Platz - Worringerplatz - Pempelfort (- Derendorf)“
- ▶ **Vorschläge zur Erweiterung der ADFC-Velorouten** (standardmäßig ausgeblendet); diese Erweiterungen sind denkbare Fortsetzungen dieser Routen in andere Stadtteile oder Nachbargemeinden

An wenigen, wesentlichen Stellen weichen wir vom RHN ab: Die **Route 5** beginnt in Oberrath, vermeidet die enge Brücke Lilienkronstraße und das Gewusel auf der Bochumer Straße und führt über die Brücke St. Franziskus-Straße; dafür müsste der westlichste Fahrstreifen zu einem geschützten Radweg werden. Das sollte für den Kraftverkehr verschmerzbar sein, sind es doch vor und hinter der Brücke ebenfalls keine zwei Fahrstreifen! Dann geht es herüber zur Münsterstraße, weil das Mörsenbroicher Ei entlang der Münsterstraße zügig gequert werden kann. In der Innenstadt führen wir die Route parallel zur Straßenbahn bis zum Köbogen. Hier muss das RHN – eine langjährige Forderung des ADFC – ergänzt werden.

Anders als das Radhauptnetz fährt die grüne **Route 10** nicht über die Marc-Chagall-Straße, weil wir glauben, dass Tussmannstraße und Schinkelstraße die besseren Anschlüsse bieten.

Bei der roten **Route 8** haben wir nördlich vom Wehrhahn die seltsame Lücke Pempelforter Straße im RHN geschlossen.

Die braune **Route 4** fährt von „Auf der Reide“ durch die Fallingbos-

teler Straße zur „Piwipp“, das ist eine echte Lücke im Radhauptnetz.

Die orange **Route 1** weicht in Niederkassel vom RHN ab, um die Schulen besser anzubinden (und ist außerdem kürzer).

Die gelbe **Veloroute 6** im Westen entlang des Köbogen I ist bezüglich der Führung ein Vorschlag aus der Verwaltung. Wahrscheinlich wird es hier eine für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzone geben. Die Ludenberger Straße haben wir mit Absicht ausgespart, weil wir meinen, dass der Weg über die Dreherstraße mit geringerer Steigung besser zu fahren ist. Außerdem werden gerade Cranachstraße und Hellweg für den Radverkehr hergerichtet.

Gepunktet gezeichnet haben wir Varianten, z.B. der Vorschlag von CDU/Grünen, über die Toulouser Allee zu fahren (was wir differenziert sehen: Das könnte eine schnelle Route werden, aber ohne Anschlüsse in die Viertel), oder die immer wieder geforderte Öffnung der Brunnenstraße für den Radverkehr (lila **Route 2**) als schnelle Verbindung Bilk Bhf – Uni.

Vor der Kommunalwahl haben viele Parteien gesagt, sie wollten das (gesamte!) Radhauptnetz in dieser Ratsperiode fertigstellen. Wir würden uns schon freuen, wenn diese 10 Routen mit den Verlängerungen nach außen in hoher Qualität fertiggestellt würden. Unsere Routen sind keinesfalls in Stein gemeißelt! Wichtig ist, dass jetzt endlich hochwertige, miteinander verknüpfte Radverbindungen aus den Stadtteilen ins Zentrum geschaffen werden.

Wir hatten wegen dieser Routen einige Diskussionen mit Interessierten, die sich unsere Vorschläge angesehen haben. Hier zwei häufige Anmerkungen:

„WARUM NEHMT IHR DIESEN WEG – JENER IST DOCH VIEL BESSER“

Es ging nicht darum, neue Wege zu finden, sondern weitgehend im RHN Routen zu definieren, die viele der o.g. Funktionen abdecken und deren Realisierung einen großen Verkehrswert ergibt.

„DIESE STRECKE IST UNMÖGLICH ZU FAHREN, ZU ENGE KURVEN, HOLPERPFLASTER, 70ER-JAHRE STANDARD ...!“

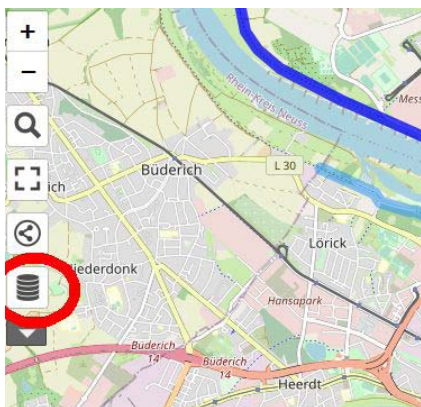
Eine Veloroute ist erst dann fertig, wenn sie die Standards erfüllt – ihr dürft nicht vom heutigen Zustand ausgehen! ■

Jochen Matthes

UMAP

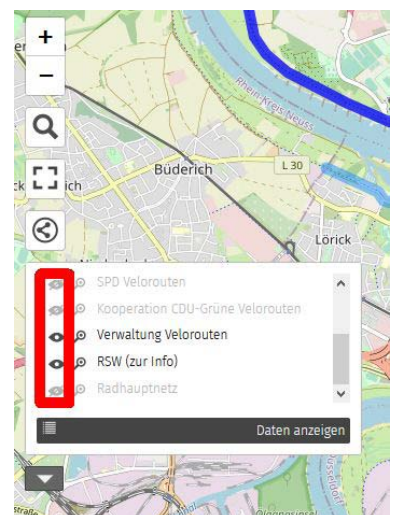
Die Karten sind mit Hilfe des Tools UMAP erstellt, eine Freeware, basierend auf der openstreet.map. UMAP bietet die Möglichkeit, in die openstreet.map Routen hineinzumalen, die beim Skalieren (Vergrößern, Verkleinern) der Karte „mitwachsen/-schrumpfen“. (Leider wird die Strichbreite der gezeichneten Routen nicht skaliert, so dass es beim Herauszoomen unschöne Effekte gibt.)

Ein wesentliches Feature sind die Ebenen, man kann Routen auf verschiedenen Ebenen einzeichnen und diese Ebenen einzeln jede für sich oder alle zusammen oder in beliebiger Kombination ein- und ausblenden.



◀ Das Ein- und Ausblenden geschieht nach Klick auf den „Münzstapel“, in dem man in der dann eingeblendeten Liste auf das „Auge“ (linkes Symbol) klickt.

Die anderen Bedienflächen sind selbsterklärend, „+“ und „-“ Zoomen (geht auch mit dem Mausrad), die Lupe für das Suchen, das Rechteck für das Umschalten auf ein Vollbild. Das Kreissymbol mit dem Winkel darin erzeugt einen Code, um die Karte in andere Anwendungen einzubinden. Mit dem kleinen Pfeil erweitert sich das Menü, man kann dann noch die Hintergrundkarte ändern und -interessant- es gibt ein Messwerkzeug, ebenfalls selbsterklärend. ▶





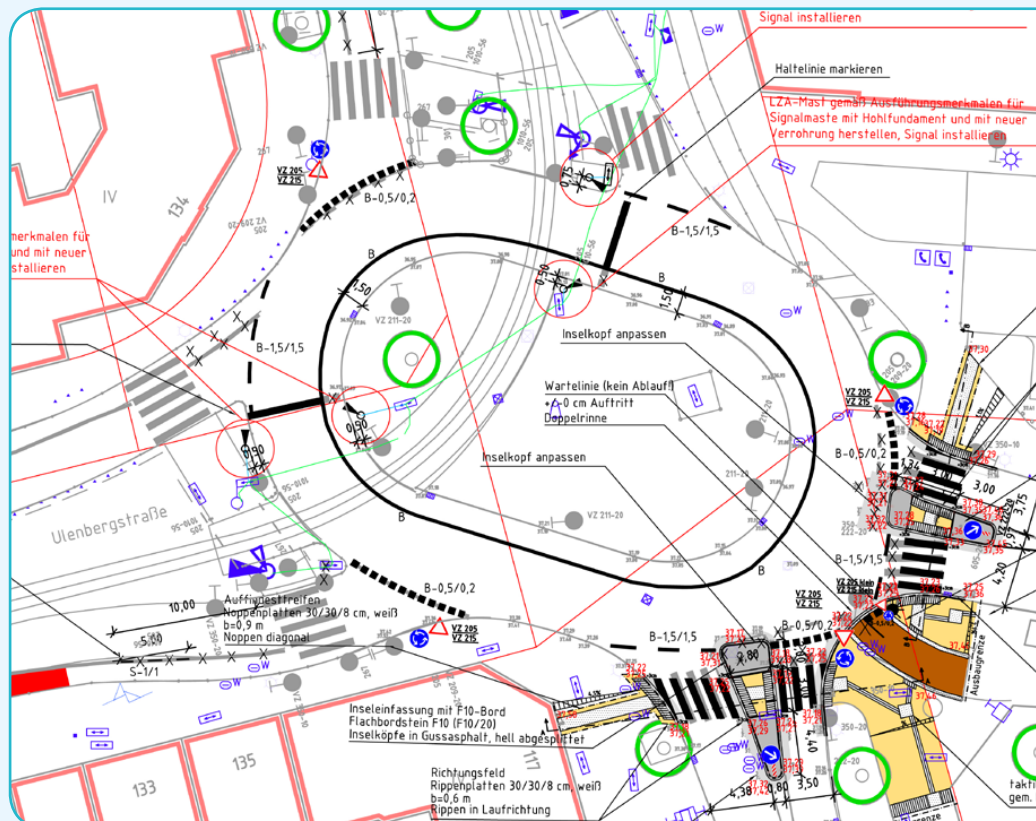
Umbau Kreis Ulenbergstraße – Moorenstraße – Himmelgeister Straße STELLUNGNAHME DES ADFC

Der Kreis wurde als Unfallschwerpunkt identifiziert und nach Diskussion in der städtischen Unfallkommission (in der der ADFC leider nicht vertreten ist) hat die Verwaltung aus den von der Kommission erarbeiteten Prüfaufträgen den Kreisverkehr umgeplant. Die Planung wurde der Bezirksvertretung 03 (BV03) zur Sitzung am 27.4.2021 vorgelegt.

Hier ein Ausschnitt (links Ulenbergstraße, rechts Moorenstraße, von oben nach unten die Himmelgeister Straße, Norden ist oben, braun = Radweg im Seitenraum)
Quelle Ratsinformationssystem

Was ändert sich für den Radverkehr?

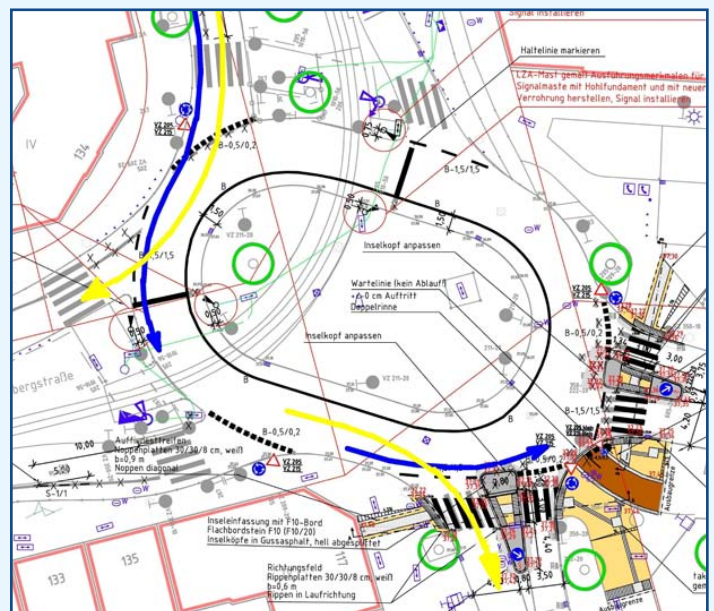
- Der Kreisverkehr wird als echter Kreisverkehr mit den entsprechenden Vorfahrtsregeln gekennzeichnet, die Straßenbahn erhält eine eigene Signalisierung
- Die aus der nördlichen Himmelgeister Straße und aus der Ulenbergstraße kommenden Radfahrstreifen enden künftig vor dem Kreisverkehr, „damit sich der Radfahrer in Richtung Fahrbahnmitte im Mischverkehr orientiert und sich somit im zentralen Sichtfeld des Kfz-Fahrer befindet“.
- Die Radverkehrsfurt an der Moorenstraße wird „vollständig in die Kreisfahrbahn eingebunden“, was das bedeutet, seht ihr rechts unten im Plan.



Der ADFC Düsseldorf hat sich eingehend mit dieser Planung beschäftigt und der Politik seine Kritik an die Hand gegeben. Größter Kritikpunkt ist, dass die eigentliche Problematik gar nicht angegangen wird (blau = Radverkehr, gelb = Kfz):

Man sieht in der Skizze, Kraftfahrzeuge können mit hohem Tempo „auf Ideallinie“ in die Ulenbergstraße bzw. südliche Himmelgeister Straße nach rechts abbiegen und kreuzen dabei den Radverkehr. Die weiten Kurven in den Abzweigen zwingen Kraftfahrende auf diesen Relationen nicht dazu, dem Bogen des Kreisverkehrs zu folgen. Es wird also immer Kraftfahrer geben, die „noch eben schnell“ langsamere Radfahrende überholen und diese schneiden und dabei gefährden. Ein Phänomen, das man auch von anderen schlecht designten Kreisverkehren wie in Lohausen kennt.

Die Vorstellung, dass sich aus der nördlichen Himmelgeister Straße oder der Ulenbergstraße kommende Radfahrende zur Fahrbahnmitte orientieren, weil der Radfahrstreifen endet, können wir nur als blauäugig bezeichnen; vielmehr werden Radfahrende an den Rand gedrängt werden. Um das genannte Ziel zu erreichen, hätte die Fahrbahn vor dem als Schutzstreifen auslaufenden Radstreifen an den Einfahrten in den Kreisverkehr so verengt werden müssen, dass Autofahrende gezwungen werden, sich zwischen die Radfahrenden einzuordnen. In der vorliegenden Planung sind Fahrbahnen so breit, dass Autofahrende immer meinen werden, sie könnten Radfahrende überholen!

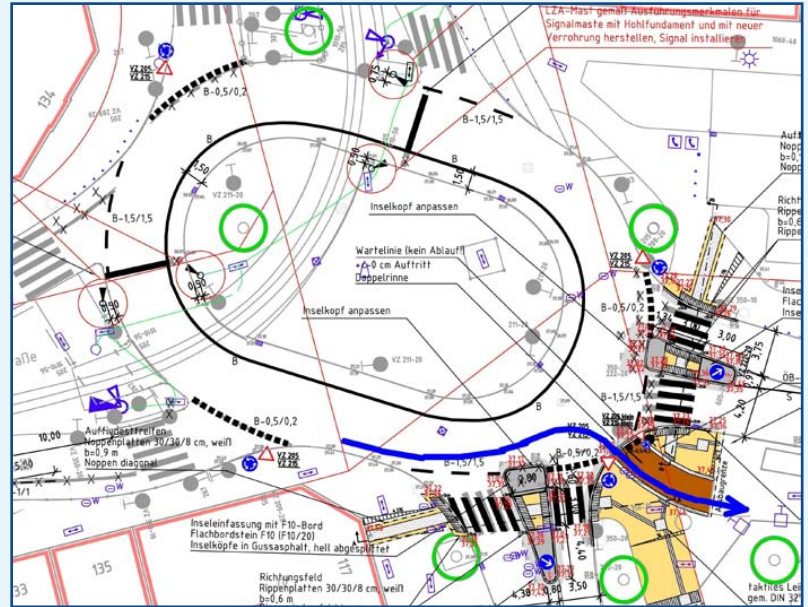


Die 90°-Einfahrt aus dem Kreisverkehr auf den Radweg der Moorenstraße birgt eine weitere Gefahr:

Da die im Linksbogen im Kreislauf fahrenden Zweiräder nicht einfach nach rechts lenken können (das gibt unweigerlich einen Sturz), werden Radfahrende mit Ziel Moorenstraße eine Linie wie blau gezeichnet fahren müssen. Wie Kraftfahrende auf den Schwenk der Radfahrenden vors Auto um auf den Radweg einzufädeln reagieren werden bleibt abzuwarten!

Kurios wird es für aus der südlichen Himmelgeister Straße (im Plan also von unten) kommende Radfahrende, die in die Moorenstraße abbiegen wollen – die müssen jetzt im Kreisverkehr auf der Fahrbahn eine 150°-Wende machen. Bisher ist die Auffahrt ganz normal tangential und nicht rechtwinklig zur Fahrbahn angeordnet. ■

Jochen Matthes



Die Unfallschwerpunkte in Düsseldorf

Die Unfallzahlen bleiben leider stabil hoch.

Wir fordern sichere Infrastruktur und weniger hohes Tempo. Alle Unfallschwerpunkte haben eine Gemeinsamkeit, die in der Unfallforschung nicht neu ist: Hohes Tempo, mehrere Fahrspuren und keine Radwege. Dabei sind diese „Knoten“ alle Teil des Radhauptnetz Düsseldorf:

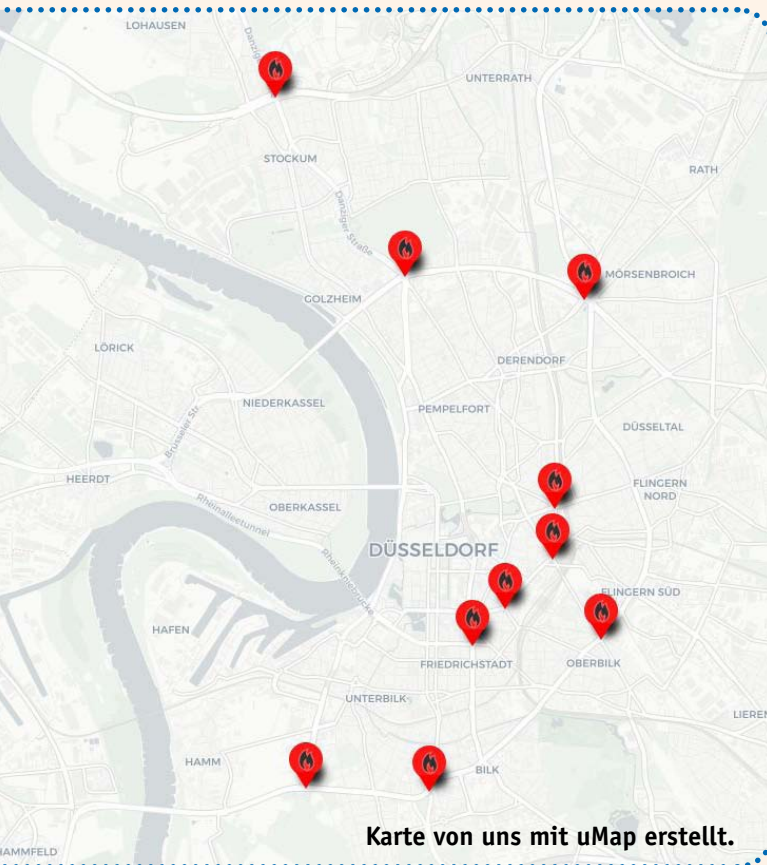
Neu: In NRW werden jetzt endlich auch wie in anderen Bundesländern die polizeilich erfassten Unfallorte auf einer Karte visualisiert:

<https://unfallatlas.statistikportal.de/> Hier könnt ihr also schauen, wo Gefahrenschwerpunkte auf eurem Arbeitsweg oder dem Schulweg eurer Kinder drohen könnten.

Der Unfallbericht der Polizei Düsseldorf NRW führt 1079 Unfälle mit Radfahrern für 2020 auf, das ist eine deutliche Zunahme, liegt aber im Bereich des Erwartbaren, wenn man die massiv gestiegenen Radfahrzahlen durch Corona berücksichtigt. Jeder Unfall ist natürlich einer zu viel und wir setzen uns in unserer Arbeit mit der Politik und der Verwaltung für möglichst sichere Infrastruktur in Düsseldorf ein. Dass dies zum Teil auch zu Lasten der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr gehen muss, ist offensichtlich. Klimanotstand, Gesundheit der Menschen und Lebensqualität sind nur einige gewichtige Gründe.

Immerhin war die Zahl der Kinderunfälle rückläufig. Ob das der durch Corona gesunkenen Zahl der Schulwege geschuldet ➤

▼ Hier die Unfallschwerpunkte in tabellarischer Aufstellung:



Karte von uns mit uMap erstellt.

3.2 Örtliche Unfallschwerpunkte

Rang ³	Örtlichkeit	Polizei-inspektion	Anzahl VU
1	(1) Mörsenbroicher Ei	Nord	117
2	(3) Worringer Platz	Mitte	94
3	(6) Südring/Münchener Straße	Süd	86
4	(4) Nordfriedhof	Nord	74
5	(5) Südring/Völklinger Straße	Süd	72
6	(2) Nordstern	Nord	65
7	(12) Oberbilker Markt/Kruppstraße/Kölnener Straße/Werdener Straße/Mindener Straße	Mitte	45
8	(11) Stresemannplatz/Graf-Adolf-Straße/Stresemannstraße/Karlstraße/Mintropstraße/Scheurenstraße	Mitte	45
9	(21) Corneliusstraße/Herzogstraße	Süd	44
10	(10) Am Wehrhahn/Worringer Straße/Adlerstraße/Schirmerstraße	Mitte	44

³ Vorjahreswert in Klammern



ist oder der durch homeoffice geringeren Zahl an Kfz-Fahrten geht aus den Daten nicht hervor.

Der Unfallbericht alleine führt nicht automatisch zu mehr Verkehrssicherheit. Selbst nach Bildung einer Unfallkommission wird fast nie baulich die Sicherheit verbessert oder das Tempo reduziert. Dabei ist Tempo 30 statt 50 (oder eine Geschwindigkeit über 50 km/h) eine der wirksamsten Maßnahmen und kostet kein Geld. Oft lautet die Empfehlung schlicht, man solle doch „besser aufpassen“. In der Unfallforschung gilt das als unwirksam. Technischer/baulicher Schutz geht vor persönlicher Schutzausrüstung. ■

Jan-Philipp Holthoff



Gutenbergstraße als Fahrradstraße

WARUM EIGENTLICH NICHT?

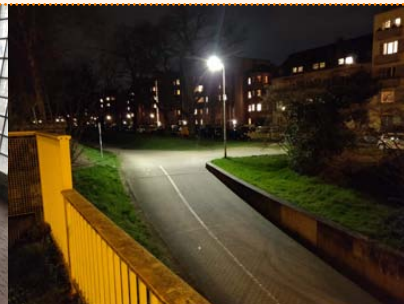
An der Gutenbergstraße lebt es sich bestimmt gut. Die Bahnlinie im Tunnel, darauf viel Grün, einseitige Bebauung mit schönen Häusern aus der Gründerzeit, ein großer Park auf der gegenüberliegenden Seite mit großem neuen Spielplatz, ausreichend Parkraum auf und neben dem Staufenbergplatz. Ab und an spielen Kinder auf dem Wendehammer. Parkverkehr in der Sackgasse. Eine Menge Fuß- und auch Radverkehr. Denn die Gutenbergstr. ist im Radhauptnetz der Stadt Teil einer viel genutzten Radroute zwischen Dreher- und Graf-Recke-Str., mit gutem Anschluss boomender Wohnviertel – Grafental, Quellenbusch, bald Glasmacherviertel – an Schulen, Arbeitsstellen, an die östliche und nördliche Innenstadt.

Diese gutbürgerliche Straße ist, folgt man der Rheinischen Post, jetzt in Aufruhr. Plant doch die Stadt, die östliche Nord-Süd-Achse zwischen Gerresheim-Süd und Oberrath als durchgängige „Veloroute“ für Radfahrende aufzuwerten und zu verbessern. Dabei sollen die Gutenbergstr. und die Limburgstraße als Fahrradstraßen gestaltet werden; also mit Vorrang für den Radverkehr, einer Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr und guten Übergängen in den Kreuzungsbereichen.

Wie immer, wenn sich in Düsseldorfs privilegierten Wohnvierteln etwas ändern könnte, gibt es „Anwohnerproteste“. Aber warum eigentlich hier? Eine Umwidmung der Gutenbergstr. in eine Fahrradstraße würde die Sicherheit aller am Verkehr Teilnehmenden deutlich verbessern. Insbesondere die Einmündung der Fuß- und Radwege in die Wendeschleife könnte klarer und besser einsehbar gestaltet werden, Fußwege und Radspuren könnten getrennt werden. Die schwierige Tunnelquerung ließe sich sicherer gestalten, eine alte Forderung der Bezirkspolitik. Die Querung der Graf-Recke-Str. könnte weniger gefahrenträchtig werden. Und der Straßenbelag würde in Teilen vielleicht auch verbessert.

„Not in my backyard“: als würde die Straße den Anwohnern gehö-

“*Not in my backyard*“



ren, als würde künftig ab und zu auf dem Wendepunkt spielenden Kindern Leid zugefügt (sie spielen selten dort, wo heute und künftig Fahrräder fahren, und nur in wenigen Teilen der Stadt gibt es so viele Spielräume wie hier in Grafenberg im Umfeld der Gutenbergstr.), als würde eine Fahrradstraße als solche „schlimmeren“ Radverkehr bedeuten als ohne den Charakter einer Fahrradstraße. Bisheriger Höhepunkt war dann der Vorschlag von Protestierenden, man könne doch den Radverkehr aus der Gutenbergstr. in die Ernst-Poensgen-Allee umleiten. Die naheliegende Idee, Sicherheit schwächerer VerkehrsteilnehmerInnen durch eine autofreie Zone zu stärken, spielte irgendwie keine Rolle.

Immer wieder wird der Wunsch geäußert, den Radverkehr abseits der Hauptstraßen zu führen und ihn gerade auch für eher unsicher Radfahrende - Ältere, Kinder und Jugendliche - sicher zu gestalten; und jetzt soll das auf einer wirklich durchgehenden Route gemacht werden. Und immer wieder wird zu Recht gefordert, dass Fußverkehr und Radverkehr besser getrennt werden sollen. Und nun plant die Verwaltung es, und nun soll es schon wieder falsch sein?

Normalerweise könnte einem das Amt für Verkehrsmanagement leid tun. Wenn es nicht zum wiederholten Mal eine Grundregel guter Verwaltungsarbeit missachtet hätte, die da lautet: „Sprich mit den Bürgerinnen und Bürgern, informiere sie, setze dich auseinander, besorge dir auch Unterstützung!“ Denn Viele würden von einer gut gestalteten, sicher geführten, verbreiterten „Veloroute-Ost“ mit Gutenberg- und Limburgstr. als Fahrradstraßen profitieren. Auch für Kinder von Anwohnern würde Radfahren auf der Gutenbergstr. sicherer. Wenn aber selbst die BezirksvertreterInnen nicht genau wissen, was die Verwaltung plant, muss man sich über medial verstärkte „Anwohnerproteste“ nicht wundern.

Der neue Verkehrsdezernent hat auch hier die Chance, das Amt für Verkehrsmanagement besser aufzustellen. ■ Matthias Arkenstette

Foto: Jan-Philipp Holthoff



Die Protagonisten der Bullitt-Überführung

Ein Lastenrad für die Samtkragenfreunde

Als sich im September 2004 die Gesellschaft zur Förderung des Samtkragens – Düsseldorf e.V. gründete, kurz: die Samtkragenfreunde, dachte noch niemand daran, dass dieser Verein fünfzehn Jahre nach seiner Gründung stolzer Besitzer eines eBullitts mit Convoy-Box wird.

Die Gesellschaft zur Förderung des Samtkragens – Düsseldorf e.V. ist ein kleiner Düsseldorfer Heimatverein, der die Düsseldorfer Tradition des Samtkragens - eine hochprozentige Spezialität, bei der auf einem einfachen Korn ein Kragen aus Boonekamp schwimmt - hoch hält und in den letzten Jahren schon viele spannende und interessante Exkursionen durchgeführt hat.

So wurde bei Worringen über den Zwist des Kölner Erzbischofs Siegfried von Westerbürg mit dem Herzog Johann I. von Brabant referiert. Dieser Streit endete übrigens am 5.6.1288 in einer blutigen Schlacht mit rund 10.000 Kämpfenden, bei welcher rund 100 Düsseldorfer den Herzog gegen den Erzbischof unterstützten und deren Heimatdorf am 14.8.1288 die Stadtrechte verliehen wurden. Auch wurde in Urdenbach am Rhein über die Benrather Sprachlinie berichtet. Diese europaweite Dialekt-Trennlinie, die bei Benrath den Rhein quert, trennt sprachlich die Düsseldorfer Einwohner*innen (mitteldeutsch bzw. hochdeutsch) von den Kölner Bewohner*innen (niederdeutsch bzw. niederfränkisch). Es wurden auch schon einige Infostände transportiert, auf- und wieder abgebaut. In den letzten Jahren veranstalteten die Samtkragenfreunde immer einen großen Kochevent in den Räumlichkeiten des befreundeten Vereins Spielen und Leben in Bilk e.V. (Brunnenstraße 65a). Doch dauernd gab es Transportprobleme. Mal waren Anfahrten mit Kfz nicht möglich oder sogar verboten, von der Überdimensionierung von Kfz ganz abgesehen, oder es musste mehr Material transportiert werden, als in zwei Päcktaschen passt. Dann wurde, wie selbstverständlich, gerne auf die Lastenräder des ersten Vorsitzenden zurückgegriffen.

Nach der Mitgliederversammlung des Jahres 2019 wurde dann von den anwesenden Teilnehmenden beschlossen, ein Lastenrad anzuschaffen. Die Wahl fiel auf ein eBullitt mit einer abschließbaren Convoy-Box, welches im November in Essen abgeholt wurde und von drei Mitgliedern mit einer schönen Radtour von Essen nach Düsseldorf eingeweiht wurde. In Düsseldorf angekommen taufte die drei Radelnden das Bullitt mit leckeren Samtkragen, der nicht nur das Cargobike, sondern auch die durstigen Kehlen benetzte. ■

Dirk Schmidt
Gesellschaft zur Förderung des Samtkragens – Düsseldorf e.V.
vorstand@samtkragenfreunde.de



Das Eingießen ist draußen eine Kunst



Der mobile Infostand



Ein Zutatenauszug des Boonekamps

Sonne und Wind

Wie sich eine geführte ADFC Radtour über Jahrzehnte entwickelte

Die Idee, bei einer geführten Fahrradtour einmal die Gegensätze zwischen der alten und der neuen Energie zu zeigen, hatte Winfried Schneider Anfang der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts. Ich fand dieses Thema interessant und nahm an der Tour teil.

Da sich Winfried unterwegs mit der Wegführung nicht ganz sicher war, ich aber als Teenie in dieser Gegend Fahrrad fahrend groß geworden bin, lag die Wegführung auf einmal in meinen Händen. Am späten Nachmittag sind wir dann auch noch zum Lammertzhof gefahren. Das Hoffest war leider schon vorbei, zu essen und trinken haben wir trotzdem bekommen.

Beim Nachhauseweg fragte mich Winfried, ob ich diese Tour ab sofort jedes Jahr für den ADFC Düsseldorf veranstalten wollte. Ich sagte spontan ja, obwohl ich bis dahin noch gar kein Tourenleiter war.

Als frischgebackener Guide habe ich dann im Folgejahr aus „Sonne und Wind“ zwei Touren gemacht: die eine „Sonne und Wind“, alternative Energien, 90 Kilometer – die andere „Lammertzhof“, Tour zum Hoffest am ersten Wochenende im September, 45 Kilometer.

„Sonne und Wind“-Tour:

Damals standen auf der Vollrather Höhe vier Windräder mit einer Leistung von je 600 KW und einer Nabenhöhe von 50 Meter. Insgesamt also 2,4 MW. „Leo“, eines der Räder, konnten wir sogar mehrmals besteigen. Heute stehen dort sieben Windräder mit insgesamt ca. 17 MW, also mehr als das sechsfache an Leistung; die Räder erzeugen rund fünfzehn Mal mehr Strom als die alten Windräder. Nabenhöhe etwa 120m.

Die Tour „Sonne und Wind“ mutiert dieses Jahr zu einer Wahlkampftour für Roland Schüren, dem Inhaber von „Ihr Bäcker Schüren“, der als Kandidat für die Bundestagswahlen 2021 für den Wahlkreis Landkreis Mettmann Süd antritt. Von dieser Tour und dem Ergebnis der Kandidatur von Roland Schüren kann ich dann im Frühjahr 2022 in einer Fortsetzung des Artikels berichten. Ich hoffe, dann auch darüber berichten zu können, dass die Braunkohletagebaue deutlich vor dem Jahr 2030 geschlossen werden und dass kein Dorf mehr der Braunkohle weichen muss. ■ *Rudi Lohmann*



▲ Hof des Landwirtes Eckhard Heukamp. Der Landwirt soll von RWE enteignet werden und ist der letzte Ureinwohner von Lützerath.

Man nehme zwei Dreiräder und heraus kommt ein Vierrad (Quad)



Das fertige Quad von vorne ...



... und von hinten, ...

Ein Liegerad mit drei Rädern, davon zwei vorne, wartete bei mir auf seine neue Verwendung. Einen Umbau auf ein Quad (Vierrad) habe ich schon lange geplant.

Da kam der Hinterbau eines Reha-Dreirads wie gerufen. So etwas gibt es aktuell beispielsweise von Pfautech, <https://www.pfautech.de/produkte/dreirader/proven>

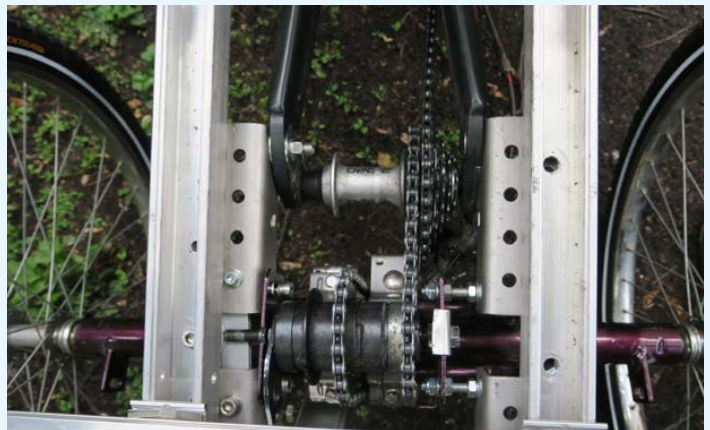
Einige dieser Fahrzeuge wie die von Kynast haben per Schraubverbindung teilbare Rahmen. Der von mir verwendete Hinterbau ist so ein Teilrahmen.

Das Entscheidende für das Vierrad ist das Differential in der Achsmittle, um die Antriebskraft über beide Hinterräder zu verteilen. Da die Hersteller bei der Fahrzeugart Reha-Dreirad von einer gemächlichen Fortbewegung ausgehen, ist ein preisgünstiges Modell verbaut, das es für rund 100 € gibt. Mal sehen, wie lange das hält.

Warum ein Vierrad? Das Hinterrad von einem Liege-Dreirad ist hinter dem Fahrer und Gepäck und damit Last wird wie bei einem Zweirad rechts und links daneben platziert. Da man beim Fahren einseitig hohe Last nicht spürt, genauer gesagt nicht ausbalancieren muss, merkt man das erst bei einer Fahrbahnneigung, wenn man mit dem Fahrzeug umkippt.

Eine Kiste kann dabei oft nur mit einem Anhänger transportiert werden. Bei einem Lastenrad mit Ladefläche vorne passt eine solche Box auch drauf, kann aber die freie Sicht behindern, wenn sie zu hoch ist. Ein Vierrad ist fahrstabil und wenn das Transportgut hoch ist, ist die Sicht nach vorne weiterhin frei.

Der Antrieb von unten. Das Schaltwerk des Antriebs und die Kette zum Differential sind hier zu sehen. In der Hinterradaufnahme des bisherigen Liegerads habe ich eine Nabe eingebaut mit einer Kombination mehrerer Zahnräder. Dafür habe ich ein 7-Gang-Ritzelpaket genommen, weil sich das komplett demontieren lässt. So habe ich fünf Zahnräder als Kettenschaltung, ein Distanzstück und dann den Abtrieb zum Zwischengetriebe. Es ist möglich, das Zwischengetriebe gegen einen Nabenmotor auszutauschen.



▲ Die drei Ketten, rechts die von den Pedalen her kommende antreibende, in der Mitte das Zwischengetriebe und links die Kette zum Differential für die Hinterrad-Achse.





▲ Der aus Solarmontage-Gestellteilen geschraubte Hinterbau ist an den Ausfallenden des gefederten Hinterbaus montiert und liegt durch Belastung auf diesem hinter dem Sitz auf. Diese Auflage ist ähnlich wie die Gummifederung von Falträdern wie Brompton oder Birdy.



▲ Eine Fahrt mit meinem Selbstbauanhänger und sperriger Last. In PKW und Kombis passen solche großen Teile, beispielsweise Türen, Leitern oder Solarmodule, nicht hinein, dafür sehr gut auf geräumige Fahrradanhänger.

◀ Die Konstruktion aus Aluprofilen hat den Vorteil, dass Anhängerkupplungen und Halter für Aufbauten sich individuell nach Bedarf befestigen lassen.

Als Aufbauten in Kombination mit einem elektrischen Antrieb ist ein Dach aus Solarstrom-Modulen geplant. Zusammen mit einem Anhänger ist so etwas auch für Camping gut geeignet.. ■

Gebaut und beschrieben von Michael Hänsch

Was alles mit einem Fahrrad-Anhänger möglich ist

In der vorhergehenden Rad am Rhein habe ich die Verwendung eines Selbstbau-Anhängers als Solarstrom-Station beschrieben. Hier ist im Artikel zum Vierrad (Quad) der Anhänger ohne Aufbau abgebildet. Der Aufbau ist mit wenigen Schrauben befestigt. Schnell klappt der Auf- und Abbau alleine und auch ohne Werkzeug, wenn man beispielsweise Flügelmuttern verwendet.

Eine solche Tischplatte ist auch als Seitenwand im Anhänger verwendbar. Zwei Seitenwände bieten den Vorteil, dass eine als Tischplatte nutzbar ist und eine für Präsentationszwecke. Vereine wie der ADFC haben damit ohne großen Aufwand zusätzliche Fläche für Info-Material dabei. ■

Michael Hänsch



▲ Der Aufbau steht selber. Ein Klappstisch, so etwas gibt es in Sets bei Baumärkten oder Discountern, passt perfekt hinein.



Picknickkiste fürs Fahrrad – ein Upcycling-Projekt



Die gepackte Picknickbox, welche sich prima mit dem Tischlein-Deckdich aus RaR-2-2019 kombinieren lässt



Die Ausfachung wird mit der Feinsäge herausgeschnitten



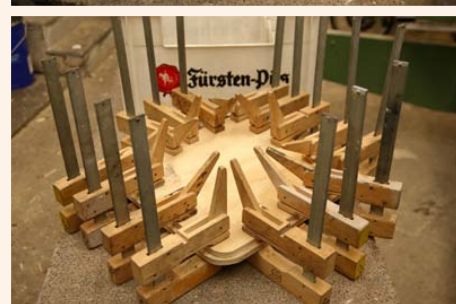
Die entkernte Picknickkiste



Die Ecken werden mit der Stichsäge abgerundet



Der Leim-auftrag



▲ nach etwa einer Stunde sollte der Leim abgebunden haben



▲ Der eingefälzte Boden wird verschraubt



▲ Die fertige Picknickkiste wartet auf ihren ersten Einsatz

Nachdem der Keller aufgeräumt war, blieben neben vielen, zu entsorgenden Gegenständen auch alte Bierkisten aus den 70er und 80er Jahren des letzten Jahrhunderts übrig. Nach kurzer Rücksprache mit dem Personal des nahen Getränkemarktes war klar, an einer Rücknahme war keine Brauerei mehr interessiert, da die Rahmen schon so alt waren, dass diese nicht mehr mit den heute üblichen Maßen von 30 * 40 cm übereinstimmen.

Diese Rahmen waren auch noch für die alten Euro-Flaschen vorgesehen, die von den NRW-Flaschen gegen Ende der Achtziger Jahre abgelöst wurden. Doch waren sie viel zu schade für den Müll. Warum nicht einfach als Fahrrad-Picknick-Box upcyclen.

Zuerst wurden die Kästen entkernt, die Flaschenfächer mussten weichen. Wer keine oszillierende Säge zur Verfügung hat, greift zur Feinsäge und schneidet den Fächereinsatz heraus. Für eine reine Transportbox werden alle Fächer herausgeschnitten, für eine Picknickkiste sollten vier Fächer stehen bleiben. Da Bierkisten auch gleichzeitig Stapelkisten sind, gab es im Boden einen Falz, der den zukünftigen Sperrholzboden halten sollte. Da nicht jeder über eine gut ausgerüstete Hobbywerkstatt verfügt, wurden zwei Sperrholzplatten von 10 mm Dicke im Baumarkt gekauft. Eine Platte mit dem Innenmaß der Bierkiste und eine kleinere Platte mit dem lichten Maß des Bodens. Nach dem Abrunden der Ecken werden dann die beiden Platten aufeinander geleimt. Wenn die passenden Klemmen und Zwingen fehlen sollten, so reicht es auch aus, die Platten plan auf den Boden zu legen und mit viel Gewicht zu belasten, bis der Weißleim abgebunden hat. Während der Leim trocknet, wird der Kasten gereinigt und mit einem 2 mm Bohrer an der Unterkante vorgebohrt, so dass der Boden mit kleinen Holzschrauben verschraubt werden kann. ■

Dirk Schmidt

E-Biker/innen und Radfahrer/innen, Willkommen im Hotel am Stadtpark in Hilden



Radeln im Bergischen Land

Das Hotel am Stadtpark www.hotel-stadtpark.de ist in besonderem Maße Radfahrer/innen- und E-Biker/innen- freundlich, durch die Bereitstellung einer abgeschlossenen ebenerdigen Fahrradgarage, eines Trockenraums für nasse Kleidung und einer Ladestation für E-Bikes.

Die Lage des Hotel am Stadtpark in Hilden zeichnet sich im Besonderen durch seine City- und Stadtpark-nähe aus und bietet dementsprechend eine hohe Übernachtungsqualität. Die City Hildens hat ihren ganz besonderen Charme, da sie noch einen intakten Stadtkern mit Boutiquen, Cafés und Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf aufweist und so zum Verweilen einlädt.

Gleichzeitig liegt das Hotel am Stadtpark zum S- und Busbahnhof (5 Minuten zu Fuß) und zum Autobahnkreuz Hilden (A3/A46) in 4 KM Entfernung, für eine bequeme An- und Abreise sowie für Ausflüge nach z.B. Düsseldorf, Köln und Duisburg, strategisch gut.

Neben Düsseldorf bietet auch das **Bergische Land** mit seinen vielen ehemaligen Bahntrassen gut ausgebaute und nahezu steigungsfreie Radwege. Das Netz der Panorama-Radwege ist rund 220 Kilometer lang. Es verbindet Bergisches Land, südliches Ruhrgebiet und Sauerland und schließt an die beliebten Flussradwege an Rhein, Ruhr und Sieg an. Rund 150 Kilometer führen über ehemalige Schienenwege, auf Verbindungswegen sind nur wenige anstrengendere Passagen zu überwinden. Im Laufe des Jahres 2016 wurden die Panorama-Radwege durchgängig beschildert.

<https://einfach-bergisch-radeln.de/>

Das Angebot für Radfahrer/innen beinhaltet:

- Übernachtung in unseren komfortablen Einzel-, Doppel- oder Familienzimmern
- WLAN
- Parken in der Tiefgarage
- Platz für Ihre Fahrräder und E-Bikes im abgeschlossenen Fahrradkeller inkl. Box mit Ladestation für Ihr E-Bike Akku
- Trockenraum für nasse Kleidung
- eine Flasche Wasser 0,2l pro Person auf dem Zimmer
- reichhaltiges Frühstücksbuffet
- Besuch unserer Sauna und unseres Schwimmbades (vorausgesetzt die Richtlinien der Regierung zur Eindämmung des Coronavirus erlauben dieses zum Zeitpunkt Ihres Aufenthaltes)

Preise: ab 84,00 € im Einzelzimmer / ab 114,00 € im Doppel- oder Zweibettzimmer / ab 154 € im Familienzimmer bzw. Superior Doppelzimmer (Preis variiert je nach Zimmerkategorie und Saison), gültig auf Anfrage und Verfügbarkeit.



Immer am Kanal entlang rund um die Euganäischen Hügel

Touren im Hinterland von Venedig

Radurlaub für Aktive

Wer fährt mit im Oktober 2021?

Wenn der Begriff „Venedig“ fällt, denkt man in Zeiten wie diesen weniger an Fahrradtouren, sondern an eine Quarantäne von 40 Tagen (ital. quaranta). Im Mittelalter wurde diese Bestimmung den einlaufenden Schiffen auferlegt, um die Pest einzudämmen. Und Kranke kamen auf die vorgelagerte Insel „Lazzaretto“; ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Heute deutet vieles darauf hin, dass uns solche Praktiken zukünftig erspart bleiben beim Einreisen ins Land unserer Träume.

Das Ziel: die Thermen von Montegrotto und Abano bei Padua, im Herzen von Venetien, ein idealer Ort für die Revitalisierung von Körper und Geist. Dafür sorgen die Vulkanschichten der Euganäischen Hügel mit ihrer mineralreichen Tonerde (FANGO) und das aus der Tiefe hervorsprudelnde Heilwasser.

Programm: Viel KulTour, kulinarische Ausflüge in die Weingüter der Umgebung, aber auch sportliche Herausforderungen in den Bergen ... oder einfach nur relaxen.

Wie es euch gefällt !

Im Urlaub ist es nicht anders wie im richtigen Leben: Auf die gelungene Mischung kommt es an. Aber die Ansprüche sind verschieden. Der eine frisst gern Kilometer, die andere gern Oliven. Wie schafft man trotzdem einen Kompromiss?

Erst mal den Tag ruhig angehen lassen. Im Außen-Schwimmbad ein paar Runden drehen und den Sonnenaufgang genießen. Nach einem rustikalen Frühstück starten wir per Radel Richtung Padua, immer am Kanal entlang, vorbei an mehr oder weniger prächtigen Villen.

In Padua stoßen wir auf die „Wiese im Tal“ (PRATO DELLA VALLE), einer der größten Plätze Europas und betrachten die noblen Gebäude und Marmorstatuen aus der Schule von Michelangelo, die den Platz begrenzen.

Als nächstes sticht die prächtige BASILICA SAN ANTONIO ins Auge, ein orientalisch anmutendes Bauwerk, das im 13. Jahrhundert

begonnen wurde und früher wie heute eine maximale Pilgerfrequenz aufweist. Schon Wilhelm Busch dichtete: „Zu Padua war groß Gedränge der andachtsvollen Christenmenge“.

Vor der Basilika das Reiterstandbild GATTAMELATA von Donatello, ein Meisterwerk der Renaissance. Es zeigt den modernen Menschen: lässig, selbstbewusst, ohne heroische Attitüde.

Weiter zum weltlichen Zentrum PALAZZO DELLA RAGIONE, der Stolz des aufstrebenden Bürgertums, ein Justizpalast mit Rathaus, daran angrenzend eine der ältesten Universitäten der Welt, 1222 gegründet.

Hier findet sich das Katheder des Professore Galileo Galilei, der 1609 in Padua mit einem verbesserten Fernrohr

wissenschaftlich nachweisen kann, dass wir uns in einem Planetensystem befinden mit der Sonne im Mittelpunkt. Solche revolutionären Thesen erschüttern das Weltbild der Kirche bis ins Mark. Deshalb muss Galilei widerrufen, als er später in Florenz in die Fänge der Inquisition gerät. Das hat ihn aber nicht von dem Satz abgehalten: „Eppure si muove“ (und sie bewegt sich doch).

Auch wir bewegen uns ... zum Stadtrand (hier Gruppenteilung). GenussfahrerInnen pendeln auf kürzestem Weg zurück zum Hotel, während die Rennhengste in einer Zusatzschleife pfeilschnell über die Dörfer zischen. Spätestens in der Schwitzgrotte und beim opulenten Pranzo ist man wieder vereint und kann in den Ruf ausbrechen:

„La vita è bella!“

Am Ende der Woche noch ein Sahnehäubchen für die Bahn & Bike Reisenden: Morgens nach dem Frühstück Aufbruch per Velo von Montegrotto via Brenta-Kanal nach Venedig STAZIONE SANTA LUCIA; ein letzter „Spritz“ am Canal Grande, die Räder verstaut und mit dem Nachtzug zurück nach Düsseldorf.

Wichtiger Hinweis: Keine Pauschalreise im Sinne des Reiserechts, sondern alle fahren auf eigene Kosten und eigene Verantwortung in überschaubaren Gruppen, die sich kennen. Jede Gruppe ist selbst

verantwortlich für die Streckenplanung, sowie Bahntickets und Zwischenübernachtungen. Unterwegs gibt es keinen organisierten Gepäcktransfer von Hotel zu Hotel. Es sei denn, jemand verfügt über ein Auto (samt Fahrbereitschaft) und stellt dieses Equipment als Bagagewagen zur Verfügung. ■

Bruno Reble

Der Tourguide warnt: Achtung steile Berge!



Termine und Konditionen

Unterkunft

familiär geführtes Kurhotel in Montegrotto, zivile Preise, rustikale Küche, freie Nutzung der großzügigen Freizeit- und Thermal-Einrichtungen

An- und Abreise

in Eigeninitiative mit Bahn & Bike, Auto/ Bus oder Flieger; Fahrgemeinschaften werden angestrebt

Aktionswoche vom 17. bis 24.10.2021

Wenn es die Situation erlaubt, gibt es fünf geführte Touren und ein gemeinsames Abendprogramm; ansonsten Aushändigung einer Info-Mappe und Touren in Eigeninitiative.

Vorgesprechungen

Dienstags ab 18:30 h im FIZ (Fahrrad-Informations-Zentrum) Siemensstr. 46, 40227 Düsseldorf (sobald wieder geöffnet)

oder bei einer gemeinsamen Radtour;

Vorschläge im Tourenportal

<https://duesseldorf.adfc.de/>

Weitere Infos

Berichte und Bild-Reportagen von vergangenen Reisen: www.reble.net/reisen

Koordination

Bruno Reble, Kirchfeldstr.87, 40215 Düsseldorf,

Mail: bruno@reble.net

Lekker fietsen zwischen Rhein und Anger

Wie organisieren wir Radtouren in Zeiten der Pandemie?

Sonntag, 9. Mai 2021: Am Ende der Europawoche wollten wir unseren Gästen trotz Corona eine weltoffene Stadt präsentieren. Vom Organisatorischen eine harte Nuss, insbesondere wenn wir nicht die einzigen sind, die sich bei bestem Frühlingwetter ein paar schöne Stunden am Rhein machen wollen. Zurückhaltung und Vorsicht hieß also die Devise, wie bei der Mutter der Porzellankiste.

Wir, das waren 17 namentlich Angemeldete vom ADFC sowie ein Team vom Niederländischen Generalkonsulat mit leckeren Stroopwafels im Gepäck (aber nur für die Gutwilligen!). Außerdem gab es Streckenpläne und eine kurze Einweisung.

Um 11:11 Uhr hieß es, je nach Zungenschlag: „Los geht's“, „on y va“ oder „op de pedalen beste fietsers!“ Jochen Köberich, unser Stadtradel-Capitaine, ging als erster auf die Strecke und hatte ein paar Richtungspfeile dabei für die Kennzeichnung von Knackpunkten. Danach folgten im Minutenabstand Singles und Mini-Gruppen.



▲ Das Orga-Team hält Abstand und zeigt die gute Versorgung mit Stroopwafels. Vorne: Bruno Reble (Tourenleitung); Jochen Köberich (Team Capitaine Stadtradeln); hinten: Lerke Tyra (ADFC Vorstand); Peter Schuurman (Niederländ. Generalkonsul)

Es herrschte Ordnung und Disziplin, wie beim Einzelzeitfahren der Tour de France (2017 an gleicher Stelle).

Resümee: Ein toller Tag, eine unterhaltsame Tour! Es hat richtig Spaß gemacht. Und die gemeinsame Nachlese an einschlägigen Trinkhallen holen wir nach, wenn „La Covida“ besiegt ist. ■

Bruno Reble

▼ Voila, die Strecke mit 10 Wegpunkten



▲ Ein bronzenen Johannes Rau zeigt uns den Weg über den Rhein



▲ und ein versteinertes Joseph Beuys blickt grimmig vom Kreis Neuss in die Kunststadt Düsseldorf



▲ Der Lantz'sche Park: Kunst, Skulpturen und ein Lustgarten mit freiem Eintritt, zeitweise von Überfliegern voll gedröhnt



▲ Ende gut – an der Fortuna Bud, wo wir trefflich über die Frage diskutieren: „Ist das Kunst oder kann das weg?“

Downloads

Streckenbeschreibung im ADFC Portal touren-termin.e.adfc.de

Suchkriterien sind: Beginn = 09.05.2021 / Name = Lekker fietsen / Ort = Düsseldorf / Tourenleiter = Bruno Reble

oder Direktanstieg mit dem link touren-termin.e.adfc.de/radveranstaltung/43868-lekker-fietsen-zwischen-rhein-und-anger

Dort kann man auch ein Roadbook im PDF-Format herunterladen, wo die 10 Stationen genau beschrieben werden.

Movimento:

Radtour für die Ohren
zwischen Köln und Düsseldorf
Musik erradeln am Tag
des offenen Denkmals
am 12. September



VERANSTALTUNG: MOVIMENTO
TERMIN: 12.09.2021, 9:00-19:00 Uhr
KARTENVORVERKAUF: Ab 1. August 2021 über
www.movimento-fahradkonzert.de
DETAILLIERTER ZEITPLAN:
www.movimento-fahradkonzert.de

MOVIMENTO - Die musikalische Radtour am Rhein feiert am 12. September 2021 Premiere. Am Tag des offenen Denkmals erradelt MOVIMENTO auf sportlichen 28 oder familienfreundlichen 10 Kilometern

Konzerte, Kleinkunst und Besichtigungen von Schloss Benrath bis Schloss Arff, vorbei an rheinischen Klöstern, Auen und Baggerseen. Der Kartenvorverkauf beginnt am 1. August.

MOVIMENTO startet ab 9 Uhr mit einem musikalischen Auftakt am Schloss Benrath mit der **Düsseldorfer Hofmusik**. Weiter geht es zum ehemaligen Römerkastell Haus Bürgel bei Monheim mit Musik aus der Römerzeit vom **Ensemble Hydraulis**. In Monheim warten einige Überraschungen auf uns und unseren Spieltrieb – verraten wird noch nichts. Begleitet von groovenden Bläserklängen geht es mit der Fähre in Zons-Urdenbach zur mittelalterlichen Zollfeste Zons und Musik vom **ZAMUS-Ensemble**. Am Straberger Natursee begrüßt der Schweizer **Enrico Lenzin** mit Alphorn und Perkussion zum Liegestuhl-Konzert, beim Kloster Knechtsteden gibt es Chansons mit dem **Kölner Ballhaus-Ensemble** mit Sängerin **Verena Guido** zu hö-

ren. Die musikalische Tour beschließt **Sjaella** in Schloss Arff um 18 Uhr mit A-Cappella-Gesang von Barock bis Pop. Über den nahen Bahnhof Köln-Worringen gelangt man per Bahn zu-

rück. Abkürzungen und eine eigene Streckenplanung sind möglich. Für diese Art der ebenso kunstsinnigen wie CO₂-freien Städteverbindung haben sich Kooperationspartner wie das Festival Alte Musik Knechtsteden, die Stiftung Schloss und Park Benrath, die Haus Bürgel Betriebs GmbH, die Monheimer Kulturwerke, das Kreismuseum Zons, das Düsseldorf Festival, die Wolkenburg GmbH und der Klosterhof Knechtsteden, die Kreiswerke Grevenbroich oder das Zentrum für Alte Musik Köln zusammengeschlossen, gefördert durch „Neustart Kultur“ aus Mitteln der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien und dem Ministerium für Kultur und Wissenschaft des Landes NRW im Rahmen der Regionalen Kulturpolitik NRW.

Tickets, alle finalen Zeitangaben und das ausführliche Programm unter www.movimento-fahradkonzert.de. ■

Liebe Redaktion,

 LESERBRIEF 

selten habe ich über eine Überschrift so schmunzeln müssen wie über diese: "Düsseldorf wird fahradfreundlichste Großstadt Deutschlands". So viel Ironie in so wenigen Worten! Gerade, als ich mich darüber ärgere, dass man als Radfahrende/r aufgrund der ersatzlos gestrichenen Umweltpuren von den Autos "jetzt erst recht" gejagt wird. Nun, nachdem die Popupradwege gerade wieder gestrichen wurden, als man zum Beispiel auf der Cecilienalle verstanden hatte, dass sie nur in beide Fahrtrichtungen einen Sinn haben. Ich frage mich, welcher Zeitraum mit dieser Überschrift gemeint ist. Oder bedeutet der Rückschritt der vergangenen Monate nach Amtsantritt des neuen Oberbürgermeisters nur ein Schwung nehmen für den großen Wurf?

Ich bin gespannt und höchst skeptisch, ob es gerade auf den Hauptverkehrsachsen (meine sind leider die Corneliusstraße, die Berliner Allee oder die Oststraße als Verbindung in die Innenstadt) Ideen für einen einigermaßen komfortablen Radweg geben wird.

Ich träume von Utrecht, wo man außerhalb der Stadt sein Auto in einem großen bewachten Parkhaus abstellt und von dort in kurzen Takten per ÖPNV in die Innenstadt kommt, wo man innerstädtisch die Parkgebühren so erhöht hat, dass die Autos erfolgreich vergrämt wurden. Niemand beschwert sich dort über die Tagespauschale von 5 Euro fürs Parken in diesem Parkhaus inklusive Pendelverkehr für maximal fünf Personen. Die Innenstadt ist übrigens dennoch / daher - das wird unserem Einzelhandel fremd sein - außerordentlich belebt.

Nur eine Idee mit Utrecht im Sinn: Wie wäre es bei uns zum Beispiel mit einem Ausbau des Parkplatzes am Südpark? In Richtung Innenstadt dann mehr Raum für den Radverkehr, mit angepassten Ampelzeiten - sogar mit einer entsprechenden Umgestaltung der Corneliusstraße!

Leider haben gerade die Aussagen pro Autoverkehr mit seinem pauschalen Kampf gegen die Umweltpuren Keller den Wahlsieg gebracht. Mag er wirklich seine Klientel, die nicht auf ihre Autofahrt in die Innenstadt Düsseldorfs verzichten will, ärgern? Na ja, wenn die angekündigten Pfortnerampeln ihren Job tun und die Zahl der in die Stadt drängenden Autos dosieren, werden die Proteste nicht ausbleiben. Dann machen sie das, was die Umweltpuren auch geschafft haben... Ich kann mir das nicht als Ziel Kellers vorstellen...

Ich wünsche schöne Ostertage!
Dirk Jürgensen

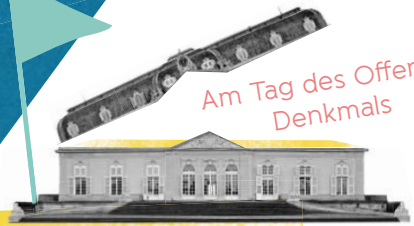
LESERBRIEFE



Liebe Leserin, lieber Leser,
Ihre Ansichten sind uns wichtig, wir freuen uns über jede Reaktion. Positive oder negative Kritiken finden bei uns generell ein Forum. **Schreiben Sie uns Ihre Meinung!** Bitte mit e-mail-Adresse oder Telefon zwecks Rücksprache. Über Art und Umfang der Veröffentlichung entscheidet die Redaktion. radamrhein@adfc-duesseldorf.de

MOVIMENTO

DIE MUSIKALISCHE RADTOUR AM RHEIN



Düsseldorf

Dormagen

Monheim

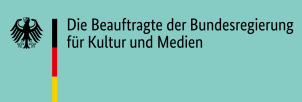
Am Tag des Offenen Denkmals

12. SEPTEMBER 2021

WWW.MOVIMENTO-FAHRRADKONZERT.DE

Köln

Gefördert durch:



Ministerium für Kultur und Wissenschaft des Landes Nordrhein-Westfalen



regionale kulturpolitik^{nrw}

Partner:



Fahrradtouren Sommer 2021

Hier sollte eigentlich unser gedruckter Tourenplan erscheinen.

Da die Corona Lage nach wie vor unklar ist, auch wenn einige Lockerungen absehbar sind, werden wir unsere Sommer Touren nur Online auf unserer neuen Internetseite veröffentlichen.

Seit März sind wir Online mit unserer neuen Internetseite – sie ist nach wie vor über www.adfc-duesseldorf.de erreichbar und jetzt beim Bundesverband beheimatet. Die alten Seiten von Landesverband NRW werden demnächst abgeschaltet.

Unsere Touren und alle weiteren Angebote beispielsweise Radfahrtschule, Weiterbildung, Codierung und Lastenräder sind unter dem Menüpunkt „Unsere Angebote“ verlinkt. Zusätzlich sind die Touren, aktuelle Nachrichten und Termine (Weiterbildungsveranstaltungen, Codierungen etc.) auch unter „Aktuelles“ zu finden. Schaut euch einfach mal um auf der neuen Internetseite. Wir freuen uns über euer Feedback.

Nach den aktuellen Corona Regelungen (Stand 29.5.21) ist zwar kontaktfreier Sport im Freien – dazu zählt auch das Fahrradfahren – mit bis zu 25 Personen wieder möglich. Aber zu einer schönen Fahrradtour gehören auch Pausen, eine Einkehr oder ein Picknick und vielleicht Besichtigungen. Hier gelten nach Rücksprache mit dem Ordnungsamt die strengen Regeln der „Kontaktbeschränkungen im öffentlichen Raum“. Mit der aktuellen Inzidenzstufe 3 dürfen sich nur Angehörige aus zwei Haushalten treffen. Mit der nächsten Stufe 2 sind auch nur Personen aus 3 Haushalten erlaubt bzw. mit negativem Testnachweis bis zu 10 Personen. Außerdem müssen wir bei einer längeren Tour darauf achten, welche Regelungen in allen Orten gelten, die wir durchfahren. Wir werden die Lage weiter beobachten und unsere Tourenleiter*innen entscheiden dann, wann und unter welchen Bedingungen sie ihre Touren wieder anbieten.

Wir werden unsere Touren auf jeden Fall Online veröffentlichen, sobald es wieder losgeht. Schaut also regelmäßig auf unsere Internetseite (siehe oben).



Und hier noch der direkte Link auf das Tourenportal mit unserem Online Tourenangebot: <https://touren-terme.adfc.de/suche?fro mNow&eventType=Radtour&includeSubsidi ary=true&unitKey=164170>

Bitte achtet auch auf die Teilnahmebedingungen für die Fahrradtouren. Es kann sein, dass wir Touren (auch die Feierabendtouren) nur mit Anmeldepflicht, Teilnehmerliste und limitierter Teilnehmer*innenzahl anbieten können. Das ist abhängig von der jeweiligen Corona Schutzverordnung und wird ggf. laufend von uns angepasst.

Bitte storniert die Anmeldung auch wieder, falls ihr nicht kommen könnt. Dann haben andere die Chance euren Platz einzunehmen. Die Stornierung könnt ihr am einfachsten

über einen Link in der Anmeldebestätigungs-Mail vom Tourenportal vornehmen. Daher die Mail bitte aufbewahren. Notfalls schickt über das Kontakt Formular im Tourenportal eine Mail an den/die Tourenleiter*in.

Kurz vor Tourenbeginn unbedingt nochmals nachschauen, ob die Tour wirklich stattfindet. Wenn bei einer Tour der Status „Storniert“ angezeigt wird, dann findet die Tour nicht statt.

In folgendem Nachrichten-Artikel werden wir die jeweils aktuellen Corona Informationen zu unseren Touren veröffentlichen:

<https://duesseldorf.adfc.de/neuigkeit/die-feierabend-touren-fallen-leider-bis-auf-weiteres-aus>

Als Tipp empfehlen wir noch unsere Tour-Angebote zum selber Radeln mit vielen Streckenvorschlägen von 11 bis 111 km:

<https://duesseldorf.adfc.de/artikel/fahrradtouren-zum-nachradeln-dossier>

Wir hoffen, dass wir uns dieses Jahr noch auf vielen Touren sehen.




Ihr (E-)Bikeabenteuer beginnt bei uns ...





JACHERTZ
Radsport

 Markenräder & E-Bikes für jeden Geschmack

 Intensive Fachberatung & kompetenter Service

 Ihr E-Bike Testcenter- Jetzt Probe fahren!

 Umfangreiches Zubehörsortiment

 TOP Funktionskleidung für jedes Wetter

 Ihr Partner für Bike-Leasing

Willkommen im **DRIM**

Neues aus unserem **D**üsseldorfer **R**adverkehrs**I**nfrastruktur **M**useum



Protected Bike Lane

Als besonderer Höhepunkt der Dauerausstellung auf der Kaiserswerther Straße mit virtuos aufbeulungen und Pflastersprengungen des Bordsteinradweges wird hier eine besondere Spielart der Protected Bike Lane vorgestellt. Das Exponat überrascht den Rezipienten durch seine kühne Umdeutung des banalen Schutzgedankens gegen den Autoverkehr. ■

Lothar Jansen

Auf der Burgunderstraße,

Nah der Stadtgrenze zu Neuss, kann der geneigte Radfahrer Grenzerfahrungen mit existenzialistischer Straßenkunst machen. In der unvermittelten Begegnung mit dieser Variation des Themas Verbundpflaster wird er aus der Bahn seines öden Alltags geschleudert und mit der Geworfenheit des Seins konfrontiert.

Unbekannter Künstler, 20. Jahrhundert

Material: Doppel-T-Verbundpflaster rot und grau ■

Heribert Adamsky



Schmalster Radweg Düsseldorfs

Die Sammlung des Kölner RadverkehrsInfrastruktur Museums (KRIM) hat mich inspiriert, auch hier bei uns nach bisher unentdeckten Schätzen zu suchen. Heute bin ich an der Ecke Kölner/Landstraße Itterstraße auf eine äußerst gelungene Arbeit gestoßen, die Chancen hat, den Titel „Schmalster Radweg Düsseldorfs“ zu erhalten und damit in die Sammlung DRIM (Düsseldorfer Radverkehrs-Infrastruktur Museum) aufgenommen zu werden.

Dieses Werk, bisher noch ohne Namen, könnte auch Düsseldorfer Flaschenhals oder Düsseldorfer Sanduhr genannt werden. Eingehrahmt wird dieses Werk von zwei schlichten Säulen, die in ihrem Durchmesser der schmalsten Stelle entsprechen. Mit gerade einmal 50 cm ist es geradezu einzigartig, durch die klare, nicht abgerundete Linienführung wird der Blick auf die zentrale Stelle fixiert und der Mensch auf seinem Rad magisch dorthin geleitet, um anschließend die Aufweitung auf die doppelte Breite mit einem Aufatmen zu genießen.

Unbekannt frühe 90er Jahre, Düsseldorf

Materialien: Säulen Stahl, Verbundpflaster rot, Einfassung Gehwegplatten grau

Diese neue Sammlung steckt noch in den Anfängen, neue Objekte sind stets willkommen. ■

Josef Kürten

Kunstwerk auf der Kalkumer Straße in Unterrath

An eine beinahe kubistische Skulptur erinnert dieser elegant geführte Radweg auf der Kalkumer Straße. Zum einen die kantigen Begrenzungen, aber dann doch die eleganten, weiblichen und schlanken Rundungen. Picasso? Miro? Andererseits, minimalistisch der Ansatz, Radfahrende auf der vorgegebenen Spur zu führen – also doch eher Bauhaus?

Dazu der Kontrast mit dem Kabelverzweiger links, der offenbar eine Erläuterung des Kunstwerks in einer fremden Sprache trägt, und den einladend verzierten Einkaufstempeln rechter Hand. Die Farben sind der grauroten Farbpalette entlehnt, es überwiegen graue, blaugraue und rötliche Farbtöne. Ja, Radfahrende können träumen, über die schicke, weite und doch schlanke Rundung gleiten, die Gedanken sind frei. Es gilt keine Entscheidung zu treffen, ob eher links oder rechts, es gibt nur den einen, vorgegeben Weg zum Ziel. Wie schön!

Eindeutig ein Kunstwerk aus dem zweiten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends. Der Entwurf stammt von den Künstlern aus Amt 66, Material ist aufwendig gealtertes Knochenpflaster in blassrosa-grau. ■

Jochen Matthes





Düsseldorf hat SCHWÜNG

Die Mittellinie der Kölner Straße ist gerade – doch wir Radelnden bekommen die Kurven



▲ Sogar die Wegweiser weisen zu den Kurven

Die Natur zeigt es immer wieder und wir Menschen ahmen es nach, auch in unserer Stadt! Seit Jahren werden viele Bachläufe, die früher von Menschenhand in ein begradigtes Bett gezwungen wurden, wieder renaturiert und kurvenreich gestaltet.

Beispielsweise die südliche Düssel in Vennhausen oder der Brückerbach in Wersten.

Auch der Nordrhein-Westfälische Landtag am Rande des Medienhafens wurde 1988 vom Architekturbüro Eller, Moser, Walter & Partner in sechs Halbkreisen um den runden Plenarsaal entworfen und gebaut. 1997 griff Frank Gehry Bögen, Rundungen und Schwünge auf, als er den neuen Zollhof in Sichtweite des Landtagsgebäudes plante.

Dementsprechend ist es doch auch immer wieder eine Freude, Kur-

ven und Schwünge in unseren Radwegen zu sehen, die vermutlich von den Straßenplaner*innen und ausführenden Straßenbaufirmen seit Jahren als Hommage an die berühmten Architekten so schön gebaut werden. Sogar auf der wirklich schnurgraden Kölner Straße schafften es unsere Verkehrsplaner*innen einen Bogen in den Radfahrstreifen zu bekommen, für den Kfz-Verkehr blieb da nur ein langweiliger, gerader, gestrichelter Strich in der Mitte. Oder die im letzten Jahr umgebaute Kreuzung Kruppstraße / Oberbilker Allee. Viele, die dachten, dass die Verkehrsplanenden es nicht schaffen würden, schöne Kurven zu bauen, wurden eines Besseren belehrt. Auch hier gab man sich wirklich viel Mühe uns Radelnden ob der doch noch gebauten Schwünge ein Lächeln ins Gesicht zu zaubern.

Sogar in die dritte Dimension wurde schon gebaut, wie zum Beispiel auf der Kölner Landstraße. Diese, einen aus dem Sattel heben- de, Welle erinnert einen immer wieder an die Leichtigkeit des Fliegens. Wir sollten es wirklich schätzen, dass die Stadt soviel Extrageld für unsere zusätzlichen Kurven in die Hand nimmt, denn gerade kann doch jeder! ■

Dirk Schmidt



▲ Rekordverdächtige sechs Kurven auf rund 30 Metern

▼ Die Welle der Kölner Landstraße



▲ Der kurvenreiche renaturierte Brückerbach in Wersten

beuys
2021



BEUYS & BIKE

Joseph Beuys hat die Kunstwelt in Bewegung versetzt. Zu seinem 100. Geburtstag folgt eine neue Radroute seinen Spuren durch die wunderschöne niederrheinische Landschaft.

dein-nrw.de/beuys



**NORD
RHEIN
WEST
FALEN**

GEFÖRDERT DURCH:

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



Oben: Joseph Beuys auf dem Fahrrad © Hans Lachmann, Archiv der Evangelischen Kirche im Rheinland; unten: Museum Schloss Moyland © Tourismus NRW e.V.



BEUYS & BIKE

Neue Radroute am Niederrhein folgt den Spuren eines Kunstrebellen

Joseph Beuys auf dem Fahrrad
© Hans Lachmann, Archiv der Evangelischen Kirche im Rheinland

Kreislauf in Schwung. Das wusste Joseph Beuys bereits in seiner Kindheit, als er die wunderschöne Landschaft im äußersten Westen Deutschlands mit seinem Zweirad erkundete. Er schätzte seitdem vor allem die grenzenlose Weite der Region. Der Mann mit Hut ließ sich zwischen Flussauen, Wäldern und saftigen Wiesen zu großer Kunst inspirieren.

Heute können Radler den Spuren des Künstlers folgen, der im Mai 2021 100 Jahre alt geworden wäre. Eine neue Radroute führt von Kleve bis nach Leverkusen und zeigt sowohl Lebensstationen wie Erinnerungsorte und Schaffensräume des Kunstrebellen auf, der zeitlebens polarisierte. Auf knapp 300 Kilometern Strecke geht es zu eindrucksvollen Museen, historischen Ortskernen und ursprünglichen Grünflächen. Ausflügler können ihre Etappen selbst wählen und die Reiselänge individuell bestimmen. Die Beuys & Bike-Radroute eignet sich sowohl für kulturinteressierte Viel- wie Gelegenheitsfahrer; die

gute Radinfrastruktur am Niederrhein macht's möglich.

Wer in Kleve startet, lernt den Tausendsassa sprichwörtlich von Kindesbeinen an kennen: In der beschaulichen Stadt ist Joseph Beuys aufgewachsen, hier hat er seine ersten Schritte gemacht und später seinen Weg zur Kunst gefunden. Im einstiegen Kurhaus von Kleve, das heute ein bedeutendes Kunstmuseum ist, hatte er von 1957 bis 1964 sein erstes eigenes Atelier. Besuchende erfahren im früheren Schaffensraum anhand von Fotos, Werkzeugen und Skulpturen, wie Beuys gearbeitet hat.

Ein anschließender Spaziergang durch die prachtvollen barocken Gartenanlagen macht Lust auf mehr. Im Grünen fällt es zwischen herrschaftlichen Wasserbecken, Zierbeeten und Statuen leicht, Kraft für die kommende Reise zu tanken. Sie führt zu einer der seltenen Höhenburgen am Niederrhein, der Schwanenburg, und zum Schloss Moyland in Bedburg-Hau, das zu den beliebtesten Ausflugszielen in Nordrhein-Westfalen zählt.

Dort angekommen heißt es erstmal absteigen: Die Traumlandschaft aus Hortensienbeeten, Skulpturenpark und Kräutergärten bezaubert. Als Schatzkammer der Künste stellt sich schließlich die Sammlung der Gebrüder

Hans und Franz Joseph van der Grinten im Innern heraus, die über die Jahre durch Zukäufe zur größten Beuys-Sammlung der Welt angewachsen ist.

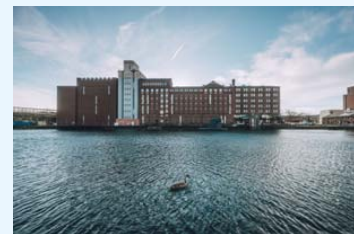
Vorbei an viel Natur, kleinen Gehöften und landwirtschaftlichen Flächen geht es weiter nach Xanten und Duisburg. In der Stadt mit dem größten Binnenhafen der Welt stoßen Reisende auf das Lehbruck Museum. Hier hielt Beuys nur wenige Tage vor seinem Tod 1986 seine letzte öffentliche Rede und bedankte sich bei seinem „Lehrer“ Wilhelm Lehbruck für seinen Einfluss.

Nächster Halt: Beuys' Geburtsstadt Krefeld. Vom Elternhaus am Alexanderplatz 5 startet hier die Erkundungstour zum Kaiser Wilhelm Museum, in dem Joseph Beuys mit 27 Jahren das erste Mal ausstellte. Noch mehr zu entdecken gibt es schließlich rund um den Abteiberg in Mönchengladbach, der mit moderner und zeitgenössischer Kunst im Museum Abteiberg und mehreren Erinnerungsorten zu einer Exkursion einlädt. Die Punkte in beiden Städten werden dank neuester Augmented-Reality-Technologie auf dem Handy neu erfahrbar gemacht.

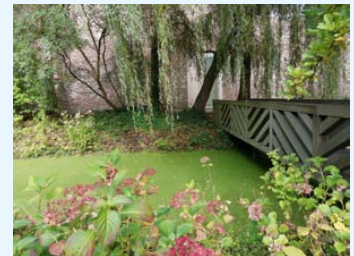
Landschaftlich kann vor allem der Streckenabschnitt zwischen Neuss, Meerbusch und Düsseldorf überzeugen. Mit Blick auf Felder, Wasserläufe und Alleen fällt der Tritt in die Pedale umso leichter. Hier nähern sich Radler dem Netzwerker Beuys über sein kunstschaftendes Umfeld. Im Museum Insel Hombroich – hier müssen die Räder draußen bleiben – hatte sein Meisterschüler und Weggefährte Karl-Heinz Herzfeld, kurz Anatol, sein eigenes Atelier. Viele seiner Arbeiten finden Suchende entlang des Radweges in Neuss. Eine seiner bedeutendsten Skulpturen sichten sie anschließend am Rheindeich in Meerbusch-Büderich. Ein riesiger Beuys-Granitkopf steht dort auf der Wiese, den der Bildhauer als Erinnerung an die legendäre Einbaum-Aktion vom 20. Oktober 1973 schuf, bei der er

Beuys mit Helfern in einer Schwarzpappel über den Rhein ruderte.

In Düsseldorf können Reisende schließlich Beuys ehemaliges Wohnatelier am Drakeplatz 4, seinen Lern- und Lehrplatz, die Kunstakademie, wie seine Rückzugsorte in der Altstadt ausmachen. Nach einer Verschnaufpause in den Kneipen „Ohme Jupp“ und „Zur Uel“, in denen sich der Professor mit seinen Studenten traf, ist die letzte Etappe nach Leverkusen eine Leichtigkeit. Mit stetem Rheinblick geht's zum Wasserschloss Morsbroich. Hier reihen sich heute Werke von Beuys neben Arbeiten von Gerhard Richter, Günther Uecker oder Ives Klein. In dem spätbarocken Bau, der seit 1951 ein Museum für zeitgenössische Kunst beherbergt, zerstörten zwei Frauen des SPD-Ortsvereins am 3. November 1973 unwissend die sogenannte Beuys-Badewanne – ein Werk des Kunstrebellen, der Vieles in Bewegung setzte. ■



Museum Küppersmühle am Duisburger Innenhafen
© Johannes Höhn



Neuss Museum Insel Hombroich
© Tourismus NRW e.V.



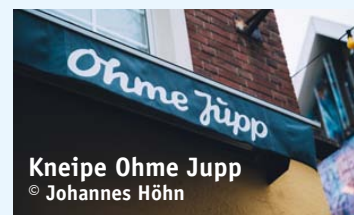
Beuys Kopf
© Johannes Höhn



Wegweiser Joseph Beuys-Allee in Kleve
© Johannes Höhn



Museum Schloss Moyland in Bedburg-Hau
© Schloss Moyland



Kneipe Ohme Jupp
© Johannes Höhn



Kunstakademie Düsseldorf Hauptingang
© Johannes Höhn

**NORD
RHEIN
WEST
FALEN**

Gefördert durch

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen



Pannenhilfe Online

Entspannt auf Radtour – wie geht das?
Online-Kurse des ADFC-Düsseldorf

Eine Panne ist keine Katastrophe! Durch gekonnte Selbsthilfe oder professionelle Pannenhilfe, wie sie beispielsweise der ADFC seinen Mitgliedern kostenlos anbietet, kann fast immer eine Tour zu Ende gefahren werden.



© ADFC/April21 Agentur

Was Pannen-Selbsthilfe ist habe ich in dem **Online-Vortrag „Pannen & Selbsthilfe“** (von Erwin Lautwein, ADFC-TourGuide und zuständig für die Weiterbildung im ADFC Düsseldorf) gelernt. Am Tag nach der Veranstaltung wurde den Teilnehmenden ein **Handout** mit den wichtigsten Informationen und Checklisten zugeschickt, um nochmals in Ruhe nachlesen zu können, was für die eigene Fahrrad-Tour wichtig sein könnte.

Ich habe gelernt, mir selbst zu helfen. **Wie mache ich das?**

Es kommt natürlich auf die gefühlte „Katastrophe“, die Situation, mein Fahrrad und mein Gepäck an, vor allem aber darauf, was ich an Werkzeugen, Ersatzteilen und weiteren Hilfsmitteln dabei habe.

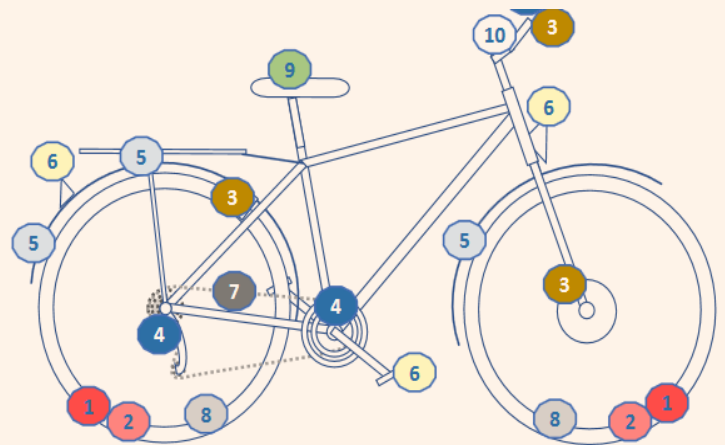
Selbstverständlich kann ich nicht immer „ALLES“ mitnehmen. Dann könnte ich mir ja gleich ein Ersatzfahrrad auf den Buckel schnüren. Das würde dann in etwa so aussehen ...

Aber auf die am häufigsten vorkommenden Pannensituationen kann ich mich entsprechend gut vorbereiten, um entspannt auf Tour zu gehen.

„Sicher ist sicher“ ... mit Reserverad und Werkzeugtasche



Erwin Lautwein, Düsseldorf



Hier können Pannen am Fahrrad auftreten ... der Vortrag bietet Hilfe an.

Verschiedene Pannensituationen werden durchgespielt:

► **Der Reifen ist platt**, was ist zu tun? - Ein kleines Video zeigt, wie das Hinterrad abgenommen wird (ist ja bei manchen Fahrrädern heute nicht mehr so einfach!), welches Werkzeug benötigt wird, wie der Reifen nach dem Flickern des Schlauchs wieder aufgeblasen und das Hinterrad wieder angebracht wird.

► Und für den äußersten Notfall wird sogar das **Abschleppen eines Fahrrades** durch ein anderes Fahrrad behandelt. Dies will auch gelernt sein, denn es darf kein anderer Verkehrsteilnehmer dadurch gefährdet werden und es sollte stets der „kürzeste Weg“ bevorzugt werden. Ich sehe, wie das Seil am besten angebracht werden kann und Erwin gibt noch zusätzlich die Hinweise, die er zum Thema „Abschleppen“ von der Fahrradstaffel der Polizei Düsseldorf bekommen hat.

► Das Licht fällt aus, Kette springt ab, Bremse schleift, Schaltzug gerissen. »

Bitte kaufen Sie Ihr Fahrrad beim Fachhändler.

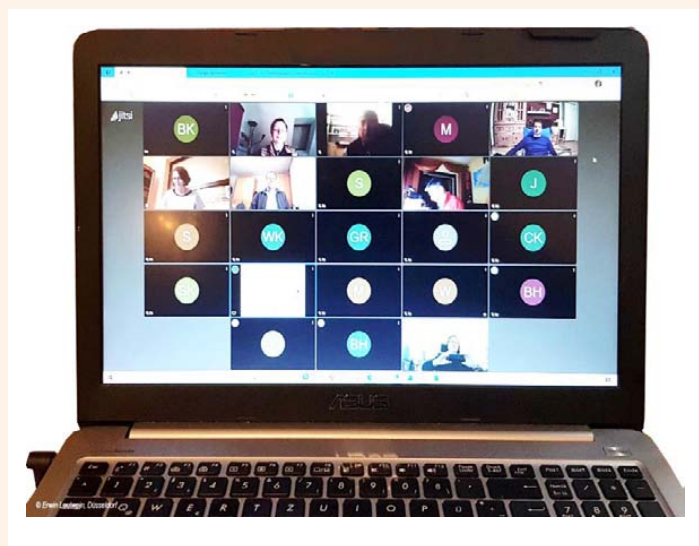
Hochwertige Fahrräder und kompetente Beratung durch jahrelange Erfahrung und stetige Weiterbildung –

dafür steht ...



Willi Müller
Kölner Straße 42
40211 Düsseldorf
(zwischen Wehrhahn und Worringer Platz)
Telefon 02 11 / 16 15 00
Telefax 02 11 / 6 17 18 98
E-Mail info@wm-bike.de
Web www.wm-bike.de





Es hat Spaß gemacht, wieder etwas Neues zu lernen, zu diskutieren und andere Gesichter zu sehen, auch wenn es nur auf dem Bildschirm war.

◀ **Jitsi-Konferenz**

Mit Webinaren noch etwas unbeholfen, lerne ich nebenbei noch ein bisschen über den **Umgang in einer Online (jitsi)-Konferenz**. Aber auch den anderen Teilnehmern und Teilnehmerinnen wird während des Vortrags weitergeholfen. Wo ist das Icon für das Mikrofon und die Kamera und wie wird es ein- und ausgeschaltet? Wie gebe ich ein Handzeichen, wenn ich was sagen will? Wie komme ich in die Vollbild-Ansicht (zum Beispiel bei der Präsentation) und wie kann ich alle Teilnehmenden gleichzeitig sehen?

Hinweise zur jitsi-Konferenz gibt Erwin zu Beginn seines Vortrags und wenn es im Laufe der ca. 90-minütigen Veranstaltung Probleme gibt, dann sind zur Unterstützung auch noch Anna und Jürgen da. Im **Chat** können während des Vortrags auch schon Fragen und Diskussionsbeiträge der Teilnehmenden gesammelt werden, die dann in der Frage- und Diskussionsrunde vor der kurzen **Pause** und in der **Abschlussrunde** geklärt werden. Auf die meisten Fragen hat Erwin als gelernter Zweiradmechaniker und Dipl.-Ingenieur, nun im (Un-) Ruhestand, sofort eine Antwort. Wenn nicht, kommt sie anschließend per Mail oder Telefon.

Wir als Team für die Weiterbildung der Radfahrenden, haben auf der **ADFC-Webseite** einen Bereich eingerichtet, auf dem wir Antworten auf häufig gestellte Fragen geben. Hier in dem **Bereich „Radtechnik-Radfahren-Radtouren“** erscheinen auch die häufigsten Fragen aus unseren Veranstaltungen und Reparaturkursen.

Zum Schluss gewinnt der Online-Vortrag noch mehr an Gewicht: Ich erhalte die **Checkliste für die Werkzeugtasche** zugeschickt – „Gesamtgewicht ca. 1 kg“, wie Erwin Lautwein schreibt.

Es hat **Spaß** gemacht, wieder etwas Neues zu lernen, zu diskutieren und andere Gesichter zu sehen, auch wenn es nur auf dem Bildschirm war. Mal sehen, wie die in echt aussehen, wenn wir uns wieder draußen treffen oder vielleicht eine gemeinsame Fahrradtour machen oder bald mal wieder an einer Präsenzveranstaltung des ADFC Düsseldorf teilnehmen. Ich kann mich jetzt jedenfalls auf häufig vorkommende Pannen einstellen. Die praktische Übung in einem **Workshop** ist zusätzlich natürlich angebracht. Das machen wir wieder, wenn Corona nicht mehr dabei ist.

Unsere **Teilnehmerzahlen** sind stark gestiegen. Im Januar haben wir mit acht Teilnehmenden aus Düsseldorf und näherem Umfeld begonnen, inzwischen hatten wir Veranstaltungen mit 33 Anmeldungen aus NRW. Aufgrund der Ankündigungen unserer Online-Veranstaltungen durch den Bundesverband bekamen wir seit Ende März zusätzlich auch Anmeldungen aus anderen Landesverbänden, so aus Bayern, Baden-Württemberg, Berlin, Sachsen-Anhalt, Rheinland-Pfalz, Hessen, Niedersachsen. Wenn dabei die Anmeldezahlen

deutlich zunehmen, wie beispielsweise 45 Anmeldungen zum Online-Vortrag „Pannen & ADFC-Pannenhilfe“, dann teilen wir aus Qualitätsgründen die Veranstaltung in zwei zeitnahe Termine. Wichtig ist uns dabei, dass es ausreichend Gelegenheit gibt, Fragen zu stellen und sich untereinander austauschen zu können.

Im Januar hat Erwin Lautwein die Initiative **„Weiterbildung für Radfahrende“** ins Leben gerufen. Inzwischen sind wir ein fünfköpfiges Team mit den Kolleginnen Anna und Petra sowie den Kollegen Jürgen, Klaus und Erwin. Bisher haben wir folgende **Veranstaltungen** durchgeführt:

- 03.02.21 Online-Konferenz zur ehrenamtlichen „Mitarbeit im ADFC Düsseldorf“
- 10.02.21 Online-Vortrag „Mein Fahrrad fit fürs Frühjahr“
- 03.03.21 Online-Konferenz zur ehrenamtlichen „Mitarbeit im ADFC Düsseldorf“
- 10.03.21 Online-Vortrag „Pannen & Notreparaturen unterwegs“
- 30.03.21 Online-Vortrag „Pannen & Selbsthilfe“
- 14.04.21 Online-Workshop „Pannen & Notreparaturen unterwegs“
- 28.04.21 Online-Vortrag „Pannen & ADFC-Pannenhilfe“
- 20.05.21 Online-Konferenz „Wissen Chat – Radfahren“
- 26.05.21 Zweiter Online-Vortrag „Pannen & ADFC-Pannenhilfe“
- 09.06.21 Online-Vortrag „Fahrradmarkt Deutschland“

Mit unseren Weiterbildungsveranstaltungen – ganz besonders mit unseren Online-Veranstaltungen – sprechen wir auch interessierte Nichtmitglieder an. Daher sollten ADFC-Mitglieder gerne auch ihre Bekannten und Freunde auf die Veranstaltungen aufmerksam machen. Viele unserer Veranstaltungen ermöglichen eine kostenlose Teilnahme.



Unsere jeweils **aktuelle Veranstaltungsplanung** kann man unter folgendem Link auf unserer Webpage nachlesen:

www.duesseldorf.adfc.de
(hier den Bereich „Unsere Angebote“ – „Weiterbildungsangebote“ anklicken). ■

Jürgen Gerlach
und das Weiterbildungsteam

Weiterbildung für Radfahrende

Mitarbeit im „virtuellen Weiterbildungsteam“

Derzeit sind das Anna, Erwin, Jochen, Jürgen, Klaus und Petra

Unsere online-Veranstaltungen sind ein Renner! Deshalb suchen wir dringend nach aktiver Unterstützung für unser virtuelles Weiterbildungsteam. Dabei kann jedes Teammitglied den persönlichen Einsatz, in Absprache mit dem Team, frei entscheiden. Unter virtuellem Team verstehen wir Interessierte, die unabhängig von Wohnort, direkten Präsenztreffen oder ADFC-Mitgliedschaft mit uns gemeinsam für das Weiterbildungsprogramm arbeiten möchten. Unsere Weiterbildungsangebote sollen möglichst multiplizierbar, für andere ADFC-Kreisverbände nutzbar und somit gleichzeitig für die breite Bevölkerung zugänglich sein.

In welchen Bereichen und Aufgaben benötigen wir nun aktive und kreative Unterstützung?

Moderator*in und/oder **Vortragende/Referent*in**
für Veranstaltungen (Wissen Chat, Vorträge, Workshops, Training)

Praxisbezogene Anleitung und/oder **Unterstützung**
für Flick-, Einstell- und Reparaturkurse oder für die praktische Demonstration in Workshops

Unterstützer*in
bei Veranstaltungen (Teilnehmerlisten, Wortmeldungen, Chat, Technik, live Demo u.v.m.)

Entwickler*in
für Weiterbildungsinhalte (einzelne Beiträge, Vorträge, Workshops)

Fotograf*in und/oder **Grafiker*in** (für **Bild, Grafik** und **Video**)
für die Erstellung von Bild- und Videobeispiele sowie animierte Grafiken als Unterstützung in der Entwicklung neuer Weiterbildungsangebote

Wir bieten also ein umfangreiches hoch interessantes Spektrum an Möglichkeiten, das eigene Wissen, Fähigkeiten und Kreativität in einem motivierten Team einzubringen und auch weiterentwickeln zu können.

Bei Interesse an der aktiven Mitarbeit oder bei Fragen zu den Aufgaben und auch den eigenen Einsatzmöglichkeiten bitte gerne Kontakt mit Erwin aufnehmen. Er ist der Initiator des Weiterbildungsprogramms im ADFC Düsseldorf und ist erreichbar unter der E-Mailadresse: erwin.lautwein@adfc-duesseldorf.de.

Der ADFC-Chat, eine Erfolgsgeschichte

Nachdem die *Rad am Rhein* schon in der ersten Ausgabe in diesem Jahr über den erfolgreich etablierten Video-Chat des ADFC Düsseldorf berichtete, ist der Video-Chat weiter auf der Erfolgsspur.

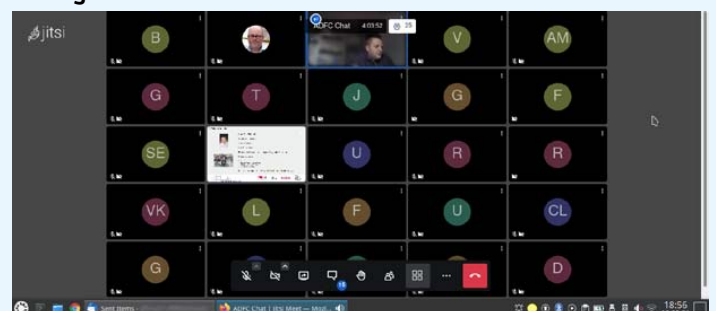
So war beispielsweise am 13.5.21 Tim Ehlhardt (Cargobike-Solution) aus Bochum zu Gast und hat mit Dirk Schmidt über die Lastenradförderung allgemein und im Speziellen über die damals anstehende Lastenradförderung der Stadt Düsseldorf referiert. Bei diesem Vortrag konnten 25 Zuhörende begrüßt werden.

Aber auch an den anderen Donnerstagen konnten immer wieder neue Gesichter im virtuellen FIZ begrüßt werden und es wurden viele Fragen rund um den ADFC und ums Rad fahren beantwortet. Selbstverständlich kam auch der ansonsten übliche Schnack der regelmäßig zugeschalteten BesucherInnen nicht zu kurz. So wird es auch weiterhin das Angebot des ADFC geben, dass Fahrrad-Interessierte herzlich eingeladen sind, Donnerstags ab 18 Uhr 30 unter <https://jitsi.freifunk-duesseldorf.de/ADFC-Chat> einfach mal reinzuschauen. Der Jitsi-Server von Freifunk-Düsseldorf ist rein Browser-basiert und es wird kein Passwort benötigt, es genügt, einfach den Link aufzurufen. Unter Android und IOS sollte allerdings die Jitsi-APP für eine bessere Bedienung installiert werden. ■

Dirk Schmidt



▲ Der Wohnzimmertisch von Dirk Schmidt während des Vortrags von Tim Ehlhardt



▲ Ein screenshot des Video-Chats vom 13. Mai 2021

Die Kniebrückenrampe mit radelnden
Demonstrationsteilnehmenden

Eine Fridays for future Fahrrad Demo rollte am 19. März durch Düsseldorf

Auch wenn derzeit unsere Umwelt Dank COVID-19 ein wenig durchatmen kann, Fridays 4 Future macht keine Pause und dementsprechend werden auch Demonstrationen weiterhin geplant und angemeldet. So wurde im Rahmen des globalen Klimastreiks in Düsseldorf am 19. März für die Einhaltung der verabredeten Ziele des Pariser Klimaabkommens, die Erderwärmung auf 1,5°C zu deckeln, eine Fahrraddemo angemeldet. Treffpunkt war auf der Friedrich-Ebert-Strasse. Dort wurde von den OrganisatorInnen der Demo und der Demo-begleitenden Polizei darauf geachtet, dass alle Teilnehmenden eine Nasen-Mund-Bedeckung trugen und vor allem auch untereinander die Abstände einhielten.

Wir, als ADFC Düsseldorf, wurden vom Orga-Team auch um Soundbikes angefragt, mit denen wir gerne die „Fridays“ unterstützt haben. So fuhren schlussendlich acht Soundbikes im Demonstrationzug mit, die stoisch und vor allem: synchron die vorbereitete Fridays4Future-Playlist abspielten.

Zweimal haben die rund 500 Teilnehmenden den Rhein gequert, dabei war der Weg zur Abschlusskundgebung auf der Wiese am Landtag von NRW über die teil gesperrte Kniebrücke ein besonderes Highlight. Auf der Wiese am Landtag waren auch schon mit gelbem Kreidespray kleine Kreuze markiert, das es kein Problem war, auch dort Corona-bedingte Abstände einzuhalten. ■ *Dirk Schmidt*



▲ Treffpunkt Friedrich-Ebert-Str vor dem Gewerkschaftshaus

▼ Der Demozug auf der Graf-Adolf-Straße



▲ Drei der acht Soundbikes



ADFC aktuell

Wegen der Corona-Pandemie fallen bis auf Weiteres alle Termine und Veranstaltungen aus. Bei Redaktionsschluss war das Fahrrad Info Zentrum (FIZ) geschlossen. Alle Aktualisierungen – FIZ-Öffnungszeiten, Codiertermine, Touren, ... - findest du auf www.adfc-duesseldorf.de



- ◀ Hochdahler Straße, am Schwimmbad
- ▼ Römerweg am Friedhof

ADFC Erkrath setzt Aktion „Radwege ausgraben“ fort

Da wo heute nur noch schmale, Trampelpfad ähnliche Fuß-/Radwege zu erkennen sind, erinnern sich die älteren Mitbürgerinnen an viel breitere Wege.

Wie ist das möglich? War früher wirklich alles besser? Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Erkrath wollte es genau wissen. Mit Schaufel und Zollstock machten sich Oliver von Hörsten, Sabine und Holger Börner unter Beachtung der Corona-Regeln auf den Weg.

Im Mai setzte der ADFC Erkrath seine Ende Februar begonnene erfolgreiche Kampagne „Radwege ausgraben“ fort. Nachdem der ADFC Erkrath bereits Ende Februar (siehe Kasten) einen Teil der Hochdahler Straße (K21) freigelegt hatte, rückten die Aktiven nun an der Erkrather Straße (K7) in Höhe der Einmündung Im Hochfeld mit Schaufel und Spaten an.

„Der zugewachsene Teil des gemeinsamen Zweirichtungs-Fuß- und Radwegs belief sich auf insgesamt gut einen Meter“, so Oliver von Hörsten, Vorstandsmitglied des ADFC Erkrath. „Und genau dieser Platz fehlt heute im Begegnungsverkehr.“ Die östliche Seite musste der ADFC Erkrath sogar wieder zudecken, da unter der abgetragenen Schicht Erde die Schäden so gravierend waren, dass sie ein Sicherheitsrisiko für zu Fuß Gehende und Rad Fahrende dargestellt hätten.

„Für uns ist es völlig unverständlich, wie man wichtige Verkehrsinfrastruktur einfach so verrotten lassen kann“, wundert sich Peter Martin, Vorsitzender des ADFC Erkrath. „Auch dieser Weg ist leider zu einem Sicherheitsrisiko und Mobilitätshindernis verkommen. Wir fordern die umgehende Sanierung und Verbreiterung.“ Die Erkrather Straße ist Bestandteil des Erkrather Radverkehrsnetzes und des Vorrangroutennetzes des Kreises und verbindet die Stadtteile Alt-Erkrath und Unterfeldhaus/D-Unterbach. Dieses Teilstück der Straße ist im Maßnahmenkonzept des 2015 beschlossenen Erkrather Radverkehrskonzeptes enthalten. Aktueller Status: „keine Planung“.



- ◀ Erkrather Straße am Haus Unterbach

ADFC Erkrath startet Aktion „Radwege ausgraben“

Erste Station war Ende Februar der Fuß- und Radweg an der Hochdahler Straße (Kreisstraße K21) gegenüber der Einmündung Schöne Aussicht/Neanderbad. „Nachdem wir den Radweg freigeschaufelt hatten, konnten wir feststellen, dass er eigentlich nahezu doppelt so breit war, wäre er nicht jahrelang zugewachsen“, so Oliver von Hörsten, Vorstandsmitglied des ADFC Erkrath. Auf einer Breite rechts und links von jeweils 50 bis 60 cm wucherte die Vegetation zentimeterdick in den gemeinsamen Zweirichtungs-Fuß- und Radweg. „Das ist ungefähr so, als würde man den Autofahrerinnen eine ganze Spur wegnehmen.“

Der Radweg an der Hochdahler Straße ist in die Jahre gekommen, holprig, marode und zugewachsen. „Wir fordern im betreffenden Abschnitt die sofortige Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, die Wiedernutzbarmachung der kompletten Breite und schließlich die vollständige Sanierung.“, so Peter Martin, Vorsitzender des ADFC Erkrath.

Die Hochdahler Straße ist im Maßnahmenkonzept des 2015 beschlossenen Erkrather Radverkehrskonzeptes enthalten. Aktueller Status: „keine Planung“. Auch an der **Kreuzstraße** (Kreisstraße K7) im **Bereich des Friedhofes** und an der **Erkrather Straße** (K7) im **Bereich Haus Unterbach**, aber auch am kommunalen Römerweg östlich der Falkenstraße konnte der ADFC dieselben Effekte feststellen.

Um die Thematik zu veranschaulichen und sichtbar zu machen, haben die ADFC-Aktiven an einigen Stellen auf einer Länge von ca. 15 bis 20 Metern die ursprüngliche Breite der Fuß- und Radwege mit Pflöcken und Flatterband abgespannt. Dies wird auch den zuständigen Mitarbeitern der Kreisverwaltung helfen, die betreffenden Stellen vom Auto aus zu lokalisieren.

Quellen:

<https://www.erkrath.jetzt/adfc-erkrath-startet-aktion-radwege-ausgraben/>

https://www.lokal-anzeiger-erkrath.de/die-stadt/adfc-erkrath-setzt-aktion-radwege-ausgraben-fort_aid-58169275

und

<https://erkrath.adfc.de/artikel/adfc-erkrath-setzt-aktion-radwege-ausgraben-fort-1>

■ Text und Fotos: ADFC



Grüner Pfeil für Radfahrer soll in Düsseldorf dauerhaft bleiben

Das Verkehrszeichen erlaubt das Abbiegen trotz roter Ampel. Die neue Straßenverkehrsordnung erlaubt jetzt einen regulären Einsatz. Die Düsseldorfer Politik

will den Pfeil aber vorerst nur in bestimmten Fällen einsetzen.

Radfahrer sollen in Düsseldorf auch dauerhaft an bestimmten Ampeln auch bei Rotlicht rechts abbiegen dürfen. Das schwarz-grüne Ratsbündnis stellt den Antrag, den sogenannten Grünen Pfeil für Radfahrer in Düsseldorf dauerhaft einzusetzen. Seit zwei Jahren kommt das Verkehrszeichen bereits im Rahmen eines Verkehrsversuchs an vier Stellen zum Einsatz. Wegen der positiven Erfahrungen und einer aktualisierten Rechtsgrundlage will die Politik nun den unbefristeten Einsatz erlauben.

Das neue Verkehrszeichen soll den Radverkehr beschleunigen und das Abbiegen sicherer machen. In anderen Ländern, etwa den Niederlanden, ist die Regelung bereits Standard. In Deutschland existierte bislang nur der aus der DDR übernommene Grüne Pfeil für den

Autoverkehr. Erst die Novelle der Straßenverkehrsordnung im vergangenen Jahr erlaubt es, das Verkehrszeichen regulär einzusetzen.

Das soll nach dem Willen der Ratsmehrheit in Düsseldorf jetzt passieren. Allerdings nennt die Politik zwei einschränkende Bedingungen. Der Grüne Pfeil soll zunächst nur in zwei Fällen zum Einsatz kommen. Entweder, wenn die Radfahrer von einer sogenannten Radverkehrsanlage – also einem Radweg, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen – auf eine andere abbiegen, sich also nicht in den Autoverkehr einfädeln müssen. Oder an Stellen, wo kein Linksverkehr erlaubt ist. ■

Quelle RP online, 3.5.21

https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/gruener-pfeil-fuer-radfahrer-soll-in-duesseldorf-dauerhaft-bleiben_aid-57702899



Kidical Mass Köln gewinnt den Deutschen Fahrradpreis 2021

„Platz da für die nächste Generation!“

Hintergrund Kidical Mass

Die *Kidical Mass* ist eine weltweite Bewegung. Seit 2017 gibt es sie auch in Deutschland. Bei bunten Fahrraddemos erobern Radfahrende von 0 bis 99 Jahren die Straße. Das Format hat Kinder und nachhaltige Mobilität im Fokus und setzt sich für lebenswerte Städte ein.

Am Wochenende 19./20. September 2020 fand erstmals ein zentrales *Kidical Mass* Aktionswochenende mit über 22.000 Teilnehmenden in über 100 Städten in ganz Deutschland und darüber hinaus statt.

Im Vorfeld der Bundestagswahl im September 2021 ist eine Neuaufgabe des *Kidical Mass* Aktionswochenendes in Planung. ■

Edda Schindler-Matthes

Das *Kidical Mass* Aktionswochenende „Platz da für die nächste Generation!“ hat den ersten Platz beim Deutschen Fahrradpreis 2021 in der Kategorie Kommunikation gewonnen.

Im September 2020 demonstrierten mehr als 22.000 kleine und große Radfahrende in über 100 Städten in ganz Deutschland und darüber hinaus für fahrrad- und kinderfreundliche Städte. Die *Kidical Mass* hat die Vision, dass sich Kinder und Jugendliche sicher und selbständig mit dem Fahrrad bewegen können.

Die *Kidical Mass* Köln hat das Aktionswochenende initiiert und koordiniert. ADFC, Campact, Changing Cities, Deutsches Kinderhilfswerk, Greenpeace, RADKOMM und VCD sind überregionale Unterstützer. Herzstück sind über 150 lokale Organisationen. Ein einzigartiges Netzwerk, dezentral, selbst organisiert und gemeinsam stark.

ADFC-Newsletter



Seit über neun Jahren gibt es ihn, den monatlichen Düsseldorfer ADFC Newsletter. Im Mai ist bereits die 130. Ausgabe erschienen, die an über 2.450 Adressen verschickt wurde.

Der Newsletter ist das Medium des ADFC Düsseldorf e.V. für schnelle Informationen. Er informiert Mitglieder und Interessierte monatlich über aktuelle Termine und Veranstaltungen, interessante Aspekte der Düsseldorfer (Rad-) Verkehrspolitik und Berichtenswertes aus dem Verein sowie zu vielen Themen rund um das Rad.

Sie beziehen den Newsletter noch nicht? Dazu müssen Sie sich anmelden:

www.adfc-duesseldorf.de

Bei Bedarf können Sie sich dort auch wieder abmelden.

Fahrrad-Bürgermeister: ein Ehrenamt Köln hat einen Fahrradbürgermeister

BYCS – eine NGO - hat 2016 in Amsterdam den ersten Bicycle Mayor (Fahrrad-Bürgermeister) ins Leben gerufen. Inzwischen gibt es mehr als 100 „Fahrrad-Bürgermeister“ in über 30 Ländern. Sie sollen der Verkehrswende ein Gesicht geben und helfen, den Ausbau des Radverkehrs in Städten zu beschleunigen.

2016 wurde Anna Luten in Amsterdam zur ersten Fahrrad-Bürgermeisterin weltweit gewählt. Köln hat seit diesem Jahr einen Fahrradbürgermeister.

Als Fahrrad-Bürgermeister hat man keine direkte Befugnis, Änderungen anzuordnen. Der Titel Fahrrad-Bürgermeister ist ein Ehrentitel und kein Amt mit bestimmten Aufgaben.

Fahrrad-Bürgermeister fungieren als Brückenbauer für die städtische Fahrradkultur. Sie bringen öffentliche Stellen und private Organisationen zusammen, um die erheblichen wirtschaftlichen, gesundheitlichen und ökologischen Vorteile einer stärkeren Ausrichtung auf das Fahrrad aufzuzeigen und Innovationen zu fördern, mit denen das Radfahren für alle zu einem besseren Erlebnis wird. Als Katalysatoren sind sie bestrebt, mit allen Interessenträgern der Stadt zusammenzuarbeiten.

In Köln wurde in diesem Jahr Reinhold Goss von BYCS zum Fahrradbürgermeister berufen. Unter anderem wohl, weil er 2015 die Initiative #RingFrei initiierte, die zum Ziel hat, die rechte Kfz-Spur der acht Kilometer langen Kölner Ringe den Radfahrern und Radfahrerinnen zu widmen. 2019 gewann diese Initiative für ihre Arbeit den Deutschen Fahrradpreis.



Fahrrad-Bürgermeister fungieren als Brückenbauer für die städtische Fahrradkultur.

Reinhold Goss möchte, dass Köln 2025 Deutsche Fahrradhauptstadt wird. Köln brauche als lebenswerte Stadt einen Anteil von 50 Prozent Radverkehr. Das könne nur gelingen, wenn Radfahren und zu Fuß gehen Spaß machen und als angenehm empfunden werden. Egal ob es um den Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder zu Freunden geht.

Auch Düsseldorf hat ein ambitioniertes Ziel:

„Wir wollen bis 2025 die fahrradfreundlichste Großstadt Deutschlands werden [...]“, gab Oberbürgermeister Keller in der städtischen Pressemitteilung vom 26. Januar 2021 bekannt. ■

Edda Schindler-Matthes

Quelle und weitere Infos:

<https://www.bike-bild.de/koeln-das-macht-der-neue-fahrradbuergermeister-1065159.html>



U pdate? Leider nein - weiterhin ist die Brücke vom Parlamentsufer zum Paradiesstrand für Radfahrer gesperrt. Der Bedarf macht einen Neubau erforderlich. Bisher gibt es keine Vorlagen vom Amt. ■ *Jan-Philipp Holthoff*

SPEZIALRÄDER

Für mehr Lebensfreude und Mobilität



Für Familien



Für Kinder



Für Menschen mit Einschränkungen



Für Individualisten



Für alle, die mobil bleiben wollen!

- Dreiräder
- Kinder-Reha-Räder
- Spezialtandems
- Transporträder

Wir sind Hase Bikes-Premium-, Pino- und Reha-Händler und Van Raam-Premium-Händler.
Sie finden bei uns eine große Auswahl an Demorädern zum Ausprobieren!



Appelbaum
Spezialrad-Verkauf
mobilität für alle

Gustav-Mahler-Straße 44
40724 Hilden
Tel. 02103/9 78 41 06
Mobil 0170/2 12 69 30
info@spezialrad-verkauf.de
www.spezialrad-verkauf.de

Lastenfahrrad in Köln, Düsseldorf kann das auch

Lastenfahrrad statt Auto: Handwerker und Kleinunternehmer in Köln steigen um

Im Rahmen eines deutschlandweit einmaligen Programms hat die Stadt Köln bereits in den beiden Jahren 2019 und 2020 die Anschaffung von Lastenfahrrädern in einer Höhe von insgesamt fast 2,5 Millionen Euro gefördert. In beiden Jahren war die Nachfrage enorm. Im Jahr 2020 waren bereits wenige Stunden nach Beginn der Antragsstellung die Töpfe für private Gemeinschaften und Selbstständige bereits ausgeschöpft.

Daher bietet die Stadt Köln den in Köln tätigen kleinen Unternehmen, Vereinen oder Zusammenschlüssen von Privatpersonen auch in diesem Jahr Anreize für einen emissionsfreien Warentransport. Die Anträge auf Förderung können vom **27. April bis 18. Mai 2021** eingereicht werden. Das Gesamtbudget beträgt 500.000 Euro und wird anteilig auf die verschiedenen Nutzungsgruppen verteilt. Es werden bis zu 45 Prozent der Anschaffungskosten gefördert. 2019 umfasste der Fördertopf einen Betrag von 100.000 €, 2020 wie auch 2021 jeweils 500.000 €. Das Programm ist vor allem bei jungen Unternehmern und Selbstständigen sehr beliebt. Aber auch in Köln gibt es Probleme, weil Radwege manchmal einfach im Nichts enden und viele Radwege für Lastenräder viel zu eng sind. Und dann fehlen in vielen Vierteln Stellplätze für Lastenfahrräder. Die Stadt Köln legt deshalb Radstreifen auf Straßen an. In der Innenstadt entstehen gerade Stellplätze für Lastenräder. Und alle sind aufgerufen, dem Fahrradbeauftragten Probleme zu melden, damit die schnell beseitigt werden können.

“*Wegen des riesigen Andrangs am 1. Juni hat der Rat der Stadt Düsseldorf bereits am 2. Juni den Fördertopf verdoppelt*“

Düsseldorf kann das auch:

Ende April hat der Rat der Stadt Düsseldorf ein Förderprogramm für die Anschaffung von Lastenfahrrädern und -anhängern beschlossen. Er setzt damit ein Zeichen für den Klimaschutz und die Verkehrswende in Düsseldorf. Das Potential von Lastenrädern für die angestrebte Verkehrswende ist groß, doch verhindert der teilweise hohe Anschaffungspreis – insbesondere für E-bike-Lastenräder – eine schnelle Verbreitung der Räder.

Durch das Förderprogramm sollen in Düsseldorf ansässige kleine Unternehmen bis zu einer Betriebsgröße von neun Mitarbeitenden, Vereine und Privatleute angesprochen werden, die weder nach den Förderrichtlinien des Bundes noch denen des Landes Nordrhein-Westfalen förderfähig sind. Der Zuschuss beträgt 50 Prozent der Anschaffungskosten, maximal 2.500 Euro.

„Lastenräder werden bereits erfolgreich von Transport- und Logistikunternehmen, aber auch von Familien eingesetzt. Sie sind besonders geeignet im innerstädtischen Verkehr die Fahrt mit dem Auto zu ersetzen“, erklärt Ingo Pähler, stellvertretender Leiter des Umweltamtes. Kinder könnten per Lastenrad emissionsarm zur Kindertagesstätte, zur Grundschule oder in der Freizeit befördert werden. Das motorisierte „Elterntaxi“ werde durch die klimafreundliche Alternative entbehrllich.

Das Förderprogramm ist pünktlich zum 1. Juni gestartet. Wegen des riesigen Andrangs am 1. Juni hat der Rat der Stadt Düsseldorf bereits am 2. Juni den Fördertopf verdoppelt und die Fördersumme auf 2 Millionen Euro aufgestockt.

Wir – also der Fahrradclub ADFC – begrüßen das Förderprogramm. ■
Edda Schindler-Matthes

Quellen

<https://www1.wdr.de/nachrichten/rheinland/lastenfahrrad-102.html>

<https://www.stadt-koeln.de/artikel/68501/index.html>

<https://www.duesseldorf.de/aktuelles/news/detailansicht/newsdetail/beschlossene-sache-foerderprogramm-lastenraeder-1.html>



Unterstützen Sie unsere Arbeit

aktiv durch Mitarbeit oder durch eine Spende für den ADFC Düsseldorf e.V.

Der ADFC Düsseldorf e.V. ist gemeinnützig und Spenden sind steuerlich abzugsfähig. Unser Spendenkonto:

GLS Bank

IBAN: DE22 4306 0967 4130 4422 00

BIC: GENODEM1GLS

Wir engagieren uns für Sie!

Für komfortable Radverkehrsanlagen, sichere Fahrradabstellplätze, deutlichere Wegweisung und vieles mehr. Jeder Euro hilft bei unserer Arbeit.

In Düsseldorf gibt es noch viel zu tun!

Mehr Platz für Räder und Fußverkehr: Paris will Autoverkehr mit Verbotszone massiv reduzieren

Vorbild für „Klein Paris“, also unser Düsseldorf?

Das Herz der französischen Hauptstadt soll ab dem kommenden Jahr für fast alle auswärtigen Autofahrer tabu sein. Die Pläne sollen den Verkehr um mindestens die Hälfte verringern.

Die Pariser Innenstadt könnte bald zu einer Art verkehrsberuhigten Zone werden. Geht es nach den Plänen der Stadtverwaltung, wird dazu eine Verbotzone geschaffen, um den Autoverkehr massiv einzuschränken. Künftig sollen nur noch Anwohner, Busse, Taxis, aber auch Handwerker, Gewerbetreibende und Zusteller in diesem Bereich unterwegs sein können.

Die Zone soll sich rund um die Seine-Insel Île de la Cité erstrecken sowie von der Place de la Concorde bis zur Place de la Bastille - ein Bereich, der sich insgesamt auf etwa 3,5 Kilometern von Ost nach West und etwa zwei Kilometern von Nord nach Süd erstreckt. »Die Einrichtung dieser Zone zielt darauf ab, Fußgänger und Radfahrer zu unterstützen, mehr Sicherheit für sie zu schaffen und die Umwelt-



verschmutzung und den Lärm zu reduzieren«, sagte Grünenpolitiker David Belliard, im Pariser Rathaus zuständig für Umgestaltung des öffentlichen Raums und Mobilität.

Über Radverkehrsanlagen in Paris berichtete *Rad am Rhein* ausführlich in der Sommerausgabe des letzten Jahres. Fazit 2020 von Jochen Matthes: Uns Deutsche werden wir in den nächsten Jahren nicht zu entspannteren Verkehrsteilnehmern machen. Von Paris können wir Düsseldorfer aber lernen: Einfach mit Mut den Platz umverteilen. Aber so richtig!

Und nun? Ein weiterer Aspekt, von dem wir lernen können. ■

Edda Schindler-Matthes
Foto: Jochen Matthes

Quelle

<https://www.spiegel.de/auto/paris-will-verkehr-in-der-innenstadt-massiv-reduzieren-mehr-platz-fuer-fussverkehr-und-radfahrende-a-e5a42d2f-7d4b-42d5-be00-3ce25138a77d>

In 21 Tagen um die Welt – Stadtradeln 2021

“
Unser Team
hat es ge-
schafft, ge-
meinsam die
Erde mehr als
zu umrunden.

Das Rad als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit und zum Einkaufen sowie als Vehikel für Sport und Freizeit erfreut sich 2021 weiter steigender Beliebtheit. Immer mehr Menschen steigen in Düsseldorf aufs Rad.

Das zeigt sich auch beim Stadtradeln, dem dreiwöchigen Wettstreit sowohl zwischen Kommunen in Deutschland und Europa, als auch innerhalb jeder Kommune zwischen Teams von Behörden, Firmen, Vereinen, Schulen und Stadtteilen. In Düsseldorf wurde dieser in diesem Jahr vom 20. Mai bis zum 09. Juni ausgetragen.

Von Jahr zu Jahr nimmt die Zahl der Teams, Teilnehmer*innen und der geradelten Kilometer zu. In diesem Jahr waren rund 7.200 Radfahrende in gut 400 Teams aktiv und haben insgesamt mehr als 1,5 Millionen Kilometer zurückgelegt. Dies ist ein Zuwachs von fast 15% bei den Teilnehmenden sowie fast 10% bei der gefahrenen Strecke. Dies belegt einmal mehr die wachsende Begeisterung am Radfahren in Düsseldorf. Unter Klimaschutzaspekten entspricht diese weitgehend mit Muskelkraft statt mit dem Kfz gefahrene Strecke

einer Kohlendioxid-Einsparung von 212 Tonnen.

Wie immer hat der ADFC mit seinem offenen Team wieder wesentlich zum Erfolg des Stadtradelns in Düsseldorf beigetragen. Unser Team hat es geschafft, gemeinsam die Erde mehr als zu umrunden. Von 120 aktiven Radler*innen wurden fast 49.000 Kilometer zurückgelegt. Damit belegt das ADFC-Team in der Gesamtwertung, wie bereits im vergangenen Jahr, den 5. Platz und liegt in der Vereinswertung mit weitem Abstand auf dem 1. Rang.

Was das ADFC Team ausmacht ist die Diversität. In unseren Reihen finden sich sowohl sportlich ambitionierte, leidenschaftliche Radler – die Spitzenreiter haben mehr als 1.500 km bewältigt und sind täglich lange Strecken gefahren – als auch Gelegenheitsradler, die nur ab und zu das Fahrrad für Erledigungen oder in der Freizeit nutzen. Besonders erfreulich ist, dass gut ein Drittel unseres Team zum ersten Mal mit dabei war.

Fazit: Das Stadtradeln leistet einen hervorragenden Beitrag dazu, die Begeisterung für das Radfahren zu steigern und mehr Aufmerksamkeit auf den klimafreundlichen Radverkehr zu lenken. Der ADFC trägt mit seinem Team wesentlich dazu bei. ■

Jochen Köberich



STADTRADELN 2021
Radeln für ein gutes Klima
Kampagnenzeitraum in Düsseldorf:
20. Mai bis 9. Juni 2021

Fahrradgesetz NRW: ADFC NRW sieht großen Nachbesserungsbedarf im Entwurf des Landes

Der ADFC NRW hat mit einem Gutachten und einer ausführlichen Stellungnahme zahlreiche Verbesserungsvorschläge zum Entwurf des Verkehrsministeriums eingereicht. Der Verband sieht großen Nachbesserungsbedarf in diesem Entwurf, benennt in seiner Stellungnahme mehr als ein Dutzend Verbesserungsvorschläge.

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW ist das erste in einem Flächenland und soll am 1. Januar 2022 in Kraft treten.

Der ADFC NRW sieht in dem Entwurf der Landesregierung zwar gute Ansätze, doch bleibe das Verkehrsministerium insgesamt deutlich hinter den Erwartungen des Fahrrad-Clubs und den Forderungen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ zurück, sagte der Landesvorsitzende des ADFC NRW, Thomas Semmelmann*: *„Insgesamt fehlt es an Konsequenz, Verbindlichkeit, Ambition und Mut, um die bisher landesweit unter zehn Prozent Radverkehrsanteil an der Gesamtmobilität in den nächsten Jahren auf 25 Prozent zu steigern. Die Landesregierung scheut sich offenbar davor, den vorhandenen Platz, der bislang für das Auto reserviert ist, neu aufzuteilen. Das ist aber die Grundvoraussetzung für eine Mobilitätswende.“*

Außerdem fehle es an konkreten Zahlen und Zielen. Zum Beispiel, bis wann das Fahrrad in NRW einen Anteil am Verkehrsaufkommen von 25 Prozent erreichen soll und mit welchen finanziellen Mitteln der Radverkehr künftig dauerhaft gefördert wird.

AUFBRUCH FAHRRAD

Der ADFC NRW hatte 2019 zusammen mit weiteren Verbänden die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ gestartet, bei der fast 207.000 Menschen in NRW ein Fahrradgesetz für NRW forderten, um unter anderem folgende Ziele umzusetzen:

- ▶ die **Vision Zero** für Verkehrssicherheit auf Straßen und Radwegen
- ▶ den **konsequenten Ausbau von Radwegen und Fahrradabstellanlagen** (unter anderem 1.000 Kilometer Radschnellwege für den Pendelverkehr, 300 Kilometer überregionale Radwege pro Jahr, Fahrradstraßen und Radinfrastruktur in den Kommunen.)

Um die Ziele eines Radverkehrsanteils von 25% am Modal Split bis zum Jahr 2025, der Vision Zero sowie die Forderungen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ erfüllen zu können, müssen diese explizit in einem Paragraphen zur Ziel- und Zweckbestimmung im Gesetzestext festgeschrieben werden.

Viel versprechend seien für den ADFC NRW Pläne für weitere Radschnellwege und ein landesweites Radvorrangnetz. Aber wie das Tempo zum Bau hunderter Kilometer Radwege, Radvorrangrouten und Radschnellwege erhöht werden soll und wie dies durch bessere Verfahrensweisen

und Zusammenarbeit der beteiligten Akteure auf die Straße gebracht werden soll, bleibe völlig unklar. Daher fordert der Fahrradclub klare gesetzliche Vorgaben, damit die jahrzehntelange Bevorzugung des Autoverkehrs beendet und schnell mehr Platz und Vorrang für Rad- und Fußverkehr geschaffen werden kann.

Die Kritik des Verbands: Der Gesetzentwurf bedarf grundlegender Änderungen bzw. zielführender Nachbesserungen und ergänzender Regelungen, die bisher im Gesetzentwurf keine Berücksichtigung finden. Viele Regelungen müssten weiter konkretisiert und verbindlich gemacht werden. Der ADFC NRW macht dazu in seiner Stellungnahme konkrete Vorschläge.

Information: Die ausführliche Stellungnahme ist am Ende des Artikels auf der homepage des ADFC NRW abrufbar (siehe angegebene Quelle). Dort gibt es eine separate Zusammenfassung, das Gesamtdokument und eine Synopse, die den Gesetzentwurf des Verkehrsministeriums NRW und die Änderungsvorschläge des ADFC-NRW übersichtlich gegenüberstellt.

Ziel: 25 % Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025:

Das Ziel, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal-Split) auf 25% bis 2025 zu erhöhen, muss explizit als Paragraph zur Ziel- und Zweckbestimmung im Gesetzestext verankert werden.

Ziel: Verkehrssicherheit -> Vision Zero

Die Vision Zero, also die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen, die zu getöteten und schwer verletzten Radfahrenden führen, muss Ziel und Leitlinie im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW sein. Dazu ist durch infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische und kommunikative Maßnahmen eine sichere Verkehrsinfrastruktur anzustreben, die menschliche Fehler – wer auch immer sie macht – verzeiht. Dazu müssen die Regelungen zur Verkehrssicherheit insgesamt konkreter und verbindlicher ausgestaltet und ergänzt werden.

Ziel: Gleichrangigkeit der Verkehrsteilnehmer*innen

Das dem Gesetzentwurf zugrunde liegende Ziel der Gleichstellung der Verkehrsarten ist nicht ausdrücklich im Gesetz ausformuliert. Trotz des im Straßenverkehrsrecht bestehenden Grundsatzes der Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer*innen (Privilegienfeindlichkeit) sind diesbezügliche Regelungen jedoch notwendig, da bei der faktischen Umsetzung eine Orientierung am motorisierten Individualverkehr stattfindet. Um eine tatsächliche Gleichrangigkeit der Verkehrsteilnehmer zu erreichen und den Nachholbedarf der Infrastruktur für die Nahmobilität gegenüber der für den motorisierten Individualverkehr auszugleichen, muss der Radverkehr (und Fußverkehr) zukünftig deutlich *im Rahmen geltenden Rechts* bevorzugt

*Mitte April wurde ein neuer Vorstand des ADFC NRW gewählt, Thomas Semmelmann schied aus.

KLEINANZEIGEN

Verkaufe gebrauchtes 6 Jahre altes E-Bike, gut erhalten (Prophete/Stratos, Damenrad 2"), Neuwert: 900 €, Preis: 300 € (Verhandlungsbasis); Kontakt: 0211-5578548

Private Kleinanzeigen bis 5 Zeilen druckt Rad am Rhein kostenfrei

➤ **Aktuelles Tourenprogramm von ADFC Düsseldorf e.V.**
www.adfc-duesseldorf.de

➤ **Geführte ADFC-Radtouren in NRW**
www.adfc-nrw.de

werden. Dies bedeutet auch eine gezielte und effiziente Aufteilung und Verteilung des öffentlichen Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs bzw. der Nahmobilität.

Verbesserte Planung und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

Um die Radverkehrsinfrastruktur konsequent und ambitioniert auszubauen, bedarf es einer Konkretisierung, Klarstellung von Rechtsfolgen, Verbindlichkeit und einer detaillierteren, weiterführenden Ausgestaltung einer Vielzahl der im Gesetzentwurf festgelegten Regelungen. Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz muss das Ziel verfolgen, Planung, Bau, Erhalt und Betrieb von Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere von Radschnellwegen, regionalen Radwegenetzen und Fahrradabstellanlagen, deren Erhalt und Sanierung und die Förderung und Unterstützung der Kommunen beim Ausbau kommunaler Radverkehrsinfrastruktur zu beschleunigen und die bestehenden Verfahrensweisen effizienter zu gestalten. Dazu fordert der ADFC NRW die Einrichtung von Kompetenzzentren, ein Radwegeerhaltungsmanagement sowie umfassende Regelungen zu Evaluation und Monitoring der Radverkehrsförderung.

Finanzierung des Radverkehrs:

Für die Umsetzung der Ziele der Volksinitiative schlägt der ADFC vor, im Gesetzentwurf festzulegen, dass ein Anteil in Höhe der Hälfte des Zielanteils von 25%, also 12,5% des Personals und der Sachmittel, die im Landshaushalt für den Straßen- und Brückenbau und



die Mobilität vorgesehen sind, solange nur für den Radverkehr vorgesehen und verwendet werden, bis der angestrebte Radverkehrsanteil von 25% erreicht ist. Auch die Gemeinden sollen im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung für sich einen Zielwert für den Radverkehrsanteil am Modalsplit der innerhalb der

Gemeinde zurückgelegten Wege im Rat beschließen und dann ebenso verfahren. Zur Umsetzung dieses Vorschlags hat der ADFC einen konkreten Gesetzestext zur Aufnahme in den Gesetzentwurf vorgeschlagen.

Der ADFC-Landesvorsitzende in Nordrhein-Westfalen, Thomas Semmelmann, fordert das Verkehrsministerium auf, den Entwurf um die Vorschläge zu ergänzen: „**Wir wünschen uns, dass das erste Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in einem Flächenland einen echten „Aufbruch Fahrrad“ bewirkt.**“

„**Wir wünschen uns, dass die Landesregierung den Mut aufbringt, aus dem Entwurf ein „Gutes Gesetz“ zu machen. Das würde allen Menschen in NRW helfen. Wie sehr die Menschen sich nach sicheren und komfortablen Radwegen sehnen, zeigen die Ergebnisse des gerade veröffentlichten ADFC-Fahrradklima-Tests: Fehlende Radinfrastruktur, kaputte Oberflächen, fehlende Falschparkerkontrolle. All das kann ein gutes Fahrradgesetz verändern. Wir müssen es nur wollen.**“ ■

Quelle und weitere Infos:

https://www.adfc-nrw.de/aktuelles/aktuelles/article/fahrradgesetz-nrw-adfc-nrw-sieht-grossen-nachbes.html?utm_source=Newsletter&utm_medium=LV%20NRW&utm_campaign=LV%20NRW,elan+April+2021,20210419&utm_content=

Busse und Bahnen haben an immer mehr Ampeln Vorrang

Zahlreiche Ampeln im Düsseldorfer Stadtgebiet werden umgerüstet, um Bussen und Bahnen Vorrang zu gewähren und den Nahverkehr so zu beschleunigen.

Zur Beschleunigung der Stadt-, Straßenbahnen und Busse sollen in diesem Jahr zahlreiche Ampeln mit einer technischen Bevorrechtigung für diese Verkehrsmittel ausgestattet werden. „In diesem Jahr wurden zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs bereits 25 Ampeln umgerüstet. Im Mai folgen weitere Anlagen“, erklärt Florian Reeh, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement.

Der Aufwand der Arbeiten war dabei sehr unterschiedlich. An einigen Lichtsignalanlagen wurde lediglich die Software verändert, an anderen wurden zusätzlich einige technische Anpassungen vorgenommen und manche Anlagen wurden komplett ersetzt.

Die Umrüstung der Ampelanlagen erfolgt im Rahmen des Förderprogramms „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des Bundes. Hierfür stehen der Stadt Düsseldorf bis Ende 2023 insgesamt 13,2 Millionen Euro Fördermittel zur Umrüstung von insgesamt 380 Lichtsignalanlagen zur Verfügung. Das Projekt ÖPNV-Beschleunigung wird in Kooperation mit der Rheinbahn durchgeführt.

Quelle, RP online vom 11. Mai

https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/verkehr-in-duesseldorf-busse-und-bahnen-haben-an-immer-mehr-ampeln-vorrang_aid-58064537

Wir sind 3.000 !

Mitgliederzahl beim ADFC Düsseldorf steigt weiterhin

Rad am Rhein berichtete im Frühjahr von dem erfreulichen Mitgliederzuwachs im letzten Jahr: über 200 neue Mitglieder in einem Kalenderjahr, das hatte es seit über 25 Jahren nicht mehr gegeben. Und nun haben wir es erreicht, seit Ende Januar bis Mitte Mai sind gut 80 neue Mitglieder hinzukommen, so dass es Mitte Mai so weit war: Wir sind 3.000 Mitglieder in Düsseldorf!

Wir freuen uns über diese Unterstützung durch Ihre Mitgliedschaft und sagen Danke. ■ Edda Schindler-Matthes



Um eines der freien Lastenräder in Düsseldorf ausleihen zu können, musst Du Dich unter <https://www.lastenrad-duesseldorf.de> einmalig registrieren und kannst dann ein Lastenrad online buchen. Hierüber sind auch unsere freien Lastenräder zu erhalten. ■

Schicke Ulla im Einsatz bei der Verteilung der Lunchpakete an Düsseldorfer Obdachlose, eine Aktion von aXept

„Schicke Ulla“

unser erstes freies Lastenrad – ohne elektrische Unterstützung – kann bei der Werbegemeinschaft Eller e.V. Wetzlarer Weg 34, 40229 Düsseldorf, abgeholt werden.

„Flinker Felix“

ein weiterer Zuwachs in unserer freien Lastenradflotte: knallrot, flink und mit elektrischer Unterstützung. Beim Flinken Felix handelt es sich um eine Projektförderung des Umweltamtes Düsseldorf. Corona geschuldet zur Zeit noch ohne jegliche Aufschrift, aber bereits „getauft“ - in einer offenen Abstimmung im September sprach sich eine knappe Mehrheit für den Namen "Flinker Felix" aus. In Kürze kann das E-Lastenrad auch kostenlos ausgeliehen werden. Sein Standort wird an der Markus Kirche in Vennhausen sein; wir begrüßen sehr, dass die Kirchengemeinde Ausleihe und Betreuung übernimmt.



„Starke Esther“

unser zweites freies Lastenrad – mit elektrischer Unterstützung – steht bei uns im Fahrrad Info Zentrum, Siemensstr. 46. Bei Bedarf gibt es auch eine kleine praktische Einweisung.



© Tyr Curto



Besonderheiten in Corona-Zeiten

Codierungen sind **nur mit bestätigter Voranmeldung** möglich. Auch gelten die bekannten Abstands- und Hygieneregeln; vorgeschrieben ist das Tragen einer FFP2- oder KN95-Maske. Es ist nur jeweils ein Einzeltermin möglich.

nächster Termin:
Samstag, 17. Juli
zwischen 12 und 17 Uhr im FIZ

Fahrradcodierungen im Fahrrad Info Zentrum

Schon gewusst?

Bei uns könnt ihr eure Räder, Anhänger, Kinderwagen, Helme etc. codieren lassen. Die Codierung erfolgt mit unserem Nadelmarkierer der Firma Markator. Ein Metallstift punktet den Code in den Rahmen, trägt aber keinen Lack ab. Materialien wie Carbon, Titan oder verchromte Rahmen sind leider nicht codierbar.

Im Gegensatz zu unseren auswärtigen Aktionen muss vorher allerdings ein Termin mit uns vereinbart werden. Dies könnt ihr zu den Öffnungszeiten im FIZ telefonisch unter 0211/992255 oder mit unserem Formular erledigen. Bringt bitte zur Codierung unbedingt euren Ausweis und einen Eigentumsnachweis des Fahrrades mit!

Zur Arbeitserleichterung könnt ihr den Codierauftrag vorab ausfüllen und zum Termin mitbringen, das Formular befindet sich auf unserer Homepage. Codiert wird zu den Öffnungszeiten dienstags und donnerstags von 17:30 bis 19:00 Uhr.

Jede Codierung eines Rades kostet 15 €, Kinderrad, Anhänger etc. 5 €. Bei Vorlage eines gültigen ADFC-Mitgliedsausweises erhaltet ihr jeweils 50% Rabatt; die Codierung eines Rades kostet dann 5 €.

Übrigens: Wenn ihr zum Zeitpunkt der Codierung Mitglied im ADFC werden, ist die Codierung kostenfrei! Beachtet auch unsere Codierung bei auswärtigen Aktionen!

Alle Information www.adfc-duesseldorf.de,
Angebote >> Fahrradcodierung. ■



ADFC-Infostände

Wegen der Einschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie sind momentan keine Infostände möglich.



Sofern die Kontaktbeschränkungen gelockert werden, werden wir voraussichtlich wieder Infostände veranstalten.

Die Termine, an denen der ADFC auf sich und sein Anliegen im Rahmen von Infoständen aufmerksam macht, findest Du dann auf unserer Webseite

www.adfc-duesseldorf.de

-rad
LOHRMANN
der Fahrradprofi

Meisterwerkstatt

Ersatzteile

Zubehör

Fahrräder aller Art

Kleinschmitthäuser Weg 9-11
40468 Düsseldorf-Unterrath
Tel. 02 11 / 4 23 00 26
www.2-RadLohrmann.de



Jetzt Mitglied beim ADFC werden:

Name, Vorname _____

Straße, Hausnummer _____

PLZ, Ort _____

Geburtsjahr _____ Telefon (freiwillig) _____

E-Mail (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 (56 €) 18-26 Jahre (33 €)
- Jugendmitglied 7-17 Jahre (16 €)
- Mein*e Erziehungsberechtigte*r ist mit meinem ADFC-Beitritt einverstanden.

Name des*der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname _____ Geburtsjahr _____

Name, Vorname _____ Geburtsjahr _____

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

- ab 27 Jahre (68 €) 18-26 Jahre (33 €)

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 _____ BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen) _____

IBAN _____

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat) _____ Datum, Unterschrift (bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des*der Erziehungsberechtigten) _____

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung. Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen oder per Fax an 0421 3462950 oder per E-Mail an mitglied@adfc.de. Sie können auch online Mitglied werden unter: www.adfc.de/mitglied-werden

Wie setzt sich der ADFC zusammen?

Der **ADFC-Bundesverband** kümmert sich um die Interessenvertretung auf Bundesebene, Gesetzgebung, Versicherungen, Öffentlichkeitsarbeit, technische Verbesserungen von Fahrrädern und Zubehör, Kontakte mit anderen Verbänden, Diebstahlschutz, Abstellanlagen, Landkarten, Radmitnahme in Bahnen uvm.

ADFC-Landesverbände leisten ähnliche Arbeit auf Landesebene.

Die **ADFC-Kreisverbände** nehmen die Interessen der Radler im örtlichen bzw. regionalen Bereich wahr. Sie kümmern sich um Verbesserungen vor Ort, verhandeln mit Behörden wie Planungsämtern und Bauverwaltungen, veranstalten Infostände und Aktionen, bieten Touren und technische Hilfe an.

Wir sind kompetent in Sachen Fahrrad

- Nur jeder dritte Bundesbürger besitzt ein Auto, aber fast doppelt so viele besitzen ein Fahrrad.
- Das Rad ist das ökologisch und ökonomisch sinnvollste Verkehrsmittel im Nahbereich: umweltfreundlicher als jeder Katalysator, absolut bleifrei, leise und sauber.
- Radfahren ist gesund, macht Spaß und ist für jeden erschwinglich.
- Die meisten Wege sind kurz genug, um Tag für Tag bequem mit dem Rad zurückgelegt zu werden.

Hinter dem ADFC ...

steht **keine mächtige und finanzstarke Industrie**. Er ist eine **aus der Bevölkerung** kommende Bewegung und vertritt alle radfahrenden Bürger und ihre Interessen. Die kommunalen Aktivitäten des ADFC werden **fast ausschließlich ehrenamtlich** geleistet. Trotz seiner zunehmenden Erfolge ist der ADFC daher auf **Ihre Unterstützung** angewiesen, sei es als einfaches Mitglied, durch zusätzliche Spenden oder am besten durch **Ihre Mitarbeit!**

Vorteile für ADFC-Mitglieder

Die folgenden Leistungen sind im Beitrag bereits enthalten:

- **Haftpflichtversicherung** (bis zu 1 Mio Euro/500 Euro Selbstbeteiligung) und Rechtsschutzversicherung (bis 250.000 Euro/300 Euro Selbstbeteiligung) bei privater Nutzung eines Fahrrades, öffentlicher Verkehrsmittel oder zu Fuß;
- Bezug des ADFC-Magazins „**Radwelt**“ (sechsmal im Jahr) mit überregionalen Informationen und Themen zur ganzen Welt des Rades;
- Bezug jeder Ausgabe der Düsseldorfer Fahrradzeitschrift „**Rad am Rhein**“, sofern Sie Mitglied des ADFC Düsseldorf e.V. sind. „Rad am Rhein“ konzentriert sich auf das Fahrradgeschehen in der Region und bildet ein Forum für alle Fahrradbenutzer/innen;
- Jährlich **500 Freikilometer im ADFC-Tourenportal**;
- **Vergünstigungen beim Kauf** von einigen durch den ADFC herausgegebenen Schriften, Karten oder durch ihn vertriebenen Sachartikeln;
- Kostenlose oder stark ermäßigte **Teilnahme an Veranstaltungen** des ADFC in der Region (Radtouren, Dia-Abende, Reparaturkurse u.ä.);
- **Beratung** in allen Fahrradangelegenheiten durch aktive Mitglieder des ADFC;
- Inanspruchnahme der Leistungen europäischer **Partnerorganisationen** des ADFC, als wären Sie dort Mitglied;
- die **ADFC Pannenhilfe** - 24-Stunden-Hotline
- Die Möglichkeit, sich aktiv für eine **umwelt- und menschenfreundliche Verkehrspolitik in unserer Stadt** einzusetzen und sich und andere von den Vorteilen der Fahrradnutzung zu überzeugen;

... **Gründe genug**, Ihre ausgefüllte Beitrittserklärung an den ADFC e.V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen zu senden oder zu faxen (0421/3462950). Bitte möglichst mit Einzugsermächtigung. Das spart Kosten. Danke!

Diese Firmen fördern den ADFC und umweltfreundliche Mobilität

RAD am Rhein
hier erhältlich

re-Cycler Fahrradladen www.re-cycler.de
Herderstr. 26, 40237 Düsseldorf Düsselstal 68 35 85

Magno Fahrradladen www.magno.de
Bilker Allee 167, 40217 Düsseldorf Unterbilk 33 53 26

la bici Fahrradladen www.labici.de
Leostr. 2, 40545 Düsseldorf Oberkassel 171 54 23

Fahrrad-Engel mobiler Fahrradservice www.fahrrad-engel.de
Lichtstr. 37, 40235 Düsseldorf Flingern-Nord 139 55 110

e-Motion e-Bike und Dreirad Welt Düsseldorf
www.emotion-technologies.de/filialen-kontakt/duesseldorf
Niederrheinstraße 211, 40474 Düsseldorf Lohausen 69 169 967

Rheinfähre Zons-Urdenbach www.fahre-zons.de
Die schnelle Verbindung über den Rhein für Fußgänger, Radfahrer, Pkw
41460 Neuss, Drususallee 91 02131 2 32 62

Giant Fahrradladen www.giant-duesseldorf.de
40215 Düsseldorf, Herzogstr. 33 Friedrichstadt 38 547 561

WM Bike Fahrradladen www.wm-bike.de
Kölner Str. 42, 40211 Düsseldorf Stadtmitte 16 15 00

Ingo Holthaus Augenoptik Fachgeschäft www.optik-holthaus.de
Kölner Tor 34, 40625 Düsseldorf Gerresheim 28 32 36

Cycles Zweiradmechanikerbetrieb www.cycles.repair
Himmelgeister Str. 70 Bilk 957 855 70

Jachertz Radsport www.radsport-jachertz.de
Gerresheimer Landstr. 74, 40627 Düsseldorf Unterbach 20 46 45

ADFC-RADFAHRSCHULE FÜR ERWACHSENE

Haben Sie Interesse oder Fragen?
Mail an
radfahrerschule@adfc-duesseldorf.de
oder auch telefonisch unter
0211-7882896.

**WIR WOLLEN, DASS SIE
RADFAHREN LERNEN!**

Radurlaub 2021 schon geplant?



Im **Fahrrad Info Zentrum (FIZ)** des ADFC Düsseldorf gibt es hierzu eine umfangreiche Tourendatenbank, Fahrradkarten und Bücher für Deutschland und darüber hinaus sowie vielfältiges Katalogmaterial von Anbietern organisierter Radreisen.

Das FIZ ist geöffnet dienstags und donnerstags zwischen 17 und 19 Uhr. Ein Besuch lohnt sich.

Quellennachweise:
entfallen

Wir suchen Dich!

Ehrenamt im ADFC DÜSSELDORF



ES GIBT VIELE MÖGLICHKEITEN, SICH BEI UNS ZU ENGAGIEREN.

Den zeitlichen Umfang bestimmst natürlich Du.
Hier ein paar Infos zum Reinschnuppern:

● RADVERKEHRSPOLITIK

Interessiert Dich Radverkehrspolitik? Möchtest Du Dich im ADFC/VCD-Arbeitskreis „Radhauptnetz“ für die Verbesserung unserer Radwege engagieren? Oder hast Du Lust, beim jährlichen Parking Day Auto-Parkplätze kreativ in eine „Parklandschaft“ frei von Autos zu verwandeln?

Kontakt: Lerke Tyra

lerke.tyra@adfc-duesseldorf.de, Telefon: 0163-6334558

● ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

► Rad am Rhein

Du magst Redaktionsarbeit und hast Lust, mal einen Artikel für unsere zweimal jährlich erscheinende Mitgliederzeitschrift „Rad am Rhein“ zu schreiben?

Kontakt: Edda Schindler-Matthes

radamrhein@adfc-duesseldorf.de, Telefon: 0211-4180202

► bit.ly/ADFCDuesseldorf

► Digitale Medien

Arbeitest Du gerne mit Computer und Co.? Unsere Homepage www.adfc-duesseldorf.de will gepflegt und mit aktuellen Themen gefüttert werden und wartet schon auf Dich. Auch bei der Erstellung unseres regelmäßig erscheinenden Newsletters, der über aktuelle Fahrradthemen informiert, kannst Du mitwirken.

Kontakt: Dominik Kegel

dominik.kegel@gmx.de, Telefon: 01515-6160636

► Infostandbetreuung

Hast Du gerne Kontakt zu Menschen? Arbeitest Du gerne im Team? Dann bist Du hier richtig! Hier kannst Du Menschen fürs Fahrradfahren begeistern, sie in Fragen rund ums Fahrrad beraten, Radkarten verkaufen, neue Mitglieder werben und vieles mehr. Oder Du hilfst beim Standauf- und abbau mit.

Kontakt: Iris Franke

iris.franke@adfc-duesseldorf.de, Telefon: 0173-5258678,

● FIZ – FAHRRAD INFO ZENTRUM (GESCHÄFTSSTELLE DES ADFC DÜSSELDORF)

Bringe Dich in unserem FIZ-Team mit ein und berate in Fragen rund ums Fahrrad, hilf beim Ausleihen von Rädern aus unserer „Mietbar“, betätige Dich beim Herrichten unserer Räumlichkeiten für Veranstaltungen, bei der Fahrradkodierung oder als technikkaffiner „Schrauber“ bei kleineren Radreparaturen.

Kontakt: 0211-992255

Siemensstr 46, Dienstag und Donnerstag 17 bis 19 Uhr

► bit.ly/ADFCFIZ

● ADFC FAHRRAD*STERNFAHRT NRW

Verstärke unser Sternfahrtteam bei der alljährlichen Organisation der großen Fahrrad-Demo mit Kundgebung „Sternfahrt*NRW“ mit über 4.000 Teilnehmern. Oder werde Ordner am Tag der Sternfahrt.

Kontakt: Anja Vorspel

sternfahrt@adfc-duesseldorf.de, Telefon: 0173-8844789

► www.adfc-sternfahrt.org

● GEFÜHRTE TOUREN

Werde Tourenleiter/in und zeige Deinen Mitradlern auf der Abendrad- oder Tagestour Deine schönsten Routen rund um Düsseldorf oder in anderen Landstrichen.

Kontakt: Thomas Jerke

tjerke@vodafone.de

► bit.ly/ADFCTour

● RADFAHRSCHULE FÜR ERWACHSENE

Du bist emphatisch und hast Lust, in einem super Team anderen Menschen in einem Wochenendkurs mit viel Spaß und Begeisterung das Radfahren (wieder) beizubringen?

Kontakt: Klaus Helmke

radfahrschule@adfc-duesseldorf.de, Telefon: 0211-33679836;

► bit.ly/ADFCSchule

● DIGITALE PROJEKTE

Du willst wissen, wie sicher Du als Radfahrer auf Deinen täglichen Wegen durch Düsseldorf unterwegs bist? Dann mach z.B. mit beim Abstandsensor Projekt. Entwickle einen mobilen Sensor für Dein Rad und ermittle auf all Deinen Fahrten, ob Deine Verkehrsteilnehmer den Mindestabstand einhalten. Von Deinen Erfahrungen kannst Du später auch bei Aktionen vor und in Schulen berichten.

Kontakt: Jochen Konrad-Klein

adfc-touren@konrad-klein.de

● WEITERE THEMEN, IN DENEN WIR NOCH (MEHR) AKTIV WERDEN WOLLEN

Gerne würden wir unsere Reparatur-, Wartungskurse ausbauen und Firmen-, Fahr- und Verkehrssicherheitstrainings sowie Pedelec- und Lastenradschulungen anbieten.

NEUGIERIG GEWORDEN? LUST, AKTIV ZU WERDEN? WEITERE EIGENE IDEEN?

Sprich den jeweiligen Koordinator an oder melde Dich bei
Jochen Konrad-Klein adfc-touren@konrad-klein.de.

Du kannst dich in unseren **Aktiventeiler** eintragen lassen. Dann wirst Du regelmäßig über unsere Aktionen informiert, oft mit der Bitte, Dich aktiv zu beteiligen. Natürlich ist Deine Mitarbeit freiwillig, mit dem Eintrag in unseren Aktiventeiler verpflichtest Du Dich zu nichts.

WIR FREUEN UNS AUF DICH!

Mehr über uns erfährst Du unter www.adfc-duesseldorf.de.

MietBar Bei uns können Sie mieten:
EINSPURANHÄNGER · LAUFRAD · WERBEANHÄNGER
PACKTASCHEN · REPARATURSTÄNDER · TRAILERBIKE
BIERZELTGARNITUR

Fahrrad Info Zentrum Düsseldorf

Siemensstr. 46

Di + Do 17 bis 19 Uhr

Tel 02 11/99 22 55, Fax 02 11/99 22 56

www.adfc-duesseldorf.de (-> Angebote -> Vermietung)