

# Rad

am Rhein



Herbst/Winter 2008/2009  
16. Jahrgang

unbezahlbar



Vom Bordsteinradweg  
zur Radspur

Ozeanriesen auf  
der Ems

Neue Radwege  
auf stillgelegten  
Bahntrassen

Hier könnte ein Etikett mit Ihrer  
Anschrift kleben. Als ADFC-Mitglied  
bekommen Sie *Rad am Rhein* regel-  
mäßig frei Haus.



Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club

Düsseldorf - Krefeld / Kreis Viersen  
Mönchengladbach - Kreis Neuss  
[www.adfc-nrw.de](http://www.adfc-nrw.de)

**IN DIESER AUSGABE**

- Radverkehr  
Vom Bordsteinradweg zur Radspur -  
Neue Wege für das Rad 3
- Reise  
Ozeanriesen auf der Ems?  
Neue Radwege auf stillgelegten Bahntrassen 9

**Lokalteil**  
der jeweiligen ADFC-Gliederung  
im Mittelteil dieser Ausgabe

- Berichtet  
Shared Space - Eine persönliche  
Einschätzung 12
- Nachrichten 8/13
- Impressum 14

**Seite 3**



**Vom Bordsteinradweg zur Radspur**

**Seite 5**



**Ozeanriesen auf der Ems? Ein Bergbauamt im Moor?**

**Seite 8**



**Neue Radwege auf stillgelegten Bahntrassen**

Titelbild: © Martina Berg - Fotolia.com



**Fahrrad Info Zentrum des ADFC Düsseldorf e.V.**  
Siemensstr. 46 (Oberbilk), Geöffnet: Di + Do von 17 bis 19 Uhr  
Tel. 02 11/99 22 55 · Fax 02 11/99 22 56  
<http://www.adfc-duesseldorf.de>

**ADFC Infoladen Krefeld, Dreikönigenstr. 38,**  
Geöffnet: Sa 10.30 bis 13.00 Uhr,  
Tel. 0 21 51/6 91 21

Die E-Mail-Adresse für Leserbriefe: [leserbrief@radamrhein.de](mailto:leserbrief@radamrhein.de)



**Spezielle Landkarten, Reiseführer, Info's, Bekleidung für Alltags- und Freizeitradler**

**ADFC Fahrrad Info Zentrum Düsseldorf**  
Di & Do 17.00 bis 19.00 oder nach telefonischer Absprache  
Siemensstraße 46 · 40227 Düsseldorf  
10 Min. Fußweg vom HBF  
Tel. (02 11) 99 22 55 · Fax (02 11) 99 22 56  
email: [kv.duesseldorf@adfc-nrw.de](mailto:kv.duesseldorf@adfc-nrw.de)

**ADFC Infoladen Krefeld**  
Sa 10.30 - 13.00 · Dreikönigenstr. 38 · 47799 Krefeld  
Tel. (0 21 51) 6 91 21 · email: [adfc.krefeld@web.de](mailto:adfc.krefeld@web.de)

**Vom Bordsteinradweg zur Radspur – Neue Wege für das Rad**

Mit der zunehmenden Motorisierung in den achtziger und neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts sind sie entstanden, die Bordsteinradwege. Dies geschah nicht aus der Erkenntnis dem Radfahrer einen sicheren Fahrweg zur Verfügung zu stellen. Vielmehr wollte man die Fahrbahn vom lästigen Radverkehr befreien, damit der motorisierte Individualverkehr ungehindert fließen konnte. So entstanden sie dann, die Bordsteinradwege. Meist nur mit einer weißen Linie eilig auf dem Gehweg aufgepinselt, versprachen sie dem Radverkehr die Sicherheit, die sie nicht bieten konnten. Es kam zwangsläufig zu Konflikten mit den Fußgängern, die nun häufig auf bescheidenen ein bis zwei Meter breiten Gehwegen ihr Dasein fristen mussten. Den Platz auf diesen verbleibenden Gehwegen mussten sich auch noch Rollstuhlfahrer, Inline-Skater, Mütter mit dem Kinderwagen und radfahrende Kinder teilen. Aber auch dem Radverkehr ging es nicht viel besser. Einklemmt zwischen dem Fußgängerbereich des Gehwegs zur Rechten und den parkenden Autos zur Linken galt es immer achtsam zu sein. Zu schnell war eine Autotür geöffnet oder ein Fußgänger vor das Fahrrad gelaufen. Hinzu kamen



Bordsteinradweg, eingeengt zwischen parkenden Autos und Fußgängern bewegt sich der Radverkehr

noch die Gefahren, die durch die Ein- und Ausfahrten entstehen. An Kreuzungen hat der Radverkehr noch mit dem abbiegenden Autoverkehr zu kämpfen. Der manchmal aus Unachtsamkeit oder weil durch parkende Autos gut versteckt den Radfahrer gar nicht gesehen hat. Wenn gerade mal Geld vorhanden war um eine Straße von Grund auf zu erneuern, wurde der Bordsteinradweg baulich angelegt. Mit rotem Betonpflaster und Noppensteinen an den Rändern heben sich diese Radwege zumindest farblich vom Fußgängerbereich ab. Durch ihre Lage und Führung sind sie aber auch nicht viel besser als die aufgemalten Bordsteinradwege. Die Zunahme des Radverkehrs in den vergangenen

**Der Trekking- und Reiseradspezialist**  
Kompetente und individuelle Beratung steht bei uns an erster Stelle!

Testen Sie Rohloff 14-Gang!

**RADSPORT JACHERTZ**

Maxx, Trek, Diamant, Tubus, Son, Rohloff usw.

Rennrad  
Trekkingrad  
Mountainbike  
Bekleidung  
Zubehör  
Service

40627 Düsseldorf-Unterbach  
Tel.: 0211 -20 46 45, [www.radsport-jachertz.de](http://www.radsport-jachertz.de)





Radspur im Kreuzungsbereich



Angebotsradweg an einer innerörtlichen Straße

Jahren und ein ökologisches Umdenken führten dazu, dass in anderen Ländern Europas schon längst erprobte Formen des Radverkehrs im Jahre 1995 Einzug in die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ fanden.

Dass es dann noch weitere 10 Jahre dauerte, bis die Städte und Gemeinden den Mut fanden diese neue Art des Radverkehrs in die Tat umzusetzen, ist unverständlich.

Aber mittlerweile haben sich die Zeiten geändert. Radspuren oder Angebotsradstreifen auf der Fahrbahn gehören inzwischen zum Repertoire eines jeden Stadtplaners.

Überall dort, wo die Fahrbahnen breit genug (mindestens vier Meter) sind, können Radspuren angelegt werden. Die Fahrbahn wird dann aufgeteilt in eine 1,5 m breite Radspur und eine 2,5 m breite Fahrbahn für den motorisierten Verkehr. Bei hohem Schwerlastverkehr sind etwas breitere Fahrbahnen zu bevorzugen. Die Radspur wird mit einer durchgehenden Linie von der Fahrbahn abgetrennt. Das heißt, dass der motorisierte Verkehr diese Linie nicht überfahren darf.

Ist die Fahrbahn schmaler, kann ein Angebotsradstreifen angelegt werden. Hierbei wird eine wenigstens 1,5 m breite Radspur mit einer durchbrochenen Linie von der Fahrbahn abgetrennt. Der motorisierte Verkehr kann bei Bedarf den Radstreifen mitbenutzen. Allerdings nur, wenn kein Radverkehr vorhanden ist. Dies kann bei der verengten Fahrbahn bei einer Fahrzeugbegegnung der Fall sein. Die Vorteile dieser Radverkehrsführung liegen auf der Hand. Der Radverkehr befindet sich immer im

Sichtbereich des motorisierten Verkehrs. Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs wird durch die verengten Fahrstreifen meist deutlich gesenkt. Dies dient der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. An Kreuzungen wird dem Radverkehr das direkte Linksabbiegen ermöglicht. Der Fahrbahnbelag ist meist von erheblich besserer Qualität als der Gehweg. Dies ist ein echter Komfortgewinn für den Radverkehr. Durchgangsstraßen unterliegen meist dem Winterdienst der Gemeinde. Die Radspur ist also beim morgendlichen Start von Eis, Schnee oder Raureif schon befreit.

Auch an vierspurigen Straßen finden mittlerweile Fahrradstreifen oder Angebotsradstreifen die ihnen zustehende Akzeptanz.

So soll in Mönchengladbach eine vierspurige Ausfallstraße mit Bordsteinradweg verändert werden. Die überbreiten Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr werden verkleinert, so dass für den Radverkehr Platz für eine 1,5 m breite Radspur bleibt. In einem rund 200 m langen Abschnitt, in dem die vorhandenen Fahrbahnen sowieso schon schmaler sind, wird nur ein Angebotsradstreifen angelegt.

Insbesondere bei älteren Radfahrern stoßen Radspuren und Angebotsradstreifen auf der Fahrbahn nicht immer auf die entsprechende Gegenliebe. Sie haben vielfach Angst so dicht am fahrenden Kfz-Verkehr vorbei zu fahren. Diese Angst ist an und für sich unbegründet. Untersuchungen an Straßen mit Radstreifen oder Angebotsradstreifen belegen ein erheblich geringeres Unfallrisiko für den Radverkehr als auf den Bordsteinradwegen.

*Bernhard Sybrandt*

## Ozeanriesen auf der Ems? Ein Bergbauamt im Moor?

**Von ersterem hatten die Teilnehmer meiner Emslandtour schon gehört, mit eigenen Augen zu sehen, wie ein Schwesterschiff der Aida in einer riesigen Halle entsteht, versetzte dennoch in Staunen.**

**Aber was hat es mit dem Bergbauamt auf sich? Der Reihe nach ...**

Im Morgengrauen des 1. Mai hieß es aufstehen, denn um 6 Uhr fuhr der IC nach Papenburg ab. Mit Mühe und Not bekamen wir die Räder in den Zug – die DB hatte uns zwölf Stellplätze verkauft, aber da waren nur acht. In Papenburg gab es für jeden ein Frühstück bei Käpt'n Flint direkt am alten Torfkanal mit Blick auf die Museumsschiffe. Anschließend ging es zur Meyer Werft. Erst wenn man die ganze Halle abgescritten hat, werden einem die Dimensionen dessen klar, was man da vor sich hat. Und das Ding fährt 50 Kilometer die Ems abwärts? Was wünschen sich die Seeleute auf den Weltmeeren: Immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel? Hier muss offensichtlich ein Millimeter reichen.

Mit einem Schlenker zur mittelalterlichen Moorfestung Bourtange fuhren wir den restlichen Tag an der träge dahin fließenden Ems entlang Richtung Meppen.



Papenburg

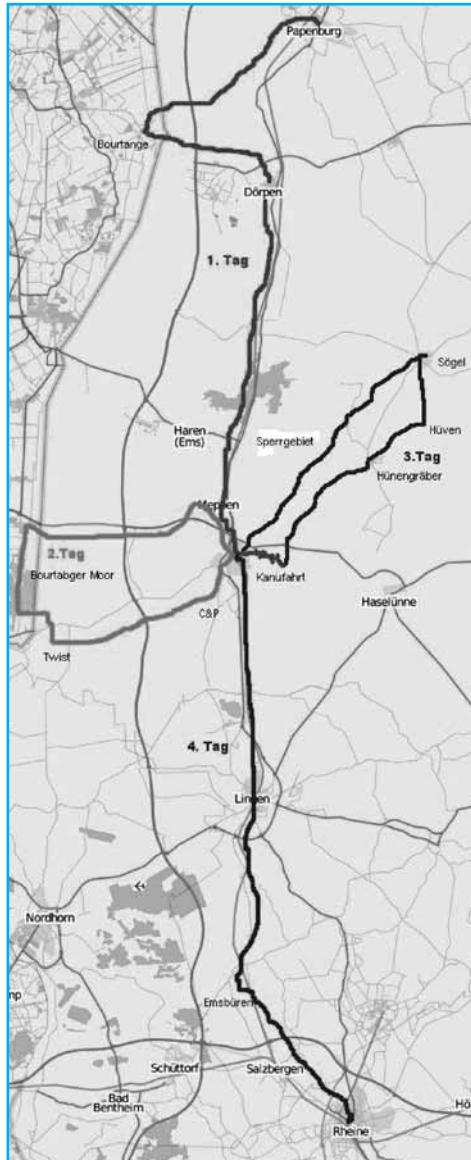


Angetrieben von Wasser und Wind: Die Hüvener Mühle

Am nächsten Tag ging es dann ins Moor. Nur wenige Kilometer westlich der Ems fing es einmal an. Heute erkennt man dies nur noch daran, dass die Straßen plötzlich schnurgerade im Karree verlaufen. Windschutzstreifen und Gräben ziehen sich ebenso mit dem Lineal geplant bis zum Horizont. Aus dem Moor wurde Ackerland und nur noch an wenigen Stellen sahen wir industriellen Torfabbau für den Gartenfreund. Jenseits der holländischen Grenze hat man Bargerveen, ein Moorareal von 2000 Hektar, renaturiert. Wir fuhren mitten durch dieses Naturschutzgebiet zum Erdölmuseum in Twist. Und hier kam das Bergbauamt ins Spiel. Seit den 1940er Jahren wird im Emsland Öl gefördert und auch wenn es nie genug war, um das Emsland reich zu machen, Bodenschatz ist Bodenschatz und der muss ordent-



lich deutsch verwaltet werden. Vollkommen im Bilde darüber, wie man das zähe emsländische Öl aus der Erde bekommt, schlossen die Naschkatzen unter uns den Tag mit Sahnetorten beim Fabrikverkauf von „Coppentrath und Wiese“ ab. Szenenwechsel am dritten Tag: sanfte Hügel, Heide, Hünengräber und Mühlen, angetrieben von Wasser,



Tinner Dose

Wind und einzigartig in Europa durch Wasser und Wind. Die ersten 20 Kilometer des Tages führten entlang eines militärischen Sperrgebiets, dem ehemaligen Kruppschen Schießplatz, heute Erprobungsgelände für Munition der Bundeswehr. Die schon 130 Jahre dauernde Abschirmung hat mit der Tinner Dose eine einzigartige Hochmoorlandschaft weitgehend vor dem Zugriff des Menschen geschützt. Kulinarischer Höhepunkt des Tages waren die Buchweizenpannkuchen mit Preiselbeeren aus der „Hümmlinger Teestube“. Buchweizen ist übrigens kein Getreide, sondern ein Knöterichgewächs, dessen Samen gemahlen werden. Buchweizen war das Grundnahrungsmittel der ersten Moorsiedler, die ihn in die noch warme Torfasche säten. Eine zweistündige Paddeltour auf der verträumten Hase beendete diesen Tag.

Am letzten Tag fahren wir über Lingen an der Ems entlang nach Rheine. Südlich von Lingen ist die Ems

**Hilfreiche Informationen:**

Karte „Radwandern im Emsland“ 1:75000  
 BVA ISBN-13: 978-3-87073-334-6  
 Tourenführer „Die schönsten Radtouren im Emsland“  
 BVA ISBN-13: 978-3-87073-384-1

[www.emsland-touristik.de](http://www.emsland-touristik.de)  
[www.naturpark-moor.de](http://www.naturpark-moor.de)  
[www.bourtange.nl](http://www.bourtange.nl)  
[www.huevener-muehle.de](http://www.huevener-muehle.de)  
[www.erdoel-erdgas-museum-twist.de](http://www.erdoel-erdgas-museum-twist.de)  
[www.huemmlinger-teestuben.de](http://www.huemmlinger-teestuben.de)  
[www.enking.de](http://www.enking.de)



Hünengräber in Hümmling

nicht mehr für große Schiffe befahrbar und so wird aus dem begradigten Fluss ein windungsreiches Flüsschen. Bevor wir uns vom Emsland verabschiedeten, machten wir noch einen Zwischenstopp in Emsbüren, verhielt doch das Mühlencafé Enking mit seiner Pumpernickel-Sahne-Torte eine weitere unverzichtbare Kalorienbombe.

Auch Himmelfahrt 2009 wird es wieder eine Emslandtour geben, mit anderer und kürzerer Streckenführung, dafür aber mit noch mehr Zeit, die verschiedenen Facetten des Emslandes zu genießen. Anmeldungen ab sofort unter [rheumann@web.de](mailto:rheumann@web.de). Voraussichtlich 300 € pro Person.

Rüdiger Heumann

**Entdecken Sie die schönsten Radtouren der Region!**

**FREIZEIT**

mit GPS-Daten

MIT DEM FAHRRAD AM WASSER ENTLANG

Norbert Schmidt  
 Mit dem Fahrrad am Wasser entlang  
 ISBN 978-3-7616-2173-8  
 12,95 Euro

Hrsg.-Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH  
 Rhein-Kreis Neuss  
 Mit dem Fahrrad durch den Rhein-Kreis Neuss  
 ISBN 978-3-7616-2067-0  
 12,95 Euro

mit GPS-Daten

MIT DEM FAHRRAD NATIONALPARK EIFEL

Maria A. Pfeifer, Alfred Brüll, Gabriele Harzheim, Hans-Georg Brunemann  
 Mit dem Fahrrad durch den Nationalpark Eifel und seine Region  
 ISBN 978-3-7616-2179-0  
 12,95 Euro

Überall im Buchhandel erhältlich oder unter [www.bachem.de](http://www.bachem.de)

**J.P. BACHEM VERLAG**  
[www.bachem.de](http://www.bachem.de)

## Neuer Radführer zum RuhrtalRadweg erschienen

Der RuhrtalRadweg, der von der Quelle bei Winterberg im Sauerland bis zur Mündung in den Rhein bei Duisburg im Ruhrgebiet führt, wird immer beliebter. Inzwischen gehört die „Radroute des Jahres 2007 in Nordrhein-Westfalen“ sogar zu den zehn beliebtesten Radtouren Deutschlands. Zukünftig können sich Radfahrer noch besser über die Sehenswürdigkeiten entlang der 230 Kilometer langen Route informieren: Im jetzt erschienenen „**Bruckmann Radführer RuhrtalRadweg**“ beschreibt Autor Matthias Eikhoff in 16 Etappen den Streckenverlauf und Attraktionen wie Auenlandschaften, Wasserschlösser, stillgelegte Zechen, Fachwerkstädte und Ruhrgebietsmetropolen. Der 190 Seiten starke Radführer mit Spiralbindung enthält zudem einen Kartenteil im Maßstab 1 : 75.000 und ist für 14,95 Euro im Buchhandel erhältlich (ISBN 978-3-7654-4643-6).

**Bewertung der Redaktion:** Gegenüber dem 15-seitigen Spiralo „Ruhrtal-Radweg“ des Bielefelder Verlags (978-3-87073-389-6, 9,95 Euro) enthält der neue Reiseführer von Matthias Eikhoff mehr Hintergrundinformationen und Tipps für (kleine) Abstecher in die Umgebung. Die Karten reichen für die Orientierung auf den beschriebenen Strecken aus, sind aber nicht so detailliert wie im Spiralo des Bielefelder Verlags und decken teilweise nur einen schmalen Bereich entlang der Ruhr ab.

[www.ruhrtalradweg.de](http://www.ruhrtalradweg.de), [www.bruckmann.de](http://www.bruckmann.de), [www.bva-bielefeld.de](http://www.bva-bielefeld.de)

## Radtouren rund um Kempen

Die für Fahrradausflüge ideale Lage der Stadt Kempen hat die Tourismusexperten der Stadt Kempen zu zwölf Routenempfehlungen zwischen 29 und 70 km Länge inspiriert, von denen jede unter einem speziellen Motto steht: „Frommes Kempen“ führt beispielsweise zu Heiligenhäuschen und Wegekreuzen, eine Route hat Burgen und Schlösser zum Ziel, eine lädt zum Stadtbummel nach Venlo ein. Für jeden Geschmack ist etwas dabei. Die Tourenvorschläge kombinieren Abschnitte vorhandener, beschriebener Radwanderungen (NiederRheinRoute, Euroga-Route etc.) zu Rundkursen, sind zur leichten Orientierung auf gut lesbaren Kartenausschnitten dargestellt und mit kurzen Hinweisen zu Sehenswürdigkeiten ergänzt.

Die Broschüre ist kostenlos erhältlich bei der

TouristInformation Kempen, Buttermarkt 1, 47906 Kempen, Tel. 02152/917237, [rathaus@kempen.de](mailto:rathaus@kempen.de)

## Mit dem Rad auf den Spuren der nieder-rheinischen Jakobspilger

Mit etwas Verzögerung ist jetzt der für Ende Mai angekündigte (Rad-)Wanderführer „**Niederlande: Jakobsweg Rhein-Maas-Weg**“ von Uwe Ziebold im Conrad Stein Verlag erschienen (siehe auch „*Rad am Rhein*“ Ausgabe Frühjahr 2008). Das handliche Büchlein beschreibt auf ca. 140 Seiten den nieder-rheinischen Abschnitt des Jakobsweges von Millingen aan de Rijn über Kevelaer, Roermond nach Lüttich (Liège) zur Jakobskirche. Es ist gleichermaßen für Fuß- und Radwanderer geeignet, da in den Kartenausschnitten und im Text Alternativrouten für Radler präzise dargestellt werden. ISBN: 978-3-86686-225-8, EUR 12,90



## City-Marketing will Radverkehr fördern Mit Hilfe einer neuen Broschüre für das City-Marketing will die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte (AGFS) den Blick der Einzelhändler auf radelnde Kunden lenken.

Auch in Zeiten steigender Benzinpreise, verstopfter Innenstadtsstraßen und steigender Luftverschmutzung ist noch viel Überzeugungsarbeit nötig, damit die Händlerlobby unter „guter Erreichbarkeit“ und „hoher Aufenthaltsqualität“ nicht den Autoparkplatz vor der Ladentüre versteht. Gut, dass die AGFS sich dieses Themas annimmt und für einen Sinneswandel wirbt.

Die Broschüre „City-Marketing – Fahrrad“ stellt intelligente Beispiele vor, wie das Fahrrad erfolgreich für das Innenstadt-Marketing genutzt werden kann. Dazu gehören Schließfächer für Stadtbummeler, mobile Fahrradwaschanlagen, Luft-Tankstellen, verschiedene Fahrrad-Verleihsysteme, aber auch Dienstleistungsangebote wie Lieferservice für Einkäufe, Fahrradrikschas oder Fahrradaktionstage. Zu jedem der Beispiele sind Ansprechpartner angegeben, die eine unkomplizierte Kontaktaufnahme zwecks Erfahrungsaustausch ermöglichen.

Die **Pflichtlektüre für Einzelhändler, Werbefachleute und Stadtentwickler** kann bei der Geschäftsstelle der AGFS angefordert werden unter Tel.: 02151/864283 oder [info@fahrradfreundlich.nrw.de](mailto:info@fahrradfreundlich.nrw.de).

# Neue Radwege auf stillgelegten Bahntrassen

Fahrradfahrer können in Nordrhein-Westfalen zukünftig auch auf stillgelegten Bahntrassen mit einer Länge von 364 Kilometern durchs Land fahren. Gemeinsam mit Reiner Latsch, dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG, stellte Verkehrsminister Oliver Wittke am 9.6.2008 in Düsseldorf das neue Alleen-Radwegeprogramm vor.

„Radwege auf stillgelegten Bahntrassen ergänzen das vorhandene Radroutennetz sehr gut: Einerseits sind die Steigungen sehr radfahrerfreundlich, andererseits sind die Trassen oft von Bäumen gesäumt, so dass sie auch landschaftlich sehr reizvoll sind,“ sagte Wittke. „Darüber hinaus sind sie häufig die einzige Möglichkeit, Radwege neben stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen zu bauen.“

In diesem Jahr werden rund 56 Kilometer stillgelegte Bahntrassen mit einem Kostenvolumen von 12,7 Millionen Euro zu Radwegen umgebaut. Insgesamt 13 Projekte sollen in 2008 starten. Bis 2011 werden weitere 59 Projekte mit 307 Kilometern Länge und geschätzten Kosten in Höhe von 58 Millionen Euro in Angriff genommen.

Das Handlungsprogramm wurde entwickelt und vorbereitet von der BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW (BEG), der seit 2002 erfolgreich tätigen gemeinsamen Tochter von Bahn und Land. Sie hat mit allen beteiligten Kommunen Gespräche geführt und Planungen und Gutachten finanziert. Die Alleenradwege ergänzen die weiteren Aktivitäten der Landesregierung in Sachen Radverkehr. So werden in 2008 insgesamt über 60 Millionen für den Radverkehr von Nordrhein-Westfalen aufgewandt.

Alleenradweg Münsterland 1



Zustand vorher

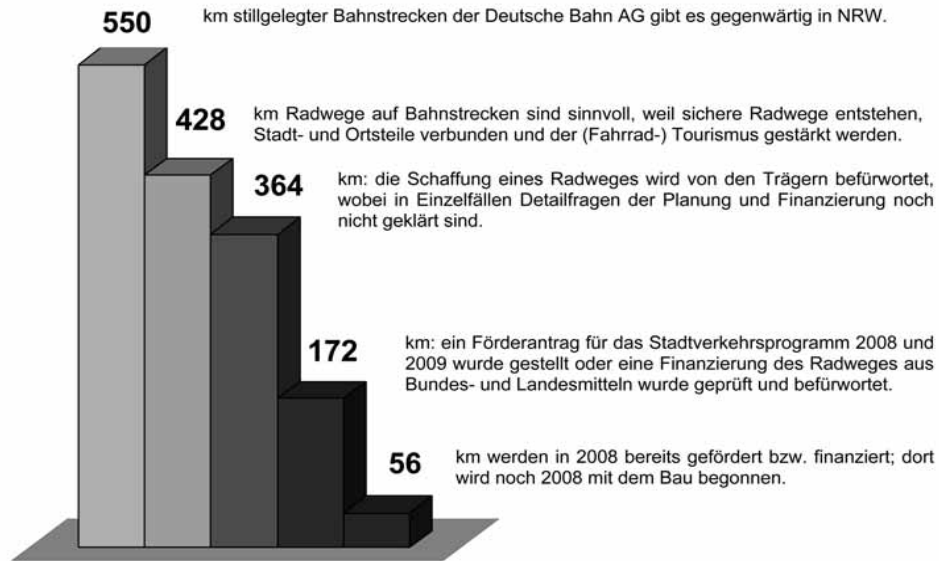
Alleenradweg Münsterland 2



Planung Radweg



### Daten zum Alleinradwegeprogramm

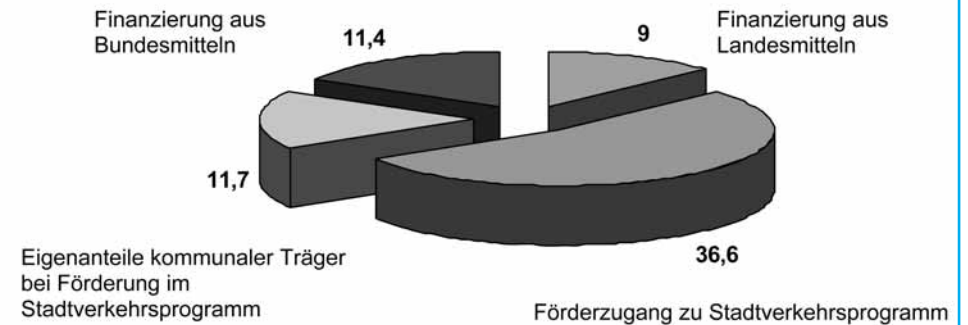


### Info:

Die **BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW** (BEG NRW) ist für 205 Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen der zentrale Ansprechpartner, um entbehrliche Bahnareale optimal zu entwickeln. Das Land sieht in der Arbeit der BEG einen wichti-

gen Baustein, die Innenentwicklung der Städte und Gemeinden zu forcieren. Es hat dazu umfangreiche Mittel für die Entwicklung dieser Flächen bereitgestellt. Die Bahn verbindet damit die Erwartung, für Flächen, um die sie sich bislang nicht kümmern konnte, einen neuen Eigentümer zu finden.

### Finanzierungsbedarf in Mio. €



**YOU SEE**

**bm**  
BUSCH • MÜLLER

### Der Kleinste ist der Hellste

Der neue **LUMOTEC IQ Cyo**. Sie haben die Wahl: Unglaubliche 60 Lux! Oder 40 Lux mit „Licht direkt vor dem Vorderrad“! Jeder Cyo mit Standlicht! Mit doppeltbreitem, maximal ausgeleuchtetem Lichtfeld und mit deutschem Prüfzeichen - die **IQ-Lichtrevolution geht weiter**.

Ab Oktober 2008 im Handel.



Alu-Kühlrippen mit Luftdüsen

Edelstahl

bis 60 Lux

Ohne Rückstrahler. Ideal für Sportbikes.



1m

4m

Mit Nahfeld-Ausleuchtung (Patent pend.)



bis 40 Lux

Mit Rückstrahler.

### Kommentar:

Der geplante Umbau von stillgelegten Bahnstrecken ermöglicht die Schaffung von neuen attraktiven und direkten Radverkehrsverbindungen zwischen den Städten. Der tatsächliche Nutzen der Strecken steht und fällt aber mit der innerörtlichen Anbindung an vorhandene Radverkehrsnetze. Bezüglich Oberflächenbeschaffenheit, Kreuzungsfreiheit und Wegweisung werden die neuen Trassen womöglich Maßstäbe setzen, gegenüber denen ältere Radwege deutlich zurück fallen. Hoffentlich wird die Zwei-Klassen-Politik der DB, bei denen die Premium-Produkte dem Fernverkehr vorbehalten bleiben und im Nahverkehr der „Anspruch auf Beförderung“ mehr schlecht als recht erfüllt wird, hier nicht auf den Radverkehr übertragen. Zahlreiche innerörtliche Radwege erfüllen inzwischen nicht einmal die gesetzlichen Mindeststandards. Sowohl die Stadtverwaltungen als auch Straßen-NRW, zuständig für Radwege

an Landes- und Bundesstraßen, begründen den Sanierungsstau fast immer mit Geldmangel. Wenn aber - wie oben zu lesen - Land und Kommunen erhebliche Mittel für den Bau der „Alleinradwege“ aufbringen können, warum dann nicht auch für ein flächendeckendes Sanierungsprogramm?

Treibende Kraft wird die DB gewesen sein, die nicht benötigte Strecken „entwickeln“, d.h. verkaufen will. Die Entscheidung der Landesregierung, diese Gelegenheit für den Radverkehr zu nutzen, war aber nur dann richtig, wenn sie nicht zu Lasten der Erhaltung des übrigen Radverkehrsnetzes geht. Denn Bürger, die vor ihrer Haustüre weiterhin regelmäßig über löcherige Radwege fahren müssen, werden dann für das Projekt „Alleinradwege“ nur wenig Verständnis aufbringen.

Andreas Domanski

## Shared Space Eine persönliche Einschätzung

Unser Artikel zu diesem Thema hat unterschiedliche Reaktionen ausgelöst. Deshalb möchte ich hier als Ergänzung meine persönlichen Erfahrungen zu Shared Space wiedergeben.

Anfang des Jahres habe ich meinen Urlaub in Ägypten verbracht und war nach einer Nilkreuzfahrt ein paar Tage in Kairo. Neben der Besichtigung der Pyramiden und eines Besuches im Ägyptischen Museum habe ich mich auch zu Fuß in der Stadt umgesehen. Sehr gewöhnungsbedürftig war für mich der ständige Lärm, hauptsächlich verursacht durch permanentes Hupen und das scheinbar 24 Stunden am Tag. In den Straßen und Gassen abseits der Hauptstraßen ist keinerlei Art von Verkehrsregelung erkennbar, es gibt keine Verkehrszeichen, keine Fahrspuren, keine Gehwege. Alle fahren, gehen oder stehen dort, wo es gerade passt, eben Shared Space, auch wenn es nicht so genannt wird. Alle - das sind Autos, Kleinlaster, Eselskarren, Fahrräder, Fußgänger, die Auslagen von Geschäften und natürlich motorisierte Zweiräder, die immer wieder zwischendurch preschen. Das subjektive Sicherheitsempfinden war für mich nicht besonders gut, aber objektiv betrachtet passiert praktisch fast nichts. Meine Schlussfolgerung daraus ist, Shared Space erfordert eine erhöhte ständige Aufmerksamkeit, es ist anstrengend und wirkt etwas chaotisch. Übertragen auf unsere Verhältnisse würde es wahrscheinlich etwas ruhiger ablaufen, aber prinzipiell sehe ich keine wesentlichen Unterschiede. Es ist sicherlich kein Allheilmittel für Verkehrsprobleme, jedoch ein sinnvoller Denkansatz, der an vielen Stellen die Unfallzahlen drastisch reduzieren könnte.

Josef Kürten

### Zum Leserbrief

Das Beispiel Rheinpromenade ist, denke ich, ein sehr gutes Beispiel. Es ist illusorisch zu glauben, dass dort ein anderes Verkehrsverhalten möglich ist, selbst wenn alle 10 m eine Markierung auf dem Boden wäre. Das ginge nur, wenn der Radweg auf beiden Seiten mit einer durchgehenden Kette von den übrigen Verkehrsflächen abgetrennt würde. Es wäre allerdings besser, wenn Fußgänger und

Radfahrer ohne Stress und Ärger, aber mit größter Achtsamkeit die Rheinpromenade genießen würden. Was jedoch wirklich gefährlich ist, sind die 10 cm Höhenunterschied, die der ADFC von Anfang an bemängelt hat. Leider wird vermutlich hier erst gehandelt werden, wenn wirklich dadurch etwas passiert ist.



PS: Wie man sieht arbeiten einige schon intensiv an der Beseitigung der Kante (LKW's durch Überfahren bei den ständigen Events auf dem Burgplatz).  
Josef Kürten

Liebe Rad am Rhein-Redaktion,



mit dem Artikel Shared Space in der letzten Ausgabe wurde sehr stark für den „gemeinsam genutzten Raum“ ohne Abgrenzung Straße, Bürgersteig, Radweg plädiert.

So sympathisch und idyllisch die Idee besonders für kleinere Wohnstraßen ist, das im Artikel angebrachte Beispiel Rheinpromenade war hier völlig fehl am Platz. Hier gibt es sozusagen unbeabsichtigt einen „Shared Space“ - im Artikel heißt es: „die getrennten Verkehrsflächen ... werden praktisch nicht beachtet“. Die Autoren scheinen das gut zu finden, dabei ist die Situation dort für jeden Radler nur nervig und gefährlich!

Vielen Fußgängern ist überhaupt nicht bewusst, dass der Bereich neben der Straße ein Fahrradweg ist. An schönen Tagen pilgern dort Scharen von Menschen. Die entweder gar nicht reagieren oder auch noch sauer werden, wenn man klingelt. Ständige, teilweise sehr spontan notwendige

Ausweichmanöver, sind extrem gefährlich nicht nur wegen der 10 cm Höhenunterschied zur Straße. Und nervig ist es auf jeden Fall.

Gerade die Rheinuferpromenade, eine der wenigen Möglichkeiten in Düsseldorf, in schöner Umgebung zügig eine längere Strecke zurückzulegen, benötigt

dringend eine deutliche Abtrennung und immer wiederkehrende deutliche Kennzeichnungen z.B. auf dem Boden.

Herzliche Grüße,

Claudia Bäcker

## Nachrichten



### Erste Düsseldorfer Sternfahrt

Sind Sie schon mal mit dem Fahrrad über den Tausendfüßler gefahren? Nicht? Ich schon und mit mir 250 weitere Radler. Ein Heidenspaß! Das hat Aufsehen erregt bei den Mitbürgern und das hat die Radverkehrspolitik in Düsseldorf bitter nötig.

Von sechs Punkten in Düsseldorf ging es los. Der ADFC Neuss rauschte über die Südbrücke herein und der ADFC Erkrath unterstützte von Eller aus den Demonstrationzug. Mit Polizeigeleit ging es klingelnd über alle Kreuzungen.

Am Hauptbahnhof trafen wir uns alle. Josef Kürten begrüßte die Teilnehmer auf das Herzlichste und machte in einer kurzen Rede auf die Planungsmissstände bei der Fahrradstation und ganz aktuell bei der Neugestaltung der Kreuzung Graf-Adolf-Straße / Königsallee aufmerksam. Noch zwei Gründe mehr bei der Sternfahrt mitzufahren!

Dann kam der Höhepunkt des Tages: Mit 250 anderen Radlern durch die Innenstadt und über den Tausendfüßler zum Rhein. Da kamen Glücksgefühle

ganz wie von selbst. Endlich war ich als Radler in Düsseldorf am (Klingel)Drücker.

Aber eines ließ mich abends die Stirn runzeln: Der ADFC Düsseldorf hat weit mehr als 1000 Mitglieder, wöchentlich erreichen mich Beschwerden über den Radverkehr und dann kommen nur 120 Düsseldorfer zur Sternfahrt ...Wie geht das zusammen? Schreiben Sie es mir: rheumann@web.de

Nächstes Jahr haben Sie wieder die Chance mehr Anerkennung als Radler

in Düsseldorf zu fordern und das mit einem Heidenspaß - versprochen.  
Rüdiger Heumann

### Die Hobbykartografen trafen sich

Am 7.8.2008 trafen sich einige Hobbykartografen, die bei Open Street Map (<http://openstreetmap.de>) aktiv sind, im Cafe Mengwasser. Obwohl bisher keine aktiven Beziehungen zwischen dem ADFC und dem Open Street Map-Projekt bestehen, waren etwa die Hälfte der 10 Teilnehmer ADFC-Mitglieder. Warum auch nicht? Das Fahrrad ist in der Stadt das ideale Verkehrsmittel, um GPS-Daten als Beitrag zu Open Street Map zu sammeln. Außerdem hofft natürlich jeder insgeheim, dass es in Zukunft auch fahradgerechtes Routing für Navigationssysteme gibt, und Open Street Map könnte dazu einen Beitrag leisten.

Für zukünftige Treffen ist der ADFC bereit, die Räumlichkeiten des FIZ (in Düsseldorf, Siemensstraße) zur Verfügung zu stellen.





### 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 soviele 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 **ihre Unterstützung** angewiesen, sei es als einfaches Mitglied, durch zusätzliche Spenden oder am besten durch **Ihre Mitarbeit!**

Wir über uns

### IMPRESSUM

**Rad am Rhein** die Fahrradzeitschrift in der Region erscheint 3 x jährlich im März, Juni und September. Kostenlose Zustellung an ADFC-Mitglieder.  
**Herausgeber** Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Düsseldorf, Kreisfeld, Mönchengladbach, Kreis Neuss, Kreis Viersen  
**Redaktion** Edda Schindler-Matthes (verantwortlich), Heribert Adamsky, Andreas Domanski, Bernhard Sybrandi. Außerdem wird für die Lokalredaktion auf den Lokalteil verwiesen. Redaktionsschluss für die März-Ausgabe: 25. Januar 2009  
**Layout** Delia Birr  
**Anzeigen** Düssel-Druck & Verlag GmbH (Anzeigenschluss: 1. des Vor-

monats, es gilt Preisliste III/2002)  
**Gesamtherstellung** Düssel-Druck & Verlag GmbH, Bilker Allee 21-23, Tel. 0211/39 50 23, Fax 0211/30 73 46, e-mail: duessel-druck@t-online.de, 100 % Recyclingpapier  
**Gesamtauflage 15.000** 6.500 Exemplare mit Lokalteil Düsseldorf, 2.800 Exemplare mit Lokalteil Krefeld, 2.000 Exemplare mit Lokalteil Mönchengladbach, 3.500 Exemplare mit Lokalteil Neuss  
 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.

# Gehen Sie im Süd-Hafen vor Anker. Werft 67 im Rheinbogen Reisholz.

Erstvermietung – Werft 67.  
 Alles da, was Unternehmen für erfolgreiches Arbeiten brauchen. Baulich und infrastrukturell auf souveränem Niveau. Hochwertige Büro- und Gewerbeflächen.  
 Flexible Raumaufteilung. Direkt angebundene Hallenflächen. Tiefgaragenplätze.



Industrieterrains Düsseldorf-Reisholz AG, Henkelstraße 164, 40589 Düsseldorf, Telefon 0211-600 20 10, immo@idr.de

### 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 der regionalen Fahrradzeitschrift **„Rad am Rhein“** (dreimal im Jahr), sofern Sie Mitglied des ADFC im Verbreitungsgebiet sind. „Rad am Rhein“ konzentriert sich auf das Fahrradgeschehen in der Region und bildet ein Forum für alle Fahrradbenutzer/innen;
- Jeden Monat **100 Freikilometer im ADFC-Tourenportal**
- **Vergünstigungen beim Kauf** von einigen durch den ADFC herausgegebenen Schriften, Karten oder durch ihn vertriebenen Sachartikeln;
- **Kostenlose oder stark ermäßigte Teilnahme an Veranstaltungen** des ADFC in der Region (Radtouren, Dia-Abende, Reparaturkurse u.ä.);
- **Beratung** in allen Fahrradangelegenheiten durch aktive Mitglieder des ADFC;
- **Inanspruchnahme der Leistungen europäischer Partnerorganisationen** des ADFC, als wären Sie dort Mitglied;
- Die Möglichkeit, sich aktiv für eine **umwelt- und menschenfreundliche Verkehrspolitik in unserer Stadt** einzusetzen und sich und andere von den Vorteilen der Fahrradnutzung zu überzeugen;

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

# Beitrittserklärung Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen!

Familienname \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 Vorname \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 Straße und Hausnummer \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 Geburtsjahr \_\_\_\_\_ Telefon \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 e-mail: \_\_\_\_\_

Dieses Heft wurde mir überreicht bei \_\_\_\_\_

### Ich trete dem ADFC bei:

als Einzelmitglied Jahresbeitrag Euro 38,-  
 Einzelmitglieder können ihre minderjährigen Kinder kostenlos anmelden.  
 als Haushalts- / Familienmitglied mit folgenden Personen,  
 die mit mir in einem Haushalt wohnen (jeweils mit Geburtsjahr):  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 Jahresbeitrag Euro 48,-  
 (Versicherung nur für namentlich - mit Geburtsjahr - gemeldete Haushaltsmitglieder!)

► \_\_\_\_\_  
 Datum und Unterschrift

**Zusätzlich zu meinem / unserem Beitrag unterstütze/n ich/wir den ADFC**  
 jährlich mit folgender Summe: \_\_\_\_\_,00 Euro  
 Mein Jahresbeitrag beträgt: \_\_\_\_\_,00 Euro  
 Gesamtsumme \_\_\_\_\_,00 Euro

Ich erteile dem ADFC e.V. hiermit eine Einzugsermächtigung  
 (bis auf Widerruf) über die o. g. Gesamtsumme zu Lasten meines Kontos:  
 Kontonummer \_\_\_\_\_ BLZ \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 Geldinstitut \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 Kontoinhaber/in \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

► \_\_\_\_\_  
 Datum und Unterschrift

**Ich überweise nach Erhalt der Beitragsrechnung** (Bitte keine Vorauszahlung, kein Bargeld, keine Schecks!)

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen, Tel 0421 / 3 46 29-0 · Fax 0421 / 3 46 29 50

Übrigens: Sie können auch eine Mitgliedschaft verschenken. Wir informieren Sie gerne.





ADFC  
Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club  
[www.adfc.de](http://www.adfc.de)

## Gut ankommen – gut unterkommen

mit Bett & Bike vom ADFC

4.500 radlerfreundliche  
Gastbetriebe erwarten Sie:

- hier sind Sie willkommen –  
auch für eine Nacht.
- Ihr Rad ist sicher abgestellt,  
Ihre Kleidung trocknet im Schraf.
- ein zünftiges Frühstück  
bringt Sie morgens in Schwung.

Ihre Unterkunft finden Sie in den  
**Bett & Bike-Verzeichnissen:**  
Die Ausgabe für Deutschland und die  
sechs Regionalausgaben bekommen Sie  
beim ADFC, im Buchhandel oder im  
Internet unter [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de).



Bett & Bike