



mit aktuellem  
**Touren-  
programm**  
im Mittelteil

## Radfahr- streifen auf der Luegallee

Seite 13 »

**Stillstand  
(fast) überall!**



ADFC  
Fahradklima-Test  
2022

Seite 6 »

**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](http://www.adfc.de).

# MOVIMENTO

## DIE MUSIKALISCHE RADTOUR



**Spielvereinigung Süd feat. SJAELLA**  
BigBand & VocalJazz

**William Wahl**  
Klavierkabarettist

**Anima Shirvani**  
Mugham & Renaissancemusik

**Ala Aurea**  
Gesänge der Hildegard von Bingen

**Rolf Flören**  
Hochrad-Aktion zum Ausprobieren

**Rosemarie Seuntjens**  
Open-Air-Carillon

**Philipp Lamprecht**  
Multipercussion

**Apollo 5**  
A-Cappella-Quintett aus London

**Trio Picon**  
Yiddish Tango, Klezmer, Swing

**Compagnie Macke-Bornauw**  
Flämischer Dudelsack & Akkordeon

**Hannah Morrison & Sören Leupold**  
Gartenlieder zur Laute

**Duo Luise Enzian & Asya Fateyeva**  
Barockharfe & Saxophon

**Rogier Kappers**  
mobile Glasharmonika

**Alon Sariel**  
Bach auf der Mandoline

**Duo Seidenstraße**  
chinesische Kunstmusik & Percussion



Am Tag des  
offenen Denkmals

AM RHEIN 10. SEPTEMBER 2023

AN DER ERFT 24. SEPTEMBER 2023

WWW.MOVIMENTO-FAHRRADKONZERT.DE



Gefördert durch



Ministerium für  
Kultur und Wissenschaft  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Veranstalter



Partner Tour 1



Partner Tour 2



## Trotz Gewitterwarnung: Über 2.000 Radbegeisterte der ADFC- Sternfahrt NRW forderten in Düssel- dorf die Einhaltung des Klimaziels 1,5°

**E**in kritischer Blick zum Himmel oder in die Wetter-App am frühen Morgen: Die Vorhersage hatte wenig Gutes zu bieten, im Gegenteil. Trotzdem aufs Rad zur größten Fahrradsternfahrt NRWs? Aber sicher!

Der ADFC hatte aufgerufen, am 7. Mai mit dem Fahrrad nach Düsseldorf auf den Johannes-Rau-Platz zu kommen. „Demonstriert mit uns für ein fahrradfreundliches NRW. Damit nicht morgen Millionen Autos, die mit Benzin, Diesel, Gas und Kohlestrom fahren, unsere Städte verstopfen und weiter den Planeten aufheizen“, so der ADFC in seinem Aufruf. Tausende Radbegeisterte von über 50 Startpunkten aus dem Münsterland, dem Ruhrgebiet, dem Bergischen, vom Niederrhein und der Rheinschiene bis Bonn machten Düsseldorf am 7. Mai erneut zur Fahrradhauptstadt NRWs. Über die „Zubringer“ radelten Menschen sternförmig nach Düsseldorf, um auf die Gefahren des Klimawandels aufmerksam zu machen und für eine ökologische Verkehrswende zu demonstrieren. >>



▲ Drohende Gewitterwolken über der Oberkasseler Brücke

### ▼ Am Johannes-Rau-Platz



## IN DIESER AUSGABE

### Radpolitik

FahrradSternfahrt 2023	03
Stillstand überall – Ergebnisse des Fahrradklimatests 2022	06
Ohne Druck wird es nichts!	08
Was läuft eigentlich schief? – ein Kommentar	10
Verkehrliche Testphase auf der Luegallee	13
Skandal: Düsseldorf verabschiedet sich von der Umsetzung des Radhauptnetzes	14
Düsseldorf ist unter den TOP 10! Leider nur beim Feinstaub in der Stadt	15
Neue Standards im Radwegebau ERA 2023	16

### Vorgestellt

Wie organisieren sich die ganzen Tourenleiter?	18
Neu im Vorstand	19
Der AleXargo Fahrradanhänger	22

### Touren & Termine

<b>Berichtet</b>	
Stadtradeln 2023 in Düsseldorf	24
Eine Hauptstraße autofrei gestalten Interview mit Chat-GPT	26

### Tour

Kettenkino Düsseldorf	25
-----------------------	----

### Meinung

Radfahren triggert – Und das ist auch gut so.	28
---	----

### Nachrichten

Wir über uns	38
--------------	----

### Titelbild:

Jan-Philipp Holthoff fotografierte die Luegallee. Außerdem wurde das Logo zum Fahrradklimatest vom ADFC Bundesverband verwendet.

### IMPRESSUM

**Rad am Rhein** erscheint zweimal jährlich (im März und Juli). Kostenlose Zustellung an ADFC-Mitglieder. Kostenlos erhältlich bei Veranstaltungen des ADFC Düsseldorf e.V.  
**Herausgeber:** Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Düsseldorf e.V., Siemensstr. 46, 40227 Düsseldorf, e-mail: info@adfc-duesseldorf.de  
**(Der ADFC Düsseldorf e.V. ist gemeinnützig und Spenden sind steuerlich abzugsfähig.)**  
 GLS Bank, IBAN: DE22 4306 0967 4130 4422 00  
 BIC: GENODEM1GLS

**Redaktion:** Edda Schindler-Matthes (verantwortlich); Redaktionsschluss für die März-Ausgabe: 14. Januar 2024  
**Anzeigen:** ADFC Düsseldorf e.V., es gilt Preisliste 2013, Anzeigenschluss für die März-Ausgabe: 1. Februar 2024  
**Anzeigenverkauf:** anzeigen@adfc-duesseldorf.de  
**Layout:** Delia Birr  
**Auflage:** 5.000  
**Gesamtherstellung:** Düssel-Druck & Verlag GmbH, Herderstraße 11, 40721 Hilden, Tel. 02103-78 90 2-63, e-mail: info@etiketten-meister.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 befindet sich am Ende des Inhaltsverzeichnisses. Der Quellennachweis für aus fremden Quellen bezogenen Fotos entfällt.

So startete beispielsweise eine Gruppe morgens um 7 Uhr in Kleve oder um 8 Uhr in Bonn. Den Zubringern schlossen sich immer mehr Radfahrende an und fuhren mit Polizeibegleitung in die Landeshauptstadt - wenn auch die schlechten Wetteraussichten spürbare Lücken an den Sammelpunkten hinterließen.

Applaus Applaus: Von der Sternfahrt-Bühne begrüßte Moderator Andreas Vollmert die Zubringer, die auf den Johannes-Rau-Platz rollten: „Die Krefelder sind da, die Wuppertaler, und hier kommen die Kölner – und sogar Bonner sind dabei!“ Viel Beifall, nette Begegnungen und gute Laune. Bierbänke, Kaffee Fahrrad, Eis- und Ess-Stände luden zur Stärkung vor der Abschluss-Runde. Ein häufig gehörtes feedback: „Auf dem Platz hier ist es immer gemütlich und überschaubar, hier kommen wir gerne hin.“

Das neue vergrößerte Sternfahrt-Team kam zur Begrüßung komplett auf die Bühne. Klima-Poetin Anette Klee aus Gütersloh machte den Auftakt mit ihrem treffenden Text „Autoschlange“.

„Klimaschutz braucht Verkehrswende – und Verkehrswende braucht Radverkehr! Der Klimawandel gehört zu den größten Herausforderungen unserer Zeit“, so Lerke Tyra, Vorsitzende des Düsseldorf ADfC und Mitorganisatorin der Fahrrad-Demo. „Über viele Jahrzehnte war das Auto die relevante Größe im Bereich Mobilität. Das muss sich ändern, um verkehrsbedingte Klima- und Umweltschäden zu reduzieren!“

Axel Fell, Vorsitzender des ADfC NRW, fand deutliche Worte auf der Kundgebungs-Bühne: „Im Pariser Abkommen von 2015 wurde beschlossen, alles zu tun, um den Temperaturanstieg auf 1,5 Grad zu begrenzen. Dieses Ziel können wir nur erreichen, wenn wir die Energiewende endlich konsequent vollziehen und unseren Verbrauch an fossilen Brennstoffen massiv reduzieren. Dafür brauchen wir die ökologische Verkehrswende, denn der Verkehr setzt



Foto: Ulrich Pegelow

▲ Die Sternfahrt auf der Karlstraße

ein Viertel alle CO<sub>2</sub>-Emissionen frei. Deshalb stand die Sternfahrt 2023 unter dem Motto: 1,5° nur mit uns! Der Radverkehr ist gerade auf der Kurzstrecke unschlagbar. Damit aber noch mehr Menschen dauerhaft vom Auto aufs Rad umsteigen, braucht es eine gute Radinfrastruktur, auf der sie schnell und sicher ans Ziel kommen.“

Auch Mika Schmitz, Fridays for Future Düsseldorf, begrüßte in ihrem Statement den wichtigen Beitrag des Radverkehrs für die Verkehrswende: „Ohne umweltfreundliche Verkehrsmittel sind die Klimaziele nicht zu schaffen - das bedroht alle Generationen!“

Sieben ganz unterschiedliche „Stadtradel“-Teams, präsentiert von Antenne Düsseldorf, unterstützten den Aufruf der NRW-Sternfahrt und luden alle Menschen ein, bei der Kampagne „Stadtra-

▼ An der Spitze der Sternfahrt – die Polizei



▲ Die Sternfahrt verlässt den Rheinfertunnel



Foto: Inge Heuschen

▲ Die Fahrradhauptstadt, die eine Bleibe sucht, begleitete die Sternfahrt

deln“ des Klima-Bündnisses in ihrer eigenen Kommune mitzumachen.

Ernesto Fernandez (Henkel Radlöwen), Emma Hawker (Dynamo Wersten), David Basak (Hulda Pankok Gesamtschule), Pater Thomas (Katholisches Düsseldorf), Markus Hahn (El Gallo's Cycle Workshop) und Jochen Köberich (ADFC Düsseldorf) riefen auf, drei Wochen lang möglichst oft aufs Rad zu steigen, gefahrene Kilometer zu sammeln und gleichzeitig CO<sub>2</sub> einzusparen.

Nach der kurzen Kundgebung ging es dann mit familienfreundlichem Tempo und unter Gewitter-Grummeln durch die Düsseldorfer Innenstadt, über zwei Rheinbrücken und den Rheinufertunnel, der ausschließlich für die Fahrraddemo von der Polizei freigegeben war – wie in den Vorjahren ein echtes Highlight. Viele Radfahrer\*innen machten mit Plakaten, Fahnen oder Statements auf die Gefahren des Klimawandels aufmerksam. Wie bei den bisherigen Sternfahrten bot sich ein bunt gemischtes Bild: Familien, Fridays for Future, ADFC-Mitglieder, Menschen jeden Alters und Fahrräder jeden Typs. Die Soundbikes der „Lastenhelfer“ sorgten ebenso wie die Samba-Truppe Rhythms of Resistance für guten Begleitsound.

Zwar zogen immer dunklere Regenwolken auf, aber die Veranstaltung stand unter einem guten Stern. Es fielen nur vereinzelt Regentropfen, bis der ganze Tross wieder am Johannes-Rau-Platz eintraf. Ein großes Dankeschön an die Polizei, an alle Helfer\*innen und an die Wettergöttin: Das Fazit aller Beteiligten beim Abschlussbier im FIZ fiel deutlich positiv aus. Bitte vormerken: **Die ADFC FahrradSternfahrt NRW 2024 findet am Sonntag, 5. Mai statt. Wir freuen uns drauf!** ■

Lerke Tyra

Alle Fotos: Dirk Schmidt

außer abweichende Angaben bei den Fotos

**Viel los auf dem Johannes-Rau-Platz**

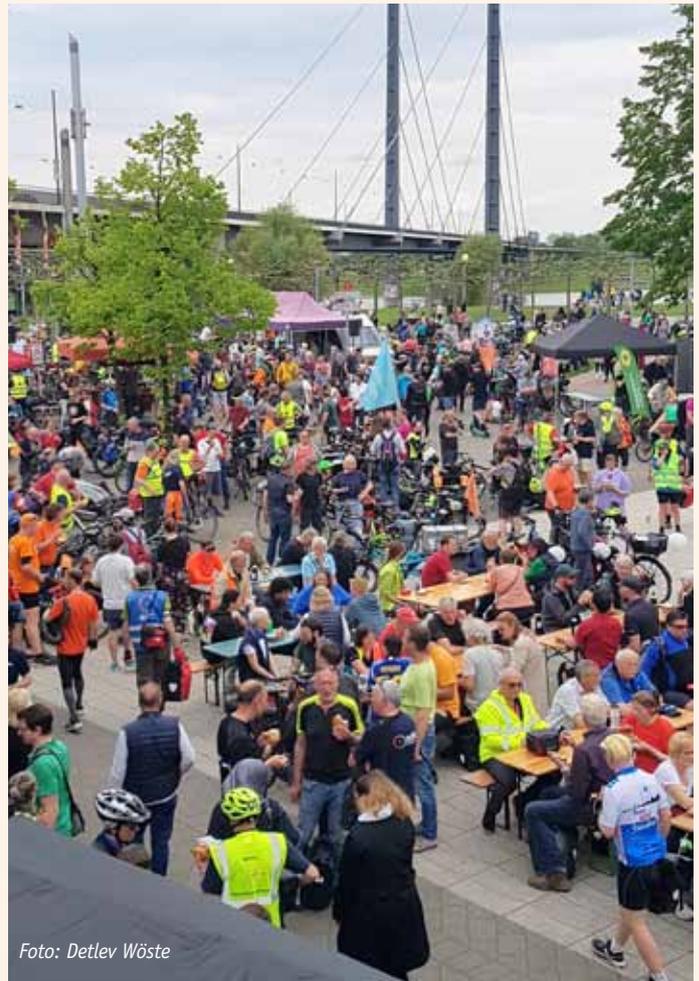


Foto: Detlev Wöste



Foto: Bodo Schmitz





**B**eim Schreiben dieses Artikels fühle ich mich wie ein Redakteur, der den Auftrag hat im Feuilleton einer Zeitung über das jährliche Silvesterkonzert in der Tonhalle zu Düsseldorf zu berichten. Das ist jedes Jahr das gleiche Schema. Es wird Beethovens 9. Sinfonie vom Symphonieorchester Köln gegeben. Als Besucher gehe ich da gerne hin, aber was soll man als Redakteur da noch Neues schreiben? Dies ist der Versuch dazu.

“

*Die bekannten Schwächen werden nicht angegangen.*

Beim Fahrradklimatest ist es ähnlich. Das Bundesverkehrsministerium veröffentlicht stolz die Ergebnisse und hebt die Wichtigkeit der Umfrage, die die Zufriedenheit mit den diversen Aspekten der lokalen Radverkehrspolitik misst, hervor. Das Ereignis fand diesmal am 24. April 2023 statt. Die Anzahl der Teilnehmer am Fahrradklimatest (+ 6,5 %, von 230.000 auf 245.000) und die Zahl der auswertbaren Städte (1.114) steigt stetig.

Aber – und das ist das Entscheidende – die Ergebnisse werden nicht besser. Es herrscht absoluter Stillstand. Die Durchschnittsnote der 14 Großstädte über 500.000 Einwohner lag 2020 und liegt 2022 bei 4,0. Düsseldorf ist jeweils mit 4,1 auf Platz 8 im Bundesvergleich und immerhin auf Platz 1 in NRW. Zur Erläuterung für Neueinsteiger: Der Fahrradklimatest verwendet die Systematik der Schulnoten.

Die Stärken und Schwächen aus Sicht der Befragten sind gegenüber 2018 und 2020 unverändert geblieben. Düsseldorf erreicht die besten Noten in Unterkategorien „Öffentliche Leihräder/Fahrradverleih“ (Note 2,6), „Geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ (Note 2,7) und dem eher weichen Kriterium „Radfahren durch Alt und Jung“ (3,3). Die Schwächen liegen hingegen beim „Falschparken auf Radwegen“ (Note 4,9; 2020: 5,1), der „Führung an Baustellen“ (Note 5,0) und der „Breite der Wege für Radfahrer“

(Note 4,9).

Die Kooperationsvereinbarung zwischen CDU und Grünen hat den Fahrradklimatest zu einem Hauptindikator für den Erfolg der Radverkehrspolitik in Düsseldorf erklärt. Nach diesem Maßstab gibt es in Düsseldorf keinen Fortschritt beim Klima für den Radverkehr. Das entspricht auch der gefühlten Situation des Autors dieses Artikels. Wie die Politik bis zur nächsten Wahl hier signifikante Verbesserungen erreichen will, um die Ziele der Vereinbarung auch nur näherungsweise zu erreichen, bleibt ein Rätsel.

Die bekannten Schwächen werden nicht angegangen. Ein ordentliches Baustellenmanagement setzt keine großen Investitionen voraus, sondern nur die Erkenntnis, dass die Belange von Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern gleichwertig sind. Die Erhaltung der Flüssigkeit des Verkehrs wird aber nach wie vor nur in Bezug auf den Autoverkehr gesehen. Gemeinsame Baustellenbesichtigungen mit Politik und Verwaltung (beispielsweise in Benrath) haben ergeben, dass sogar der ruhende PKW-Verkehr (Parkplätze) wichtiger ist als ein flüssiger und sicherer Radverkehr. Das entspricht nicht der Intention des Gesetzgebers.

Rund 1.400 Befragte haben zudem sogenannte Freitextantworten gegeben, um individuelle Kritikpunkte zu äußern oder Anregungen zu machen. Um einmal etwas Positives zu sagen: Der neue Radweg an der Tonhalle wird gelobt. Es zeigt sich aber auch eine zunehmende Frustration. Es gibt auch einige neue Themen (zum Beispiel E-Scooter und die Sorgen von Lastenradnutzern). Stellvertretend für die vielen Beiträge haben wir einige prägnante Zitate herausgesucht (siehe Kasten), die die Gefühle und Wünsche unseres Erachtens besonders gut repräsentieren.



### Prägnante Zitate aus den Freitextantworten

Abbrechende Radwege, um dann im Autoverkehr mitzufahren, sind in einer Landeshauptstadt ein Unding.

Achtlos abgestellte E-Scooter sind immer häufiger ein Problem für Radfahrer und Fußgänger.

An der Baustellensituation („Wegführung an Baustellen für Radfahrende“) hat sich in den letzten 8 (!!!) Jahren nichts verbessert.

Bitte, Düsseldorf, trau dich endlich den Autoverkehr für besseren Radverkehr einzudämmen. Es ist bspw. nie zu wenig Platz für einen breiteren Radweg da, wenn man einfach den Autos eine Spur wegnimmt. Die Stadt ist primär für die da, die in ihr leben und nicht für die, die schnell mit dem Auto rein und raus kommen wollen.

Das Selbstbild der Stadt Düsseldorf weicht seit vielen Jahren erheblich von der Realität ab.

Der neue Radweg zwischen Tonhalle und Fortunabüchchen ist super für Pendler!

Die Luegallee ist ein Grund warum ich nicht noch öfter Fahrrad fahre.

Der Oberbürgermeister lässt konsequente Förderung nicht zu. Er steht offenbar nicht voll hinter dem Rad als wichtigstes Mittel zur Verkehrswende.

Die Polder zur Abgrenzung in der Stadt sind für Lastenräder schwer zu überwinden und nicht zeitgemäß, wenn man gleichzeitig Lastenräder fördert.

Düsseldorf ist auf Platz 9 der autofreundlichsten Städte Deutschlands (<https://www.automativ.de/top-10-der-autofreundlichsten-staedte-in-deutschland-id-88407.html>) bzw. auf Platz 8 weltweit (<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handelskonsumgueter/internationales-ranking-das-sind-die-autofreundlichsten-staedte-der-welt/25241116.html>) – und das hat seinen Grund!

In Düsseldorf sind Radwege oft Kompromisslösungen; so können sie nicht wirklich sicher werden.

Oft sind Überwege für Kinder zugeparkt und somit Rad fahren für Kinder nicht gefahrlos möglich. Es besteht für mich scheinbar von Seiten der Stadt kein Interesse das zu ändern.

So oft ich den Fragebogen schon ausfüllte, es ändert sich einfach nicht.

Die Links zu den autofreundlichsten Städten funktionieren übrigens. Dort nachzulesen ist interessant. ■

Achim Isenberg

## Bio aus Büttgen vom Bioland Lammertzhof



frisch und grün  
lecker und echt  
Bio aus Büttgen

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

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



**Bioland®**  
Familie Hannen  
LAMMERTZHOF

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

**Bioland Lammertzhof, 41564 Kaarst-Büttgen**

# Ohne Druck wird es nichts!

**W**er hat nicht insgeheim gedacht, in Düsseldorf würde es für den Radverkehr jetzt automatisch besser? Weil ein OB, der auch Fahrrad fährt, Düsseldorf zur „fahrradfreundlichsten Großstadt“ machen will?! Weil CDU und Bündnis90/Grüne beachtliche Ziele für den Radverkehr vereinbart haben?! Weil neue und engagierte Personen in der Verwaltung leiten und tätig sind?! Und weil die Rheinische Post doch auch Radfahrende als Abonnenten hat?

**Welch ein Irrtum. Ohne Druck wird es nichts – zu wenig und zu langsam!**

## Druck zum Beispiel aus Bürgerinitiativen.

Am Benrather Schlossufer wird über ein Jahr lang gebuddelt. Der Rheinradweg wird umgeleitet, ausgerechnet auf die Benrather Schlossallee zwischen die Bahngleise. Aber auf gar keinen Fall dürfen Parkplätze wegfallen, sagte OB Kellers Verwaltung. Auch nicht provisorisch. Die Presse berichtet über den konfuse Umleitungs-Schildersalat, die Bürgerinitiative Hafenalarm macht öffentlich Druck und organisiert eine Begehung. Gemeinsam mit dem ADFC kommt es zu einem Vor-Ort-Termin mit der Verwaltung. Nach etlichen Anträgen in der Bezirksvertretung und im Ordnungs-



Komplettspernung Rheinradweg



Benderstraße

und Verkehrsausschuss eine positive Überraschung: Auf der Südseite, so kündigt das Amt für Verkehrsmanagement in der BV 9 Anfang Juni an, soll noch vor Beginn der Sommerferien ein gelb markierter 2,50 m breiter Radstreifen (Schutzstreifen an Einmündungen) markiert werden. Auch wenn die Nordseite der Benrather Schlossallee weiterhin problematisch ist, bedeutet das doch mehr Sicherheit für den Radverkehr. Die wird endlich höher bewertet als Abstellplätze für Autos vor der Haustür – zunächst bis zur Aufhebung der Rheinradweg-Sperrung.

## Druck zum Beispiel aus Parteien und vom ADFC.

Ja, wir im ADFC sind große Fans der geplanten „Radvorrangrouten“ - auf wichtigen Achsen, durchgehend, sicher und in guter Qualität. Haben wir immer gefordert. Wenn sie denn zeitnah kommen, und nicht wieder Jahre später, wie es momentan scheint.

Aber ebenso kritisieren wir, dass es im „Radhauptnetz“, den vielen wichtigen Strecken und Routen in der Stadt, nicht besser wird. Einzelne gelungene Leuchtturmprojekte wie am Ludwig-Hammersplatz und am Tönhallenufer reichen nicht, um die jahrzehntelangen Defizite an ordentlichen Radwegen wett zu machen. Da muss Tempo her, ein Plan mit Prioritäten und Sofortmaßnahmen, und zwar auf den wichtigen Routen für den Alltagsverkehr. Das gibt es bis heute nicht. 2023 sollen in der ganzen Stadt nicht mehr als neun „Maßnahmen“ auf die Straße kommen. Zweifellos einige wichtige wie auf der Südseite von Aufm Hennekamp oder die Eulerstraße. Aber viele andere Strecken wurden entweder nach hinten geschoben oder schlicht ignoriert. Selbst wenn es jahrelang Beschlüsse von Bezirksvertretungen gab – wie etwa zur Rethelstraße oder zur Reisholzer Straße oder zur Gumbertstraße oder zu Fahrradstraßen in den Veedeln oder ....

Im Verkehrsausschuss ist SPD, Linken und Partei/Klimaliste mit Unterstützung aus dem ADFC jetzt der Geduldsfaden gerissen: die vorgelegte Planung sei blamabel, viel zu wenige Maßnahmen, keine Transparenz über Prioritäten. Es käme zu wenig „auf die Straße“. Es wurde eine Generalkritik an der Radverkehrspolitik. Jeder Parkplatz würde für wichtiger erklärt als die Sicherheit von Radfahrenden und Zufußgehenden, wichtiger als mehr Aufenthaltsqualität für die Bürger\*innen. Die Verwaltung würde gebremst vom politischen und medialen Druck der Autofahrerlobby. Sei sie einmal mutig, würde der OB hinein grätschen und die „Leichtigkeit des Autoverkehrs“ einfordern. Selbst von den Grünen und etwas vorsichtiger aus der CDU gab es kritische Anfragen an die Verwaltung, wie denn das Radhauptnetz bis zur Kommunalwahl „vervollständigt“ (also endlich besser gemacht) werden solle.

Mobilitätsdezernent Jochen Kral wollte aus der harschen Kritik Schlüsse ziehen – wir sind gespannt welche.

## Druck zum Beispiel von Radfahrenden.

Im Fahrradklimatest des ADFC nämlich, den CDU und Grüne ja zur Messlatte ihrer Radverkehrspolitik gemacht haben. Kein gutes Zwischenzeugnis haben über 3.000 Radfahrende der Stadt ausge-



*Da muss Tempo her, ein Plan mit Prioritäten und Sofortmaßnahmen, und zwar auf den wichtigen Routen für den Alltagsverkehr.*

stellt: Stagnation, kaum Fortschritt, „Versetzung akut gefährdet“. Es könnte sein, dass das Feedback wirkt. Denn weder der OB und seine CDU noch die Grünen wollen in rund zwei Jahren Versagen in der Radverkehrspolitik attestiert bekommen. Bis zur Kommunalwahl müssen Verbesserungen „auf der Straße sichtbar“ sein, sonst wird ihnen der Fahrradklimatest 2024 in 2025 richtig zum Problem.

### Druck zum Beispiel aus Bezirksvertretungen.

Da war doch vor sieben Jahren beim Umbau der Einkaufsmeile Benderstraße in Gerresheim der Radverkehr einfach „vergessen“ worden. Barrierefreie U-Bahn-Haltestellen, breite Fußwege, durchgehende Parkplätze vor statt zwischen die Bäume – viel Neues. Für den Radverkehr war der einzige Gewinn das Beenden des 2. Reih-Parkens (gegen den erbitterten Widerstand von Frau Strack-Zimmermann und ihrer FDP), sodass der Radverkehr nicht ständig die Gleise überfahren musste. Nur war der verbleibende Platz für Radfahrende nicht nur vorschriftswidrig schmal, sondern ziemlich gefährlich. „27 Unfälle mit Radfahrenden“ in den letzten drei Jahren, davon die Hälfte durch „Dooring“, also lebensgefährliches Aufreißen von Autotüren ohne Blick in den Rückspiegel.

Damals hatte die BV 7 schon gemerkt, dass das evtl. nicht reiche, und beantragte eine Rotfärbung des Fahrbahnteils, auf dem Rad gefahren wird. Half nichts, wurde abgelehnt. Kleine Piktogramme wurden es stattdessen – schön rechts neben die Parkstände, damit das Dooring auch klappt (Achtung, Zynismus).

Sieben Jahre später ein neuer Vorstoß der gesamten Bezirksvertretung: „Tempo 30, Überholverbot für die U 73, Markierungstreifen“, und: „Rotmarkierung“ zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Autofahrenden. Endlich! Immer noch kein Vorschriften-konformer Radstreifen, aber ein klein bisschen mehr Sicherheit.

Antwort aus der Verwaltung: Nein, das sähen sie kritisch, Radfahrende könnten ja denken, sie seien auf einem sicheren Radweg unterwegs, was aber nicht so sei (Achtung, Realsatire).

### Neuer Beschluss der BV: „Rotmarkierung Muss Sein!“

Leidenschaftliche Debatte im Verkehrsausschuss durch Opposition, ADFC, auch Grüne: Rotmarkierung muss sein! Doch nicht alle Verkehrspolitiker der CDU haben ein Fahrrad im Keller oder kennen sich aus: Was von der Verwaltung kritisch gesehen werde sei kritisch und könne nicht beschlossen werden! Die Grünen üben Kooperationsdisziplin: Vertagt, die Verwaltung solle neu prüfen. Ergebnis offen.

Aber selbst dieses „Zurück auf Anfang“ wäre ohne den leidenschaftlichen Druck aus der BV, von einigen Parteien und vom ADFC gar nicht erst passiert. Denn in Düsseldorf wird nicht rot markiert



Benrather Schlossallee März 2023



Engstelle Schöne Aussicht

bloß wegen mehr Sicherheit für den Radverkehr! Selbst wenn viele andere Städte das tun und nahezu alle Experten dies raten.

### Druck zum Beispiel von Engagierten in Parteien und Verbänden.

Dabei geht es auch anders: an nicht „konfliktfrei“ signalisierten Einmündungen und Kreuzungen sollen Radstreifen künftig rot gefärbt werden, evtl. verstärkt durch Haifischzähne; evtl. sollen auch Ampelphasen getrennt werden. Geradeaus-fahrender Radverkehr soll sicherer sein vor rechtsabbiegender Autoverkehr, bei neuen Baumaßnahmen und bei Unfallschwerpunkten. Wiederholte Vorstöße aus der Kleinen Kommission Radverkehr führten zu einem einstimmigen Beschluss des Verkehrsausschusses.

**Fazit:** Es lohnt sich zu engagieren und Zeit einzubringen - für besseres, sicheres, komfortableres Radfahren in Düsseldorf. Nur wenn das Viele tun - in Bürgerinitiativen und in Parteien, in Bezirksvertretungen und anderen Gremien -, wird es was mit der Verkehrswende und mit mehr Klimaschutz. Nicht immer sofort, aber ohne das schon gar nicht. Die Verwaltung kann noch deutlich besser werden. Aber selbst dann braucht es neben guten Argumenten den Druck - weil die Beharrungskräfte des „Auto im Kopf“, in Stadtspitze und Teilen der Politik, in Teilen der Verwaltung und der Medien einfach so stark sind. Und es braucht einen starken ADFC mit noch mehr Mitgliedern! ■

Matthias Arkenstette



◀  
Cecilienallee:  
Toilettenanlage  
in Flucht mit den  
Parkplätzen verbaut  
eine Option für  
einen Radweg



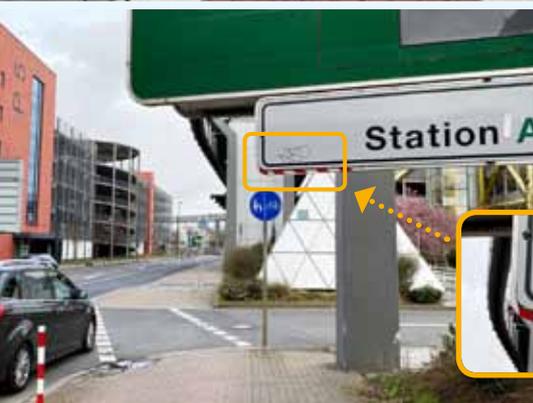
◀  
Beweis, dass eine  
Fahrspur genügt:  
einstreifige  
Führung in der  
Baustelle Roß-  
straße



◀  
Uerdinger Straße:  
Lebensgefahr durch  
LKW-Verkehr – hier  
soll zukünftig der  
Radverkehr rollen  
statt über die Brü-  
ckenrampe



◀  
Mast im Radweg  
auf der Karl-Geu-  
sen-Straße



◀  
Kieshecker Weg:  
zu tief hängendes  
Schild

# Was läuft eigentlich schief?

– ein Kommentar

**O**berbürgermeister Dr. Keller gab zu Beginn seiner Amtszeit die Devise aus: **Düsseldorf wird zur fahrradfreundlichsten Großstadt. Wie wir im Artikel „Ohne Druck wird es nichts!“ lesen können, geht es aber nur wenig voran.**

**Woran liegt es? Was sind die Hindernisse, das Radnetz voranzubringen?**

## 1. (Vorgeschobene?) Bedenken

Politik wie Verwaltung sind sich in ihren Zielen bezüglich des Radverkehrs weitgehend einig, aber sobald es konkret wird, gewinnen die Bedenkenträger die Oberhand. Zu den Bedenkenträgern zählt leider auch unser Oberbürgermeister Dr. Keller (man denke nur an den Stillstand am Trippelsberg).

Die lange Testphase für die Luegallee ist symptomatisch. Eigentlich ist längst bewiesen, dass eine Fahrspur für Autos je Richtung genügt. Schließlich gab es am Luegplatz bei der Baustelle vom Hochbahnsteig monatelang nur eine Fahrbahn, und der Autoverkehr ist nicht zusammengebrochen. Am Ende wird die West-Ost-Route ein Jahr später kommen als ursprünglich gedacht.

## 2. Partikularinteressen der Nimbys

Neudeutsch „Nimby“ (**not in my backyard**) meint Menschen, die nichts gegen Windräder und Stromtrassen, Flüchtlingsheime, wiedereröffnete Bahnstrecken, neue Buslinien oder Radwege haben. Sie sind z.B. angeblich aufs Auto angewiesen und erklären das mit „schlechtem ÖPNV“ oder „keine Radwege“. Sobald aber der Staat/die Kommune tätig werden, werden die tollsten Argumente gefunden, warum das zwar prinzipiell gut sei, aber keinesfalls bei ihnen im Umfeld geht.

So zuletzt auf der Gubener Straße. Der Straßenquerschnitt reicht aus, Radstreifen einzurichten. Wo denn, wenn nicht hier? Keine Bäume stehen im Weg. Aber die Parkplätze ...! Dabei hat dort jedes Grundstück Platz für Stellplätze.

Vorläufiges Ergebnis ist: Die Politik traut sich nicht.

## 3. Mangelhafte Koordination

Mehr Stadtbäume zu pflanzen ist zu begrüßen. Wenn die neuen Baumstandorte aber zwischen Parkständen angeordnet werden, ist die Aufteilung der Straße zementiert. Neue Radwege anstelle von Parkplätzen wären nur noch möglich, wenn Bäume gefällt werden. So werden Optionen verbaut.

Ein anderes Beispiel an der Cecilienallee. Dort gibt es Querparkplätze zwischen Fahrbahn und der Promenade. Ziel sollte es sein, den Radverkehr vom Fußverkehr zu trennen. **Eine** Möglichkeit ist es, die Querparkplätze aufzugeben und dort eine Radverkehrsanlage für beide Richtungen zu bauen. Das wird jetzt deutlich schwieriger, weil man eine Toilettenanlage in der Flucht der Querparkstände errichtet hat.

Bäume oder eine Toilettenanlage sind wichtig. Aber hätte man nicht vorher überlegen sollen, ja müssen, wie man den Verkehrsraum zukünftig aufteilen will? Sollte nicht dort, wo Radverkehrsanlagen erforderlich sind, Straße für Straße überlegt werden, wie mehr Raum für Radfahrende geschaffen werden kann?

Wir sehen, die Planer stehen vor der unlösbaren Aufgabe, Platz für ERA-konforme Radwege zu finden, wenn gleichzeitig jede Autofahrs pur, jeder Parkplatz mit Klauen und Zähnen verteidigt wird und wenn Optionen verschwinden.

#### 4. Auch in 2023 Vorrangpolitik für das Auto!

Bestes Beispiel ist der verkündete Lückenschluss am Hennekamp. Dieser „Lückenschluss“ ist eine Mogelpackung, weil er nur auf der Südseite erfolgt. Auf der Nordseite (Fahrtrichtung Neuss) kann man dem Autoverkehr angeblich keinen Raum wegnehmen, um einen sicheren Fahrradstreifen zu schaffen. Stattdessen wird nun der Radverkehr über eine „windige“ Führung durch den Seitenraum in die rechte, von LKWs stark befahrene Spur geschickt. Nach wie vor geht die „Leichtigkeit des Autoverkehrs“ vor die Sicherheit des Radverkehrs! Wer würde seine Kinder über den schönen neuen Radweg zur Schule schicken, wenn sie sich zurück durch den LKW-Verkehr kämpfen müssen? Wenigstens hat der Verkehrsausschuss für die Nordseite eine Machbarkeitsstudie eingefordert.

Zugleich stehen natürlich Verwaltung und Politik unter Druck, wenn neue Radverkehrsanlagen nicht gleich angenommen werden. Beispiel sind die guten Radspuren auf Kaiser- und Fischerstraße: Natürlich werden diese genutzt, gerade von Alltagsradfahrenden. Es könnten aber viel mehr sein, denn der Radweg ist perfekt mit der Klever Straße verknüpft. Aber im Süden endet die Radspur im Nirwana schon an der Inselstraße und beginnt genauso im Nichts an der Jägerhofstraße. Wo es kaum Quell- und Zielverkehr gibt, sind auch keine große Nutzungszahlen zu erwarten.

Auf der Kaiserstraße kann sich das ändern, wenn die West-Ost-Leitroute auf der Jägerhofstraße/Maximilian-Weyhe-Allee gebaut würde **und** wenn die Lücke zwischen Inselstraße und Maximilian-Weyhe-Allee geschlossen ist.

Um so wichtiger ist, in ganzen Routen zu denken und diese zügig fertig zu bauen. Größere Abschnitte gehen natürlich nicht auf einmal, aber es sollten nicht Jahre vergehen, in denen nicht weitergebaut wird. Dann kommen nämlich Diskussionen auf wie über die Radwege der Kaiser- und Fischerstraße.

#### 5. Provisorien in Düsseldorf nicht möglich?

Auf der Roßstraße gibt es zur Zeit eine Fernwärmebaustelle, der Autoverkehr hat nur noch eine Richtungsfahrbahn. Oh Wunder, es kommt nicht zu größeren Staus. Was spricht dagegen, hier gleich nach Ende der Bauarbeiten auf dem rechten Fahrstreifen zunächst provisorisch Radspuren einzurichten? Die Roßstraße wird in jedem Fahrradklimatest als Horror für Radfahrende benannt. Traut man sich nicht?

Als Verwaltung und Kleine Kommission Radverkehr im vergangenen Jahr in Den Haag und Utrecht waren, haben uns die Experten dort deren Vorgehensweise erläutert: Ausprobieren, Nachschärfen, ggf. Verwerfen und anders machen.

Bei uns in Düsseldorf muss der Plan „bis zum letzten Kanaldeckel“ gezeichnet sein. Und wird dann so umgesetzt, der erste Wurf muss sitzen.

Daher: macht es wie in den Niederlanden!

Jetzt könnte man einwenden, dass auf der Luegallee gerade ausprobiert wird. Nein! Ausprobieren kann man dort, ob man den Radweg vor oder hinter den Parkständen vorsieht. Als Verbindung ist die Luegallee aber alternativlos, praktikable Routen >>>

►  
**Unterrather Straße:  
Poller 40cm neben  
der Fahrbahn,  
aber im schmalen  
Radweg**



►  
**Hofgartenrampe:  
zu enger kombi-  
nierter Rad-  
und Fußweg –  
warum kein Rad-  
streifen auf der  
Fahrbahn?"**



►  
**Knallkante  
(Südseite Rather  
Broich)"**



►  
**Engpass und  
falsch abgesenkte  
Bordsteinkante  
Cecilienallee**



►  
**Unmögliche  
Verschwenkung  
Rather Straße**



durch Seitenstraßen gibt es nicht. Selbst, wenn es die gäbe, wären dort sofort die Nimby's zur Stelle, man denke nur an die Gutenbergstraße. Womit sich, siehe oben, der Kreis schließt.

Auch woanders könnte man schon einmal loslegen, z.B. Maximilian-Weyhe-Allee <-> Jägerhofstraße <-> Jacobistraße. Schon diese Verbindung hätte einen eigenen Verkehrswert, vor allem, wenn man die wenigen Meter bis zur Prinz-Georg-Straße mitdenkt.

### 6. Stellenwert des Fahrrads als Verkehrsmittel

Das Fahrrad wird nach wie vor von Vielen als Verkehrsmittel nicht ernst genug genommen, um damit zügig und unbehindert von A nach B zu kommen. Das zeigt auch wieder der Fahrradklimatest des ADFC, wo Düsseldorf zu diesem Punkt die Note 4,2 bekommen hat.

Das macht sich im Großen wie im Kleinen bemerkbar, etwa wenn

- es zur EM 2024 keine Radverbindung am Rheinufer zur Arena geben wird;
- jetzt wieder in der Verwaltung darüber nachgedacht wird, ob Radwege an Hauptverkehrsstraßen sein müssen, ob man nicht besser für Radrouten die Nebenstraßen vorsieht? Düsseldorf als extrem achsenarme Stadt hat aber fast keine durchgehenden Nebenrouten. Nebenrouten bedeuten (wenn man sie nicht wirklich vom Autoverkehr freiräumt), dass man mit dem Fahrrad Umwege fährt und kaum vorankommt;
- selbst im Radhauptnetz neue „Schikanen“ entstehen. Die Scheffelstraße gehört zum Radhauptnetz, der Rather Kreuzweg nicht. Nun wurde beschlossen, die Scheffelstraße umzubauen und am Dreiecksplatz eine verkehrsberuhigte Zone zu schaffen. War hier die Abteilung für den Radverkehr nicht beteiligt?

Bei kleinen Details ebenso, siehe Kasten ►

### 7. Verschlechterungen

Fortschritte sind nicht nur kaum sichtbar, sondern es gibt sogar Verschlechterungen. Etwa die neue Ampelschaltung am Spichernplatz, wo man in Fahrtrichtung Innenstadt jetzt oft **mehr** als ei-



◀ **Kieshecker Weg zu schmaler Zweirichtungsrads- und Fußweg**



◀ **Begegnung unmöglich: zu schmaler Radweg und falsch abgesenkter Bordstein (Kieshecker Weg Fahrtrichtung West Kreuzung Parsevalstraße)**

### Ein paar Beispiele eigentlicher Kleinigkeiten, die zeigen, dass der Radverkehr nicht als Verkehrsträger gedacht wird (euch fallen bestimmt noch mehr ein!):

- Noch immer gibt es keine Lösung, wenn aus einem benutzungspflichtigen Radweg urplötzlich ein freigegebener Gehweg (Schrittgeschwindigkeit!) wird; wo die Freigabe aufhört, ist oft nicht klar. Schlechtes Beispiel ist hier die Neusser Straße.
- Selbst in 2023 werden Hindernisse direkt neben Radwegen, aber mit gehörigem Abstand zum Autoverkehr aufgebaut.
- Bettelampeln im Radhauptnetz verzögern die Fahrt sehr, da sie nach Betätigung oft erst einen ganzen Umlauf später reagieren. Zudem sind die Knöpfe nicht selten für Radfahrende gar nicht erreichbar.
- Zu enge Wege; speziell bei Zweirichtungsradwegen ist an Auffahrten die Breite oft eingeschränkt, weil der Bordstein nicht komplett abgesenkt ist. Begegnungsverkehr ist dann nicht möglich (Parsevalstraße, Kieshecker Weg, Cecilienallee).
- Knallkanten, die den Radverkehr auf Schritttempo herunterbremsen (Ulmenstraße, Eulerstraße, Cecilienallee)
- Bögen, die nur mit dem Kinderdreirad befahrbar sind (Rather Straße, Jacobistraße, Fleher Straße), jedenfalls nicht mit angemessenem Fahrradtempo.

Unverständlich ist, dass es immer noch keine Taskforce der Stadtverwaltung gibt, die diese vielen Gefahrenstellen und Ärgernisse beseitigt. Z.B. einen Bordstein auf voller Breite abzusenken erfordert keine umfangreiche Planung.

Viele dieser Kleinigkeiten würden, beträfen sie den Autoverkehr, innerhalb von Stunden korrigiert, was zugleich den Stellenwert des Radverkehrs zeigt.

“**Fortschritte sind nicht nur kaum sichtbar, sondern es gibt sogar Verschlechterungen.**“

nen Ampelumlauf wartet, während die Autos in der gleichen Relation durchbrausen. Oder der Rückbau von je Richtung 600 m Radweg an der Theodor-Heuss-Brücke mit früher kreuzungsfreier Querung von Rottdamer und Kaiserswerther Straße. Der Autoverkehr kann weiter kreuzungsfrei fahren, während Radfahrende enge, steile Wendeln passieren und dann auf der gefährlichen Uerdinger Straße mit drei zusätzlichen Ampeln fahren sollen.

### Fazit:

Wir sehen, es gibt eine Vielzahl von Störgrößen, die den Bau des erforderlichen Radnetzes behindern und den Weg zur fahrradfreundlichsten Großstadt dornenreich gestalten. Bei vielen Dingen ist auch gar nicht klar, ist es die Verwaltung, ist es die Politik? Oder ist es die Presse, die Schlagzeilen braucht und deshalb vermeintliche Verlierer beim Bau eines Radweges aufschaukelt? ■

Jochen Matthes



Die Markierungen für die separaten Radfahrstreifen waren am Freitag, 2.6. schon vorangeschritten. Der neue Weg wurde bereits gut angenommen.

## Verkehrliche Testphase auf der Luegallee

**D**ie linksrheinische Bezirksvertretung 4 sowie der Ordnungs- und Verkehrsausschuss (OVA) haben den Weg für einen sechsmonatigen Verkehrsversuch auf der Luegallee frei gemacht. Vorgesehen ist die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 und die Umwandlung einer Kfz-Fahrspur je Richtung in einen separaten Radfahrstreifen. Der Versuch soll voraussichtlich Mitte Juni 2023 beginnen.

Die Stadt hat zudem ein umfassendes und mehrstufiges Beteiligungs- und Dialogkonzept vorgesehen, um Bürger, Anwohner, Gewerbetreibende und Verkehrsteilnehmer in die Bewertung des Verkehrsversuchs einzubeziehen.

Die Anordnung von Tempo 30 ist dem Verkehrslärm geschuldet, der sowohl tagsüber als auch in der Nacht die sogenannten Auslöswerte von 65/55 dB(A) überschreitet.



Der ADFC Düsseldorf begrüßt diese Initiative ausdrücklich. Stadteinwärts steht auf dieser wichtigen Verbindung derzeit keine Radverkehrsanlage zur Verfügung. In Ost-West-Richtung existiert nur ein sehr schmaler, nicht benutzungspflichtiger Radweg auf dem Gehweg. Hier treten regelmäßig Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern auf.

Dass die für Oberbürgermeister Dr. Keller sehr wichtige Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs nicht beeinträchtigt wird, hat sich bereits bei den Bauarbeiten für die Haltestelle Luegplatz gezeigt. Während der Bauzeit stand am neuralgischen Punkt Luegplatz nur eine Kfz-Spur zur Verfügung. Gegenwärtig sorgt der morgendliche Lieferverkehr, der gern und regelmäßig auf der zweiten Kfz-Spur parkt, für vergleichbare Einschränkungen. Im Rahmen des Verkehrsversuchs soll diesem Verhalten durch die Einrichtung von Lieferzonen begegnet werden.

Der ADFC plant zusammen mit dem VCD eine Befahrung der Strecke, um evtl. Verbesserungen und/oder Kritik aufzeigen zu können.

*Achim Isenberg*

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




**JACHERTZ**  
Radsport

 Markenräder & E-Bikes für jeden Geschmack

 Intensive Fachberatung & kompetenter Service

 Ihr E-Bike Testcenter- Jetzt Probe fahren!

 Umfangreiches Zubehörsortiment

 TOP Funktionskleidung für jedes Wetter

 Ihr Partner für Bike-Leasing

Würden Sie hier Ihr Kind zwischen 30.000 Autos im Mischverkehr fahren lassen? Würden Sie selbst hier fahren wollen?

## Skandal: Düsseldorf verabschiedet sich von der Umsetzung des Radhauptnetzes

Gefährdung von Radfahrern, weil: Auto first!

**D**ie Verwaltungsvorlage zum Radhauptnetz Auf'm Hennekamp gefährdet Radfahrer; sie lässt Radfahrer weiter im mit hohem Tempo sich fortbewegenden Mischverkehr mit mehr als 30.000 Autos und 1.500 Lkws fahren. Bei der Begründung von Radwegebenutzungspflichten ist die Verwaltung schnell mit der Erkennung abstrakter Gefahren bei der Hand, aber hier sieht sie keinen Grund zu Handeln.

Die Fraktion Die Partei/Klimaliste und Ratsherr Christian Rütz (CDU) bemängelten die lückenhafte Führung, sie sei "inakzeptabel" und eine "Schwachstelle". Begründung der Verwaltung: "Bei Beibehaltung der Leistungsfähigkeit ist eine Radverkehrsanlage in diesem Bereich nicht möglich."

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) „Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“ - Das sehen wir hier nicht erfüllt.

Weitere Informationen:

**Fahrradfahrer brauchen sichere Wege ohne Lücken**

<https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/panorama/radwege-sicher-verkehr-umbauen-weniger-stau-100.html>

**Beschlussvorlage im Rat:**

[https://ris-duesseldorf.itk-rheinland.de/sessionnetduebi/to0050.asp?\\_\\_ktonr=330573](https://ris-duesseldorf.itk-rheinland.de/sessionnetduebi/to0050.asp?__ktonr=330573)

**Unfallstatistikportal**

<https://unfallatlas.statistikportal.de/> ■

Jan-Philipp Holthoff



Offiziell heißt es:

## Ausbau Radhauptnetz: Lückenschluss auf rund 300 Metern am Lastring

Bauarbeiten haben am 15. Mai begonnen

Auf der südlichen Fahrbahnseite, zwischen Himmelgeister Straße und Witzelstraße, wird ein Fahrstreifen aufgegeben und stattdessen ein Radfahrstreifen angelegt. Dieser wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit als baulich getrennter Radweg umgesetzt, als so genannte Protected Bike Lane. Von dort aus kann rechts auf den bereits ausgebauten Zweirichtungsradweg der Witzelstraße abgebogen werden, links in Fahrtrichtung Innenstadt gefahren werden oder geradeaus über eine neue, rot markierte Radwegefurt die Witzelstraße in einem Zug gequert werden.

Zwischen Witzelstraße und Mecumstraße wird ein Radfahrstreifen eingerichtet, welcher an die Radfurt an der Kreuzung anschließt. Die Möglichkeit zum Rechtsabbiegen wird für den Autoverkehr zukünftig von der heutigen mittleren Spur aus möglich sein.

An der Kreuzung Mecumstraße/Auf'm Hennekamp schließt ein Radweg an. Radfahrende werden auf den baulichen Radweg im Seitenraum geleitet. Da es an dieser Stelle im Bestand vermehrt zu Konflikten mit wartendem Fußverkehr auf dem Radweg kommt, wird dieser an der Querung noch auf Fahrbahnniveau geführt und erst anschließend über eine Rampe hoch geführt.

Auf der nördlichen Fahrbahnseite Auf'm Hennekamp besteht nicht genügend Raum, um einen Radfahrstreifen anzuordnen. Aufgrund der Bedeutung dieser Straße als Teil des Düsseldorfer Lastringes kann auf dieser Seite keiner der drei Fahrstreifen aufgegeben werden. Die Reduzierung der Gehwegbreite scheidet ebenfalls aus, da andernfalls dort für den Fußverkehr nicht mehr ausreichend Bewegungsfläche zur Verfügung stünde.

Somit wird in Fahrtrichtung West der Radverkehr zunächst über eine Leipziger Kombispur, das heißt eine Rechtsabbiegespur für Autos, die für Radfahrer zum Geradeausfahren frei gegeben ist, auf einen neuen, baulichen Radweg in Höhe der Ludgerusstraße geführt. Mittels Rampe kann der Radverkehr auch weiter entlang des Lastringes fahren, muss sich dazu aber im Fließverkehr einordnen.

Quelle: Radschlag-news

<https://www.duesseldorf.de/radschlag/news-termine/detail/newsdetail/ausbau-radhauptnetz-lueckenschluss-auf-rund-300-metern-am-lastring-2>

◀ Verkehrsdezernent Jochen Kral und Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagement Katharina Metzker haben zum Baustart am 15. Mai Einzelheiten zum Radwegebau Auf'm Hennekamp vorgestellt.

# Düsseldorf ist unter den TOP 10!

## Leider nur beim Feinstaub in der Stadt

**G**emäß den Daten des Umweltbundesamtes lag die Messstation Düsseldorf Corneliusstraße in 2022 mit einem Jahresmittelwert von  $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in der Feinstaubfraktion  $\text{PM}_{2,5}$  unter den TOP 10 in Deutschland. Der Spitzenwert von  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$  wurde im Hafen von Krefeld gemessen, siehe unten stehende Tabelle.

Der Wert von  $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegt deutlich unterhalb des zulässigen Grenzwertes von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Ein Grenzwert, der von keiner Messstelle auch nur annähernd erreicht wird, gibt jedoch Anlass zum Nachdenken. Entspricht er noch dem Stand der Technik? Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt in ihrer Leitlinie von 2021 denn auch nur  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als Grenzwert. Den würden wir locker reißen.

Ergänzend ist anzumerken, dass die Maßnahmen der Stadtregierung zur Luftreinhaltung seit 2021 zu keiner signifikanten Verbesserung in diesem Bereich geführt haben. Im Jahr 2019 lag die Feinstaubbelastung für die Messstation Düsseldorf Corneliusstraße bei  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ; danach stabil bei  $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

### Warum Feinstaub schädlich ist

Feinstaub schädigt die Gesundheit des Menschen. Teilweise lagern sich an den Oberflächen der Feinstaubpartikel gefährliche Stoffe wie Schwermetalle oder Aluminium an, die dann beispielsweise Krebs erzeugen können. Auch die Partikel selbst sind ein Risiko - und je kleiner sie sind, desto größer ist das Risiko. Denn die kleineren Partikel dringen tiefer in die Atemwege ein. Ultrafeinstaub

kann über die Lungenbläschen sogar ins Blut gelangen. Gelangen die ultrafeinen Partikel dorthin, können sie alle Organe erreichen. Das Blut kann dickflüssiger werden, die Gefahr eines Infarkts steigt. Sie können auch ins Gehirn gelangen, wo sie zu kleinen Schlaganfällen beitragen können.

### Woher Feinstaub kommt

Feinstaub hat viele Quellen. Hier sind u.a. Industrie, Heizungen oder auch die Tierhaltung zu nennen. In der Corneliusstraße ist der Verkehr jedoch ausschlaggebend (siehe 5. Spalte der Tabelle, Art der Station). Die These, dass der Schiffsverkehr auf dem Rhein in Düsseldorf eine wesentliche Rolle spielt, konnten wir nicht bestätigen. Die mittels eines geliehenen Messgerätes festgestellten Feinstaubwerte waren im links- und rechtsrheinischen Straßenraum deutlich höher als am Rhein oder auf der Rheinbrücke selbst, auch wenn nur eine Messreihe natürlich keinen wissenschaftlichen Kriterien standhält.

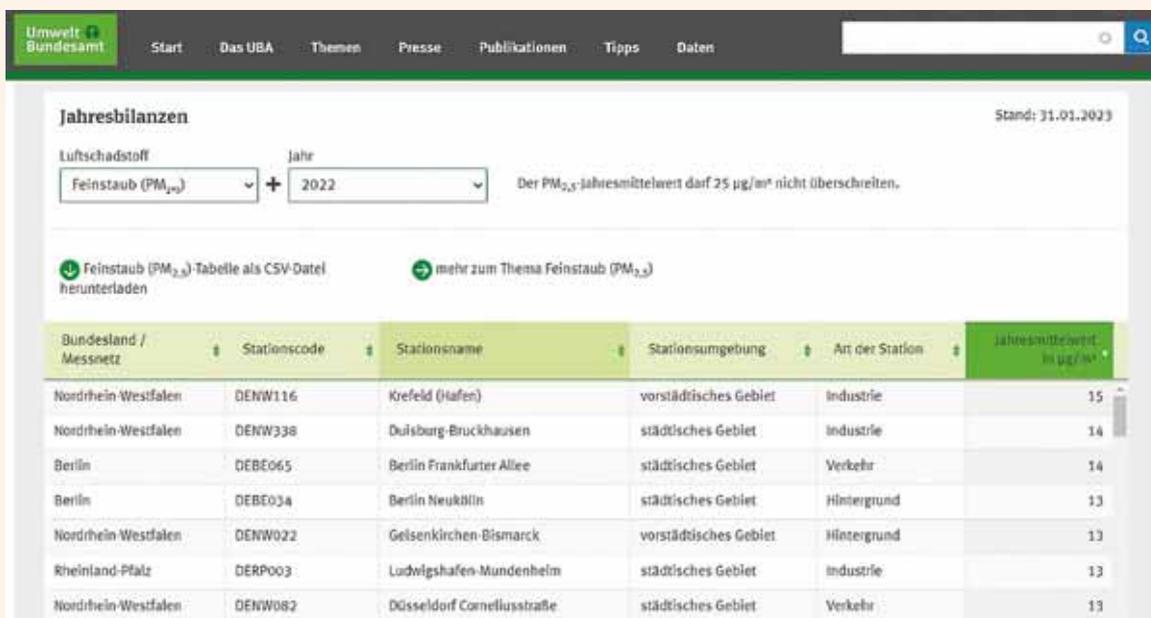
### Wird es besser?

Elektroautos sind leider keine Lösung, obwohl sie lokal keine Abgase generieren. Laut der Neuen Züricher Zeitung soll jeder Schweizer im Jahr 2018 1,3 km Reifenabrieb erzeugt haben. Das ist nichts anders als Mikroplastik oder Feinstaub. Die Werte für Deutschland dürften nicht wesentlich hiervon abweichen. Die neue Abgasnorm Euro 7 nimmt diese Feinstaubemission erfreulicherweise mit in den Blick.

Je schwerer ein Auto und je breiter die Reifen, desto höher ist der Abrieb. Entlastend wirkt allenfalls, dass durch die Rekuperation, also die Energierückgewinnung beim Bremsen von Elektroautos, weniger Feinstaub bei den Bremsen anfällt.

Nur was ist zu tun, damit Düsseldorf bald nicht mehr unter den TOP 10 ist? Es hilft nur eins: weniger Autoverkehr in der Stadt. Umweltbelastendes Pendeln darf steuerlich über die Pendlerpauschale nicht mehr bessergestellt werden als das Wohnen in der Stadt, welches Wegstrecken verkürzt und das Mobilitätsverhalten verändert. Aber auch aktuell noch motorisierte Pendler brauchen Alternativen. Das umfasst den Ausbau regionaler Radschnellwege und der städtischen Radleittrouten sowie die Ertüchtigung des ÖPNV vor dem Ausbau von Autobahnen, die lediglich noch mehr Verkehr heranführen. ■

Achim Isenberg



The screenshot shows the 'Jahresbilanzen' (Annual Balances) page on the Umweltbundesamt website. The filter is set to 'Feinstaub (PM<sub>2,5</sub>)' for the year '2022'. A note indicates that the annual average value for PM<sub>2,5</sub> should not exceed 25 µg/m³. Below the filter, there are options to download the table as a CSV file and a link to more information about Feinstaub (PM<sub>2,5</sub>). The table lists the top 10 stations in Germany based on their annual average PM<sub>2,5</sub> concentration in 2022.

Bundesland / Messnetz	Stationscode	Stationsname	Stationsumgebung	Art der Station	Jahresmittelwert, in µg/m³
Nordrhein-Westfalen	DENW116	Krefeld (Hafen)	vorstädtisches Gebiet	Industrie	15
Nordrhein-Westfalen	DENW338	Duisburg-Bruckhausen	städtisches Gebiet	Industrie	14
Berlin	DEBE065	Berlin Frankfurter Allee	städtisches Gebiet	Verkehr	14
Berlin	DEBE034	Berlin Neukölln	städtisches Gebiet	Hintergrund	13
Nordrhein-Westfalen	DENW022	Gelsenkirchen-Bismarck	vorstädtisches Gebiet	Hintergrund	13
Rheinland-Pfalz	DERP003	Ludwigshafen-Mundenheim	städtisches Gebiet	Industrie	13
Nordrhein-Westfalen	DENW082	Düsseldorf Corneliusstraße	städtisches Gebiet	Verkehr	13

◀ Tabelle aus den Jahresbilanzen des Umweltbundesamtes Stand 31.01.2023



◀ **Grafenberger Allee:**  
Radhauptweg, Markierung wurde  
in 2023 ausgeführt, Radweg nur  
1 m breit (schmal),  
Begrenzungstreifen sind nicht  
regelgerecht und für sehenge-  
schränkte Personen taktil nicht  
tastbar

Die ersten Regelwerke befinden sich im Novellierungsprozess. Für den Radverkehr sind hierbei insbesondere die **ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen** - zu nennen.

**Was ist so neu und revolutionär an den E-Klima 2022 Empfehlungen?**

Die einzelnen Verkehrsträger werden neu gewichtet und neu, nunmehr ihrer Nachhaltigkeit entsprechend priorisiert. Die höchste Priorität erhält der ÖPNV, direkt dahinter folgen der Radverkehr und der Fußgängerverkehr. Der motorisierte, fließende Individualverkehr wird nachrangig und der ruhende wird im öffentlichen Straßenraum für unerwünscht bis nachrangig erklärt.

**Welche Änderungen der ERA kommen im Wesentlichen:**

Die ERA 2010 kannte bei den einzelnen Entwurfs-elementen Mindestbreiten und Regelbreiten, bei der Überarbeitung der ERA werden nunmehr die alten Regelbreiten die neuen Mindestbreiten. Zudem wurden die Breite der Sicherheitstrennstreifen, die bei Radverkehrsanlagen zu Fahrbahnen und zu

*Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung*

**Neue Standards im Radwegebau  
ERA 2023**

**D**ie FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - hat im letzten Jahr die sogenannten E-Klima 2022 Empfehlungen mit Steckbriefen herausgegeben und einen Paradigmenwechsel der Verkehrsplanung eingeleitet.

Vor dem Hintergrund der drohenden Klimakatastrophe und der zu deren Abwendung erlassenen gesetzlichen Verpflichtung des Klimaschutzgesetzes, die CO<sub>2</sub>-Immissionen des Verkehrssektors bis 2030 nahezu halbieren zu müssen, hat die FGSV eine Nachhaltigkeitskampagne gestartet. Das erste Ergebnis waren die sogenannten E-Klima 2022 Empfehlungen, die den Stand der Technik der Verkehrsplanung neu definieren und Adhoc-Maßnahmen für Verkehrsplaner beschreiben. Da Eile geboten ist, werden Sofortmaßnahmen formuliert und parallel dazu die Überarbeitung und Anpassung der einschlägigen Regelwerke initiiert.

Parkstreifen einzuhalten sind, durchweg auf 0,75 m vereinheitlicht und erhöht. Bei Radschutzstreifen müssen zudem jetzt auch immer 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkstreifen eingehalten werden, wenn denn nicht ganz auf das den Radschutzstreifen begleitende Parken verzichtet werden kann. Auch sollen Sicherheitstrennstreifen zukünftig bei Fahrradstraßen und bei Mischverkehren mit niedriger Geschwindigkeit angeordnet und markiert werden. Die neuen Mindeststandards sind durchgehend vorzusehen und in Engstellen ggf. zu Lasten MIV durchzusetzen, es soll



◀ **Bergische Landstraße:**  
Radhauptweg,  
Ausführung in 2023,  
Radweg nur 1,60 m  
breit (schmal),  
Sicherheitstrennstreifen  
nur 0,50 m breit (schmal)

Gräulingerstraße:  
Wie Bergische  
Landstraße ▶





▲ Auf'm Hennekamp:  
Radhauptweg, Baujahr vor 2023,  
Radweg nur 1,6 m breit (schmal)



▲ Oberbilker Allee:  
Radhauptweg, Markierung wurde in 2023 ausgeführt,  
Radweg nur 1 m breit (schmal), Begrenzungsstreifen sind nicht  
regelgerecht und für sehingeschränkte Personen nicht tastbar,  
kein ausreichender Sicherheitstrennstreifen

also keine Einengungen von Radverkehrsanlagen mehr geben. Der neuen Wichtung der Verkehrsarten entsprechend wird die Durchgängigkeit der Radwegestandards zunächst zu Lasten des unerwünschten ruhenden Verkehrs und ggf. auch zu Lasten des fließenden MIV durchgesetzt. Bei den Radschutzstreifen ist noch unklar, ob die Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr nur eingerechnet werden, oder sogar auch noch markiert werden müssen. Hieraus ergeben sich für einen Schutzstreifen 1,50 m Mindestbreite, zuzüglich ggf. einen Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m, wenn der ruhende Verkehr denn unverzichtbar ist. Der Radfahrstreifen bleibt unverändert bei einer Mindestbreite von 1,85 m, zuzüglich ggf. einem Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zum ruhenden Verkehr, soweit dieser nicht entfallen kann. Baulich angelegte Radwege müssen nun 2,0 m breit sein und sowohl zu ruhendem Verkehr, als auch zur Fahrbahn immer einen 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen erhalten.

### Wie baut die Stadt Düsseldorf?

Da die Stadt Düsseldorf in der Vergangenheit bevorzugt, auch bei den sogenannten Radhauptwegen, die Radinfrastruktur fast immer nur mit Mindestmaßen gebaut hat, entsprechen heute nur wenige Radwege den neuen Anforderungen und müssen mithin ertüchtigt werden. Die Mindestmaßstrategie der Vergangenheit



◀ Ausbauplan  
Auf'm Hennekamp:  
Radwege nur 1,6 m breit,  
Sicherheitstrennstreifen zur  
Fahrbahn nur 0,5 m

erweist sich somit als kostenträchtiger Bumerang und Innovationsbremse. Auch aktuell werden immer noch untermaßige Radwege realisiert, so zum Beispiel an der Bergischen Landstraße am Knoten Gräulingerstraße. Noch weniger nachvollziehbar sind Nachmarkierungsarbeiten von Radwegen, die nicht einmal den alten Mindestmaßen der ERA 2010 entsprechen, so beispielsweise auf der Oberbilker Allee und der Grafenberger Allee, wo noch in 2023 Radwege mit einer Breite von nur 1 m markiert wurden. Auch die dort verwendeten Begrenzungslinien entsprechen nicht den Anforderungen, da sie nicht von sehingeschränkten Menschen ertastet werden können, sehingeschränkte Personen laufen daher dort also noch Gefahr mit Radfahrenden auf diesen viel zu schmalen Radwegen zu kollidieren. Fahrradinfrastruktur hat eine Lebensdauer von geschätzt 60 Jahren und es macht wenig Sinn, wenn diese schon bei der Fertigstellung nicht mehr den technischen Mindestanforderungen entspricht. Visionäre Verkehrspolitik sieht anders aus. Düsseldorf braucht dringend einen Strategiewechsel, weg vom Mindestmaß! ■

Rolf Ribbert

## Bitte kaufen Sie Ihr Fahrrad beim Fachhändler.

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

dafür steht ...



Willi Müller  
Kölner Straße 42  
40211 Düsseldorf  
(zwischen Wehrhahn und Worringer Platz)

Telefon 02 11 / 16 15 00  
Telefax 02 11 / 6 17 18 98  
E-Mail info@wm-bike.de  
Web www.wm-bike.de

Nachfolger gesucht ...  
0211-161500

## Wie organisieren sich die ganzen Tourenleiter?

**W**ir sind die Klammer um die Tourenleiter. Es gibt vom ADFC zertifizierte Tourenleiter und welche, die viel Erfahrung mitbringen. Alle haben Spaß daran, anderen schöne Fahrradstrecken zu zeigen. Wir beide kümmern uns darum die Ideen der Tourenleiter und anderer Interessenten zu unterstützen, zu motivieren und alles im Tourenportal und in der *Rad am Rhein* sichtbar zu machen.

Schaut doch mal rein ins Tourenportal, es lohnt sich:



**I**ch bin 59 Jahre alt und wohne in Flingern. Wenn ich nicht arbeite, fahre ich sehr gerne Fahrrad, egal ob Touren- oder Rennrad oder Mountainbike.

Als Tourenleiterin und Ansprechpartnerin für unsere Tourenleiter und -innen kann ich die Leidenschaft zum Radfahren mit einer anderen verbinden: mich mit Menschen zu vernetzen und Menschen untereinander zu vernetzen. Ich freue mich immer, wenn sich Teilnehmer nach einer Feierabendtour gefunden haben, die dann zusammen in ihren Stadtteil fahren.

Mein Wunsch: viele Menschen für ein Leben mit dem Rad als Alltagsbegleiter zu überzeugen. ■



Anette Ziegenfuß

**I**ch heiße Heinz Schmidt, bin 60 Jahre alt und stehe noch mitten im Berufsleben. Mitglied im ADFC bin ich seit fast 10 Jahren. Im Herbst 2022 habe ich die Tourenleiterausbildung gemacht, die eine große Hilfestellung für die Erarbeitung und Durchführung von Ausfahrten ist.

Wie sollte es anders sein, das Fahrrad spielt eine zentrale Rolle in meinem Leben. Ich bewältige sommers wie winters fast alle Wege in Düsseldorf mit dem Fahrrad, die ADFC-Mittwochstour ist fester Bestandteil meiner Wochenplanung und im Sommer bin ich gerne mit dem Rennrad unterwegs. Auch beim Urlaub spielt das Fahrrad häufig eine Rolle, sei es, dass ich mit dem Rennrad unterwegs bin oder mit einem anderen meiner insgesamt sechs Fahrräder durch Deutschland oder das angrenzende Ausland pedaliere. Das Stadtradeln ist eine tolle Aktion, um auf die Wichtigkeit des Fahrrades hinzuweisen und somit auch auf den Klimaschutz. Dafür trete ich gerne intensiv und ausgiebig in die Pedale.

Ich freue mich auf gemeinsame Aktivitäten mit euch und hoffe, dass wir uns so oft wie möglich bei Ausfahrten, Versammlungen, Feiern und anderen Begebenheiten treffen und viel zu besprechen haben. ■



Heinz Schmidt

## Falls es doch mal was Größeres sein muss ...



Sonderkonditionen für ADFC-Mitglieder gibt es hier:

[www.cambio-CarSharing.de](http://www.cambio-CarSharing.de)



## Neu im Vorstand



### Hallo und Guten Tag,

mein Name ist Kevin Kaule, ich wurde auf der letzten Mitgliederversammlung des ADFC Düsseldorf als Schatzmeister in das Vorstandsteam gewählt.

Ich bin 46 Jahre alt und lebe seit 2006 in Düsseldorf. Seit einigen Jahren verfolge ich bereits als passives Mitglied die Aktivitäten des ADFC Düsseldorf und bin beeindruckt über das Engage-

ment für guten Radverkehr. In unserer Stadt gibt es noch eine Menge zu tun, damit der Anspruch der Mobilitätswende Wirklichkeit wird.

Ich bin im Osten Deutschlands aufgewachsen und der Schulweg mit dem Fahrrad war damals noch eine Selbstverständlichkeit. Auf meinem Arbeitsweg durchquere ich unsere Stadt regelmäßig auf den Nord-Süd-Routen, am liebsten natürlich am Rhein entlang. Trotz einiger Lichtblicke gibt es in Düsseldorf noch viele Gefahrenstellen und es sind etliche Radstrecken in schlechtem Zustand, dazu kommen endlos währende Baustellen und verblasste Markierungen. Man ist als Radfahrer oft an den Rand des fließenden Verkehrs gedrängt und es dauert zu lange, bis die Versprechen für einen besseren Radverkehr eingelöst sind, auch vom Radschnellweg ist nach jahrelanger Planung noch kein Meter realisiert.

In meiner Freizeit bin ich auch gern auf dem Rad unterwegs und bevorzuge Wege in der Natur, beispielsweise die Bahntrassenwege und die Genussstrecken in den Niederlanden und Belgien.

Neben dem Fahrradfahren begleitet das Thema Finanzen mein Leben und so bin ich in einer Spezialbank für Wertpapierservices tätig. Vier Jahre lang war ich Schatzmeister in einem Elternverein einer Grundschule und konnte dabei Vereinerfahrung sammeln. Die dank der Arbeit meines Vorgängers gut geordneten Finanzen des ADFC Düsseldorf möchte ich auf dieser Basis fortführen und damit meinen aktiven Beitrag für einen lebendigen Verein leisten.

Kevin Kaule

### Guten Tag, liebe Mitglieder des ADFC Düsseldorf,

mein Name ist Ulrike Schell, und ich bin neue Beisitzerin im Vorstand des ADFC Düsseldorf. Heute möchte mich hier kurz vorstellen.

In Düsseldorf lebe ich seit 1987 und bin kurze Zeit später mit meiner Familie Mitglied im ADFC geworden. Geboren wurde ich in Köln und bin aufgewachsen am schönen Rhein zwischen Bonn und Köln. Mit meinem Mann lebe ich in Gerresheim, unsere beiden Söhne sind mittlerweile flügge. Seit verganginem November radele (und genieße) ich längere Strecken mit dem E-Bike. In der Stadt bin ich überwiegend mit dem Bio-Bike oder der Straßenbahn unterwegs.

Bis Oktober 2021 war ich als Bereichsleiterin bei der Verbraucherzentrale NRW für die Nachhaltigkeits-Themen Umwelt, Mobilität, Ressourcen, Ernährung und Lebensmittel zuständig. Sowohl beruflich bedingt als auch ehrenamtlich habe ich Erfahrungen in verschiedenen Gremien auf Landes- und Bundesebene gesammelt.



Warum engagiere ich mich im Vorstand des ADFC Düsseldorf?

Nun, ich möchte einen Teil meiner freien Zeit sinnvoll für Klimaschutz und Verkehrswende hier vor Ort, in Düsseldorf, dafür einsetzen, dass die Mobilitätswende tatsächlich „auf die Straße kommt“: dass die berechtigten Interessen der Radfahrenden gestärkt werden, Radfahren für alle sicherer und attraktiver wird, der ADFC neue Mitglieder gewinnt, unser Verein gut und noch besser in der Stadt sichtbar ist. Und das alles mit einem engagierten Vorstandsteam und mit vielen aktiven Ehrenamtlichen.

Welche Schwerpunkte will ich setzen?

Konkret möchte ich die Arbeit des Vorstands u.a. beim Einsatz von Infoständen in der Öffentlichkeit, bei anderen Verbänden und Firmen stärken und vernetzen. Dabei hoffe ich auf die Mitwirkung von vielen und noch mehr Aktiven aus dem Verein.

Ich freue mich auf Eure Anregungen und aufs Kennenlernen. Kontakt: [ulrike.schell@adfc-duesseldorf.de](mailto:ulrike.schell@adfc-duesseldorf.de)

**MietBar** Bei uns können Sie mieten:

**EINSPURANHÄNGER · LAUFRAD · WERBEANHÄNGER  
PACKTASCHEN · REPARATURSTÄNDER · TRAILERBIKE  
BIERZELTGARNITUR**

Fahrrad Info Zentrum Düsseldorf  
Siemensstr. 46  
Di + Do 17 bis 19 Uhr  
Tel 02 11/99 22 55, Fax 02 11/99 22 56  
[www.adfc-duesseldorf.de](http://www.adfc-duesseldorf.de) (-> Angebote -> Vermietung)



**Bitte beachten:**

Kurzfristige Änderungen sind nach Drucklegung möglich. Wir veröffentlichen noch weitere Touren nach Redaktionsschluss auf unserem Internet-Tourenportal. Aktuelle Informationen zu unseren Touren und den Link zum Tourenportal finden Sie unter: [https:// duesseldorf.adfc.de/artikel/fahrradtouren-zum-nachradeln-dossier](https://duesseldorf.adfc.de/artikel/fahrradtouren-zum-nachradeln-dossier)

Bitte informieren Sie sich einige Tage vor dem Start der Tour über aktuelle Änderungen. **Für Touren mit Anmeldung bitte bei dem/der Tourenleiter/-in anmelden oder die Anmeldefunktion auf unserem Tourenportal nutzen.** Allgemeine Informationen zu unseren Touren und die Kontaktdaten der Tourenleiter/-innen befinden sich auf der letzten Seite dieses Touren-Einlegers.



<https://duesseldorf.adfc.de/unsere-angebote#c46257>



Tourenportal  
ADFC Düsseldorf

**Juli**

- Mi. 12.07. | 18:30 Immer wieder mittwochs: Abendradtour in die nähere Umgebung | Treffpunkt: Königsallee Südende, Löwendenkmal (Ecke Bahnstraße), Düsseldorf | Länge: 25 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | flach | Tourleitung: Heinz Schmidt
- Sa. 15.07. | 18:00 Foto Flughafenabendradtour - Von der Theodor-Heuss-Brücke zur Flughafenbrücke und teilweise auch über holprige Strecken rund um den Flughafen | Treffpunkt: Theodor-Heuss-Brücke (rechtsrheinisch, Rotterdamer Str.), Düsseldorf | Länge: 34 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | flach | Tourleitung: Thomas Achterfeld
- Sa. 15.07. | 10:00 Hof und Fleischtour - kleine Hof und Fleischtour, wobei wir an Hofläden vorbeikommen. Einkaufen möglich aber keine Bedingung | Treffpunkt: Theodor-Heuss-Brücke (rechtsrheinisch, Rotterdamer Str.), Düsseldorf | Länge: 44 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | flach | Tourleitung: Thomas Achterfeld
- Mi. 19.07. | 18:30 Immer wieder mittwochs: Abendradtour in die nähere Umgebung | Treffpunkt: Königsallee Südende, Löwendenkmal (Ecke Bahnstraße), Düsseldorf | Länge: 25 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | flach | Tourleitung: Frank Schäfer
- So. 23.07. | 09:00 Erzbahntrasse Bochum - Gelsenkirchen - Über Bahntrassen zur Erzbahntrasse in Bochum und zurück | Treffpunkt: Unterbacher See, Kleiner Torbruch 31, Düsseldorf | Länge: 125 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | hügelig | Tourleitung: Jan Fischer  
**Anmeldung erforderlich bis 21.07.**
- Mi. 26.07. | 18:30 Immer wieder mittwochs: Abendradtour in die nähere Umgebung | Treffpunkt: Königsallee Südende, Löwendenkmal (Ecke Bahnstraße), Düsseldorf | Länge: 25 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | flach | Tourleitung: Ruth Steinacker
- Sa. 29.07. | 09:00 Mit dem Rheinischen Esel von Bochum nach Dortmund, erst mit ÖPNV nach Bochum | Treffpunkt: Willi-Becker-Allee, 40227 Düsseldorf, Düsseldorf | Länge: 53 km | Geschwindigkeit: 12 km/h | einzelne Anstiege | Tourleitung: Heinz-Jürgen Bauer

- So. 30.07. | 08:00 Von Aachen nach Düsseldorf - oder vice versa - Wir radeln von Aachen nach Düsseldorf. Nach Aachen reisen wir mit dem Zug. Sollte Ostwind angesagt sein, starten wir von Düsseldorf, radeln nach Aachen und fahren zurück mit dem Zug | Treffpunkt: Bertha-von-Suttner-Platz, Düsseldorf | Länge: 95 km | Geschwindigkeit: 19-21 km/h | einzelne Steigungen | Tourleitung: Dominik Kegel

**August**

- So. 06.08. | 10:00 Über die Balkantrasse nach Schloss Burg - Vom Unterbacher See über Opladen nach Schloss Burg, zurück über Hilden | Treffpunkt: Unterbacher See, Kleiner Torbruch 31, Düsseldorf | Länge: 85 km | Geschwindigkeit: 19-21 km/h | hügelig | Tourleitung: Jan Fischer  
**Anmeldung erforderlich bis 05.08., 16 Uhr**
- Mi. 09.08. | 18:30 Immer wieder mittwochs: Abendradtour in die nähere Umgebung | Treffpunkt: Königsallee Südende, Löwendenkmal (Ecke Bahnstraße), Düsseldorf | Länge: 25 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | flach | Tourleitung: Anette Ziegenfuß
- Fr. 11.08. | 18:15 3. historische "Insula Volmari - Radtour" - Start am gleichnamigen Wandbild am Volmerswerther Deich, Schloss Eller, entlang der damaligen Inselufer | Treffpunkt: Volmerswerther Deich 181, Düsseldorf | Länge: 23 km | Geschwindigkeit: 15 km/h | flach | Tourleitung: Erwin Lautwein  
**Anmeldung erforderlich bis 10.08.**
- Mi. 16.08. | 18:30 Immer wieder mittwochs: Abendradtour in die nähere Umgebung | Treffpunkt: Königsallee Südende, Löwendenkmal (Ecke Bahnstraße), Düsseldorf | Länge: 25 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | flach | Tourleitung: Frank Kortüm
- Mi. 23.08. | 18:30 Immer wieder mittwochs: Abendradtour in die nähere Umgebung | Treffpunkt: Königsallee Südende, Löwendenkmal (Ecke Bahnstraße), Düsseldorf | Länge: 25 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | flach | Tourleitung: Stefan Brockes

- Sai. 26.08. | 18:30 Vom Mond zur Mitte bis zur schärfsten Currywurst, erst mit ÖPNV nach Wanne-Eickel | Treffpunkt: Willi-Becker-Allee, 40227 Düsseldorf, Düsseldorf | Länge: 51 km | Geschwindigkeit: 12 km/h | einzelne Steigungen | Tourleitung: Heinz-Jürgen Bauer
- Mi. 30.08. | 18:30 Immer wieder mittwochs: Abendradtour in die nähere Umgebung | Treffpunkt: Königsallee Südende, Löwendenkmal (Ecke Bahnstraße), Düsseldorf | Länge: 25 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | flach | Tourleitung: Anette Ziegenfuß

### September

- Mi. 06.09. | 18:30 Immer wieder mittwochs: Abendradtour in die nähere Umgebung | Treffpunkt: Königsallee Südende, Löwendenkmal (Ecke Bahnstraße), Düsseldorf | Länge: 25 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | flach | Tourleitung: Anja Vorspel
- Mi. 13.09. | 18:30 Immer wieder mittwochs: Abendradtour in die nähere Umgebung | Treffpunkt: Königsallee Südende, Löwendenkmal (Ecke Bahnstraße), Düsseldorf | Länge: 25 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | flach | Tourleitung: Jan Fischer
- Sa. 16.09. | 10:00 Bergige Seen und Grachtentour - Staufenplatz Richtung Ratingen und Eggerscheid, viele Hügel, zurück zum Staufenplatz, unterwegs Einkehr | Treffpunkt: Staufenplatz, Eisdielen (Ecke Limburgstr.), Düsseldorf | Länge: 34 km | Geschwindigkeit: < 15 km/h | bergig | Tourleitung: Thomas Achterfeld
- Sa. 23.09. | 10:00 Mit dem Rad zur Emscherkunst auf der Emscherinsel, erst mit ÖPNV nach Castrop-Rauxel | Treffpunkt: Willi-Becker-Allee, 40227 Düsseldorf | Länge: 55 km | Geschwindigkeit: 12 km/h | einzelne Steigungen | Tourleitung: Heinz-Jürgen Bauer

### Oktober

- Sa. 07.10. | 10:00 Kapuzinerberg - Von der Theodor-Heuss-Brücke Richtung Krefeld auf dem Kapuzinerberg. Zurück über Krefeld nach Düsseldorf | Treffpunkt: Theodor-Heuss-Brücke (rechtsrheinisch, Rotterdamer Str.), Düsseldorf | Länge: 73 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | einzelne Steigungen | Tourleitung: Thomas Achterfeld
- So. 15.10. | 10:00 Hespertalbahn am Baldeneysee - Fahrt über Gruiten, Velbert und durch das Hespertal zum Bahnhofsbiergarten der Hespertalbahn. Rückfahrt über Kupferdreh, Kettwig und Ratingen | Treffpunkt: Unterbacher See, Kleiner Torfbruch 31, Düsseldorf | Länge: 85 km | Geschwindigkeit: 19-21 km/h | hügelig | Tourleitung: Jan Fischer  
**Anmeldung erforderlich bis 14.10., 16 Uhr**

### November

- Sa. 18.11. | 11:00 Wintertour nach Büttgen - von der Theodor-Heuss-Brücke Richtung Büttgen und wieder zurück. Unterwegs Einkehr. Tour findet nicht bei Regen, Schnee oder Eis statt | Treffpunkt: Theodor-Heuss-Brücke (rechtsrheinisch, Rotterdamer Str.), Düsseldorf | Länge: 45 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | flach | Tourleitung: Thomas Achterfeld

### Dezember

- Sa. 09.12. | 11:00 Wintertour nach Meerbusch - von der Theodor-Heuss-Brücke nach Meerbusch mit kleiner Einkehr und wieder zurück. Nicht bei Regen, Schnee und Eis | Treffpunkt: Theodor-Heuss-Brücke (rechtsrheinisch, Rotterdamer Str.), Düsseldorf | Länge: 30 km | Geschwindigkeit: 15-18 km/h | flach | Tourleitung: Thomas Achterfeld

### Kontaktdaten unserer Tourenleiter/-innen:

Name	E-Mail	Telefon	Name	E-Mail	Telefon
Thomas Achterfeld	thomas.achterfeld(at)freenet.de	0162 808 8901	Erwin Lautwein	erwin.lautwein(at)adfc-duesseldorf.de	01511 744 8762
Heinz-Jürgen Bauer	hjb3110@t-online.de		Frank Schäfer	frankschaefer1964(at)web.de	
Stefan Brockes	stefan_b(at)web.de	0179 296 5413	Heinz Schmidt	heinz.schmidt(at)adfc-duesseldorf.de	
Jan Fischer	jfausd(at)web.de		Ruth Steinacker	ruth.steinacker(at)t-online.de	01573 542 0180
Dominik Kegel	dominik.kegel(at)adfc-duesseldorf.de	01515 616 0636	Anja Vorspel	anja.vorspel(at)posteo.de	01520 885 4415
Frank Kortüm	frank.kortuem(at)gmx.de		Anette Ziegenfuß	anette.ziegenfuss(at)adfc-duesseldorf.de	

(at) = @

### Wichtige Hinweise zu den Radtouren:

Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer einer Radtour tragen selbst das Risiko, das der Straßenverkehr in sich birgt. Sie sind für die Einhaltung der Verkehrsvorschriften und die Verkehrssicherheit ihrer Räder selbst verantwortlich.

Bei den Touren mit Vermerk „Anmeldung erforderlich“ bitte unbedingt bei der Tourenleitung anmelden. Wir empfehlen dringend die Anmeldung auch bei allen weiteren Touren. So erfahren sie, ob eine Tour wie geplant durchgeführt wird. Eventuelle Änderungen und andere aktuelle Hinweise stehen auch auf unserer Homepage [www.adfc-duesseldorf.de](http://www.adfc-duesseldorf.de). Gehen sie unbedingt vor einer Tour noch mal online.

Für ADFC-Mitglieder und Kinder unter 14 Jahren ist die Teilnahme (soweit nicht anders angegeben) kostenlos. Ansonsten beträgt der Tourenbeitrag 5 € pro Tour bzw. 2 € bei Abendradtouren. Zusätzliche Kosten, z. B. für Bahn oder Fähre, werden von den Teilnehmern bezahlt.

Mit Ausnahme vorsätzlichen Handelns, haften Veranstalter und Tourenleitung nicht gegenüber Teilnehmenden oder Dritten für entstandene Schäden, die in Folge der Tour entstehen können.

Die Tourenleiter/-innen haben zwar normalerweise immer ein wenig "Board-Werkzeug" dabei, sind aber nicht „die Fahrradmechaniker vom Dienst“, helfen aber gerne bei einer Panne. Gut ist es immer, einen passenden Ersatzschlauch dabei zu haben! Bitte denken Sie auch an Regenjacke, Proviant, Getränke, Mobiltelefon und Kleingeld.

Bitte beachten Sie, dass wir manchmal Fotos bei den Touren machen, die wir im Rahmen unserer Veröffentlichungen nutzen. Mit Ihrer Teilnahme erklären Sie sich einverstanden.

**Achtung: Änderungen sind nach Drucklegung möglich, bitte informieren Sie sich im Internet unter: <https://duesseldorf.adfc.de/unsere-angebote>**

Hast du Interesse beim ADFC Fahrradtouren zu leiten? Wir freuen uns über Verstärkung in unserem Team und bieten eine professionelle TourGuide Ausbildung.

Spreche gerne bei einer ADFC-Tour den oder die Tourenleiter/-in an, oder kontaktiere unsere(n) Tourenwart/-in ...  
Anette Ziegenfuß ([anette.ziegenfuss@adfc-duesseldorf.de](mailto:anette.ziegenfuss@adfc-duesseldorf.de)) --- Heinz Schmidt ([heinz.schmidt@adfc-duesseldorf.de](mailto:heinz.schmidt@adfc-duesseldorf.de))

**CRITICAL MASS Düsseldorf jeden zweiten Freitag im Monat 19 Uhr Fürstenplatz**



▲ Die ersten Alexargos auf dem Schulflur

# Der Alexargo Fahrradanhänger

**A**ls Zukunftsschule Niedersachsen rief die Alexanderschule, eine Hauptschule in Wallenhorst bei Bramsche/Osnabrück, drei Hauptprojekte ins Leben, eines davon ist das Projekt Alexargo (gesprochen Alex-Cargo, das „C“ steckt ja quasi im „X“). Für Bau und Verkauf des Fahrrad-Lastenanhängers, der konstruktiv an den Lastenhänger Carla-Cargo aus Freiburg angelehnt ist, wurde eine Schülerfirma gegründet. Mit dem erwirtschafteten Geld können die Metallwerkstatt, die Garten AG, „Nie wieder“- gegen das Vergessen und viele weitere Projekte der Schule unterstützt werden.

Im Rahmen eines Workshops durften einige Protagonisten des Cargobikeforums im Januar 2023 die Alexanderschule in Wallenhorst besuchen und haben tatkräftig geholfen. Sie durften anstelle von Schüler\*innen ein Wochenende lang die einzelnen Arbeitsschritte und Stationen selbst durchlaufen und tätig werden, sei es beim Metallzuschnitt, beim Zusammenheften der Rahmen, beim Verputzen und Vorbereiten der Gabel mit Lenkkopf oder beim anschließenden Reinigen des Arbeitsplatzes.

Um den Anhänger mit Auflaufbremse möglichst nachhaltig zu produzieren wird der Gabelkopf mit Gabel von alten, nicht mehr zu reparierenden Fahrrädern genutzt und es werden die Gabeln auf die notwendigen Maße gekürzt. Alte Rollstuhlräder mit Trommel-

▶ Der Eingang zur Werkstatt



▶ Ein Musterbrett für die gesamten Bauteile eines Anhängers



▶ Gabelkopf und Rahmen wurden für das Schweißen fixiert



bremse werden von den Schüler\*innen ausgespeicht, kontrolliert und mit neuen Felgen und passend gerollten Speichen wieder eingespeicht und zentriert. Die Ladefläche des Alexargo wird aus Siebdruckplatte gefertigt. Sie ist so groß, dass drei quergestellte Euroboxen problemlos hintereinander passen. Aus Sicherheitsgründen wird der zusammengeheftete Edelstahl-Rahmen von einer zertifizierten Schweißerei endverschweißt. Zugelassen ist der Alexargo bis 120 Kilo, so kann die Anschaffung in einigen Kommunen, wie auch hier in Düsseldorf, im Rahmen der Lastenradförderung gefördert werden. Es wird übrigens erzählt, dass für die erste Testfahrt des Anhängers dieser mit rund 250 Kilo Sand überladen und eine kurvenreiche Strecke gefahren wurde. Aber solch ein Transport sollte zur eigenen Sicherheit nicht nachgeahmt werden! Für diese Transportfahrt wurde der Luftdruck in den Reifen auf über 9 bar erhöht. Aber Rahmen und Reifen hielten der Belastung stand. Aufgrund von immer neuen Materialpreisen kann kein konkreter Preis für den Anhänger genannt werden.

Weitere Informationen gibt es auf der Homepage der Schülerfirma [www.alexargo.de](http://www.alexargo.de) ■

Dirk Schmidt

**RAD-URLAUB 2023**  
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.



▲ Eine ausgespeichte Trommelbremse eines Rollstuhlrades



▲ Biegen der Rücklicht-Schutzbügel



Jetzt Velocity-App  
downloaden!



# LastenradAutomat

## Einfach & nachhaltig Lastenräder ausleihen

Entdecke jetzt die bequemste Art, Lastenräder in Düsseldorf zu leihen! Mit unserem LastenradAutomaten hast du zu jeder Zeit günstig und unkompliziert Zugang zu hochwertigen Lastenrädern. Einfach ausleihen, bequem nutzen und nachhaltig unterwegs sein.



E-Lastenräder rund um die Uhr einfach ausleihen



Miete per App



Günstige Tarife

AKTIONSPREIS

Nur

**1€**

pro Stunde



Trikotpräsentation mit beteiligten Teams

# STADTRADELN 2023 in Düsseldorf

**D**ieses Jahr hat sich Düsseldorf zum 10. Mal am STADTRADELN, der alljährlichen Aktion zur Förderung des Fahrradfahrens und der umweltfreundlichen Mobilität, beteiligt.

Während des Aktionszeitraums vom 12. Mai bis zum 1. Juni haben fast 10.000 Menschen an der Aktion teilgenommen und gemeinsam über 2 Millionen Kilometer zurückgelegt.

Ganz vorne positioniert hat sich erstmals die Stadtverwaltung mit dem von Oberbürgermeister Dr. Keller angeführten Team „Fahrradhauptstadt Düsseldorf“. Hinter den bisherigen Platzhirschen ERGO und Henkel Radlöwen belegt das Team des ADFC Düsseldorf den hervorragenden 4. Rang in der Gesamtwertung sowie den 1. Platz unter den Vereinen.

## Unser Team

Die Zahl der Teammitglieder ist auf 201 (2022: 163) gestiegen, die hervorragende 68.513 Kilometer (2022: 54.000) zurückgelegt haben. Auch wenn es beim STADTRADELN nicht um einen sportlichen Wettbewerb geht, sondern darum, möglichst viele für das Radfahren und vor allem dazu, die täglichen Alltagswege mit dem Fahrrad zurückzulegen, zu motivieren, möchte ich hier unsere „STARS“ hervorheben.

Allen voran gefahren ist Erwin, der in den drei Wochen überragende 1.605 km zurückgelegt hat - immer auf der Suche nach neue Touren, die er als Guide auf dem ADFC Tourenportal anbietet. Ebenfalls deutlich über 1.000 km haben Burkhard, Axel, Stefan, Klaus und Thomas absolviert, und damit die Plätze 2 bis 6 belegen.



Erwin – Platz 1



Burkhard – Platz 2



Stefan – Platz 4



Juditha – Platz 1



Micka mit seiner Frau

Kaum hinter diesen „starken Männern“ zurück stehen Juditha, Kirsten und Ingrid, die es auf annähernde 1.000 km in den drei Wochen gebracht haben. Und dabei hatte Ingrid mit ihren 82 (!) Jahren zu Anfang noch mit gesundheitlichen Problemen zu kämpfen.



Ingrid – Platz 3

Starke Männer vom ganz anderen Schlag sind Guido, Georg und Micka, die im Unterteam „Lastenhelfer“ auf ihren Touren meist wertvolle Frachten transportieren.



Christina

Die (vermutlich) Jüngste im Team war Christina, 6 Jahre.



## Aktionen

Anlässlich des Jubiläums hat der ADFC für sein Team ein Düsseldorf-STADTRADELN-Trikot designt. Dieses Trikot haben wir auch den anderen Teams angeboten, um so dem STADTRADELN insgesamt zu mehr Sicht- und Aufmerksamkeit zu verhelfen. Als wesentlichen Unterstützer konnten wir die Henkel Radlöwen gewinnen, die uns mit ihrem Volumen zu einem für alle attraktiven Preis verholfen haben. Ebenfalls wurde die Aktion vom Umweltamt der Stadt Düsseldorf supportet, das in seiner Rundmail auf das STADTRADELN Trikot hingewiesen hat. Insgesamt sieben Teams haben sich der Aktion angeschlossen.



Gemeinsamer Aufruf zum Stadtradeln bei NRW Sternfahrt

Darüber hinaus haben wir mit diesen und weiteren Teams, wie der Hulda-Pankok Gesamtschule, dem Katholisches Düsseldorf sowie Antenne Düsseldorf auf der Internetseite der Stadt Düsseldorf sowie bei der NRW Sternfahrt gemeinsam dazu aufgerufen sich zahlreich am STADTRADELN zu beteiligen.

## Resumee

Das Jubiläums-STADTRADELN in Düsseldorf 2023 war ein großer Erfolg. Die angestrebte Rekordmarke von 10.000 Radfahrenden wurde zwar haarscharf verfehlt. Wie bereits in den vergangenen Jahren hat die Zahl der Teilnehmenden sowie der zurückgelegten Kilometer erneut um 15% gegenüber dem Vorjahr zugenommen. In den letzten fünf Jahren sogar um insgesamt 75%.

Diese Entwicklung untermauert, dass die Bedeutung des Radverkehrs in Düsseldorf stetig zunimmt. Durch diese Stärkung der nachhaltigen Mobilität verbessert sich Umwelt- und Lebensqualität in der Stadt.

Besonders erfreulich ist, dass das von Oberbürgermeister Dr. Keller angeführte Team der Stadtverwaltung erstmals und mit großem Vorsprung den 1. Platz erzielt hat. Wir gratulieren dazu ganz herzlich. Dass sich die Stadtverwaltung an die Spitze der Aktion STADTRADELN setzt, sollte ein gutes Zeichen dafür sein, dass Düsseldorf auf einem guten Weg ist, die Fahrradfreundlichkeit und nachhaltige Mobilität weiter zu fördern und damit dem Anspruch „Fahrradhauptstadt“ gerecht zu werden. ■ Jochen Köberich



# KETTENKINO DÜSSELDORF

**I**nspiziert vom ICFF (International Cycling Film Festival) und der Velokitthen Dortmund haben die Lastenhelfer Düsseldorf das erste Düsseldorfer Kettenkino auf die Beine oder besser auf die Lastenräder gestellt.

Nach einigen Mails mit Prof. Dr. Gernot Mühge, dem Initiator des ICFF, bekamen die Lastenhelfer die Nutzungsrechte, fünf sehr unterschiedliche Filme einmalig im Rahmen des Kettenkinos zu zeigen. Von der Velokitthen gab es das OK, den Namen Kettenkino und das Layout des Einladungsflyer zu kopieren. Nun bestand die Arbeit darin, den Flyer anzupassen, Unterführungen zu finden, eine Strecke auszuarbeiten, einen Abspann zusammen zu stellen und die Hardware zu organisieren. Angefangen mit einem LED-Beamer, der den Transport auf Cargobikes übersteht, einer Leinwand, die mit Gaffa-Tape oder Seilen befestigt werden konnte und einer selbst gebauten „Powerbank“, die aus einer alten Kfz-Batterie und einem Wechselrichter für 230V~ bestand. Diese Herausforderungen wurden alle arbeitsteilig von den Lastenhelfer\*innen gemeistert. Selbstverständlich sollten die ausgewählten Orte re-



**Die Lastenhelfer Düsseldorf** sind ein Freundeskreis, bestehend aus Lastenrad fahrenden Menschen, angegliedert an den ADFC-Düsseldorf, der sich gerne sozial und ökologisch engagiert und keinerlei kommerzielle Zwecke verfolgt. Das Handeln der Lastenhelfer\*innen ist rein ehrenamtlich.



gensicher, möglichst dunkel und mit dem Rad erreichbar sein. Da blieben nur Unterführungen in der Auswahl. Ausgangspunkt für die Radtour war der Fürstenplatz, da dieser vielen durch die monatliche Critical Mass schon bekannt war. Von dort rollten rund 70 Fahrrad- und Filmbegeisterte zur Kniebrücke, besser, sie rollten unter die Kniebrücke, um den ersten Film im Sonnenuntergang an der Skateranlage zu schauen. Ein Film, in dem unter anderem ein BMX-Bike eine Rolle spielt. Eine weitere Station war ein kleiner Weg unter der Cranachstraße, der vielen unbekannt war, aber die Stadtteile Flingern und Grafental verbindet. Dort wurde ein Film über einen Umzug mit Lastenrädern und Anhängern gezeigt und auch das obligatorische Eiskonfekt wurde verteilt, das ja bei einem Kinoabend nicht fehlen darf. Die nächste Etappe war nur durch eine Umlaufsperrung zu erreichen, dementsprechend wurde in der Unterführung zum Beverweg zwischen Gerresheim und Flingern der Film vom ADFC-Flensburg „Die Umlaufsperrung“ gezeigt. Von dort rollte der Verband zur Unterführung an der Vennhauser Allee, um dort auf dem Mittelpfeiler der grafittierten Betonwüste eine rasante Abfahrt durch den bayrischen Wald mit einem Mountainbike-Beiwagen-Gespann anzuschauen. Ein letztes Ziel auf der Rückfahrt war die Eisenbahnunterführung an der Emmastraße. Dort wurde der Scherenschnitt-Animationsfilm Bendito Machine IV gezeigt, der

leider im letzten Drittel abbrach, weil die Wechselrichter-Powerbank keine Energie mehr liefern wollte. Trotz dieser Panne gab es viel Applaus und alle Teilnehmenden votierten dafür, das Kettenkino nächstes Jahr zu wiederholen. Obwohl nun das eigentliche Kettenkino vorzeitig beendet war, folgten viele Filmfans der Idee, doch den letzten Film und den Abspann der Lastenhelfer

bei einem Kaltgetränk im FIZ zu schauen. So gab es auch für das erste Kettenkino in Düsseldorf ein Happy End!

... den Abspann gibt es im Youtubekanal der Lastenhelfer, neben weiteren Filmen der Lastenhelfer\*innen, zu sehen... ■

Dirk Schmidt

## Das International Cycling Film Festival (ICFF)



▲ Begrüßende Worte von Prof. Dr. Gernot Mühge



▲ Die Flottmannhalle war fast ausverkauft

Seit 18 Jahren veranstaltet ein Team um Prof. Dr. Gernot Mühge das internationale Fahrrad-Filmfestival in den Räumlichkeiten der Flottmannhallen in Herne. So gab es dieses Jahr am dritten März-Wochenende das 17. ICFF, auf dem Filmschaffende mit Fahrrad-Kurzfilmen um die Goldene Kurbel kämpfen. Neben einer Jury durfte auch das Publikum entscheiden, welcher Film schlussendlich den Preis verliehen bekam. Dieses Jahr wurde der Film „White Eye“ von Tomer Shushan (Israel) prämiert, ein Film über ein gestohlenen Fahrrad und ein folgenschweres Ende; Tomer Shushan nahm die goldene Kurbel persönlich entgegen. Auch waren fast alle weiteren Film-

schaffenden anwesend, die ein kurzes Statement zu ihren jeweiligen Filmen geben konnten. Neben dem Standort Herne werden und wurden die diesjährigen Filme auch in Deutschland, Polen, Kosovo und den Niederlanden vorgeführt. Eine vollständige Liste der Termine und Orte ist unter [cyclingfilms.de](http://cyclingfilms.de) zu finden. Ein weiteres Highlight war der Verkauf von immisionsfrei transportierter Schokolade des „Orchester des Wandels“, die wie die bekannte Schokolade per Rad zu den Verkaufsorten transportiert wird. ■

BERICHTET

## Eine Hauptstraße autofrei gestalten Interview mit Chat-GPT

Im Moment und auch in der Zukunft werden Chatbots, wie zum Beispiel Chat-GPT (kostenlos nach Anmeldung) und andere KI-basierte Sprachmodelle absolut en vogue sein. Vielleicht, weil der ein oder die andere davon träumen, dass irgendwann Hausautomationen wie einst HAL9000 in Stanley Kubricks Film „2001 – Odyssee im Weltraum“ mit den Nutzenden kommunizieren.

Daher probieren viele Menschen gerade aus, was sich alles mit Chatbots erledigen lässt. Seien es beispielsweise journalistische Texte, Hausarbeiten, Gefährdungsbeurteilungen, Aufsätze, Programmierungen oder Interviews.

Diese Künstliche Intelligenz ist ein Sprachroboter, der am 30.11.2022 von der Firma OpenAI der breiten Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Chat-GPT wurde unter anderem mit Daten aus vielen Texten, Büchern, Wikipedia, dem Gutenberg-Projekt gefüttert. Alles Daten, die vor 2021 verfügbar waren. Dann wurde die Sprachmaschine fein getunt, um Antworten plausibel erscheinen zu lassen.



Dementsprechend sollte immer sehr kritisch auf Texte aus Chat-GPT und deren Plausibilität geachtet werden, das sollte aber eigentlich für alle Texte und Publikationen gelten. Die derzeitigen KIs können nicht zwischen Dichtung und Wahrheit unterscheiden und generieren auch gerne mal Falschaussagen und fake-news.

Wir haben aus Neugier einen Account erstellt und mit Chat-GPT (GPT steht übrigens für *Generative Pre-trained Transformer*)

ein Interview für die *Rad am Rhein* erstellt. Hier nun das Interview zum Thema Verkehrsberuhigung....

### Hauptstraße autofrei gestalten

Eine autofreie Gestaltung von Hauptstraßen kann viele Vorteile haben, wie beispielsweise bessere Luftqualität, geringere Lärmbelastung, sicherere Straßen für Fußgänger und Radfahrer und mehr Platz für Grünflächen und öffentliche Räume. Um eine Hauptstraße autofrei zu gestalten, können folgende Schritte unternommen werden:

1. **Überprüfung des Verkehrsflusses:** Es ist wichtig, den Verkehrsfluss auf der Straße zu überprüfen, um sicherzustellen, dass alternative Routen für Autos bereitgestellt werden können.
2. **Verkehrslenkung:** Es kann erforderlich sein, den Verkehr auf alternative Straßen zu lenken, um den Verkehr von der autofreien Hauptstraße fernzuhalten.
3. **Infrastrukturänderungen:** Es kann erforderlich sein, Straßen, Gehwege und Ampeln zu ändern, um den Verkehr sicher zu lenken.
4. **Umstellung des Verkehrs:** Um eine nahtlose Übergangsphase zu gewährleisten, müssen die Menschen über die Änderungen informiert und dazu angehalten werden, alternative Verkehrsmittel zu nutzen.
5. **Überwachung und Anpassung:** Nach der Umsetzung muss die Wirksamkeit der Maßnahmen überwacht werden, um sicherzustellen, dass die autofreie Hauptstraße sicher und zufriedenstellend funktioniert. Falls erforderlich, können Anpassungen vorgenommen werden.

Es ist wichtig zu beachten, dass die autofreie Gestaltung einer Hauptstraße ein komplexes Vorhaben sein kann und eine enge Zusammenarbeit mit lokalen Regierungen, Gemeinden und Anwohnern erfordert.

#### Anwohner dabei nicht vergessen, oder?

Nein, es ist wichtig, die Anwohner bei der Gestaltung einer autofreien Hauptstraße nicht zu vergessen. Sie können von den Änderungen direkt betroffen sein und haben ein Recht darauf, ihre Meinung zu äußern und an den Entscheidungsprozessen beteiligt zu werden. Eine enge Zusammenarbeit mit den Anwohnern kann dazu beitragen, mögliche Bedenken auszuräumen und sicherzustellen, dass die autofreie Gestaltung der Hauptstraße für alle Beteiligten zufriedenstellend ist.

#### Welche baulichen Veränderungen müssen dafür gemacht werden?

Die baulichen Veränderungen, die für eine autofreie Gestaltung einer Hauptstraße erforderlich sind, können von Fall zu Fall variieren. Einige der häufigsten Änderungen sind:

1. **Überarbeitung der Straßeninfrastruktur:** Dies kann die Anpassung von Gehwegen, Ampeln, Zebrastreifen und Parkplätzen erfordern, um den Verkehr sicher zu lenken.
2. **Errichtung von Schutzbarrieren:** Barrieren können erforderlich sein, um den Verkehr auf der Straße zu begrenzen und den Zugang für Fußgänger und Radfahrer zu erleichtern.
3. **Anlegen von Grünflächen:** Die Veränderungen an der Straße können Platz für Grünflächen, Parks oder öffentliche Räume schaffen, um die Lebensqualität in der Umgebung zu verbessern.
4. **Verlegung von Versorgungsleitungen:** Es kann erforderlich sein, bestehende Versorgungsleitungen zu verlegen, um den Bau von Gehwegen und anderen Verkehrseinrichtungen zu ermöglichen.
5. **Verkehrslenkung:** Es kann erforderlich sein, den Verkehr auf alternative Straßen zu lenken, um den Verkehr von der autofreien Hauptstraße fernzuhalten.

Es ist wichtig zu beachten, dass die erforderlichen Veränderungen



je nach Größe und Lage der Straße unterschiedlich ausfallen können und dass die Kosten für den Umbau von der Art und dem Umfang der erforderlichen Arbeiten abhängen.

**Ich danke Dir für diese Unterhaltung. Wir werden versuchen einige deiner Vorschläge auszuprobieren.**

Gerne! Ich wünsche Ihnen viel Erfolg bei Ihren Bemühungen, den Fahrradverkehr in Düsseldorf zu fördern. Wenn Sie weitere Fragen haben, stehe ich Ihnen jederzeit zur Verfügung. ■

Dirk Schmidt

## Diese Firmen fördern den ADFC und umweltfreundliche Mobilität

**RAD am Rhein**  
hier erhältlich

### Magno Fahrradladen

Bilker Allee 167, 40217 Düsseldorf Unterbilk [www.magno.de](http://www.magno.de) 33 53 26

### la bici Fahrradladen

Leostr. 2, 40545 Düsseldorf Oberkassel [www.labici.de](http://www.labici.de) 171 54 23

### Fahrrad-Engel mobiler Fahrradservice

Lichtstr. 37, 40235 Düsseldorf Flingern-Nord [www.fahrrad-engel.de](http://www.fahrrad-engel.de) 139 55 110

### e-Motion e-Bike und Dreirad Welt Düsseldorf

[www.emotion-technologies.de/filialen-kontakt/duesseldorf](http://www.emotion-technologies.de/filialen-kontakt/duesseldorf)  
Niederheinstraße 211, 40474 Düsseldorf Lohausen 69 169 967

### Rheinfähre Zons-Urdenbach Die schnelle Verbindung über den Rhein für Fußgänger, Radfahrer, Pkw

[www.faehe-zons.de](http://www.faehe-zons.de)  
41460 Neuss, Drususallee 91 02131 2 32 62

### Giant Fahrradladen

[www.giant-duesseldorf.de](http://www.giant-duesseldorf.de)  
40231 Düsseldorf, Königsberger Str. 10 Lierenfeld 38 547 560

### WM Bike Fahrradladen

[www.wm-bike.de](http://www.wm-bike.de)  
Kölner Str. 42, 40211 Düsseldorf Stadtmitte 16 15 00

### Ingo Holthaus Augenoptik Fachgeschäft

[www.optik-holthaus.de](http://www.optik-holthaus.de)  
Kölner Tor 34, 40625 Düsseldorf Gerresheim 28 32 36

### Cycles Zweiradmechanikerbetrieb

[www.cycles.repair](http://www.cycles.repair)  
Himmelgeister Str. 70 Bilk 957 855 70

### Jachertz Radsport

[www.radsport-jachertz.de](http://www.radsport-jachertz.de)  
Gerresheimer Landstr. 74, 40627 Düsseldorf Unterbach 20 46 45



# Radfahren triggert – Und das ist auch gut so.

“  
*Die Mehrheit teilt den Wunsch nach einer nachhaltigen Mobilität, fühlt sich aber in ihrer Komfort-Zone durch das abweichende Verhalten gestört.*“

**M**obilität betrifft uns alle, denn fast alle sind fast jeden Tag mobil. Automatisch ergeben sich dadurch feste Gewohnheiten bis hin zu Ritualen, die mit der Mobilität verknüpft sind.

Für viele ist z. B. der Arbeitsweg oder das Einkaufen mit dem Auto eine Selbstverständlichkeit (geworden). Kommt nun eine Kollegin plötzlich mit dem Fahrrad oder der Wocheneinkauf erfolgt mit dem Fahrradanhänger, wird das als abweichendes Verhalten bemerkt und führt (vielleicht auch nur unterbewusst) zur Irritation. Wäre dieses abweichende Verhalten komplett absurd, würde niemand sich dadurch bewegt fühlen, das eigene Verhalten rechtfertigen zu müssen. Radmobilität ist aber nicht absurd und Radfahren wird so von vielen durchaus als ernstzunehmende Mobilitätsoption angesehen. Das lässt viele ihr eigenes Verhaltensmuster hinterfragen. Die Vorteile der klimagerechten, kinderfreundlichen, gesunden und platzsparenden Mobilität mit dem Rad sind dabei allen bekannt und quasi alle teilen den Wunsch nach einer lebenswerten Stadt mit einem zukunftsfähigen Mobilitätssystem.

Dieser innere Konflikt zwischen prinzipiellem Wunsch und der Gewohnheit, ruft aber Abwehrmechanismen auf den Plan. Häufig findet sich neben klassischer Verdrängung und Vermeidung („Naja, ist halt so.“) auch Rationalisieren („... aber leider hab ich so einen langen Weg.“ „... aber Radfahren ist so gefährlich.“) oder Verschiebung („... aber dann mit dem Flugzeug in Urlaub.“). Interessant ist auch der Abwehrmechanismus der Identifikation: „Ich bin ja auch ein Radfahrer ...“. Insgesamt wird die Auswahl der Mobilitätsoption oft als identitätsbildend gesehen (siehe auch unseren Beitrag „Das Rad muss nicht neu erfunden werden.“). Wer mit dem Rad zur Arbeit kommt wird als „typische:r Radfahrer:in“ wahrgenommen und wird dann als vermeintlicher Fahrradexperte auch direkt nach einem Tipp z. B. für ein gutes E-Bike oder die Einstellung zum Fahrradhelm interviewt. Dabei ist man doch nur zur Arbeit geradelt.

Dass ein innerer Konflikt existiert, ist nichts Schlechtes, sondern etwas Interessantes. Es zeigt, dass bei vielen ein Wunsch nach Veränderung besteht und damit auch ein erster kleiner Schritt getan ist, hin zur Verhaltensänderung.

Die Stellung der Radmobilität, mittig zwischen der Fußmobilität und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und noch flankiert vom ÖPNV, erklärt die vielen Reibungsflächen. Fußgänger:innen sind wir quasi alle und der MIV ist die bislang dominierende Verkehrsart, sodass die Radmobilität, allein aufgrund ihrer Stellung dazwischen, bei den unterschiedlichen Mobilitätsarten anecken muss. Anders ausgedrückt: Die Radmobilität hat eine zentrale Stellung in der Mobilitätswende. Die Diskussionen, die hier geführt werden, um die Umverteilung des Raumes, strahlen aus in

die ganz prinzipielle Frage nach der Gestaltung des öffentlichen Raums und des gerechten gesellschaftlichen Miteinander. Radmobilität ist mehr als nur Radfahren. Auch der Radentscheid hat sich immer dazu bekannt, dass die Radmobilität ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur klimagerechten, kinderfreundlichen und lebenswerten Stadt ist. Radverkehrsförderung ist also kein Selbstzweck, sondern unabdingbarer Bestandteil einer nachhaltigen Stadtplanung. Häufig wird in diesem Zusammenhang verkannt, dass Fahrradaktivisten in aller Regel nicht allein für sich selbst lobbyieren, sondern für die noch nicht radelnde Mehrheit, die zum Radfahren animiert werden soll. Ziel ist ja eben mehr Radmobilität. Die Fahrradverrückten selbst würden auch noch Fahrradfahren, wenn es gar keine Radwege gäbe.

Wir vom Radentscheid setzen uns, wenn wir bessere Radwege fordern, vor allem für die Noch-Nicht-Radfahrenden ein, also für die, die innerlich mit Wunsch und Gewohnheit kämpfen. Die häufige Betitelung „Radfahrer fordern mehr Platz für sich“ ist vollkommen verkürzt. Wir fordern mehr Platz für die Radmobilität aller. Und nein, Fahrradaktivisten sind deshalb keine selbstlosen Heiligen, sondern Menschen, die Fehler machen, auch mal unachtsam sind und auch mal gemischt in anderen politischen Ansichten. Sie sind sich aber einig, dass Radmobilität für alle gefördert werden muss für eine gute Zukunft.

Dass Radfahren triggert, zeigt doch sehr gut, dass wir bereits in der Mobilitätswende sind. Anstatt nur die Abwehrmechanismen der Noch-Nicht-Radfahrenden zu widerlegen, können wir auf die Äußerungen auch mit unserem Interesse reagieren. „Was erstaunt Dich an meinem Radfahren zur Arbeit so?“, „Was findest Du am Radfahren gefährlich?“, „Was ärgert Dich an deinem Mobilitätsverhalten?“



**Karl von Drais auf seiner Laufmaschine 1817, Briefmarke Deutsche Bundespost 1985**

Radfahren triggert und läutet Veränderung ein. Die teils radikalen Empörungen, z. B. auf den Social Media, sind sicherlich nur die Extreme. Die Mehrheit teilt den Wunsch nach einer nachhaltigen Mobilität, fühlt sich aber in ihrer Komfort-Zone durch das abweichende Verhalten gestört. Diese Mehrheit braucht eine gradlinige Politik und eine umsetzungsstarke Verwaltung, die nicht vor lauten einzelnen Extremen der Verhinderung einknickt, sondern die auch Unannehmlichkeiten in Kauf nimmt. Für das erstrebenswerte Ziel einer nachhaltigen Zukunft ist die Mehrheit der Bürger:innen auch bereit persönliche Unannehmlichkeiten hinzunehmen. Die notwendige Verhaltensänderung im Mobilitätsbereich kann nicht einfach durch Appelle („Fahr doch einfach mehr Fahrrad und weniger Auto.“) erreicht werden, sie braucht eine am Ziel der klimaneutralen Stadt orientierte, konsequente Veränderung der Infrastruktur und deren Nutzungsbedingungen. Das triggert – und das wirkt. ■ *geschrieben von Dominik Heling, Radentscheid Bonn*  
*Illustration: ADFC Düsseldorf*

Wir bedanken uns für die Genehmigung von Dominik Heling diesen Text abzudrucken.

Siehe auch:

<https://www.radentscheid-bonn.de/blog/radfahren-triggert-und-das-ist-auch-gut-so/>



**A**m Samstag, 15.4.23 war es wieder so weit: Zur jährlichen Mitgliederversammlung hatte der Vorstand des ADFC Düsseldorf mit der Frühjahrsausgabe der *Rad am Rhein* erneut in die Christuskirche eingeladen. Auch in diesem Jahr folgten etliche der Einladung, 63 Personen fanden den Weg in die Christuskirche, 61 davon ADFC-Mitglieder und damit stimmberechtigt. Die Versammlung war also in gewohnter Zahl besucht.

Die Tagesordnung war umfangreich, insbesondere da viele Wahlen anstanden: Vorstandswahlen, Wahlen zur Rechnungsprüfung und zur ADFC-Landesversammlung, Besprechung der Teilnahme an der ADFC-Bundesversammlung. Und schon im letzten Jahr hatte die Versammlung auch ohne Wahlen den Zeitrahmen von zweieinhalb Stunden gut ausgefüllt. Deshalb hatte der Vorstand den Ablauf geändert: Der Rechenschaftsbericht seiner Arbeit und damit der Bericht über die zahlreichen Aktivitäten des vergangenen Jahres wurde ebenso wie das Ergebnis des Haushalts für das Jahr 2022 sowie der Haushaltsvorschlag für das Jahr 2023 im Vorfeld den Mitgliedern digital zur Verfügung gestellt. Für die Sitzung selber gab es eine Tischvorlage, in der alle Kandidaten für den Vorstand sich kurz vorstellten sowie noch einmal die Zusammenstellung der Finanzen (Haushaltsergebnis 2022 und Haushaltsplan 2023) zum Mitlesen.

In gemütlicher Tagungsatmosphäre in der Christuskirche, in der wir Sofas, Sessel und Stühle aufgestellt hatten, präsentierten die Vorstandsmitglieder nun nur noch die Highlights aus den einzelnen Bereichen. Angenehm kurz, denn der zur Verfügung gestellte Rechenschaftsbericht enthielt ja in beeindruckender Weise wie viel der ADFC mit seinen zahlreichen Aktiven auf die Beine gestellt hatte, alle Einzelheiten konnten dort gelesen werden. Der Be-

## Aller guten Dinge sind drei

ADFC-Mitglieder tagen 2023 erneut in der Oberbilker Christuskirche

richt über den Haushalt 2022 und die finanzielle Lage des Vereins bildete den Abschluss dieser Phase. Danach konnten zu allen Themenbereichen Fragen gestellt werden.

Nach etwa einer Stunde wurde der Vorstand einstimmig für das Jahr 2022 entlastet; ebenfalls einstimmig wurde der Haushaltsvorschlag für 2023 angenommen.

Den Vorstandswahlen voran ging die Verabschiedung dreier bisheriger Vorstandsmitglieder, die nicht mehr kandidierten: Achim, Harald, Thomas wurden von Lerke verabschiedet, bekamen zum Abschied jeweils eine Flasche Rotwein überreicht. Die anschließenden Wahlen gingen zügig vonstatten. Der neue sechsköpfige Vorstand besteht nun aus der Vorsitzenden Lerke, stellvertretende Vorsitzende ist nun Edda, Schatzmeister Kevin, Beisitzer sind Jan-Philipp und Klaus sowie Beisitzerin Ulrike. Leider gelang es nicht, den vierten Beisitzerposten zu besetzen. Aber, vielleicht gelingt das auf der nächsten Mitgliederversammlung, die Möglichkeit zum Nachbesetzen gibt es ja immer ...

Nach einer kurzen etwa fünfminütigen Pause ging es etwa um 17 Uhr weiter - Ausblick für 2023, Aktuelles, Sonstiges / Diskussionen; genügend Zeit stand jetzt dafür zur Verfügung.

So endete auch dieses Mal eine gelungene Mitgliederversammlung um 18 Uhr. Viele helfende Hände packten mit an, so dass die Christuskirche in Windeseile wieder hergerichtet war.

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung lud der Vorstand zum gemütlichen Treff in unser Fahrrad Info Zentrum ein – bei Kleinigkeiten zum Essen (... aber auch Grillwürstchen wurden gereicht) und einem leckeren Bier fand dort in der einen oder anderen lockeren Runde noch so manche Diskussion, nicht nur ums Rad, statt. ■

Hoffe, wir sehen uns wieder – Mitgliederversammlung 2024 – vermutlich wieder in der Christuskirche.

*Edda Schindler-Matthes*  
Fotos: Jan-Philipp Holthoff



### ◀ Amtierender Vorstand

Von links nach rechts:

**Ulrike Schell (Beisitzerin)**

**Jan-Philipp Holthoff (Beisitzer)**

**Kevin Kaule (Schatzmeister)**

**Klaus Helmke (Beisitzer)**

**Edda Schindler-Matthes (Stellv. Vorsitzende)**

**Lerke Tyra (Vorsitzende)**

➤ **Aktuelles Tourenprogramm von ADFC Düsseldorf e.V.**  
[www.adfc-duesseldorf.de](http://www.adfc-duesseldorf.de)

➤ **Geführte ADFC-Radtouren in NRW**  
[www.adfc-nrw.de](http://www.adfc-nrw.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](mailto:radamrhein@adfc-duesseldorf.de)

## Erfolgreich: Mobilitätsstation Friedensplätzchen erweitert

Zusätzliche Fahrrad- und Carsharing-Stellplätze sowie eine Reparaturstation neu angelegt

**Die Quartiersstation am Friedensplätzchen in Unterbilk ist sehr beliebt: Bereits seit ihrer Eröffnung im September 2022 sind die Fahrradabstellmöglichkeiten voll ausgelastet.**

Um den wachsenden Bedürfnissen der Menschen vor Ort entgegenzukommen, wurde die Station nun, nur wenige Monate später, erweitert. Zu den erweiterten Angeboten gehören eine zweite digital buchbare Fahrradstation sowie zwei weitere Carsharing-Stellplätze für Free-Floating-Anbieter. Die offizielle Inbetriebnahme war am Freitag, 5. Mai.

Fahrradstation und zusätzliche Carsharing-Stellplätze befinden sich in der Friedenstraße, in unmittelbarer Nähe zum Fried-

ensplätzchen. Zusätzlich ist eine Fahrrad-Reparaturstation auf dem Platz eingerichtet worden. Sie soll Radfahrenden unkompliziert und schnell Reparaturen ermöglichen. Auch die Reifen können dort mit neuer Luft versorgt werden.



Sowohl die geschlossene digital buchbare Fahrradabstellanlage „Fahrradstation“, wie auch die Fahrradüberdachungen und -bügel werden täglich in Anspruch genommen.

Auch die Lastenräder des Lastenradautomats, einschließlich der sechs E-Leihlastenräder, sowie die bereitgestellten Carsharing-Fahrzeuge erfreuen sich großer Beliebtheit bei den Bewohnerinnen und Bewohnern des Viertels und werden häufig genutzt. ■

Edda Schindler-Matthes

**Quelle:**

<https://www.duesseldorf.de/leben-in-duesseldorf/verkehr/detail/newsdetail/erfolgreich-mobilitaetsstation-friedensplatzchen-erweitert-1>

## Stelen für geplante Mobilitätsstationen



CMD Musterstelen

**A**b 2024 sollen in den **Düsseldorfer Stadtteilen Pempelfort, Derendorf und Golzheim weitere 18 Mobilitätsstationen durch die Tochtergesellschaft Connected Mobility Düsseldorf GmbH (CMD) der Stadt Düsseldorf aufgestellt werden.**

Um sicherzustellen, dass die neu geschaffenen Angebote von den Anwohner\*innen auch angenommen und genutzt werden, werden im

Vorfeld an den entsprechenden Standorten Informations-Stelen aufgestellt. Diese Stelen bestehen aus einer Sitzgelegenheit, ei-

nem mit Kräutern bepflanzten Minibeet und einem Banner, auf dem neben vielen Infos auch ein Link sowie ein QR-Code zum Beteiligungsportal steht. In diesem Portal können Anwohner\*innen durch Teilnahme per Bedarfsumfrage mitentscheiden, welche Möglichkeiten an der zukünftigen Mobilitätsstation angeboten werden sollen, um den Bedürfnissen der Menschen gerecht zu werden.

Bis zum Redaktionsschluss dieser *Rad am Rhein* wurden die Stelen in einer kleinen Schreinerei im Stadtteil Flingern gefertigt. Sie sind aus europäischer Kiefer gebaut, die Oberflächen sind gänzlich unbehandelt. Als Holzschutz dient einzig das Harz der Kiefer, so werden die Stelen mit der Zeit elegant vergrauen. In den Pflanzkästen wurde ein Kräutermix, aus Rosmarin, Thymian, Minze und Zitronenmelisse gepflanzt. Da sich neben diesen Kräutern noch ein wenig Platz befand, leben nun auch zwei kleine Erdbeerpflanzen bei den Kräutern. So ist jede\*r aufgerufen, bei Trockenheit ab und zu den Pflanzen ein wenig Wasser zu spenden, damit Kräuter und Erdbeeren gut gedeihen. Dementsprechend ist es gewollt, dass für den Eigenbedarf gerne Erdbeeren gepflückt und

Kräuter geerntet werden.

Auch ist eine Nutzung der Stelen nach der Bürgerbeteiligung vorgesehen. So könnten die Sockel, vom Banner befreit, als Mini-Hochbeet in KiTas und Grundschulen eingesetzt werden. ■

Dirk Schmidt

**Das sind die neuen Aufstellungsorte:**

- Golzheimer-Platz / Karl-Arnold-Platz
- Saarbrücker Straße / Kanonierstraße
- Tannenstraße, Höhe Hausnummer 29
- Rolandstraße / Schwerinstraße
- Römerstraße / Golzheimer Straße
- Elfriede-Bial-Strasse, Höhe Hausnummer 3
- Bankstraße / Schwerinstraße
- Münsterplatz / Barbarastraße
- Pfalzstraße / Schwerinstraße
- Gneisenaustraße / Winkelfelder Straße
- Schloßstraße / Annastraße
- Tußmannstraße / Lennéstraße
- Scheibenstraße, Höhe Hausnummer 27
- Maria-und-Josef-Otten-Platz
- Eiskellerberg / Eiskellerstraße
- Rosenstraße / Feldstraße
- Rochusstraße / Bongardstraße
- Schinkelstraße / Arndtstraße



Die ersten Erdbeeren reifen



Der Prototyp noch ohne Bepflanzung und Bannerhalter sowie Banner



Die fertig bepflanzten Pflanzwannen

Kontakt: Connected Mobility Düsseldorf GmbH (CMD) <https://www.mobildus.de/>

## Düsseldorfer Fahrradmesse Cyclingworld

**D**ie Cyclingworld findet jährlich in Düsseldorf statt, erstmalig 2017 und – wegen zweijähriger Pause in der Corona-Zeit – Mitte März 2023 somit zum fünften Mal.

Die Cyclingworld Düsseldorf bietet alles rund um das Thema Fahrrad, präsentiert werden die Trends und Neuigkeiten der Fahrrad- und E-Bikebranche. Die Messe findet einmal jährlich, jeweils kurz vor Beginn der Radsaison, statt und dient dabei für Verbraucher, ebenso wie für Fahrradhändler und Vertreter der Fahrradindustrie, als Impulsgeber für die jeweils kommende Saison. Es geht um das Thema Fahrrad: Sport – E-Mobility – Urban Biking – Cycling Couture – Travel – Future. Das sind die sechs Themenbereiche, in die sich die Cyclingworld aufgliedert hat. Ganz gleich auf welchem dieser Bereiche die Präferenz des Einzelnen liegt, auf der Cyclingworld Düsseldorf soll jeder fündig werden. Selbstverständlich gibt es vor Ort auch die Möglichkeit auf einem Testparcours die neuesten Räder aller Bauarten ausgiebig zu testen. Für 2023 wurde das Gelände um weitere Hallen erweitert auf nunmehr ca. 18.000qm. Hinzu kommen etwa 65.000qm Festivalgelände im Außenbereich. ■

**Nächster Termin: 15. bis 17. März 2024**

Edda Schindler-Matthes

Foto: Dirk Schmidt

## Fahrradaktionstag an der HSD (Hochschule Düsseldorf - University of Applied Sciences)

**F**ür den 9. Mai 2023 hatten wir – der ADFC Düsseldorf – eine Einladung der Hochschule, die unter Beteiligung verschiedenster Gruppen auf dem HSD-Campus einen Fahrradaktionstag veranstaltete. Wir kamen dieser Einladung gerne nach und rückten morgens um 9 Uhr dort an, mit Unterstützung von Klaus und Walburga von der Radfahrschule.

Klaus baute zur Überprüfung der Fähigkeiten auf dem Fahrrad einen Geschicklichkeits- und Bremsparcours auf, während wir mit Unterstützung vom AStA (nochmals lieben Dank) unseren Stand und eine Codierstation errichteten.

Mit Unterstützung von Harald, Thomas und auch Norbert nahmen wir zügig unsere Arbeit auf, denn es gab schon einige Anmeldungen zum Codieren.

Letztendlich gesellte sich unsere erste Vorsitzende Lerke Tyra dazu, um Rede und Antwort zu stehen zu Fragen der Verkehrspolitik in unserer Stadt.

Das Interesse der Studierenden war weniger groß als erwartet; erfreulicherweise konnten wir aber 20 Fahrräder codieren. Und manche Frage zum ADFC beantworteten.

Fazit der Tag war schön, wir kommen gerne wieder. ■

Jürgen Achterberg



## Grüner Pfeil in Düsseldorf: eine gute Idee für den Radverkehr

**D**as Verkehrszeichen *Grüner Pfeil für Radfahrer* erlaubt dem Radverkehr das Abbiegen nach rechts bei roter Ampel, wenn der Kreuzungsbereich frei ist und niemand gefährdet wird.

In Düsseldorf soll dieser Grüne Pfeil an 200 Einzelstandorte noch in diesem Jahr angebracht werden. Wir berichteten ausführlich in der Frühjahrsausgabe der *Rad am Rhein*, Seite 32.

◀ Hier ein Beispiel, wo der Grüne Pfeil bereits eingesetzt ist. ■ Edda Schindler-Matthes, Foto: Regina Tigges

## ADFC-RADFAHRSCHULE FÜR ERWACHSENE

Haben Sie Interesse oder Fragen?  
Mail an  
[radfahrschule@adfc-duesseldorf.de](mailto:radfahrschule@adfc-duesseldorf.de)  
oder auch telefonisch unter  
0211-33679836.

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

## Verkehrsunfallstatistik 2022

**Im März wurde der Verkehrsunfallbericht der Polizei 2022 veröffentlicht.**

Während die Unfallzahlen innerhalb der letzten drei Jahre konstant blieben, stieg jedoch die Zahl der Verletzten weiter an. Insbesondere Kinder, Senioren, Radfahrer sind verletzt worden. Die Zahl der verletzten Kinder stieg sogar um 30%. Die Pandemie und auch der dabei ausgefallene Verkehrserziehungs-Unterricht werden als ein Grund für die Zunahme gesehen. Elterntaxis werden kritisiert, stattdessen sollten Eltern Kinder zur Schule bringen, jedoch ohne Auto, hierbei lernen die Kinder das richtige Verhalten im Verkehr besonders gut. Ein Appell geht richtiger Weise deutlich an die Autofahrer, sich rücksichtsvoll zu verhalten und das Tempo zu senken, Tempo 30 wird gelobt.

Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden erreichten leider wieder das Niveau von 2020, die Zahl der Verletzten stieg sogar weiter an. Die Polizei appelliert an Sichtbarkeit und Helme und daran, dass Radfahrer sich an die Verkehrsregeln halten sollen. Was fehlt ist in Richtung Verwaltung und Politik sichere Infrastruktur zu fordern ebenso wie wenigstens auch Autofahrer zur Einhaltung der Verkehrsregeln aufzufordern – diese Aufforderung geht alleine an die Radfahrer.

Angesichts der Tatsache, dass Radfahrer im Vergleich zu Autofahrer wesentlich seltener die Verursacher von Unfällen sind, ist dieses Vorgehen unangemessen einseitig. Selbst mit den eingerechneten „Alleinunfällen“ ist ganz klar: Hauptverursacher von Unfällen sind Autofahrer. Alleinunfälle können natürlich schuldhaft sein, dahinter verbergen sich aber auch Schlaglöcher, Knallkanten, Poller im Dunkeln auf dem Radweg und vergleichbare Gründe, in die Statistik gehen diese Unfälle aber als „Verursacher Radfahrer“ ein.

Im vergangenen Jahr verloren in der Stadt Düsseldorf bedauerlicherweise zehn Menschen ihr Leben bei einem Verkehrsunfall.

Die größten Unfallschwerpunkte sind natürlich wieder dieselben wie die Jahre davor, nachdem man dort auch nichts verändern wollte und Tempo 30 als wirksame Maßnahme abgelehnt wurde.

Abbiegen / Wenden ist weiter die Hauptursache von Unfällen, trotzdem weigert sich die Verwaltung bisher gegen jede Vernunft und Evidenz Fahrradfurten in Rot zu markieren und regelhaft Häufzähne anzubringen, wenn eine Ampel für gerade ausfahrende Radfahrer und abbiegende Autofahrer gleichzeitig grün zeigt. Wir fordern diese Maßnahmen seit Jahren, die Verwaltung mauert. ■

*Jan-Philipp Holthoff*

**Quelle:**

<https://duesseldorf.polizei.nrw/artikel/verkehrsunfallstatistik-2022-1>



## Ehrenamtsmesse auf dem Corneliusplatz

Ein Besuch des Corneliusplatzes in der Düsseldorfer Innenstadt lohnte sich am Samstag, den 3. Juni. Denn hier stellten bei strahlendem Sonnenschein knapp 90 Organisationen ihre Arbeit bei der Ehrenamtsmesse vor.

Wir – der ADFC Düsseldorf – waren natürlich auch dabei. ■



### Unterstützen Sie unsere Arbeit

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

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

GLS Bank

IBAN: DE22 4306 0967 4130 4422 00

BIC: GENODEM1GLS

### Wir engagieren uns für Sie!

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

**In Düsseldorf gibt es noch viel zu tun!**

Neue Radel- und Musik-Abenteuer an Rhein und Erft bei

# „MOVIMENTO – Die musikalische Radtour“



„**M**OVIMENTO - Die musikalische Radtour am Rhein“ verspricht am

Tag des offenen Denkmals (10. September) wieder ein volles Programm für Beine, Kopf und Ohren. Auf Rundkurs zwischen Pulheim, Dormagen und Rommerskirchen werden Rittergüter, romanische Kirchen, Tierparks und Industriedenkmäler links und rechts des Radwegs zur Kulisse für hochkarätige Kurzkonzerte, Kleinkunst und spannende Führungen.

Die Bandbreite entlang der 34 Streckenkilometer reicht von mittelalterlichen Gesängen der Hildegard von Bingen mit den Alte Musik-Spezialistinnen von Ala Aurea über persischen Mugam mit Anima Shirvani bis zu VokalJazz und Bigband-Sound mit Sjaella und der Spielvereinigung Süd, von Rosemarie Seuntjens auf ihrem beeindruckenden Carillon bis zu feinsinnigem Humor mit dem Klavierkabarettisten William Wahl. Wer immer schon einmal Hochrad fahren wollte, kommt auch hier auf seine Kosten.

Auf sieben Etappen geht es dann am 24. September auf musikalische Entdeckungstour zwischen Grevenbroich und Neuss. „MOVIMENTO - Die musikalische Radtour an der Erft“ verwandelt Herrenhäuser und Bauernhöfe, stillgelegte Schwimmhallen und das Globe Theater Neuss zu Bühnen für hochkarätige Kurzkonzerte und Besichtigungen. Ob mitreißender Swing mit dem Trio Picon, Gartenlieder zur Laute mit der schottisch-isländischen Sopranistin Hannah Morrison, fernöstliche Klänge mit dem Duo Seidenstraße, Folksongs für Dudelsack und Akkordeon mit der Compagnie Macke-Bournaw, sphärische Glasharmonikatonen mit Rogier Kappers, Bach pur auf der Mandoline gezupft von Alon Sarel oder A-Cappella-Songs in britischer Starbesetzung mit Apollo 5 zum großen Tourfinale - mit MOVIMENTO lässt sich binnen eines Tages eine ganze Kulturregion nachhaltig erleben.

Die Touren starten gestaffelt in verschiedenen Timeslots. Über Programmzusammenstellung und Tempo kann jeder selbst entscheiden. Tagestickets zu 29 Euro inkl. ÖPNV (zzgl. Fahrradmitnahme) und weitere Details gibt es unter [www.movimento-fahrradkonzert.de](http://www.movimento-fahrradkonzert.de) ■

## SPEZIALRÄDER

Für mehr Lebensfreude und Mobilität



Transporttrader



Spezialtandems



Rikschas und Spezialtandems



Dreiräder – Für alle, die mobil bleiben wollen!

Wir sind Hase Bikes-Premium-, Pino- und Reha-Händler  
und Van Raam-Premium-Händler.  
Weitere Marken: HP Velotechnik, Urban, Babboe, Winther  
Sie finden bei uns eine große Auswahl an Demorädern zum Ausprobieren!



**Appelbaum**  
Spezialrad-Verkauf  
*Mobilität für alle*

Gustav-Mahler-Straße 44  
40724 Hilden  
Tel. 02103/9 78 41 06  
Mobil 0170/2 12 69 30  
[info@spezialrad-verkauf.de](mailto:info@spezialrad-verkauf.de)  
[www.spezialrad-verkauf.de](http://www.spezialrad-verkauf.de)



Familie am Schloss Bedburg, Rhein-Erft Kreis  
Copyright: ©Paul Meixner, Radregion Rheinland e.V.



Radkarte der Radregion Rheinland  
Copyright: ©Paul Meixner, Radregion Rheinland e.V.

# Unterwegs in der Radregion Rheinland

**W**as gibt es Schöneres als im Sommer an der frischen Luft zu sein und sich den Fahrtwind um die Nase wehen zu lassen.

Auf den Thementouren in der Radregion Rheinland radeln Erholungssuchende entlang des **Rheins**, zahlreichen Flüssen, Seen und **Talsperren**, durch **Rekultivierungsgebiete** und vorbei an **Tagebauen**. Von zuhause aus oder spontan vor Ort und ohne, dass es einer näheren Ortskenntnis bedarf, können Radfahrende eine Radtour über das Knotenpunktsystem individuell planen.

## Das flächendeckende Knotenpunktnetz

Das System ist spielend leicht. Es leitet über landschaftlich attraktive Wege und vorwiegend verkehrsarme Strecken, sicher und zuverlässig durch die Region. Gut sichtbar über den Wegweiser des Radwegenetzes NRW finden sich **Knotenpunkte** als **weiße Zahl auf rotem Grund**. Die Zahlen markieren die Stellen, an denen sich Strecken des wabenartigen Knotenpunktnetzes kreuzen. Unterhalb der Beschilderung weisen kleinere, rote Schilder nächstgelegene Knotenpunkte aus.

## Radeln nach Zahlen

Durch **Kombination** von **Knotenpunkt-nummern** ist eine einfache Zusammenstellung einer Radtour möglich, die jederzeit flexibel umgeplant, verkürzt oder verlängert werden kann. Informationstafeln, sogenannte **Knotenpunkttafeln**, zeigen die Strecken zu weiteren Knotenpunkten und, was es in der Umgebung zu entdecken gibt. Auf dem praktischen **Knotenpunkthänger** des Radregion Rheinland e.V., der um jeden Fahrradlenker gebunden werden kann, können die Zahlen der Tour notiert werden. Das spart beim Abfahren der Route Zeit und schont den Akku des Smartphones.

## Kartengrundlage mit Knotenpunkten

Zur Planung von Knotenpunkt-touren kann die **BVA-Radwanderkarte** „Die schönsten Radtouren in der Radregion Rheinland – Mit Knotenpunktnetz und ausgewählten Themenrouten“ im **Büchchen** auf der Internetseite des Radregion Rheinland e.V. bestellt werden. Wer lieber digital plant, kann über den **Tourenplaner** unter [www.radregionrheinland.de](http://www.radregionrheinland.de) eine eigene Radtour – inkl. GPX-Track zum Download – erstellen.

## Schon gewusst?

Das Knotenpunktnetz verteilt sich mit **über 440 Knotenpunkten** über die Radregion Rheinland und **ergänzt** das **Radwegenetz in NRW**. Die Knotenpunkt-zahlen sind maximal zweistellig. Aufgrund der Fläche, die das Netz abdeckt, existieren die Zahlen von 1-99 mehrfach. ■



Knotenpunkttafel, Alfter-Impekoven  
Copyright: ©Paul Meixner, Radregion Rheinland e.V.





# Mem Rädche op Jöck

Entdeckt die schönsten  
Tages- und Mehrtagestouren  
im Rheinland

Weitere  
Informationen



Radeln  
nach Zahlen im  
Knotenpunktnetz  
& Informationen  
zu Radservices

Wasser erleben:  
Rhein, Erft, Sieg,  
Agger ... und  
viele mehr

Kultur entdecken:  
von historisch  
bis jeck

Radtouren genießen:  
locker, lecker  
und auch mal  
bergauf

Natur „erfahren“:  
vom Flachland  
ins Bergische  
Land



**M**itte Juni wurden neue Radwegmarkierungen auf der Südseite der Theodor-Heuss-Brücke angebracht. Wermutstropfen: Am Ende des Radwegs zeigt die Spitze des Pfeils genau auf den Poller. Der Poller wurde nach wenigen Tagen entfernt. ■

Foto: Michael Pohl, 14.6.2023

## KLEINANZEIGEN

Private Kleinanzeigen bis 5 Zeilen druckt  
Rad am Rhein kostenfrei

**rad**  
**LOHRMANN**  
der Fahrradprofi

**Meisterwerkstatt**

**Ersatzteile**

**Zubehör**

**Fahrräder aller Art**

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



## Fahrradcodierungen im Fahrrad Info Zentrum

**S**chon gewusst? Bei uns könnt ihr eure Räder, Anhänger, Kinderwagen, Helme etc. codieren lassen.

Die Codierung erfolgt mit unserem Nadelmarkierer der Firma Markator. Ein Metallstift punktet den Code in den Rahmen, trägt aber keinen Lack ab. Materialien wie Carbon, Titan oder verchromte Rahmen sind leider nicht codierbar.

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

Zur Arbeitserleichterung könnt ihr den Codierauftrag vorab ausfüllen und zum Termin mitbringen, das Formular befindet sich auf unserer Homepage. Codiert wird zu den Öffnungszeiten dienstags und donnerstags von 17 bis 19 Uhr. Bei Bedarf codieren wir auch einmal im Monat samstags. Den genauen Termin und die Uhrzeit erfährst Du nach der Anmeldung über das Kontaktformular zur Terminvereinbarung. Jede Codierung eines Rades kostet 15 €, Kinderrad, Anhänger etc. 5 €. Bei Vorlage eines gültigen ADFC-Mitgliedsausweises erhaltet ihr einen Rabatt von 10 €; die Codierung eines Rades kostet dann 5 €.



Übrigens: Wenn ihr zum Zeitpunkt der Codierung Mitglied im ADFC werden, ist die Codierung kostenfrei! Den Antrag für eine Vollzahler-Mitgliedschaft füllt ihr vor Ort aus. **Aktions-Mitgliedschaften oder andere Vergünstigungen sind mit diesem Angebot nicht kombinierbar!** Beachtet auch unsere Codierung bei auswärtigen Aktionen!



Alle Information

[www.adfc-duesseldorf.de](http://www.adfc-duesseldorf.de), Angebote >> Fahrradcodierung. ■

## ADFC- INFOSTÄNDE

Wir planen zur Zeit Infostände nur kurzfristig. Termine, an denen der ADFC auf sich und sein Anliegen im Rahmen von Infoständen aufmerksam macht, findest Du auf unserer Webseite [www.adfc-duesseldorf.de](http://www.adfc-duesseldorf.de)





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

### „Starke Esther“

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

Etwas Statistik zur Starke Esther: Wurde sie im Jahr 2020 72mal ausgeliehen und 5.295 Kilometer bewegt, waren es im Jahr 2021 bereits 82 Ausleihen mit allerdings nur 3.965 Kilometern Bewegung. Im letzten Jahr steigerte sich die Zahl der Ausleihen abermals auf 90, während die zurückgelegten Kilometer sich wieder reduzierten auf 3.700 Kilometer. Insgesamt wurde die Starke Esther damit in den Jahren 2020 bis 2022 244mal ausgeliehen und hat dabei 12.960 Kilometer zurückgelegt.



### „Flinker Felix“

ein weiterer Zuwachs in unserer freien Lastenradflotte: knallrot, flink und mit elektrischer Unterstützung. Beim Flinker Felix handelt es sich um eine Projektförderung des Umweltamtes Düsseldorf. Unser „Flinker Felix“ kann kostenlos ausgeliehen werden. Er steht bei der Werbegemeinschaft Eller e.V. Wetzlarer Weg 34.



Ein Erfolg unserer kostenlosen Ausleihe: Von vier Familien wissen wir – der ADFC Düsseldorf -, dass sie ihr Auto abgeschafft und stattdessen ein Lastenrad angeschafft haben. Zwei weitere Familien haben ihren Zweitwagen gegen ein Lastenrad getauscht. ■

© Tyr Curto

## ADFC-Newsletter



**Im Dezember 2011 erschien er zum ersten Mal, der newsletter des ADFC Düsseldorf, der etwa monatlich erscheint. Im Mai ist bereits die 150. Ausgabe erschienen, die an über 2.900 Adressen verschickt wurde.**

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

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

[www.adfc-duesseldorf.de](http://www.adfc-duesseldorf.de)

Bei Bedarf können Sie sich dort auch wieder abmelden.

## Jetzt Mitglied beim ADFC werden:



Name, Vorname Geburtsjahr

---

Straße, Hausnummer

---

PLZ, Ort

---

E-Mail

---

Telefon (freiwillig) Beruf (freiwillig)

Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe [www.adfc.de/vorteile](http://www.adfc.de/vorteile).

### Einzelmitglied (Jahresbeitrag)

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

Jugendmitglied 7-21 Jahre (16 €)

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

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

### Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

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

### Familien-/Haushaltsmitglieder:

Weitere Mitglieder dieser Mitgliedschaft können unter [www.adfc.de/mitgliedschaft](http://www.adfc.de/mitgliedschaft) nachgemeldet werden.

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Zusätzliche jährliche Spende: €

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

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

Kontoinhaber\*in

D E IBAN

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum, Unterschrift

(bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des\*der Erziehungsberechtigten)

Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen oder per E-Mail an [mitglieder@adfc.de](mailto:mitglieder@adfc.de). Sie können auch online Mitglied werden unter: [www.adfc.de/mitgliedschaft](http://www.adfc.de/mitgliedschaft). Dort finden Sie auch den Link zu unserer Datenschutzerklärung.

## Wie setzt sich der ADFC zusammen?

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

**ADFC-Landesverbände** leisten ähnliche Arbeit auf Landesebene.

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

### Wir sind kompetent in Sachen Fahrrad

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

### Hinter dem ADFC ...

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

## Vorteile für ADFC-Mitglieder

### Die folgenden Leistungen sind im Beitrag bereits enthalten:

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

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

# WIR SUCHEN DICH!

## Ehrenamt im ADFC DÜSSELDORF



### Es gibt viele Möglichkeiten, sich bei uns zu engagieren.

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

#### ► Radverkehrspolitik

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

**Kontakt: Lerke Tyra**

[lerke.tyra@adfc-duesseldorf.de](mailto:lerke.tyra@adfc-duesseldorf.de), Telefon: 0163-6334558

#### ► Öffentlichkeitsarbeit

##### ► Rad am Rhein

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

**Kontakt: Edda Schindler-Matthes**

[radamrhein@adfc-duesseldorf.de](mailto:radamrhein@adfc-duesseldorf.de), Telefon: 0211-4180202

<https://t1p.de/ADFC-Dssd-RaR>

##### ► Digitale Medien

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

**Kontakt: Dominik Kegel**

[dominik.kegel@gmx.de](mailto:dominik.kegel@gmx.de), Telefon: 01515-6160636

##### ► Infostandbetreuung

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

**Kontakt: Lerke Tyra**

[lerke.tyra@adfc-duesseldorf.de](mailto:lerke.tyra@adfc-duesseldorf.de), Telefon: 0163-6334558



### Neugierig geworden? Lust, aktiv zu werden? Weitere eigene Ideen?

Sprich den jeweiligen Koordinator an oder melde Dich bei **Jochen Konrad-Klein** [adfc-touren@konrad-klein.de](mailto:adfc-touren@konrad-klein.de).

Du kannst dich in unseren **Aktivenverteiler** eintragen lassen. Dann wirst Du regelmäßig über unsere Aktionen informiert,

#### ► FIZ – Fahrrad Info Zentrum (Geschäftsstelle des ADFC Düsseldorf)

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

**Kontakt: 0211-992255**

Siemensstr 46, Dienstag und Donnerstag 17 bis 19 Uhr

<https://t1p.de/ADFC-Dssd-FIZ>

#### ► ADFC Fahrrad\*Sternfahrt NRW

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

**Kontakt: Anja Vorspel**

[sternfahrt@adfc-duesseldorf.de](mailto:sternfahrt@adfc-duesseldorf.de), Telefon: 0173-8844789

[www.adfc-sternfahrt.org](http://www.adfc-sternfahrt.org)

#### ► Geführte Touren

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

**Kontakt: Anette Ziegenfuß oder Heinz Schmidt**

[anette.ziegenfuss@adfc-duesseldorf.de](mailto:anette.ziegenfuss@adfc-duesseldorf.de)

[heinz.schmidt@adfc-duesseldorf.de](mailto:heinz.schmidt@adfc-duesseldorf.de)

<https://t1p.de/ADFC-Dssd-TOUR>

#### ► Radfahrschule für Erwachsene

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

**Kontakt: Klaus Helmke**

[radfahrschule@adfc-duesseldorf.de](mailto:radfahrschule@adfc-duesseldorf.de), Telefon: 0211-33679836;

<https://t1p.de/ADFC-Dssd-RFS>

#### ► Weitere Themen, in denen wir noch (mehr) aktiv werden wollen

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

# WIR FREUEN UNS AUF DICH!

# GIB UNS DEINE E-MAIL- ADRESSE



Hier könnte Deine Anschrift stehen!

Als Mitglied im ADFC Düsseldorf  
erhältst Du die *Rad am Rhein*  
immer druckfrisch nach Hause.



*Du liest gerade die gedruckte „Rad am Rhein“.*

*Das ist unser bewährtes Nachrichten- und Informationsformat, welches zweimal jährlich erscheint.*

*In den letzten Jahren ist die Kommunikation schnelllebiger geworden. Vielleicht passiert auch mehr in der Welt. Der Verein hat daher seine Kommunikationskanäle auch im digitalen Bereich ausgeweitet.*

*Dieser umfasst u.a. den **Newsletter**, **Aktivenmails** oder **elektronische Mitgliederrundbriefe**.*

*Mitglieder ohne E-Mail-Adresse erhalten also deutlich weniger oder zumindest später Informationen.*

*Die Coronapandemie hat zudem gezeigt, dass die fallweise vereinsrechtlich erforderliche Kommunikation (z.B. bei kurzfristigen Änderungen hinsichtlich der Mitgliederversammlung) deutlich aufwändiger und mit hohen Portokosten verbunden ist.*

*Daher: Bitte gib uns Deine Emailadresse! Sehr viele Mitglieder haben uns bereits ihre E-Mail-Adresse anvertraut. Lass uns wissen, ob wir sie ausschließlich für die vereinsrechtlich erforderliche Kommunikation nutzen dürfen oder ob Du auch unseren monatlichen Newsletter erhalten möchtest. Vom Newsletter kannst Du dich selbstverständlich jederzeit per Klick abmelden.*

## VIELEN DANK FÜR DEINE UNTERSTÜTZUNG!



◀ Hier kannst du uns deinen Namen und deine E-mail-Adresse mitteilen und entscheiden, wofür wir diese verwenden dürfen

QR-Code scannen oder gehe auf: <https://bit.ly/adfc-mitglied>

Fragen und Anregungen bitte an ADFC Düsseldorf, per mail an [mitglied@adfc-duesseldorf.de](mailto:mitglied@adfc-duesseldorf.de)

