

LUFTPUMPE



Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung

2 / 2011



Plus-Minus Spezial:

Trierer Straße

Seite 4

Radtourismus:

Vennbahnweg

Seite 26

Technik:

Elektrofahrräder

Seite 29 und auf www.adfc-ac.de

Inhalt

Termine	2
Vorwort	3
Verkehrsplanung/-politik	
Plus-Minus "Spezial" Trierer Straße	4
Plus-Minus	10
Unfallschwerpunkt entschärft	11
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen	12
Radverkehrsanlagen für den Alleenring	14
Verwaltung 12 Jahre im Rückstand...	15
Mit wenig Aufwand viel erreicht	17
Neues aus dem Kreis Düren	20
Mobilität	
Zukunftswerkstatt Aachen 2030	21
Aachen und die effiziente Mobilität	22
Radtouristik	
NRW Radtour durch das Münsterland	25
Auf neuen Wegen flach in die Eifel!	26
Technik	
Stand der Dinge - Elektrofahrräder	29
Service	
Kontaktadressen und Telefonnummern	30
Impressum und Beitrittserklärung	31

Termine - Alle Angaben ohne Gewähr!

20.03.-19.04.	Autofasten 2011 www.autofasten.de
02.04.	Pannenkurs (Mehr Informationen: Seite 19)
14.05.	3. Aachener Fahrradtag
15.05.	Raderlebnistag am Erft-Radweg www.erft-radweg.de
21.05.	ADFC Landesversammlung Bielefeld
28.05.	Eröffnung Aachener Fahrradsommer 2011
29.05.	Autofreies Ahrtal www.tour-de-ahrtal.de
01.06.-31.08.	Mit dem Rad zur Arbeit
26.06.	Tal to Tal 2011 www.tal-total.de
17.07.	Montenau feiert RAVeL www.ostbelgien.be
21.-26.07.	NRW Radtour 2011 www.nrwtour.de

Regelmäßige Termine in der Geschäftsstelle:

(im Weithaus, An der Schanz 1, 52064 Aachen)

Aktiventreff jede 2. Woche Donnerstags, 20 Uhr
(ungerade Kalenderwochen)

Radverkehrsplanung jeden 3. Montag des Monats, 20 Uhr

Dipl.-Kff. Monika Volkmer**Steuerberaterin**

- Existenzgründer
- Vereine
- Fördermittelberatung
- Unternehmen
- Privatpersonen

Karlsburgweg 15
D-52070 Aachen
Telefon: 0241-9519100
Telefax: 0241-9519101
Mobil: 0172-2448350

info@steuerbuero-volkmer.de

Neue Radfahrschule für Erwachsene – jetzt anmelden!

An vier Tagen im Mai, **jeweils einmal pro Woche von 17:00 Uhr bis 18:30 Uhr**, können Sie bei uns Radfahren lernen – ob Mann oder Frau, alt oder jung und egal, warum Sie es noch nicht können: Es ist nie zu spät, und wie unsere bisherigen TeilnehmerInnen werden Sie nach dem Kurs glücklich sein, sich getraut zu haben.

Termine: 04.05., 11.05., 18.05. und 25.05.

Nähere Informationen im Internet auf www.adfc-ac.de oder bei unserer **Radfahrschulleiterin Monika Riedel, Telefon 0241 / 173 00 31** (am besten abends erreichbar).



Foto: ADFC/Christoph Rasch

Liebe Leserinnen und Leser,

die Fahrradsaison hat begonnen und Sie halten druckfrisch die neueste Ausgabe der Luftpumpe in den Händen. Wie Sie sicherlich schon bemerkt haben, hat sich in diesem Jahr einiges verändert. Wie bereits angekündigt, hat das neue Layout-Team, Jessica Kullmann und Stefan Pey, seine Arbeit aufgenommen. Die Luftpumpe und auch unser Radtourenprogramm Laufrad drucken wir seit diesem Jahr in Farbe. Auch inhaltlich gibt es einige Neuerungen, wir haben die Chance genutzt und im Zuge des personellen Wechsels im Layout, auch die Abläufe in unserer Redaktion verbessert. Zukünftig wollen wir Ihnen die Luftpumpe besser strukturiert und vielfältiger gefüllt präsentieren. Dabei orientieren wir uns an den vier Themengebieten, Verkehrsplanung/-politik, Mobilität, Technik und Tourismus, die Sie nun farblich erkennbar in jedem Heft ansteuern können.

Apropos Inhalt: Wir sind immer offen für Beiträge aus dem Kreis unserer Leserschaft. Brennt Ihnen ein Thema unter den Fingernägeln? Immer her damit! Einen besonders schönen Radweg in unserer Region entdeckt, oder eine tolle Radreise gemacht? Wir freuen uns auf Ihren Bericht! Oder machen Sie uns Vorschläge - zu welchem Thema wollten Sie schon immer einmal mehr erfahren? Die Luftpumpe lebt von Ihren Ideen und Beiträgen.

Zurückblickend auf das Jahr 2010 hat der ADFC in Aachen 50 verschiedene Radtouren veranstaltet, insgesamt haben die Teilnehmer dabei mehr als 35.000 km zurückgelegt. In diesem Jahr ist unser Radtourenprogramm noch praller gefüllt, schaffen wir dieses mal eine (rechnerische) Umrundung des Äquators? Neben unseren Tages-, Halbtages- und Feierabendtouren finden Sie in diesem Jahr zwei mehrtägige Radreisen. Im Juni erleben wir Industriekultur hautnah mit unserer Radtour in das Ruhrgebiet, im September geht es am Main entlang in die Kaiser- und Bischofsstadt Bamberg. Es ist für jeden Geschmack und Anspruch etwas dabei, von der gemütlichen Einsteiger- und Familientour bis hin zur sportlich herausfordernden Eifelrunde. Erstmalig bieten wir auch eine Mountainbike-Tour an. Wir freuen uns darauf, Sie in diesem Jahr wieder bei unseren Radtouren begrüßen zu dürfen, schauen Sie doch gleich mal in das beiliegende Radtourenprogramm.

Und nun wünschen wir Ihnen viel Spaß beim Lesen und "Allzeit gute Fahrt!"

(JK/SP)

ad:design@q11.com

neu im südviertel
meisterwerkstatt
maxcycles-stützpunkt

sausewind
der fahrradladen

zweiradmechanikermeisterin uta lützner
reparatur · service · beratung
maxcycles-stützpunkt
südstraße 60 · tel 0241 / 400 92 84
www.sausewindvelo.de

PLUS - MINUS

Trierer Straße – das ewige Leid

+++ SPEZIAL +++

Im Herbst letzten Jahres wurde die Trierer Straße in Brand nach ihrem Umbau feierlich eröffnet. Auch wenn zum Redaktionsschluss noch immer nicht alle Fahrbahnmarkierungen vorhanden sind und Richtung Kornelimünster noch das Thema „Baustelle“ vorherrscht, wird es Zeit, sich das Endergebnis „Trierer Straße“ aus Radfahrsicht anzuschauen. Wie fährt es sich zwischen Innenstadt und Brand? Was gefällt uns und was hätte man besser machen müssen? Wie sieht die restliche Strecke aus? Was ist gut und was bemängeln wir schon seit Jahren? Wir sind mit mehreren ADFC'lern unabhängig voneinander die Strecke einmal abgefahren.

Bei einem Ortstermin Anfang März in Brand mit Frau Mans, zuständig für die Radverkehrsplanung bei der Stadt Aachen, haben wir viele der folgenden Kritikpunkte angesprochen – die nun geplanten Änderungen / Verbesserungen haben wir bei den einzelnen Plus-Minus-Punkten angeführt.

+ PLUS +

Nettes Teilstück klassisch ausgebremst – und anschließend korrigiert



Foto: Ulrich Weber

Wer aus Richtung Kornelimünster nach Brand einfährt, dem wird aufgrund der derzeitigen Baustelle noch nicht ganz klar, wie die Radwegeföhrung einmal aussehen soll. Geplant ist ein Beidrichtungsradweg vom Ortseingang bis zur Josefsallee mit einem Wechsel der Seite stadteinwärts zum Radfahrstreifen. Dieser beginnt schon heute - derzeit noch aus dem „Nichts“ – dann auch in Höhe der Josefsallee. Sehr schön und für alle Verkehrsteilnehmer deutlich gelöst wurde hier der Kreuzungsbereich Freuder Landstraße, wo in Höhe der Rechtsabbiegerspur der Radfahrstreifen rot aufmarkiert wurde. Auf der anderen Kreuzungsseite geht der Radfahrstreifen weiter komfortabel über die Bushaltestelle und endet momentan sofort dahinter wieder auf einem klassischen Bordsteinradweg.

Nach dem Treffen mit Frau Mans soll nun die Benutzungspflicht stadteinwärts bis zur Eckener Straße entfallen. Ein gute Lösung, da hier Bergabradler auch ohne Treten Geschwindigkeiten von 20 km/h locker erreichen. Konflikte und Gefahrenpotentiale durch die aus den zahlreichen Geschäften an der oberen Trierer Straße ein und austretenden Kunden, Mülltonnen, sowie Ein- und Ausfahrten werden dadurch entschärft.

Positiv anzumerken sind außerdem die Fahrradbügel, die neuerdings an vielen Stellen entlang der Trierer Straße aufgestellt wurden.



FLYER
Kalkhoff
RIXE
BULLS
KTM
PEGASUS
cannondale
SHIMANO
uvex
Löffler
ORTLIEB



Auf über 1.200 m²
Fahrräder • Bekleidung • Zubehör • Service

Am Gut Wolf 9 – bei Porta Tel.: 0241 - 879 30 50 www.eurobike.de
Mo bis Mi 10:00 – 19:00 | Do bis Fr 10:00 – 20:00 | Sa 9:00 – 18:00

EUROBIKE
Einfach. Mehr. Fahrrad.

In Höhe der Kreuzung Nordstraße ist derzeit Schluss. Aber nach dem Treffen soll das Schild „Busspur – Radfahrer frei“ in Kürze folgen, so dass die Wegführung klarer wird.

Ab Vennbahnradweg soll zukünftig die Wahl bestehen, ob man den mit „Radfahrer frei“ gekennzeichneten linksseitigen Radweg benutzt oder lieber zügig auf der Fahrbahn stadteinwärts fährt. Allerdings ist der Wechsel zum linksseitigen Radweg - spitzwinklig und mit Druckknopfampel - praktisch nicht zumutbar.

Da dies in keinem Fall der Forderung der VwV-StVO nach einer stetigen Führung entspricht sind wir froh, dass die Radwegebenutzungspflicht auf dem linksseitigen Radweg entlang der Discounterausfahrten nun durch ein „Radfahrer frei“ aufgehoben wird.

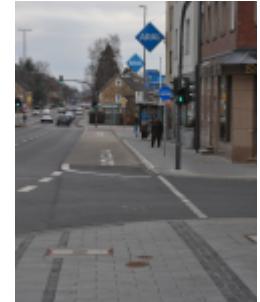


Foto: Ulrich Weber

Nach der derzeitigen Beschilderung dürfte man dort ohnehin nicht auf den linksseitigen Radweg fahren, da weder ein blaues Schild Radweg dies vorgibt noch ein Schild „Radfahrer frei“ dies zulässt. Wer sich also streng an die Beschilderung hält, müsste heute zunächst bis zur Heusserstraße auf der Fahrbahn fahren und sich dann vor der Heusserstraße auf dem linken Fahrsteifen zum Linksabbiegen einordnen, um erst dann auf den linksseitigen Radweg zu gelangen.

20 Jahre alter Radweg?

- MINUS -

Ab der Einmündung Heusserstraße wird die Oberfläche des gepflasterten Radweges besonders schlecht. Während die gutgefederten Autos auf der Fahrbahn eine wunderbar glatte Asphaltfläche vorfinden, werden die Radfahrer auf einer Pflasterpiste durchgeschüttelt, welche auch noch baulich hundsmiserabel ausgeführt ist. Bei dem Geschüttel meint so mancher Radler, der Radweg wäre in diesem Bereich schon 20 Jahre alt und nicht erst 2 Jahre.



Foto: Ulrich Weber

Unstetige Führung

- MINUS -

Auf der Weiterfahrt zur Debyestraße wechselte der Zweirichtungsradweg ursprünglich mal zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg für beide Richtungen. Beides war sehr suboptimal und natürlich in Höhe der Bushaltestelle „Eckener Straße“ viel zu eng. Vermutlich aus diesem Grund wurde der Bereich bereits in „Gehweg, Radfahrer frei“ umbeschildert. Ein seltsamer Begriff von "Freiheit" für die Radfahrer, da es an dieser Stelle ja fast nicht möglich ist, die viel befahrene Straße zu überqueren. Wozu auch? Nach einigen Hundert Metern auf der Fahrbahn verläuft der Radweg ab der Autobahn ohnehin wieder auf der linken Seite...



Foto: Ulrich Weber

Auch hier sind wir zufrieden, dass der Radweg nun durchgängig aus der Benutzungspflicht herausgenommen wird, so dass jeder Radfahrer die Wahl hat, ob er zügig, sicher und komfortabel auf der Fahrbahn fahren will oder ob er Hindernisse, minderwertige Oberflächen und Gefahrenpunkte in Kauf nimmt.

Besonders an den beiden Zufahrten zur Autobahn sind die Bordsteinabsenkungen so schlecht ausgeführt, dass es trotz Nullabsenkung noch einen heftigen Schlag gibt.

Diese Mängel in der Bauausführung wurden bereits mehrfach bei der Projektleitung der Baustelle gerügt, aber leider bis heute nicht beseitigt



Fotos: Ulrich Weber

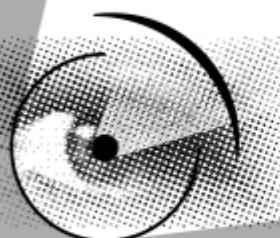
In Höhe der Bushaltestelle Ringstraße beginnt ein kurzes Stück „Radfahrer frei“. Eine sinnvolle Lösung, da ein Durchkommen nach Schulschluss an dieser Stelle ohnehin nahezu unmöglich war. Eine klare Regelung „Busspur, Radfahrer frei“ soll allerdings an dieser Stelle noch folgen. Darauf folgt ein steter Wechsel zwischen Radweg und einem kombinierten Geh-/Radweg, der in Höhe der Kreuzung Marktstraße zwischen Haltestellenhäuschen „Brand“ und Geschäftseingängen zum absoluten Engpass wird. Ohne Schieben und/oder Warten ist diese Stelle – vor allem mit Anhänger – meist nicht zu passieren.

Nach Rücksprache mit Frau Mans soll nun der Radverkehr an der Haltestelle Brand komplett durch die Bushaltestelle geführt werden. Das „Gehweg, Radfahrer frei“ entfällt. Eine sinnige Lösung – nur leider etwas spät. Und von stetiger Radwegeführung leider immer noch weit entfernt. Ein Wegfall der Benutzungspflicht stadtauswärts im Bereich Brand wird von Seiten der Stadt aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens inklusive Schwerlastverkehr jedoch für zu gefährlich gehalten. Und eine Schutzstreifenmarkierung auf einer gerade umgebauten Straße: „das geht nun wirklich nicht“.

Die Frage, warum diese Fehlplanung nicht vorher erkannt wurde, muss man allerdings den Brander Politikern zurechnnen. In der Vorlage für den Verkehrsmanagementausschuss am 15.5.2003 hieß es eindeutig: „Aus Verkehrssicherheitsgründen wird von der Polizei sowie der ASEAG die Variante 2 – Radfahrstreifen im zentralen Bereich – bevorzugt. Diese Einschätzung wird von der Verwaltung geteilt.“. Die Brander Politiker haben sich jedoch stattdessen bewusst für die schlechteste Version entschieden: Radwege auf Gehwegniveau mit all den Problemen mit Fußgängern, Engstellen im Haltestellenbereich und dem elenden Gehoppel auf gepflasterten Radwegen. Währenddessen finden die gut gefederten Fahrzeuge auf der Fahrbahn eine wunderbar glatte Oberfläche vor.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Brander Politiker ursprünglich nicht einmal Radwege haben wollten, wird deutlich, dass politische Gründe hier maßgeblich waren. Um Fördermittel vom Land erhalten zu können, mussten jedoch Radverkehrsanlagen gebaut werden. Eine einseitige Bevorzugung des Kfz-Verkehrs wird vom Land zurecht nicht unterstützt. Es ist traurig sagen zu müssen, dass natürlich die Brander SPD diese mittelalterliche Verkehrspolitik mit zu verantworten hat. Ein Trost bleibt uns allerdings: Da die aktuelle Rechtslage inzwischen vorschreibt, dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (also auch der Radfahrer) Vorrang vor der Flüssigkeit des Verkehrs hat, müssen die blauen Radwegschilder hier wieder abmontiert werden.

Augenweide



**Brillen. Kontaktlinsen.
Reparaturen.**



Augenweide Vennemann Aachen · Fon 02 41 / 3 05 93 · Fax 02 41 / 2 10 57
Kapuzinergraben 24 · 52062 Aachen

Auch in 4 km Entfernung, am Anfang der Trierer Straße hat sich etwas geändert. Genaugenommen wurde dort, zwischen dem Bahnhof Aachen-Rothe Erde und der Clermontstraße innerhalb weniger Monate schon zum dritten Mal eine geänderte Regelung für den Fahrradverkehr eingerichtet und wir müssen hier leider schreiben, dass wir mit dem Ergebnis noch immer nicht zufrieden sind. Nachdem die Straße vor den Aachen Arkaden komplett erneuert wurde, war dieser Abschnitt zunächst als kombinierter Geh-/Radweg ausgewiesen worden, was auf diesem schmalen Weg unweigerlich zu Konflikten mit den dort warteten Busfahrgästen führte. Kurz darauf wurde die Regelung dann in „Gehweg, Radfahrer frei“ geändert. Wir berichteten darüber in der LUFTPUMPE 1/2010. Und jetzt lautet die Regelung seit ein paar Wochen „Busspur, Radfahrer frei“. Sicherlich die sinnvollste Regelung für diesen Abschnitt doch problematisch bleibt weiterhin, dass davor etwa fünfzig Meter benutzungspflichtiger Radweg und dann dreißig Meter „Gehweg, Radfahrer frei“ liegen.

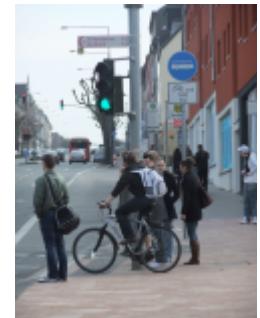


Foto: Ulrich Weber

Und leider gibt es am Ende des benutzungspflichtigen Radweges keine ordentliche Absenkung, an welcher der Radfahrer das Gehwegniveau verlassen kann, um auf die Busspur zu gelangen. Zwar wurde einige Wochen nach der Einrichtung der neuen Regelung - und erst kurz vor der Drucklegung dieser Luftpumpe - eine weitere Absenkung am Beginn der Busspur gebaut. Doch ist auch diese Absenkung für Radfahrer nur schlecht zu erreichen, wenn an der Ampelfurt viele Menschen auf die grüne Ampel warten.

Das alles ist umso ärgerlicher, da dieser Bereich komplett neu gestaltet wurde und es ein einfaches gewesen wäre, unter der Eisenbahnbrücke, wo ausreichend Platz ist, eine ordentliche Absenkung zu machen, welche den Radverkehr parallel zum Kfz-Verkehr sicher auf die Fahrbahn führt.

Und noch besser wäre es natürlich gewesen, direkt ab der Beverstraße einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu markieren, welcher dann hinter der Brücke auf die „Busspur, Radfahrer frei“ führt.

Im weiteren Verlauf der Trierer Straße, im Abschnitt zwischen Clermontstraße und Adenauerallee ist der Radweg leider wieder benutzungspflichtig geworden. Dieser Bereich war nach der StVO-Novelle von 1998 bereits korrekt entschildert worden. Auch wenn hier bergauf die meisten Radfahrer freiwillig den Radweg benutzen würden, aus Verkehrssicherheitsgründen ist eine Benutzungspflicht hier nicht erforderlich. Zumal auch dieser Radweg regelmäßig montags von Mülltonnen zugestellt und damit nicht passierbar ist.

Langjährige Straßenschäden

- - MINUS MINUS - -

Der mittlere Abschnitt der Trierer Straße vom Außenring bis zur Autobahn ist schon seit Jahren Thema von Gesprächen des ADFC mit der Verwaltung, leider ohne dass sich etwas nennenswert für die Radfahrer verbessert hätte.

Der Radweg ist in diesem Abschnitt als benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg ausgeführt und insgesamt in einem sehr schlechten Zustand. Zahlreiche Schlaglöcher und Querrinnen machen seit Jahren auf langen Abschnitten dieses Radweges die Fahrt zur Qual. Besonders schlimm ist der Abschnitt zwischen Schopenhauerstraße und Trierer Platz. Hier wurde bei einem Ortstermin im Oktober 2007 von der Verwaltung zugesagt, dass ein Zuschussantrag zum Umbau des Geh- und Radweges gestellt wird. Bei einem weiteren Gespräch im Juni 2009 hieß es dann auf Nachfrage, dass gar kein Zuschussantrag gestellt würde, sondern der betreffende Abschnitt aus städtischen Eigenmitteln saniert würde. Allerdings ist bis heute nichts passiert, so dass der Abschnitt inzwischen nahezu unpassierbar geworden ist.



Foto: Volker Schober

Aber vielleicht findet sich ja ein Radfahrer, der auf dem betreffenden Abschnitt Schäden an seinem Rad erlitten hat und den Schaden von der Stadt einfordert. Dann geht es erfahrungsgemäß sehr schnell mit der Reparatur eines Radweges, selbst wenn die Übernahme des Schadens durch den Gemeindeversicherungsverband abgelehnt wird.

Weitere sanierungsbedürftige Abschnitte sind aus unserer Sicht der Bereich Königsbergerstraße bis Autobahn, sowie Albert-Maas-Straße bis Schönforststraße.



Foto: Volker Schober

Ein durchgehendes Befahren des Radweges im mittleren Abschnitt der Trierer Straße ist fast zu keiner Tages- und Nachtzeit möglich, da dieser stets an zahlreichen Stellen zugeparkt ist, vor Geschäften meist in voller Breite (siehe auch Plus/Minus in der LUPU 1/2008). Bei korrekter Fahrweise darf man als Radfahrer nicht auf den Gehweg ausweichen, sondern muss auf die Fahrbahn wechseln. Dies bedeutet hier, dass man im Falle eines Falschparkers über 4 stark befahrende Fahrspuren auf die andere Straßenseite wechseln müsste (Fahrtrichtung stadteinwärts). Hinzu kommen zahlreiche Schrägparker, die jeweils die halbe Radwegbreite blockieren. Dadurch reduziert sich die nach VwV-StVO vorgeschriebene Mindestbreite für Zweirichtungsradwege von 2,00-2,40 m über längere Strecken erheblich.

Hier böte sich ein weites Betätigungsfeld für das Ordnungsamt, den entsprechenden Willen vorausgesetzt, das im Nebeneffekt auch das Erreichen des eingeplanten Beitrags zum städtischen Haushalts beschleunigen könnte. Denn für Falschparken mit Behinderung gibt es erheblich höhere Verwarnungsgelder als z.B. für abgelaufene Parkuhren. Bereits bei einem Ortstermin im Oktober 2007 wurde vereinbart, dass im Bereich Schönforstrasse bis Schopenhauerstraße kurzfristig Poller aufgestellt werden. 3 Jahre später ist davon noch nichts zu sehen. Man mag sich nicht ausmalen, was bei der Stadtverwaltung langfristig bedeuten könnte. Der erste Schriftwechsel mit der Stadtverwaltung zu dieser Problematik stammt übrigens schon aus dem Jahr 2003. Die regelmäßigen Behinderungen durch Mülltonnen auf der kompletten Strecke – insbesondere im Bereich Adenauerallee – seien hier nur am Rande erwähnt.

Fazit

Bei den Neubaumaßnahmen im Verlauf der Trierer Straße sind sowohl am Bahnhof Rothe Erde als auch in Brand aus Sicht des Radverkehrs eklatante Mängel zu beklagen. In beiden Fällen wurden erst nach unserer Kritik einige Korrekturen der Verkehrsregelungen vorgenommen, die die Missstände zwar verringern, aber bei weitem nicht die Qualität erreichen, welche mit einer optimalen Berücksichtigung der Radfahrer direkt zu Beginn der Planung hätte erreicht werden können. Für den Abschnitt zwischen den Neubaumaßnahmen ist nur zu sagen, dass ein Radweg mit diesen Mängeln, der außerdem regelmäßig nicht durchgängig befahrbar ist, nicht länger benutzungspflichtig bleiben kann. Die blauen Schilder müssen unverzüglich bis zur Behebung aller Mängel (wie lange das auch dauern sollte) durch ein „Radfahrer frei“ ersetzt werden. Eine Freigabe der Busspur wie im unteren Teil der Trierer Straße wäre darüber hinaus von Vorteil.

(KR/UW/VS)

**Pass- oder
Bewerbungsfoto = 5,99 €**

**Uhrenbatterie
Varta V321 = 2,99 €**

Gerne wechseln wir sie auch, bitte fragen Sie.

**Übertragung von Video- oder
Super 8 Filmen auf DvD.**

**BEISSELS
FOTO
BASAR**

Bahnhofstraße 10
D-52064 Aachen
+49 (0) 241/2 37 95
Mo-Fr 8:30 - 18:30 Uhr
Sa 10:00 - 14:00 Uhr

www.beissels-foto-basar.de

Mit Superkraft zum Einkaufen

pedelecs

Bis 150 € Zuschuss
für STAWAG-
Kunden*



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!**

*Übrigens: STAWAG-Kunden, die bei uns ein Pedelec erwerben, unterstützt die STAWAG zur Zeit mit **bis zu 150 Euro**.

Karlsgraben 69
Aachen
www.velo.de

MITGLIED
Q+
die Qualitätsallianz

VELC 
Räder die bewegen

PLUS - MINUS

Radverkehrsplanung aus Sicht des ADFC

Fotos: Ulrich Weber

- MINUS -

Unklare Verhältnisse in Düren I



In der letzten Ausgabe der LUFTPUMPE haben wir erfreut über das neue Fahrradparkhaus am Bahnhof Düren berichtet. Bei der Zufahrt zum Fahrradparkhaus gibt es allerdings noch Verbesserungsbedarf.

Der Weg, welcher östlich vom großen Wendeplatz an der Lagerstraße zum Parkhaus führt, ist aus Richtung Lagerstraße deutlich als ausschließlicher Radweg gekennzeichnet. Aus der Gegenrichtung, vom Bahnhof kommend, fehlt aber eine entsprechende Ausschilderung, wodurch dieser relativ schmale Weg häufig von Fußgängern benutzt wird. Hier wäre eine klare Ausschilderung auch auf der Bahnhosseite wünschenswert.

Was leider, trotz klarer Ausschilderung, an dieser Stelle auch nicht funktioniert, ist die Einhaltung des absoluten Halteverbots in diesem Bereich.

Sehr häufig halten regelwidrig Fahrzeuge neben diesem Radweg, um einen Fahrgäst zum Bahnhof zu bringen oder abzuholen. Dabei werden die Fahrzeugtüren oft unachtsam Richtung Radweg geöffnet oder Koffer auf dem Radweg abgestellt. Die Ausschilderung des Halteverbots ist hier sinnvoll und sollte stärker überwacht werden.

- MINUS -

Unklare Verhältnisse in Düren II



An der Schützenstraße in Düren, zwischen Kölnstraße und Marienstraße ist am Fahrbahnrand ein gut drei Meter breiter Streifen, der – streng nach Beschilderung – ein Radweg ist. Gleichzeitig gilt für diesen Streifen – zumindest werktags zwischen 9 und 18 Uhr – nur ein eingeschränktes Halteverbot. Die Idee ist wohl, dass die rechten zwei Meter des Streifens für haltende Fahrzeuge zur Verfügung stehen sollen und der linke Meter den Radfahrern gehört.

Doch leider haben viele Fahrzeughalter wohl den Eindruck, dass der Streifen in seiner kompletten Breite dem Parken dienen soll und so stehen die Fahrzeuge, welche hier übrigens häufig deutlich länger

als die im eingeschränktes Halteverbot zulässigen drei Minuten geparkt werden, immer wieder so weit links, dass Radfahrern nur wenig oder gar kein Platz zur Verfügung steht und die Radler in der KFZ-Verkehr ausweichen müssen.

Es ist unverständlich, warum hier nicht durch eine deutliche Markierung eine Trennung zwischen Park- bzw. Haltestreifen und Radfahrstreifen gekennzeichnet wird. Die gleiche Problematik gibt es in Düren auch an der Arnoldswellerstraße zwischen Bückerstraße und Hans-Brückmann-Straße.

(UW)



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

Unfallschwerpunkt Jülicher Straße / Ottostraße entschärft

Durchfahrt Ottostraße / Robensstraße gut gelöst

Fotos: Monika Volkmer

Viele Verkehrsteilnehmer halten sich nicht an die Verkehrsregeln, weil sie sonst (vermeintlich) länger unterwegs sind, Umwege fahren müssen oder aus welchen Gründen auch immer. Dies gilt nicht nur für Radfahrer, denen meistens das Überfahren von roten Ampeln angekreidet wird, sondern auch für Kraftfahrer, die viel zu häufig Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Vorfahrtssregeln missachten. Diese Regelüberschreitungen mutieren an manchen Stellen in ungünstigen Fällen zu Unfallschwerpunkten, sodass die Verkehrsführung überdacht und ggf. geändert werden muss.



Neu markierte Radfahrerfurt von der Ottostraße aus gesehen.

Rechtswidriges Linksabbiegen unterbunden

Genau aus diesem Grund ist die Kreuzung Jülicher Straße/Robensstraße/Ottostraße umgestaltet worden, da nämlich zu viele Autofahrer auf der Jülicher Straße stadteinwärts trotz eines Verbots links in die Ottostraße abbogen und dabei mit auf der Mittelpur geradeaus fahrenden Bussen kollidierten. Dieses rechtswidrige Linksabbiegen wird nun durch auf der Straße angebrachte sog. „Leitschwellen mit Klemmfixelementen“ verhindert mit der weiteren Folge, dass die Kraftfahrzeuge, die aus der Robensstraße kommen, nun nicht mehr geradeaus in die Ottostraße und nicht mehr links auf die Jülicher Straße abbiegen können. Radfahrer können hingegen weiterhin geradeaus fahren.

Radverkehr hinkt hinterher

Leider hat es nach dem Einbau der baulichen Sperre etliche Monate gedauert, bis auch die Fahrbahnmarkierungen für den Radverkehr in der Robensstraße entsprechend geändert und eine separate Radfahrer-Ampel aufgestellt wurden, während die Markierungen für den Rechtsabbiege-Verkehr bereits sehr kurz nach dem Einbau der Sperre auf der Jülicher Straße fertig waren. Die Verwaltung hatte in dieser Zeit nicht einmal ein Verkehrsschild aufgehängen, das dem Radfahrer das Geradeausfahren erlaubt hätte, obwohl der Radverkehr zu keiner Zeit ausschließlich zum

Rechtsabbiegen gezwungen werden sollte.

Verschwendug von Steuergeldern?

Als Grund für die Verzögerung hatte man uns mitgeteilt, dass der Bauhof vermeiden wollte, erst die Markierung zu ändern und dann einige Wochen später evtl. erneut alles ummarkieren zu müssen, falls die Fahrtrichtung der Einbahnstraße umgekehrt worden wäre (was eine Zeitlang zur Diskussion stand).

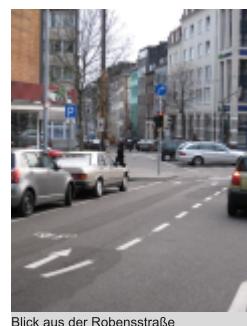
Es ist zwar lobenswert, dass hierdurch die Verschwendug von Steuergeldern verhindert werden sollte. Warum man dann aber die Markierungen für den Rechtsabbiege-Verkehr geändert hat, anstatt diese vorübergehend mit gelben, wieder abziehbaren Baustellenmarkierungen aufzuheben, ist für uns schlichtweg nicht nachvollziehbar. Im Fall einer Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung hätte man nämlich die frisch geänderten Markierungen für den rechtsabbiegenden Verkehr ohnehin erneut ummarkieren müssen, was jedoch in Kauf genommen wurde.

Was lange währt...

Hier wird wieder einmal deutlich, dass hinsichtlich des Kraftverkehrs und des Radverkehrs mit zweierlei Maß gemessen wird. Immerhin können wir nach Abschluss der Maßnahme nun nicht mehr „meckern“: Im derzeitigen Zustand ist der Umbau der Kreuzung aus Radfahrsicht gut geworden, wie die Fotos zeigen. Man erkannt deutlich, dass hier ein Verkehrsplaner mit Verstand am Werk war. Lediglich an der zögerlichen Umsetzung muss noch gearbeitet werden.

Und wenn bei Eis und Schnee der Räumdienst auch noch seinen Verstand einschaltet, dann wird beim nächsten Schnee die Durchfahrt Ottostraße/Robensstraße nicht mehr mit Schnee zugeschoben, sondern stattdessen eine kleine Schneise freigeräumt.

(MV)



Blick aus der Robensstraße

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

Mehr Qualität im Radverkehr

Parallel zur Erarbeitung der 46. Novelle der StVO (vgl. Luftpumpe 3/2009, Seiten 8 und 9) wurden durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) gefertigt, da das Regelwerk (StVO) inhaltlich eng mit dem Planungswerk (ERA) verknüpft ist.

Zwar wird der konkrete Hinweis auf die ERA, der in der seit 2009 geltenden Verwaltungsvorschrift zur StVO enthalten ist, voraussichtlich im Zuge der Bereinigung von Formfehlern der StVO-Novelle 2009 zugunsten eines allgemeinen Hinweises auf die anerkannten Regeln der Technik entfallen, doch blieben die Erörterungen und die neuen ERA bis zuletzt durch das Bestreben einer anwenderfreundlichen Harmonisierung der Aussagen gekennzeichnet. Die ERA wurden am 6. Dezember 2010 im Rahmen eines Kolloquiums eingeführt.

Die ERA ergänzen und vertiefen die maßgeblichen planerischen und entwurfstechnischen Richtlinien, insbesondere die:

- Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN),
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt),
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL im Entwurf) und
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA).

Die ERA bemühen sich, eine ganzheitliche Be trachtung des Fahrradverkehrs zu ermöglichen und gliedern sich in folgende Inhaltspunkte:

1. Radverkehrskonzept
2. Entwurfsgrundlagen
3. Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
4. Radverkehrsführung an Knotenpunkten
5. Überquerungsanlagen
6. Radverkehr in Erschließungsstraßen
7. Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
8. Radverkehr in Bereichen des Fußgängerverkehrs
9. Radverkehr an Landstraßen
10. Selbständig geführte Radwege
11. Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen
12. Wirkungskontrolle und Qualitätssicherung

Für die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen steht damit heute eine Vielzahl von Führungsformen des Radverkehrs zur Verfügung. Die neuen ERA verzichten hier bewusst auf eine Rangfolge und stellen die einzelnen Führungsformen somit als gleichberechtigte Möglichkeiten dar. Entschei-

dend für die Eignung einer Führungsform sind Verkehrsverhältnisse und die räumlichen Rahmenbedingungen. Da eine Reihe von Rahmenbedingungen zu beachten ist, verbieten sich starre Einsatzgrenzen für die einzelnen Führungsformen von selbst. Für die Dimensionierung der Radverkehrsanlagen ist die konsequente Anwendung der erforderlichen Verkehrsräume entscheidend, getreu dem Merksatz „Lieber keine als eine schlechte Radverkehrsanlage“.

Konsequenterweise verzichten die ERA auf die Angabe von Mindestmaßen, damit wird eine An gleichung an die übrigen Entwurfsregelwerke vollzogen. Eine Abweichung von den Regelmaßen kann im Einzelfall notwendig und vertretbar sein, bedarf dann aber immer einer Begründung. Die regelhafte Anwendung von Mindestmaßen soll es nicht mehr geben.

Aus den erforderlichen Verkehrsräumen ergeben sich die Regelbreiten der Führungsformen: Auf Radwegen soll das Überholen möglich sein, was ohne Einschränkung 2,00 m Breite erfordert. Bei eingeschränktem Verkehrsraum ist dies 1,60 m Breite, wodurch die Radwegbreite bzw. Radfahrstreifenbreite bei geringem Radverkehr definiert ist. Der Schutzstreifen, als Teil der Fahrbahn, bedarf der Überholmöglichkeit nicht, daher ist hier eine Breite bis zu 1,25 m vertretbar. Im Gegensatz dazu bedarf ein Zweirichtungsradweg für die regelmäßige Begegnung eine Breite von 2,50 m und kommt nur bei geringem (Gegen-) Verkehr mit 2,00 m aus.

Die Sicherheitstreppen sind die baulich oder markierungstechnisch ausgestalteten Abstände zwischen Radverkehrsanlage und fließen dem oder ruhendem Verkehr. Sie sind in der Breite von 0,50 oder 0,75 Metern auszuführen und jeweils zur Breite der Radverkehrsanlage hinzuzuaddieren.

In den ERA wurde auch bei Knotenpunktformen eine klare Systematik und Logik entwickelt. Aus gehend von den vier Grundformen: Rechts-vor-

• Mitreden!

• Einmischen!

• Besser machen!

Der Arbeitskreis Radverkehrsplanung des ADFC trifft sich **an jedem 3. Montag des Monats um 20 Uhr in der Geschäftsstelle** im Welthaus (2.Etage), An der Schanz 1, 52064 Aachen.

Interessierte Gäste sind stets willkommen!

links, vorfahrtgeregelt, Kreisverkehr und lichtsignalgeregelt lassen sich jeweils typische Maßnahmen anwenden.

- **Rechts-vor-links-Lösungen** sind immer mit der Führung auf der Fahrbahn zu kombinieren, so dass im Knoten keine separaten Radverkehrsführungen notwendig sind.
 - **Vorfahrtsgeregelte Verkehrsknoten** sind differenzierter zu betrachten. Insbesondere an den untergeordneten Einmündungen ist der Vorrang des Radverkehrs zu verdeutlichen. Die neuen ERA und die aktuelle Verwaltungsvorschrift ermöglichen für alle Radverkehrsführungen einheitliche Fahrtmarkierungen. Die betrifft auch eindeutig die Führungsform Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“. Zur Sicherung des linksabbiegenden oder querenden Radverkehrs werden sogenannte geteilte Mittelinseln eingesetzt.
 - Auch für die **Knotenpunktführung an Signalanlagen** lassen sich die wichtigsten Maßnahmen skizzieren: Da der Hauptkonflikt zwischen geradeausfahrenden Radfahrern und rechts abbiegenden Kfz zu verzeichnen ist, bietet sich hier eine frühzeitige Entflechtung an. Sind Rechtsabbiegestreifen vorhanden, sollte die Sicherung mittels „Fahrradweiche“ erfolgen. Ist eine Entflechtung in der Knotenpunktzufahrt nicht möglich, bleibt die um mindestens drei Meter vorgezogene Haltlinie das Mittel der Wahl. Die Radfahrerinnen und Radfahrer stehen dann im Sichtfeld der Kraftfahrer, insbesondere der Lkw-Fahrer. Dies hilft Totewinkel-Unfälle zu vermeiden. An untergeordneten Einmündungen mit entsprechend längeren Wartezeiten kann der „aufgeweitete Radaufstellstreifen“ diese Aufgabe übernehmen. Hier stehen die Radfahrerinnen und Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Lenkers. Zur Sicherung links abbiegender Radverkehrsströme sind auch spezielle Signalschaltungen möglich. Diese sogenannten Fahrradschleusen sind typische Entwurfselemente von „Fahrradstädten“, in denen erhebliche Radverkehrsmengen an den Verkehrsknoten abzuwickeln sind.
 - Immer wichtiger wird die **Radverkehrsführung an Kreisverkehren**. Innerorts wird in den meisten Fällen die Führung des Radverkehrs über die Kreisfahrbahn das Mittel der Wahl sein. Dabei ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Radverkehrsanlage in der Zufahrt vor dem Fahrbahnteller aufgelöst wird. Radfahrer und Kfz (insbesondere Lkw) sollen sich in der Zufahrt hintereinander bewegen. Auch im Zuge der Kreisfahrbahn sollen möglichst keine Überholvorgänge zwischen Kfz- und Radverkehr stattfinden. Bei großen Kreisdurchmessern und hohen Kfz-Verkehrsbelastungen auf der Kreisfahrbahn können auch Radwege im Zuge der Kreisfahrbahn sinnvoll sein. Dabei hat es sich als sicherste Lösung erwiesen, die deutlich markierten Furten mit Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) zu kombinieren und ca. vier Meter von der Kreisfahrbahn abzusetzen.
 - Als letzte Form des Verkehrsknotens darf die **Überquerungsanlage für den Radverkehr** nicht vergessen werden. Sei es als Mittelinsel oder mit Lichtsignalsteuerung, die verstärkte Ausweisung von Fahrradrouten erfordert in immer höherem Maße die Überquerung von Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Knotenpunkten. Neben räumlich funktionalen Aspekten spielt auch die Kapazität von Aufstellflächen für den Radverkehr eine immer größere Rolle.
- Die ERA 2010 definieren damit sowohl aus Sicherheits- als auch aus Komfortaspekten neue hochwertige Standards für den Radverkehr, die in Verbindung mit der StVO zukünftig in den Städten und Gemeinden Anwendung finden sollen.
- (RK)
-
- WANDERN
KLETTERN
BERGSPORT
TREKKING**
- 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

Radverkehrsanlagen auf dem Alleenring in Planung

Aachen als Vorreiter bezgl. Hauptverkehrsachsen

Wer hätte das gedacht? Die Stadt Aachen ist nicht (mehr) nur auf dem Papier Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden (AGFS), sondern nimmt inzwischen sogar eine Vorreiterrolle ein: Einerseits packt die Stadt - als eine von leider nur wenigen Gemeinden - das Thema Entstehung von bislang benutzungspflichtigen Fahrradwegen an.

Andererseits traut sich die Stadt an ein Projekt heran, das lt. Aussage des Aachener Verkehrsplaners Ralf Kaulen in Deutschland seinesgleichen sucht: Die Markierung von Schutz-/Radfahrstreifen auf dem Alleenring, d.h. auf einer der Hauptverkehrsachsen in der Stadt Aachen.

Verkehrssicherheit von Radfahrern gefährdet?

Die Planungen für dieses Großprojekt wurden im vergangenen Jahr bereits in der AG Radverkehr vorgestellt. Da wir an einigen Stellen nach genauerem Hinsehen aus Radfahrsicht jedoch erhebliche Bauchschmerzen hatten, hat sich unsere Arbeitsgruppe Radverkehr im Dezember mit Herrn Kaulen zusammengesetzt, um uns mit ihm speziell über die Kreuzung Normaluhr sowie die weitere Streckenführung bis zum Kaiserplatz auszutauschen.

Dabei mussten wir feststellen, dass es auch uns nicht vergönnt ist, die Quadratur des Kreises zu vollenden. Es ist schwierig, alle Aspekte unter einen Hut zu bringen, sodass wir schlussendlich der vom Büro Kaulen vorgeschlagenen Lösung zugestimmt haben, obwohl gewisse, von uns vorgetragene Sicherheitsbedenken lediglich teilweise ausgeräumt werden konnten.

Die zunächst von uns angedachte Lösung hätte jedoch eine zusätzliche Fahrspurquerung für in Richtung Wilhelmstraße fahrende Radfahrer zur Folge gehabt; darüber hinaus wollten wir auch dem Umstand Rechnung tragen, dass nicht alle Radfahrer so sicher auf ihrem Fahrrad unterwegs sind, um sich zwischen zwei stark frequentierten Spuren für den Kraftverkehr noch wohl zu fühlen. Dementsprechend haben wir uns nach Abwägung der Möglichkeiten und der Verkehrsflüsse der vorgestellten Planung angeschlossen.

Änderungsvorschläge eingebbracht

Wir sind zwar immer noch nicht davon begeistert, dass der Radfahrstreifen auf der Normaluhr Richtung Wilhelmstraße rechts neben der Rechtsabbiegespur für den Kraftverkehr geführt werden soll. Zu viele Kraftfahrer werden beim Rechtsabbiegen auf die Zollernstraße nicht auf den Radverkehr achten.

Daher haben wir vorgeschlagen, den Kreuzungsbereich dahingehend zu verändern, dass die Lage der Fußgängerfurt in der Zollernstraße näher an den Radfahrstreifen Richtung Wilhelmstraße verlegt wird, damit die Kraftfahrer beim Rechtsabbiegen möglichst schon vor dem Radfahrstreifen stehen bleiben und nicht erst mittendrauf.

Des Weiteren soll nun überprüft werden, ob es rechtlich möglich ist, den Radfahrstreifen auch durch die Fußgängerfurt zur Theaterstraße hindurch mit roter Farbe zu markieren. Durch diese optischen Veränderungen des Kreuzungsbereichs mit einer evtl. für den Radverkehr vorgeschalteten Grünphase hoffen wir, die Sicherheit für Radfahrer trotz der Lage neben der Rechtsabbiegespur für Kraftfahrer deutlich erhöhen zu können.

Lob und Tadel

Der Verwaltung möchten wir an dieser Stelle vorab schon mal ein großes Lob für diese innovative Planung aussprechen. Nun wünschen wir uns noch, dass die Politik diesem Beispiel – wie schon beim Grabenring – folgt. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist der schwarz-grüne Stadtrat für seine zukunftsweisende Unterstützung des Radverkehrs bislang jedenfalls ein Segen für Aachen.

Dies kann man von der teilweise mittelalterlichen Radverkehrsführung entlang der Trierer Straße, insbesondere in Brand, leider nicht sagen (siehe hierzu auch unseren Sonderteil Plus-Minus zur Trierer Straße auf den Seiten 4 bis 8). Warum ausgerechnet die SPD den Stand der Technik für die Errichtung von Radverkehrsanlagen dort einfach weitgehend ignoriert hat, ist für uns schlachtweg nicht nachvollziehbar. Wir hoffen, dass dies nur ein Ausrutscher war und dass auch die SPD, wie bereits beim Grabenring, die weitere Förderung des Radverkehrs mit unterstützt.

(MV)

Fahrradcodierung

Nach vorheriger Absprache!

Anmeldung unter:

0241 / 8 89 14 63 (AB),
wir rufen Sie gerne zurück.



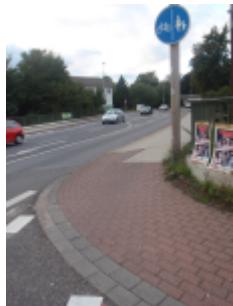
Jeden Donnerstag 19:00 - 21:00 Uhr im Welthaus, An der Schanz 1, 52064 Aachen

Verwaltung 12 Jahre im Rückstand...

Ein – leider typisches – Stück Radweg in Herzogenrath

Fotos: Walther Mathieu

Radwege in Herzogenrath – die sind oft aufwendig angelegt, aber trotzdem eher schlecht, wie fast überall: ein Trauerspiel. Verkehrsplaner fahren ja wohl grundsätzlich nicht Fahrrad. Beispielsweise ein kurzer Abschnitt: Die Roermonder Straße von der Eisenbahnbrücke bis zum neuen Autohaus Bähr:



Hier der Einstieg in diesen Radweg in Richtung Aachen an der Einmündung „auf'm Schif“ vor der Eisenbahn. Ziemlich schmal, mit Hindernissen rechts und harter Kante direkt zur Todeszone links. Außerdem ein kurzer Sprunghügel in Richtung Beton (der Bahnbrücke). Aber immerhin ein Einstieg! Hin-

ter der Brücke folgen unmittelbar eine Bushaltestelle und gleich zwei Fußgängerampeln – hier muss man sich mit den wartenden Fußgästen bzw. Fahrgästen arrangieren. Kommt ein Bus ist mit dem Rad kaum noch ein Weiterkommen.



Im weiteren Verlauf ist der kombinierte Fuß- / Radweg zwischen dem Zaun des Gartencenters und einer Hecke zur Fahrbahn geführt. So weit sehr schön, aber auch zu schmal – zwei Fußgänger, selbst, wie hier, dicht nebeneinander, genügen, um den Weg komplett zu versperren. Zügiges Fahren

verbietet sich so, spätestens am Zugang zum Gartencenter und den dahinter folgenden Fußgängerampeln über die Roermonder Straße muss man mit plötzlich auftauchenden Fußgängern rechnen. Auch hier ist nicht viel mehr als Schritt-Tempo möglich.

Dann eine Straßeneinmündung mit Hindernis: Ampelmast! Ausweichende Fußgänger versperren zwangsläufig die Durchfahrt und können nicht ohne deren oder eigene Gefährdung überholten werden. Zusätzlich besteht Gefahr durch den nach rechts abbiegende Kfz.-Verkehr, da Radfahrer nicht im fließenden Verkehr sichtbar sind. Die Auffahrt hinter der Einmündung ist zu schmal, mit harter Bodenwelle und schon wieder einem zentral angeordneten Ampelmast! Dabei steht rechts im

Gebüsch schon so ein Pfahl – aber der ließ sich wohl nicht für das Aufhängen von Lichtzeichen benutzen, sondern trägt nur die Straßenbeleuchtung.



Hier gibt es wieder eine sog. Absenkung – diese Dinger sind eine echte Pest! Wer nicht rechtzeitig im Sattel aufsteht, kriegt einen kräftigen Tritt in den Allerwertesten, wohl dem, der voll gefedert unterwegs ist. Ungeübte Radler können hier stürzen. Zudem gibt es keinen Schutzraum zum fließenden Verkehr, aber auch keine Möglichkeit, in diesen hinein oder aus ihm heraus auszuweichen – Todesfalle Bordstein! Wer hier auf die Straße gerät wird gnadenlos angehupt – schließlich steht da das blaue Schild - und kann sich trotzdem bis zur nächsten Einfahrt nicht vor den Kraftfahrzeugen in Sicherheit bringen. Ein prinzipielles Dilemma.

Im weiteren Verlauf folgt wieder ein Schutzstreifen, mit schöner Grasnarbe und einem kurzen Stück Hecke. Sehr nett, doch nur wenige Meter weiter befindet sich wieder eine stark frequentierte Bushaltestelle. Hier steigen viele Fahrgäste über den Radweg um, denn hier kreuzen sich die Linien – wieder eine Gefahrenstelle für Fahrgäste und Radfahrer. An der Einmündung Bunker Straße folgt eine ungewöhnlich starke Verengung mit mehreren gefährlichen Hindernissen beiderseits, während der Radweg direkt an der Fahrbahnkante entlang führt. Vor kurzem wurde hier komplett umgestaltet, die Grünanlage des neuen Autohauses ist, wie man sagt, die Visitenkarte des Unternehmens: Nackte Erde, alle neu gepflanzten Bäumchen mangels Gießen mausetot, nicht ein Zentimeter zusätzlich für den Radweg erübrig. Chance vertan - schade.



Dabei ist entlang der Autohaus-Fassade eine breite Zufahrt zu den reichlichen Kunden-Parkplätzen vorhanden. Wollte man jedoch dort entlang fahren, müsste man sich zuvor irgendwie quer durch den Vorgarten pflügen – das geht natürlich nicht. Ja, eine gute Idee wäre das schon gewesen - der betreffende Autohersteller hat übrig-



gens auch Fahrräder im Portfolio. Die bewegt die verehrte Kundschaft aber wohl vorzugsweise auf dem Dachträger umher. Einen Rad-tauglichen Zuweg zum Verkaufstempel – oder gar eine Fahrrad-Abstellanlage vor dessen Eingang – gibt es nicht.

Nur der Schaltkasten für die Ampelanlage wurde versetzt – der stand nämlich vorher auch noch mitten auf dem Bürgersteig - und die spitze Ecke im Trottoir Banker Straße / Roermonder Straße ausgerundet. Der Radweg aber erfuhr keine Verbesserung, denn auch hier stehen reichlich Ampel- und Laternenpfähle im Weg, wahllos über den gesamten Bereich des kombinierten Fuß-/Radweges verteilt. Dazu wie überall das blaue Schild, das den Radler verpflichtet, dem Autoverkehr nicht in die Quere zu kommen. Dabei ist in diesem Bereich, der eine der Engstellen im Verlauf der Roermonder Straße in Kohlscheid darstellt, ein Radfahrer meist deutlich schneller unterwegs als der motorisierte Verkehr, der sich häufig nur im Stop-and-Go schrittweise voranquält. Wirklich zügiges Vorankommen wird allerdings durch die eisernen Hindernisse unterbunden - immerhin kann aber im Notfall direkt neben dem Autohaus auf dem großzügigen Gebrauchtwagen- und Werkstattparkplatz der Rettungshubschrauber landen. Was auch schon vorgekommen ist.

Der hier beschriebene Streckenabschnitt ist leider mehr oder weniger symptomatisch für die Radwege entlang der Roermonder Straße im Stadtgebiet von Kohlscheid. Andere Abschnitte fallen besser aus, aber im weiteren Verlauf dieser Straße gibt es auch Abschnitte, wo ein Radweg ganz und gar fehlt. Der städtische Verkehrsingenieur, der sich 2008, zusammen mit Politikern, aufgemacht hatte, eine Radverkehrsschau durchzuführen, und der dann in mühevoller Zusatzarbeit einen umfassenden Bericht dazu erstellt hatte, ist kurz darauf tragischerweise früh verstorben. Seither harrt die Radverkehrsschau einer Wiederholung – derzeit ist (noch) keine Neuauflage in Sicht.

Verschiedene Fraktionen im Rat der Stadt Herzogenrath haben dazu nun zwei Anträge gestellt:

- Erstens (Antrag der SPD) soll die Verwaltung berichten, welche Maßnahmen im Nachgang zur o. g. Radverkehrsschau durchgeführt wurden bzw. welcher Zustand an den im umfangreichen Bericht von 2008 fest gehaltenen Mängelstellen und Gefahren-Brennpunkten derzeit vorliegt.
- Zweitens (Antrag von Grünen, SPD und Lin-

ken) soll die Verwaltung eine interaktive Datenbank einrichten, die die Radwege im Herzogenrather Stadtgebiet und resp. ihren Zustand erfasst und über ein Internetforum auch für Bürgerbeiträge zugänglich ist. Das soll der Erfassung von Vorschlägen und Beschreibungen und damit der kontinuierlichen Pflege und Verbesserung sowie einer besseren Bekanntheit des Herzogenrather Radwegegenetzes dienen.

Gerade Letzteres ist ein Leuchtturm-Projekt, das von den Grünen eigentlich schon zu Zeiten der vergangenen Kooperation CDU-Grüne angehoben werden sollte, aber auf Wunsch des Bürgermeisters verschoben wurde: die Verwaltung wollte zunächst ein E-Government System einführen, mit dem solche Funktionalitäten rechtssicher dargestellt werden können.

Anschaffung und Einführung dieses Systems sind inzwischen einstimmig beschlossene Sache, es besteht daher die Hoffnung, dass das Radwegsforum als Ersatz für die alte, papiere (also sprichwörtlich geduldige) Radwegschau auch tatsächlich kommt – es bleibt also spannend.

Es ist ja nicht so, dass erst seit 2008 da Handlungsbedarf seitens der Verwaltung besteht. Mit der StVO-Novelle von 1998! sind Verwaltungsvorschriften in Kraft getreten, welche benutzungspflichtige Radwege nur noch erlauben, wenn bestimmte Mindestkriterien erfüllt sind. Diese sind jedoch bei mehr als 90% aller Radwege in Herzogenrath wie fast überall nicht erfüllt. Insofern hätten diese Radwege nach einer einjährigen Übergangsfrist bis zum 1.10.1998 entschildert werden müssen. Die Verwaltung ist somit mehr als 12 Jahre im Rückstand, ihre gesetzlichen Verpflichtungen umzusetzen.

(WM)

Mit dem Rad zur Arbeit

Die Hose zwinkt, der Pullover sitzt unangenehm straff über dem Bauch? Höchste Zeit, etwas für die eigene Fitness zu tun. Eine einfache und garantiert erfolgreiche Lösung lautet: Regelmäßig in die Pedale treten. Deswegen rufen die AOK Rheinland/Hamburg gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) auch in diesem Jahr wieder zur Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" auf. 2010 folgten 8050 Freizeitradler dem Aufruf.

Wer allein oder mit seinen Kollegen vom 1. Juni bis zum 31. August mitmachen möchte, kann sich bis zum 31. Juli 2011 anmelden und tolle Preise gewinnen. Die Bedingung: An mindestens 20 Tagen im Aktionszeitraum muss man mit dem Fahrrad zu Arbeiten fahren. Eine Kombination mit Bus oder Bahn ist möglich.

Weitere Infos zur Aktion unter
www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de

**Mit dem Rad
zur Arbeit**

Eine Initiative von
ADFC und AOK



Mit wenig Aufwand viel erreicht

Ein vorbildliches Stück Radweg in Herzogenrath

Fotos: Walther Mathieu

Wo viel Schatten ist, ist manchmal auch Licht: Es gibt sie, die richtungsweisenden Radwege im Stadtgebiet von Herzogenrath. Ein Beispiel für eine recht gut gelungene Umsetzung des Themas „Fahrrad-freundliche Stadt“ (Herzogenrath ist eine solche) ist die Bicherouxstraße zwischen dem Kreisverkehr Kirchrather Straße und dem Bahnhof, von wo aus man die „City“ queren und in Richtung Wurmtal verlassen kann – auf einem wahren Kleinod von Radweg, abseits vom Verkehr entlang der Eisenbahntrasse.

Der Radweg beginnt am Kreisverkehr Kirchrather Straße / Bicherouxstraße als von der Fahrbahn abmarkierter Radstreifen – vorbildlich, denn so ist der Radverkehr da, wo er eigentlich hin gehört: bei den Fahrzeugen.

Zusätzlich ist auch die Benutzung des gegenüber liegenden Bürgersteiges erlaubt, was angesichts der Platzverhältnisse merkwürdig erscheint. Es ist jedoch dem Umstand geschuldet, dass der folgende steile Anstieg in einer Kurve liegt, die schlecht einsehbar ist und zudem regelmäßig vom Schwerverkehr befahren wird. Zwar haben die an der Bicherouxstraße gelegenen großen Firmen (Vetrotex, Schmetz) ihren Betrieb inzwischen eingestellt, aber LKWs - Sattelzüge zumeist, und zwar etliche pro Tag - aus den Nievelsteiner Sandwerken fahren entlang dieser Strecke.

Da kann der Radfahrer / die Radfahrerin schon froh sein, nicht vor so einem ungeduldigen Ungetüm von Kieslaster den Berg hinauf schnauf zu müssen. Wer will, kann also gegenüber im kleinen Gang stampfen oder sogar schieben.



Leider ist in Gegenrichtung kein Radstreifen abmarkiert, sondern die Benutzung des Bordsteinradweges als zwingend beschildert, wobei das Schild die Radfahrer unterordnet („Fussgänger trampeln über Radfahrer“). Eine Warnung vor den womöglich entgegen kommenden zweirädrigen Kollegen fehlt unglücklicherweise.

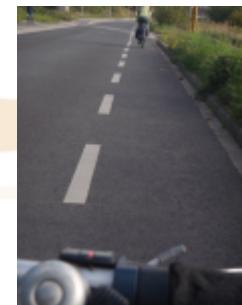
Vorbildlich hingegen: ein weißer Streifen parallel zur (gefährlichen) Bordsteinkante. Preiswert, aber wirkungsvoll. Leider gab es schon Berichte, wonach KfZ-Fahrer den Streifen im Dunkeln mit einer Fahrbahnbegrenzung verwechselt haben und sich „Bordsteinkratzer“ an den Felgen zugezogen

haben (Ja, genau: wie doof kann man eigentlich sein?).

Die Platzverhältnisse sind hier – wie oft – nicht günstig, um neben den raumgreifenden Kraftfahrzeug-Spuren noch Rad- und Fussweg unter zu bringen. Da in diesem Bereich Fussgänger aber eher selten auftreten, ist die Verlagerung des Radweges auf den Bürgersteig nicht völlig ungünstig.

Die Bordsteinabsenkungen sind flach und weich, die Oberfläche glatt: hier kann durchaus zügig gefahren werden.

Da, wo aus Platzgründen der Radweg rechts nur von der Farbahn abmarkiert ist (bekanntlich die beste Lösung, solange dort nicht geparkt wird) ist auf der gegenüberliegenden Seite immer ein Fussweg mit Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ angelegt, so dass es ängstlichen oder Gelegenheitsradfahrern frei steht, diesen zu benutzen - eine Benutzungspflicht besteht hier nicht.



Der Wermuthstropfen: Ein einspuriger Schienenstrang quert im Winkel die Fahrbahn. Vor allem bei feuchter Witterung muss man hier aufpassen...

Da werden Erinnerungen wach an den früheren Zustand am Reichsweg in Aachen, wo so manche Schultergelenksprengung entstanden ist. Dort war der Winkel aber auch ekelig spitz...

Ansonsten ist hier viel Platz für Radler bis zum Ortseingang von Herzogenrath-Mitte, ebene Strecke und ein richtig „gefähriger“ Asphalt – man muss halt immer ein Auge auf den begleitenden Verkehr haben.

In Gegenrichtung noch immer der Bordsteinradweg, vor der Einfahrt zum Vetrotex-Gelände steht da ein Bus-Warthehäuschen rechts am Radweg, da sind Konflikte mit Fahrgästen programmiert – wenn, wie jetzt beabsichtigt, das Gebiet ei-





Seit mehr als 85 Jahren:
Der Spezialist für

...Damen- und Herrenschuhe
in Übergrößen
...modische Bequemschuhe
...WMS-Kinderschuhe

Kinderfüße brauchen Freiheit

- Wir messen die Füße Ihrer Kinder
- Wir achten auf die richtige Länge
- Wir achten auf die richtige Weite
- Wir achten auf den richtigen Halt



Aachen • Löhergraben 5-7 • Telefon (0241) 40 59 46
Kundenparkplatz Einfahrt Rosstraße

nes Tages neu gestaltet und und dort neues Gewerbe angesiedelt wird, sollten sich bessere Ideen finden lassen.

Immerhin ist ein Bereich an der vorbildlich abgesenkten Einstiegskante mit dem besagten weissen Streifen gegen den Radweg abmarkiert. Ob das sehr nützlich ist? Fahrgäste verlassen bekanntlich Busse oft wie Korken, die man unter Wasser loslässt – sie hüpfen heraus, um sich dann erschrocken nicht entscheiden zu können, auf welcher Seite des Vorderrades sie sich niedersetzen lassen wollen.

Das Phänomen hieß bei den Bike Messengers in Manhattan „Jaywalkers Deathdance – der Todestanz der Müßiggänger“. Vielleicht denkt sich mal jemand ein hübsches Piktogramm dafür aus, das könnte man an solchen Radwegen aufstellen.



Eine ähnliche Situation findet sich im weiteren Verlauf in Richtung Herzogenrath Mitte, wo der – hier neben einem Parkstreifen mit Sicherheitslinie als Bordsteinradweg noch ausgezeichnet geführte – Radweg erst mitten über eine Bushaltestelle ohne Wartehäuschen führt und dann nach und

nach im Bürgersteig verebbt, um schließlich vor der nächsten Einmündung (zum Bahnhof) zu enden. Wer bisher auf der Gegenseite fuhr, muss hier zurück auf die rechte Fahrbahnseite queren.



Der Bahnhof Herzogenrath ist also aus Richtung Kirchrather Straße / Worm mit dem Rad insgesamt gut erreichbar. Der Bahnhofsvorplatz selbst ist für Radfahrer eher kein besonderes Vergnügen, hier muss man sich vorsichtig durch die Busse schlängeln. Für PKW ist die Durchfahrt eigentlich

überhaupt nicht erlaubt, wovon sich leider viele Fahrzeuglenker (-innen) selbst für ausgenommen halten.

Hat man die Innenstadt von Herzogenrath erfolgreich durchquert, wobei man unterwegs – ohne Radweg – am Wegesrand die „Besonderheiten“ dieser Stadt als Sitz bedeutender Glasindustrie bewundern kann, so bietet sich ab dem Kreisverkehr unter der Eisenbahnbrücke die Möglichkeit, die Fahrt in Richtung Süden (zum Wurmtal) über ein vergessenes Kleinod von Rad-

weg, abseits des Autoverkehrs entlang der Eisenbahntrasse fortzusetzen.

Dazu quert man die Wurm und ihre anmutigen, von Parkplätzen nur geringfügig beeinträchtigten grünen Auen :-) vom Ferdinand-Schmetz-Platz aus hinter dem alten Postgebäude. Bei oder nach Starkregen aufgepasst: die „Fahrbahn“ besteht aus festgetretenem Erdreich und kann in diesem Bereich schlüpfrig sein.



Und, wie überall, wo so etwas wie eine Grünanlage mit Sichtschutz existiert: Hundekot-Alarm! Besonders hässlich mit groben Stollenreifen ohne Schutzbretter am MTB, wenn später die Fliehkraft zuschlägt.

Der Weg – als Radweg hier nicht mehr extra ausgeschildert – umkurvt erst rückseitig das Post-Parkhaus und wird dann regelrecht grün – mitten in der Stadt. Das entschädigt für die nachfolgende, gefährliche und mühsame Querung der Schütz-von-Rode Straße, wo Verkehr, Bordsteinkanten und eine eiserne Kette die Durchfahrt für Radfahrer in Richtung Wurmtal versperren wollen. Hier genießt der motorisierte Querverkehr absoluten Vorrang – ob das wohl immer so bleiben muss? Ein deutlich sichtbarer Rad-Überweg an dieser Stelle ... ja, ja: und wovon träumen wir nachts?



(WM)

PANNENKURS

Am **Samstag den 2. April 2011** bieten wir Ihnen **von 13:00 Uhr bis 16:30 Uhr** wieder einen Pannenkurs im **Hof des Welthauses** (An der Schanz 1, 52064 Aachen) an. Die Teilnahme kostet für Mitglieder 5,00 €, für Nichtmitglieder 8,00 €.

Anmeldung bitte telefonisch unter
0241 / 8 89 14 63 (AB) oder
per E-Mail an info@adfc-ac.de.
Die Teilnehmerzahl ist begrenzt!

Die Teilnahme am Pannenkurs erfolgt auf eigene Gefahr, eventuelle Reparaturen während des Kurses werden von den Teilnehmern eigenverantwortlich durchgeführt!

Neues aus dem Kreis Düren

Düren hebt erstmals Radwegebenutzungspflicht auf

Fotos: Georg Schmitz

Beim letzten "Radfahr-Forum" (einem Arbeitskreis des Dürener Verkehrsausschusses) wurden wieder viele kritische Stellen im Stadtgebiet besucht. Die Dürener Grünen freuen sich, dass einige ihrer Anregungen nun umgesetzt werden. Da die Ursulinstraße oft von Schülerinnen und Schülern als kurzer Weg zur Schule mit dem Rad genutzt wird, soll die Einbahnstraße hier für den Radverkehr geöffnet werden, sobald die umfangreichen Bauarbeiten im Straßenzug Bonner Straße abgeschlossen sind. Dazu wird dann an der Einmündung der Ursulinstraße eine Furt geschaffen, durch die RadfahrerInnen sicher in die Straße geführt werden. Im Bereich der Schützenstraße (vor dem Haus des Handwerks) sollen demnächst die Parkstände markiert werden, um eine erkennbare Trennung zwischen Parkbereich und Schutzstreifen zu schaffen.



Markt, Kölnstraße und Wirteltorplatz bleiben für Radler offen!



Josef-Schregel-Straße: Radwegebenutzungspflicht wird aufgehoben.

Der Radweg an der Bismarckstraße stammt aus den 80er Jahren und würde so heute wohl nicht mehr gebaut. Um die Situation zu verbessern, wird demnächst eine Markierung für Fahrradfahrer vom Ende des Radweges bis zur Einfädelung vor dem Cafe aufgebracht und der dort befindliche Absperrpfosten entfernt. An der vorhandenen Einfädelung, an der man bisher nur mit Schrittgeschwindigkeit und Geschick auf den Schutzstreifen fahren konnte, wird ein Sperrstab nach hinten versetzt, so dass eine zügigere Einfädelung möglich wird. Auf Nachfrage wurde klar gestellt, dass die Radwegebenutzungspflicht weiterhin bis zum Schild „Radweg Ende“ gilt und das neue Angebot freiwillig zu nutzen ist. Diese Feststellung war Georg Schmitz (Grüne und VCD)

wichtig, da er das neue Angebot nur für eine Hilfestellung für manche Radler bzw. manche Situationen hält. Er sieht und akzeptiert die verschiedenen Zwangspunkte an der Stelle, hält aber auch mit dieser Maßnahme die Situation „für nicht wirklich optimal“. „Sportliche Fahrer werden vermutlich weiterhin frühzeitig auf die Fahrbahn wechseln“, so seine Einschätzung. In der Josef Schregel Straße soll in Fahrrichtung Norden (also zum Bahnhof hin) erstmalig in Düren die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben werden. „Die Verhältnisse erfordern das einfach“, war man sich schnell einig. Zahlreiche Geschäfte mit Auslagen, viele Fußgänger, die auf den Radweg ausweichen, Autotüren – der ganze Katalog von Problemen trifft hier zu. Die Laterne mitten auf dem Weg am Bahnhof ist da schon das kleinere Übel. Die Neuregelung gilt allerdings nur in Richtung Norden.

Was gibt es sonst aus Düren zu berichten? Das Fahrradparkhaus läuft richtig gut und konnte mit dem neuen „Flex-Tarif“ auf Kritik an den begrenzte Öffnungszeiten reagieren. Es ist nun möglich, eine Kundenkarte zu bekommen und im Selbstbedienungsbetrieb auch unregelmäßig, also nur nach Bedarf, das Fahrradparkhaus zu nutzen. Abgerechnet wird monatlich. Je Parkvorgang wird dann 1,-€ vom Konto abgebucht.

Der Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“ am 22.09.2010 lief diesmal richtig gut. Auch 2011 soll der Tag durchgeführt werden und wir suchen jetzt schon Mitstreiter und gute Ideen! Melden Sie sich bei uns.

Der Bahnradweg Aachen-Köln wird derzeit im Kreis Düren beschichtet. Weitere Infos zu diesen Themen: www.bahnradweg.de

(GS)



Gute Laune beim Aktionstag in Düren.

Sie haben das aktuelle Radtourenprogramm LAUFRAD 2011 noch nicht?

Es liegt an vielen Orten in der Städteregion Aachen
sowie im Kreis Düren für Sie aus.

Tagesaktuelle Informationen finden Sie im Internet auf: www.adfc-ac.de



Zukunfts werkstatt Aachen 2030 – Visionen erwünscht

Masterplan und Flächennutzungsplan in Arbeit

Wie wird bzw. soll Aachen im Jahre 2030 aussehen? Ist der 30 Jahre alte Flächen-nutzungsplan noch aktuell?

Die letzte Frage ist leicht zu beantworten: Wenn ein Plan schon mehr als 70 mal an die im Laufe der Zeit veränderten Verhältnisse angepasst werden musste, kann er nicht mehr aktuell sein. Der – gesetzlich vorgeschriebene – Flächen-nutzungsplan soll daher geändert werden. Er ist die rechtlich verbindliche Grundlage der räum-lichen Weiterentwicklung der Stadt Aachen.

Da man in einen Flächennutzungsplan nur bestimmte Inhalte aufnehmen darf, ist er nicht dazu geeignet, um als Konzept für die kommunale Entwicklung der nächsten 20 Jahre zu dienen. Daher hat sich die Stadt Aachen vorgenommen, zusätzlich auch einen Masterplan aufzustellen, um die zukünftige Entwicklung der Stadt aktiv steuern und gestalten zu können. Der Masterplan stellt damit eine Zukunftsvision dar, an der sich die Stadtentwicklung und damit auch die handelnden Personen orientieren sollen. Um Synergie-Effekte nutzen und damit auch Kosten sparen zu können, sollen beide Pläne gemeinsam entwickelt werden. Ein erster Entwurf des Flächennutzungsplans soll bis Ende 2011 vorgelegt werden.

Um einen möglichst breiten gesellschaftlichen Konsens zu schaffen, wurden im Vorfeld bereits Gespräche mit sog. „Schlüsselpersonen“ geführt. Des Weiteren hat am 29.11.2010 eine Fachwerkstatt stattgefunden, an der auch wir teilgenommen haben. Außerdem steht die Durchführung von

Stadtteilwerkstätten auf der Agenda. Die Ergebnisse sind im Internet unter dem Stichwort „Aachen 2030“ auf der Homepage der Stadt Aachen leicht zu finden.

Möglicherweise taucht jetzt die Frage auf, was der ADFC damit zu tun hat. Die Antwort liegt auf der Hand: Nur dann, wenn wir bereits lange vor der konkreten Planung von Umbau- oder gar Neubaumaßnahmen im Straßenverkehr unsere Ziele mit einbringen können, wird es uns in Zukunft gelingen, die Förderung des Radverkehrs entscheidend voranzutreiben. Wenn im Masterplan als Ziel festgeschrieben wird, eine möglichst umweltverträgliche Mobilität zu forcieren und den Radverkehrsanteil maßgeblich zu erhöhen, dann fällt es uns in späteren Jahren erheblich leichter, dies bei konkreten Planungen auch einzufordern. Wenn wir dies erst im Planungsprozess tun, kann es im konkreten Einzelfall zu spät sein.

Es ist aus unserer Sicht also exorbitant wichtig, bereits in die Entwicklung des Masterplans aktiv mit einzugreifen, damit sich unsere Ziele dort möglichst weitgehend widerspiegeln. Dafür müssen wir das Rad glücklicherweise nicht vollständig neu erfinden. Während unserer Zusammenarbeit mit dem VCD beim Thema Umweltzone haben wir nämlich bereits gemeinsam ein Mobilitätskonzept entwickelt, in welchem die Förderung des Radverkehrs eine wichtige Rolle spielt.

Unsere Aufgabe ist es nun, dieses Konzept von darin berücksichtigten Sachzwängen zu befreien und echte Visionen daraus abzuleiten, die keine Rücksicht auf aktuelle Gegebenheiten nehmen müssen. Hier können wir einen überdachten Fahrradhighway mit Schiebedach fordern, das bei Regen geschlossen wird, damit man ohne Regenkleidung trocken ans Ziel kommt. Hier werden Visionen nicht mit Rufen nach dem Arzt bestraft, hier sind sie ausdrücklich erwünscht.

Und da hunderten von Lesern sicherlich noch mehr einfällt als uns, fordern wir Sie/Euch ausdrücklich dazu auf, uns möglichst bald tolle Ideen zukommen zu lassen. Wir werden wieder mit dem VCD zusammenarbeiten, da zwei Verbände gemeinsam einfach ein kräftigeres Sprachrohr darstellen als zwei einzelne. Wir freuen uns auf Ihre/Eure Vorschläge!

(MV)

Lebherz und Partner

• Solarstrom
• Heizung
 Pellets, Solar & mehr
• Lüftung

Jakobstr. 218
 52064 Aachen
 Tel.: 0241/47707-0
www.lebherz-und-partner.de

Aachen und die effiziente Mobilität

Fachtagung zum bundesweiten Aktionsprogramm in Aachen

Mit unseren Formen der Mobilität werden wir sehr bald an Grenzen stoßen, wenn wir das nicht schon sind.. Das ist auch manchen Entscheidungsträgern bewusst,d die Bundesregierung fördert verschiedene Modellvorhaben. Über die dena – die Deutsche Energie-Agentur GmbH, die sich als „Kompetenzzentrum für Energieeffizienz, erneuerbare Energien und intelligente Energiesysteme“ definiert und in der neben der Bundesrepublik auch die KfW Bankengruppe, die Allianz SE, die Deutsche Bank AG und die DZ Bank AG Gesellschafter sind, wurde ein Aktionsprogramm „effizient mobil“ gestartet. Die Region Aachen ist seit November 2008 eine von 15 geförderten Modellregionen für Mobilitätsmanagement in der BRD. In diesem Rahmen wurden die Mobilitätskonzepte für die Verwaltung der StädteRegion Aachen, für Lindt & Sprüngli und für den Verbund der Aachener Krankenhäuser gefördert. Das Krankenhaus-Konzept hat sogar in einem bundesweiten Wettbewerb einen dritten Platz belegt.

Aachen ist als Modellregion ausgewählt worden, weil die Stadt mit ihren Maßnahmen zum Luftreinhalteplan einen Sonderweg beschreitet und statt auf eine Umweltzone auf die Durchsetzung vieler, langfristig wirksamer Maßnahmen setzt. Weiter sollen die verschiedenen Mobilitätsmanagement-Ansätze zu einem Mobilitätsmanagement-Konzept vernetzt und mit den Aktivitäten der Modellregion Elektromobilität verknüpft werden.

Erstes Resümee

Zum Abschluss der 1. Phase des Aktionsprogramms "effizient mobil" wurde von Stadt und StädteRegion Aachen am 19.11.2010 zu einer Fachtagung geladen, bei der die verschiedenen Ansätze und Maßnahmen vor- und zur Diskussion gestellt wurden und vor allem eine „Vernetzungs-Plattform“ geschaffen werden sollte.

Das Programm war reichhaltig, und auch der zu dem Zeitpunkt noch recht neue Umweltminister Herr Remmel gab sich die Ehre. Nach einer Begrüßung durch den Bau- und Umweldezernenten der StädteRegion, Herrn Zink, machte Herr Minister Remmel in seinem Vortrag über die Themen Luftreinhaltung, Lärm- und Klimaschutz und Peak Oil deutlich, warum hier der Umwelt- und nicht der Verkehrsminister am Rednerpult stand.

Es folgten verschiedene Themenblöcke, in denen die regionalen Akteure über ihre Konzepte und Aktionen berichteten. Dies kann hier nur angesprochen und grob zusammengefasst werden. Die meisten Vorträge wurden jedoch als Präsentationen in das Internet eingestellt und können dort abgerufen werden(Adresse am Ende des Artikels).

aachen clever mobil

„aachen clever mobil“ – unter dieser Überschrift schlug Uwe Müller vom städtischen Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen einen Bogen von den Maßnahmen des Luftreinhalteplans zur Modellregion Mobilitätsmanagement und zur Modellregion Elektromobilität. Bei der Vorstellung der zahlreichen Maßnahmen sollte vor allem deutlich werden, dass die Realisierung einer effektiven Mobilität eine Aufgabe ist, die viele Mitstreiter braucht, und auf welchen Wegen die Stadt sich bemüht, die verschiedenen Akteure anzusprechen und einzubinden.

Es folgte ein Themenblock „Ergebnisse, Erfahrungen, Empfehlungen“, in dem Armin Langweg für die Stadt Aachen, Johannes Auge von der B.A.U.M. consult sowie die Koordinatoren der drei NRW-Modellregionen ihre Praxiserfahrungen darlegten. B.A.U.M. consult hat Lind&Sprüngli bei der Entwicklung eines Mobilitätsmanagements begleitet und konnte unter der Überschrift „Kosten sparen durch Umweltschutz“ ein positives Fazit ziehen.

Erfahrungen aus NRW

Die Empfehlungen der drei Koordinatoren der NRW-Modellregionen – dies sind Frau Wasserfuhr für die Region Köln-Bonn, Herr Sagolla für das Ruhrgebiet und eben Herr Langweg für die Region Aachen – waren durchaus interessant. Natürlich sind diese drei Regionen aufgrund der hohen Einwohnerdichte, aber auch der guten Infrastruktur sehr gut geeignet, um Erfahrungen im Mobilitätsmanagement zu sammeln und es ist wenig verwunderlich, dass die oberste Schlussfolgerung lautet: Mobilitätsmanagement lohnt sich, und zwar für alle. Allerdings findet es noch viel zu selten statt, und das hat verschiedene Gründe. Neben der kargen Informiertheit der Entscheidungsträger über die Vorteile und Unkenntnis der Zuständigkeiten gibt es auch handfeste rechtliche und fiskalische Hemmnisse. So gelten z.B. Zuschüsse der Betriebe für den ÖPNV als geldwerter Vorteil, nicht aber die Bereitstellung von Pkw-Stellplätzen. Den Landesbehörden sind Zuschüsse an die Mitarbeiter für ÖPNV- und Radnutzung gar untersagt. Und die Landesbauordnung sieht offenbar den Pkw als einzig förderungswürdiges Mobilitätsmittel an: So dürfen Stellplatzabkömmittel laut LBO tatsächlich nicht für die Finanzierung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen am Standort genutzt werden. Qualitative und quantitative Vorgaben für Fahrradstellplätze sucht man in der LBO NRW auch vergebens – das war schon mal anders, in der aktuellen Fassung (1.03.2000) sind keine Konkretisierungen mehr enthalten. Das Fa-

zit der Referenten: Um ein Mobilitätsmanagement zu fördern, sind neben der notwendigen Beseitigung dieser rechtlichen / fiskalischen Hindernisse die Kommunen gefragt, die als Hauptakteur und Ansprechpartner Informationen bereitstellen und die nötigen Vernetzungen anbieten müssen. Dass sich Mobilitätsmanagement trefflich mit den Vokabeln „Stärkung des Wirtschaftsraumes, Stärkung der Standortfaktoren, Ressourcenschonung“ und ähnlichen mehr verknüpfen lässt, sollte den Kommunen selbst Motivation genug sein.

Lokale Player

Nicht fehlen darf in diesem Reigen natürlich die ASEAG: Frau Brand stellte die verschiedenen Beiträge des örtlichen großen Verkehrsunternehmens für ein Mobilitätsmanagement vor. Der Öcher Bürger weiß, dass viele Einzelpunkte des Angebots noch der Optimierung bedürfen, bis Busfahren wirklich zum ungetrübten Vergnügen wird (wie die erweiterte Mitnahme von Fahrrädern im Bus als ein kleines, naheliegendes Beispiel), doch natürlich braucht die ASEAG hier zur Unterstützung den politischen Willen (und auch die monetäre Hilfe), um dem Bürger ein attraktives, dem Pkw konkurrenzfähiges Nahverkehrsangebot anbieten zu können.

Als „Dienstleistungen in der Region Aachen“ wurden dann vorgestellt: Das Projekt der Stadt FahrRad in Aachen (Fr. Küpper), das car-sharing-Projekt cambio (Fr. Warmke), die verbesserten (online-) Fahrgastinformationen des AVV (Hr. Steinnagel), und das Projekt Car2gether (Hr. Andor, Scientific Computers). Letzteres ist ein weiteres Pilotprojekt, so was wie eine „just-in-time“-Mittahrzentrale auf privater Ebene mit der Daimler AG als treibender Kraft, die hier Erkenntnisse über neue Mobilitätsdienstleistungen sammelt. Es ist im wesentlichen zugeschnitten auf Smartphones, bietet „Mitfahren auf Knopfdruck“ und lebt vom Mitmachen Vieler. Sicher ein reizvolles Projekt, das aber auch die Diskussion fordert, inwieweit konkurrierende private Mobilitätskonzepte nicht der Sicherstellung eines flächendeckenden öffentlichen Nahverkehrs entgegenstehen können.

... und die Verwaltungen

Als letzter Themenblock wurden „Mobilitätskonzepte für Verwaltungen“ vorgestellt von Herrn Dr. Witte für die RWTH, Frau Swantje Küpper für das preisgekürzte Krankenhaus-Konzept und Herrn Prof. Hebel von der FH Aachen.

Die RWTH als wesentlicher Verkehrserzeuger braucht ein Konzept für ein integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, spätestens seit den Erweiterungsplänen zu Campus Melaten, West und Kernerberg. Für diesen Masterplan Mobilität wurden Daten erhoben und Mitarbeiter befragt. Herausgekommen ist ein umfassendes Konzept. Auch für die RWTH wird eine Parkraumbewirtschaftung zukünftig zu einem wichtigen Faktor und soll in Kombination mit einem Job-Ticket angeboten sowie von attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten und weiteren Angeboten flankiert werden.

An der „Betrieblichen Mobilitätsberatung bei Krankenhäusern in Aachen“ haben sich das Alexianer Aachen, das Franziskus-, Luisen- und Marienhospital beteiligt. Obwohl sich die beteiligten Häuser in Größe, Ausrichtung und ihren Mobilitätsproblemen und -anforderungen sehr unterscheiden, konnten durch die Zusammenarbeit für alle Beteiligten schon positive Effekte erzielt werden. Wobei auch hier das erste Problem war, für das Thema erst einmal zu interessieren. Das Projekt wird fortgesetzt.

Die Systematik lieferte schließlich Prof. Hebel mit seinem Referat „Erfahrung mit der Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsmanagementkonzepten in öffentlichen Verwaltungen“, in das die Auswertung von fünf MM-Konzepten einging.

Erst ein Anfang

Die Vorträge und das Thema insgesamt wurden abschließend zur Diskussion gestellt, an der leider längst nicht mehr alle der zunächst rund 80 Teilnehmer aus Politik, Verwaltung, Mobilitätsdienstleistern, Verbänden, Hochschulen und Planungsbüros teilnahmen. Dieses Thema wird zunehmend an Bedeutung gewinnen, wobei die Sensibilität dafür noch längst nicht ausreichend ist. Es wird noch viel Anstrengung erfordern, die verschiedenen Akteure zusammen- und zur Zusammenarbeit zu bringen. In Sachen Mobilität ist nicht nur vor dem Hintergrund von Klimaerwärmung, Verkehrskollaps und Lärmelastung ein Umdenken nötig, und Umdenken ist ein Prozess, der Zeit braucht. Viel Zeit haben wir nicht mehr, die Region Aachen hat sich offenbar schonmal auf den Weg gemacht.



Sachverständigenbüro

Bewertung von bebauten und unbebauten Grundstücken

Residenz 24 e.K. Gabriele Kulak
von-Humboldt-Str. 66
52511 Geilenkirchen

HRA 7124

Tel. 02451-9 08 87 61
Mobil 0163- 20 55 666
Email: info@Residenz24.net

(HW)



NRW-STIFTUNG
NATUR · HEIMAT · KULTUR
Ein Teil von dir.

WESTLOTTO

NRW RADTOUR

2011



21. bis 24. Juli 2011

Mit WestLotto und der NRW-Stiftung das Land erfahren



Anmeldung ab 16. März in jeder WestLotto-Annahmerstelle
oder unter www.nrw-radtour.de

Die NRWRadtour führt in diesem Jahr durch das Münsterland

Mit WestLotto und der NRW-Stiftung das Land erfahren

Fotos und Marke: KOM3

NRWRADTOUR

Nach der erfolgreichen Veranstaltung mit bis zu 1300 Teilnehmern im Sommer 2010 geht die NRWRadtour auch in diesem Jahr an den Start. Veranstalter sind wiederum die Nordrhein-Westfalen-Stiftung und WestLotto. In der Zeit vom 21. bis 24. Juli 2011 werden viele Hundert Teilnehmer auf abwechslungsreichen Routen die Radregion Münsterland erfahren können.



Tourstart 2010 in Bonn

Die Tour startet am 21.07. ab 13.00 Uhr in Wesel auf dem Marktplatz. Von hier aus führt die erste Etappe über Raesfeld bis nach Bocholt. Die zweite Etappe verläuft über Gescher und Ahaus bis nach Gronau zum rock 'n' popmuseum. Etappenziel des dritten Tages ist dann die Fahrradstadt Münster, welche auch Standort des Veranstalters WestLotto ist. Die Pausen des Tages sind in Billerbeck und Havixbeck geplant. Der letzte Tourtag führt über die Pausenorte Warendorf und Ahlen bis nach Hamm, wo die Teilnehmer an der Waldbühne Heesen begrüßt werden. Das Tour-Ende bietet für die Teilnehmer, die den Rückreise-Service gebucht haben, noch ein besonderes Fahrvergnügen. Der Verein Historischer Schienenverkehr Wesel e.V. bietet den Reisegästen einen Sonderzug mit größtenteils denkmalgeschützten Waggons.

Unterwegs werden auch zahlreiche Natur- und Kulturprojekte der Nordrhein-Westfalen-Stiftung angesteuert, die 2011 ihren 25. Geburtstag feiern kann. Dazu gehören etwa das Schloss Raesfeld, das Westfälische Glockenmuseum in Gescher,

denkmalgeschützte Häuser in Warendorf und die Freilichtbühnen in Billerbeck und in Hamm Heesen. Die NRW-Stiftung finanziert ihre Fördermaßnahmen im Wesentlichen aus Lotterieerträgen, die das Land Nordrhein-Westfalen von WestLotto erhält, außerdem aus Mitgliederbeiträgen ihres Fördervereins.

Insgesamt legen die Dauerteilnehmer über vier Tage rund 260 Kilometer zurück. Tagesgäste können auch Einzelstrecken (45-75 km) oder Teilstücke ab den ausgewiesenen Pausenorten fahren. In den Pausen und an den Etappenzielen erwartet die Teilnehmer ein abwechslungsreiches Programm, das mit Bühnenaufführungen und Live-Musik für gute Stimmung sorgen wird. Begleitet wird der Teilnehmerstrom von Tourscouts des ADFC, dem DRK-Sanitätsdienst und der Polizei. Ein mobiles Organisationsteam hilft bei Pannen und mit einem Begleitfahrzeug für ermüdeten Teilnehmer.

Empfohlen wird eine rechtzeitige Anmeldung ab 16. März bei allen WestLotto Annahmestellen oder unter der Homepage www.nrw-radtour.de. Für Rückfragen steht zudem die Projektorganisation KOM3 mit dem NRWRadtour-Telefon unter 0180/500 15 95 (14 Cent pro Minute, aus Mobilfunknetzen eventuell abweichend) montags bis freitags von 10 bis 16 Uhr zur Verfügung.

(KOM3)



Die NRW Radtour auf der Strecke

Auf neuen Wegen flach in die Eifel!

...dank Vennbahn-Radweg, Version 2012/13.

Fotos und Karte: Grischa Bega

Man hat es ja schon läuten hören: Der beliebte Vennbahn-Radweg wird von Aachen-Walheim bis Luxemburg verlängert – als belgisch-deutsch-luxemburgisches Koprojekt! Voraussichtlich schon 2012 soll die Gesamtstrecke von rund 120km bis ins Großherzogtum fertig sein. Auf dieser können Radler dann praktisch autofrei und mit bequemen Steigungsgraden von maximal 2% übers Hohe Venn hinweg rollen. Ein deutlicher Gegensatz zu den übrigen Straßen und Wegen in der nördlichen Eifel, die aufgrund der bewegten Topografie ja bislang eher sportlichen Fahrern mit Rennrädern oder MTBs vorbehalten waren.



In Richtung Roetgen und Monschau gehören die Steigungs-Symbole wohl bald der Vergangenheit an!

Auf dem Bahn-Radweg liegen touristische Hauptziele wie Monschau und das Hohe Venn, St. Vith und das idyllische Ourtal bei Burg Reuland, dazu kommt eine Vielfalt landschaftlicher Kleinode.

Vom offenen Münster- und Butterländchen mit den spektakulären Talbrücken geht es ab dem belgischen Raeren durch Wälder hoch auf die Freifläche von Roetgen. Wieder auf deutscher Seite erreichen Sie bei Lammersdorf eine erste Kuppe (km 37). Von da ab rollen Sie ganz sanft hinab über Konzen zum ehemaligen Bahnhof Monschau unterhalb von Mützenich (km 45).



Seit dem feierlichen Spatenstich in Roetgen wird nun schon kräftig gebaut.

Interessante Abstecher nach unten und oben

Hinab nach Monschau kann man zu Fuß gehen oder den Bus nutzen und die Räder so lange oben parken, um sich den steilen Anstieg zurück per Rad zu ersparen. Die Vennbahntrasse führt hangparallel weiter nach Kalterherberg-Leykau; alternativ kann man auch von Monschau aus auf dem RurUferRadweg am Fluss entlang dorthin radeln.

Auf dem nächsten, wieder belgischen Abschnitt hinauf zum „Wildwestbahnhof“ Sourbrodt wird das wildromantische Tal der Hohen Rur bis in ihr Quellgebiet am Rand des Wallonischen Venns begleitet. Hier bietet die Firma Railbike mit ihren Draisinen schon heute und auch weiterhin einen Umstieg auf das noch liegende Gleis der Vennbahn und somit ein noch authentischeres Bahnerlebnis an (www.railbike.be).



Talstation der Railbikes am Bf. Kalterherberg im Ortsteil Leykau

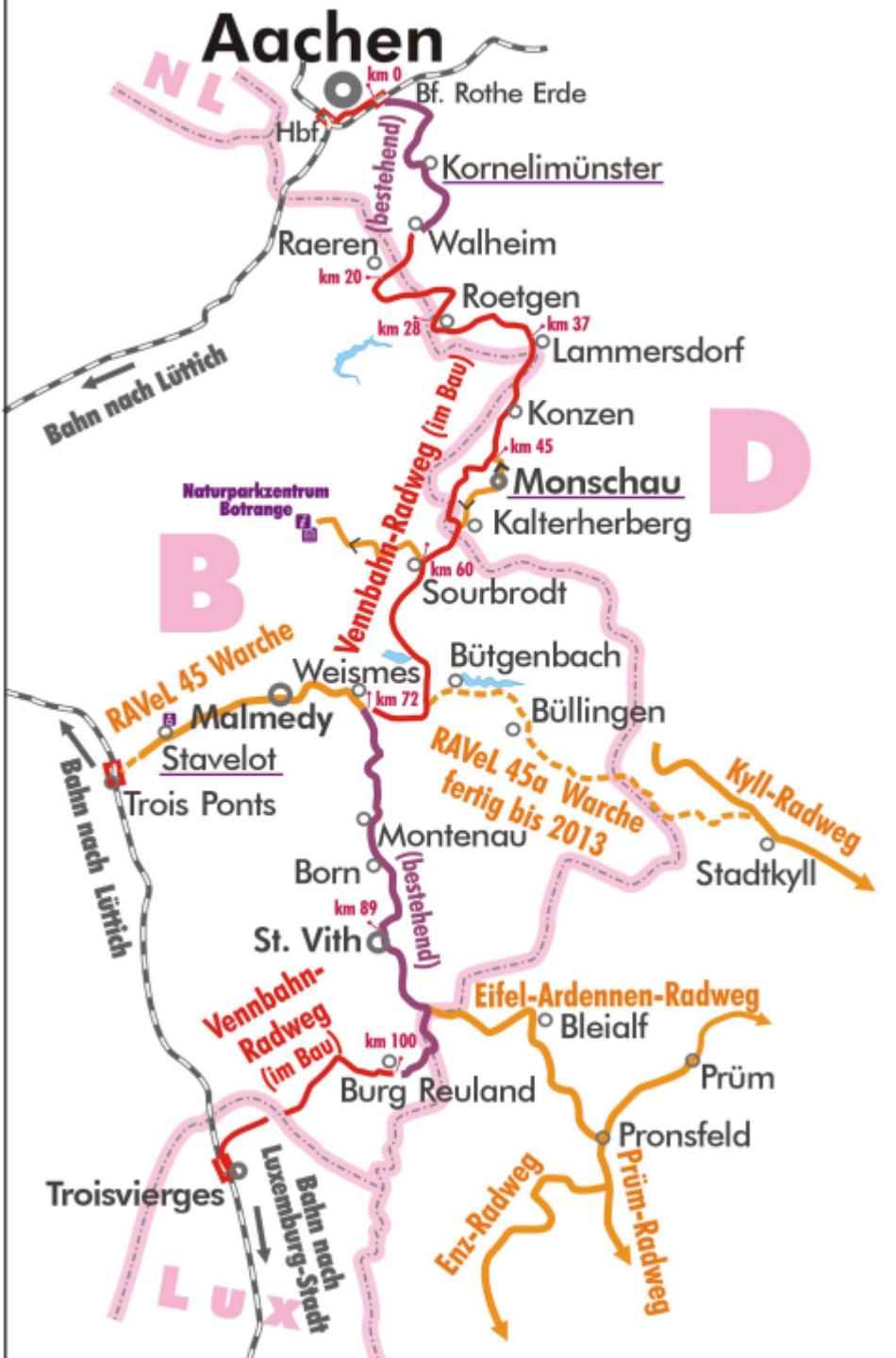
Oben in Sourbrodt (km 60) lohnt sich ein Abstecher hinauf zum höchsten Punkt von Belgien und vor allem zum Naturparkzentrum Botrange. Die ausgeschilderten Radrouten des Knotenpunktinetzwerks sind dabei erfreulich flach.

Hochwertige Rad-Anbindungen nach Ost und West

Hinter Weywertz mündet die Radwegtrasse auf eine kreuzende Linie: Diese Vennquerbahn führte einst nach Osten über Bürgenbach in Richtung Stadtyll und Kronenburg und schloss in Jünkerath an die Strecke nach Köln an. Voraussichtlich bis 2013 soll sie ebenfalls als Radweg ausgebaut und an den Kylltal-Radweg angebunden werden.

Die beiden Vennbahnen gabeln sich in Weimes bei km 72 erneut: Hier beginnt der schon heute komplett glatt asphaltierte Bahn-Radweg „RAVeL 45“, der Sie das Warchetal hinunter nach Malmedy und zur Abtei Stavelot geleitet und in Trois Ponts an der Bahnlinie Lüttich – Luxemburg endet.

Vennbahn-Radweg ab 2012 bis nach Troisvierges



Ebenfalls schon fertig ist der Vennbahn-Radweg zwischen Weismes und St. Vith, der auf feinem Schotter sanft hinab durch die hier noch flachen Täler von Amel und Emmels verläuft. Die geschützten Feuchtgebiete mit sehenswerter Flora und Fauna und die Ausblicke auf den sagenumwobenen Wolfsbusch sind mit Infotafeln und Rastplätzen gut in Szene gesetzt. In Montenau rollen Sie, vom Duft betört, beinahe in die Räucherei der berühmten Ardennen Schinken hinein. Der Radweg muss um die Gebäude einen kleinen Schlenker machen, wartet dann aber mit einem netten Rastplatz auf.

Das Städtchen St. Vith ist der nächste kulturelle Höhepunkt direkt am Weg, der zwischen dem hochmodernen „Triangel“ und dem Vennbahnmuseum hindurch führt (km 89). Das quirliche Zentrum ist nur wenige hundert Meter entfernt und lockt auch mit exquisiten Restaurants.



gemütlicher Rastplatz und bahnhistorischer Infopunkt in Montenau

Durch zwei kurze Tunnel geht es dann hinunter ins Ourtal, wo an der deutschen Grenze der Eifel-Ardennen-Radweg in Richtung Prüm abweigt: Für Radler nahezu perfekt ausgebaut ist hier die Trasse der alten Eifel-Querbahn; der längere Bleialfer Tunnel ist tagsüber sogar beleuchtet.



im urigen Ourtal

Im Prümtal war Pronsfeld einst ein großer Bahnhofknotenpunkt, und von hier aus ging seit Einstellung des Schienengüterverkehrs die Idee aus, das recht umfangreiche Netz der Bahntrassen als Radwege wieder zu beleben. Der liebevoll gestaltete Museumsbahnhof zeugt von dieser Geschichte. Vorbei am Eifelzoo kann man hinüber ins Enztal wechseln und flussabwärts bis an Saar und Mosel gelangen.

Hinüber ins Großherzogtum

Der Vennbahn-Radweg selbst aber folgt auf idyllischen Wegen noch ein Stückchen dem Tal der Our flussabwärts, dann vorbei an Burg Reuland (km 100) aufwärts an der Ulf entlang wieder auf dem alten Bahndamm. Unter der Staatsgrenze beim „Kneiff“, dem höchsten Punkt von Luxemburg, geht es per Bahntunnel hindurch ins Millenbachthal mit seinen Fischteichen.

Das luxemburgische Ende des Radwegs liegt leider (noch) nicht in der namensgebenden Hauptstadt, sondern am Bahnhof Troisvierges. Von dort aus kann man aber die günstige Bahnverbindung in die Hauptstadt nutzen, die sogar kostenlose Radmitnahme bietet.

Verlängerung auch in Aachen geplant

Die Stadt Aachen wird nicht nur die Bahntrasse zwischen Walheim und der belgischen Grenze ausbauen, sondern möchte auch eine touristisch gut nutzbare Verbindung zwischen Bf. Rothe Erde (jetziger Startpunkt) und Hauptbahnhof schaffen. Dazu soll die bestehende bahnparallele Radroute über den ehemaligen Moltkebahnhof (Montessori-Gesamtschule) hinaus fortgesetzt werden. Wir hoffen beim ohnehin anstehenden Umbau der Kreuzung Normaluhr auf eine wirklich radfaherfreundliche Lösung, die auch Alltagsradlern Verbesserungen bringen würde!

eifel-RAD

Verleih von Pedelec's und mehr
in der Erlebnisregion Nationalpark Eifel

Akkuwechselmöglichkeit
von Aachen bis an die Mosel

Tel.: 0 24 72 - 98 78 98

Bring- & Holservice direkt an Ihren Ausflugsort
Reservierung - Internet-Buchung
Routen mit Navigation
Geführte Touren
Gruppentouren
Betriebsausflug

www.eifelrad.de

Elektrofahrräder

Ein unverblümter Stand der Dinge

+++ aus der Internetredaktion +++

Foto: Denys Benjamin Alt

Im folgenden Artikel versuche ich den Stand der Dinge in Sachen Elektrofahrrädern möglichst objektiv und prägnant darzustellen. An geeigneter Stelle lasse ich meine eigenen Erfahrungen einfließen, versuche somit dem Thema möglichst viel Leben einzuhauen und es nicht zu einer theoretischen Abhandlung verkommen zu lassen. Der Artikel soll keine Werbung darstellen, schon gar nicht für eine spezielle Marke. Aber lesen Sie selbst.

Mein Anliegen ist einen realistischen Einblick in die aktuelle Technik zu geben, ohne den Leser mit zu vielen Informationen erschlagen zu wollen. Falls dem geneigten Leser eher daran gelegen ist, sich von „Fakten“ aus teilweise nebulösen Tests verblassen zu lassen, bietet der Zeitschriftenhandel, wie auch der Buchhandel genügend Möglichkeiten. Sollten nach dem Studium des Artikels noch weitere, individuelle Fragen bestehen, zögern Sie nicht, mich zu kontaktieren.



Elektrorad des Autors

Meinen eigenen Erfahrungsschatz habe ich durch die inzwischen jahrelange Nutzung von verschiedenen Elektrofahrrädern auf tausenden Kilometern, eine unzählbare Anzahl von Testfahrten, stetiges Studium der einschlägigen Literatur und den Erfahrungsaustausch mit Gleichgesinnten, sprich Elektroradbegeisterten, gewonnen.

Zunächst lässt sich festhalten, dass elektroisch unterstützte Fahrräder bei weitem keine neuen Erfindungen sind. Bereits im vorherigen Jahrtausend konnte sich der geneigte Kunde aus einer stattlichen Zahl von mehr als 25 verschiedenen Modellen „sein“ Rad aussuchen. Das wiederum wissen die wenigsten.

Da stellt sich natürlich die Frage, wieso heute so viele Menschen von Elektrofahrrädern sprechen. Dies dürfte in wenigen Umständen begründet sein. Zum einen hat es die Politik geschafft, die Ökobewegung zu kommerzialisieren. Inzwischen ist öko chick und wer die Umwelt nicht

schützt, wird als „Umweltsünder“ dargestellt. Dazu musste dann nur noch der Kraftstoffpreis angehoben werden, was mit den tollsten und kreativsten „Tatsachen“ begründet wurde, und den Menschen mittels Marketing die „neue Art“ Rad zu fahren verkauft werden. Vor zehn Jahren hingegen waren die Spritpreise niedriger, öko war nicht „in“ und auch die Radindustrie war inzwischen über die elektrischen Ladenhüter frustriert, die damals zwar oft bis weniger als 25 km/h unterstützen, aber immerhin 300 Watt leisten durften. Ein kleiner, aber meiner Ansicht nach, wirklich überbewerteter Punkt ist die Akkutechnologie, die sich so sehr gemausert haben soll, um all dies erst möglich zu machen - dazu aber später.

Heute stehen wir an einem Punkt, wo in Deutschland etwas mehr als 1 % (Nein, da fehlt keine Null!) der verkauften Fahrräder eine elektrische Unterstützung bieten (In den Niederlanden sind es ganze 50%). Die Fahrradindustrie möchte in die nächsten Jahre gerne eine 3 vor dem Komma sehen. Dies ist nur allzu verständlich, da die Gewinnmarge bei Elektrorädern nicht zu verachten ist und Radkomponenten wegen der größeren Beanspruchung schneller verschleißt. Der Händler verkauft nicht nur ein Elektrorad. Nein, er wird auch sicherlich am künftigen Service verdienen und sich freuen, wenn der Kunde alle Teile, die sich so schön schnell abnutzen, bei ihm kauft.

Also, was habe ich von einem Elektrorad?

Zunächst kommen Sie schnell von A nach B. Sie können im Grunde wählen: Sie kommen unverschwitzt an und fahren so schnell, als wenn Sie sonst üblicherweise schwitzen oder Sie schwitzen und sind schneller, als wenn Sie sonst eh schon schwitzen.

Sie können größere Distanzen zurücklegen oder Leistungsunterschiede zu Ihren Mitfahrern ausgleichen.

Sie können Geld sparen, indem Sie das Auto stehen lassen. Jedenfalls da, wo sie fahren, tragen Sie dazu bei, die Luft zu verbessern. Ausnahme wäre, wenn Sie rund um ein Kraftwerk fahren. Der Strom kommt halt nicht aus der Steckdose, wie es so mancher denkt. Ein Elektrorad verbraucht Strom für unter 50 Cent auf 100 km.

Letztlich werden Sie einen ungeahnten Spaß am elektrisch unterstützten Fahren haben, vorausgesetzt, Sie haben sich für ein zu Ihnen passendes Elektrorad entschieden.

Bitte lesen Sie auf www.adfc-ac.de in der Rubrik "Aktuelles" weiter!

ADFC Verbände

ADFC Kreisverband Aachen e. V.

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

ADFC Kreisverband Aachen e. V.

An der Schanz 1 (Welthaus)
52064 Aachen
Postfach 100 132
52001 Aachen
Telefon (AB) 0241 / 889 14 63
Telefax 0241 / 951 91 01
info@adfc-ac.de
http://www.adfc-ac.de

Vorstand

Monika Volkmer 1. Vorsitzende
0241 / 951 91 00
adfc@steuerbuero-volkmer.de
Helga Weyers 2. Vorsitzende
0172 / 248 68 68
helga.weyers@gmx.de
Ulrich Weber Schriftführer
0241 / 54 25 14
u.weber@gipko.de

Stadtverwaltung Aachen

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

Kampagne „Fahrrad in Aachen“
Dr. Stephanie Küpper
0241 / 432 - 6133
stephanie.kuepper@mail.aachen.de

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

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

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

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

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

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

Grünflächen
0241 / 432 - 18555
aachener.stadtbetrieb@mail.aachen.de

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

Geh-, Rad- und Straßenflächen
0241 / 432 - 18999
aachener.stadtbetrieb@mail.aachen.de

Straßenreinigung und Winterdienst
0241 / 432 - 18666
aachener.stadtbetrieb@mail.aachen.de

ADFC Kreisverband Aachen e. V.

Öffnungszeiten der Geschäftsstelle:

Donnerstags 19:00 - 21:00 Uhr

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 0172 / 248 68 68
helga.weyers@gmx.de

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

Jugend-/Verkehrserziehung

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

Radtouristik

Heinz Backes 0241 / 13 083
Heinz.Backes@gmx.de

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

Technik- und Kaufberatung

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

Recht

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

Mobilitätsberater bei der

Stadt Aachen
Dr. Armin Langweg 0241 / 432-6176
amin.langweg@mail.aachen.de

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

Radverkehrsbeauftragter Kreis Düren
Hans-Georg Hellebrand 02421 / 22 - 2793
h.g.hellebrand@kreis-dueren.de

VCD Kreisverband Aachen
0241 / 8 89 14-37
vcdaachen@vcd-aachen.de

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

Sonstige

Impressum

Luftpumpe
Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung, 29. Jahrgang

Herausgeber
ADFC Kreisverband Aachen e. V.
Postfach 100 132
52001 Aachen

V.i.S.d.P. und Titelbild
Ulrich Weber

Redaktion

Kirstin Rath (KR), Monika Volkmer (MV), Ulrich Weber (UW), Helga Weyers (HW), Johannes Lüdke (JL)

Autoren

Denys Benjamin Alt (DBA), Grischa Begäß (GB), Ralf Kaulen (RK), Walther Mathieu (WM), Georg Schmitz (GS), Volker Schober (VS)

Layout

Jessica Kullmann (JK), Stefan Pey (SP)

Druck

Druck & Verlagshaus Mainz GmbH Aachen

Anzeigenpreise

Bitte Preisliste Nr. 12 anfordern

Redaktionsschluss

15.06.2011 für Ausgabe 3/2011

Bankverbindung

Konto 42 94 80, Sparkasse Aachen BLZ 390 500 00

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: Im-

mer 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 parteilich, 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.



Anschrift:

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

Anmerkungen

Familien-/Haushaltsmitglieder:

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

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

Ich erteile dem ADFC hiermit eine Einzugsermächtigung bis auf Widerruf:

Kontoinhaber

Geburtsjahr

Kontonummer

Geburtsjahr

Datum/Ort

Bankleitzahl

Schicken Sie mir eine Rechnung.

Datum Unterschrift

Bitte einsenden oder per Fax an: 0421/346 29 50

m

© photograph: cmo Pictures
Wir machen Bücher!
Druck- & Verlagshaus Mainz

AUTOREN GESUCHT!

- » Memoiren
- » Biographien
- » Gedichte
- » Erzählungen

Süsterfeldstraße 83
Tel.: 0241/87 34 34
www.verlag-mainz.de

52072 Aachen
Fax: 0241/87 55 77
info@verlag-mainz.de



Alexanderstraße 69 – 71, Aachen
www.glashaus-wohnwerkstatt.de

Naturbaustoffe & Raumausstattung
Beratung, Verkauf, Verarbeitung

Raum zum Wohlfühlen!