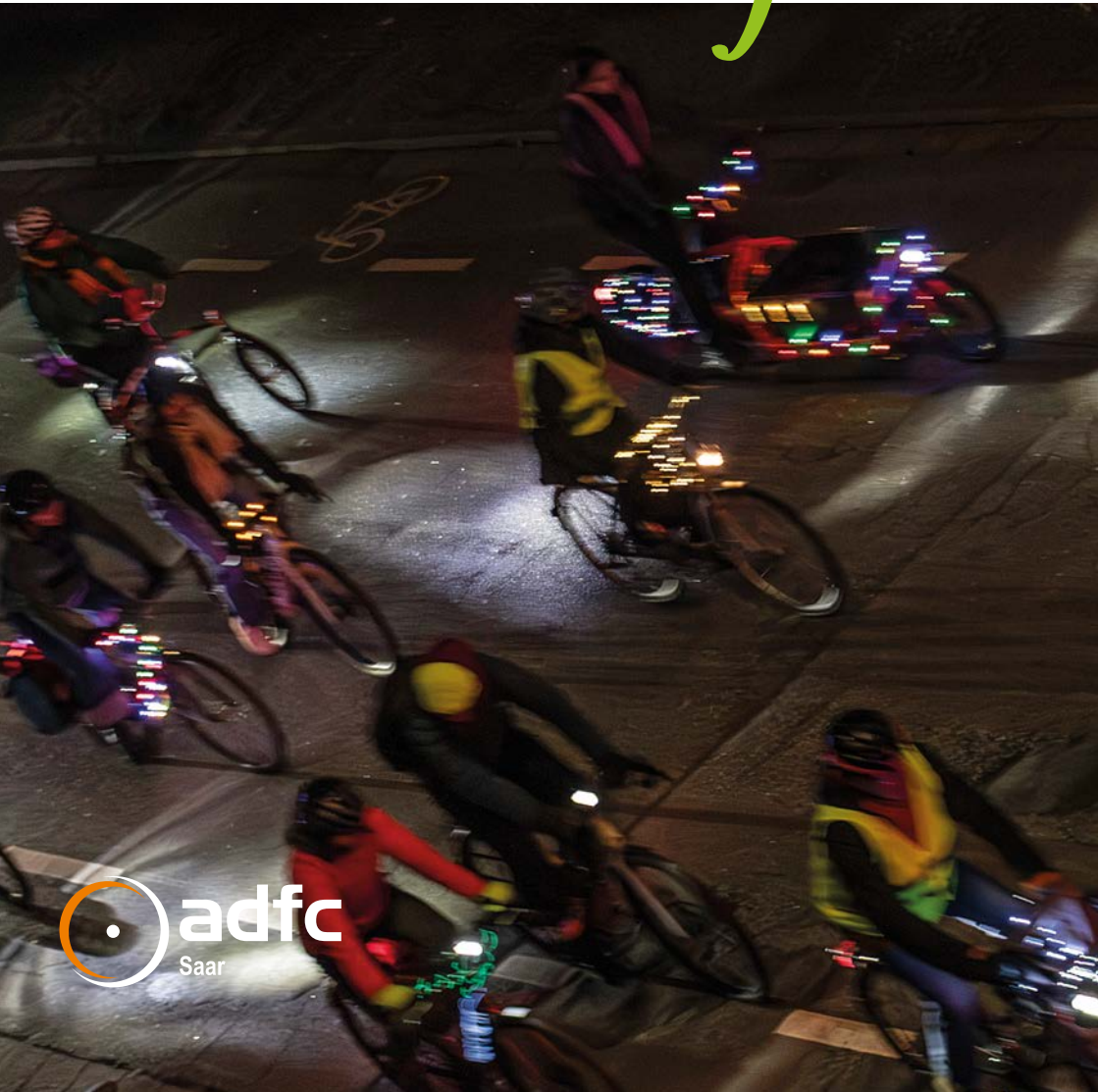


Das Magazin des ADFC Saar
Ausgabe Dezember 2025

auf STEIGEN



HORIZONT

BERGSPORT KLETTERN
TREKKING WANDERN



WOLPERT mediendesign



BERATUNG · QUALITÄT · SERVICE

Horizont-Outdoor

Großherzog-Friedrich-Straße 59
66111 Saarbrücken

Telefon: (0681) 6 31 96

Telefax: (0681) 6 82 77

e-mail: info@horizont-outdoor.de

Öffnungszeiten:

Mo-Fr 10-19 Uhr

Sa 10-15 Uhr

Saarbahnhaltestelle und Parkplätze gegenüber auf dem Landwehrplatz

EDITORIAL

Manch schlimme Befürchtung wird leider bestätigt, auch wenn man es gerne anders hätte. So kam dieser Tage eine Untersuchung auf den Tisch, die besagt, dass bundesweit nur fünf Prozent von 167 überprüften Schulwegen sicher seien. Am schlechtesten schneidet bei verschiedenen Aspekten leider das Saarland ab. Wobei man etwas vorsichtig sein muss, denn getestet wurden im Saarland nur zwei Saarbrücker Schulen, die Freiwillige Ganztags-Grundschule Rodenhof und die Grundschule Weyersberg in Burbach. Allerdings sind einem auch kaum saarländische Schulen bekannt, wo nicht ähnlich schwierige Verkehrsverhältnisse herrschen würden.

Die Ergebnisse stehen in einer Studie des aus der Gewerkschaftsbewegung stammenden ACE Auto Club Europa. Er untersuchte die Schulwegsicherheit von fast 50.000 Grundschulkindern. Besonders schlecht schneidet das Saarland beim Bringverkehr und bei der Verkehrsinfrastruktur (Querungshilfen, Ampeln u.ä.) rund um die Schulen ab. Es besteht also sehr dringender Handlungsbedarf. Noch immer ist dem ADFC Saar keine einzige Schulstraße im Saarland bekannt. Schulstraßen zeichnen sich dadurch aus, dass sie für die Zeit vor dem Unterrichtsbeginn und dann, wenn die Kinder wieder abgeholt werden, für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Im Etat des Bildungsministerium gibt es einen kleinen Posten in Höhe von 57.000 Euro, aus dem unter anderem Maßnahmen der Mobilitätserziehung bezahlt werden. Da sollte wesentlich mehr drin sein. Kampagnen wie das Schulradeln sind toll, müssen aber ergänzt werden durch Verbesserungen der Infrastruktur, mehr Geschwindigkeitsbeschränkungen und andere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Thomas Fläschner

INHALT

Editorial	3
Inhalt	3
Radverkehrsförderung lohnt sich	5
Bürgerrat zum Klimaschutz befürwortet Radverkehrsförderung	6
Rolle rückwärts in Kirkel?	8
Völklingen: Gute Lösung für Baustelle am Saar-Radweg	9
Im Interview: Cargo Velo Services	10
Kfz-Durchgangsverkehr in der Fahrradzone Nauwieser Viertel	14
Saarbrücker Parking Day mit Kidical Mass	17
Europäische Mobilitätswoche in Homburg ..	18
Neue Radführung in Wadgassen – aber leider kein Fortschritt!	19
Nachhaltiger im Saarland unterwegs!	22
Bike * Art *	23
ADFC fordert Alleenbepflanzung für den Saar-Radweg	25
Eine neue Radstrategie für das Saarland	26
Touren des ADFC Saar	27
Treffen der Gruppen des ADFC Saar	28
Fördermitglieder des ADFC Saar	29
Der ADFC	30

Titelfoto:

Lichterfahrt in Saarbrücken (Andreas Cremer)

LANDESGESCHÄFTSSTELLE

Haus der Umwelt
 Evangelisch-Kirch-Str. 8
 66111 Saarbrücken
 Tel.: 0681 / 4 50 98
info@adfc-saar.de
<https://saarland.adfc.de>
 Termine nach Vereinbarung
 Landesgeschäftsführerin
 Stephanie Noll
 Tel.: 0681 / 4 50 98

SAARLOUIS

Geschäftsstelle mit Infoladen
 im Komm-Kultur-Haus
 Luxemburger Ring 8
 66740 Saarlouis
saarlouis@adfc-saar.de
 06831 / 12 55 54

BANKVERBINDUNG

Sparkasse Neunkirchen
 IBAN: DE24 5925 2046 0100 5272 41
 Spenden an unseren gemein-
 nützigen Verein sind willkom-
 men und steuerlich absetzbar!

ADFC-Radfahrschule**ProVelo**

0681 / 4 50 98
radfahrschule@adfc-saar.de
<https://saarland.adfc.de/radfahrschule-provelo>

Lastenrad-Ausleihe

<https://lastenrad.adfc-saar-land.de>

LANDESVORSTAND**VORSITZENDE**

Thomas Fläschner
 0681 / 4 94 71
 Ute Kirchhoff
 06841 / 187 65 65

STELLVERTRETER:INNEN

Axel Birtel, 06821 / 94 08 60
 Ursula Hübner (Finanzen)

BEISITZER:INNEN:

Joachim Hase
 0681 / 5 88 72 79
 Hans Holderbaum
 06898 / 54 88 101
 Thomas Kees
 06897 / 6855040
 Marcel Scherf
 0160 / 92317015
 Alexander Haas
 0157 / 33155282

KONTAKTADRESSEN**BLIESKASTEL**

Andrea Hempel
 06842 / 93 03 40
blieskastel@adfc-saar.de

HOMBURG

Ute Kirchhoff
 06841 / 187 65 65
homburg@adfc-saar.de

KÖLLERTAL

Hildegard Recktenwald
 06806 / 480772
koellertal@adfc-saar.de

MERZIG

Bernhard Lauer
 0176 / 44 55 04 30
 Pascal Bies 01520 / 34 666 44
merzigt@adfc-saar.de

NEUNKIRCHEN

Axel Birtel, 06821 / 94 08 60
neunkirchen@adfc-saar.de

SAARBRÜCKEN

Jan Messerschmidt
 06897 / 93 52 22
saarbruecken@adfc-saar.de

SAARLOUIS

Hermann Manfredini
 06831 / 12 55 54
 Marcel Scherf, 0160/92317015
saarlouis@adfc-saar.de

ST. INGBERT

Ursula Hubertus,
 06894/928875
st-ingbert@adfc-saar.de

ST. WENDEL

Michael Müller,
 0176 / 608 77 707
st-wendel@adfc-saar.de

SULZBACH-FISCHBACHTAL

Roland Schneider
 06897 / 79 61 504
sulzbach@adfc-saar.de

VÖLKLINGEN

voelklingen@adfc-saar.de

SELBSTHILFE-WERKSTÄTTEN**Haus der Umwelt**

Eingang Kronenstraße:
 Samstags: 12:30 bis 16:00 Uhr
 5 Euro für Nicht-Mitglieder
 Kontakt: 0681 / 4 50 98

Universität Saarbrücken

Container hinter Bau C6 4
 Während der Vorlesungszeit,
 Di. und Do., 16 bis 18 Uhr

RADVERKEHRSFÖRDERUNG LOHNT SICH

Nirgendwo in Deutschland wird so wenig Rad gefahren wie im Saarland, auch wenn die Zahl der Radler:innen auch hierzulande ansteigt. Das zeigen die Ergebnisse der jüngst veröffentlichten Studie „Mobilität in Deutschland 2023“. Der ADFC Saar interpretiert die neuen Zahlen allerdings insgesamt positiv und empfiehlt einen differenzierten Blick auf die Situation des Radverkehrs im Land.

Dass saarlandweit der Radverkehrsanteil von zwei Prozent im letzten Untersuchungsjahr 2017 auf drei Prozent im Jahr 2023 gestiegen sei, also um 50 Prozent zugelegt habe, sei sicherlich der niedrigen Ausgangsbasis geschuldet, relativiert der ADFC Saar die Resultate. Wesentlich aussagekräftiger seien die lokalen Werte, die auf Grund einer vom saarländischen Mobilitätsministerium finanzierten Zusatzbefragung erhoben werden konnten. So würden in Saarbrücken mittlerweile sieben Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, Anfang der 1990er Jahre habe diese Zahl noch bei zwei Prozent gelegen.

Für den ADFC-Landesvorsitzenden *Thomas Fläschner* liegt die Ursache hierfür in der konsequenten Förderung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt: „Natürlich ist der ADFC mit vielem noch unzufrieden, vor allem mit dem nach wie vor lückenhaften Radwegenetz, aber Saarbrücken ist eine der wenigen saarländischen Kommunen, in der ernsthaft und beständig Radverkehrsförderung betrieben wird. Das zahlt sich aus, wie die Zahlen belegen.“

Erschreckend sei, dass Landkreise wie Merzig-Wadern (ein Prozent), Neunkirchen und St. Wendel (je zwei Prozent) sehr schlecht abschnitten, so *Ute Kirchhoff*, ebenfalls ADFC-Landesvorsitzende. Verwunderlich sei

dies aber nicht, denn in vielen der dortigen Kommunen finde Radwegebau kaum statt. Selbst bundesweit längst bewährte Maßnahmen wie die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung würden immer noch abgelehnt. Dort, wo Rad- und Fußverkehr konsequent gefördert würden, ließe sich ein Gewinn an Lebensqualität für alle Menschen beobachten. Das müsse das Ziel sein – auch im Saarland.



SAARENTAL

GET A BIKE. MAKE A TOUR.

RADVERLEIH
KURATIERTE ROUTEN
TOURGUIDING

www.saarental.bike
instagram.com/saarental

BÜRGERRAT ZUM KLIMASCHUTZ BEFÜRWORTET RADVERKEHRSFÖRDERUNG

Der saarländische Landtag hat im Rahmen seiner Bemühungen um mehr Klimaschutz vor einiger Zeit einen Bürgerrat "Klimaschutz im Saarland" einberufen, in dem ein repräsentativer Querschnitt der saarländischen Bevölkerung zahlreiche Maßnahmen erarbeitet hat. Das Gutachten wurde nun veröffentlicht und wird im Landtag diskutiert.

Auch dem "Ausbau der Radwege" wird im Gutachten des Bürgerrates ein hoher Stellenwert eingeräumt. Dies begrüßt der ADFC Saar sehr. Selbstverständlich können nicht alle Aspekte der Radverkehrsförderung auf (immerhin) eineinhalb Seiten angemessen berücksichtigt werden; wir teilen jedoch die vorgenommenen Einschätzungen und können alle Empfehlungen nur unterstützen. Der Fahrradbestand im Saarland ist unterdurchschnittlich, und in unserer Geschäftsstelle mehren sich die Anfragen nach Leihfahrrädern. Von daher schließen wir uns der Forderung des Gremiums an, ein Leihfahrradsystem auszubauen. Damit könnten auch einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen erreicht werden.



Foto: Andreas Cremer

Das lesenswerte Gutachten enthält jedoch nicht nur Pull-Faktoren, die mit ihren positiven Anreizen mehr Menschen zum Radfahren bewegen sollen, sondern auch die gleichzeitig notwendigen Push-Faktoren. So heißt

es im Mobilitätskapitel des Gutachtens zum Beispiel: "Die Parkgebühren sollen in der Innenstadt erhöht werden." Das ist richtig, denn das eine geht nicht ohne das andere. Wir möchten noch einen weiteren Aspekt des Gutachtens besonders hervorheben. Auf Seite 53 heißt es: "Zusätzlich sollen die Radwege möglichst durchgehend (ohne Unterbrechung, nicht unerwartet endend) und schattig (z.B. durch Bäume) sein." Den zuletzt genannten Aspekt der Beschattung hat der ADFC parallel zum Gutachten in einem Konzept für die Anlage einer "Allee für den Saar-Radweg", dem mit Abstand wichtigsten Radweg für Alltag und Freizeit im Saarland umfassend ausgearbeitet.

Der ADFC Saar wünscht dem Gutachten viele aufmerksame Leser:innen nicht nur im Landtag, sondern vor allem in den saarländischen Kommunen.

<https://buergerrat-saarland.de/>





Wir drucken für unser Leben gern



COD Büroservice GmbH

Kopierzentrum Bleichstraße 22 66111 Saarbrücken Tel. 0681 39353-0 Fax 0681 3935311 info@cod.de
Druckzentrale Mainzer Straße 35 66111 Saarbrücken Tel. 0681 39353-50 Fax 0681 6852301 print@cod.de

www.cod.de

ROLLE RÜCKWÄRTS IN KIRKEL?

FAHRRADSCHUTZSTREIFEN IST VERSCHWUNDEN

Die Gemeinde Kirkel gilt seit Jahren als fahrradfreundliche Gemeinde, geradezu als saarländische Vorzeigegemeinde in Sachen Radverkehrsförderung. Immerhin wurden zusammen mit dem Fahrradbeauftragten Armin Jung einige Projekte zur Förderung des Radverkehrs realisiert: so gibt es in Limbach eine Fahrradzone, in Kirkel-Neuhäusel und Altstadt markierte man Fahrradschutzstreifen. Der Sicherheitsgewinn ist für alle Radfahrenden spürbar! Beim ADFC-Fahrradklimatest bekommt Kirkel über Jahre die besten Ergebnisse im Saarland.

Vier Jahre später nun die Ernüchterung: Kürzlich ließ die Verkehrsbehörde des Saarpfalz-Kreises den Schutzstreifen auf einer Seite wieder entfernen. „Impuls (...) war die Eingabe eines Kirkeler Bürgers und die damalige unzureichende Gesamtfahrbahnbreite für die Aufbringung der beiden Fahrradschutzstreifen in der Neunkircher Straße.“ So ist es in den amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde Kirkel vom 4. November zu lesen.

Jetzt ist die Situation für Radfahrende nach Einschätzung des ADFC gefährlicher als zuvor, weil durch das Ausfräsen der Markierung Unebenheiten im Straßenbelag entstanden sind. Der ADFC hat sich in einem Schreiben an

die Verantwortlichen gewandt und Antwort auf verschiedene Fragen eingefordert.

Zum Sachverhalt drängen sich jedoch einige Fragen auf: Hat sich die Gesamtfahrbahnbreite seit 2021 verändert? Liegt ein Messfehler bei Planungs- und/oder Genehmigungsbehörde vor? Oder ist es eine politische Entscheidung? Geht es um Parkflächen zu Lasten des Radverkehrs – obwohl hier überhaupt kein Parkdruck besteht, haben die Anwohner doch genügend Platz auf ihren Grundstücken? Hat tatsächlich EINE (einzelne) Person dafür gesorgt, daß die Infrastruktur für viele Radlerinnen und Radler wieder entfernt wird? Wie halten es Gemeinde und Kreisverkehrsbehörde mit der „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“, wichtigen Grundprinzipien des Straßenverkehrsgesetzes, die für alle Verkehrsteilnehmer:innen gelten, insbesondere aber für ungeschützte Menschen? Sind Ersatzmaßnahmen – wie z.B. eine Piktogrammreihe – geplant?

Wer trägt die Kosten – die Gemeinde oder das Land? Zumindest diese Frage lässt sich leicht beantworten: Letztlich wird hier Steuergeld verschwendet! Es zahlen alle Bürgerinnen und Bürger – auch die, die hier sicher mit dem Fahrrad unterwegs sein wollen!

Ein Schelm, wer sich in Schilda wähnt.



2021



2025

VÖLKLINGEN: GUTE LÖSUNG FÜR BAUSTELLE AM SAAR-RADWEG

Ein weiteres Mal ist der Saar-Radweg in Völklingen von einer mehrjährigen Baumaßnahmen betroffen. Auf Höhe der Völklinger Kläranlage werden nämlich neue Hochspannungsmasten gesetzt. In der Vergangenheit gab es wegen der mit den diversen Bauarbeiten verbundenen Sperrungen und Umleitungen Kritik vom ADFC. Dieses Mal allerdings lobt der ADFC ausdrücklich die Lösung, die Stadtverwaltung und Bauträger miteinander fanden. Für die Baustellenfahrzeuge wurde mit Hilfe zahlreicher Stahlplatten ein eigener Weg neben dem Radweg geschaffen. Zwischen Radweg und Baustellenweg hat man eine Abtrennung installiert. Dort, wo die Baufahrzeuge den Radweg kreuzen müssen, wurde eigens eine Ampel aufgestellt. Diese Regelung funktioniert problemlos und konfliktfrei, so Hans Holderbaum vom ADFC Völklingen. Auch für die unumgänglichen Sperrungen des Radwegs in der ersten Oktoberhälfte dieses Jahres sowie im Februar 2026 habe die Stadtverwaltung bereits eine Lösung gefunden.



Direkt am Saarland-Radweg

Bei uns sind Sie herzlich willkommen!

Wir bieten kleine Speisen und kühle Getränke in schöner Umgebung am Weiher für ihre Pausen!

Hütte am Sebastian-Riewer-Weiher
Völklingen-Geislautern
 06898 / 16 96 701
 Mittwoch Ruhetag, an allen übrigen Tagen durchgehend von 10 bis 20 Uhr geöffnet.

kleiner . näher . schneller

EB ELMER

BAUMARKT

**Fachmarkt für Baustoffe,
 Garten, Farben, Werkzeuge**

Bachtalstr. 136 66773 Schwalbach-Elm
 Tel. 06834 5051
www.elmerbaumarkt.de
 Mail: info@elmerbaumarkt.de



FÖRDERMITGLIED IM INTERVIEW: CARGOVELO – MIT LASTENRÄDERN DEN ALLTAG BEWÄLTIGEN

Ein gutes Lastenrad ist weit mehr als nur ein Transportmittel. Einer, der diese Entwicklung von Anfang an begleitet und mitgestaltet hat, ist Tommy Abel, Inhaber von Cargo Velo. Das Fachgeschäft im Nauwieser Viertel gilt als erste Adresse für alle, die nachhaltige Mobilität auf zwei Rädern ernst nehmen. Wir stellen die Firma heute als Fördermitglied des ADFC Saar vor.

Thomas Kees sprach mit Tommy Abel, dem Inhaber von CargoVelo.

ADFC: Ich sitze hier mit Tommy Abel, dem Eigentümer von Cargo Velo, einem kleinen Fahrradladen im Saarbrücker Nauwieser Viertel. Cargo Velo als Name ist wohl Programm, aber wir wollen noch mehr erfahren über die Historie Deines Ladens, der auch mal zwei Standorte hatte.

Tommy: Ja, ich hatte mal zwei Standorte, jetzt wieder einen. Wir haben ursprünglich im März 2019 in der Rotenbergstraße, Ecke Blumenstraße aufgemacht, bewusst im Nauwieserviertel. Hervorgegangen ist das Geschäft aber eigentlich aus meiner früheren Berufs- und Firmenerfahrung, denn ich habe vorher Lastenräder betreut im gewerblichen Bereich.

Ich war dann darauf aus, so etwas auch im Saarland zu etablieren, aber es war ein bisschen zu früh. Mein Mitarbeiter Justin und ich haben es dann mit einem Ladengeschäft versucht und in der Talstraße ein Pop-up-Geschäft aufgemacht. Das war aber schlicht die falsche Seite von Saarbrücken, und wir haben selbst über unseren Ding-Dong-Shop gewitzelt, weil höchstens mal jemand vom ADFC vorbeikam und netterweise eine Klingel gekauft hat. Aber es war ein ganz interessanter Anfang, weil wir Gelegenheit hatten, darüber nachzudenken, wie man so einen Laden „richtig“ betreiben könnte. Und eine Lehre war: wir müssen ins Zentrum, denn wenn wir Mobilitätsmittel verkaufen und Mobilität irgendwie auch vermarkten

wollen, dann müssen wir das in der Mitte von Saarbrücken tun.

Ich konnte dann tatsächlich in der Rotenbergstraße ein Ladenlokal anmieten. Im März 2019 haben wir mit einem klaren Fokus auf Lastenräder eröffnet und dies mit dem Vorsatz: wann immer man so etwas benutzt, ist es ein Alltagsgegenstand, mit dem man alles tun kann, was man irgendwie erledigen muss. Im Jahr 2022 lief es dank der Förderung des Saarlands und einer echt positiven Entwicklung in der Fahrradindustrie so gut an, dass wir einen zweiten Standort mit größerem Show-Room im Viertel aufgemacht haben, den wir aber im Jahr 2023 nach dem Ende des Corona-Booms und auch wegen der unstillen Förderkultur sehr schnell wieder schließen mussten.

ADFC: Ich habe eben schon vermutet, „CargoVelo“ als Name sei sicher Programm. Wenn man aber in Deinen Laden kommt, sieht man neben Lastenrädern auch ganz andere Räder, zum Beispiel solche mit Bambusrahmen, und die Regale sind voll von Brompton-Falträdern. Man hat den Eindruck, hier stehen lauter Räder, die Tommy gerne auch selbst kaufen würde. Wie viel „Tommy“ steckt im Sortiment und wie viel Marktsondierung und Überlegung, was in Saarbrücken geht?

Tommy: Auch wenn das wahrscheinlich unternehmerisch nicht clever ist, steckt da eine Menge Intuition drin. Statt zu überlegen, was

sich gut verkaufen lässt, hat das Sortiment aber auch viel mit dem Thema Nachhaltigkeit und Fair Trade zu tun. Wir versuchen schon auch, sehr bewusst in diese Richtung zu denken. Wie können wir ein nachhaltiges Wirtschaften oder New Economy schaffen und irgendwie etablieren, was auch auf dieser sehr kleinen Mikroebene gar nicht mal so einfach ist. Und dann kommen eben auch Sachen raus wie MyBoo mit Bambusrahmen, die sich verkaufsmäßig nicht wirklich rentieren. Besser laufen die Kinderräder, mit denen wir das Lastenradangebot ergänzt haben, weil die Kinder unserer Kunden größer werden und selbst fahren. Die Marke „WOOM“ hat dann gut gepasst, weil sie mit zwar teuren, aber qualitativ hochwertigen Rädern die Kinder schnell zum Radfahren bringt.

ADFC: Auf Deiner Webseite steht „Markenoffenheit“. Ich habe schon Interviews geführt mit Ladeninhabern, die sich ganz bewusst an Hersteller mit großem Sortiment gebunden haben. Alles sei einfacher: volle Produktpalette, auch Segmente wie z.B. spezielle Frauenlinien, einheitlicher Support und Gewährleistung. Du gehst eher in die Diversifizierung. Warum?

Tommy: Das ist aus meiner Perspektive als Händler absolut nachvollziehbar. Das ist der einfachere Weg, ganz klar. Aber es sich einfach zu machen, ist jetzt auch gar nicht so mein Ding (lacht). Ich mag es gerne auch mal ein bisschen komplizierter, und ich bin selbst ein großer Fan aller Marken, die ich führe. Und von denen, die ich am meisten mag, verkaufe ich auch am meisten. Wir brauchen eigentlich mindestens zehn ver-

schiedene Räder, damit wir den Leuten das passende Lastenrad empfehlen können.

ADFC: Aber das heißt eben Diversifizierung, und wenn Du es nicht bei Prospekten belässt, musst Du große Mengen vorhalten und auch vorfinanzieren.

Tommy: Ja, es ist extrem schwierig, das zu managen. Wir haben jetzt viel ausprobiert, ganz viel Expertise und ein hohes Vertrauen unserer Kunden gewonnen. Daher können wir jetzt etwas reduzieren, was ich mit der Beschränkung auf fünf bis sieben Marken



auch vorhaben. Die brauchen wir – ohne uns zu verzetteln – aber schon, weil es sich einfach um sehr verschiedene Fahrräder handelt.

ADFC: Eine Frage zu den verschiedenen Förderstrukturen von Leasingmöglichkeiten über den Arbeitgeber bis hin zu Sonderfördermaßnahmen, die es auch auf Landesebene für Lastenräder gibt bzw. gab. Wie entscheidend ist so etwas für den Umsatz?

Tommy: Das sind eigentlich zwei Themenbereiche. Das Thema „Dienststadt“ hat mit Förderung nicht zwangsläufig zu tun. Nach meinem Geschmack ist das Marketing,

ein Finanzierungsmodell, mit dem man aber immerhin mehr Räder unter die Leute bringt, wobei ich nicht sicher bin, dass dies die Mobilitätsrate erhöht. Bei der Förderung von Lastenrädern bringen wir aber tatsächlich mehr Leute aufs Rad. Die fahren dann wirklich und setzen das Rad auch im Alltag ein. Und sie machen sich zum Beispiel darüber Gedanken, ob sie einen der beiden PKWs abschaffen können. Das kommt in der Tat vor: da kommen Leute in den Laden und sagen, sie möchten aufgrund der Förderung jetzt gerne auf einen PKW „runterrüsten“ und mit einem oder sogar zwei Lastenrädern den Alltag bewältigen. So etwas ist natürlich ganz großartig, das sind dann die Momente, in denen es richtig Spaß macht.

Leider ist die Förderung für Lastenräder außerhalb des gewerblichen Sektors ausgefallen. Das ist schade, aber organisatorisch für uns viel einfacher zu handhaben, zum Beispiel im Hinblick auf Personalplanung, Einkauf und Verwaltung. Trotzdem wäre eine einfache Fördermöglichkeit für Privatpersonen großartig. Vielleicht kommt da ja doch nochmal was.

ADFC: Eine Frage zum Thema „Service“.

Wir stellen fest, dass es immer schwieriger wird, seine Räder zur Reparatur oder zur Wartung zu bringen. Viele Läden reduzieren ihre Serviceangebote auf bei ihnen gekaufte Ware, was angesichts des Internethandels vermutlich verständlich ist. Man will mit seinem ressourcenintensiven Service nicht zur reinen Supportstelle für das Internet verkommen. Bei Dir ist das anders, man erhält recht unmittelbare Termine. Und das egal für welches Rad. Warum?

Tommy: Na ja, wir bieten genau das an, was wir bewältigen können. Deshalb sollte ich unseren Service hier auch nicht so bewerben (lacht). Tatsächlich ist es so, dass Fahrrad-Mobilität für mich der entscheidende

Faktor ist, den wir gerne erhalten möchten. Wenn wir uns komplett verweigern würden, könnten Leute, die sich nicht selbst helfen können, ihr Rad nicht mehr nutzen.

Das möchte ich vermeiden.

Der zweite Punkt: das Ganze muss zügig passieren. Es macht wenig Sinn einen Werkstattvorlauf von drei Monaten zu haben, die Leute springen dann ab, canceln aber ihre Termine nicht. Wir bemühen uns also um eine Werkstattvorlaufzeit von maximal vierzehn Tagen, und das bekommen wir aktuell auch ganz gut hin, wenn die Räder bei uns sind. Wichtig ist, dass der „Flow“ erhalten bleibt. Schnell rein, schnell wieder raus, sonst funktioniert es nicht. Aber in achtzig Prozent der Fälle klappt das ganz gut.

ADFC: Es wäre ein ziemlich banaler Marketingspruch, aber wenn Ihr über Euren Laden schreiben würdet: „Wir machen die Verkehrswende möglich“, wäre da schon was dran, oder? Wir brauchen ja nicht nur Politik, Vereine, Lobbys, sondern auch kommerzielle Angebote wie Eure. Und wenn Du sagst, dass Familien ihr Verkehrsverhalten durch den Kauf von Lastenrädern grundlegend ändern, ist es doch kein schlechter Beitrag.

Tommy: Na ja, da würde ich mal spontan antworten, dass leider niemand mehr über die Verkehrswende spricht. Aber es stimmt natürlich: Wir benötigen genau diese Strukturen auch im kommerziellen Bereich. Wir brauchen auch kleine Läden, die sich dieses Themas annehmen, letztlich für die Endkunden da sind, in denen man was kaufen kann und eine nachhaltige Betreuung angeboten wird.

Gewinnmaximierung ist nicht so unsere Sache, auch wenn man am Ende vom Laden leben muss. Aber wir sind ein kleines Ladengeschäft, quasi wie der Bäcker oder die Apotheke um die Ecke. Die Leute kennen uns, die wissen, das ist ihr Fahrradladen.

Sie kommen zu uns und freuen sich über die Hilfsbereitschaft. Das macht uns Spaß, und man verändert etwas. Auch dann eben für die Verkehrswende (lacht).

ADFC: Du und der ADFC kooperieren schon sehr eng, gerade im Hinblick auf die Verbreitung und Schaffung von Expertise im Hinblick auf Lastenräder. Was wünschst Du Dir vom ADFC?

Tommy: Wir haben im Vorgespräch ein bisschen über Verkehrsinfrastruktur geredet, also einem Themenkomplex, der sehr eng mit der zunehmenden Fahrradmobilität zusammenhängt. Das ist ein Bereich, in dem der ADFC seinen Einfluss zur Geltung bringen kann. Ihr macht Sachen, die ich sehr positiv bewerte. Nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch praktisch. Wir schicken zum Beispiel regelmäßig Leute auf die Fahrrad-

börse, deren Räder kaputt sind und sich beim besten Willen nicht mehr reparieren lassen. Dann schicken wir die, die nicht genug Geld haben, eben zur Fahrradbörse. Es ist ein ganz wichtiger Punkt, dass es diese Angebote gibt. Ich denke auch, dass sich Kooperationen ausbauen ließen. Bessere Vernetzung ist, glaube ich, ein Thema. Wir sind in Saarbrücken mit einer etwas dünnen Fahrradszene ausgestattet, aber die ist eigentlich qualitativ recht hochwertig. Diese Szene durch Vernetzung zu professionalisieren, sehe ich als Aufgabe des ADFC, weil es uns als Händler sehr schwer fiele.

ADFC: Lieber Tommy, ich nehme es als Bestätigung unserer Arbeit und Impuls mit und bedanke mich für ein sehr anregendes und offenes Gespräch. Bis bald in Deinem Laden!



Bioland-Honig und Köstliches aus dem Bliesgau

Imkerei - Hofladen

Freitag, 14:00 bis 18:00 Uhr

Samstag, 08:30 - 12:30 Uhr

Aßweiler Straße 32 | 66440 Blieskastel-Seelbach
06842 - 930 341 | www.biohonig-wenzel.de

KFZ-DURCHGANGSVERKEHR IN DER FAHRRADZONE NAUWIESER VIERTEL ENDLICH STOPPEN!

Mehr als vier Jahre ist es her, dass im Mai 2021 Saarbrückens OB Uwe Conradt die Fahrradzone Nauwieser Viertel offiziell eingeweiht hat. Voller Stolz stellte die Verwaltung damals fest: Man sei damit unter den ersten deutschen Städten mit einem zusammenhängenden Netz von Straßen, in dem der Radverkehr Vorrang hat und Autos nur noch die zweite Geige spielen. Auch der ADFC begrüßte diese Initiative, hatte allerdings angemerkt, dass Markierung und Beschilderung nur der erste Schritt sein könnten, um das Viertel wirklich für den Radverkehr attraktiver sowie sicherer zu machen und vom Autoverkehr zu entlasten.

Das größte Ärgernis ist nach wie vor der illegale Durchgangsverkehr: Autofahrer missbrauchen – obwohl hier nur im Anliegerverkehr erlaubt – die Straßen des Nauwieser Viertels als Schleichwege, um die Ampeln auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen zu umgehen. Bereits im Jahr 2022 hat der ADFC durch zwei selbst organisierte Verkehrszählungen nachgewiesen, dass dreißig bis fünfzig Prozent der Kfz, die in das Viertel einfahren, innerhalb weniger Minuten am anderen Ende wieder herausfahren, also offensichtlich kein „Anliegen“ im Viertel selbst hatten. Leider habe die Verwaltung aus diesen Erkenntnissen bisher keinerlei Konsequenzen gezogen und nichts unternommen, um das Durchfahrtsverbot durchzusetzen, so der ADFC.

Aus diesem Grund ist es nach unserer Meinung nun wirklich an der Zeit, aktiv zu werden. Wir schlagen vor, an zwei Stellen im Viertel sogenannte modale Filter zu installieren, die die Durchfahrt von Kfz verhindern, den Radverkehr aber passieren lassen. Eine einfache und schnell umzusetzende Lösung ist



Foto: Andreas Cremer

die Installation von Pollern in den Kreuzungsbereichen von Nauwieser- und Rotenbergsstraße sowie Nassauer- und Nauwieserstraße, sodass Kfz dort nur noch abbiegen können und das Viertel wieder auf der Seite verlassen müssen, auf der sie hineingefahren sind. Trotz der modalen Filter blieben alle Adressen im Viertel auch mit dem Auto erreichbar, lediglich eine Durchfahrt quer durch die Fahrradzone würde damit unterbunden. „Dies ist nicht nur im Interesse der Radfahrenden, sondern verringert auch den Lärm und die Abgasbelastung für die Anwohner und alle Menschen, die sich im Viertel aufhalten“, unterstreicht Imma Gütschow vom ADFC die Vorteile der geforderten Maßnahme.



Reif für den Radurlaub?

Zum Jahresende steigt die Vorfreude auf den nächsten Radurlaub – lassen Sie sich schon jetzt von Nimstal-Reisen inspirieren!

Der neue **Reisekatalog 2026** ist da und hält eine Vielzahl reizvoller Reiseziele für kurze und lange Auszeiten bereit. Ob nah oder fern, für jeden Geschmack ist etwas dabei.

Mit uns reisen Sie zu den schönsten Traumzielen! Doch Nimstal-Reisen bietet Ihnen noch mehr: Unsere komfortablen 5-Sterne-Reisebusse und die kostenlose Haustürabholung bei allen Reisen sorgen dafür, dass Ihr Urlaub bereits an Ihrer eigenen Haustür beginnt.

Ganz nach unserem Motto „Urlaub entspannt genießen“ starten Sie sorgenfrei in Ihre Radreise. Als besonderen Service erwartet Sie am Anreisetag ein frisch zubereitetes Bordfrühstück mit belegten Brötchen, einer heißen Tasse Kaffee, einer kleinen Nascherei und einem Glas Sekt. So beginnt Ihre Auszeit vom Alltag nicht nur komfortabel, sondern auch genussvoll.



Nimstal-Reisen Bikeliner

Unser Fahrradanhänger wurde eigens auf unsere bzw. Ihre Bedürfnisse hin individuell produziert. 28 Fahrräder – egal ob klassisch oder E-Bike – finden im Nimstal-Reisen-Fahrradanhänger Platz. Dank eines patentierten Ladesystems muss an Ihren Fahrrädern nichts verstellt werden. Ihr Fahrrad wird auch nicht mit Klammern oder Zangen befestigt, sondern lack- und rahmenschonend. Es steht sicher an seinem Platz und ist in wenigen Minuten von unserem Personal verladen.



URLAUB • ENTSPANNT • GENIESSEN

NIMSTAL

Reisen

Nimstal-Reisen GmbH & Co. KG
Hauptstraße 4 · 54636 Schleid
Tel.: +49 (0) 65 69 / 87 54 80

Auf ein baldiges Wiedersehen!
Ihr Nimstal-Reisen Team

Unsere Urlaubs-Hotline
06569/875480
oder per e-mail:
info@nimstal-reisen.de

Öffnungszeiten:
Mo. bis Fr. 09.00 bis 12.30 Uhr
und 14.30 bis 18.00 Uhr

Unter www.nimstal-reisen.de finden Sie alle Angebote online rund um die Uhr!

Kein eigenes Auto? Keine Sorgen!



Treibstoff,
Versicherung
und Parkplatz
inklusive



cambio-CarSharing.de



SAARBRÜCKER PARKING DAY MIT KIDICAL MASS AM 20.9.2025

Bereits zum neunten Mal setzten engagierte Bürgerinnen und Bürger in Saarbrücken ein starkes Zeichen für eine lebenswertere Stadt – beim internationalen Aktionstag „Parking Day“, der jedes Jahr im September stattfindet. Begleitend fand auch wieder eine Fahrrad-demo „Kidical Mass“ für mehr Sicherheit im Straßenverkehr statt.



Foto: Petra Stein

Im Jahr 2025 wurde der Parking Day Saarbrücken am Samstag, den 20. September, von 14 bis 18 Uhr im ruhigen Teil der Großherzog-Friedrich-Straße umgesetzt. Für einen Tag verwandelten sich dort Parkplätze in lebendige Orte des Austauschs, der Begegnung und des Miteinanders: Statt parkender Autos gab es Raum zum Spielen, Entspannen, Musizieren, Gestalten und Diskutieren.

Die Idee dahinter: zu zeigen, wie viel Lebensqualität entstehen kann, wenn der öffentliche Raum nicht allein dem Autoverkehr gehört, sondern von Menschen aktiv und kreativ genutzt wird. Gleichzeitig entstehen dabei Impulse und Visionen für eine nachhaltige Stadtentwicklung – mit Blick auf Gesundheit, Klimaschutz und Fairness für alle Generationen. Anderer Ort, andere Mitwirkende. Da der Parking Day in Saarbrücken alle paar Jahre seinen Standort wechselt, waren es in diesem Sep-

tember neben schon von jeher mitwirkenden Vereinen wie dem ADFC neue Initiativen oder Privatpersonen, die sich einen oder mehrere Parkplätze sicherten und den Aktionstag mit eigenen Ideen gestalteten. Die Anregung, in die Großherzog-Friedrich-Straße umzuziehen, kam vom Verein „Parkbeet e.V.“, der sich für mehr innerstädtisches Grün engagiert und auch den diesjährigen Standort des Parking Day mit vielen mobilen Pflanzen bereicherte. Außerdem gab es einen Bereich, der als Bühne diente. Dort konnten sich Menschen musikalisch oder poetisch einbringen, so Matthis Löw und der Chor „Chorioses“.

Begleitend zum Parking Day fand erneut die Kinder-Fahrrad-Demo „Kidical Mass“ statt. Große und kleine Radbegeisterte starteten um 15 Uhr zu einer 6,5 Kilometer langen Tour durch die Stadt. Dieser Aktion geht es um sichere Radwege und Respekt im Straßenverkehr.

Ab 16 Uhr begab sich Oberbürgermeister Uwe Conradt auf einen Rundgang, um direkt mit den Vertreter:innen der beteiligten Organisationen und den Bürger:innen ins Gespräch zu kommen. Im kommenden Jahr wird der Parking Day voraussichtlich in der Rosenstraße sein neues Domizil aufschlagen.



Foto: Tobias Meyer

EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE IN HOMBURG

Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche hatte der ADFC Homburg Ingvar Perowanowitsch zu einem Vortrag über seine Fahrradreise in die schönsten europäischen Fahrradstädte eingeladen – ein inspirierender Bericht über gelebte Radkultur, Verkehrswende und fahrradgerechte Städte in anderen Städten und Ländern. Mit seinem Bambusrad fuhr Ingvar von Freiburg über Paris, Ghent, Utrecht, Amsterdam und Hamburg bis nach Copenhagen. Kürzlich wurde der Copenhagenize Index 2025 veröffentlicht: auf den Plätzen 1 bis 5 finden sich Utrecht, Copenhagen, Ghent, Amsterdam und Paris. Der Copenhagenize Index bewertet seit 2011 alle zwei Jahre die Fahrradfreundlichkeit von Großstädten anhand von 13 Kriterien. Diese Kriterien umfassen unter anderem die Interessenvertretung von NGOs in der Verkehrspolitik, die

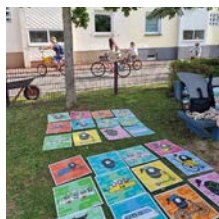


Fahrradkultur und das Stadtbild, vorhandene Fahrrad-Einrichtungen wie Abstellplätze und Rampen, Fahrrad-Infrastruktur mit getrennten Radwegen, Leihradsysteme, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr, das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrer, politische Rahmenbedingungen, gesellschaftliche Akzeptanz, stadtplanerische Expertise für den Radverkehr sowie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie Tempo-30-Zonen.



Tolle Stimmung herrschte beim Spielplatzfest „An den Birken“ mit Mobilitätsangeboten für Kinder. Die Straßen rund um den Spielplatz waren für drei Stunden exklusiv für Kinder geöffnet, die den Verkehrsraum für sich entdeckten. In dieser Zeit mussten die Autos mal draußen bleiben. Die Kinder hatten ihre Roller und Fahrräder mitgebracht. Sie konnten Spaßräder testen, die doch ein etwas anderes

Fahrverhalten haben als die eigenen Räder. Die Spiel-, Spaß- und Mitmachangebote auf dem Spielplatz wurden sehr gut angenommen. Eltern wünschen sich eine Verstärkung des Spielplatzfestes mit Aktionen für Kinder. Der Beigeordnete der Stadt Homburg hat jedenfalls für 2026 ein Engagement der Stadt für die Europäische Mobilitätswoche und für nachhaltige Mobilität zugesagt.



NEUE RADFÜHRUNG IN DER LINDENSTRASSE (L 271) IN WADGASSEN – ABER LEIDER KEIN FORTSCHRITT!

Im Zuge der Fahrbahnsanierung, des Umbaus der Entwässerungsanlagen und des Baus einer Querungshilfe hat die Straßenverkehrsbehörde auch die Radverkehrsführung an der Bistbrücke verändert. Herausgekommen ist eine Führung, die eher Fragen aufwirft als Sicherheit bringt – und die Radfahrerinnen und Radfahrern das Leben schwerer macht statt leichter.

Bisttal-Radweg von Werbeln zur Saar

Mit der neu eingerichteten Querungshilfe auf Höhe der Einmündung „Schweizer Straße“ in die L 271 sollte die Querung für Radfahrende erleichtert werden – insbesondere für jene, die den Bisttal-Radweg von Werbeln kommend in Richtung Saar nutzen. Bisher führte die Strecke aus der Straße „Im Wiesengrund“ nach rechts auf die Lindenstraße, um dann nach Überqueren der Bistbrücke nach links in die „Schweizer Straße“ abzubiegen (grüne Linie). Mit der neuen Verkehrsführung (dunkelblaue Linie) wird der Radverkehr bereits in der Straße „Im Wiesengrund“ über einen abgefrästen Bordstein auf den Gehweg geleitet. Auf der Bistbrücke teilen sich Radfahrende und zu Fuß Gehende nun einen 2,2 Meter breiten Gehweg. Über eine neu geschaffene Querungshilfe – eine Verkehrsinsel mit 2,5 Metern Länge – erfolgt anschließend die Überquerung der Landesstraße in zwei Etappen.

Bisttal-Radweg von der Saar nach Werbeln

Auch in der Gegenrichtung, also von der Saar kommend in Richtung Werbeln, wurde



die Verkehrsführung geändert. Leider zum Nachteil des Radverkehrs.

Statt wie bisher auf der Fahrbahn der Lindenstraße zu fahren und über einfache Abbiegevorgänge in die Straße „Im Wiesengrund“ zu gelangen (grüne Linie), müssen Radfahrende nun auch auf dieser Seite den Gehweg benutzen, welcher ebenfalls nur 2,2 Meter breit ist (orangene Linie). Um in die Straße „Im Wiesengrund“ einzubiegen, müssen beide Fahrstreifen der Landesstraße in einem Zug überquert werden. Das bedeu-



tet: Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs und gleichzeitiges Abschätzen der Lücke im Gegenverkehr. Keine einfache Aufgabe, insbesondere durch die Nähe zum Kreisverkehr und das hohe Geschwindigkeitsniveau im Kreisverkehr (da die durchgezogenen Linien im Kreisverkehr von vielen Autofahrerinnen und Autofahrern nicht beachtet werden, werden im Kreisverkehr ungewöhnlich hohe Geschwindigkeiten erreicht).

Lindenstraße Fahrtrichtung Osten nach Schaffhausen/Hostenbach

In östlicher Fahrtrichtung, ab der Einmündung „Im Wiesengrund“, verläuft die neue Radverkehrsführung zunächst über den Gehweg. Auf einer Strecke von rund 50 Metern



müssen sich Radfahrende den nur 2,2 Meter breiten Gehweg über die Bistbrücke mit zu Fuß Gehenden teilen. Zuvor verlief die Radführung an dieser Stelle direkt über die Fahrbahn.

Hinter der Brücke beginnt ein benutzungspflichtiger, vom Gehweg abgetrennter Radweg. Dieser ist 1,3 Meter breit und asphaltiert – allerdings in einem deutlich schlechteren Zustand als die danebenliegende Fahrbahn vor deren aktueller Sanierung. Nach etwa 60 Metern führt der Radweg bei der Einmündung „Auf dem Spurk“ über einen rot markierten Schutzstreifen zurück auf die Fahrbahn. Im Anschluss wird der

baulich identische Weg per Verkehrszeichen 239 als Gehweg ausgewiesen – das Radfahren ist hier also untersagt, ausgenommen Kinder unter 10 Jahren und ihre mindestens 16 Jahre alte Begleitperson. Alle anderen müssen ab diesem Punkt die Fahrbahn nutzen. Der Grund für diese Regelung zeigt sich kurz darauf: Folgt man der L 271 um die nächste Kurve, wird deutlich, dass der ehemalige Radweg inzwischen als Parkstreifen ausgewiesen ist. Ursprünglich war dieser nur während der Öffnungszeiten der angrenzenden Apotheke und für maximal eine Stunde nutzbar. Inzwischen gelten keinerlei Einschränkungen mehr – geparkt werden darf dort jederzeit.

Lindenstraße Fahrtrichtung Westen nach Wadgassen/Bous

Wer mit dem Rad von Schaffhausen oder Hostenbach ins Wadgasser Ortszentrum fahren möchte, muss zunächst auf der Fahrbahn unterwegs sein. Bei der Einmündung Oberfeldstraße beginnt dann, wie bisher, ein nutzungspflichtiger gemeinsamer Geh-



und Radweg. Neu ist, dass Radfahrende nun über eine rote Markierung auf diesen Weg aufgeleitet werden. Ebenfalls neu sind die Furtmarkierungen an zwei weiteren Einmündungen.

Diese Maßnahme ist sehr zu begrüßen, da Furtmarkierungen Radverkehrsanlagen

sichtbarer und dadurch sicherer machen. Seit spätestens 1998 müssen sie an Vorfahrtstraßen auch bei älteren Radverkehrsanlagen zwingend markiert werden. Gleichzeitig wirft dies die Frage auf, warum diese Radwegefurten dort bisher fehlten und warum sie bis heute an anderen Radverkehrsanlagen an Vorfahrtstraßen im Landkreis teilweise noch fehlen.

Die Vorschläge des ADFC

Die neu eingerichteten Radverkehrsanlagen schaffen neue Gefahrenstellen, bremsen den Radverkehr aus und weisen massive Komfortmängel auf. Unseren Beobachtungen

nach fahren nur Wenige wie vorgeschrieben. Besser wäre in unseren Augen folgende Verkehrsführung:

- Beidseitige duale Radverkehrsführung, d.h. die Geh- und Radwege bleiben bestehen, die Nutzungspflicht entfällt. Radfahrende können selbst entscheiden, ob sie die Fahrbahn oder den Radweg nutzen.
- Optionalen Radweg bis zur Einmündung Schulstraße verlängern. Selbst wenn die Parkplätze auf dem ehemaligen Radweg erhalten bleiben sollen, ist im Seitenraum ausreichend Platz für eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr.
- Anordnung von Tempo 30.



Radhaus am Rathaus GmbH
Großherzog-Friedrich-Straße 8
66111 Saarbrücken
0681 375005



info@giant-saarbruecken.de
www.giant-saarbruecken.de
instagram: giantstore.saarbruecken
facebook: giantsaarbruecken

NACHHALTIGER IM SAARLAND UNTERWEGS!

Johannes Drehmann von „Saarmila“ bei der Landesversammlung des ADFC

Wie kann man die Mobilität im Saarland nachhaltiger, gerechter und effizienter gestalten? Das ist die Leitfrage des Projekts „Saarmila – gemeinsam für eine saarländische Mobilitätskultur“. Johannes Drehmann, Projektmitarbeiter von „Saarmila“, stellte das Projekt bei der Landesversammlung des ADFC Saar im Oktober vor.



„Saarmila“ begann 2024 und ist auf fünf Jahre angelegt. Koordiniert wird es vom Institut für ZukunftsEnergie und Stoffsysteme (IZES) in Saarbrücken; verschiedene Landesministerien, Kommunen und Hochschulen arbeiten mit. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung finanziert das Projekt mit etwa 3,6 Millionen Euro.

„Nachhaltige Mobilität ist für mich ...“ Die Antworten der rund fünfzig Teilnehmer:innen ergaben ein buntes „Puzzle“. Drehmanns Definition lautete: „... Mobilität, die den gesellschaftlichen Bedürfnissen nach Bewegungsfreiheit, freiem Zugang zu Ressourcen, Kommunikation, freiem Handel und sozialen sowie wirtschaftlichen Beziehungen gerecht wird, ohne andere wesentliche menschliche oder ökologische Bedürfnisse heute oder in Zukunft zu beeinträchtigen.“ Um dieses Ziel zu erreichen, arbeitet „Saarmila“ mit sogenannten „Reallaboren“, also Testfeldern in der Lebenswirklichkeit. So wird beispielsweise untersucht, wie „On-Demand-Shuttles“ (also Verkehrsangebote „auf Abruf“), sichere Radwege und neue Ver-

kehrsangebote funktionieren. Besonders im Blick hat man dabei Kinder und Menschen, die „Sorgearbeit“ leisten (wie beispielsweise Erzieher:innen und Altenpfleger:innen). Das alles soll „transdisziplinär“ geschehen: Dabei arbeiten Wissenschaftler aus verschiedenen Disziplinen zusammen und beziehen auch Menschen aus Politik, Gesellschaft und Bürgergruppen mit ein. Auf diese Weise wird Wissenschaftliches durch praktische Erfahrungen ergänzt. Man will dabei ein breites Spektrum an Meinungen, Bedürfnissen und Ideen einbinden. Auf den ADFC wolle man im Frühjahr 2026 zugehen, so Drehmann.

Ute Kirchhoff und Thomas Fläschner, die beiden Landesvorsitzenden des ADFC, und weitere Vorstandsmitglieder stellten im weiteren Verlauf der Versammlung den Rechenschaftsbericht des Landesvorstands für 2024/2025 vor. Die Verbandsarbeit würde sich „konsolidieren“, so Fläschner. Viele in den letzten Jahren begonnene Projekte hätten sich verstetigt und stabilisiert. Es gehe aber auch voran. So sei im Köllertal eine neue Ortsgruppe entstanden; in Ottweiler sei die Gründung einer ADFC-Gruppe in Planung. Ursula Hübner stellte den Kassenbericht vor; die Kassenprüfer bescheinigten ihr eine korrekte Kassenführung. So wurde der Vorstand einstimmig bei Enthaltung der Vorstandsmitglieder entlastet. Ebenso bestätigte die Versammlung den Finanzplan 2026. Der abschließende Dank des Vorstands galt den Mitarbeitern der Geschäftsstelle, allen voran der Landesgeschäftsführerin Stephanie Noll, aber auch allen aktiven Mitgliedern für die hervorragende Arbeit und das Engagement.



ADFC-LICHTERFAHRT 2025

Mehr Licht! Dies waren nicht nur angeblich Goethes letzte Worte, sondern auch das Motto einer „Lichterfahrt“ des ADFC in Saarbrücken, Homburg und Saarlouis. Sie brachte am Wochenende trotz frostiger Temperaturen zahlreiche Radfahrerinnen und Radfahrer, darunter etliche Kinder, auf die Straßen. Mit kreativem Licht-Design und bunt beleuchteten Fahrrädern wurde sichtbar gemacht, was im Straßenverkehr oft übersehen wird: Radfahrende brauchen Aufmerksamkeit,



Foto: Andreas Cremer

Autofahrende Rücksicht. Gerade in der dunklen Jahreszeit steigt nach Aussage des ADFC das Unfallrisiko – mit der Lichterfahrt sollten beide Seiten für sicheres Verhalten sensibilisiert werden. ADFC-Sprecher Thomas Fläschner betonte in Saarbrücken, wo etwa 70 toll beleuchtete Radfahrer:innen teilnahmen: „Gute Beleuchtung rettet Leben – und wer leuchtet, wird gesehen. Sichtbar ist Sicherheit.“ Neben dem Appell an Radfahrende, auf funktionierende Beleuchtung zu achten, richtete sich die Lichterfahrt auch an Autofahrende.

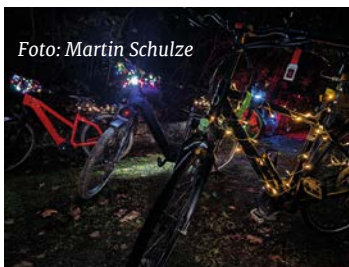


Foto: Martin Schulze



Foto: Andreas Cremer

Sie sollen durch angepasste Geschwindigkeit und erhöhte Aufmerksamkeit dazu beitragen, dass alle ungefährdet und angstfrei unterwegs sein können.

Zugleich nutzte der ADFC die Aktion, um auf notwendige Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur hinzuweisen. „Sichtbarkeit ist nicht nur eine Frage von Licht, Reflektoren und heller Kleidung, sondern auch von sicheren und gut beleuchteten Radwegen“, so Ute Kirchhoff, ebenfalls ADFC-Landesvorsitzende, in Homburg. „Damit Radfahren im Saarland wirklich attraktiver wird, braucht es klare Verkehrsführung und eine Infrastruktur, die Rücksicht fördert, statt Konflikte zu erzeugen.“ In Homburg waren 20 Radler:innen am Start, in Saarlouis 25.



Foto: Frank Kirchhoff

BIKE * ART *

Die Serie bike*ART* stellt in unregelmäßigen Abständen Künstler*innen vor, die sich mit Themen wie Fahrradfahren und Mobilität beschäftigen oder für die das Fahrradfahren ein wichtiger Teil ihres Lebens ist. Außerdem werden auch auf die Thematik bezogene Bücher vorgestellt.

Albert Herbig*

Daniela Krien: Mein drittes Leben. Roman

Dass Radfahren stressig und häufig auch gefährlich sein kann, ist bekannt. Auf Landstraßen ist die Zahl der Fahrradunfälle nach Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) in den vergangenen 10 Jahren sogar um 30 Prozent gestiegen. Diese und andere Zahlen lesen wir (Radfahrende) immer wieder in den Medien, sie erschrecken, aber es sind zunächst nur abstrakte Zahlen und Informationen. Näher rücken uns diese Befunde, wenn wir jemanden kennen, der beim Radfahren schwer verletzt oder gar getötet wurde. So berührte etwa der Tod des Fahrradaktivisten Andreas Mandalka alias Natenom Anfang

2024 die ganze aktive Fahrradcommunity. Mandalka setzte sich aktiv für die Belange der Radfahrenden ein, prangerte dazu auch in den sozialen Netzwerken die Rücksichtslosigkeit auf deutschen Straßen an – und kollidierte am 30.1.2024 tödlich mit einem Autofahrenden im Nordschwarzwald.

Es ist gar nicht so schwer, einen Menschen durch Unachtsamkeit zu töten. Aber was macht das mit den Angehörigen der Opfer?

Wie geht „Weitermachen“, wenn man das Liebste verloren hat? In Daniela Kriens im August 2024 erschienenen Roman „Mein drittes Leben“ geht es genau darum: Die Protagonistin Linda hat ihre 17jährige Tochter Sonja verloren: eine junge Frau auf einem Fahrrad, eine Kreuzung, ein LKW, der rechts abbiegt

und sie nicht sieht – danach ist das Leben von Linda und ihrem Mann aus den Fugen. Wie geht ein Leben nach einem solchen Ereignis weiter? Alles was an Linda vorüberzieht, erinnert sie an ihre Tochter. Sie macht sich Vorwürfe, hadert mit sich und ihrem Leben, zieht sich zurück – auch von ihrem Ehe-

mann. Obwohl sie glücklich verheiratet ist und obwohl ihr Mann der einzige ist, der ihre Trauer teilen und nachempfinden kann, braucht sie nach dem Tod den größtmöglichen Abstand zu allen und allem. Den findet sie auf einem Hof auf dem Land. Alles ist für Linda sinnlos geworden: spazieren gehen, unter Menschen kommen, ja sogar die Körperpflege. Daniela Krien lässt ihre Protagonisten tief fallen und begleitet sie in diesem existentiellen Zustand.



Foto: Albert Herbig

BIKE * ART *

Mühsam findet Linda nach einer schier endlos scheinenden Zeit zurück zu sich und in den Alltag – ihr „drittes Leben“. Mit großer Beklemmung wird dem/der Leser*in dieses Romans bewusst, welche gewaltige Größe Trauer sein kann. Ein großer Stoff, ein großer Roman, der zu Recht auf der Longlist für den Deutschen Buchpreis 2024 stand!

Man darf Tote auf der Straße nicht länger als Kollateralschaden einer autozentrierten Gesellschaft in Kauf nehmen. Von einer besseren Radinfrastruktur würden letztlich alle profitieren, auch die Autofahrenden. Sie würden vielleicht etwas langsamer ans Ziel kommen, dafür aber ohne die Angst oder sogar die Last, einen Menschen auf dem Gewissen zu haben.



Daniela Krien
Mein drittes Leben
Roman | Hardcover | 304 Seiten |
ISBN 978-3-257-07305-8 |
Diogenes Verlag



*Albert Herbig lebt und arbeitet als leidenschaftlicher ARTgenosse in Saarbrücken. Die Arbeitsschwerpunkte des überzeugten Radfahrers sind Kunst und Kommunikation. Nach langjähriger Lehrtätigkeit als Professor für Kommunikation an der Hochschule Kaiserslautern, widmet er sich seit einiger Zeit verstärkt seinen künstlerischen Projekten. www.albertherbigART.de



ADFC FORDERT EINE ALLEE FÜR DEN SAAR-RADWEG

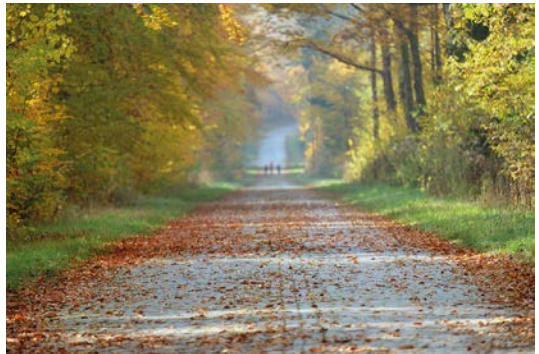
Das Saarland ist eine der heißesten Regionen Deutschlands, und mit dem Klimawandel wird sich das Problem noch weiter verschärfen. Obwohl Bewegung an frischer Luft fast schon als Allheilmittel gilt, raten Ärzte bereits davon ab, sich bei großer Hitze im Freien zu bewegen. „Hitze hält von Bewegung ab, dabei tut Bewegung gut“ – so Thomas Fläschner, Landesvorsitzender des ADFC Saar, bei der Vorstellung des Konzepts „Eine Allee für den Saar-Radweg“. Mit dieser Allee soll der Radweg beschattet werden. Bäume verdunsten bei hohen Temperaturen Wasser, wodurch die Umgebung zusätzlich abgekühlt wird.

Der Saar-Radweg ist der wichtigste und am stärksten frequentierte Radweg des Saarlandes. Lange Streckenabschnitte verlaufen allerdings in der prallen Sonne. Über weite Strecken ließen sich ohne größere Probleme Bäume pflanzen, die den Weg beschatten würden, so Fläschner. Somit würde eine Allee einen Beitrag zur Klimaanpassung darstellen; da die Bäume CO₂ bänden, wäre die Allee gleichzeitig Klimaschutz.

Der ADFC verweist in seinem Konzept auf ähnliche Vorhaben in Wien, München, Stuttgart oder der Lausitz, wo im Juli 2025 Deutschlands erster klimaangepasster Radweg eröffnet wurde. Das Projekt zahle auf gleich mehrere, im Saarländischen Klimaschutzgesetz benannte Handlungsfelder ein. Auf lange Sicht hätte eine Allee an der Saar laut ADFC-Einschätzung nur Vorteile: Der Tourismus und insbesondere der Radtourismus würden weiter gefördert, der Alltagsradverkehr gestärkt, das Klima über den Weg hinaus geschützt, Lärmemissionen würden

reduziert. Für die Finanzierung könnte auf verschiedenen Töpfe zurückgegriffen werden, unter anderem auf das milliarden-schwere Aktionsprogramm „Natürlicher Klimaschutz“ des Bundesumweltministeriums. Bürgerschaftliches Engagement könnte die Kosten deutlich reduzieren.

Dass auch Hindernisse zu überwinden seien, ist dem ADFC bewusst. Grundstücksfragen seien zu klären, Leitungen müssten berücksichtigt werden, die richtigen Baumarten seien auszuwählen, Wurzelaufbrüche auf dem frisch sanierten Radweg müssten ver-



hindert werden. Deshalb schlägt der ADFC als ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie vor, die von einem Landschaftsplanungsbüro erstellt werden sollte.

Allerdings wachsen Bäume langsam; es bedarf eines langfristigen Zeithorizonts von circa dreißig Jahren. Umso dringlicher ist ein baldiger Projekt-Start.

Das vollständige Konzept findet sich hier: <https://saarland.adfc.de/artikel/allee-fuer-den-saar-radweg>

EINE NEUE RADSTRATEGIE FÜR DAS SAARLAND

Auf den neuen Radverkehrsplan, das Radweg-Bauprogramm der Landesregierung für das Saarland musste lange gewartet werden. Seit mehreren Jahren angekündigt, erblickte er nun anlässlich des 3. Saarländischen Fahrradgipfels endlich das Licht der Welt. Und er erschien kurz vor Weihnachten sogar als Zwilling, denn Umwelt- und Mobilitätsministerin Petra Berg präsentierte der saarländischen Fahrrad-Familie auf der Konferenz im Saarbrücker Saarondo auch noch eine neue Radstrategie. Um es gleich vorwegzunehmen: die erste für das Saarland, die diesen Namen verdient. Wird doch versucht, systematisch das zusammenzutragen, was nötig ist, den Radverkehr voranzubringen. Und: das Ministerium betrachtet das Strategiepapier nicht als etwas Fertiges, sondern als einen Plan, an dem beständig weitergearbeitet werden soll. Aber eins nach dem anderen.

Der sieben Seiten umfassende Text gliedert sich grob in drei Teile: eine Beschreibung der Ausgangslage, die Benennung der Ziele und eine Aufführung der angedachten Maßnahmen.

Beginnen wir mit einer kritischen Würdigung des ersten Teils. Vieles wird richtig beschrieben: der niedrige Radverkehrsanteil, die kommunale Finanzschwäche, der Imagegewinn des Fahrrades, zahlreiche neue Radverkehrskonzepte, der Ebike-Boom und seine Chancen, der Erfolg des Stadtradelns. Einiges fehlt aber noch, das in die Strategie aufzunehmen den Verfasser:innen offensichtlich schwerfiel. Da wäre der vielerorts mangelnde politische Wille, den knappen Raum auf den Straßen zugunsten des Radverkehrs umzuverteilen. Nicht benannt wird

die im bundesweiten Vergleich besonders niedrige Verfügbarkeit an Fahrrädern. Und keine Erwähnung findet auch der außerordentlich hohe Motorisierungsgrad des Saarlandes. Nicht

ohne Grund empfinden es viele Menschen im Saarland angesichts des starken Autoverkehrs als gefährlich, mit dem Rad zu fahren. Die Absicht hinter diesen Auslassungen ist klar: kein negatives Wort über das Auto! Nun zu den Zielen. An denen ist wenig auszusetzen. Sie sind ehrgeizig. Aufgeführt wird, dass das Fahrrad „ein attraktives Fortbewegungsmittel“ sein soll, für das eine „verkehrssichere und bedarfsgerechte Radinfrastruktur“ geschaffen werden soll. Besonders „Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen“ sollen in den Fokus genommen werden. Eng will man mit Verbänden wie dem ADFC und dem VCD zusammenarbeiten, aber auch die Bürger:innen sollen einbezogen werden. Mängel und Lücken im Wegenetz sollen angegangen, Abstellanlagen errichtet und eine neue Wegweisung installiert werden. Der Radverkehrsanteil soll wachsen und langfristig den Bundesdurchschnitt von momentan elf Prozent erreichen. Die Durchmischung dieses Kapitels mit Maßnahmen (z.B. dem Bau von Radwegen) soll hier nicht zu stark kritisiert werden. Auffällig ist jedoch auch hier wieder der unsichtbare Elefant im Raum – der Autoverkehr. Wie sich diese Außerachtlassung auswirkt, dazu später mehr.

Der dritte Teil der Strategie widmet sich in



Grafik: MUKMAV

13 Unterpunkten verschiedenen Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Das größte Gewicht wird dabei zu Recht dem Ausbau eines Radwegenetzes beigemessen. Einstiegen wird das Land unter anderem in eine seit langem unzureichende Beschilderung des Alltagsroutennetzes. Zur Anwendung kommen wird das bundesweit gebräuchliche HBR-System (Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr), das nicht zu nutzen freilich auch den Verzicht auf Bundeszuschüsse bedeutet hätte. Auch die Finanzierung der Radverkehrsförderung kommt zur Sprache. Hier sind in der Tat die Mittel erheblich erhöht worden, was angesichts der schwierigen Haushaltslage sicherlich nicht einfach war. So wird beispielsweise die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen, die im September endlich ihre Arbeit aufnehmen konnte, vom Land mit 200.000 Euro im Jahr gefördert. Die Förderprogramme für die Kommunen wurden ausgebaut und die Förderquoten gesteigert. Nicht zuletzt bleibt die Übernahme der Kosten des Stadt- und Schulradelns erhalten.

Kommen wir zu einem Fazit. Die neue Radverkehrsstrategie nimmt im Vergleich zu ihren Vorgängerinnen zahlreiche wichtige Aspekte der Radverkehrsförderung weit über den Radwegebau hinaus in den Blick. Sie wird damit zu einer halbwegs runden Angelegenheit. Sie bedarf noch der Ergänzung, sowohl in Analyse der Situation des Radverkehrs als auch bei den Maßnahmen, wo Informations- und Kommunikationsarbeit und auch der Service als Bestandteile der Radverkehrsförderung etwas unterbelichtet erscheinen. Gleichwohl bietet der Text eine gute Ausgangsbasis. Sehr fraglich bleibt, ob das angestrebte Ziel einer Vervierfachung des Radverkehrs erreicht werden kann, ohne neben den vielen Pullfaktoren (positiven Anreizen, Rad zu fahren) nicht auch die gleichfalls notwendigen Pushfaktoren (z.B. flächendeckendes innerörtliches Temp 30) zur Abkehr von motorisierten Verkehrsmitteln in den Blick zu nehmen. Dies ist das große Fragezeichen, das der ADFC trotz allem Wohlwollen der Radverkehrsstrategie anheften muss.

TOUREN DES ADFC SAAR

Spaß am Radfahren in der Gruppe und das Erkunden der Region Saar-Lor-Lux stehen im Mittelpunkt unserer Radtouren, zu denen alle eingeladen sind. Ein verkehrssicheres Rad, ein Fahrradhelm und eine der Tour entsprechende Kondition sind beste Voraussetzungen. Informationen zu allen Touren unter https://t1p.de/ADFC_Saar_tagesaktuelle_Touren

REGELMÄSSIGE TOUREN IN SAARBRÜCKEN

Mittwochstour

Mi., 14 Uhr, 35 km, mittel
Start: St. Johanner Markt, Brunnen
TL: Joachim Hase (0151 27106670)



Sonntagstour

So., 13 Uhr, 35 km, einfach
Start: St. Johanner Markt, Brunnen
TL: Werner Sauer



TREFFEN DER GRUPPEN DES ADFC SAAR

Zu den offenen Treffen sind alle Fahrradbegeisterten und Menschen, die sich verkehrspolitisch engagieren wollen, herzlich eingeladen.

ADFC BLIESKASTEL

Regelmäßige Treffen, Informationen bei:
Andrea Hempel, 06842 / 930340
blieskastel@adfc-saar.de

ADFC HOMBURG

Regelmäßige Treffen, Informationen bei:
Ute Kirchhoff, 06841 / 1876565
homburg@adfc-saar.de

ADFC Köllertal

Am ersten Dienstag im Monat, 18 Uhr,
Ort bitte erfragen bei:
Hildegard Recktenwald, 06806 / 480772
koellertal@adfc-saar.de

ADFC MERZIG

Am dritten Mittwoch im Monat, 19 Uhr,
im Restaurant Bilo, Schankstraße 50,
66663 Merzig
Bernhard Lauer, 0176 / 44550430,
Pascal Bies, 01520 / 3466644
merzige@adfc-saar.de

ADFC NEUNKIRCHEN

Regelmäßige Treffen am ersten Donnerstag
im Monat, Informationen bei:
Axel Birtel, 06821 / 940860
neunkirchen@adfc-saar.de

ADFC SAARBRÜCKEN

Verkehrspolitisches Treffen: Jeden zweiten
und vierten Montag im Monat um 19 Uhr,
Evangelisches Gemeindezentrum oder
Haus der Umwelt, Cora-Eppstein-Platz
Informationen bei:
Jan Messerschmidt, 06897 / 935222
saarbruecken@adfc-saar.de

ADFC-STAMMTISCH SAARBRÜCKEN

Nach den Feierabendtouren treffen wir uns
oft noch. Informationen siehe auch im
ADFC-Tourenportal.

ADFC SAARLOUIS

Am zweiten Donnerstag im Monat um 18 Uhr,
Komm-Kultur-Haus, Luxemburger Ring 8
Hermann Manfredini, 06831 / 125554
saarlouis@adfc-saar.de

ADFC ST. INGBERT

Regelmäßige Treffen, Informationen bei:
Ursula Hubertus, 06894 / 928875
st-ingbert@adfc-saar.de

ADFC ST. WENDEL

Am ersten Mittwoch im Monat um 19 Uhr
Derzeit online,
Michael Müller, 0176 / 60877707
st-wendel@adfc-saar.de

ADFC SULZBACH- UND FISCHBACHTAL

Am ersten Donnerstag im Monat um 19 Uhr,
Bistro Rot-Weiß, Schnappacher Weg 8,
Sulzbach
Roland Schneider, 06897 / 7961504
sulzbach@adfc-saar.de

ADFC VÖLKLINGEN

Kontakt über
voelklingen@adfc-saar.de



FÖRDERMITGLIEDER DES ADFC SAAR

bikes+ebikes GmbH

Vorstadtstr. 45,
66117 Saarbrücken
0681 / 9 25 52 52
www.bikes-ebikes.com

by.Schulz GmbH

Innovative Bike Components
Bühler Straße 121
66130 Saarbrücken
0681 / 9 59 72 50
info@byschulz.com

CargoVelo Services

Rotenbergstraße 33
66111 Saarbrücken
0681 / 58 95 58 88
www.cargovelo.services

DiaLOGIKa GmbH

Pascalschacht 1
Saarbrücken-Dudweiler
www.dialogika.de

Giant Store Saarbrücken

Großherzog-Friedrich-Str. 8
66111 Saarbrücken
0681 / 37 50 05
www.giant-saarbruecken.de

SaaRental

Taubfeld 18
66121 Saarbrücken
0681 / 173 17 64 640
hello@saarental.bike

Zweirad Raber

Lindenstr. 34
66787 Wadgassen
068 34 / 4 65 23
info@zweiradraber.de

Zweirad Schellhase

Hauptstraße 194
66773 Schwalbach
068 34 / 5 20 79
www.zweirad-schellhase.de

Hier könnte
Ihr Name
stehen.



Impressum:

Herausgeber und Verleger: ADFC Saar. „aufsteigen“ erscheint viermal im Jahr. Der Bezug ist für Mitglieder im Beitrag enthalten. Druck: COD, Bleichstr. 22, Saarbrücken.

Beiträge und Leserbriefe sind willkommen. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor. Namentlich gekennzeichnete Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Verantwortlich für Anzeigen- und Redaktionsteil: Thomas Fläschner.

Mitarbeit: Imma Gütschow, Alexander Haas, Albert Herbig, Thomas Kees, Ute Kirchhoff, Stephanie Noll, Marcel Schubert; Layout: Ute Kirchhoff

Auflage: 2.000 Exemplare

DER ADFC ...

- ist der Interessenverband der Alltags- und Freizeitradler*innen.
- setzt sich für Verbesserungen im Radwegenetz ein.
- fördert den Fahrradtourismus: Er berät mit Fachkenntnis, bietet Reiseradführer und Karten an, führt Radtouren durch und leistet einen Beitrag zum sanften Tourismus.

Vorteile für ADFC-Mitglieder:

- Rechtsschutzversicherung als Radfahrer*in.
- Pannenhilfe
- viermal im Jahr kostenlos die bundesweit erscheinende Zeitschrift „Radwelt“ und die saarländische Zeitschrift „Aufsteigen“.

- kostenlose Teilnahme (für ein Rad) an den Fahrrad-Börsen des ADFC Saar.
- kostenlose Nutzung der Fahrrad-selbsthilfewerkstatt des ADFC Saar

Weitere Informationen:

adfc.de/vorteile/vorteilefüradfcmitglieder

... und nicht zuletzt:

Als ADFC-Mitglied haben Sie die Möglichkeit, sich aktiv für eine fahrradfreundliche Verkehrspolitik einzusetzen. Jedes Mitglied erhöht das Gewicht des ADFC in der öffentlichen Diskussion.

... Gründe genug, die Beitrittserklärung an den ADFC zu senden!

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.

☐ Zusätzliche jährliche Spende: €

☐ Ich erteile dem ADFC ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf: Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADFO0000266847 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.

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 und deren Mailadressen können unter > www.adfc.de/mitgliedschaft nachgemeldet werden.

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Kontoinhaber*in
D E
IBAN

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

☐ Zahlung per Rechnung.

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

Bitte einsenden an ADFC e.V., Postfach 42 01 05, 12061 Berlin oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de. Sie können auch online Mitglied werden unter: www.adfc.de/mitgliedschaft. Dort finden Sie auch den Link zu unserer Datenschutzerklärung.



bikes + ebikes

BERATUNG - SERVICE - VERKAUF - VERLEIH

PERFEKT für Umsteiger!



HOHEACHT



VELO@VILLE



E-Bikes, die sich wie ein Fahrrad fahren.
leicht, natürlich,
mit genau der richtigen Unterstützung.



Bikes + E-Bikes Saarbrücken GmbH

Vorstadtstr. 45
66117 Saarbrücken
Tel: 0681 925 52 52
www.bikes-ebikes.de
info@bikes-ebikes.de

Di. - Fr.
10:00 - 13:00 Uhr
14:00 - 18:00 Uhr
Sa.
10:00 - 14:00 Uhr

seit 60 Jahren in ALT-SAARBRÜCKEN