

LUFTPUMPE

Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung

3/2009



**StVO 2009:
schlechte
Radwege
endlich
entschildern!**

Vorwort	3
Verkehrsplanung	4
Verkehrspolitik	8
Mobilität	10
Technik	12
Termine / Radtouren	15
Radreise	16
Aktuelles	17
Mobilität	18
Erfahrungsbericht	21
Aktion	23
Verkehrspolitik	24
ADFC	25
Kontaktadressen	26

Dipl.-Kff. Monika Volkmer

Steuerberaterin

- Existenzgründer
- Vereine
- Unternehmen
- Privatpersonen

Karlsburgweg 15
D-52070 Aachen
Telefon: 02 41-9 51 91 00
Telefax: 02 41-9 51 91 01
Mobil: 01 72-2 44 83 50

info@steuerbuero-volkmer.de

Impressum

Luftpumpe	Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung 26. Jahrgang
Herausgeber	ADFC Kreisverband Aachen e.V., Postfach 100 132, 52001 Aachen
Redaktion	Kirstin Rath (KR) (verantwortlich), Sabine von den Steinen (SvdS), Monika Volkmer (MV), Ulrich Weber (UW), Helga Weyers (HW) Johannes Lüdke (JL)
Autoren	Jens Albers (JA), Ralf Kaulen, Dr. Stephanie Küpper, Dr. Armin Langweg, Axel Mörer-Funk
Druck	Zypresse Aachen, Auflage 2500
Anzeigenpreise	Bitte Preisliste Nr. 11 anfordern
Redaktionsschluss	30.01.2010 für Ausgabe 1/2010
Bankverbindung	Sparkasse Aachen, Konto 42 94 80 , BLZ 390 500 00

Der Winter steht vor der Tür, die Blätter sind – bereits zuhauf von den Bäumen gefallen – nach der neuen, seit dem 1. September 09 gültigen StVO (Straßenverkehrsordnung) fallen hoffentlich nun auch die Verkehrszeichen 237, 240 und 241 zuhauf. Hinter diesen Nummern verbergen sich die blauen Schilder, die einen reinen Radweg, einen gemeinsamen oder einen getrennten Geh- und Radweg als benutzungspflichtig ausweisen. Diese Radwege stellen häufig ob ihres Zustandes und der Ausführung mindestens Ärgernis und Behinderung, oft aber auch eine erhöhte Gefährdung dar. Alles, was ein Radfahrer über die neue StVO wissen muss, wurde freundlicherweise von dem hinsichtlich der Belange von Radfahrern ausgesprochen kompetenten Verkehrsplaner Herrn Ralf Kaulen in einem Artikel übersichtlich zusammengestellt und ist in dieser Luftpumpe zu lesen.

Darüber, dass die Stadt Aachen ein Problem mit der Reinhaltung der Luft hat, wurde in der Luftpumpe schon des öfteren berichtet. Der Luftreinhalteplan, den die Stadt aufstellen musste und der uns alle vor den Schadstoffen und den Einzelhandel vor der Umweltzone schützen soll, hat einige für den Rad- und den öffentlichen Verkehr erfreuliche Verbesserungen erbracht. Eine der positiven Errungenschaften vor diesem Hintergrund ist die Einrichtung je einer halben Stelle bei der Stadt Aachen und der IHK für einen Mobilitätsberater. Diese beiden halben Stellen werden von Herrn Armin Langweg ausgefüllt, der sich und seine Tätigkeiten in dieser Luftpumpe vorstellt.

Das Thema innovative Mobilität und Management derselben war Gegenstand zweier Veranstaltungen im Energeticum in Alsdorf, die aus Sicht des ADFC recht unterschiedlich zu bewerten sind. Bei der Veranstaltung „effizient mobil“ im Juni wurde über wegweisende Mobilitätskonzepte für die Region nachgedacht, Ansätze wurden vor- und vergleichbare Projekte dargestellt. Auf den Weg gemacht hat man sich mit Unterstützung des BMU und der dena (Bundes-Umweltministerium und Deutsche Energie-Agentur). Der „Energiedialog“ an gleicher Stelle im September entpuppte sich hingegen als Dialog rund ums Auto. Enttäuschend.

Erfreulich hingegen die Entwicklungen bei der Radstation: Die WABe als Träger hilft seit August der nachhaltigen Mobilität auch derjeniger auf die Sprünge, die nicht so gern so richtig viel treten und dennoch für die Bewältigung der Alltagsstrecken nicht immer gleich ins Auto steigen wollen. Oder die auch mal eine bergige Tour ins schöne Umland ganz locker und entspannt radeln wollen: Eingebauter Rückenwind heißt die Lösung, für ein paar schlappe Euros kann man jetzt an der Radstation Pedelecs ausleihen.

Einen Reisebericht können wir auch wieder anbieten. Es ist ein kurzer Bericht über eine kurze Reise – eine ADFC-Mehrtagestour zur nächstgelegenen Alpenvereinshütte, die sich praktischerweise in der nahen Eifel befindet.

Und eine nette kleine Anekdote aus dem Pariser Verkehrsdicticht soll Ihnen auch nicht vorenthalten werden.

Zu guter Letzt noch ein kleiner Hinweis – und siehe, oft liegt das Gute wirklich nah: Um ihre Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs dem Bürger näher zu bringen, stellt die Stadt Aachen diese auch in ihrem Internetauftritt vor. Unter „Stadt und Bürger -> Verkehr -> FahrRad in Aachen“ sind die Angebote übersichtlich zusammengestellt und werden dort mit viel Informationen und auch weiterführenden Links dargeboten. Und es gibt dort noch eine Rubrik, ganz oben und farblich hervorgehoben, die nennt sich „Machen Sie mit“. Mit der Einleitung, dass die Stadt Aachen den Radverkehr fördern und die Bürger bei der Radnutzung unterstützen möchte, heißt es dort weiter: „Um dies zu erreichen arbeiten wir daran, die Bedingungen für das Fahrradfahren stetig zu verbessern und damit den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen. Wenn Ihnen jedoch etwas auffällt was verbessert werden sollte mailen Sie uns an fahrrad-in-aachen@mail.aachen.de“.

Nutzen Sie doch diese Gelegenheit! Und wenn Sie schreiben, dann setzen Sie vielleicht noch den ADFC cc (kv.aachen@adfc-nrw.de) – doppelt genäht kann schon mal besser halten.

Viel Spaß mit dem Heft!

(HW)

Plus - Minus

Radverkehrsplanung aus Sicht des ADFC

+ Plus Minus -

Ein Viertel Überdachung

Bei der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes Aachen-Rothe Erde wurde die Zahl der Fahrradbügel rund um den Bahnhof etwa vervierfacht. Es gibt nun vier verschiedene Plätze, an denen Fahrräder abgestellt werden können, jeweils mit 9 bis 15 Bügeln versehen. Leider ist die Zahl der überdachten Stellplätze nicht erhöht worden. Die alte Bedachung des Fahrradständern wurde etwas aufgehübscht und an einen anderen Ort versetzt, aber neue Dächer für die Fahrradständer hat es nicht gegeben.

Gerade an den beiden Plätzen, die sich unmittelbar an der Bahnhofsmauer befinden, dürfte der Aufwand, dort ein Dach über den Fahrradbügeln anzubringen, nicht allzu groß sein. Die fehlende Überdachung führt dazu, dass viele Radfahrer weiterhin ihr Rad im Fußgängertunnel des Bahnhofs am Geländer anschließen, wie sie es sich während der Umbauphase, als es plötzlich gar keine Fahrradständer mehr gab, angewöhnt haben.



Bahnhofsvorplatz Rothe Erde

Bei der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Langerwehe wurde eine sehr große überdachte Abstellanlage angelegt (LUPU 2/2009), die bisher kaum genutzt wird. Die Größe der Abstellanlage in Langerwehe hätte man sich in Aachen Rothe Erde zum Vorbild nehmen sollen.

Bei der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Langerwehe wurde eine sehr große überdachte Abstellanlage angelegt (LUPU 2/2009), die bisher kaum genutzt wird. Die Größe der Abstellanlage in Langerwehe hätte man sich in Aachen Rothe Erde zum Vorbild nehmen sollen.

Pass- oder

Bewerbungsfoto = 5,99 €

natürlich auch biometrisch und
sofort zum Mitnehmen!

**BEIBEL'S
FOTO
BASAR**

Bahnhofstraße 10
D-52064 Aachen
+49 (0) 241/2 37 95

Mo - Fr 8 - 18:30 Uhr

Sa 10 - 14.00 Uhr

www.beibels-foto-basar.de

- Minus -

Ein halbes Piktogramm

Vor einer Weile wurde in der Kasinostraße ein Teil des Radfahrstreifens aufgerissen, vermutlich im Auftrag einer Telekommunikationsfirma, die dort neue Highspeed-Internetkabel verlegt hat. Natürlich hat eine Privatfirma, die irgendwo die Straße aufreißt, die Verpflichtung, das Loch nachher wieder ordentlich zuzumachen und alles wie zuvor zu pflastern oder zu asphaltieren. Eine Verpflichtung die Markierung auch wieder auf den alten Stand zu bringen, scheint es aber nicht zu geben. So ist von den Fahrrad-Piktogrammen auf dem Radfahrstreifen nur noch die Hälfte übrig geblieben, teilweise auch noch weniger.



Kasinostraße

+ Plus Minus -

Ein Drittel Autobreite



Reichsweg

Die Umgestaltung des Reichswegs geht langsam dem Ende zu. Vielleicht ist sie, wenn diese LUFTPUMPE erscheint, auch bereits abgeschlossen. Aus Radfahrersicht positiv zu beurteilen ist sicherlich die Tatsache, dass in Fahrtrichtung Adalbertsteinweg nicht mehr auf einem linksseitigen Radweg gefahren werden muss, sondern ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn angelegt wurde. Im Gegensatz zu einem Radfahrstreifen darf ein Schutzstreifen von Kraftfahrzeugen im Begegnungsfall überfahren werden, sofern keine Radfahrer gefährdet werden. Er wird dann angelegt, wenn die Straßenbreite für einen „richtigen“ Radfahrstreifen nicht ausreicht. Mit der Markierung des Schutzstreifens an der Einmündung in den Adalbertsteinweg sind wir aber nicht glücklich. Ein Kraftfahrzeug, welches hier an der neu errichteten Ampel wartet, wird immer zu einem Drittel auf dem Schutzstreifen stehen. Hier wäre es angebracht gewesen, auf ein oder zwei Parkplätze am Fahrbahnrand zu verzichten und den Schutzstreifen weiter nach rechts zu verschwenken, am besten indem er auf den letzten Metern zu einem richtigen Radfahrstreifen wird. Zudem wäre hier auch eine Aufstellfläche für Radfahrer wünschenswert. In gegengesetzter Richtung müssen die Radfahrer weiterhin auf einem Bordsteinradweg fahren. Da es hier am Bahndamm keine Einfahrten und Hauseingänge gibt, ist diese Lösung akzeptabel. Doch sicher wird es dort trotzdem immer wieder Fußgänger geben, denen nicht bewusst ist, dass es sich laut Beschilderung um einen reinen Radweg handelt und nicht um einen kombinierten Rad-/Gehweg. Auch ragen häufig geöffnete Lkw-Türen quer in den Radweg.

+ Plus +



Kaiserstraße / Würselen

Eine ganze Sache

Manche Verbesserungen für den Radverkehr existieren schon eine ganze Weile, bevor wir sie in der LUFTPUMPE lobend erwähnen. Manchmal bekommen wir einfach nicht mit, dass sich da irgendwo etwas verändert hat, und ein anderes Mal dauert es einfach eine Weile, an der entsprechenden Stelle vorbeizufahren und das Foto für die Rubrik Plus/Minus zu machen. Der Radfahrstreifen in der Kaiserstraße in Würselen entgegen der Einbahnrichtung ist so ein Fall, der schon lange eine positive Erwähnung verdient hat. Hiermit wurde ein wichtiger Lückenschluss für den Radverkehr realisiert. Und an dieser Straße ist es durchaus sinnvoll, die Einbahnstraße nicht einfach mit einem Zusatzschild für Radfahrer freizugeben, sondern mit der Markierung deutlich darauf hinzuweisen, dass Radfahrer hier auch gegen die Einbahnrichtung unterwegs sein dürfen. Lediglich der Beginn der Radverkehrsführung an der Aachener Straße erscheint uns noch verbesserungswürdig. Das soll uns aber nicht davon abhalten, die Kaiserstraße insgesamt mit PLUS zu bewerten.

- - Minus Minus - -

Zwei fehlende Schilder



Schilder an und in der Wurm

Der Radweg entlang der Wurm zwischen Europaplatz und Haaren scheint besonders anfällig für Vandalismus zu sein. Dieser Weg ist Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW, doch leider wurden gerade dort schon häufig die Wegweiser für den Radverkehr abgebrochen oder mit Graffities beschmiert. In Höhe des Berliner Rings ist derzeit ein Schild verdreht; der Pfeil, welcher eigentlich Richtung In-



- Minus -



Gottfriedstraße

Null Nachdenken

Über die Baustelle in der Gottfriedstraße haben wir schon zweimal in der LUFTPUMPE berichtet, in der Ausgabe 1/2008 mit „Minus“ und in der Ausgabe 2/2008 mit „Plus“. Aber alle guten Dinge sind drei, und so berichten wir jetzt nochmal darüber, denn 1½ Jahre später wird dort noch immer gebaut, und die Situation hat sich wieder zum Minus gewendet. Und sogar die Aachener Zeitungen haben jetzt über die Auswirkungen dieser Baustelle auf den Radverkehr berichtet. Es ist verständlich, dass es an einer Baustelle zu Behinderungen kommen kann und alle Verkehrsteilnehmer Erschwernisse in Kauf nehmen müssen. Dennoch sollte eine Baufir-

ma bei der Verkehrsregelung für Fußgänger und Radfahrer die gleiche Sorgfalt walten lassen, wie es für den Kfz-Verkehr fast immer Standard ist. „Faszinierend“ an dieser Baustelle ist allein schon die Tatsache, wie oft die Beschilderung des verbleibenden Gehwegs zwischen dem neu aufgestellten Kran und dem sogenannten Herold-Haus fast im Tagesakt verändert wurde. Erst ohne Schild, dann nur Radweg, dann kombinierter Rad-/Gehweg und schließlich Gehweg – Radfahrer frei zunächst in beide Richtungen, danach nur in einer Richtung. Am Ende dieses Abschnitts wurden die Radfahrer dann zeitweise über eine Holperstrecke ungesichert in den Kfz-Gegenverkehr geleitet. Besonders schlimm wurde die Situation, als der Gehweg vor dem Neubau wieder aufgerissen wurde und dafür ein Teil der Fahrbahn mit einem Baustellenzaun abgetrennt wurde. Hier hätte natürlich das Parken auf der gegenüberliegenden Straßenseite sofort wieder aufgehoben werden müssen, wie es in einer früheren Phase der Baustelle bereits der Fall war. Als man das endlich berücksichtigt hat, wurde überflüssigerweise zusätzlich ein schmaler Weg für Fußgänger und Radfahrer auf der Baustellenseite mit einem weiteren Zaun abgetrennt, der sinnvoll eigentlich nur schiebend mit dem Fahrrad absolviert werden kann. Nachdem die Parkplätze aufgehoben wurden, reichte die aus einer früheren Baustellenzeit noch vorhandene gelbe Markierung vollkommen aus, um den Radverkehr sicher gegen die Einbahnrichtung zu leiten. Nur sollte dann überwacht werden, dass Baustellenfahrzeuge nicht auf dem Radweg parken und die Radfahrer zu gefährlichen Ausweichmanövern zwingen.



inh. m. bodden

löhergraben 29
52064 aachen
tel. + fax 0241/40 66 66

öffnungszeiten

mo - fr 10 - 19.00 Uhr
sa 10 - 14.00 Uhr

FAHRRÄDER - ZUBEHÖR - SERVICE

Die 46. StVO-Novelle

Qualitätsnovelle für den Radverkehr

Die 46. StVO-Novelle, die zum 1. September 2009 in Kraft getreten ist, bildet seit Jahrzehnten die umfangreichste Fortschreibung der Straßenverkehrsordnung (StVO). Folgende Ziele stehen hier im Vordergrund:

1. Der Radverkehr ist integraler Bestandteil der städtischen Mobilität. Die Wahlfreiheit zwischen den Verkehrsarten soll durch diese Fortschreibung verbessert werden.
2. Sowohl die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, als auch der Fahrkomfort für Radfahrer sollen durch diese StVO erhöht werden.

Die StVO-Novelle 2009 schafft so die Grundlage für eine fahrradfreundliche Stadt- und Verkehrsplanung. Der Gesetzgeber setzt damit die Absicht um, mehr Radverkehr in Städten zu stimulieren und damit den Anforderungen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit gerecht zu werden. Damit wird der gestiegenen verkehrs- und umweltpolitischen Bedeutung des Radverkehrs Rechnung getragen. Dies findet ebenfalls Ausdruck in der Tatsache, dass der Radverkehr nun dem Fahrverkehr zugeordnet wird.

Diese 46. StVO-Novelle ist im Kontext mit der 24. StVO-Novelle von 1997 zu sehen, die einige Elemente zur Sicherung des Radverkehrs (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Öffnung von Einbahnstraßen etc.) lediglich unter Berücksichtigung bestimmter Rahmenbedingungen einführte. Diese Einsatzgrenzen sind aufgrund der nun mehr als zehnjährigen Erfahrung weitgehend entfallen. Gleichzeitig wird durch diese aktuelle StVO-Novelle den Straßenverkehrsbehörden und Baulastträgern ein großer Handlungsspielraum zur Förderung des Fahrradverkehrs eingeräumt. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung wird auf die „Empfehlung für Radverkehrsanlagen 2009“ (ERA 09) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrs wesen (FGSV) verwiesen. Diese zentrale technische Richtlinie zur qualitativ hochwertigen

Planung von Radverkehrsanlagen wird derzeit novelliert und erscheint in Kürze in einer vollständig überarbeiteten Fassung.

Was ändert sich konkret für die Nutzer?

- Radwege, die in einem schlechten baulichen Zustand sind und nicht den qualitativen Anforderungen der ERA 2009 entsprechen, sind durch die Straßenverkehrsbehörde von einer Benutzungspflicht durch Entfernen der Zeichen 237, 240 oder 241 StVO zu entbinden. In diesem Fall können Radfahrer fakultativ die Fahrbahn oder den Radweg ohne Benutzungspflicht benutzen.
- Der Fahrradverkehr wird dem Fahrverkehr zugeordnet. Dies hat zur Konsequenz, dass nach einer Übergangsfrist von drei Jahren, d.h. ab dem 1. September 2012, Radfahrer an lichtsignalge regelten Knotenpunkten die Lichtzeichen des Fahrverkehrs (Kfz-Verkehrs) zu beachten haben, falls nicht besondere Lichtzeichen für Radfahrer installiert sind.
- Auf Fahrradstraßen wurde die bisher undefinier te „mäßige“ Geschwindigkeit auf eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h definiert.
- An Sackgassen ist die Kennzeichnung der Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer nun legitimiert.
- Fahrradanhänger, die seit Jahren mehr und mehr im Straßenverkehr genutzt werden, sind nun auch durch die StVO zum Transport von zwei Kindern bis zur Vollendung des 7. Lebens jahres zulässig.
- Fußgänger, die schwächsten Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr, genießen mehr Schutz. Neben ausreichend dimensionierten Gehwegen müssen Radfahrer (z.B. auf kombinierten Fuß und Radwegen) ebenfalls ihre Fahrgeschwindigkeit der Geschwindigkeit der Fußgänger anpassen. Hinsichtlich der Planung des Stadtverkehrs sind in der StVO-Novelle für Kommunen, Bau

lastträger und Planer wesentliche Änderungen enthalten, indem noch umfangreichere Rahmenbedingungen für eine fahrradfreundliche und verkehrssichere Stadt- und Verkehrsplanung geschaffen werden:

- Im Rahmen der Abwägung bei Interessens- und Nutzungskonflikten „geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor“.
- Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur mittels Zeichen 237, 240 oder 241 StVO angeordnet werden, wenn ausreichend Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen, die Verkehrssicherheit und der Verkehrsablauf dies erfordern und die Qualitätskriterien der ERA 09 hinsichtlich Breiten, Oberfläche etc. Berücksichtigung finden.
- Aufgrund umfangreicher Praxiserfahrungen der letzten 15 Jahre werden seitens des Gesetzgebers Radfahrstreifen und Radwege als gleichwertige sichere Führungen für den Fahrradverkehr angesehen. Sind diese Sicherungsformen nicht zu verwirklichen, kann auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen angelegt werden.

Lebherz und Partner



• Die Ergebnisse der Verkehrssicherheitsforschung finden ebenfalls in der Regelung für linke Radwege Berücksichtigung, indem auf baulich angelegten Radwegen erst nach sorgfältiger Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde eine Benutzungspflicht zur Benutzung der linken Radwege angeordnet werden darf.

- Kreuzungen und Einmündungen müssen baulich so gestaltet sein, dass alle Verkehrsteilnehmer (Einheimische und Ortsfremde) die gewünschten Verhaltensmuster aller Nutzer klar erkennen können (Einheit von Bau und Betrieb). Ist dies nicht der Fall sollen bei der Straßenverkehrsbehörde bauliche Veränderungen (bisherige Fassung Beschilderung) angeregt werden.
- Da Radfahrer an allen Kreuzungen, Einmündungen, Grundstückszufahrten und Überleitungsbereichen besonderen Gefahren ausgesetzt sind, bedürfen diese Bereiche zusätzlich einer baulichen oder markierungstechnischen Sicherung. Zusätzlich können eigene Abbiegestreifen markiert werden.
- Die Lichtzeichenanlagen einer Kommune bedürfen innerhalb von drei Jahren einer Überprüfung (s.o.), da anschließend Radfahrer die Lichtzeichen des Fahrverkehrs zu beachten haben und Ausnahmeregelungen durch gemeinschaftliche Streuscheiben (Fußgänger/Radfahrer) oder separate Radfahrerlichtsignalanlagen kenntlich gemacht werden müssen.

Insgesamt hat damit der Gesetzgeber umfangreiche Rahmenbedingungen geschaffen, die den anstehenden Zukunftsaufgaben wie z. B. Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmreduzierung gerecht werden und der Realisierung eines modernen Stadtverkehrs mit gleichberechtigten Verkehrsarten unter Berücksichtigung aller Sicherheitsaspekte umfangreiche Gestaltungsmöglichkeiten bieten.

Dipl.-Ing. Ralf Kaulen
Stadt- und Verkehrsplanungsbüro
Kaulen, Aachen

Neue Wege in der Mobilität?

„effizient mobil“ und „Zukunft der Mobilität“ - zwei Veranstaltungen im Energeticon, Alsdorf

Wie können Betriebe und Unternehmen die Mobilität ihrer Mitarbeiter möglichst umweltgerecht organisieren? Dies ist eine der Kernfragen, denen sich das Projekt „effizient-mobil“ der Deutschen Energie-Agentur (dena) stellt.

Regionale Aufgabe

Die Stadt Aachen hat im Rahmen der Bemühungen, die Luftqualität nachhaltig zu verbessern, ein Maßnahmenbündel eingeleitet (in der „Luftpumpe“ haben wir begleitend darüber berichtet), wohl wissend, dass die Stadt allein es nicht richten kann. Der MIV – motorisierte Individualverkehr

– hat einen erklecklichen Anteil an der messbaren Luftverschmutzung und ist daher erster Adressat für Verbesserungsmaßnahmen. Die hohe Anzahl von Berufspendlern in der Region sind dabei einerseits Mitverursacher der Luftqualitätsprobleme, gleichzeitig aber auch eine Hauptzielgruppe für Verbesserungen im verkehrlichen Bereich. Es liegt also der Gedanke nahe, dass Mobilität zwingend in einem regionalen Kontext geplant und gemanagt werden muss. Die Region Aachen ist auf dem Weg und hat ein Bündel von zielgerichteten Kooperationen gestartet, die neben weiteren auch einen Ausbau des ÖPNV-Netzes und einen regionalen Ausbau des Radwegenetzes beinhalten. Mit dem Paket wurde sie vom Bundesumweltministerium zu einer von 15 Modellregionen in Deutschland ausgewählt und in das „Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement“ der dena aufgenommen. Eine der Früchte daraus ist eine halbe Stelle für einen Mobilitätsmanager bei der Stadt Aachen, der in diesem Heft über seine Aktivitäten berichtet.

**WIR
TESTEN
SELBER !**

SPORT SPEZIAL
SPORTARTIKEL GMBH · VENN 5 · 52062 AACHEN
(JAKOBSTR./ECKE LÖHERGRABEN) · 02 41/2 22 43
<http://www.sport-spezial.de> · E-Mail: spezis@sport-spezial.de

Wegbeschreibungen auf der Einladung zunächst die Anreise per ÖPNV, dann per Rad (mit Link zum Radroutenplaner NRW) und zuletzt mit dem Pkw angaben.

Theorie und Praxis

Nach einleitenden und begrüßenden Worten informierten die Wortbeiträge von kommunalen Akteuren und von Herrn Haendschke von der dena über Programme und Konzeptionen des „effizient-mobil“-Aktionsprogramms. Seitens Dr. Witte von der RWTH wurde der Themenbereich wissenschaftlich beleuchtet. Zwei weitere Beiträge zeigten Beispiele von Handlungsfeldern privatwirtschaftlicher Betriebe: Mitarbeiter von Momatec und ivu stellten ein regionales Mobilitätsportal vor, Herr Schramek bietet mit EcoLibro betriebliches Mobilitätsmanagement mit dem Ziel der CO2-Reduktion und der Kostenersparnis an und konnte dabei mit einigen erstaunlichen Daten aufwarten. Zwischen den Vorträgen gab es Gelegenheit für einen Ausstellungsrundgang und ein Pressegespräch. Es folgten Workshops zu den Themenfeldern: Zielgruppenspezifische Ansätze, Vermeidung von Pkw-Verkehr und Betriebsverkehr, in denen lebhaft, zum Teil allerdings auch in sehr weit gefasstem Kontext diskutiert wurde, was bei dem komplexen Themenbereich aber nicht verwunderlich ist. Die wesentlichen Ergebnisse der Workshops wurden anschließend vorgestellt, bevor der Tag mit Gesprächen bei Bier und Brezeln ausklang. Alles in allem eine gelungene, informative und mutmachende Veranstaltung.

Energiedialog auf der Energiemeile

Ebenfalls im Energeticon fand am 19. September 2009 zum zweiten Mal nach 2008 der „Energiedialog“ statt, der im Vorjahr im Rahmen der Eu-regionale veranstaltet worden ist. In diesem Jahr musste das Energeticon die Veranstaltung eigenständig stemmen, was ihr mit Hilfe von Sponsoren auch gelückt ist. Befitelt war die Veranstaltung „Zukunft der Mobilität – Innovationen und Initiativen für nachhaltige Mobilität“ und wurde parallel zur „Energiemeile 2009“ abgehalten. Was so schön klang und dazu motivierte, den herrlich sonnigen Samstag nicht auf dem Rad

sondern im Energeticon zu verbringen, entpuppte sich allerdings als völlig einseitig auf das Auto fokussierte Veranstaltung.

Alter Wein in alten Schläuchen

Was schon die Auswahl der Referenten vermuten ließ – neben Fachleuten von RWTH, RWE und EWV vor allem solche von Opel, Ford und FEV – wurde beinhalt bestätigt: In den Fachbeiträgen war viel von Innovation und Nachhaltigkeit die Rede – und bezog sich fast vollständig auf die neuen Technologien, elektrisch Auto zu fahren. Der Ansatz, das Mobilitätsverhalten zu hinterfragen, Alternativen zum MIV zu entwickeln und auch mal neue Konzepte zu denken fehlte völlig. Zwar wurde mehrfach festgestellt, dass der Löwenanteil der in Deutschland zurückgelegten Pkw-Fahrten im niedrigen zweistelligen km-Bereich liegt (angemerkt sei hier, dass nach einer Studie des BMU sogar die Hälfte der Pkw-Fahrten in Städten kürzer als 5 km sind). Die Folgerung, die daraus gezogen wurde, war jedoch mitnichten, dass hier andere Wege der Mobilität angeboten werden müssen, sondern die, dass die Batterien für die elektrischen Autos dann ja gar nicht so groß werden müssen, dass man sie nicht mehr bezahlen kann. Dass es ausreicht, elektrische Kapazität für eine Reichweite von etwa 60 km anzubieten und für das gelegentlich erforderliche Mehr dann ein Verbrennungsmotor sorgen kann. Zwar war auch ein Fahrrad präsent bei der Veranstaltung, konterkarierte aber als mit nostalgischen Bauernblumen behängter „Oldtimer“ als Stimmungsbild auf dem Podium völlig die Realität – nämlich dass die Zweiradtechnologie die mindestens ebenbürtige innovative Technologie bietet und hier Nachhaltigkeit und neue technische Entwicklungen eine viel effizientere Verbindung eingehten. In den Medien zwar als starken Impuls für die Zukunft der Mobilität gefeiert, kann die Ausrichtung des „Energiedialogs 2009“ aus Sicht der nachhaltigen Mobilität nur als ganz große Enttäuschung gewertet werden.

Ganz relaxed den Berg hinauf

Eine Stunde Rückenwind für 3 €

Mehr und mehr begegnen einem in den Medien und auf den Straßen elektrisch angetriebene bzw. unterstützte Fahrräder, und zunehmend verlieren sie den Ruch, die Vorstufe zum Rollator zu sein.

Seit Anfang September ist auch in Aachen das Radfahren um eine Facette – fast möchte man sogar sagen um eine Dimension – reicher: mit Zauberkraft den Berg hinan, den Rückenwind immer dabei, wer hat sich das nicht schon mal gewünscht. Nicht verschwitzt beim Termin ankommen und doch zügig geradelt sein – einfach mal ausprobieren?

Leih-Pedelecs an der Radstation

Die Radstation am Bahnhof in Aachen bietet nun neben ihrem bisherigen Pool an Leihfahrrädern auch solche mit elektrischer Unterstützung an. Die sogenannten Pedelecs sind keine elektrischen Mofas, es sind tatsächlich Fahrräder. Wer nicht tritt, kommt nicht vom Fleck, allerdings kann man sich bei der Fortbewegung ganz nach Gusto unterstützen lassen. Drei Fahrstufen gibt es, die man wählen kann, und bekommt entsprechend viel oder wenig Zusatzleistung geboten: 50, 100 oder 150% der eigenen Leistung noch mal dazu. Und je mehr man selbst tritt, desto mehr Unterstützung kommt aus dem elektrischen Antrieb.

Die Einsatzmöglichkeiten sind vielfältig: Sei es, dass man den Radius der Radtouren erweitern möchte, schöne Strecken mit bergiger Topographie genießen möchte ohne allzu nah an seine Leistungsgrenze gehen zu müssen, oder man bei etwas längeren Alltagsstrecken nicht gleich ins Auto steigen will – elektrisch unterstützt fahren bietet für jeden etwas.

Großer Spaß für kleines Geld

Zwölf Räder stehen in der Radstation zum Verleih, jeweils sechs in unterschiedlichen Rahmenhöhen der Marken Flyer und Raleigh. Letztere sind mit Rücktrittsbremse und Mittelmotor, erste mit Frontmotor ausgestattet. Es sind acht

Damen- und vier Herrenräder, alle mit einer Acht-Gang-Nabe und einem dreistufigen elektrischen Zusatzantrieb versehen.

Die Leihgebühren sind außerordentlich günstig. So kann man sich nicht nur für 15 € den ganzen Tag mit Spaß und Rückenwind das schöne Umland anschauen oder seine Termine kreuz und quer durch die Region wahrnehmen. Man kann auch für 3 € eine „Schnupperstunde“ buchen oder gleich zwei Stunden für 5 € ordern. Jede weitere Stunde schlägt dann mit weiteren 3 € zu Buche. Wo sonst ist so viel Spaß für so kleines Geld zu haben? Das denkt sich so mancher – zumindest für Gruppen empfiehlt sich daher in jedem Fall, vorher zu reservieren. Eine ausführliche Einweisung ist selbstverständlich dabei, die Technik ist ohnehin einfach zu bedienen.

Wie bei anderen Rädern auch schließt man beim Ausleihen der Pedelecs mit der Radstation einen Mietvertrag ab. Als Besonderheit bekommt man bei den Pedelecs allerdings ein besonderes Schloss zur Sicherung, man muss sich ausweisen und muss zudem eine Kaution von 100 € hinterlegen, was angesichts des Anschaffungswertes der Räder von 1.900 und 2.200 € keines Kommentares bedarf. Und natürlich bekommt man sie zurück.

Ladefrage noch verbesserungsfähig

Die Reichweite der Räder beträgt, je nach gewählter Fahrstufe und geleisteter Eigenarbeit, rund 30 bis 40 km, wer viel selbst tritt kommt auch gut auf 60 bis 80 km. Das sollte für die absolut überwiegende Zahl der Einsätze völlig ausreichen. Will man weitere Strecken bewältigen, kann man bei der Radstation auch das Ladegerät ausleihen. Damit sind wir auch bei dem Punkt, der aktuell noch nicht befriedigend gelöst ist. Zum Aufladen werden die Akkus entnommen und in einem Ladegerät wieder gefüllt, was ein bisschen dauert (4 Std. für eine komplette Ladung).

Aktuell gibt es schon verschiedene Ladestationen

Mit Superkraft zum Einkaufen



Fürs Radfahren in Aachen braucht man Kondition. **Oder ein Pedelec.** Denn das unterstützt Sie beim Treten mit Elektrokraft. Unsichtbar, intelligent und ausdauernd. Damit Sie so frisch und entspannt ankommen, als hätten Sie Superkräfte. **Ein unbeschreibliches Gefühl – jetzt testen!**

Karlsgraben 69
Aachen
www.velo.de



an touristisch interessanten Strecken wie z.B. der „Bahnhofsvision“ am Vennbahnweg. Dort kann man sich selbst mit Energie in Form von Kaffee und Kuchen, einem Bierchen oder was auch immer versorgen und seinem Akku dabei eine Portion Kilowatt spendieren, die es kostenlos dazu gibt. Es ist im übrigen völlig problemlos, die Lithium-Ionen-Akkus zwischendurch teilzuladen, es gibt hier keinen sogenannten „Memory-Effekt“ und weder Kapazität noch Lebensdauer werden beschädigt.

Noch fehlt die Infrastruktur

Mittelfristig wäre, über die Mietfahrzeuge hinaus, eine entsprechende Infrastruktur wünschenswert, um auch individuell weitere Strecken bewältigen zu können und insgesamt die Pedelecs zu etablieren. Hier ist die WABe auch mit der STAWAG im Gespräch. Es gibt Überlegungen, ein Netzwerk von Ladestationen aufzubauen. Denkbar ist das auch mit Tausch-Akkus, wobei das Problem, einen Gleichwertigen zu erhalten noch der Lösung harrt. Hier muss noch Hirnschmalz investiert werden, aber bei entsprechender Nachfrage werden hier zweifelsohne Lösungen entwickelt werden. Und derweil kann man ja schon mal ein paar entspannte Touren mit den Pedelecs der Radstation genießen!

(HW)

Radfahrsschule

Jetzt für das Frühjahr anmelden!

Auch 2010 werden wir wieder unseren Kurs „Radfahrsschule für Erwachsene“ anbieten, dessen Ziel es ist, Erwachsenen, die auf dem Fahrrad unsicher sind oder nie fahren gelernt haben, mit professioneller Hilfestellung den Start auf das Fahrrad zu erleichtern.

Haben Sie Interesse? Dann melden Sie sich doch einfach in unserer Geschäftsstelle.

ADFC Aachen e.V., Telefon 0241/8891463

Die Kursgebühr für 4 Kurstermine à 2 Unterrichtsstunden beträgt 105,00 €.

Bei Bedarf fällt eine Mietgebühr für ein verkehrssicheres Fahrrad mit niedrigem Durchstieg (Damenrahmen) und niedrig einstellbarem Sattel in Höhe von 20,00 € an.



Glashaus Wohnwerkstatt

Glashaus Wohnwerkstatt GmbH
Alexanderstr. 69-71
52062 Aachen

Telefon: +49(0)241/2 32 27
Telefax: +49(0)241/40 30 18
Email: info@glashaus-wohnwerkstatt.de
www.glashaus-wohnwerkstatt.de

Regelmäßige Termine

in der ADFC-Geschäftsstelle
im Welthaus, An der Schanz 1, 52064 Aachen
0241 / 8 89 14 63 (AB)
kv.aachen@adfc-nrw.de

Aktiventreff:

2009 : alle 14 Tage, donnerstags, 20 Uhr
(gerade Kalenderwochen)
2010: alle 14 Tage, donnerstags, 20 Uhr
(ungerade Kalenderwochen)

Radverkehrsplanung:

jeden 2. Mittwoch des Monats, 20 Uhr

Interessierte Gäste sind stets willkommen!

Fahrradcodierung:

nach vorheriger Absprache:
jeden Donnerstag 19:00 - 20:30 Uhr
im Welthaus, An der Schanz 1, Aachen

Weitere Termine

09.-10.12.09 Präventionszug in Essen
11.-12.12.09 Präventionszug in Düsseldorf
www.deutschebahn.com
26.-28.02.10 Fahrrad Essen 2010
www.fahrrad-essen.de
21.03.10 12. ADFC-Radreisemesse
www.adfc-bonn.de
25.03.10 Mitgliederversammlung
ADFC Aachen (Aula Welthaus)
08.05.10 2. Aachener Fahrradtag

Aus unserem Radtourenprogramm

Adventstour nach Gangelt

Treffpunkt	Sonntag, 29.11.09 10 Uhr Aachen-Richterich Rathausplatz (Brunnen) ca. 18 Uhr
Rückkehr	2,50 EUR / Mitglieder frei
Kostenbeitrag	ca. 70 km, leichte Steigung
Länge	Heinz Backes
Tourenleiter/in	nicht bei Eis und Schnee
Anmerkung	Ggf. Rückfahrt mit dem Zug

3-Tages-Tour für ADFC-Mitglieder zum Kloster Langwaden (Grevenbroich)

Treffpunkt	Samstag, 13.02.10 10 Uhr P+R Parkplatz vor dem Westbahnhof
Rückkehr	Rosenmontag, 15.02.10 ca. 17 Uhr
Kostenbeitrag	Einzelzimmer € 91,00, Ü/F Doppelzimmer € 67,00, Ü/F Ggf. Kosten für Bahnticket Kosten für Verpflegung.
Tourenleiter/in	Heinz Backes
Anmerkung	Anmeldung und nähere Infos unter Tel. 0241/1 30 83, nicht bei Eis und Schnee Ggf. Rückfahrt mit dem Zug

Wintertouren in die nähere Umgebung von Aachen

Treffpunkt	Sonntag, 13.12.2009 Sonntag, 17.01.2010 Sonntag, 07.02.2010 Sonntag, 14.03.2010 11 Uhr Aachen Hauptbahnhof
Kostenbeitrag	2,50 EUR / Mitglieder frei
Länge	30 - 50 km, teilweise hügelig
Tourenleiter/in	Heinz Backes
Anmerkung	Anmeldung und nähere Infos unter Tel. 0241/1 30 83, nicht bei Eis und Schnee Ggf. Rückfahrt mit dem Zug

Weitere Informationen und Fahrradtouren,
sowie die Kontaktdaten der Tourenleiter
finden Sie auf unserer Homepage
<http://www.adfc-nrw.de/aachen>

Eine Alpenhütte vor unserer Haustür

Wenn einige nicht ganz gewöhnliche Gegebenheiten zusammentreffen, kann sich daraus eine interessante neue Tour für den ADFC ergeben. Zum Beispiel folgende: Es gibt Menschen, die zugleich Mitglied im ADFC und im Deutschen Alpenverein (DAV) sind. Mehrere dieser Menschen wohnen im Gebiet des ADFC Kreisverband Aachen. Ein paar dieser Menschen haben Lust, Radtouren für den ADFC zu führen. Der DAV besitzt nicht nur Übernachtungshütten in den Alpen, wie man anhand des Namens vermuten würde, sondern auch in der Eifel. Eines der ADFC-DAV-Doppelmitglieder, die Spaß daran haben, ADFC-Radtouren zu führen, ist zugleich Hüttenwart einer DAV-Hütte in der Eifel. Was liegt dann näher, als eine ADFC-Radtour mit Übernachtung in einer DAV-Hütte in der Eifel anzubieten? Eigentlich nichts! Also hat der ADFC Aachen am 5. und 6. September eine solche Tour angeboten. Eine weitere Neuerung, die wir bei dieser Tour erstmals angeboten haben, waren drei unterschiedliche Startpunkte in Aachen, in Düren und in Roetgen. Und das gemeinsame Ziel war das Kletterheim der DAV-Sektion Aachen in Blens, 193 m über Meereshöhe.

Leider war das Interesse an dieser Tour anfänglich nicht sehr groß. Erst nachdem wir nochmal zusätzlich die Werbetrommel für diese Tour gerührt hatten, kam die Mindestteilnehmerzahl zusammen, die wir uns gesetzt hatten, um einigermaßen die Mietkosten für die Hütte abzudecken. Es gab dann sieben Teilnehmer ab Aachen und weitere vier ab Roetgen (wobei zwei Radlerinnen nicht in Blens übernachten wollten, sondern am gleichen Tag wieder zurück radelten). Tourenleiter ab Aachen war ADFC-DAV Doppelmitglied Steffen Czerny, der die Truppe zunächst über die Vennbahntrasse und dann über Waldwege parallel zur Himmelsleiter zum Gasthaus Fringshaus führte. Dort erfolgte dann die Vereinigung mit der Roet-



Bei schönem Wetter, so hatte Steffen versprochen, würde er am nächsten Morgen zum Bäcker nach Abenden radeln, um Brötchen zu kaufen. Bei schlechtem Wetter müssten wir losen. Am Sonntag morgen schien die Sonne - und während Steffen bereits auf dem Rad saß, deckten die anderen den Frühstückstisch. Da jeder etwas nach seinem Geschmack mitgebracht hatte, kam ein üppiges Frühstücksbuffet zusammen.

diesmal über Vennkreuz und Raeren zurück nach Aachen.

Für mich war diese Tour eine gelungene Sache, die gerne wiederholt werden kann. Vielleicht haben ja im kommenden Jahr noch ein paar mehr Radler Interesse, Alpenhüttenatmosphäre in der Eifel zu erleben.

(UW)

Elternhaltestelle in Burtscheid eingerichtet

Gefährliche Situationen vor Schulen sollen vermieden werden

In der Zufahrt zur Grundschule am Höfing, eine kleine Sackgasse, herrscht morgens Hochbetrieb. Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, rangieren, drehen und wenden, andere Kinder laufen zwischen den Autos herum. Eine gefährliche Situation.

Jetzt soll eine neue Einrichtung Abhilfe schaffen, die sich „Elternhaltestelle“ nennt. An zwei Orten, am Parkplatz Branderhofer Weg Ecke Forster Weg und an der Karl-Marx-Allee, wurden Stellplätze geschaffen, auf denen zwischen 7.30 und 16.15 Uhr Eltern ihre Kinder aus dem Auto aussteigen lassen können. Bis zur Grundschule sind es nur noch wenige hundert Meter, die die Kinder dann zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Roller zurücklegen sollen. „Bisher gibt es so etwas unseres Wissens nur einmal in Nordrhein-Westfalen - in Kerpen“, erläutert Dr. Stephanie Küpper, Projektleiterin „FahrRad in Aachen“ beim Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen der Stadt Aachen. Natürlich sind die Elternhaltestellen nicht nur für die Schule „Am Höfing“ bestimmt – auch Schüler und Eltern der Schule am Römerhof oder der Luise-Hensel-Realschule können und sollen davon eifrig Gebrauch machen.

Ziel ist es nicht nur, den Hol- und Bringverkehr vor der Schule zu reduzieren, sondern auch die Kinder zu motivieren, stärker auf umweltfreundliche Fortbewegungsmittel umzusteigen. „Sie

sollen frühzeitig mit dem Fahrrad und dem Roller in Kontakt kommen“, so Küpper. Josefine Reimig, Geschäftsführerin der Verkehrswacht Aachen, stimmt ihr zu: „Die Kinder sind dann auch in ihrer Freizeit mehr mit dem Fahrrad unterwegs. Damit werden Bewegungsdefizite ausglichen. Die Mobilitätserziehung sollte möglichst frühzeitig beginnen.“

Diesen Ansatz verfolgt auch die Grundschule Am Höfing. Dort gibt es nicht nur die übliche Verkehrserziehung im 4. Schuljahr, schon die Erst- bis Drittklässler werden mit Nachmittagskursen – unter anderem auf dem Verkehrsübungsplatz an der Hohenstaufenallee – auf den Straßenverkehr vorbereitet. Karin Dohmen-Topbas ist Mobilitätskoordinatorin am Höfing.

Die Stadt Aachen hat im Jahr 2008 die Kampagne „FahrRad in Aachen“ ins Leben gerufen, um die Benutzung des Zweirads zu fördern. An der Gemeinschaftsgrundschule Oberforstbach wurde bereits ein ähnliches Projekt durchgeführt, das den Autoverkehr vor der Schule um ein Fünftel reduziert hat. Schrittweise sollen in der Nähe von weiteren Schulen Elternhaltestellen entstehen, vor allem an denjenigen, die ein größeres Einzugsgebiet besitzen.

Dr. Stephanie Küpper
Stadt Aachen - FB 61/31
Verkehrsplanung

Mobilitätsmanagement in Aachen

In den letzten Jahren ist die Stadt Aachen im Bereich des Mobilitätsmanagements verstärkt aktiv geworden. Das Mobilitätsmanagement besteht dabei aus verschiedenen Elementen, u.a.:

- Mobilitätszerziehung an Schulen
- Betriebliche Mobilitätsberatung
- Mobilitätspaket für Neubürger
- Integration von Mobilitätsmanagement im Rahmen von Baugenehmigungen

Die Weiterentwicklung der Mobilitätszerziehung an Schulen zu einem **schulischen Mobilitätsmanagement** ist ein Bestandteil der Kampagne

„FahrRad in Aachen“. Dieser Bereich wird von Frau Dr. Küpper im FB Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen koordiniert. Bei der Mobilitätserziehung geht es darum, dass Kinder lernen ihren Weg eigenständig zurückzulegen. Das stärkt ihr Selbstbewusstsein, ihre Gesundheit, ihr Sozialverhalten, und ihr Orientierungssinn wird geschult. Wichtig ist, dass Kinder daran gewöhnt werden sich mit eigener Kraft fortzubewegen und sie auf dem Schulweg auf gefährliche Stellen im Straßenverkehr hingewiesen werden. Daraus hat die Stadt Aachen ein Mobilitätskonzept entwickeln lassen, bei dem sich die Schüler der zweiten bis vierten Schuljahre über zwei Schulhalbjahre hinweg mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel auseinandersetzen, d.h. entgegen der üblicherweise im Rahmen der Fahrradprüfung angesprochenen vierten Schuljahre werden hier die zweiten und dritten Klassen in das Projekt einbezogen. Dieses Projekt wird an interessierten Grundschulen umgesetzt, und es ist so konzipiert, dass, einmal eingeführt, die Schule es mit Unterstützung der Eltern in den kommenden Jahren eigenständig weiterführen kann – es sich wörtlich Re-Cycled.

Bei diesem Projekt werden auch Eltern, die maßgeblich für Fahrdienste in Anspruch genommen werden und den Hol- und Bringverkehr an Schulen verursachen, in das Projekt eingebunden. Während des vorbereitenden Unterrichts wird mit den Kindern ein Kinderstadtplan erarbeitet, der im Vergleich zu einem Schulwegplan auch wesentliche Freizeitziele der Kinder mit einbezieht. Die Kinder lernen sich zu orientieren und lernen den grundsätzlichen Umgang mit dem Instrument (Kinder-) Stadtplan. Sie

lernen, verkehrssichere Routen auch für Wegebeziehungen ihrer Freizeit zu erarbeiten. Neben vorbereitenden und begleitenden Unterrichtseinheiten, sowie praktischen Fahrtrainings in und außerhalb des Schonraumes wird ein 3-Wochenprojekt angeboten. Das 3-Wochenprojekt bezieht neben dem Fahrrad alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel gleichermaßen mit ein. Bei dem 3-Wochenprojekt können auch die Schüler der 1.Klasse mit machen.

Zum Jahresende 2009 sollen alle Schulen im Rahmen der Kampagne „www.Mitmachen-Durchatmen.de“ ein Spiel erhalten, mit dem man eine bewusste Verkehrsmittelwahl in spielerischer Form an Schüler und Eltern transportieren will.

Für eine **betriebliche Mobilitätsberatung** hat die Stadt Aachen gemeinsam mit der IHK Aachen im Rahmen des Luftreinhalteplans bis Juni 2010 eine halbe Stelle bei der IHK Aachen eingerichtet. Betriebe sollen motiviert werden, daran mitzuhelpen, dass mehr Berufspendler mit Fahrgemeinschaften, öffentlichem Nahverkehr und dem Fahrrad zur Arbeit kommen. Durch die Gestaltung der Rahmenbedingungen bei Parkplätzen, Abstellanlagen und Zuwegen für Radfahrer und einen Job-Ticket-Zuschuss können Arbeitgeber umweltfreundliche Mobilität fördern. Auch die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Berufsverkehr ist häufig ein Thema. Darüber hinaus wird versucht, Firmen für eine verstärkte Berücksichtigung des Umweltschutzes bei der Fahrzeugbeschaffung und bei Dienstreisen zu motivieren.

Bisher bestand der Schwerpunkt der Aktivitäten des Mobilitätsberaters darin, das Ziel der Stadt Aachen zu unterstützen, die Zahl der **Job-Tickets** von 5.000 auf 15.000 zu erhöhen. In diesem Rahmen ist es u.a. gelungen, einen Job-Ticket-Pool zu gründen, über den nun auch alle Betriebe mit weniger als 100 Beschäftigten Job-Tickets erwerben können. Das AVV-Job-Ticket ist so angelegt, dass ein Arbeitgeber für alle regulär Beschäftigten zum Preis von 18,90 € Tickets kauft (Kleinstbetriebe 21,41 €). Die Tickets gelten im gesamten Verkehrsverbund. Mit den Tickets kann man

abends und am Wochenende einen Erwachsenen und drei Kinder kostenlos mitnehmen.

Der Mobilitätsberater bietet den Betrieben zusammen mit ASEAG und AVV an, eine für den Betrieb geeignete Umsetzung zu unterstützen. Die IHK Aachen hat bisher als Ausnahmefall die 18,90 € komplett als Arbeitgeber übernommen und allen Mitarbeitern das Job-Ticket für den Arbeitsweg und Dienstgänge bereitgestellt. Ein „Solidarmodell“ wie beim Semesterticket, bei dem alle den gleichen Beitrag zahlen und jeder einen Fahrausweis in der Tasche hat, konnte in keinem großen Betrieb umgesetzt werden. In der Regel kommt es nur dort zu einer Einführung, wenn mindestens ein Drittel der Mitarbeiter, die täglich mit Bus und Bahn zur Arbeit fahren, einen nach Wohnort gestaffelten Beitrag leisten - alle anderen Mitarbeiter haben dann jedoch kein Job-Ticket in der Tasche. Derzeit wird diskutiert, das Job-Ticket so zu modifizieren, dass alle Betriebe, die einen Arbeitgeberzuschuss von rd. 4 - 7 Euro leisten, ein Job-Ticket einführen können.

Aachen hat jedes Jahr rd. 16.000 Zuzügler. Um diese Gruppe gezielt für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu motivieren, wurden seit 2006 verschiedene Methoden getestet. 2009 wurde in Kooperation von ASEAG, AVV, Stadt Aachen, RWTH Aachen und Cambio ein eigenständiges „**Mobilitätspaket für Neubürger**“ entwickelt und untersucht. Hierzu wurde u.a. von der Stadt Aachen ein Informationsflyer mit dem Titel „Aachen Clever mobil“ entwickelt. Weitere Inhalte des Mobilitätspakets waren ein Liniennetzplan, Fahrpläne, Tarifinformationen und Gutscheine von ASEAG und Cambio. Über die dauerhafte Weiterführung soll im Herbst 2009 die Politik beraten.

Um umweltfreundliche Mobilität zu fördern, ist eine kompakte und gemischte Stadt ein wichtiges Planungsziel. Bauvorhaben im Stadtgebiet ziehen jedoch auch zusätzlichen Verkehr an. Für den zu erwartenden Pkw-Verkehr sind nach der Landesbauordnung grundsätzlich Stellplätze nachzuweisen, damit die Pkws nicht wild parken. Gleichermaßen gilt auch für Fahrradstellplätze,

wobei hierbei nur quantitative und keine qualitativen Forderungen bestehen. Die Kaiserplatzgalerie und auch der Campus zeigen, dass in der Diskussion von der Bevölkerung die Vorteile stadtnaher Planungen weniger stark artikuliert werden, als die Nachteile, die aus zunehmendem Autoverkehr im Umfeld entstehen. Wenn es gelingt, Investoren davon zu überzeugen, dass sie sich zu Maßnahmen bereit erklären, die dazu führen, dass weniger Pkw-Stellplätze benötigt werden, so sparen Investoren Geld und die Anwohner Verkehr. Eine an den Kosten von Stellplätzen orientierte Parkraumbewirtschaftung für Firmenparkplätze von Beginn an vorzusehen, um hiermit Zuschüsse für den ÖPNV oder den Radverkehr zu finanzieren, ist einfacher zu realisieren, als dies nachträglich einzuführen. Derzeit finden ämterübergreifende Abstimmungen statt, um zu klären, wie **Mobilitätsmanagement bei der Planung von Bauvorhaben** berücksichtigt werden kann.

Aufgrund vieler Aktivitäten ist Aachen als eine von 15 Leitregionen für das bundesweite „**Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement**“ der deutschen Energieagentur (www.effizient-mobil.de) ausgewählt worden. In diesen Regionen sollen bei ausgewählten Betrieben bzw. Verwal-

tungsstandorten Potenziale des Mobilitätsmanagements analysiert werden. Zur Koordinierung wurden für ein Jahr Finanzmittel für eine halbe Stelle bei der Stadt Aachen im Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen bereitgestellt.

Mit welchen Schwerpunkten Mobilitätsmanagement in Aachen nach Auslaufen der jetzigen Finanzierung weitergeführt werden kann, wird im Laufe des Jahres 2010 zu entscheiden sein.

Armin Langweg

Ansprechpartner für Mobilitätsmanagement ist:

Dr. Armin Langweg

IHK Aachen, Tel. 0241 – 4460 – 131
(Montag, Dienstag und Mittwoch vorm.)

Stadt Aachen, Tel. 0241 – 432 – 6176
(Mittwoch nachm., Donnerstag und Freitag)

Armin.langweg@mail.aachen.de



CYCLE AACHEN
Heinrichsalle 66
52062 Aachen
Tel.: +49 (0)241 408363
Fax: +49 (0)241 48155
E-Mail: info@cycle-aachen.com

 Fahrräder	 Service
 Spezialräder	 Laufradbau
 Anhänger	 Tandems

www.cycle-aachen.com

Radwegeproblematik bei Polizei unbekannt?

In diesem Sommer ist es mir eine liebe Angewohnheit geworden, meinen Arbeitsweg zwischen Aachen und Alsdorf mit dem Fahrrad zurückzulegen. Bei täglich etwa zwei Stunden Fahrzeit achte ich natürlich darauf, zügig voranzukommen und Umwege zu vermeiden. Daher habe ich mir mittlerweile auch eine schöne Route ohne benutzungspflichtige Radwege mit ihren vielen Tücken, Stolperfallen und Gefahrenpunkten ausgesucht. Auf diese Weise kann ich meine Fahrzeit verkürzen und vielen Unfallsituationen aus dem Weg gehen (zu den typischen Gefahrenstellen auf Radwegen siehe Beilage zu LuPu 1/2009).

Auf dem Rückweg aus Alsdorf fahre ich oft entlang der Jülicher Straße, an der seit 1999 auf Antrag eines ADFC-Mitgliedes die Benutzungspflicht aufgehoben wurde. Meist benutze ich dabei die Fahrbahn, nur wenn ich sehr müde bin und langsam fahren möchte, cruise ich auf dem neben der Fahrbahn verlaufenden „anderen Radweg“, wie es im Fachjargon heißt.

Nicht so am 13.08.: An diesem Abend hatte ich mich für den Geschäftsstellendienst eingetragen, und da ich etwas spät dran war, fuhr ich flott entlang der Jülicher Straße auf der Fahrbahn. Vor mir bogen am Berliner Ring zwei Polizisten in die Jülicher Straße und hielten am rechten Rand auf dem Parkstreifen. Mir schwante schon, was da kommen sollte. Tatsächlich wurde ich angehalten und in zunächst noch freundlichem Ton gebeten, den Radweg zu benutzen. Ich entgegnete, dass an der Jülicher Straße keine Benutzungspflicht existiert und ich daher den Radweg nicht benutzen müsse. Nun änderte sich der Tonfall der Polizisten und mir wurde erklärt, dass ich unbedingt den Radweg zu benutzen habe, weil da ja einer ist. Ich lehnte nach wie vor ab, und es entwickelte sich ein kleiner Streit. Aus meiner intensiven Beschäftigung mit dieser Thematik wusste ich mit großer Sicherheit, dass an der Jülicher Straße keine Radwegschilder aufgehängt sind. Nach §2 der Straßenverkehrsordnung brauche

ich daher den an der Jülicher Straße verlaufenden Radweg nicht zwingend benutzen. Der Polizist war anderer Meinung. Er vertrat die übliche Stammtischmeinung, dass Radwege zur Sicherheit der Radfahrer genutzt werden müssen. Das widerspricht aber eindeutig meiner Erfahrung von weit über 3000 Fahrradkilometern pro Jahr. Radwege sorgen nach meiner Erfahrung nicht für erhöhte Sicherheit, sondern sie bringen im Gegenteil viele Konfliktpunkte und machen das Vorrankommen auf dem Rad unnötig kompliziert.

Daher hier noch einmal die wesentlichen Fakten:

- An der Jülicher Straße dürfen Radfahrer die Fahrbahn benutzen, da keine Benutzungspflicht existiert.
- Zahlreiche Studien zeigen, dass Radfahrer auf dem Radweg nahezu immer ein höheres Unfallrisiko haben als auf der Fahrbahn. Daher sollte man insbesondere auf innerstädtischen Radwegen immer besonders vorsichtig fahren.
- Trotzdem hätte ich mich sicherer gefühlt, wenn der Polizist mich während seiner Belehrung von der Fahrbahn auf den Seitenstreifen gebeten hätte.
- Der Polizist hatte aber Recht, als er mich auf fehlende Reflektoren hingewiesen hat. Das muss nicht sein und ist leicht zu beheben, daher habe ich bei meinem Fahrrad nachgebessert...

(JA)

PRIVATANZEIGE

2 ALTERA Fahrradlifte
kostenlos abzugeben.
Grundträger ist erforderlich.
Auskunft erteilt: H. Kogel
Telefon 0241 - 57 94 61

ANZEIGE WALBERT

Autofreie A40: Größte ADFC-Tour aller Zeiten

Kulturhauptstadt Ruhr.2010:
ADFC NRW will Hundertausende aufs Rad bringen

25.000 Tische werden zwischen Duisburg und Dortmund über Nacht aufgebaut – das größte Picknick aller Zeiten. „Bei solchen Dimensionen ist klar, dass Hundertausende mit dem Rad kommen werden“, so Thomas Semmelmann. „Mit dem Auto wird es an diesem Tag kein Durchkommen mehr geben.“



Still-Leben Ruhrschnellweg Die Metropole feiert
Grafik: RUHR.2010 GmbH / TAS Emotional Marketing GmbH

Die „Kulturhauptstadt Europas“ hat deshalb den ADFC als Mobilitätspartner ausgesucht und setzt voll auf das Rad. Der ADFC NRW plant gemeinsam mit den ADFC Kreisverbänden bis zu sieben große Aktionszentren und Anlaufpunkte für ADFC-Mitglieder an zentralen Punkten beispielsweise in Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund, an denen der ADFC Pannendienste, bewachte Abstellplätze, Informationen über das Kulturprogramm auf der A 40 und die Mobilität im Ruhrgebiet anbietet. In ADFC-Cafés könnten sich die ADFC-Mitglieder aus NRW und ganz Deutschland treffen und gemeinsam auf der A 40 und in der Region auf Tour gehen.

„Wir haben die große Chance, aus dem Still-Leben auf der A 40 das größte Fahrradfestival aller

Zeiten zu machen“, schwärmt Werner Wülfing, der im Landesvorstand die Koordination der Aktionen, Kreisverbände und Aktiven übernimmt. „Wir brauchen viele, viele Aktive, die mit Begeisterung dabei sind und dem ADFC ein sympathisches Gesicht geben“, so Wülfing.

Das kann allerdings nur gelingen, wenn die meisten Kreisverbände und einige Hundert Aktive mitziehen. Klar, dass die Begeisterung der ADFC-Gruppen im Ruhrgebiet groß ist. Aber auch die ADFC-Kreisverbände in Düsseldorf, Bielefeld und Münster wollen im nächsten Jahr dabei sein. Zudem zeichnen sich Pläne in den Kreisverbänden ab, aus allen Teilen Nordrhein-Westfalens Sternfahrten ins Ruhrgebiet zu planen. Selbst Susanne Grittner, stv. ADFC-Landesvorsitzende in Berlin und Organisatorin der Fahrradsternfahrt auf der AVUS ist von Still-Leben 2010 begeistert.

„Vielleicht kommen wir Berliner per Rad ins Ruhrgebiet.“ Auch der ADFC Bayern, der mit der Fernfahrt München-Cesenatico auf große Touren spezialisiert ist, hätte Lust, gen Norden zu radeln.

Aktive aus Kreisverbänden, die noch nicht am Still-Leben teilnehmen wollen, oder Mitglieder außerhalb aktiver Kreisverbände können natürlich mitmachen und sich schon jetzt bei Werner Wülfing melden – am besten per E-Mail unter Still-Leben2010@adfc-nrw.de. Gruppen, die Sternfahrten oder andere Aktionen anbieten möchten, melden sich ebenfalls bei Wülfing. Aktuelle Infos gibt es zudem auf www.adfc-nrw.de

Axel Mörer-Funk
ADFC Bonn

„Kreative“ Verkehrspolitik à la Paris

Vorbild für Aachen?

Nicht nur in Aachen stören sich viele Menschen am Lärm und an den Abgasen des motorisierten Verkehrs. Aber während hier nur sehr vorsichtig (wenn überhaupt) Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung angeordnet werden, hat der konservative (!) Bürgermeister der Pariser Vorstadt Levallois-Perret Nägel mit Köpfen gemacht und eine stark befahrene Durchgangsstraße zur Einbahnstraße umfunktioniert.

Dies allein wäre noch keine Meldung wert gewesen, wenn nicht genau diese Maßnahme seinen sozialistischen Kollegen der Nachbargemeinde Clichy-la-Gerenne geärgert hätte. Und zwar dermaßen geärgert, dass er kurzerhand dieselbe Durchgangsstraße auch zur Einbahnstraße gemacht hat – in Gegenrichtung! Man benötigt nicht viel Phantasie, um sich vorstellen zu können, dass dadurch ein riesiges Verkehrschaos im Großraum Paris verursacht wurde.

Um nicht Motorhaube an Motorhaube an den Gemeindegrenzen zu enden, mussten die Pendler einem Bericht der Saarbrücker Zeitung vom 2.9.2009 zufolge auf eine kleine Seitenstraße ausweichen. Schlussendlich sah sich der Präfekt des Départements Haute-de-Seine dazu genötigt, dem Schildbürgerstreich ein Ende zu bereiten und anzuordnen, dass zumindest die Straße in Clichy-la-Gerenne wieder für beide Richtungen freizugeben ist.

Und was lernen wir für Aachen daraus? Vielleicht kann man so am Kaiserplatz und in der Wilhelmstraße endlich die Vorgaben des Luftreinhalteplans einhalten – indem man alle Straßen, die am Kaiserplatz zusammenlaufen, zu Einbahnstraßen macht; vom Kaiserplatz wegführend (und für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben) natürlich...

(MV)



Wer wir sind und was wir wollen

...wir sind ein Verkehrsclub.

...wir bieten umfassenden Service für unsere Mitglieder:

- Im Mitgliedsbeitrag enthalten: Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung für Menschen, die mit dem Rad, dem Öffentlichen Personenverkehr oder zu Fuß unterwegs sind.
- Vergünstigte Fahrrad-Diebstahlversicherung
- Basis-Information für Ihre Radtour, egal, ob nah oder fern
- Beratung rund ums Fahrrad in den ADFC-Geschäftsstellen und Infoläden
- Kostenloser Bezug des ADFC-Magazins "Radwelt"
- Ermäßigte Teilnahme, z.B. an Radtouren, Dia-Vorträgen und Seminaren

...wir sind eine Verbraucherschutzorganisation

Wir haben ein waches Auge auf alles, was die Fahrradindustrie herstellt. Und wir mischen uns ein, wenn es darum geht, die Qualität der Produkte zu verbessern: Immer im Interesse der Verbraucherinnen und Verbraucher.

... wir sind ein verkehrspolitischer Verein

Wir setzen uns für die konsequente Förderung des Fahrradverkehrs ein. Dabei arbeiten wir mit allen Organisationen und Institutionen zusammen, die sich für mehr Sicherheit und Umweltschutz im Verkehr einsetzen. Der ADFC ist parteipolitisch neutral, aber parteiell, wenn es um die Interessen radfahrender Menschen geht.

... wir sind Umweltfreunde

Wir setzen uns für eine ökologisch vernünftige Verkehrsmittelwahl ein. Immer wenn es Alternativen gibt, sollte das Auto stehen bleiben.

Beitritt
auch unter www.adfc.de

Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen
oder per Fax 0421/348 29 50

Anschrift:

Name	Geburtsjahr
Vorname	
Strasse	
PLZ, Ort	
Telefon	
E-Mail	
Beruf	

Ja, ich trete dem ADFC bei und bekomme die Radwelt. Mein Jahresbeitrag unterstützt die Fahrrad-Lobby in Deutschland und Europa. Im ADFC-Tourenportal erhalte ich Freikilometer.

Einzelmitglied 38 € Familien-/Haushaltsumitglied 48 €

Zusätzliche jährliche Spende €

Anmerkungen

Familien-/Haushaltsumitglieder:

Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr

Ich erteile dem ADFC hiermit eine Einzugsermächtigung bis auf Widerruf.

Kontonhaber

Kontonummer	
Bankleitzahl	
Datum/Ort	

Schicken Sie mir eine Rechnung.

Datum **Unterschrift**

ADFC-VERBÄNDE

Bundesgeschäftsstelle
Grünenstr. 120, 28199 Bremen
☎ 0421 / 346 29-0
kontakt@adfc.de - <http://www.adfc.de/>

Landesverband NRW
Hohenzollernstr. 27-29, 40211 Düsseldorf
☎ 0211 / 68 70 80
info@adfc-nrw.de - <http://www.adfc-nrw.de>

STADTVERWALTUNG AACHEN

Radverkehrsplanung Stadt Aachen
Gaby Mans
☎ 0241 / 432 - 6136
gaby.mans@mail.aachen.de

Scherben und Winterdienst
Dieter Lennartz
☎ 0241 / 432 - 18 666
dieter.lennartz@mail.aachen.de

Fahrradbügel, Poller, Verkehrschilder
Gerd Ganser
☎ 0241 / 432 - 18 936
gerd.ganser@mail.aachen.de

Schrotträder
Bettina Fücker / Paul-Manfred Schumacher
☎ 0241 / 432 - 3315 + 3314
ordnungsamt@mail.aachen.de

Verkehrslenkung Tiefbau Innenstadt
Uwe Grützmacher
☎ 0241 / 432 - 6844
uwe.gruetzmacher@mail.aachen.de

Verkehrssicherung Baustellen
Michael Bordihn
☎ 0241 / 432 - 6841
michael.bordihn@mail.aachen.de

SONSTIGE

Radverkehrsbeauftragter
Städteregion Aachen
Ralf Oswald
☎ 0241 / 5198 - 3705
Ralf.Oswald@staedteregion-aachen.de

Radverkehrsbeauftragter Stadt Düren
Uwe Schmitz
☎ 02421 / 25 26 71
fahrradbeauftragter@dueren.de

Radverkehrsbeauftragter Kreis Düren
Günther Olef
☎ 02421 / 22 - 2557
g.olef@kreis-dueren.de

Ampelhotline
Suhal Roob
☎ 0241 / 432 - 1000
ampelhotline@mail.aachen.de

Falschparker
Walter Kück
☎ 0241 / 432 - 3341
walter.kueck@mail.aachen.de

Gullydeckel und Schlaglöcher
Hermann Mündel
☎ 0241 / 432 - 18 926
hermann.muendel@mail.aachen.de

Grünschnitt
Michael Jacobi
☎ 0241 / 432 - 18 555
michael.jacobi@mail.aachen.de

Verkehrslenkung Tiefbau Außenbezirk
Friedrich Havertz
☎ 0241 / 432 - 6118
friedrich.havertz@mail.aachen.de

Verkehrssicherung private Bauzäune
Birgit Daßen
☎ 0241 / 432 - 6865
birgit.dassen@mail.aachen.de

Mobilitätsberater
bei der IHK und der Stadt Aachen
Dr. Armin Langweg
☎ 0241 / 4460-131 Mo-Mi / 432-6176 Mi-Fr
armin.langweg@mail.aachen.de

VCD Kreisverband Aachen
An der Schanz 1 (Welthaus), 52064 Aachen
☎ 0241 / 8 89 14-37
vcd.aachen@vcd-aachen.de

Radfahrerhotline DB
Montag bis Sonntag von 8 bis 20 Uhr
☎ 0180 5 99 66 33 (14 ct/Min. Festnetz)

ADFC KREISVERBAND AACHEN E.V.

An der Schanz 1 (Welthaus), 52064 Aachen
Postfach 100 132, 52001 Aachen

☎ 0241 / 8 89 14 63 (AB)
Fax 0241 / 9 51 91 01
kv.aachen@adfc-nrw.de
<http://www.adfc-nrw.de/aachen>

VORSTAND**1. Vorsitzende**

Monika Volkmer ☎ 0241 / 951 91 00
adfc@steuerbuero-volkmer.de

2. Vorsitzende

Helga Weyers ☎ 0031/43 / 306 64 14
helga.weyers@gmx.de

Schriftführer

Ulrich Weber ☎ 0241 / 54 25 14
u.weber@gipko.de

Kassenwartin

Kirstin Rath ☎ 0241 / 169 119 5
kirstin.rath@gmx.de

REFERENTEN**Öffentlichkeitsarbeit**

Monika Volkmer ☎ 0241 / 951 91 00
adfc@steuerbuero-volkmer.de

Friedhelm Schepers ☎ 0241 / 400 96 13
friedhelm.schepers@mail.aachen.de

Stadt-/Verkehrsplanung

Helga Weyers ☎ 0031/43/306 64 14
helga.weyers@gmx.de

Volker Schober ☎ 0241 / 60 52 913
volker.schober@gmx.de

Jugend-/Verkehrserziehung

Monika Volkmer ☎ 0241 / 9 51 91 00
adfc@steuerbuero-volkmer.de

Technik- und Kaufberatung

Friedhelm Schepers ☎ 0241 / 400 96 13
friedhelm.schepers@mail.aachen.de

ANSPRECHPARTNER**Fahrradselbsthilfeworkstatt**

Markus Kuhn ☎ 0241 / 53 10 40 80
adfc@kuhn-clan.de

Düren

Hans-Hermann Danzeglocke ☎ 02421 / 5 24 88

Homepage / Internet

Karin Offermann ☎ 0241 / 6 29 05
a-c.offermand@t-online.de

Jens Albers ☎ 0241 / 8 949 598
j.albers@web.de

Radfahrschule

Monika Riedel ☎ 0241 / 173 00 31
adfc.mriedel@web.de

Liegeradgruppe

Michael Pohl ☎ 0241 / 608 86 91

LUPU Redaktion / Layout

Kirstin Rath ☎ 0241 / 169 119 5
kirstin.rath@gmx.de

Sabine von den Steinen ☎ 0241 / 320 70
sabine@vdsteinen.de

ANZEIGE ZYPRESSE

minirent

Die Autovermietung

ODER 1 MILLION STREICHHOLZSCHÄCHTELN



ODER 100 KISTEN WEIN



ODER EINE RENTNERBAND



FÜR JEDES TRANSPORTPROBLEM ZUM GÜNSTIGEN PREIS
DAS RICHTIGE AUTO! ANRUFEN!

Grüner Weg 50 - 52, 52070 Aachen

Tel. 0241/155053 Fax 0241/156468