



Rad am Rhein

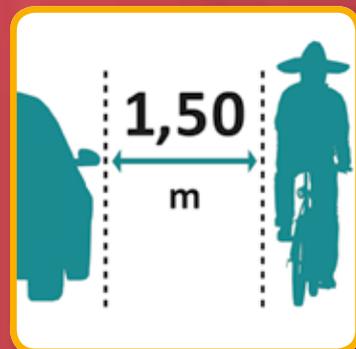
Herbst/Winter 2014
22. Jahrgang

unbezahlbar



Aufbruch zur fahrrad- freundlichen Stadt?

Artikel zum Titel-
thema auf den
Seiten 4/5



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

Hat sich Ihre Adresse geändert?

In diesem Fall bitten wir Sie, unsere
Mitgliederverwaltung zu informieren.
ADFC e.V. · Postfach 107747 · 28077 Bremen
Oder ändern Sie Ihre Adresse direkt unter
www.adfc.de.



IN DIESER AUSGABE

Radverkehrspolitik

 Aufbruch zur fahrradfreundlichen Stadt? **04**

 Breit überholen **06**

 „Politik ist der Kampf um die Veränderung oder Bewahrung bestehender Verhältnisse.“ **07**
Vorgestellt

 Interview Dr. Keller **09**
Radverkehr

 Mit dem Rad zur Arbeit **13**

 Den Autos gehört die Straße **14**
Reise

 Gourmet auf kleiner Flamme **15**

 Düsseldorf - Paris **16**
Tour

 Cruise Tour **18**
Technik

 Strom aus der Nabe **20**

 Armlinge und Beinlinge **21**
Nachrichten **23**
Das Letzte

 Klingelingeling, ping-ping?! **29**
Wir über uns **30**

 aktuelle Übersicht zu
 Touren- und Termine:
www.adfc-duesseldorf.de
Rad am Rhein

erscheint dreimal jährlich (im März, Juni und September). Kostenlose Zustellung an ADFC-Mitglieder. Kostenlos erhältlich bei den ADFC-Fördermitgliedern und vielen weiteren Auslagestellen.

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.)

SPARDA-Bank West eG., IBAN: DE89 3306 0592 0005 5208 27, BIC: GENODED1SPW

Redaktion: Edda Schindler-Matthes (verantwortlich); Redaktionsschluss für die März-Ausgabe: 25. Januar 2015

Anzeigen: ADFC Düsseldorf e.V., es gilt Preisliste 2013, Anzeigenschluss für die März-Ausgabe: 1. Februar 2015

Anzeigenverkauf: Iris Heumann, Tel. 0211 22 95 90 31, anzeigen@adfc-duesseldorf.de
Layout: Delia Birr

Auflage: 6.000, Herbst-/Winter 3.000

Gesamtherstellung: Düssel-Druck & Verlag GmbH, Bilker Allee 21-23, Tel. 0211/39 50 23, Fax 0211/30 73 46, e-mail: duessel-druck@t-online.de


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 und von aus fremden Quellen bezogenen Fotos befindet sich auf S. 30.

Mitgliedervorteile auf einen Blick

Der ADFC setzt sich für Ihre Interessen als Radfahrer ein, zusätzlich hat Ihr Verband mit ausgewählten Kooperationspartnern ein Vorteilsprogramm für Sie entwickelt.

10%

Entega gewährt Ihnen 10 % Rabatt auf Ökostrom im ersten Vertragsjahr und 3 % Rabatt im zweiten.

5%

Bei Flinkster, dem Carsharing der Bahn, erhalten Sie 5 % Rabatt und sparen bis zu 50 Euro bei der Anmeldung.

12€

Bei Call a Bike sparen Sie 12 Euro bei der Jahresgebühr, als BahnCard-Kunde können Sie zwei Fahrräder ausleihen.

12€

Als ADFC-Neumitglied erhalten Sie 12 Euro Ermäßigung auf die VSF-Wartung. Gültig bis 31.10.2014.



In der Broschüre „Radurlaub“ bieten Ihnen viele Reiseveranstalter auf Radreisen in Deutschland, Europa und weltweit 25 Euro Rabatt.

25€

Sie sind als Radfahrer oder Fußgänger haftpflicht- sowie rechtsschutzversichert und erhalten Rabatte bei weiteren Versicherungen und ADFC-Produkten.

100%

Ihr Fahrrad fährt bei MeinFernbus kostenlos mit (9 Euro pro Fahrt gespart, zunächst bis 30.11.2014).

50%

nextbike bietet in vielen Städten Mieträder an und Sie sparen 50 % im Normaltarif.



Alle Vorteile und
Konditionen auf
www.adfc.de



Gedanken zum Ergebnis
der Kommunalwahl

Aufbruch zur fahrradfreundlichen Stadt?

▲ Radschnellweg Toulouser Allee



▲ Ampeln für den Radverkehr bald grün?

Wer hätte das gedacht? Düsseldorf hat einen neuen Oberbürgermeister. Einen von der SPD. Einen, den vor einem Jahr keiner kannte. Einen, der dem ÖPNV und dem Rad deutlich mehr Gewicht geben will.

Wer hätte das gedacht? Die Partei, die sich vehement für das verbotene und gefährliche Zweite-Reihe-Parken in der Bender- und Rethelstraße stark macht, will mit den Parteien koalieren, die dem ÖPNV Vorrang an Ampeln einräumen und ein Haupttruten-Radnetz auf Durchgangsstraßen wollen. Ausbau, in Teilbereichen sogar Vorrang für ÖPNV und Radverkehr, sind für alle auf einmal diskussionswürdig.

Ich kann nicht anders und reibe mir die Augen. Sollte Düsseldorf tatsächlich eine Wende Richtung fahrradfreundliche Stadt einläuten?

Ein OB, der persönlich einen Radstreifen auf die Luegallee pinselt und an der Sternfahrt teilnimmt, erscheint auf einmal möglich. Der ADFC hat die Ampelfraktionen gebeten an Detailberatungen zu zukünftigen Ausgestaltungen des Radverkehrs teilnehmen zu dürfen. Unabhängig von dieser Einladung erwarten wir von der neuen Stadtratsmehrheit:

1. mehr Sicherheit für Radfahrende und Z Fußgehende
2. ein Haupttrutenetz in ERA-Qualität*
3. flächendeckend geschlossene Fahrradparkanlagen
4. Einrichtung eines Runden Tisches Radverkehr

* ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen; technische Richtlinie, die Kommunen beachten sollen

KONKRET:

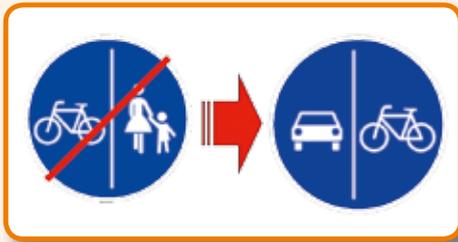
Tempo 30 oder Radfahrstreifen

In der Stadt sind eigenständige, autofreie Radwege nur in geringem Umfang möglich.

Jeder Radler hat aber das Recht auf der Straße sicher zu sein **und** sich sicher zu fühlen. Nur Radverkehrsführungen, die gefühlt und statistisch sicher sind, werden die Mehrheit der Menschen auf das Fahrrad umsteigen lassen. **Tempo 30** ist die günstigste Maßnahme sowie die, die den geringsten Platz benötigt, um die Verkehrssicherheit für alle stark zu erhöhen.



Wenn dies nicht möglich oder gewünscht ist, sollte der Radverkehr wenigstens an den Einmündungen im Blickfeld des Autoverkehrs geführt werden. **Radfahrstreifen** bestehen durch geringe Kosten und klare Führung.



Benutzungspflicht abschaffen

Der Anteil des Fahrrads am Verkehr nimmt ständig zu. Zusätzlich wächst der Unterschied der Geschwindigkeiten der verschiedenen Radler: auf der einen Seite Pedelecs und schnelle, leichte Flitzer, auf der anderen unsichere oder auch nur gemütliche Radler und immer mehr Zufußgehende mit Mobilitätseinschränkungen. Das geht mit schmalen Radwegen auf schmalen Bürgersteigen wie auf der Dorotheenstraße nicht zusammen.

Mindestens alle Radwege, die nicht dem Regellaß der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) von zwei Metern entsprechen, sollen daher von der **Benutzungspflicht** befreit werden, bleiben aber „Sonstige Radwege“.



Parken, Baustellen und Sondernutzungen

Auch der beste Rad- und Gehweg ist unbrauchbar, wenn er zugestellt ist.

Das Parken auf Gehwegen darf nur erlaubt sein, wenn davon keine Behinderungen ausgehen. Die Sicherheit, die Aufenthaltsqualität und die Mobilität von Zufußgehenden haben Vorrang gegenüber dem Wunsch nach einem wohnungsnahen Parkplatz. Wenn denn der Seitenraum fürs Parken wie in der Hagener Straße aufgegeben wird, dann konsequent sein und diese zur Spielstraße erklären.

Baustellen bedeuten Einschränkungen. Wenn dadurch der Rad- oder Gehweg unbenutzbar wird, muss sicherer und praxistauglicher Ersatz her. Dies darf dann auch bedeuten, dass eine Park- oder Fahrspur wegfällt oder drastische Tempobeschränkungen ausgesprochen werden!

Sondernutzungen, die dazu führen, dass vom Bürgersteig mit Rad- und Gehweg weniger als vier Meter übrig bleiben, sind kritisch zu überprüfen.

Hauptrouuten und Rad-schnellwege

So wie der Autobahnbau und der Ausbau von Land- und Bundesstraßen einen Auto-boom, so werden sichere, direkte und großzügige Radwege einen Fahrradboom auslösen. Kopenhagen sollte Beispiel und Ansporn sein.

Fahrradparkanlagen

Schutz vor Diebstahl, Vandalismus und Wetter sowie der leichte Zugriff auf das Rad sind für den alltäglichen Gebrauch genauso wichtig wie die sichere Fahrt mit dem Rad selbst. Wir brauchen abgeschlossene Fahrradparkanlagen überall dort, wo Räder für viele Stunden stehen: in den Quartieren, in Neubauten, Arbeitstätten, Schulen und Einkaufszonen.



Fahrradhäuschen in Dortmund

Runder Tisch

In der Vergangenheit fand Radverkehrsplanung in der Regel ohne Austausch mit dem ADFC statt. Während beispielsweise IHK, Rheinbahn und Behindertenbeirat **vorab** bei jeder größeren Maßnahme angehört werden, muss der ADFC zusehen, dass er von den **späteren** öffentlichen Anhörungen erfährt und sich ggf. selbst einladen. Dies muss sich ändern. ■ *Rüdiger Heumann*



Radfahrer absteigen?



Hagener Straße

Breit überholen

Mindestabstand von Kfz beim Überholen von Radfahrenden

Die Einhaltung des Mindestabstands beim Überholen von Radfahrenden durch Kraftfahrzeuge war eine von insgesamt fünf Forderungen der diesjährigen ADFC-NRW-FahrradSternfahrt. Auf der dazugehörigen Facebookseite sorgte besonders diese Forderung für bundesweite Aufmerksamkeit und Zustimmung. Innerhalb weniger Tage gab es etwa 10.000 Views. Wahrscheinlich, weil viele Radfahrer bereits negative Erfahrungen gemacht haben und die Missachtung des Mindestabstands erschreckenderweise zum deutschen Verkehrsalltag gehört.

Wer sich etwas intensiver mit der Thematik beschäftigt, wird bald feststellen, dass die Vorgaben der StVO recht schwammig sind und die Urteile der Gerichte sich natürlich nur auf den jeweiligen Fall beziehen. In §2 Absatz 2 der StVO heißt es „Es ist möglichst weit rechts zu fahren...“ und in §5 Absatz 4 steht „Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu den zu Fuß Gehenden und zu den Rad Fahrenden, eingehalten werden.“ Entsprechend konfus sind auch die Meinungen. Sowohl unter

“*Woher soll der Kfz-Fahrer wissen, wie erfahren ein Radfahrer ist?*“

Radfahrenden als auch unter den Kfz-Führern.

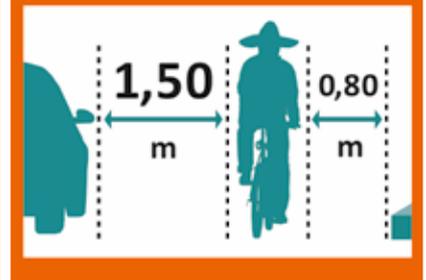
Zunächst sei vorausgeschickt, dass der Abstand die kürzeste Entfernung zwischen zwei Dingen ist. In unserem Fall also meist die Strecke zwischen dem Ende des Kfz-Außenspiegels und dem Teil des Radfahrenden inkl. Fahrrad und möglichem Anhänger, welcher am weitesten links herausragt, beispielsweise die Ellenbogenspitze. Bezüglich des

Abstands vom Fahrradbahnrand gehen die Gerichtsurteile relativ einheitlich von einem Abstand von 0,8 bis 1 Meter aus. Beim Mindestabstand zwischen einem Fahrrad und dem überholenden Kfz fallen die Urteile je nach Geschwindigkeit des Kfz, der Erfahrung des Fahrradfahrers, der Beladung des Fahrrades oder der vorhandenen Steigung recht unterschiedlich zwischen 1 bis 2 Metern Abstand oder gar einem notwendigen Fahrspurwechsel aus.

Die Geschwindigkeit des Kfz ist sowohl wegen der möglichen Wucht bei einem Zusammenprall als auch wegen des erzeugten Fahrtwindes wichtig. Beides erhöht sich stark mit zunehmender Geschwindigkeit. Bei einem vorbeifahrenden Fahrzeug wird der Radfahrende vom Fahrtwind zuerst zum Straßenrand geblasen. Die anschließende Sogwelle zieht das Fahrrad in Richtung des überholenden Kfz. Diese Druckschwankungen müssen durch den Radfahrer ausgeglichen werden. Dies gelingt abhängig von den Fähigkeiten des Fahrers besser oder schlechter. Nicht nur deshalb soll der Abstand zu noch unerfahrenen Kindern und anderen unsicheren Radfahrern größer sein. Aber woher soll der Kfz-Fahrer wissen, wie erfahren ein Radfahrer ist? Auch zu stark beladenen Fahrrädern oder an Steigungen haben die Gerichte zugunsten eines höheren Abstands von 2 Metern entschieden. Ein Autofahrer, der überholen möchte, muss also ziemlich viele Punkte abchecken, bevor er oder sie gefahrlos überholen darf. Ich persönlich würde mir eine klarere Regelung wünschen. Etwa in der Form: bis 30 Stundenkilometer 1 Meter Mindestabstand, bis 60 dann 1,5

Achtung, Abstand halten! Vielleicht steigt jemand aus dem geparkten Auto aus. Vielleicht will der Radler links abbiegen.

Gemeinsam auf einer Fahrbahn!



Meter Mindestabstand und darüber hinaus zwingender Fahrspurwechsel. In Frankreich gibt es bereits seit über 50 Jahren eine einfache Regelung: innerorts 1 Meter und außerorts 1,5 Meter Mindestabstand.

Und reagiert der ADFC auf die aktuelle Situation? Er klärt einerseits die Öffentlichkeit über den Mindestabstand auf und empfiehlt andererseits allen Radfahrenden einen ausreichenden Abstand von etwa 1 Meter zum Fahrbahnrand einzuhalten. Dadurch wird man besser vom Autoverkehr wahrgenommen und hat auch bessere Ausweichmöglichkeit, z.B. bei unachtsam geöffneten Türen parkender Autos. Das Fahren auf den Fußwegen ist keine Alternative. Es ist verboten, außerdem sogar unsicherer, da die anderen Verkehrsteilnehmer nicht mit der Anwesenheit von Fahrrädern rechnen und es so regelmäßig zu schweren Unfällen an Kreuzungen und bei Einfahrten kommt. Ganz abgesehen von den dadurch hervorgerufenen Konflikten mit den Fußgängern. Auf Wunsch des ADFC Düsseldorf wurde das Thema Mindestabstand zum Abschluss der Kampagne „Sehen & gesehen werden“ aufgegriffen. U.a. hat der ADFC vor den Bilker Arkaden eine Infoveranstaltung durchgeführt und auch durch eine erneute Sombbrero-Tour auf dieses Problem aufmerksam gemacht.

In diesem Zusammenhang sei noch auf eine Studie zum Fahrradhelm hingewiesen. Im Rahmen dieser Studie waren die Abstände zu Radlern mit Helm regelmäßig niedriger als zu Pedalrittern ohne Helm. Die Experten vermuten, dass ein Fahrradhelm die anderen Verkehrsteilnehmer zu einer riskanteren Fahrweise verleitet, da der Radfahrer durch den Helm vermeintlich gut geschützt ist. Ein Grund dafür, dass der ADFC die Radverkehrssicherheit statt durch eine generelle Helmpflicht lieber durch mehr Tempo 30 innerorts, regelkonformes Überholen und andere Maßnahmen erhöhen möchte. ■

Matías Steinigk



„Politik ist der Kampf um die Veränderung oder Bewahrung bestehender Verhältnisse.“*

Radverkehrspolitik im ADFC Düsseldorf e.V.

Radverkehrspolitik – seit 2007 im ADFC Düsseldorf e.V. untrennbar mit Rüdiger Heumann verbunden. Jetzt ist er jedoch Anfang September zu einer zweijährigen Weltumradelung aufgebrochen. Wie geht es nun ohne die bisherige Hauptfigur weiter mit der Radverkehrspolitik?

Erstaunlicherweise gibt es ganz verschiedene Definitionen, was unter Politik zu verstehen sei. Aber das Bemühen, eine Veränderung oder - besser gesagt - aus unserer Sicht eine Verbesserung der bestehenden Verhältnisse zu erreichen, trifft es wohl ganz gut. Wesentliche Ziele des ADFC sind die Förderung des unmotorisierten Verkehrs allgemein und speziell die Erhöhung der Radverkehrssicherheit. Wie können wir diese Ziele erreichen?

Hierzu sind zwei Dinge unerlässlich: Einerseits ist dies die möglichst breite Akzeptanz unserer Ziele in der Bevölkerung allgemein und speziell in der Politik, bei der Polizei und der Verwaltung. Andererseits geht es darum, Beschwerden über konkrete Probleme in unserer Stadt immer wieder vorzubringen, möglichst direkt versehen mit Verbesserungsvorschlägen.

Die dafür nötige politische Arbeit sollte auf möglichst viele Schultern verteilt werden. Sonst bräuchte man ja auch keinen Verein. Aber wie kann der Einzelne abgesehen von der Stimmabgabe bei Kommunal- und sonstigen Wahlen einen Beitrag leisten? Hier einige Beispiele:

1. Der **Austausch mit Gleichgesinnten** ist essentiell. Da gibt es beispielsweise den Radlerstammtisch an jedem dritten Dienstag im Monat im Lokal Broderhähz am Oberbilker Markt. An weniger Verkehrslärm und mehr Verkehrssicherheit sind sehr viele Menschen – auch außerhalb des ADFC - interessiert. Manche Punkte erscheinen für den einen persönlich eher unwichtig, für andere Gruppen sind sie aber von enormer Bedeutung, einen Lösungsvorschlag zu unterstützen. So kann man unerwartet Unterstützung beispielsweise vom Heimatverein, dem Seniorenstift oder einer Schule bekommen. Hier ist eine **Offenheit für die Zusammenarbeit mit verschiedensten Leuten** sicherlich von Vorteil.
2. Die **Verbreitung der Sicht der Radfahrer** über bestehende Medien ist ebenfalls ein wichtiges Betätigungsfeld. Ohne besondere Vorkenntnisse kann jeder Beiträge für unsere Vereinszeitschrift *Rad am*

Rhein, unseren Newsletter, unsere Homepage oder unsere Facebook-Seite schreiben. Gleiches gilt für Leserbriefe und Kommentare in den klassischen Medien und im Internet. Hierbei geht es nicht nur um die Steigerung der Bekanntheit unserer Ideen. Im besten Fall sind unser Auftreten und unsere Argumente so überzeugend, dass unsere Sichtweise immer mehr Zustimmung findet.

3. Bei **konkreten Problemen** ist es häufig bereits von Erfolg gekrönt, wenn man einen **direkten Weg** sucht. Sei es, dass man sich an das im Mai eingerichtete Fahrradbüro oder an den lokalen Politiker wendet. Empfehlenswert ist an dieser Stelle das Mängelformular des Amtes für Verkehrsmanagement. Wer gleichzeitig auch politischen Druck aufbauen möchte, veröffentlicht seine Beschwerde möglichst mit Foto auf der Karte des Grauens - eine Aktion der von Bündnis 90 / Die Grünen initiierten Kampagne „Düsseldorf-braucht-Rad“. Die Erfahrung zeigt, dass in den Stadtteilen mit den meisten Beschwerden am meisten passiert.
4. Was kann man sonst noch machen? **ADFC-Mitglied werden**. Je mehr Mitglieder der ADFC hat, desto höher ist sein politisches Gewicht. Außerdem werden über die Mitgliedsbeiträge so wichtige Aktionen wie die Sternfahrt finanziert. Wer schon beigetreten ist, kann **neue Mitglieder werben** – durch Mund-zu-Mund-Propaganda: Einfach erzählen, warum man selber Mitglied geworden ist.
5. Im ADFC gibt es viele Möglichkeiten, sich als Mitglied **aktiv** zu beteiligen: Angefangen von der Hilfe am Infostand über Mitarbeit bei der Fahrradzeitschrift *Rad am Rhein* bis hin zum Mitmachen bei der Organisation der FahrradSternfahrt als größter NRW-Raddemo, wo insbesondere viele Helfer gebraucht werden.
6. Auch die bloße **Teilnahme** an Fahrraddemos, an den monatlichen Critical Mass-Fahrten oder dem Stadtradeln ist hilfreich für eine stärkere Beachtung der Bedürfnisse von Radfahrenden.
7. Weiterhin besteht die Möglichkeit, sich bei anderen Aktionen und Vereinen mit ähnlicher Thematik einzubringen. Die Verkehrswacht Düsseldorf e.V. setzt sich für mehr Verkehrssicherheit unabhängig vom Verkehrsmittel ein. Angesichts von aktuell nur 144 Mitgliedern in Düsseldorf und nicht unerheblichen finanziellen Mitteln könnte man hier sicherlich

schnell entsprechende Akzente setzen. Weiterhin ist die von den Düsseldorfer Grünen geführte Aktion „Düsseldorf braucht Rad“ hier zu erwähnen sowie die vom Umweltamt unterstützten Arbeitsgruppen der Lokalen Agenda 21.

8. **Und last but not least:** Fahre viel Rad und verhalte Dich dabei so, wie Du es auch von allen anderen Verkehrsteilnehmern erwartest. Höflich und bestimmt gewinnt man sicherlich mehr Sympathisanten als frech, streitsüchtig und rechtshaberisch.

Verkehrspolitisches Forum

In der Vergangenheit fand sechsmal pro Jahr das verkehrspolitische Forum statt – Organisator: Rüdiger Heumann, natürlich. Wenn sich kein neuer Organisator findet, wird es nicht weitergeführt. Ein regelmäßiger Austausch kann alternativ im Rahmen des monatlichen Radlerstammtischs stattfinden. Für die Besprechung von konkreten Problemen an einem bestimmten Ort in Düsseldorf schlage ich Vororttermine vor. Wer hier Unterstützung bei Lösungsvorschlägen und der entsprechenden Antragstellung benötigt, kann sich gerne an den Vorstand und andere hierin erfahrene ADFC-Mitglieder wie Ernst Welski und Matias Steinigk wenden.

Abschließen möchte ich mit einem Zitat von der langjährigen Bundestagspräsidentin Rita Süßmuth. Nach ihrer generellen Einstellung bei der politischen Arbeit gefragt, sagte sie: „Ich bin immer davon ausgegangen, der andere könnte auch Recht haben.“

Matias Steinigk

Redaktion Rad am Rhein: Edda Schindler-Matthes: radamrhein@adfc-duesseldorf.de
Redaktion Newsletter: Dominik Kegel newsletter@adfc-duesseldorf.de
Redaktion Facebook: Matias Steinigk www.facebook.com/adfc.duesseldorf
Vorstand ADFC Düsseldorf: vorstand@adfc-duesseldorf.de
Mängelformular zu Radwegen und -ständen: www.duesseldorf.de/formular/html/ssl_radwege.shtml
Lokale Agenda 21 Düsseldorf: www.duesseldorf.de/agenda21/
Verkehrswacht Düsseldorf e.V.: www.verkehrswacht-duesseldorf.de
Düsseldorf braucht Rad: www.duesseldorf-braucht-rad.de
Critical Mass Düsseldorf: <http://criticalmassduesseldorf.blogspot.de>
Stadtradeln Düsseldorf: www.stadtradeln.de/index.php?id=1667

* Christian Graf von Krockow



Foto: Ruth Huber

MAGAZIN FÜR MENSCHEN MIT UND OHNE BEHINDERUNGEN

AUGEN AUF

UNSER BLICK AUF DIE STERNFAHRT
IN DÜSSELDORF 2014...



RWI-Haus

Foto: Simona Bertus Foto: Ralph Klein



Foto: Ruth Huber

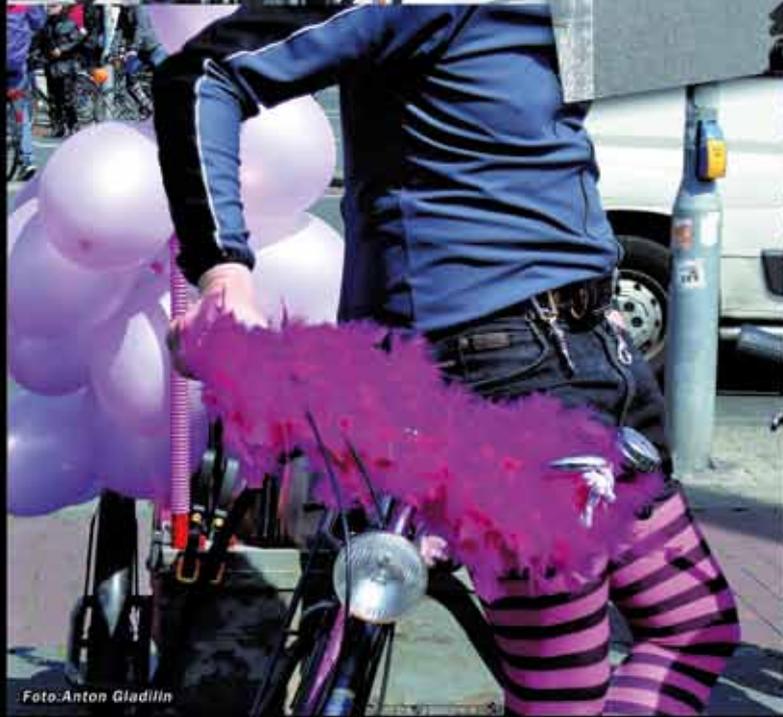


Foto: Anton Gladilin



Foto: Ruth Huber

Interview Dr. Stephan Keller

Dr. Stephan Keller ist seit 2010 Dezernent der Stadt Düsseldorf, u. a. zuständig für das Amt für Verkehrsmanagement

Rad am Rhein: Herr Dr. Keller, ich möchte mich für Ihre Bereitschaft zum Interview und bereits im Voraus für zur Verfügung gestellte Zeit bedanken. Seit Januar 2010 sind Sie Verkehrsdezernent der Stadt Düsseldorf. Seither gibt es eine neue positive Richtung bzgl. des Radverkehrs. Welches waren bis jetzt Ihre wichtigsten Projekte zum Radverkehr?

Stephan Keller: Der wichtigste Erfolg war überhaupt ein Umdenken eingeleitet zu haben. Der Radverkehr ist ins Zentrum der Politik gerückt. Es ist mittlerweile Allgemeingut bei allen Parteien, dass der Radverkehr gefördert werden muss. Man streitet noch über das Tempo und die Intensität, mit der er gefördert wird. Der bisherige OB hat es immer sehr unterstützt, dass wir einen deutlichen Schwerpunkt auf der Förderung des Radverkehrs gesetzt haben. Wir stellen seit Anfang 2014 doppelt soviel Geld zur Verfügung für die Förderung des Radverkehrs. Auf der Friedrichstraße wollen wir einen leistungsfähigen Radweg zur Verfügung stellen. Auch für die Karlstraße sind Radwege geplant. Ich halte dies deshalb für bahnbrechende Erfolge, weil wir damit auch das Dogma aufgegeben haben, dass es an Hauptverkehrsstraßen keine Radwege geben wird.

RaR: Sie und auch Ihre Familie fahren viel Fahrrad. Was sind Ihre Hauptgründe dafür?

StK: Ich sehe dies ganz unideologisch. Es macht in erster Linie Spaß. Für mich ist das Fahrrad, gerade auch im Nahbereich, das effizienteste Verkehrsmittel. Es hält fit. Ich

halte es auch für wichtig, Kinder sehr früh daran zu gewöhnen, Wege auch ohne Auto zurückzulegen und das Fahrrad als ein alltägliches Verkehrsmittel wahrzunehmen. Deshalb sind wir mit der ganzen Familie dabei.

RaR: Es gibt in Düsseldorf schätzungsweise 0,5 Millionen Fahrräder. Obwohl also fast jeder Düsseldorfer ein Fahrrad besitzt, werden für viele kurze Wege andere Verkehrsmittel wie z.B. das Auto bevorzugt. Woran liegt das Ihrer Meinung nach?

StK: Ein wenig wird mir das immer unbegreiflich sein, warum es Menschen gibt, die einen 300 Meter Weg zum Bäcker mit dem Auto zurücklegen. Ich glaube, dass Fahrrad ist gerade auf den kurzen Wegen bis zwei Kilometer unschlagbar. Es gibt ein ganzes Bündel von Gründen, die Menschen davon abhalten, Fahrrad zu fahren. Infrastruktur mag einer sein. Man glaubt, die richtigen Wege stünden nicht zur Verfügung. Abstellmöglichkeit ist ein Thema, das für die Fahrradfreundlichkeit eine große Rolle spielt. Das Wetter spielt für viele eine Rolle. Und ich glaube insgesamt darf man nicht unterschätzen, dass wir am Image des Fahrradfahrens arbeiten müssen. Da gibt es ja einen erheblichen Umdenkprozess. Aber den müssen wir noch beschleunigen.

RaR: In den letzten Wochen wurde erfreulicherweise sowohl eine Fahrradstaffel beim

“
Es gibt ein ganzes Bündel von Gründen, die Menschen davon abhalten, Fahrrad zu fahren.“

OSD als auch ein Fahrradbüro mit drei Mitarbeitern beim Amt für Verkehrsmanagement eingerichtet. Der ADFC Düsseldorf hat leider davon nur aus der Presse erfahren. Wieso wurde bis jetzt der ADFC Düsseldorf nicht direkt über solche wichtigen Neuigkeiten informiert und wo sehen Sie Verbesserungsmöglichkeiten bzgl. der Kommunikation?

StK: Wir haben das Thema Fahrradbüro mit einer großen Pressemitteilung angekündigt. Der ehemalige OB hat in einer Rede auf dem Mobilitätstag der Rheinischen Post angekündigt, dass er dies vorhat. Wir waren eigentlich der Auffassung, dass wir das breit genug gestreut hatten. Einzelne Akteure herauszupicken und diese dann über bestimmte Themen bevorzugt zu informieren, ist immer ein bisschen schwierig. Aber ich bin gerne bereit darüber nachzudenken, wie man den ADFC da zukünftig besser mit einbinden kann.

RaR: Der ADFC Düsseldorf fordert schon länger einen Runden Tisch Radverkehr wie es ihn z.B. in Neuss gibt. Wann kommt der Runden Tisch Radverkehr in Düsseldorf?

StK: Ich bin mir nicht sicher, ob ein Runder Tisch als ein ständig tagendes Gremium tatsächlich der richtige Weg ist. Wir beraten ja die Radverkehrsmaßnahmen in ganz vielen Runden. Das fängt bei den Bezirksvertretungen an, geht über den OVA bis zum Stadtrat. Außerdem gibt es den Runden Tisch Verkehr. Es gibt also bereits eine ganze Reihe von Zirkeln. Daher weiß ich nicht, ob ein spezielles Gremium für den Radverkehr so zielführend ist. Wir haben uns aber trotzdem vorgenommen den ADFC künftig besser einzubinden und stärker zu beteiligen. Wir wollen so die vorhandene Expertise des ADFC besser nutzen. Relativ bald wollen wir die Konzeption für das Haupttroutennetz vorstellen. Hier wird es eine intensive Diskussion auch mit dem ADFC geben, ob dass, was wir uns ausgedacht haben, auch zielführend ist.

RaR: Vom 10. bis 30. September nimmt Düsseldorf erstmalig an der bundesweiten Aktion „Stadtradeln“ teil. Bei dieser dreiwöchigen Aktion sollen neben den Bürgern insbesondere Kommunalpolitiker in Sachen Radverkehr im wahrsten Sinne des Wortes verstärkt „erfahren“, was es bedeu- 



Dr. Keller in seinem Büro in der Zollstraße direkt neben dem Rathaus

tet, in unserer Stadt mit dem Rad unterwegs zu sein. Werden Sie und Ihre Mitarbeiter beim Stadtradeln auch teilnehmen?

StK: Es ist ja eine Aktion, die sich in erster Linie an die Kommunalpolitiker richtet, also insbesondere an die Mitglieder des Rates. Ich gehe davon aus, dass auch eine nennenswerte Zahl an Verwaltungsmitarbeitern da mitmischen wird. Man kann ja auch Teams bilden. Ich bin gerne bereit auch da mitzuwirken.

RaR: Die Stadtverwaltung hat ein kontinuierlich verbessertes Online-Formular für die Meldung von Mängeln an Radwegen sowie für Standortvorschläge von Fahrradständern. Während des dreiwöchigen Stadtradelns gibt es die Möglichkeit mittels einer Smartphone-App die Bürgerbeteiligung hier entscheidend zu erhöhen. Wie sind die bisherigen Erfahrungen mit dem Mängelformular und welche Möglichkeiten sehen Sie hier im Zusammenhang mit dem Stadtradeln?

StK: Unser Formular ist in der Vergangenheit stetig verbessert worden. Bis hin zu der Möglichkeit, dass man Handyfotos hochladen kann. Wir haben insgesamt sehr gute Erfahrungen gemacht und viele wichtige Hinweise bekommen, die dann auch der Reihe nach abgearbeitet wurden. Wir haben

uns entschieden die Stadtradeln-App nicht für die Mängelmeldung zu nutzen, sondern stattdessen weiterhin auf unser erfolgreiches Formular zu setzen. Dieses wollen wir auf der Homepage von Stadtradeln verlinken, so dass man quasi die gleiche Funktionalität hat. Dies erleichtert uns die Erfassung und Kategorisierung sowie die Priorisierung bei der Abarbeitung.

RaR: Das Radwegenetz in Düsseldorf ist trotz mancher Verbesserungen weiterhin lückenhaft. Das Radfahren auf der Fahrbahn ist jedoch auf einigen Straßen selbst für eingefleischte Radfahrer sehr unangenehm. Mit anderen Worten: Es gibt in Düsseldorf für Radfahrer gefühlte No-Go-Areas. Welche Lösungen haben Sie für Radfahrer, die beispielsweise auf der Kaiser- oder der Brehmstr. arbeiten oder gar wohnen?

StK: Also grundsätzlich ist die Aussage richtig, dass das Radwegenetz noch Lücken hat. Wir haben im OVA angekündigt, dass wir ein Konzept für ein Haupttroutennetz vorstellen werden, das über die Bezirksradnetze hinausgeht und neben Stadtteilverbindungen auch den Weg in die Innenstadt ermöglicht.

“
Man muss mehr am nötigen Bewusstseinswandel arbeiten. Und dies kann man auch mit relativ wenig Geld.“

Da wird es eine ganze Reihe von Lösungsvorschlägen für Situationen mit hoher Kfz-Belastung geben. Eine Idee, die ich in Düsseldorf in diesem Zusammenhang gerne mal ausprobieren möchte, ist das Konzept der Shared Bike Lane. Auf einer vierspurigen Straße, die nur in den Spitzenzeiten auf allen Spuren mit dem Kfz-Verkehr belastet ist, würden wir auf den äußeren Spuren eine gemischte Nutzung vorsehen. Dies würde dann einhergehen mit einer differenzierten Geschwindigkeit. Auf einer Spur mit gemischter

Nutzung vielleicht Tempo 30, so dass hier Rad- und Kfz-Verkehr mit reduzierter Geschwindigkeit sicher nebeneinander geführt werden. Gleichzeitig behält man aber die Möglichkeit für den Kfz-Verkehr auf der inneren Spur mit einer höheren Geschwindigkeit zu fahren. Wir hätten dann auch auf den höher belasteten Straßen ein vernünftiges Radfahrangebot auf der Fahrbahn. Dies sind jedoch neue Konzepte, die die StVO im Moment noch nicht vorsieht. Wir sind deshalb u.a. mit der Stadt Köln bzgl. eines gemeinsamen Modellversuches im Gespräch.

RaR: Bereits der 1. Nationale Radverkehrsplan von 2002 sieht ein Netz von mindestens 12 Radfernwegen für ganz Deutschland vor. Die Radfernwege D7 und D8 haben zwischen Bonn und Duisburg eine gemeinsame Streckenführung und durchqueren das gesamte Düsseldorfer Stadtgebiet inklusive Innenstadt in Nord-Süd-Richtung. Drängt sich hier angesichts der Pendlermassen nicht ein Ausbau zu einem leistungsfähigen Radschnellweg auf?

StK: Ich halte Radschnellwege für ein wichtiges Thema. Deshalb ist es schön, dass wir zumindest mit der einen Trasse erfolgreich beim landesweiten Planungswettbewerb waren. Wir hätten gerne auch das Stück im Norden untergebracht. Aus Landesmitteln erhalten wir nun 220.000€ für die Konzeption des Radschnellweges im Düsseldorfer Süden. Ich bin mir nicht ganz sicher, ob die Trassenführung mit den Radfernwegen D7 und D8 teilweise deckungsgleich ist. Man muss allerdings bei aller Euphorie für das Thema sehen, dass wir den mittlerweile gut definierten Radschnellwegestandard in der Innenstadt nicht durchhalten werden können. Einfach aufgrund der begrenzten Räume und des immer noch hohen Platzbedarfs für den Kfz-Verkehr. Bei aller Liebe zum Radverkehr werden wir auch gute Angebote für den motorisierten Individualverkehr machen müssen. Radschnellwege sind für mich eher ein



Radfernwegnetz im Nationalen Radverkehrsplan

Angebot, um aus dem Umland an den Rand der Innenstadt zu kommen.

RaR: Aber es gibt doch in Düsseldorf mit der B1 eine Bundesstraße, die mittels der Rheinufertunnels mitten durch die Düsseldorfer Innenstadt hindurchführt?

StK: Ja selbstverständlich! Die brauchen wir ja auch angesichts der Tatsache, dass wir tagsüber eine Millionenstadt sind. Mit all den Einpendlern, die jeden Tag kommen, und zusätzlich den Verkehren für Messen und zum Flughafen brauchen wir auch ein leistungsfähiges Straßennetz.

RaR: Die Düsseldorfer besitzen immer weniger Autos. Gleichzeitig sprechen die Prognosen von einem zunehmenden Pendlerstrom. Wie sollen die Pendlerströme in Richtung Umweltverbund gesteuert werden und wie wollen Sie vor dem Hintergrund der hohen Lärm- und Abgasbelastung durch den Autoverkehr das Potenzial der bereits vorhandenen Räder besser nutzen?

StK: Der Motorisierungsgrad sinkt zwar in der Innenstadt. Das liegt aber nicht daran, dass wir weniger Autos haben, sondern dass die Bevölkerung schneller wächst als der PKW-Bestand. Das heißt: Pro Einwohner gibt es weniger Autos. Weiterhin ist bis 2025 ein

erheblicher Zuwachs der Einpendler prognostiziert, denen wir ein gutes Angebot machen müssen. Wenn wir dies in Richtung Umweltverbund lenken wollen, muss die Hauptlast eher im ÖPNV mit Bussen und Bahnen liegen als im Radverkehr. Insbesondere die Vernetzung Düsseldorfs mit der Region muss verbessert werden. Dies wird Pendler in größeren Umfang und mit mehr Erfolg von der Straße holen als das Radfahren. Trotz Rad-schnellwegen und Pedelecs.

RaR: Seit dem 1. Juli darf man die Düsseldorf-Umweltzone nur noch mit grüner Schadstoffplakette befahren. Inklusiv zahlreicher Ausnahmen. Trotzdem ist das Parken selbst in zentraler Lage wie beispielsweise direkt hinter dem Hbf weiterhin kostenlos. Wieso wird es den Pendlern weiterhin so schmackhaft gemacht, mit dem PKW statt mit dem Umweltverbund in die Umweltzone zu fahren? Wäre es nicht vielmehr an der Zeit die Parkraumbewirtschaftung auszuweiten und bei dieser Gelegenheit auch gleich die Schadstoffplaketten und die zahlreichen Rad- und Gehwegparker zu kontrollieren?

StK: In der Verkehrsüberwachung geht es nicht nur um die Überwachung von bewirtschafteten Parkräumen, sondern auch ganz klar um sicherheitsrelevante Dinge wie das Parken in zweiter Reihe, in Feuerwehrbewe-

gungszonen und im Kreuzungsbereich. Aber gerade im Bereich der Rad- und Gehwegparker haben wir in den letzten ein bis zwei Jahren Schwerpunktaktionen durchgeführt. Dies werden wir auch fortsetzen. Auch die Schadstoffplaketten werden intensiv kontrolliert. Was die Parkraumbewirtschaftung angeht, hören wir in den letzten Monaten aus einer ganzen Reihe von Stadtteilen, dass es erhebliche Konflikte gibt. Sowohl Flughafenkunden als auch auswärtige Pendler parken zum Ärger der Anwohner die Straßen in Wohngebieten zu. Ich habe daher veranlasst, dass wir nochmals das Thema aufgreifen und das gesamte Stadtgebiet bzgl. einer Ausweitung des Anwohnerparkens systematisch durchkämmen.

RaR: Die Radfahrer fordern auch in Düsseldorf zunehmend praktische und ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten. Sowohl zu Hause als auch an Schulen, bei der Arbeit und beim Einkaufen. Wie sehen hier die Maßnahmen der Stadtverwaltung aus?

StK: Grundsätzlich muss man sagen, dass das Thema Abstellmöglichkeiten nicht ausschließlich im öffentlichen Bereich gelöst werden kann. Ich glaube, dass dies ein Thema ist, was man in erster Linie den Bauherren bei Neubauten auferlegen muss. >> Wir wissen, dass ein Nachrüsten im

Wir feiern
30 Jahre






Elektrobikes mit
Komfortgarantie

30

JACHERTZ

Radsport

- ▶ **Hochwertige Auswahl an *Diamant* - E-Bikes**
Testen Sie die TOP-Modelle bei einer Probefahrt!
- ▶ **Viele sensationelle Jubiläums-Angebote**
Einzelstücke stark reduziert
- ▶ **Individuelle Anpassung vom Fachmann**
Für mehr Komfort und pure Fahrfreude



Radsport Jachertz GmbH | Gerresheimer Landstr. 74 | 40627 Düsseldorf-Unterbach | Tel. 0211 - 204645 | www.radsport-jachertz.de

Bestand schwierig ist und insofern auch im öffentlichen Raum Angebote vorgehalten werden müssen. Wir haben dazu in den letzten Jahren jedes Jahr fast 2.000 Bügel aufgestellt. Neben der Radstation am Hauptbahnhof werden wir mit dem Pilotprojekt Fahrradboxen an einer Reihe von S-Bahnstationen weitere Angebote insbesondere für teurere Räder haben. Wir haben weiterhin dafür gesorgt, dass im aktuellen 1.000-Bänke-Programm nicht nur Bänke, sondern auch Fahrradständer gefördert werden können. Die Stadtverwaltung hat alleine in diesem Jahr bereits für über 100.000€ neue Fahrradständer geordert, die in diesem Jahr aufgestellt werden sollen.

RaR: Laut der seit dem Jahr 2000 geltenden NRW-Landesbauordnung ist die Errichtung von Fahrradabstellplätzen bei Neubauten genauso verpflichtend vorgeschrieben wie bei PKW-Stellplätzen. In der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift gibt es auch eine Richtzahltabelle für den Fall, dass in einer Kommune noch keine detaillierten Richtzahlen vorliegen. Wieso kann die Stadt Düsseldorf weiterhin auf Freiwilligkeit bei der Errichtung von Fahrradabstellplätzen in Neubauten setzen, wenn doch die Landesbauordnung seit 2000 genau wie bei PKW-Stellplätzen eine Pflicht vorsieht?

SiK: Es ist richtig, dass die Bauordnung eine Stellplatzpflicht auch für Fahrradstellplätze vorsieht. Die Stadt kann daher nicht auf Freiwilligkeit setzen und tut dies auch nicht. Allerdings gibt es keine verbindliche Vorgabe hinsichtlich der Zahl der einzurichtenden Fahrradstellplätze. Die erforderliche Zahl wird daher im jeweiligen Einzelfall fest-



Dr. Keller begleitet seine Tochter zum Kindergarten

gesetzt. Maßgeblich sind insoweit der konkrete Standort und die jeweils angestrebte Nutzung. Dabei findet zusätzlich auch die Richtzahltabelle der AGFS Beachtung.

RaR: Düsseldorf ist seit 2007 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. Ziel der AGFS-Mitglieder ist eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % und des Modal-Split-Anteils des nichtmotorisierten Individualverkehrs auf über 60 %. In Düsseldorf stehen nur 1,5 Millionen € für den Erhalt und den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Wie wollen Sie mit diesen verhältnismäßig geringen Mitteln den Radverkehr nennenswert steigern?

SiK: Wir geben sowohl im Verhältnis zu anderen Investitionen als auch zu anderen Kommunen relativ viel Geld für den Radverkehr aus. Die 1,5 Mio. €, die speziell als Radwege-Etat im Haushalt vorgesehen sind, sind ja nur ein Teil des Geldes, welches wir tatsächlich für den Radverkehr ausgeben. Dazu kommen noch all die Verbesserungen für den Radverkehr, die wir im Zuge des Straßenbaus umsetzen wie z.B. die neuen Radwegprojekte in der Friedrich- und der Schadowstraße sowie am Kö-Bogen. Da wird es erhebliche Verbesserungen für den Radverkehr geben, die nicht über den Radwege-Etat, sondern beim Straßenbau-Etat verrechnet werden. Ich glaube, dass es nicht nur um Infrastruktur, sondern auch um einen Bewusstseinswandel geht. Und dies ist ein Themenfeld, das wir in Zukunft noch stärker besetzen wollen. Vielleicht im Wege einer Fahrradkampagne. Ich glaube, dass die Bedingungen für Radfahrer in Düsseldorf durchaus in Ordnung sind. Man muss mehr

am nötigen Bewusstseinswandel arbeiten. Und dies kann man auch mit relativ wenig Geld.

RaR: Zum Abschluss noch ein etwas persönlichere Frage. Laut StVO müssen Kinder unter acht Jahren auf dem Bürgersteig fahren. Erwachsene Radfahrer müssen die Fahrbahn benutzen. Aufgrund der Distanz und des häufig fehlenden Sichtkontakts, z.B. durch parkende Autos, können Eltern so kaum Ihrer Aufsichtspflicht nachkommen. Gerichte entscheiden jedoch mal zugunsten der StVO, mal zugunsten der Aufsichtspflicht. Ein offensichtliches Dilemma. Trotzdem verteilt die Düsseldorfer Polizei in solchen Fällen Bußgelder. Wie verhalten Sie sich als Vater und Jurist: Fahrbahn oder Gehweg?

SiK: (Lacht) Also den Juristen würde ich am liebsten jetzt mal ausblenden. Als Vater mache ich dies wirklich abhängig, wie der Sichtkontakt ist. Wenn der Gehweg gut einsehbar ist und man auch das Gefühl hat, man könnte an Einmündungen auch von der Fahrbahn aus gegebenenfalls eingreifen, dann nutze ich natürlich die Fahrbahn. Aber wenn dies nicht möglich ist, dann erlaube ich es mir auch ab und zu meine fünfjährige Tochter auf dem Gehweg zu begleiten. Da dies alles in einer sehr angepassten Geschwindigkeit vonstatten geht, halte ich dies auch für vertretbar. Wir achten gemeinsam darauf, dass wir nur so schnell fahren, dass es keine Konflikte mit Fußgänger gibt. Ich halte dies für einen pragmatischen Weg, für den man auch keine Knöllchen verteilen sollte.

RaR: Vielen Dank für das Gespräch! ■

Das Interview führte Matias Steinigk.
Foto: Matias Steinigk



Tel.: 0211 388 388 70
Mail: info@westside24.de

www.westside24.de

Ladenlokal und Fahrradwerkstatt in der
Liesegangstr. 17a in 40211 Düsseldorf.



Unsere Autorin fährt täglich mehr als 20 Kilometer mit dem S-Pedelec zur Arbeit. Lesen Sie, warum sie nicht mehr zurück will in die Autozeit.

Von Angelika Dreßen

Jeder Tag ist ein kleiner Urlaub. Er beginnt morgens, wenn ich mich von Dormagen-Gohr auf den Weg zur Arbeit auf die andere Rheinseite nach Leverkusen-Hitdorf mache. Denn, anders als noch vor wenigen Wochen, stehe ich nicht mehr mit den anderen Berufsfahrern genervt an Ampeln.

Auch stresst mich der Stau auf der maroden Brücke am Kreuz Leverkusen-West nicht mehr. Denn ich habe nach vielen, vielen Jahren für mich entdeckt, dass der Weg zur Arbeit auch anders zu bewältigen ist, als mit einem benzinbetriebenen Vehikel. Und so hole ich nun jeden Morgen mein neues S-Pedelec aus der Garage und mache mich auf den Weg – ein Weg übrigens, der mit dem Auto nahezu doppelt so lang wäre.

Und so genieße ich nun die frühe Morgenstunde, sause an taubedeckten Feldern vorbei und versuche, die wagemutigen Weinbergschnecken, die im Mühlenbusch meinen Weg kreuzen, nicht ins Jenseits zu befördern. Ich sehe, wie der Sommer sich verändert, die Felder gemäht wurden, die ersten Gänse schon mal die lange Winterreise üben und so langsam die herbstliche, frische Morgenkühle auf die kalte Jahreszeit vorbereitet. Ich gebe Gas, denn meine erste Etappe ist die Zons- Urdenbacher Rheinfähre. Und die fährt pünktlich!

Menschliche Begegnungen

An Bord warten schon die anderen Berufsradler auf ihren Tourenrädern. Anfangs beachteten sie mich kritisch: „Jetzt kommen schon die E-Bike-Fahrer...“ Hat das elektrobetriebene Zweirad doch noch immer den Ruf eines Alte-Leute-Fortbewegungsmittels. Das S-Pedelec als blitzschnelles Vehikel für Berufsfahrer, die schnell von A nach B müssen, hat sich noch nicht in den Köpfen eingemistet. Und noch etwas stört: Wenn ich morgens mit leichtem Tritt an den schwerkämpfenden Radlern vorbeibrause, kratzt das erheblich am Ego. „Jetzt kommt er wieder, der schlimme Moment“, hörte ich von einem Mitstreiter an Bord. Denn er leidet so sehr, wenn ich mit leichtem Tritt an ihm vorbeiradle. Erleichtertes Aufatmen, als er erfährt, dass ich mit Tempo 35 auf der Überholspur unterwegs bin. Er muss nicht mehr besser, schneller sein, ich bin keine Konkurrentin. Gegenüber dem schnellen S-Pedelec kann er mit reiner Muskelkraft nun wirklich nichts ausrichten.

“
Und wenn ich dann zu Hause bin, dann ist der Kopf wieder frei und alles ist gut.

Pendelt mit dem S-Pedelec zur Arbeit – die Berufsradlerin

Tägliche Gewohnheiten

Insbesondere auf meinem Hinweg erlebe ich, wie viele Menschen feste Gewohnheiten haben. Auf dem Schiff trifft sich jeden Morgen dieselbe muntere Radler-Runde an Deck, während die Autofahrer in ihren Fahrzeugen sitzen – allein, lesend, rauchend oder mit ihrem Handy spielend und die meisten ein wenig müde. Wir Radler hingegen sind hellwach. Auf der anderen Seite strampelt dann jeder seines Weges und es gibt die nächsten kleinen Begegnungen. Da grüßt freundlich das alte Ehepaar, das jeden Tag in der Urdenbacher Kämpe mit seinem Hund spazieren geht. Auf dem Radweg am Rhein entlang in Richtung Monheim begegne ich der jungen Frau, die in sich gekehrt betet. In den Rheinauen kurz vorm Ziel versucht eine abgehetzt wirkende Hundehüterin sieben Berner Sennenhunde in den Griff zu bekommen. Die drei Joggerinnen kennen mich auch schon. Und da ist er wieder, der alte Herr, der, obwohl sichtlich körperlich beeinträchtigt, eisern und sehr vorsichtig Schritt vor Schritt setzt.

Und so bin ich ein wenig traurig, wenn ich vor dem Werkstor stehe, mein Fahrrad abstelle und mich auf den Weg in die Dusche

mache. Hierfür bin ich meinem Unternehmen sehr dankbar. Ich habe die Möglichkeit zu duschen und den Schlüssel für einen eigenen Spind, in dem ich ein paar Kleidungsstücke und weitere Utensilien aufbewahre. Und was ich sonst noch so brauche, das befindet sich in meinen Satteltaschen. Die kühle Dusche tut richtig gut, bevor das Tagewerk beginnt. Denn es ist eben nicht ein „Alte-Leute-Fahrrad“, das S-Pedelec. Wer zügig fährt, bringt seinen Kreislauf ordentlich in Schwung und gerät ins Schwitzen. In meiner Firma haben viele Mitarbeiter Dienstwagen. Dienstfahrräder gibt es nicht, obwohl diese doch mittlerweile ebenfalls steuerlich absetzbar sind. Gefragt habe ich in unserer Personalabteilung schon mal, aber neue Entwicklungen brauchen wohl einfach noch ein bisschen Zeit...

Ein stressiger Tag geht zu Ende. Ich setze mich aufs Pedelec und brause ihm davon. Und wenn ich dann zu Hause bin, dann ist der Kopf wieder frei und alles ist gut. ■

Dieser Artikel wurde uns vom ADFC Rhein-Kreis Neuss zur Verfügung gestellt.

Er wurde in der Rad am Niederrhein, Ausgabe 3/2013, Rubrik Verkehr veröffentlicht. Siehe auch <http://www.rad-nr.de/2013/11/17/ich-bin-jetzt-eine-berufsradlerin/>.



Den Autos gehört die Straße?

Ein PR-Coup half dem Auto beim Siegeszug

Den Autos gehört die Straße? Vor 100 Jahren hätten die meisten widersprochen. Dann gewann das Auto den Kampf um den Asphalt – mit nicht ganz feinen Mitteln.

von Holger Holzer
9. Juni 2013 (Zeit online)

Jahrhundertlang lag das natürliche Tempolimit in den Städten bei rund 10 km/h. Auch Pferde und die von ihnen gezogenen Droschken waren kaum flotter unterwegs. Dann kam das viel schnellere Auto – und überrollte unvorsichtige Passanten und spielende Kinder. Die Bevölkerung rebellierete, wurde aber mit einem frühen PR-Trick ruhig gestellt. Seither ist die Straße das unbestrittene Reich der Kraftfahrzeuge.

Auslöser war die automobilen Massenproduktion, die in den Vereinigten Staaten ihren Anfang nahm. Nachdem der Ford T vor genau 100 Jahren erstmals als preiswertes Auto von den neuen Fließbändern gerollt war, stieg in den USA nicht nur die Zahl der Autobesitzer sprunghaft, sondern auch die der Straßenverkehrstoten. Im Gesamtjahr 1913 starben in den USA 4.079 Menschen bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen – bis 1918 war die Zahl erstmals auf über 10.000 gestiegen, und Mitte der 1920er Jahre ließen jährlich rund 17.000 bis 18.000 Menschen in den USA bei Autounfällen ihr Leben. Drei Viertel davon waren Fußgänger, jeder zweite davon wiederum ein Kind.

Der hohe Blutzoll traf die Amerikaner vor dem Hintergrund des gerade beendeten Ersten Weltkriegs ins Mark, wie der Technikhistoriker Peter D. Norton von der University of Virginia in seinem Aufsatz *Street Rivals* (Rivalen der Straße) dargestellt hat. Der Opfer wurde wie gefallener Soldaten gedacht. Gedenkmärsche für die verlorenen Kinder wurden abgehalten, Mahnmale aufgestellt, Antiautovereine gegründet. Zeitungen wie die *New York Times* oder der *St. Louis Star* verglichen das Automobil mit dem Gott Moloch, dem im Altertum die Ammoniter im Tausch gegen Wohlstand ihre Kinder opferten.

Bald versuchten die ersten Städte, Autos mit Temposchwellen und Hindernissen auszubremsen. 1923 begann die Industriemetropole Cincinnati darüber nachzudenken, die Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge technisch zu begrenzen. Nun schien es kurz so, als würde der aufgehende Stern des Automobils bereits wieder sinken: Tempokastrierte Wagen wären in den

weitläufigen USA wohl nur schwer verkäuflich gewesen.

Auto-Lobbyist kehrte die Schuldzuweisung um

Doch die Autofahrer-Vereine, die Fahrzeugindustrie und der Kfz-Handel wehrten sich dagegen, als rücksichtslose Killer abgestempelt zu werden, und gründeten die Lobbygruppe *Motordom*. Den Fahrern ging es nicht nur darum, ihr mieses Image zu verbessern, sondern auch um viel handfestere Fragen. Bis in die 1930er Jahre hinein wurden Unfallfahrer des Totschlags angeklagt und gegebenenfalls entsprechend verurteilt.

Schon bald entwickelte einer der führenden Köpfe von *Motordom*, der PR-Fachmann E. B. Lefferts, einen genialen Plan, der die Stimmung in der Bevölkerung drehen sollte. Statt sich mit den Vorwürfen der Fußgänger auseinanderzusetzen, wollte Lefferts die Schuldzuweisungen postwendend an den Absender zurückschicken. Getreu dem Motto, mit dem noch heute die Waffenlobby-Vereinigung NRA für das Recht auf Pistolen unter dem Kopfkissen eintritt: „Nicht Autos töten Menschen. Menschen töten Menschen.“

Mit „Menschen“ waren nicht automatisch die Autofahrer gemeint – sondern mindestens ebenso sehr die Fußgänger selbst sowie die spielenden Kinder und ihre unvorsichtigen Eltern, die den Nachwuchs überhaupt erst auf die Straße lassen.

Als wichtigste Komponente dieser Argumentationsumkehrung erfand *Motordom*

den Kampfbegriff *Jaywalking*. Heute ist das Wort längst Teil der Alltagssprache in den USA und bezeichnet das illegale Überqueren einer Straße. In den 1920er Jahren wurde es zunächst in einer Mischung aus Spott und Beleidigung benutzt. Die Vorsilbe *jay* meinte dabei so viel wie unerfahren, war aber auch eine abwertende Bezeichnung für die Landbevölkerung. Wer von einem Automobil angefahren wurde, war plötzlich nicht mehr Opfer, sondern ein lächerlicher *Dorftrottel*: zu doof, um unverletzt über die Straße zu kommen.

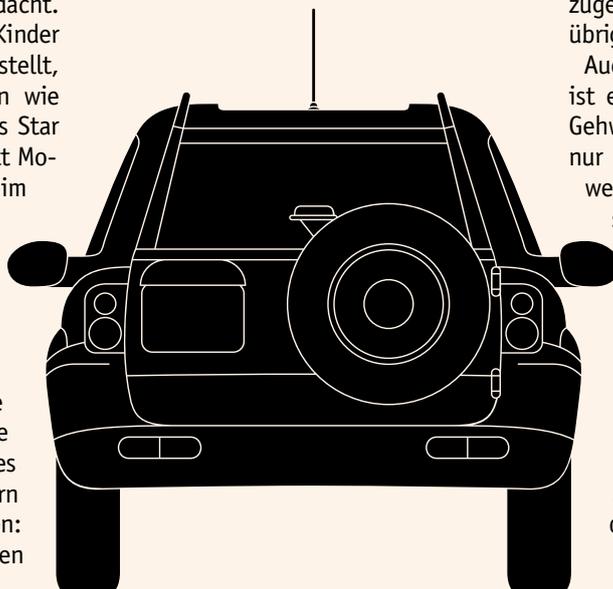
“
Wer von einem Automobil angefahren wurde, war plötzlich nicht mehr Opfer, sondern ein lächerlicher Dorftrottel

Plakate und zahlreiche Handzettel, häufig von Pfadfindern verteilt, machten den neuen Ausdruck populär. Innerhalb weniger Jahre setzte er sich im kollektiven Bewusstsein fest. Und nicht nur dort: Auch in die ersten Gesetze zum Straßenverkehr floss er ein – natürlich insbesondere auf Initiative von *Motordom*. In vielen Städten drohen *Jaywalker* seitdem Gerichtsverfahren und empfindliche Strafen. Diese können bis zu 1.000 Dollar betragen.

Wie häufig war Amerika auch in dieser Hinsicht Vorbild für Europa. Sah etwa die Wegeordnung für Westpreußen noch die gemeinsame Nutzung der Fahrwege durch Autofahrer, Reiter, Radfahrer und Fußgänger vor, beschränkte die erste reichseinheitliche Verkehrsordnung von 1934 die Straßennutzung auf den motorisierten Verkehr: „Ist eine Straße für einzelne Arten des Verkehrs erkennbar bestimmt (Fußweg, Radfahrweg, Reitweg), so ist dieser Verkehr auf den ihm zugewiesenen Straßenteil beschränkt, der übrige Verkehr hiervon ausgeschlossen.“

Auch die aktuelle Straßenverkehrsordnung ist eindeutig: „Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat.“ Die alte Regel, nach der die Straße für alle Verkehrsteilnehmer da ist, wurde so abgelöst. Das Machtgefüge hatte sich endgültig verschoben, der Kampf um die Straße war entschieden. Erst in jüngster Zeit beginnen Verkehrsforscher damit, das Prinzip wieder infrage zu stellen. Bekanntestes Beispiel ist sicherlich das *Shared-Space-Pilotprojekt* in der niedersächsischen Kleinstadt Bohmte. ■

Redaktion: Der Abdruck des Textes erfolgt mit freundlicher Genehmigung des Autors.



Gourmet auf kleiner Flamme

Am Abend vor dem Zelt liegen, die Sonne geht unter, die Flasche Wein – noch ist sie nicht leer – und ein gutes Abendessen. So lebt Gott in Frankreich, wenn er mit dem Fahrrad unterwegs ist.

Das mit dem leckeren Abendessen scheint so einfach nicht, wenn man Ravioli aus der Dose oder Pommes Frites an der Ecke ablehnt, oder seine Radroute mangels finanzieller Möglichkeiten oder auch wegen der Distanz nicht nach dem Guide Michelin planen kann. Selber kochen heißt die Devise. Und bevor es an Coq au vin geht, fangen wir einfach an.



Die Radler auf der Ehrentafel hatten nur einen Bruchteil der Zeit gebraucht, um auf den Berg zu kommen, den ich brauchte.

Aber sie hatten wahrscheinlich auch kein Zelt, Schlafsack, Kocher dabei und bekamen ihr Essen serviert. Ich fühlte mich ihnen zugehörig und also auch geehrt.

„Der Imam ist vom Rad gefallen“

Dazu brauchen wir:

2 Auberginen, 1 Zwiebel, 3 Tomaten, 2 Knoblauchzehen, 1 Zitrone, Petersilie und Dill, Salz, Öl

Von den Auberginen schäle ich Streifen ab. Da ich keinen Zestenzieher dabei habe, wer-

den die Streifen etwas breiter. Das ist sogar von Vorteil, denn ich brate die Auberginen von allen Seiten in Öl an. Die Streifen sollten braun, aber nicht schwarz werden. Durch das Anbraten werden die Auberginen nicht nur weicher, sie nehmen auch Geschmack an. Achtung, es kann spritzen, wenn die Aubergine weich wird und ihr Wasser verliert. Das zeigt aber auch an, dass sie fertig ist.

Dann schneide ich sie ein, für eine Tasche, der Länge nach, aber Strunk und gegenüberliegendes Ende durchtrenne ich nicht. Die Auberginen werden mit den Zwiebeln, den Tomaten, dem Knoblauch und den Kräutern gefüllt. Dazu kann man die Zutaten in Scheiben schneiden oder alles klein hacken. Ich bevorzuge ersteres. Auch lasse ich die Zwiebeln und den Knoblauch in der Pfanne glasig werden, bevor ich sie in die Aubergine gebe. Die Mischung wird gesalzen und in die Aubergintaschen gesteckt. Wer es mag, kann auch ein wenig Schafskäse dazu tun. Die Auberginen kommen in den Topf, dieser wird mit Wasser, Olivenöl und dem Saft der halben Zitrone aufgefüllt, so dass die Auberginen im Wasser „schwimmen“ - nicht vollständig bedeckt sind. Das Ganze wird dann solange geköchelt, bis die Auberginen weich sind. Das kann 30 bis 40 Minuten dauern.

Will man zu den Auberginen Reis essen und hat nur eine Flamme, so müssen wir beides „parallel“ zubereiten. Also die Auberginen ein wenig köcheln, dann von der Flamme nehmen und in den Schlafsack einpacken, dann den Reis und dann wieder die Auberginen. Der Reis braucht nicht solange und quellt auch noch im Schlafsack nach.

Während das Gericht gart, bereiten wir den Salat. Am einfachsten mit einer Vinegrette. Also Zitrone, Öl, Salz, ein wenig Zucker und frische Kräuter. Eine Salatmischung, soweit sie verfügbar ist, vereinfacht die Zuberei-

tung. Mandeln oder Nüsse oder in der Pfanne geröstete Pinienkerne vervollkommen den Salat.

Während alles so köchelt, probiere ich den Wein. Natürlich nicht allein. Ein guter Koch weiß, dass das Essen besser schmeckt, wenn man schon ein oder zwei Glas Wein getrunken hat. Also sind alle eingeladen. Hoffentlich habe ich den Korkenzieher nicht vergessen. Zu den Auberginen würde ich roten bevorzugen. Im Laden nehme ich nicht den, der oben im Regal steht, sondern den, der sofort greifbar ist und den offensichtlich alle trinken. Manche meinen, Wein wird mit der Zeit immer besser. Das trifft für Chateau Margaux zu. Im Regelfall wird Wein aber jung getrunken, also wenn er zwei bis drei Jahre alt ist. Wein der oben im Regal steht, wartet schon länger auf einen Käufer, da soll er auch weiter warten. Schmecken tut das, was getrunken wird. In Portugal am Ende des Stausees, waren die Weinexperten die zahnlosen Alten, die mich in der angeschlossenen Bar zum Tausch meines ausgewählten zu „ihrem“ Wein überredeten. Sie bestärkten mich mit einem „Probier“glas. Nicht, dass ich Portugiesisch konnte und sie Deutsch, doch sie verstanden, was ich wollte, und ich ihr Angebot. Anschließend unterhielten wir uns ein wenig – jeder in seiner Sprache. Beschwingt kehrte ich zum Campingplatz zurück – hungrige Mäuler warteten bereits.

Das Gericht ist vegetarisch und einfach zu bereiten. Seinen Geschmack bekommt es durch das Rösten der Auberginen, die Kräuter und die Zitrone. Für ein Menü sollte man es durch Käse und etwas Süßes ergänzen. Da bin ich darauf angewiesen, was es im Laden gibt. Auf kleiner Flamme sind die Möglichkeiten dann doch begrenzt. Am Abend, vor dem Zelt, schmeckt es herrlich; schon jetzt will ich losfahren. ■

Jochen Konrad-Klein



Mit dem Fahrrad in vier Tagen vom Rhein an die Seine

Düsseldorf - Paris

Auf den Spuren von Heinrich Heine
So hieß die Devise einer Tour nach Paris im September 2011 zum 200sten Jahrestag der Napoleon-Visite in Düsseldorf. Seitdem wächst die Lust an einer Wiederholungstat. Vielleicht in einer Gruppe? Wer traut sich?

Start: Geburtshaus von Heinrich Heine, Schriftsteller, Lyriker und entschiedener Vorkämpfer für bürgerliche Freiheit und sozialen Fortschritt, *13.12.1797 auf der Bolkerstraße in Düsseldorf

1. Etappe: Düsseldorf via Jülich nach Aachen = **90 km**

2. Etappe: Aachen via Liège nach Namur, Belgien = **115 km**

3. Etappe: Namur via Charleroi-Sud nach Thuin (70 km evtl. per Bahn), weiter nach Saint Quentin / France (110 km) = **180 km**

4. Etappe: St.Quentin via Compiègne nach Creil (105 km), weiter nach Pré-St-Gervais bei Paris (55km evtl. per Bahn) = **160 km**

Ziel: Paris Cimetiere Montmatre (Nordfriedhof) mit dem Grab von Heinrich Heine, † 17.02.1856 im Exil = **5 km**

Gesamtstrecke = 550 km



Start in der Düsseldorfer Altstadt am Geburtshaus des Dichters

Ausrüstung

Rennrad (11 kg) oder leichtes Tourenrad (am besten verpackbar) + Wechselbekleidung aus Mikrofaser (5 kg) + Werkzeug / Ersatzmaterial / Regenjacke / Beleuchtung (2 kg) + Tablet-PC mit sämtlichen Heine-Schriften, Karten sowie umfangreicher Reise-Literatur (750 g).

Das muss reichen. Es sei denn, man findet einen Bagage-Wagen samt Fahrer, mit genügend Platz für Gepäck, Ersatzteile und ermattete Fahrer/innen samt Rädern (= 1.000 € Mehrkosten nur für das Fahrzeug)

Alternativen

Wer die Strecke von Düsseldorf nach Paris (mehr als 500 km) nicht nur pedalierend bewältigen möchte, kann Teilstrecken auch mit der Bahn zurücklegen, beispielsweise die komplette erste Etappe von Düsseldorf nach Aachen oder die Teiletappe von Creil nach Paris.

Achtung Gegenwind

Wer permanenten Gegenwind aus Südwest fürchtet (Wahrscheinlichkeit: 80 %) kann das Pferd auch von hinten aufzäumen: Fahrrad verpacken, mit Fernbus oder Bahn nach Paris, Verpackung entsorgen und zurücksegneln mit einem Lächeln auf der Miene und dem Wind im Rücken.

1. Tag:

Wir beginnen unsere Reise in Düsseldorf an der Bolkerstraße 53, wo eine Gedenktafel verkündet:

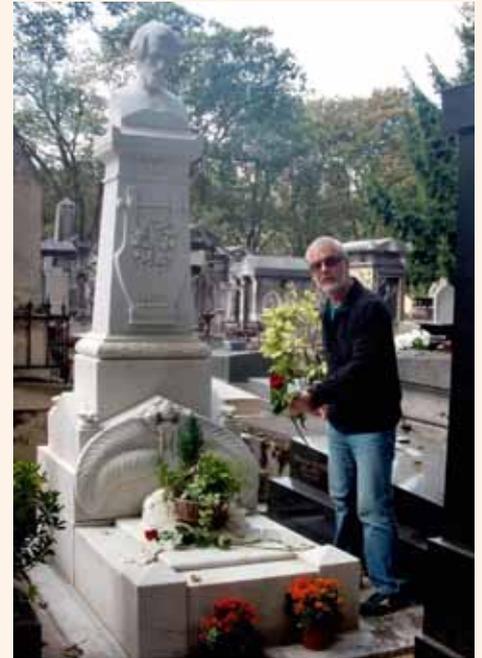
„Hier wurde Heinrich Heine am 17. Dezember 1797 geboren“

Unsere Reise führt uns durch den Hofgarten, 1769 als erster deutscher Volksgarten errichtet, d.h. frei für die Bürger der Stadt. Am 3. November 1811 hat dieser Volksgarten hohen Besuch, als Kaiser Napoleon nach Düsseldorf einreitet, um hier Soldaten für seinen Russland-Feldzug zu rekrutieren. Heine erinnert sich später im Pariser Exil an seine Jugendzeit in Düsseldorf und beschreibt in „Das Buch Le Grand“ seine Erinnerungen.

Angeblich sollen hier im Volksgarten auch die berühmten Kaiser-Worte gefallen sein:

Düsseldorf, le petit Paris!

Doch in Wirklichkeit handelt es sich um eine Legende, denn die Bemerkung stammt von



Auf dem Montmatre-Friedhof: eine rote Nelke für Heinrich Heine

einem Staatssekretär Napoleons und gemeint waren Chaos und Schlamperei ... wie in Paris.

Doch die Düsseldorfer waren schon damals nicht auf den Mund gefallen und haben sich die Geschichte halt in ihrem Sinne zurechtgebogen. Heute würde man Marketing dazu sagen.

Anders als der Imperator überqueren wir den Rhein über die Süd-Brücke und bewegen uns Richtung Paris.

In Neuss folgen wir ein Stück dem Nordkanal, mit dessen Bau 1807 auf Initiative Napoleons begonnen wurde, um eine zollfreie Verbindung zwischen Neuss und Antwerpen herzustellen. Beide Städte gehörten damals zum Staatsgebiet des französischen Kaiserreichs.

Weiter an der Erft, kraftvoll Richtung Kraftwerke Grevenbroich und über Jülich nach Aachen.

Unterkunft: Hostel Aachen

2.Tag:

Von Aachen nehmen wir die Straße Richtung Maastricht. An der belgischen Grenze treffen wir auf die Maas, die jetzt „La Meuse“ heißt. Bis Namur dem Fluss folgen, wobei der Großraum um Liège (Lüttich) nicht nur Entzücken hervorruft und sich auch gut für eine Umfahrung eignet (ggf. mit der Bahn).

Unterkunft: Auberge de Jeunesse, Namur

3. Tag:

Hinter Namur verlassen wir die Meuse und folgen dem Nebenfluss Sambre über Charleroi bis Thuin (= 70 km, alternativ auch mit der belgischen Staatsbahn zu bewerkstelligen).

Ab Thuin haben wir es mit einem super Radweg zu tun, der uns autofrei und landschaftlich reizvoll am Rande der Ardennen ins französische Maubeuge schlängelt; von dort über gering befahrene Nebenstraßen via Busigny nach St. Quentin (= 110 km).

Unterkunft: ETAP Hotel, Saint Quentin

4. Tag:

Wir könnten jetzt der alten Postkutschentourroute Brüssel-Paris folgen: St. Quentin, Noyon, Compiègne, Senlis, St. Denis, Paris. Zu Zeiten von Heinrich Heine wäre das auch angesagt.

Bei dem heutigen Verkehrsaufkommen rund um Paris und den wenigen Radwegen sollte man eine Passage auf zwei Rädern lieber vergessen. Bis zum Wald von Compiègne kommt man gut voran; dann in Creil einen Regionalexpress suchen und bis zum Gare du Nord entspannt auf Schienen durchrollen. Wer unbedingt aus eigener Kraft einfahren möchte, muss das Flüsschen Ourcq anpeilen (das letzte Stück ist kanalisiert) und sich von Nordosten kommend am Quai de l'Ourcq in die Stadt einfädeln.

Unterkunft: Auberge de Jeunesse in Pré-St-Gervais bei Paris, direkt am Pariser Autobahnring (Boulevard Peripherique) von dort

ca. 5 km auf Radwegen zum Heine Grab auf dem Nordfriedhof Montmatre.

Ankunft in Paris

Mai 1831: Der Zensur in Deutschland überdrüssig emigrierte Heine nach Paris. Die Stadt steht noch im Zeichen der Julirevolution von 1830, als rebellische Bürger dem König zeigten, dass man Barrikade-Fässer auch zu etwas anderem benutzen kann. Daher der Name Barrikade.

An der Spitze der Revolution: liberale Bürger, denen man das Recht auf Publikation verwehrte, im Bündnis mit Druckern, die um ihre Arbeitsplätze fürchteten. Das imponiert Heinrich Heine.

Boulevard St. Denis

Foto unten: ein Bild vom Boulevard St. Denis aus unseren Tagen...

und hier der Boulevard in den Worten von Heinrich Heine, die von heute sein könnten:

„In zwanzig Minuten war ich in Paris und zog ein durch die Triumphpforte des Boulevards Saint-Denis, die ursprünglich zu Ehren Ludwigs XIV. errichtet worden, jetzt aber zur Verherrlichung meines Einzugs in Paris dienete. (...)

Die Männer waren alle so höflich und die schönen Frauen so lächelnd. Gab mir jemand unversehens einen Stoß, ohne gleich um Verzeihung zu bitten, so konnte ich darauf wetten, daß es ein Landsmann war; und wenn irgendeine Schöne etwas allzu säuerlich aussah, so hatte sie entweder Sauerkraut gegessen, oder sie konnte Klopstock im Original lesen (...).

Ich fand alles so amüsant, und der Himmel war so blau und die Luft so liebenswürdig, so generös, und dabei flimmerten noch hie und da die Lichter der Julisonne; die Wangen der schönen Lutetia waren noch rot von den Flammenküssen dieser Sonne, und an ihrer Brust war noch nicht ganz verwelkt der bräutliche Blumenstrauß. An den Straßenecken waren freilich hie und da die liberté, égalité, fraternité schon wieder abgewischt.“
H. Heine, Geständnisse, Paris 1854

Rückfahrt mit der Bahn

Bei der französischen Staatsbahn (SNCF, einschl. Thalys) ist die Mitnahme von Fahrrädern ohne Extrakosten möglich, vorausgesetzt, diese sind verpackt in einer Hülle mit den Maßen 120 x 90 cm (mit abmontiertem Vorderrad)

Infothek

Ausführliche Daten, Termine und Adressen auf der Website des Verfassers www.reble.net

Die nächsten Schritte

Geführte Mehrtagestour mit dem ADFC in Vorbereitung; Interessenten bitte melden; Kontakt: bruno@reble.net

Profil des Tourenleiters

Bruno hat den Beinamen „le velo“ und liebt Düsseldorf, das Rheinland und seine südlichen Außenbezirke.

Als Rentner hat er viel Zeit für neue Entdeckungen und bevorzugt „Low-Budget-Reisen“ aus eigener Kraft.

Sein Motto: „Lieber eine flotte Cappuccino-Tour, als ein warmes Bier!“ ■ Bruno Reble



Einzug in Paris am Boulevard St. Denis

UND WO PARKT IHR FAHRRAD?

wsm hat für Sie praktische Fahrradständer und Parksysteme im Sortiment – immer stand-sicher, platzsparend und fahrradschonend. Informieren Sie sich über die Vielfalt der Systeme.



Fahrradgarage BikeBox 3



Fahrradhalter Spacer



Fahrrad-Wandhalter 3730



Hängeparkter 3900



Anlehnparkter 2500 XBF

Mehr Informationen erhalten Sie in unseren ausführlichen Produktkatalogen, auf unserer Homepage oder direkt bei Ihrem Fachhändler.

wsm Walter Solbach Metallbau GmbH · Postfach 3773 · 51537 Waldbröl · Tel. 02291 86-201 · Fax 02291 86-9201

www.wsm.eu

Zweite

“
„Helm-
pflicht
für Tau-
ben“

Seit 2012 ist in Düsseldorf seine Gruppe Beachcruiser-Begeisterter unter dem Namen CAR NC (Coolheit auf Rädern Nichtclub) aktiv. Unser Motto: „Helmpflicht für Tauben“ - bevor die nicht realisiert ist, sollte an eine Helmpflicht für Radfahrer kein Gedanke verschwendet werden. Der inzwischen neunköpfige Nichtclub funktioniert auf Kumpelbasis ohne Ämter (darum Nichtclub) und widmet sich dem Bauen und Fahren von Beachcruisern im weitesten Sinne sowie der Förderung des Spaßes am Radfahren. Außerdem werden Beachcruiser-Treffen und -touren („Cruises“ eben) in Deutschland und dem nahen Ausland angefahren und die Geselligkeit mit anderen Fahrradbegeisterten wird gepflegt. Am 23. August 2014 gab's zu diesem Zwecke den **Zweiten Düsseldorfer CAR NC-Cruise**, auf dem gut 75 Leute mit cruisten. 20 weitere Gäste kamen dann noch zur Abschlussparty im Volksgarten. Im letzten Jahr fuhren wir eine etwas über 40 Kilometer lange Route rund um den erweiterten Innenstadtbereich, bei der wir diverse Düsseldorfer Grünanlagen „hintereinandergeschaltet“ hatten und nur wenige Kilometer autofrequentierte Strecke hinter uns bringen mussten. Dieses Jahr machte uns das Pfingstunwetter einen Strich durch die Rechnung - wegen der gesperrten Parks mussten wir hauptsächlich ans Rheinufer ausweichen. Dazu war auch noch Regen an-

▼ unter der Rheinkniebrücke



Düsseldorfer CAR NC-Cruise

gekündigt. Trotzdem kamen genügend Leute, die sich den Spaß nicht nehmen lassen wollten. Ein Teil der Truppe traf sich schon am Freitag, den 22.8.14, um nach Einbruch der Dunkelheit zum Nachtcruise aufzubrechen und diesen mit einem kleinen Umtrunk ausklingen zu lassen. Am nächsten Tag traf man sich mittags hinterm Hauptbahnhof in der Hoffnung auf das Programm, das es üblicherweise auf einem vernünftigen Cruise gibt: Man fährt entspannt auf schönen Wegen auf schönen Fahrrädern durch möglichst schöne Gegend. Dabei gönnt man sich ein paar Bier und hier und da einen Imbiss als Wegzehrung. Man sieht bekannte und neue Gesichter, staunt über neu gebaute Räder und tauscht sich aus über geniale oder abenteuerliche technische Lösungen, schöne oder verunglückte Lackierungen, passend oder unpassend proportionierte Radaufbauten und was es sonst zu erzählen gibt. Beim Zweiten Düsseldorfer Cruise waren nicht nur aus NRW und den nahen Niederlanden, sondern u. a. auch aus Berlin, Hamburg, Bremen, Osnabrück und Karlsruhe Gäste zugegen, an denen die Deutsche Bahn zum Teil gut verdient hat.

Pflichtgemäß steuerten wir u. a. natürlich die Fortuna Fan Bud am Rhing an. Dort fing's ziemlich an zu pusten, und wir fürchteten schon ein Unwetter. Es blieb aber zum Glück bei ein bisschen Wind und etwas erhöhter Luftfeuchtigkeit. Den einzigen nennenswerten Schauer konnten wir am Johannes-Rauplatz unter der Brücke abwarten. Bedingt durch diese Verzögerung mussten wir die Route entlang des Rheins spontan abkür-

“
Kann man mit dem Ding auch fahren?”

wurden gratis gereicht. Um diese auch wieder entsorgen zu können, hatten wir ein Dixieklö aufstellen lassen.

Dann standen noch ein „Dreckrace“ und eine Verlosung auf dem Programm. Das Ausscheidungsrennen Mann gegen Mann konnte Jan aus Krefeld für sich entscheiden und den Pokal mit nach Hause nehmen. Cali, ebenfalls von der linken Rheinseite, räumte einen Preis beim Rennen ab und direkt auch noch den Hauptpreis der Verlosung, einen Chopper. Mit Pokalen bedacht wurden zudem noch Calis Mutter Mel (Pokal „Coolster Hobel“) und Mario aus Berlin (Pokal „Weiteste Anreise“).

Alles in allem eine runde Sache.

Wir sagen nicht nur danke an die, die mitgefahren sind, sondern vor allem an die, die uns geholfen haben: Freddy, Oli und Jörn für Aufbau und Logistik, dem ADFC (in dem auch einige CAR NCler Mitglied sind) für das Ausleihen von Ausrüstung, Rosi, Peter, Nicole und Nadine für die mobile Verpflegung

zen und quer durch Bilk und Oberbilk zum Volksgarten fahren, damit wir zeitig genug dort sein konnten, um die Abschlussparty zu starten. Es gab Tier vom Grill (geliefert vom Metzger König aus Oberbilk) sowie vegane und vegetarische Kost und Bier gegen Unkostenbeteiligung.

Alkoholfreie Getränke

unterwegs und Heike für kulinarische Beiträge für die Endstation.

So, und bevor wir nun (wie so oft) gefragt werden, wieso wir denn mit so völlig unsinnigen Rädern durch die Gegend fahren, hier ein paar der üblichen Fragen mit möglichen passenden Antworten:

- Wo ist denn da der Motor? - Der sitzt im Sattel!

- Kann man mit dem Ding auch fahren? - Nein, deshalb trage ich es ja die ganze Zeit.

- Ham'se Dir den Lappen weggenommen? - Wieso, sollte ich mal wieder putzen?

- Ist bestimmt unbequem, so'n Teil, oder? - Ja, deshalb sehe ich die ganze Zeit so gequält aus...

Ja, warum fährt man einen tiefer gelegten Cruiser, der Rohre am Rahmen hat, deren einziger Zweck es ist, gut auszusehen? Nun ja, Spaß ist ein Grund. Freude ist ein weiterer Grund. Dazu ästhetisches Empfinden. Spaß an der Freude kommt auch noch hinzu. Und wenn ich mit dem Rad losfahre, ist es für mich wichtig, dass ich mich nicht erst dann freue, wenn ich am Ziel angekommen bin, sondern schon auf dem Weg dahin. Wenn das nicht der Fall ist, ist der Cruiser falsch gebaut. Auch für eine Alpenquerung ließe sich ein geeigneter Cruiser bauen.

Wenn wir uns also mal auf dem Fahrrad begegnen, dann keine Sorge: Soooo irre sind wir gar nicht. ■

*In Vertretung für den CAR NC
Ingo Kreipe*

▼ Fortuna Fan Bud am Rhing



Der wasserdichte Stecker
von conrad.de



Selbstgemacht:

Strom aus der Nabe

Wer ein Nabendynamo besitzt produziert ständig Strom, nutzt ihn aber nur, wenn das Licht eingeschaltet ist. Was für eine Verschwendung!

Nabendynamo plus Ladegerät plus Pufferakku - und alles, das nicht mehr als drei bis vier Watt benötigt, lässt sich beim Radeln mit Strom betreiben: Handys, Smartphones, Navis, Radio, Akkulader, ...

Der Nabendynamo sollte schon bei geringen Geschwindigkeiten hohe Leistung liefern, die zugegeben sehr teuren deutschen Dyna-

mos von SON sind die Spitzenreiter. Das Ladegerät muss wasserdicht sein und ebenfalls hocheffizient arbeiten, damit unsere Power ohne große Verluste in Navi und Co. landet. Bei jedem Halt ist Schluss mit dem Strom aus der Nabe und manche Geräte mögen es ganz und gar nicht, wenn der Aufladestrom schwankt oder ganz ausfällt. Ein Pufferakku überbrückt je nach Größe kurze oder längere Pausen.

Testberichte zum Thema gab es in der Radwelt: <http://www.adfc.de/files/2/15/104/>

Einblick10_2_Stromversorgung.pdf und in der Trekkingbike 4/2013 http://www.trekkingbike.com/test_technik/fahrradzubehoer/strom-aus-dem-nabendynamo---fuer-navi-handy-+co/a1877.html#.U34xGChAfQM

Selbstbau

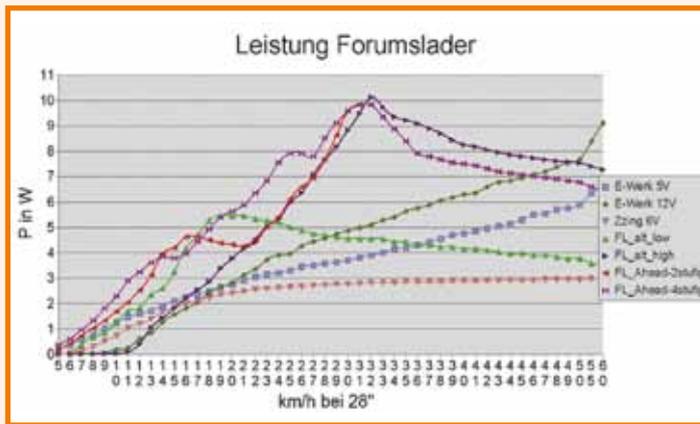
Für den Betrieb meines iPads suchte ich nach einem Ladegerät, das in der Lage ist, dieses mindestens drei Radeltage (ca. 24 Stunden) mit GPS-Navigationsprogramm ohne Steckdose betreiben zu können. Nach



Durchsicht der Kennzahlen kommerzieller Geräte war klar: Die schaffen das nicht. Was ich brauchte, musste mindestens 1A liefern können, einen großen Pufferakku besitzen und vor allem ein Effizienz“wunder“ sein. Fündig wurde ich bei www.rad-forum.de, dessen Mitglieder seit mehreren Jahren den sogenannten Forumslader mit viel Herzblut und Ideen immer weiter verbessert haben. Das aktuelle Gerät liefert im Bereich 15 bis 25 Stundenkilometer doppelt soviel Strom wie der beste kommerzielle Lader! Wermutstropfen für Ungeschickte: Es gibt ihn nur als Bausatz! <http://www.forumslader.de/4-fach-Automatik.221.0.html>

Ich habe es gewagt. 110 € kostete der Bausatz mit großem 2.250mAh Akku und 1,5A Ausgang. Die Bauanleitung beschreibt wirklich jeden Schritt mit Bild und Worten, so hatte ich keine Schwierigkeiten und das Gerät funktionierte auf Anhieb. In Abweichung zur Bauanleitung habe ich meine Akkus allerdings in einen Batteriehalter gepackt, ich wollte die Akkus nicht thermisch durch Löten belasten, dies macht den Lader allerdings etwas größer.

Der Forumslader kann in einem AHEAD-Lenker versteckt oder „kompakt“ in einem eigenen Gehäuse oder in der Lenkertasche mitgeführt werden. Der Anschluss an den Nabendynamo erfolgt parallel zum Kabel für den Frontscheinwerfer.



Testläufe

Sind die Akkus voll, so lade ich das iPad damit einmal von 5% auf fast 98%. Sind Akkus und iPad voll, so war nach einer 100 km Tour im Bergischen Land mit

voll aufgedrehter Displaybeleuchtung und Navigation ohne Nordung das iPad immer noch fast voll, die Pufferakkus fast leer. Die geforderten drei Tage ohne Steckdose klappten mit Nordung und halber Displaylichtstärke. Ziel erreicht. ■

Rüdiger Heumann

Armlinge und Beinlinge

Das gibt es wirklich! Bekannt aus dem Sport, beispielsweise bei Rennrad- oder Mountainbike-Fahrern, aber auch im Reitsport, sind sie auch für Alltagsradler verwendbar.

Aber was ist es denn nun? Es handelt sich um Stulpen, die über die Beine - manchmal auch über die Knie - oder die Arme gezogen werden. Sie sollen die Arme und Beine vor Wind und Wetter schützen und bei Bedarf schnell aus- und angezogen werden können. So lässt sich beispielsweise eine kurze Radlerhose in eine lange Fahrrad Hose verwandeln, aus einem Trikot mit kurzen Ärmeln wird im Handumdrehen ein langärmeliges. Gerade zu Beginn der Fahrt, wenn der Körper noch nicht richtig warm ist, schützen diese Stulpen vor Auskühlung. Wird es im Laufe der Zeit wärmer, werden die Armlinge, Beinlinge oder Knielinge einfach ausgezogen. Bei größeren Temperaturschwankungen, wie sie im Frühling und im nun beginnenden Herbst auftreten können, wenn es schwierig ist, die passende Kleidung zum Radfahren auszuwählen, sind die Arm- und Beinlinge recht praktisch. Zumal sie sehr leicht sind und daher kein nennenswertes Gewicht beim Radfahren haben. Als **Material** wird in der Regel atmungsak-

tiver Funktionsstoff verwendet. Durch das atmungsaktive Gewebe, durch das schnelltrocknende und wasserabweisende Material bieten die Armlinge und Beinlinge einen hohen Tragekomfort. Sie sind elastisch, damit sie sich den Konturen der Körperteile perfekt anpassen. Ein guter Sitz verhindert das Verrutschen. Die Nähte sollten flach gearbeitet sein und sich möglichst an der Seite befinden, damit Druck- und Scheuerstellen vermieden werden. Wer es gerne etwas auffälliger mag: „Langweilige“ Radbekleidung lässt sich mit farbigen Arm- oder Beinlingen abwechslungsreicher gestalten. Mit **Reflektoren oder Leuchtstreifen** ausgestattet tragen die Armlinge, Beinlinge und Knielinge zudem zu einer erhöhten Sicherheit im Straßenverkehr bei, da der Radfahrer so leichter gesehen wird. Der Radler wird quasi zur Lichtgestalt! Das ist im Herbst, wo es manchmal trübe ist und es abends wieder früher dunkel wird, von Vorteil.

Die Arm- und Beinlinge sind zwar unisex, also nicht unterschieden nach dem Geschlecht des Trägers, aber in unterschiedlichen Größen erhältlich. Vor dem Kauf empfiehlt sich eine Anprobe, da die Größen nicht direkt den Kleidergrößen entsprechen. Neben der Länge variieren auch die Durch-

messer je nach Größe der Stulpen.

Im Internet erhält man seitens Kaufangebote für Armlinge und Beinlinge, gibt man die beiden Begriffe Armling und Beinling als Suchanfrage ein; aufgelistet sind dabei auch viele Händler, die Fahrräder, Fahrradzubehör, Fahrradbekleidung anbieten. ■

Edda Schindler-Matthes

Quellen:
<http://www.fahradbekleidung.org/thema/armlinge-beinlinge-knielinge>
<http://www.radbekleidung.eu/bekleidung/armlinge-beinlinge.html>



**Wir
empfehlen**



Mario Bäumer/
Museum der Arbeit (Hg.)

DAS FAHRRAD
Kultur, Technik, Mobilität

216 Seiten mit
ca. 250 farbigen Abbildungen
Hardcover
28,5 x 22 cm
24,90 €
ISBN 978-3-88506-041-3

Unsere Veranstaltungen von September bis November

17.09.14, 19.30 h **Vortrag & Gespräch**
Monika Höhn, Wir sind dabei, Geschichte zu verändern
Frauen in Nicaragua

25.09.14, 19.30 h **Lesung und Gespräch**
Najem Wali, Bagdad Marlboro

26.09.14, 19.00 h **Weinprobe, Anmeldung erforderlich!**
mit Siegfried Kewitz

21.10.14, 19.30 h **Lesung & Gespräch**
Bao Ninh, Die Leiden des Krieges

24.10.14, 20.00 h **Konzert** **Colin Wilkie**

28.10.14, 19.30 h **Vortrag & Gespräch**
Ulrich Chaussy, Das Oktoberfest-Attentat

im November **Vortrag & Diskussion**
Daniel Leisegang, Amazon – Das Buch als Beute

19.11.14, 19.30 h **Portrait in Wort & Ton**
Trio Gedankenspiel, Friedrich Nietzsche – ein aphoristisches Portrait

27.11.14, 20.15 h **Nach der Tagesschau**
Die vorweihnachtliche Bücherschau
mit Ferdinand Scholz & Werner Hanes-Ketteler

Foto: Christof Wolff • Grafik: Stefanie Fuchs



Düsseldorf: Weiterhin Mitglied der AGFS ?

Wir berichteten ausführlich in der Frühjahrsausgabe der Rad am Rhein (RaR 1/14, S. 6) über die nunmehr sieben Jahre dauernde Mitgliedschaft Düsseldorfs in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden (kurz AGFS) und die deshalb anstehende Überprüfung durch die AGFS.

Dazu muss die Stadt Düsseldorf wie alle anderen Betroffenen – etwa drei Dutzend Verlängerungsanträge stehen 2014 an – einen Antrag auf Verlängerung der Mitgliedschaft stellen, der inhaltlich eine „Light-Version“ eines normalen Aufnahmeantrages darstellt. Der ADFC Landesverband NRW entsendet einen Vertreter in die Auswahlkommission der AGFS und ist bei der Frage der Verlängerung der Mitgliedschaft von Kommunen in der AGFS beteiligt. Er konnte bei Verkehrsmi-

nisterium und AGFS erreichen, dass die örtlichen ADFC-Gliederungen sich bei der Bewertung dieser Anträge einbringen konnten. Die Abwicklung der örtlichen Stellungnahme erfolgte dann wieder ausschließlich über die Landesgeschäftsstelle.

Der ADFC Düsseldorf e.V. hat in dieser örtlichen Stellungnahme zur Verlängerung der Mitgliedschaft Düsseldorfs u.a. eine Abkehr beim Parken auf Gehwegen, Berücksichtigung der AGFS Richtlinien bei Baustellen und Radwegen sowie Verbesserungen beim Fahrradparken eingefordert. Abschließend hat er den Verbleib Düsseldorfs in der AGFS klar befürwortet.

Eine Entscheidung der AGFS lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor. ■

Codiertermine des ADFC Düsseldorf e.V.

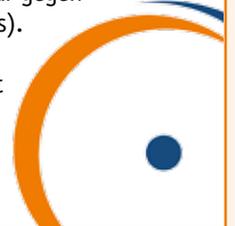
Folgende Termine zur Fahrradcodierung sind geplant:

Sonntag, 12. Oktober 2014, 12 bis 16 Uhr

Codierung bei unserem Förderer **Bauern-Café Am Kapellchen**, Auf den Steinen 2 in Düsseldorf - Hamm

Personalausweis und Kaufbeleg unbedingt mitbringen!

Je Codierung zahlen ADFC-Mitglieder 4,- €, Nichtmitglieder 8,- €, bei Kinder-rädern oder Anhänger jeweils 3,- € bzw. 6,- € (Ermäßigung nur gegen ADFC-Mitgliedsausweis). Kostenlos für alle, die bei dieser Gelegenheit Mitglied werden.





YOU SEE®

Eyc T senso plus

Originalgröße

- 50 Lux
- Nahfeldausleuchtung
- LICHT24. Tagfahrlicht



Größenvergleich

Eyc. Der kleine Helle.

Aus kleinster Lichtquelle entsteht ein weites und homogenes Lichtfeld. Mit 50 Lux, Nahfeldausleuchtung, Standlicht und vollautomatischem Tagfahrlicht, gesteuert per Sensor. Möglich macht das unsere Innovation IQ2-TEC. Übrigens: Der kleinste LUMOTEC ist auch der leichteste – nur 68 g.



b.m.
BUSCH + MÜLLER

Made in Germany
Meinerzhagen • Tel. + 49 (0) 23 54-9 15-6
www.bumm.de



Aktion Abstand halten

Im letzten Sommer startete die von ADFC, Verkehrswacht, Polizei und der Stadt gemeinschaftlich getragene Aktion „Sehen & gesehen werden“. In diesem Sommer endet „Sehen & gesehen werden“. Das letzte Thema ist auch auf Wunsch des ADFC der Mindestabstand beim Überholen von Radfahrern durch Kraftfahrzeuge. Polizei und ADFC führten dazu vor den Bilker Arkaden am 4. Juli einen Parcours durch. So war der Parcours aufgebaut:

Zwei Streifenwagen und ein weiteres vom ADFC geliehenes Auto stellen eine Parkspur da. An den Türen der Fahrzeuge ist durch Kreide deren Öffnungsradius markiert. Trichterförmig wird der Abstand zur Parkspur

durch einen simulierten Elektrozaun, der für den fließenden Kraftverkehr steht, von drei Meter auf die Hälfte, also 1,5 Meter verringert. Der teilnehmende Passant bekommt ein Fahrrad, das auf einer Seite mit einer schweren Gepäcktasche belastet ist. Dann soll er sagen, wie breit die Gasse zwischen parkenden Fahrzeugen und Zaun sein soll, damit er inklusive Schlenker problemlos durchfahren kann. Anschließend fährt er tatsächlich, möglichst langsam. Er soll stoppen, wenn es ihm unangenehm wird.

Obwohl das Deutschlandspiel in der WM (Achtelfinale) an diesem Freitag erst um 18 Uhr begann, war zwischen 15 und 17 Uhr nicht viel los vor den Bilker Arkaden.

Die Umfrageergebnisse:

► Frage 1:

Wie häufig haben Sie das Gefühl von Autos auf der Straße zu knapp überholt zu werden?

fast immer	oft	manchmal	selten	fast nie
2	9	4	0	5

► Frage 2:

Was wäre ein guter Überholabstand von Autos?

2 Meter*	1,5 Meter	1 Meter	0,5 Meter
2	10	5	0

*1 Meter entspricht etwa einer Armlänge

► Frage 3:

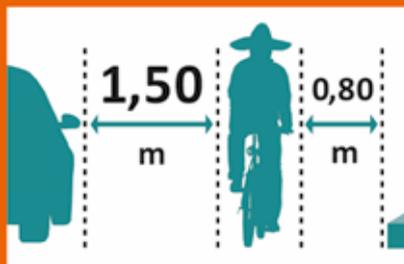
Wo fahren Sie normalerweise, wenn Sie auf der Fahrbahn radeln?

So weit rechts wie möglich	0,5 m Abstand*	1 m Abstand*	mittig
4	5	5	1

*Abstand von der Parkspur / vom Bordstein

Zwei sagten aus, sie würden niemals auf der Fahrbahn fahren, sondern notfalls den Gehweg benutzen.

**Gemeinsam
auf einer
Fahrbahn!**



Was sonst noch auffiel:

Verblüfft waren die Rechtsfahrer (siehe Frage 3), als sie sahen, wie weit eine Autotür aufgeht. Auch dass Radfahrer schon eine Mitschuld bekamen, wenn sie nicht genügend Abstand zur Parkspur einhielten, war unbekannt. ■



App statt Spuki

Wegeheld - Freie Wege für clevere Städte



Sind Falschparker Egoisten?

Falschparken entzieht anderen die Freiheit, sicher und ungehindert von A nach B zu kommen. Autos, die einen Radweg oder Bürgersteig zuparken oder in der zweiten Reihe stehen, hindern andere, sich frei und sicher durch die Stadt zu bewegen. Die Freiheit von Fußgängern, Radfahrern, Rolli- oder Rollator- oder Bus-Nutzern wird

durch Gedankenlosigkeit und Egoismus eingeschränkt. Falschparker sind eine Hürde auf dem Weg zu lebenswerten, menschen- und klimafreundlichen Städten.

Wir alle wollen mehr Fairness im Verkehr! Deswegen wurde die kostenlose Smartphone-App „Wegeheld“ entwickelt. Mit dieser App kann jeder Verkehrsteilnehmer einen Falschparker – anonymisiert – in die Öffent-

lichkeit bringen. Mit nur zwei Klicks ist das Foto plus Kommentar im Netz.

Fußgänger, Radfahrer, Eltern mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, Senioren mit Rollatoren und Kinder wollen bessere Städte. Und das unterstützen wir!

... weitere Infos und App runterladen unter www.wegeheld.org ■



Critical mass Düsseldorf

Critical mass (englisch, deutsch: kritische Masse) ist eine international verwendete Form der direkten Aktion, bei der sich mehrere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer (hauptsächlich Radfahrer) scheinbar zufällig und unorganisiert treffen, um mit gemeinsamen Fahrten durch Innenstädte, ihrer bloßen Menge und dem konzentrierten Auftreten von Fahrrädern auf den Radverkehr als Form des Individualverkehrs aufmerksam zu machen, auf Interessen und Rechte der Radfahrer. *

Damit diese Protestfahrten nicht ganz dem Zufall überlassen werden, gibt es meist einen regelmäßigen Termin. Nach längerer Pause treffen sich auch in Düsseldorf am zweiten Freitag jedes Monats um 19 Uhr am Fürstenplatz gegenüber der St. Antonius-Kirche Fahrradfahrer aller Couleur. Im Juli waren es wieder über 80 Teilnehmer, alle Altersgruppen waren vertreten, die Fotos zeigen einige der Teilnehmer. Unterstützung kam aus Wuppertal (Talradler) hinzu, ebenso aus Köln. Positiv aufgenommen wurde die Gruppe von Passanten und Gaststättenbesuchern, die draußen standen: Freundliche Zurufe und Klatschen kamen von den Zu-

schauern, manche machten auch Fotos von der radelnden Menge.

Am 8. August wurde die Critical Mass vom WDR gefilmt: Das WDR-Team führte ein Interview am Fürstenplatz, hat dort und an ein paar weiteren Stellen gefilmt. In der Lokalzeit aus Düsseldorf ist der Beitrag zu finden unter <http://www1.wdr.de/mediathek/video/sendungen/lokalzeit/lokalzeit-aus-duesseldorf/videolokalzeitausduesseldorf908.html>, ab Minute 15:29.

Gesetzlicher Rahmen von Critical Mass ist §27 der StVO zum Fahren im Verband. In Absatz 1 heißt es u.a. „Mehr als 15 Radfahrende dürfen einen geschlossenen Verband bilden. Dann dürfen sie zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren.“ Dieser Verband gilt wie ein einzelnes extra-langes Fahrzeug. So kann der Verband beispielsweise in einem Zug über eine Kreuzung mit Ampel fahren, auch wenn die Ampel zwischenzeitlich auf Rot umschaltet.

**Sie möchten auch einmal mitfahren?
Nächster Termin: 10. Oktober! ■**



* siehe http://de.wikipedia.org/wiki/Critical_Mass_%28Aktionsform%29

KLEINANZEIGEN

Verkaufe **GPS Falk Lux 22+32**, neuwertig, incl. Fahrradhalterung, kompl. Zubehör, Kurzanleitung, Neupreis 399 €, Preisvorschlag 320 €. Ulrike Winter, 0211 / 498 24 50.

Private Kleinanzeigen bis 5 Zeilen druckt Rad am Rhein kostenfrei

Fahrradwerkstatt in Gerresheim

Am Samstag, dem 28.06.14, fand auf dem Gelände der evangelischen Kirche in Düsseldorf die erste „Fahrradwerkstatt“ statt.

Organisiert wurde die Veranstaltung im Rahmen des Quartiersprojekts „Gerresheim lebt Nachbarschaft“. Dieses wurde durch das „Gerresheimer Netz gegen Armut“ ins Leben gerufen. Federführend war bei dieser Aktion die Quartiersmanagerin Anna Eggeling.

Die Planung erfolgte in mehreren Treffen durch ein kleines Planungsteam. Im Vorfeld wurden die Gerresheimer Bürger gebeten, alte, nicht mehr benötigte Räder und Fahr-

radteile als Spende zur Verfügung zu stellen. Diese konnten ab dem 16.06.14 abgegeben werden.

Am Samstag wurden die Fahrradspenden zunächst einem ersten prüfenden Blick unterzogen: Ursprünglich sollte der Nachmittag draußen auf dem schönen Gelände der Gustav-Adolf-Kirche verbracht werden. Leider setzte aber Dauerregen ein, so dass die Werkstatt in den nicht minder schönen Gemeindesaal verlegt werden musste: Da der Saal leer geräumt war, konnten sich die verschiedenen Schrauberteams, die aus Ehrenamtlichen bestanden, ausbreiten und im Trockenen werkeln.

Durch Kaffee und einige Kuchenspenden war auch für das leibliche Wohl gesorgt. Selbst das Kuchendekor wurde dem Rahmen angepasst.

Teilweise wurden die Räder repariert, die von den Gästen mitgebracht wurden, teil-

weise mussten die Fahrradspenden einer Reparatur unterzogen werden. Alte, nicht mehr gebrauchsfähige Räder wurden für Ersatzteile ausgeschlachtet. So konnten viele Räder wieder flott gemacht werden.

Es wurden aber nicht nur Räder repariert. Durch die „Fahrradumverteilung“ konnten 20 Räder einen neuen, glücklichen Besitzer finden. Mit dieser Aktion hat das Quartiersprojekt einen echten Nerv getroffen. Den ganzen Nachmittag herrschte ein reges Kommen und Gehen. Vielen Besuchern wurde durch den Einsatz der Ehrenamtlichen geholfen und so eine umweltfreundliche, günstige und gesunde Mobilität ermöglicht.

Auf Grund des tollen Erfolges soll die Fahrradwerkstatt wiederholt werden. Der Termin wird dann wieder über die Presse, das Internet (nach „Gerresheim lebt Nachbarschaft“ in Facebook suchen) und Aushänge kommuniziert. ■



Werbe-Strickrad für die Fahrradwerkstatt.



Fahrradwerkstatt und Café funktionieren wunderbar zusammen.



Satellitengestützte Navigation für Radfahrer/-innen

ADFC Düsseldorf bietet GPS-Kurse an

Auch zum Radfahren und Wandern gibt es inzwischen sehr gut geeignete GPS-Geräte – man muss sie nur bedienen können. Die GPS-Kurse des ADFC Düsseldorf zeigen Einsteigern und Fortgeschrittenen, wie man mit digitalen Karten und dem Internet am PC auf einfache Weise Touren planen kann.

Im **Basiskurs am Freitag, 26. September 2014** erhalten **Einsteiger** alle Antworten auf ihre Fragen: Welches GPS-Gerät ist für welchen Zweck geeignet? Reichen auch Smartphones? Welche Apps gibt es dafür? Wie kann man sein GPS-Gerät praxistgerecht einsetzen? Auf einem Spaziergang werden die Kenntnisse dann mit GPS-Geräten angewendet.

Der folgende **Intensivkurs am Samstag, 27. September 2014** richtet sich an **Teilnehmer, die bereits ein GPS-Gerät besitzen oder erste Erfahrungen damit gemacht haben**. Jeder Teilnehmer lernt dabei an einem Notebook mit spezieller GPS-Software die Planung von Touren und das Umsetzen in der Praxis. GPS-Geräte werden optimal eingestellt.

Geleitet werden die Kurse von Thomas Froitzheim, langjähriges ADFC-Mitglied und stellvertretender Leiter des ADFC-Fachausschusses Tourismus. Thomas Froitzheim verfügt beruflich und privat über langjährige Erfahrungen auf diesem Gebiet, sowohl im Umgang mit klassischen Karten als auch mit der Orientierung im Gelände.

Für die Teilnahme sind keinerlei Vorkenntnisse über satellitengestützte Navigation erforderlich und die benötigten Geräte

(Notebooks und GPS-Geräte) werden für die Dauer des Kurses zur Verfügung gestellt. Die Teilnahme kostet für den Basiskurs 45 € pro Person (ADFC-Mitglieder 40 €) und für den Intensivkurs 90 € pro Person (ADFC-Mitglieder 80 €). ■

WANN: **GPS-Basiskurs** am Freitag, 26. September 2014, 16 bis 20 Uhr

GPS-Intensivkurs am Samstag, 27. September 2014, 10 bis 17 Uhr

WO: beide im Fahrrad Info Zentrum des ADFC Düsseldorf in der Siemensstr. 46, Düsseldorf

Anmeldung über Naviso Outdoornavigation, info@naviso.de

Abendradtouren

Jeden Mittwoch in den Monaten April bis September führt der ADFC unter dem Motto „Ein Abend, zwei Touren“ Abendradtouren in die nähere Umgebung durch. Treffpunkt stets: Bergischer Löwe an der Kö, immer um 18:30 h.

Bei einer der Touren wurde am 25. Juni mit der Fähre in Kaiserswerth übergesetzt; leider herrschte auch an diesem Abend das für diesen Sommer typische Wetter, die Sonne machte sich rar. ■



Letzte Abendradtour 2014

Die Tourensaison des ADFC Düsseldorf endet traditionell am letzten Mittwoch im September, also am

24. September 2014.

Die Touren enden am FIZ, wo zum Abschluss der Abendradtour-Saison ein

Hoffest im FIZ

gefeiert wird! Es wird gegrillt, Würstchen sind vorhanden, anderes Grillgut ist selbst mitzubringen. Sie sind herzlich eingeladen. ■

Tourenleiter/-innen gesucht

Für unser umfangreiches Tourenprogramm benötigen wir zahlreiche Tourenleiter/-innen.

Vielleicht ist das auch etwas für Sie? Bei Interesse melden unter Tel 02 11/99 22 55 zu unseren Öffnungszeiten Di + Do 17 bis 19 Uhr, sonst Anrufbeantworter besprechen oder einfach unter info@adfc-duesseldorf.de. Wir melden uns! ■



*Niederbergischer Trinkgenuss
Fruchtsäfte aus eigener Herstellung
Wir verarbeiten Ihre Früchte!*

Öffnungszeiten:

Montags bis Freitags von 8.00 - 18.00 Uhr und Samstags von 8.00 bis 13.00 Uhr

Prämiert mit der DLG Plakette und dem Landeschremppreis NRW

Süßmosterei Dalbeck · Mühlenweg 18 · 42579 Heiligenhaus



Telefon: 0 20 56 / 6 92 19 · Telefax: 0 20 56 / 5 78 37
www.dalbeck-fruchtsaft.de

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

Rudolf Lohmann



**Elektroarbeiten
durch
Elektromeisterbetrieb
Vermittlung von:**



Urdenbacher Allee 2,
40593 Düsseldorf
Tel: 0211 / 649 71 69 · 0160 / 92 60 96 61
E-Mail: lohmann.rudolf@arcor.de



Meisterwerkstatt · Ersatzteile
Zubehör · Fahrräder aller Art

Öffnungszeiten:

Mo.-Fr. 8.30 -13.00 Uhr
15.00 -18.30 Uhr
Mi. + Sa. 8.30 -13.00 Uhr

Kleinschmitthäuser Weg 9-11
40468 Düsseldorf-Unterrath
Tel. 0211 / 4 23 00 26
www.2-RadLohrmann.de

Erste Hilfe Kurs für ADFC-Mitglieder

Auch im Jahr 2015 bietet der ADFC Düsseldorf wieder für seine Mitglieder einen **kostenlosen Erste Hilfe Kurs im Fahrrad Info Zentrum an. Er wird am Sonntag, 22. Februar 2015 ab 14 Uhr stattfinden.**

Unter Anleitung von Dr. med. Regina Tigges - langjähriges Mitglied im ADFC - liegt der Schwerpunkt diesmal darauf, wie einerseits ein Ersthelfer kleinere Verletzungen selbst versorgen kann, wie andererseits im Unterschied dazu bei größeren Verletzungen zu verfahren ist (wann muss wer geholt werden?). Außerdem wird in die Grundlagen der

Kardiopul-monalen Reanimation (Herz/ Kreislauf Wiederbelebung) eingeführt, natürlich inklusive Üben der Handgriffe an einer kleinen Puppe.

Anmeldungen sind erst ab Ende des Jahres 2014 möglich!

Um richtig üben zu können, sollte die Zahl von 10 Teilnehmern nicht deutlich überschritten werden. ■

**Nächster Erste-Hilfe-Kurs im FIZ,
Sonntag 22. Februar 2015, ab 14 h
Bitte anmelden !**

Winter-/ Weihnachts- pause

Für die allerletzten Geschenke öffnen wir unser FIZ noch einmal am Dienstag, den 23. Dezember 2014.

Dann machen auch wir Weihnachtspause!

Das FIZ ist geschlossen in der Zeit von
Mittwoch, den 24. Dezember 2014 bis
Montag, den 5. Januar 2015.

Am Dienstag, den 06. Januar 2015 sind wir zu den gewohnten Öffnungszeiten wieder für Sie da.

ADFC-Stammtisch Gaststätte Broderhähz

Der ADFC-Stammtisch findet jeden dritten Dienstag im Monat statt.

Adresse: Gaststätte Broderhähz, Bogenstraße 22, am Oberbilker Markt, natürlich in Oberbilk.

Nächster Termin: **21. Oktober 2014.** ■

Unterstützung für Sternfahrt gesucht

Bei der Organisation und Durchführung der Sternfahrt werden besonders viele Helfer benötigt. Vielleicht ist das auch etwas für Sie?

Bei Interesse melden unter Tel 02 11/99 22 55 zu unseren Öffnungszeiten Di + Do 17 bis 19 Uhr, sonst Anrufbeantworter besprechen oder einfach unter info@adfc-duesseldorf.de. Wir melden uns! ■

!!! Fahrradsternfahrt 2015 !!!

Die nächste Fahrradsternfahrt kommt bestimmt.
Sobald der Termin fest steht, wird er auf www.adfc-duesseldorf.de bekannt gegeben.



FahrradSternfahrt die achte

Klingeling, ping-ping?!

Rechtzeitig zum Frühjahr der Klingel-typen-Katalog

Eigentlich erstaunlich, dass es zum richtigen Gebrauch der Klingel bis heute keine ernsthafte Untersuchung gibt. Dabei bietet gerade der Signalgeber am Fahrrad unter kommunikationswissenschaftlichen Gesichtspunkten ein weites Forschungsfeld, das es gründlich zu beackern gilt.

Nun, vielleicht liegt es daran, dass sich das Thema „Klingel & Co.“ nur mit einer gehörigen Portion Humor ertragen lässt. Wagen wir uns also an den Versuch, dem Klingeln, Läuten und Hupen ein wenig auf die Spur zu kommen. Denn mit den ersten Sonnenstrahlen nimmt im Frühjahr die Verkehrsdichte der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer erheblich zu. Und damit das Gedränge auf Rad- Feld- und Waldwegen.

Hier der Signalgeber, der agiert, und dort der Empfänger, der äußerst unterschiedlich reagiert. Heraus kommt nicht selten eine Situation, in der wenigstens einer der beiden Parteien der Kamm schwillt. Doch schauen wir einmal genauer hin und wagen eine feine Unterteilung:

☛ Der **„Ich-bin-der-Größte-und-habe-deshalb-Vorfahrt!“**-Radler:

Wäre er Autofahrer, so würde er den Mercedes-Stern vor sich her tragen. Da er das nicht muss, hat er ständig den linken Daumen am Abzug, Entschuldigung, natürlich an der Klingel. Gnadenlos drückt er aufs Tempo, sei der Radweg auch noch so schmal und die Zahl der Fußgänger noch so hoch. Wer nicht beiseite springt, läuft in Gefahr unter die Räder zu geraten. Wer zu langsam ist, wird angeschnauzt. Dem „King of the Rad-

weg“ kann keine Klingel laut genug sein. Besonders aggressive Zeitgenossen greifen deshalb zur pressluftbetriebenen Hupe. Besonders auffällig bei diesem Typus ist, dass er zur Schizophrenie neigt: Ist er ausnahmsweise einmal als Fußgänger unterwegs, so reagiert er äußerst ungehalten auf klingelnde Radfahrer, die an ihm unfallfrei vorbei wollen.

☛ Der **„Zu-spät-Klingler“** ist der eher schüchterne Typ. Mit seiner introvertierten Art die Klingel zu betätigen erschreckt er Radler und Fußgänger, die nicht selten ungehalten reagieren, weil erschrocken, da bis gerade noch 'vor-sich-hinsinierend' – wie der Kölner zu sagen pflegt. Im Gegensatz zum erstgenannten Typ ist er jedoch lernfähig. Mit der Zeit merkt er, dass es durchaus Sinn macht, rechtzeitig zu klingeln, so dass niemand vor Schreck herzinfirmatgefährdet daniedersinkt.

☛ Der **„Wozu-denn-eine-Klingel?“**-Typ: Diese Spezies ist eng verwandt mit Typ eins, auch wenn dies auf den ersten Blick nicht so aussieht. Beide eint der unerschütterliche Glaube, immer im Recht zu sein. Mit einem Schuss südländischer Raffinesse umkurvt er seine „Gegner“ im Straßenverkehr. Er ist fest davon überzeugt, alles stets im Griff zu haben und rechtzeitig ausweichen oder bremsen zu können.

☛ Der **„Eine-Klingel-kommt-mir-nicht-ans-Rad!“**-Typ: Dieser meist recht ambitionierte Menschenschlag findet sich vornehmlich am rechten und linken Ende der Radler-Skala. Auf glattem Asphalt begegnete er einem meistens mit gequältem Gesichtsausdruck auf dem knochenharten Sattel seiner

Carbon-Rennmaschine. Mehr Gefahr aber für den „Normalo“-Radler und Fußgänger droht vom anderen Ende der Skala: dem Mountainbiker. Wie eine biblische Plage ist er in den letzten Jahren über Wanderer und Spaziergänger in Wald und Flur gekommen. Rennradfahrer wie auch Mountainbiker leiden offensichtlich unter der Wahnvorstellung, dass die wenigen Gramm einer funktionierenden Klingel (und Lichtanlage) ihr Rad schier unfahrbar machen. Ihre nicht selten narzisstische Persönlichkeit verbietet es Ihnen, das Gewicht der Sicherheitsausrüstung ihres Bikes durch eigene Gewichtsabnahme einzusparen. Sie werden zur Gefahr und fühlen sich dabei auch noch im Recht, weil clevere Lobbyisten es verhindern, dass alle Räder in Deutschland verkehrssicher ausgestattet werden müssen.

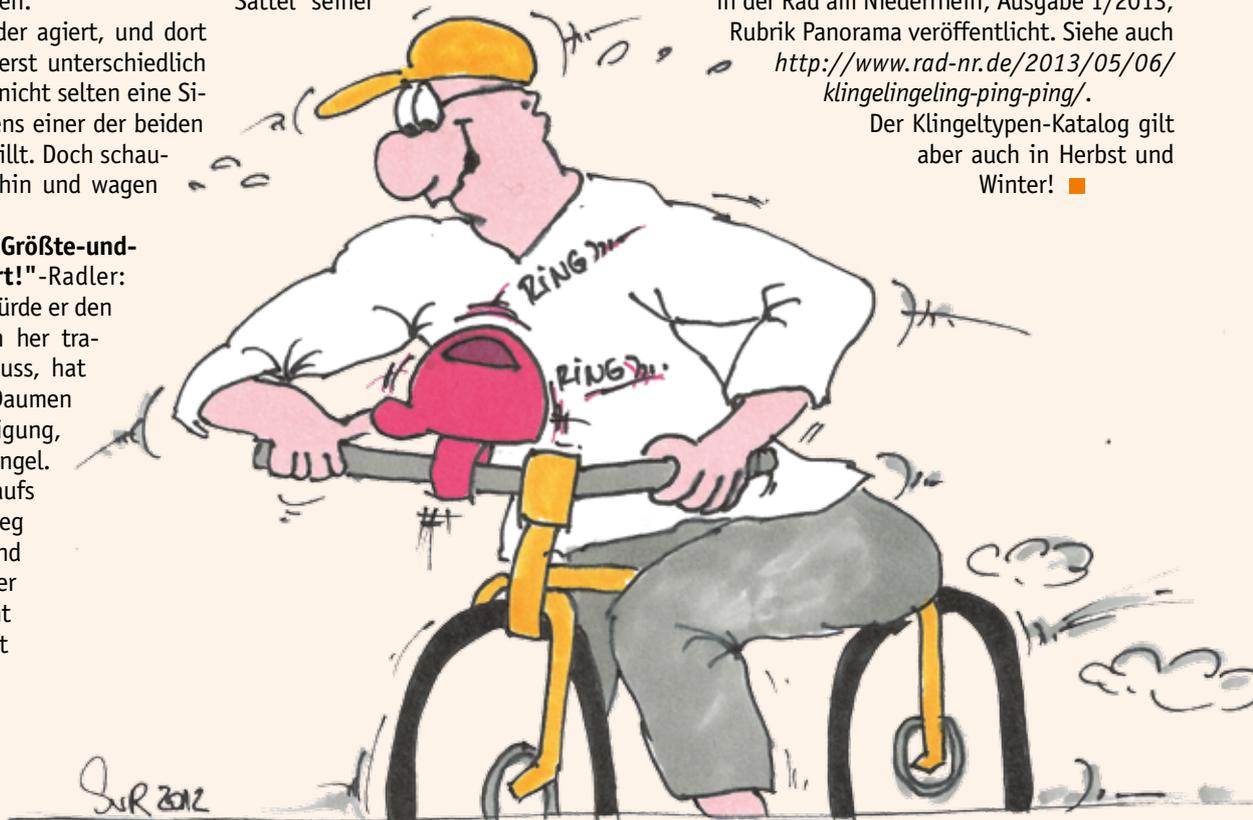
☛ Ein leider immer noch viel zu seltenes Exemplar ist der **freundlich-kommunikative Typ**. Dabei wäre er derjenige, den wir alle in uns wecken sollten. Er klingelt mit einem freundlichen „Ping“ aus größerer Distanz, hält genügend Sicherheitsabstand ein und bedankt sich beim Vorbeifahren für die Rücksichtnahme. Und in ganz besonders glücklichen Momenten fühlt sich auch der Überholte nicht herausgefordert oder angegriffen. Und lächelt freundlich zurück.

Manchmal treffen wir ihn, als Fußgänger oder Radfahrer. Woran man ihn erkennen kann? Am Lächeln auf den eigenen Lippen, wenn er längst vorbei ist.

Gerd Dreßen

Dieser Artikel wurde uns vom ADFC Rhein-Kreis Neuss zur Verfügung gestellt. Er wurde in der Rad am Niederrhein, Ausgabe 1/2013, Rubrik Panorama veröffentlicht. Siehe auch <http://www.rad-nr.de/2013/05/06/klingeling-ping-ping/>.

Der Klingeltypen-Katalog gilt aber auch in Herbst und Winter! ■



Beitritt

auch auf www.adfc.de



Bitte einsenden an **ADFC e. V.**, Postfach 10 77 47, 28077 Bremen, oder per Fax an 0421/346 29 50, oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de

Name

Vorname Geburtsjahr

Straße

PLZ, Ort

Telefon (Angabe freiwillig) Beruf (Angabe freiwillig)

E-Mail (Angabe freiwillig)

- Ja**, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift *Radwelt* und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/mitgliedschaft.
- Einzelmitglied** ab 27 Jahre (46 €) 18 – 26 Jahre (29 €)
- Familien-/Haushaltsmitgliedschaft** ab 27 Jahre (58 €) 18 – 26 Jahre (29 €)
- Jugendmitglied** unter 18 Jahren (16 €)
- Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

Zusätzliche jährliche Spende: €

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

- Ich erteile dem ADFC hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847
Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit
- Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber/in

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum Unterschrift

Quellennachweise:

- Titelbild:**
Für das Titelbild wurde ein Foto mit einem Radschnellweg in London umgestaltet.
Quelle des zugrunde gelegten Fotos:
http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Cable_Street_cycle_superhighway.jpg#file,
Urheber Jack Thurston)
- S.2, oben: Das Foto zeigt das Liegerad ICE Q-NT am „Südsee“ in Braunschweig, fotografiert von Hans-Christian Fricke.
S.4, oben: http://www.gruene-ratingen.de/wp-content/uploads/RadSchnellTour_00062.jpg
S.4, sonst: Rüdiger Heumann
S.5, rechts (Fahradhäuschen): Matias Steinigk
S.5, unten links: Rolf Ribbert
S.5, unten rechts: Rüdiger Heumann
S.21, Armlinge und Beinlinge: Pressedienst Fahrrad www.pd-f.de / vaude.com

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 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 ab Fahrradladen Friedrichstr. 112-116, 40217 Düsseldorf	Friedrichstadt	www.radab.de 33 66 61
Thomas Just Fahrradladen Mecklenburger Weg 1, 40468 Düsseldorf	Unterrath	www.zweirad-just.de 46 46 45
re-Cycler Fahrradladen Herderstr. 26, 40237 Düsseldorf	Düsseltal	www.re-cycler.de 68 35 85
Magno Fahrradladen Friedrichstr. 123, 40217 Düsseldorf	Unterbilk	www.magno.de 33 53 26
la bici Fahrradladen Leostr. 2, 40545 Düsseldorf	Oberkassel	www.labici.de 171 54 23
Rudolf Lohmann Energieberatung Energieausweise, Vermittlung Naturstrom	Benrath	649 71 69
Fahrrad-Engel mobiler Fahrradservice Lichtstr. 50, 40235 Düsseldorf	Flingern-Nord	www.fahrrad-engel.de 139 55 110
e-Motion Technologies NRW eBikes www.emotion-technologies.de/filialen-kontakt/duesseldorf Niederrheinstraße 211, 40474 Düsseldorf	Lohausen	69 169 967
Das Sonnen-Netz umweltfreundliche Energiesysteme Jordanstr. 35, 40477 Düsseldorf	Pempelfort	www.sonnen-netz.org 139 59 109
Bauern-Café Am Kapellchen selbstgemachte Kuchen, Salate und Suppen Auf den Steinen 2, 40221 Düsseldorf	Hamm	30 73 82
Andrea Jung Homöopathie, Osteopathie, Feldenkrais Kurfürstenstr. 14, 40211 Düsseldorf	Nähe Hbf	www.nhp-duesseldorf.de 87 630 299
Termine nach Absprache		
Peter Ciacca Radwandern, Radtouren, Radsport, Radverleih, Mountainbike, Trekkingrad, Rennrad	Lanzarote – Kanarische Inseln	www.lanzarote-cycling.com
Rheinfähre Zons-Urdenbach Die schnelle Verbindung über den Rhein für Fußgänger, Radfahrer, Pkw 41460 Neuss, Drususallee 91		www.fahre-zons.de 02131 2 32 62
Giant Fahrradladen 40215 Düsseldorf, Herzogstr. 33	Friedrichstadt	www.giant-duesseldorf.de 38 547 561
Broderhähz Gaststätte, leckere Gerichte, vernünftige Preise Bogenstr. 22, 40227 Düsseldorf	Oberbilk	www.broderhaehz.de 229 64 135
WM Bike Fahrradladen Kölner Str. 42, 40211 Düsseldorf	Stadtmitte	www.wm-bike.de 16 15 00
Ingo Holthaus Augenoptik Fachgeschäft Kölner Tor 34, 40625 Düsseldorf	Gerresheim	www.optik-holthaus.de 28 32 36
MAOH – VISUELLE KOMMUNIKATION Designspezialist Corporate Design, Informationsdesign, Webdesign, Illustration Bandstraße 40, 42105 Wuppertal		www.maoh-design.com 0202 27 22 77 19

Radurlaub 2014 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.

Fahrradunfall? Erstberatung für ADFC-Mitglieder

Weitere Infos Di + Do
unter Tel. 99 22 55 oder
kv.duesseldorf@adfc-nrw.de



Anmeldung unter
www.adfc-duesseldorf.de ->
Publikationen -> Newsletter

MietBar Bei uns können Sie mieten:



ROLLFIETS

Ein **Rollfiets** ist eine Kombination aus voll funktionsfähigem Rollstuhl mit einem ‚halben‘ Fahrrad, das an die Rückseite des Rollstuhls gekoppelt wird. Damit können auch behinderte Menschen am Fahrradausflug teilnehmen. Das Rollfiets lässt sich übrigens erstaunlich leicht fahren. Der Mietpreis beträgt je Tag 10 € oder für eine Woche 60 €.

Auch der ADFC Krefeld-Kreis Viersen besitzt ein Rollfiets. Die Vermietung erfolgt über die Radstation im Krefelder Hauptbahnhof (Öffnungszeiten: Mo. bis Fr.: 5.30 bis 22.00 Uhr, Sa.: 8.00 bis 22.00 Uhr, So./Feiertag: 8.00 bis 20.00 Uhr). Reservierungen bitte an die Radstation, Tel.-Nr. 0 21 51 / 36 16 19 richten. Unser **Elektro-Rollfiets** bietet dem Fahrer noch mehr Fahrkomfort. Der Mietpreis beträgt je Tag 16 € oder für eine Woche 100 €.

Die Übergabe des reservierten Rollfiets erfolgt nach Vereinbarung, also auch außerhalb der üblichen Öffnungszeiten des ADFC.



EINSPURANHÄNGER

Unser **Einspuranhänger** B.O.B. Yak ermöglicht einen leichten Transport von Taschen und kleineren Kisten. Durch seine einspurige Konstruktion bleibt er treu in der Spur. Er hat einen sehr niedrigen Schwerpunkt, folgt aufgrund seiner schmalen Baubreite ohne anzuecken. Die Befestigungsachse gehört zum Mietumfang und wird auf Wunsch auch von uns montiert. Bitte prüfen Sie zuvor, dass der Hersteller Ihres Fahrrades die Befestigung eines Einspuranhängers erlaubt. Der Mietpreis beträgt je Tag 4 €, für eine Woche 20 €. Mietpreis mit Tasche auf Anfrage möglich.

TANDEM

Sind Sie schon einmal auf einem **Tandem** gefahren? Wir bieten Ihnen die Möglichkeit zu dieser



besonderen Form des Miteinander-Fahrradfahrens. Achtung! Pilot und Beifahrer benötigen zum Fahren mindestens eine Schrittlänge von 85 cm! Mietpreis beträgt je Tag 8 € oder für eine Woche 50 €.

PACKTASCHEN

Sie brauchen nur mal kurz oder auch für Ihre Fahrradtour zwei oder mehr wasserdichte **Packtaschen**?

Packtaschen für vorne („Front-Roller“, ca. 25 l Volumen pro Paar) und hinten („Back-Roller“, ca. 40 l Volumen pro Paar) haben wir in verschiedenen Farben.

Die Vermietung erfolgt jeweils paarweise

	Front-Roller	Back-Roller
je Tag	1,50 €	2,00 €
eine Woche	8,00 €	10,00 €

LAUFRAD

Ihr Kind soll „langsam“ und spielerisch ins Rollen kommen? Mit einem **LaufRAD** schult Ihr Nachwuchs – ab zwei Jahren – sein Gleichgewicht. Vor der Anschaffung steht ein Test, für den wir Ihnen gerne unser LaufRAD kurz kostenlos zur Verfügung stellen. Der Mietpreis beträgt für eine Woche 5 €.



REPARATURSTÄNDER

Unser **Reparaturständer** erlaubt, zu Hause in Ruhe am eigenen Fahrrad zu arbeiten. Der Mietpreis beträgt für eine Woche 5 €.



TRAILERBIKE

Damit Sie immer wissen, wo Ihr Kind während der Tour fährt und das lästige „fahr rechts“ entfällt, ist ein **Trailerbike** gut. Unser Trailerbike eignet sich für Kinder im Alter von vier bis sieben Jahren. Der Mietpreis beträgt für eine Woche 10 €.



Wollen Sie einen unserer Mietgegenstände nutzen, besuchen Sie uns am besten dienstags und donnerstags zwischen 17 und 19 Uhr in unserem Fahrrad Info Zentrum in der Siemensstraße 46. Zu diesen Zeiten können Sie uns dort auch unter 0211-992255 erreichen. Zu anderen Zeiten meldet sich ein Anrufbeantworter; nennen Sie dann bitte deutlich Ihren Namen und eine Rückrufnummer. Über unsere Internetseite (-> Angebote -> Vermietung) erreichen Sie ein Reservierungsformular, in das Sie alle erforderlichen Angaben eintragen können. In jedem Fall werden wir uns mit Ihnen in Verbindung setzen.

Bitte denken Sie an rechtzeitige Vorausplanung. Wenn Sie erst freitags für das bevorstehende Wochenende telefonisch oder per Mail anfragen, wird das nicht funktionieren. Eine Woche Vorlauf muss sein, besser ist jedoch, wenn Sie sich und uns eine oder mehrere Wochen Zeit lassen.

ADFC-Mitglieder erhalten gegen Vorlage des Mitgliedsausweises eine 50%ige Preisermäßigung.

