

LUFTPUMPE



Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung

3 / 2011

Fortsetzung folgt:

Sicher Radfahren!
Seite 13

Technik:

GPS für unter 100 €
Seite 28

Radtourismus:

Via Regia
Seite 23



Inhalt

Termine	2
Vorwort	3
Verkehrsplanung/-politik	
Plus-Minus	4
Neues aus der Anstalt	8
Radwegebenutzungspflicht	10
Mobilität	
Radfahren - aber sicher!	14
Wieder eine Chance vertan	16
Gelbe Karte für Schrotträder	18
ERA 2010 jetzt verbindlich	20
Fahrrad-Börse	20
Radtouristik	
Global Biking Initiative 2011	21
4. Auflage BVA-Karte	22
Die VIA REGIA	23
Fahrradmitnahme im ICE	25
Der Bodenseeradweg	26
Technik	
GPS am Rad für unter 100 €	28
Neuer Schlauch-O-Mat in Vaals	29
Service	
Kontaktadressen und Telefonnummern	30
Impressum und Beitrittserklärung	31

Termine - Alle Angaben ohne Gewähr!

31.08.-03.09.	Messe: EUROBIKE in Friedrichshafen www.eurobike-show.de
02.09.-04.09.	Messe: TourNatur in Düsseldorf www.tournatur.com
02.09.	Einsendeschluss Wettbewerb "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Aachen"
04.09.	Erlebnistag Lustiges Prümtal www.pruem.de
11.09.	Fahrrad-Börse Jülich
11.09.	"Tag des offenen Denkmals" geführte Fahrradsommertour nach Alsdorf
08.10.-09.10.	Mountainbikefestival Büchel (Vulkaneifel) www.mountainbikefestival.de
17.10.	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte mit Lichtaktion in Aachen
22.10. oder 29.10.	Lichtaktionstag der Stadt Aachen (Termin steht noch nicht fest)
05.11.-06.11.	ADFC Bundeshauptversammlung in Regensburg

Regelmäßige Termine in der Geschäftsstelle:
(im Welthaus, An der Schanz 1, 52064 Aachen)

Aktiventreff	jede 2. Woche Donnerstags, 20 Uhr (ungerade Kalenderwochen)
Radverkehrsplanung	jeden 3. Montag des Monats, 20 Uhr

Im Herbst finden bundesweit diverse Radtourenleiterseminare statt: www.adfc.de/Termine

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

- Existenzgründer
- Vereine
- Fördermittelberatung
- Unternehmen
- Privatpersonen

info@steuerbuero-volkmer.de

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

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



Auch wenn man es in den letzten Wochen nicht wirklich glauben möchte – der Sommer ist da und mit ihm die schönste Zeit zum Radfahren. Ist es auch schon mal ein bisschen feucht so sind doch die Tage lang und die Temperaturen angenehm.

Dass es auch in heimatlichen Gefilden noch manch Unbekanntes zu entdecken gibt, zeigt unser Gastbeitrag: Der historisch bewanderte Aachen-Kenner Dietmar Kottmann führt Interessierte entlang der Via Regia in Aachener Breiten. Ein weiterer Reisebericht entführt uns an den Bodensee und macht Lust auf Fahrradurlaub.

Keine Lust, dabei ständig auf die Karte gucken zu müssen? Einen günstigen Einstieg in's GPS-Navigieren stellt unser Technikbeitrag auf S. 28 vor. Nichtsdestotrotz sollte man auch diese haben: Die neue Aachen-Karte der BVA im Maßstab 1 : 75.000 ist erschienen. Was neu ist an ihr finden Sie kompakt auf S. 22.

Gerne würden wir unsere Rubrik „Plus-Minus“ mal nur mit positiven Beiträgen bestücken. Warum uns das auch diesmal nicht gelingen konnte finden Sie ab S. 4. Natürlich halten wir Sie auch über weitere Themen der Aachener Verkehrspolitik auf dem Laufenden: Einen verkehrspolitischen Antrag von besonderer Realitäts- und Sachkenntnisferne bescherte uns die FDP – nachzulesen auf S. 8 (und in Gänze auf unserer Homepage). Und was macht die Entschilderung der Radwege? Ab S. 10 erfahren Sie mehr.

Nachweislich fahren Radfahrer nun mal wesentlich sicherer auf der Fahrbahn. Fühlen Sie sich auf den Radfahrstreifen unsicher? Da haben wir ein paar Tipps parat ab S. 14, Fortsetzung folgt. In diesem Zusammenhang ist es sehr erfreulich, dass die ERA – die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, jetzt in NRW verbindlich geworden sind (S. 20).

Schon mal was von der Global Biking Initiative gehört? Oder von der Europäischen Mobilitätswoche? Nein? Na, dann reingeschaut in's Heft! Genug Stoff, um den einen oder anderen Regenschauer gemütlich lesend vorbeiziehen zu lassen, und vielleicht haben Sie dann ja wieder richtig Lust zum Radfahren!

Wünscht jedenfalls das Luftpumpe-Team

(HW)

Augenweide

Brillen. Kontaktlinsen. Reparaturen.

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

Mittel der Qualität

PLUS - MINUS

Radverkehrsplanung aus Sicht des ADFC

Fotos: Ulrich Weber

- MINUS -



die Fußgänger auf die dort fahrenden Radfahrer aufmerksam zu machen. Diese Maßnahme hat den Fußgängerverkehr auf diesem Weg aber nicht reduziert und das liegt im wesentlichen daran, dass das absolute Halteverbot entlang des Weges weiterhin missachtet wird und dass hier keine Überwachung stattfindet. Viele Kfz-Fahrer halten dort weiterhin verbotswidrig um jemanden zum Bahnhof zu bringen oder von dort abzuholen. Dabei werden auch immer wieder Beifahrtstüren unachtsam über den Radweg geöffnet.

Hier sollte die Stadt Düren die Autofahrer endlich anhalten, die ausgewiesenen Verkehrsregeln einzuhalten.

- MINUS -



wurde mit einer circa 50 cm hohen Metalleinfassung versehen. Nach meiner Ansicht ergibt sich hierdurch eine deutlich erhöhte Verletzungsgefahr für Radfahrer. Gerade weil die Furt sehr schmal ist, von Radfahrern in beiden Richtungen befahren wird und weil hier zudem oft ein reger Fußgängerverkehr herrscht, besteht die Gefahr, dass ein Radfahrer bei einem Ausweichmanöver strauchelt oder stürzt und sich an der Metallkante verletzen kann.

Besonders die spitzwinkelige Ecke der Einfassung Richtung Aachen Arkaden macht in dieser Hinsicht einen geradezu bedrohlichen Eindruck.

Keine Verbesserung

In der LUFTPUMPE 2/2011 haben wir die unklare Verkehrsregelung an der Zufahrt zum neuen Fahrradparkhaus am Dürener Bahnhof kritisiert. Die Regelung wurde nach dem Erscheinen der LUFTPUMPE prompt ein wenig geändert, aber nicht ganz in unserem Sinne.

Die Beschilderung des Zufahrtsweges als Radweg wurde aufgegeben, das blaue Radwegschild ist verschwunden. Statt dessen wurden auf dem Weg an mehreren Stellen weiße Radwegpiktogramme aufgebracht, um

Weitere Verschlechterung

Auch dieser Absatz ist die unrühmliche Fortsetzung eines früheren Artikels in der LUFTPUMPE. Im Heft 1/2011 hatten wir kritisiert, dass die Furt für den Radverkehr an der Querung der Trierer Straße zwischen Bahnhof Rothe Erde und den Aachen Arkaden nach dem kürzlich erfolgten Umbau zu schmal ausgefallen ist und dass die Ausrichtung dieser Furt nicht auf den Radweg entlang der Aachen Arkaden gerichtet ist.

Jetzt wurde hier nochmal weitergebaut und die Mittelinsel unter der Eisenbahnbrücke





Vor kurzem wurde die Bushaltestelle Scheibenstraße am Adalbertsteinweg umgebaut. Die Frankenstraße wurde zu einer Sackgasse, um im Bereich der früheren Einmündung dieser Straße in den Adalbertsteinweg ein Wartehäuschen für die Fahrgäste aufzustellen.

Der frühere Wartebereich war sehr eng und wenn dort viele Menschen auf den Bus warteten, führte das oft zu Behinderungen der Passanten. Im Rahmen dieses Umbaus wurde auch die Fußgängerfurt über den Adalbertsteinweg zwischen Frankenstraße und Scheibenstraße um einige Meter nach Osten verlegt.

Leider wurde bei dieser Verlegung die Chance vertan, eine parallele Furt für den Radverkehr anzulegen, was nach meiner Ansicht ohne großen Zusatzaufwand möglich gewesen wäre. Hier hätte eine einfache Möglichkeit bestanden, die problematische Durchlässigkeit des Adalbertsteinwegs in Nord-Süd-Richtung für Radfahrer zu verbessern.

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

LUFTPUMPE Ausgabe 3/2011 - ADFC Kreisverband Aachen e.V.

In der letzten Ausgabe der LUFTPUMPE berichteten wir über die geplante Radroute auf der ehemaligen Vennbahntrasse, welche eines Tages von Aachen bis nach Luxemburg führen soll. Der Bau dieser Strecke geht voran und im Frühjahr wurde ein weiteres Teilstück dieses Radwegs zwischen Lammersdorf und Roetgen und noch ein Stück darüber hinaus Richtung Raeren freigegeben. Die Qualität dieses neuen Radwegs hinsichtlich Breite des Weges und Oberflächenqualität ist vorzüglich.

Aber ein großes Problem gibt es leider noch mit dieser Strecke: die Überquerung der Himmelsleiter.



Dort, wo der neue Radweg die Himmelsleiter quert, ist die viel und schnell befahrene Straße schlecht einsehbar. Insbesondere Fahrzeuge, die bergauf fahren, sieht man dort aufgrund einer Kuppe erst im letzten Moment. Den Planern des neuen Radwegs war diese Situation so heikel, dass sie den Weg mit Absperrgittern völlig „verrammelt“ haben und ein großes Warnschild aufgehängt haben. Das ist durchaus verständlich, aber unverständlich ist, dass für Radfahrer keine entsprechende Umleitung ausgewiesen wurde. Insbesondere aus Richtung Roetgen kommend fährt man nichts ahnend in die „Sackgasse“. Dabei wäre es ohne viel Aufwand möglich, an der letzten Abzweigung vor dem verschlossenen Ende auf die Ausweichmöglichkeit hinzuweisen, bei der die Himmelsleiter in Höhe Münsterbildchen überquert wird.

Wie uns die Städteregion Aachen kurz vor Fertigstellung dieser LUFTPUMPE mitgeteilt hat, soll eine entsprechende Umleitungsbeschilderung in Kürze erfolgen und die Querung der Straße in Höhe Münsterbildchen soll durch eine zusätzliche Mittelinsel einfacher gemacht werden. Um die eigentliche Querung des Vennbahnradwegs über die Himmelsleiter sicherer zu machen, wurden schon eine Ampel, ein Tunnel oder eine Brücke diskutiert. Die Städteregion hat uns mitgeteilt, dass eine Unterführung zur Zeit der Favorit sei aber dass der Zeitrahmen für die Realisierung noch völlig offen sei. Wir hoffen, dass diese Querung bald kommt und dass sie in ihrer Qualität dem restlichen Vennbahnradweg entspricht.

Und wie ist die Planung für den Weiterbau des Vennbahnradwegs? Noch in diesem Jahr soll laut Aachener-Zeitung vom 10.7.2011 mit dem Ausbau der Lückenschlüsse zwischen Walheim und der Grenze nach Belgien (ca. 4km) und zwischen Lammersdorf und dem ehemaligen Bahnhof Kalterherberg (15,7 km) begonnen werden. Es besteht also Hoffnung, dass in der Saison 2012 der Vennbahnradweg von Aachen Rothe-Erde bis Kalterherberg durchgängig befahrbar ist. Wir werden in den nächsten Ausgaben der LUFTPUMPE über die Fortschritte berichten.

Am 10. Juni 2011 wurde die neugebaute Kreisstraße 34 zwischen dem Flughafen Merzbrück und dem Gewerbegebiet Aachener Kreuz eröffnet. Bereits in der LUFTPUMPE 2/2009 hatten wir kritisiert, dass im Rahmen der Baumaßnahme für diese neue Straße der Fuß- und Radweg entlang des Flughafens gesperrt wurde, ohne dass eine Alternative ausgewiesen wurde.

Jetzt gibt es zwar eine Alternative zu dem früheren Weg, nämlich den Radweg entlang der neuen Kreisstraße, aber dieser Weg ist so umständlich ausgefallen, dass die meisten Radfahrer und auch Fußgänger weiterhin den alten zwar offiziell gesperrten (Foto) aber immer noch vorhandenen Weg entlang des Flughafens nutzen. Wer statt dessen über den neuen Radweg fährt, muss nämlich nicht nur eine mit 1,3 km statt 720 Metern fast doppelt so lange Strecke fahren, um den Flughafen zu passieren. Es gibt zudem auf dieser Strecke drei Kreisverkehre, an der Kreuzung der K34 mit der Kerstengasse, an der Kreuzung mit der Eschweilerstraße und zusätzlich an der Zufahrt zum neuen Park- und Ride-Platz. Und jedes mal müssen die Radfahrer dort den Kraftfahrzeugen die Vorfahrt gewähren und dass nicht nur einmal sondern vor und nach der Mittelinsel.



zwar auf der westlichen Seite mit einem Radweg versehen wurde, müssen Radfahrer, welche den Flughafen passieren wollen, die neue Kreisstraße direkt zwei mal überqueren.

Nicht zuletzt muss an der ganzen Neubaumaßnahme auch die Ausschilderung für den Radverkehr kritisiert werden. Die bisherige Ausschilderung zwischen den Knotenpunkten 78 und 85 fehlt und zwischen dem Flughafen Merzbrück und dem Gewerbegebiet Aachener Kreuz wurde die Beschilderung für den Radverkehr höchst ungewöhnlich mit den Zeichen 442/443 durchgeführt. Warum hier nicht auf die bewährten und bekannten Wegweiser des Radverkehrsnetzes NRW zurückgegriffen wurde, ist mir ein Rätsel.

Hier werden also erneut die Radfahrer im Kreisverkehr massiv benachteiligt. Während Kraftfahrzeuge, die sich einmal im Kreisverkehr befinden, an jeder weiteren Zufahrt Vorfahrt haben, sollen Radfahrer an jeder Zufahrt direkt zwei mal wortepflichtig sein. Da die neue Kreisstraße zudem nicht beidseitig sondern nur einseitig und



Genial daneben (Titelbild)

- MINUS -

Durch den Aachener Stadtpark führt eine städtische Radroute. Doch irgendwer in der Stadtverwaltung hatte jetzt die „geniale“ Idee an der Zufahrt zu dieser Radroute vor dem Spielkasino einige große Blumenkübel hinzustellen, die den Radverkehr massiv behindern. Die Kübel stehen genau dort, wo die Bordsteinkante abgesenkt ist und wo der ausgeschilderte Radweg entlangführt.

Bereits vorher wurde mit Pollern verhindert, dass Kraftfahrzeuge diese Zufahrt in den Stadtpark missbrauchen, hierfür bringen die Blumenkübel also keinen zusätzlichen Nutzen. Doch statt dessen kann, wer mit dem Rad aus dem Stadtpark kommt, aufgrund der Blumenkübel diese Poller leicht übersehen und damit gefährlich kollidieren.

Neues aus der Anstalt

FDP beantragt "Drempel" auf Radwegen

Fotos: Helga Weyers

Er liest sich ein bisschen wie ein Stück aus dem Tollhaus, der Antrag, den die FDP im Mai in die Bezirksvertretung und den Mobilitätsausschuss einbrachte: „Bericht der Verwaltung über die Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf Fahrradwegen zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrradfahrern und Fußgängern“. Hintergrund ist laut Antrag ein Unfall, der sich auf der Eupener Straße an der Bushaltestelle Diepenbenden ereignete, bei dem ein bergab fahrender Radfahrer einen unvermittelt auf den Fußweg tretenden Fußgänger aufgrund mangelnder Ausweichmöglichkeit an der Bushaltestelle angefahren hat. Aus dem Antrag geht nicht hervor, warum ein auf den Bürgersteig tretender Fußgänger und ein auf den Radweg fahrender Radfahrer einandergeraten. Ungeachtet dessen schlussfolgert die FDP in ihrem Antrag, der Radler sei auf dem abschüssigen Weg zu schnell unterwegs und die Verwaltung möge unter anderem prüfen, ob man nicht Schwellen (sic!) einbauen könne zur Reduzierung der Geschwindigkeit. Man fasst sich an den Kopf. Der Radweg dort ist in üblem Zustand und ab Ortseingangsschild bis etwa Diepenbenden oft zugeparkt, so dass man ihn ohnehin kaum benutzen kann und wesentlich sicherer auf der Fahrbahn unterwegs ist. Nicht von ungefähr wurde die Aufhebung der Benutzungspflicht bereits im Mai 2010 angeordnet (nur leider noch immer nicht umgesetzt!). Nun auch noch Schwellen: Abgesehen davon, dass solche dort in Form von Baumwurzeln ohnehin vorhanden sind – wer soll denn da noch freiwillig auf das Fahrrad steigen?

Es gibt eine StVO

Sowohl die Novelle der StVO als auch die Erfahrungen der letzten zehn Jahre in puncto Verkehrssicherheit scheinen an den Antragsstellern völlig vorbeigegangen zu sein. Die Antwort der Verwaltung ist erfreulich sachlich und deutlich. So wird erläutert, warum gemäß der StVO der Radfahrer möglichst auf der Fahrbahn geführt werden soll – zur Sicherheit aller. Zudem muss, fährt man auf dem dafür zugelassenen Bürgersteig, die Geschwindigkeit ohnehin an die Situati-

on angepasst werden, so dass eine weitere Regelung nicht erforderlich ist. Nach weiteren erklärenden Worten lautet das Fazit: „Es ist daher weder aus theoretischen Überlegungen noch aus praktischen Erwägungen sinnvoll, zusätzliche geschwindigkeitsbeschränkende Verkehrszeichen für Radfahrer auszuweisen. Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung von Radfahrern sind wegen der Mindestanforderungen an die Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers problematisch. Um den Radverkehr komfortabel und sicher zu führen, besteht eher die Bestrebung, Hindernisse z.B. in Form von Bordsteinführungen abzubauen bzw. zu reduzieren. In Konfliktbereichen sollte durch eine Entflechtung der Verkehre oder Beseitigung von Engstellen eine Verbesserung angestrebt werden. In jedem Fall ist dazu eine Einzelfallbetrachtung mit einer entsprechenden Ermessensabwägung erforderlich.“

Das sollte eigentlich jeder verstehen, auch derjenige, der den Straßenverkehr nur aus Sicht hinter dem Steuer kennt. Man hofft es zumindest.

Die Texte – Antrag der FDP und Antwort der Stadtverwaltung – sind auf unserer homepage www.adfc-ac.de im Wortlaut zu lesen.

(HW)



In diesen Radweg möchte die FDP Schwellen einbauen...



Der Unfallort: Die größte Gefahrenquelle ist nun entfernt, die Benutzungspflicht wurde aufgehoben.

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
Qualitäts
Allianz

VELC 
Räder die bewegen

Dauerthema Radwegebenutzungspflicht

Schwaches Licht am Ende des Schilderwald-Tunnels

Fotos: Helga Weyers

Das Thema Radwegebenutzungspflicht bzw. deren Aufhebung begleitet uns nun schon eine ganze Weile, und ein Ende ist wohl auch so bald nicht abzusehen. Jedoch sind mehr und mehr Lichtblicke zu vermelden, auch wenn der Weg zum Ziel noch weit erscheint.

Licht...

Positives gibt es zu vermelden für weite Bereiche des Aachener Südens. Hier wurde an vielen Straßen die seit über einem Jahr bestehende Anordnung der Straßenverkehrsbehörde vom Stadtbetrieb mittlerweile umgesetzt, so an der Lintertstraße, der Pascalstraße und der Aachener Straße, auch wenn die Bordsteinabsenkungen hier noch nicht Schritt gehalten haben. Weitere blaue Schilder, die das Benutzen der oft holperigen und unsicheren Radwege zur Pflicht machen, wurden inzwischen auch an der Hitfelder Straße und dem Kornelimünsterweg abgebaut. Auch der Seffenter Weg wurde bereits vor einiger Zeit entschildert.

... und Schatten

Das macht Hoffnung. Die allerdings bald wieder herber Ernüchterung weicht, wenn man weiterschaut: An Eupener und Lütticher Straße, entlang der gesamten Salierallee rau und runter wurde die Entfernung der Schilder ebenfalls beschlossen und im Mai / Juni 2010 angeordnet – die Schilder hängen immer noch, obwohl die Radwege hier bereichsweise kaum befahrbar sind. Der Radweg am Beginn der Kasinostraße, der in einer Bushaltestelle mitten auf dem Bürgersteig (ohne Bordsteinabsenkung) endet, wird per Verkehrszeichen ebenso noch als benutzungspflichtig ausgewiesen wie der Radweg an der Hackländerstraße, obwohl auch diese Schilder schon längst abmontiert sein sollten. In der Hohenstaufenallee ist zumindest das Schild an der Eimündung Schillerstraße vor längerer Zeit entfernt worden, nicht aber die Schilder an der Lütticher Straße stadteinwärts, an der Eimündung Limburger Straße – obwohl man hier auf einen unübersichtlichen holperigen Plattenweg, nur durch einen verblassten Strich vom weiteren Bürgersteig getrennt geleitet wird, neben ei-

ner glatt asphaltierten Fahrbahn in üppiger Breite.



Hohenstaufenallee, Ecke Limburger Str.: Der Konflikt ist Programm

Auch an der Eimündung Goethestraße hängt noch das Schild – an einem Radweg, auf dem man leicht von rechtsabbiegenden Pkw-Lenkern übersehen wird. Stadtauswärts ein ähnliches Bild, nur das Stück zwischen Limburger und Lütticher Straße, das ein gemeinsamer Geh- und Radweg war, ist nicht mehr beschildert. Nach dem ersten positiven Urteil ergibt sich so der Gesamteinindruck: kaum besser als mangelhaft! Man kann nur hoffen, dass sich an einer dieser unübersichtlichen Stellen kein Unfall ereignet. In diesem Fall kann man dem Geschädigten nur raten, die Stadt auf Schmerzensgeld zu verklagen. Es ist unverständlich, dass seitens der Stadtverwaltung hier nicht nachhaltiger auf den Stadtbetrieb eingewirkt werden kann, die Anordnungen in vertretbaren Zeiträumen auch umzusetzen.

Der wilde Westen

Dessen ungeachtet bemühen wir uns, auch die weiteren unzumutbaren Radwege aus der Benutzungspflicht zu befreien. Ein weiteres Kapitel wurde am 29.03.11 geöffnet: Es fand eine weitere Befahrung statt unter Teilnahme der Verantwortlichen von FB61/80 (Straßenverkehrsbehörde), der Polizei, der ASEAG und des ADFC. Es ging in den Westen der Stadt, das Gebiet zwischen der Lütticher- und der Roermonder Straße wurde geprüft. Ausgenommen wurde allerdings die Vaalser Straße, diese soll wegen der doch vielfältigen Problemstellen Gegenstand einer gesonderten Befahrung werden

(die aus unserer Sicht auch mit dem Fahrrad unternommen werden sollte).



Radfahrer werden an der Hohenstaufenallee bergab in den Nahkampf mit Fußgängern, Hunden und Abbiegern geschickt.

Kein Ringen am A-Ring

Erfreulicherweise ergaben sich nur wenige Differenzen in der Beurteilung. Am Amsterdamer Ring kam man überein, die Benutzungspflicht der Bordsteinradwege im Bereich der Lütlicher Straße aufzuheben, da hier Konfliktpunkte mit Abbiege- und Einmündungsverkehr auftritt. Im weiteren Verlauf bis zur Vaalser Straße sind die Radwege von der Fahrbahn abgesetzt, asphaltiert und nahezu kreuzungsfrei, so dass sie hier die bessere Alternative darstellen und weiter benutzungspflichtig bleiben sollen. Der Kreuzungsbe- reich an der Vaalser Straße wiederum ist aus Radfahrersicht katastrophal, dieser wird aber im Rahmen der Vaalser Straße mit be- trachtet. Zu bemängeln ist bei diesem Rad- weg vor allem Richtung Amsterdamer Ring, dass die Benutzung bei Dunkelheit bereichs- weise, besonders ab Hasselholzer Weg par- allel zur – nomen est omen – Düstergasse, schon etwas Mut erfordert, so stockfinster kann es hier in der Senke sein. Die üppig wuchernden Sträucher tragen das ihrige dazu bei und engen die Fahrspur zusätzlich ein. Dieser Straßenbereich fällt in die Zuständig- keit des Landesbetriebs Straßen.NRW, der hier durchaus mal tätig werden könnte. Eine Beleuchtung und ab und an ein Grünschnitt würden erheblich zur Sicherheit beitragen.

Entschilderung am Königshügel

Weiter ging es über den Pariser Ring – hier gibt es zum einseitig begleitenden Zwei- richtungsradweg keine Alternative – zur Valkenburger Straße. Die etwas konfuse

Beschilderung in diesem Bereich wird korri- giert und die Benutzungspflicht weitgehend aufgehoben. Auch im Bereich der Halifax- straße war man sich schnell einig, dass zwi- schen Muffeter Weg bzw. Valkenburger Str. und Auf der Hörn die Benutzungspflicht ent- fallen soll. Zwischen Auf der Hörn und dem Pariser Ring bleibt sie bestehen, da es auf- grund der Straßengeometrie und des Gefäl- les zu Konflikten zwischen Kfz (vor allem größeren sowie der Roten Flotte) und Rad- fahrern kommen kann. Dass die Konfliktlö- sung wieder einseitig zu Lasten des schnellen Radelns geht fand nicht die Zu- stimmung des ADFC, aber hier war keine andere Verständigung möglich. Sei's drum, die Benutzungspflicht ist hier nicht unzumut- bar. Im Bereich der Brücke über die Bahn- gleise wurde lange gearbeitet, jetzt ist das Teilstück wieder freigegeben – und siehe da, hier wurden Radfahrtreifen auf der Fahr- bahn angelegt, gegen deren Benutzungs- pflicht auch der ADFC nichts einzuwenden hat.



Der funkelneue RF-Streifen an der Halifaxstraße - leider nur wenige 100 m lang.

Unglücklich dann wieder der weitere Ver- lauf: Zum Knoten Vaalser Straße hin soll der Radfahrer wieder auf den Pflasterstreifen gezwungen werden, um dann, will er links abbiegen, an drei Ampeln warten zu müs- sen. Das ist überhaupt nicht in unserem Sinne, so dass auch diese Führung im Rahmen „Vaalser Straße“ noch einmal diskutiert wird.

Im Bereich Kullenhof herrscht Tempo 30, so dass hier Radwege ohnehin nicht StVO- konform sind. Kurz vor der Querung über den Pariser Ring gibt es dann wieder eine Benutzungspflicht auf dem hier sehr breiten Radweg, was an dieser Stelle im Sinne der Sicherheit eine gute Lösung ist.

Zwist bei Seffent

Unterschiedliche Einschätzungen ergaben sich an der Schurzelter Straße außerorts. Ab dem Ortsschild bis zur Einmündung Senserbachweg gibt es kein Tempolimit, das heißt es darf 100 gefahren werden. Ab Senserbachweg bis Seffent gilt dann Tempo 70, was der Polizei und auch den städtischen Vertretern insgesamt zu schnell für eine gemeinschaftliche Nutzung war, so dass hier die Benutzungspflicht beibehalten werden soll. Die Sicht des Vielradlers sieht so aus: Es gibt einen kombinierten Zweirichtungs-Geh- und Radweg, der in mäßigem bis miserablen Zustand ist (holperiges Verbundpflaster, völlig eingewuchert vom Seitengrün), der zudem stark von Spazier- und sonstigen Gängern mit Kind, Hund und Kegel frequentiert wird. Richtung Seffent ist es leicht abschüssig und häufig hat man hier Rückenwind, so dass man hier durchaus zügig unterwegs sein könnte. Allerdings nicht auf diesem bescheidenen Radweg, sondern auf der glatten und hier sehr übersichtlichen Fahrbahn. Die auch von vielen sportlich orientierten Radfahrern genutzt wird, ohne dass es hier nach unserer Kenntnis zu einem Unfall gekommen wäre. Auf dem Radweg sind Konflikte allerdings programmiert. Über dieses Teilstück konnte keine Einigung erzielt werden, so dass die Verwaltung eine „fachinterne Einigung“ anstrebt. Wir werden das verfolgen und unsere Position weiter deutlich machen. In Seffent selbst gibt es ohnehin keine Benutzungspflicht mehr, und ab Seffent bis Ölmuhle war man sich wieder einig, dass der Radweg keinesfalls den Anforderungen genügt (holperiges Pflaster, zudem stehen mehrere Bäume mitten auf dem Weg). Da hier Tempo 50 einzuhalten

ist, stand dem Konsens „Aufhebung der Benutzungspflicht“ nichts im Wege.

Einig in Laurensberg

Auch längs der Roermonder Straße wird die Benutzungspflicht stadteinwärts ab der Einfahrt Laurentiusstraße aufgehoben, was der Sicherheit und dem schnellen Fortkommen der Radfahrer sehr dient. Auf diesem Stück ist es aufgrund der vielen Ein-/Ausfahrten und des deutlichen Gefälles immer sehr adrenalinfördernd, den Radweg zu benutzen, wenn man nicht ständig bremsen will.

Wir freuen uns schon auf die Umsetzung der Beschlüsse, denn damit wird das Radfahren in Aachen wieder ein Stückchen sicherer und angenehmer. Wann es allerdings soweit sein wird, wer weiß...

Eine Studie des VCD hat übrigens kürzlich wieder nachgewiesen, dass die Zahl der Radfahrerunfälle abnimmt wenn mehr Radfahrer auf der Straße (sowohl insgesamt unterwegs als auch auf der Fahrbahn) sind. Wer aber doch Angst hat, sich an manchen Stellen auf der Fahrbahn zu bewegen: Die rote Pflasterung weist die meisten der bisherigen benutzungspflichtigen Radwege als nun sogenannte „andere Radwege“ aus, die also auch weiterhin befahren werden dürfen, aber nicht müssen. Selbstverständlich sollte sein, dass man sich dann entsprechend rücksichtsvoll den Fußgängern gegenüber verhält, sie haben dort schließlich Vorrecht. Reine Bürgersteige sollten aber wirklich Tabu sein, dort haben Radfahrer nichts verloren.

(HW)



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



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

Radfahren – aber sicher!

Tipps zum Fahren auf der Straße

Foto: Monika Volkmer

In Aachen wird zunehmend die Benutzungspflicht von Bordsteinradwegen aufgehoben und neuere, für den Radverkehr ausgewiesene Strecken werden als Schutz- oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Dementsprechend dürfen bzw. müssen Radfahrer in der Stadt immer häufiger auf der Straße fahren, was wir als ADFC aus Gründen der Verkehrssicherheit ausdrücklich begrüßen.

Überholen nur mit genügend Abstand

Gleichwohl fühlen sich etliche Radfahrer subjektiv ausgesprochen unwohl, wenn sie auf der Straße fahren sollen, obwohl dies nachweislich sicherer ist. Dies liegt vor allem daran, dass Radfahrer von Kraftfahrern sehr häufig mit einem deutlich zu geringen Abstand überholt werden, obwohl laut Rechtsprechung ein Seitenabstand von 1,5 – 2 m einzuhalten ist.

Wenn sich ein Kraftfahrer rechtskonform verhalten will, muss er daher eigentlich zwingend auf die Gegenfahrbahn oder auf die zweite Richtungsfahrbahn ausweichen, um den geforderten Mindestabstand beim Überholen von Radfahrern überhaupt einzuhalten zu können. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass sehr viele Kraftfahrer dies – zumindest freiwillig – nicht tun.

Seitenabstand wirksam einfordern

Was also kann man als Radfahrer selber tun, um die Einhaltung des vorgeschriebenen und auch notwendigen Mindestabstands wirksam einzufordern? Die Lösung ist im Grunde relativ einfach:

Man sollte sich nicht ängstlich an den rechten Fahrbahnrand klammern und sich möglichst auch nicht dorthin abdrängen lassen, sondern (zumindest nach außen hin) selbstbewusst einen Abstand von durchaus 1 m zum rechten Fahrbahnrand einzuhalten. Aufgrund der Breite der Fahrbahn kann man dann nämlich allenfalls noch von einem Motorrad, aber nicht mehr von einem zweispurigen Kraftfahrzeug überholt werden, ohne dass dieses auf die Nebenfahrbahn ausweicht.

Sobald ein Kraftfahrer aber ohnehin schon auf die Nebenfahrbahn ausweichen muss, um Überholen zu können, lässt er beim Überholen meist einen genügend großen Abstand, und das Ziel ist erreicht.

Praxiserprobт

Probieren Sie es einfach einmal aus, Sie werden verblüfft sein, wie viel Abstand die Kraftfahrer einhalten, wenn sie sich eben nicht mehr auf derselben Fahrspur an einem vorbeiquetschen können.

Ich selber habe diesen Tipp vor kurzem einer Bekannten gegeben, der es immer unangenehm war, auf der Straße zu fahren. Sie wollte mir zunächst nicht glauben, dass es wirklich einen Unterschied macht, wo man auf der Fahrbahn fährt. Eine Woche später hat sie mir dann freudestrahlend von ihren positiven Erfahrungen berichtet.

Seitenabstand beim Fahren auf Radfahr- bzw. Schutzstreifen

Wenn man auf einem Schutz- bzw. einem Radfahrstreifen fährt, dann ist es schon schwieriger, 1 m Abstand zum rechten Fahrbahnrand einzuhalten zu können, weil diese Streifen meist gar nicht so breit sind. Durch die Markierungen auf der Straße wird dem Kraftfahrer jedoch bereits vorab signalisiert, dass er hier mit Fahrradfahrern zu rechnen hat, denen er auf dem Schutzstreifen den Vortritt zu lassen hat. Auf den breiteren Radfahrstreifen, der durch eine durchgezogenen Linie gekennzeichnet ist, darf er sogar grundsätzlich gar nicht fahren.

Und da immer dann, wenn viele Radfahrer unterwegs sind, prozentual weniger Unfälle mit Radfahrern passieren, trägt die erhöhte Aufmerksamkeit durch das Vorhandensein von Radfahr- bzw. Schutzstreifen mit dazu bei, dass das Radfahren auf Radfahr- bzw. Schutzstreifen innerorts sicherer ist als auf separaten Radwegen.

Als Radfahrer sollte man auf dem Schutz- bzw. Radfahrstreifen aber trotzdem einen möglichst großen Seitenabstand zum rechten Fahrbahnrand einzuhalten. Dies gilt insbesondere dann, wenn rechts parkende Autos

stehen, wobei mittlerweile auf neueren Schutzstreifen ein zusätzlicher Sicherheitsstreifen zwischen dem Parkstreifen und dem Schutzstreifen markiert wird:



Man sollte daher auf dem Radfahr- bzw. Schutzstreifen in der Regel möglichst weit links fahren.

Überholen bei vorliegendem Radfahr- bzw. Schutzstreifen

Auf diese Weise kann man bei evtl. unachtsam geöffneten Autotüren bzw. bei plötzlich ausparkenden Autos besser nach links ausweichen. Und wenn man doch einmal mit einem zu geringen Seitenabstand überholt wird, kann man außerdem auch besser nach rechts ausweichen. Wer hingegen von vorn-

herein zu weit rechts fährt, kann auch in einer potentiellen Gefahrensituation gar nicht mehr nach rechts bzw. nicht schnell genug nach links ausweichen.

Wichtig ist es in diesem Zusammenhang zu erwähnen, dass der erforderliche Seitenabstand von 1,5 – 2 m beim Überholen eines Radfahrers selbstverständlich auch dann gilt, wenn man einen Radfahrer überholt, der auf einem Radfahr- bzw., Schutzstreifen fährt. Die separate Spur des Radfahrers bedeutet nämlich nicht, dass man mit einem kleineren Seitenabstand überholen dürfte.

Fazit

Man kann als Radfahrer selber einiges tun, um zur eigenen Sicherheit beizutragen. Und selbst wenn vereinzelte Kraftfahrer durch Hupen ihren Unmut bekunden, sollte man sich dadurch nicht verunsichern lassen – als Radfahrer haben Sie das Recht und sogar die Pflicht, auch zum rechten Fahrbahnrand einen ausreichenden Sicherheitsabstand einzuhalten. Im Übrigen gilt der alte Spruch von höherer ADFC-Ebene: Wer hupt, hat mich gesehen und wird mich nicht vorsätzlich umfahren. In diesem Sinne wünschen wir eine allzeit sichere Fahrt – Sie können selber mit dazu beitragen.

(MV)

**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.**

**BEISSEL'S
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

Wieder eine Chance vertan

Woche der Mobilität in Aachen

Es hätte so schön werden können: Ein autofreier Tag auf dem Grabenring, der - wie im vergangenen Jahr die A40 beim „Stillleben“ - mit Tischen und Bänken und reichem gastronomischen Angebot zum Schlendern und Plaudern und Verweilen einlädt. Illusorisch? Es war eine der Ideen, die Woche der Mobilität zu gestalten.

Die EMW ...

Die Woche der Mobilität ist sogar eine europäische (European Mobility Week – EMW – www.mobilityweek.eu) und findet seit 2002 jedes Jahr vom 16. - 22. September statt, der letzte Tag ist dabei als „autofreier Tag“ der Höhepunkt.

Alle Städte und Gemeinden sind aufgefordert, sich zu beteiligen. Letztes Jahr hatten insgesamt 2088 Städte angemeldet, dass sie diesen Anlass für besondere Aktivitäten nutzen wollen. Während diese Aktion in Spanien (567 Städte) und Österreich (430) sehr intensiv genutzt wird, haben sich in Deutschland – immerhin - 52 Städte beteiligt.

... in Aachen

Eine davon war Aachen. Unter dem (einheitlichen) Motto „Clever unterwegs, besser leben – eine ganze Woche für nachhaltige Mobilität“ hatte die Verwaltung für Aachen zusammen mit der ASEAG, cambio, Flizz Eurobike und „Velo, der Fahrradladen“ das Konzept einer „Schnupperwoche ohne eigenes Auto“ entwickelt und dabei Haushalten das Angebot gemacht, bei Abgabe eines Pkw eine Woche Bus, Pedelecs und carsharing kostenfrei bzw. zu Sonderkonditionen zu nutzen. Mit recht überschaubarem Ergebnis – nur fünf Familien hatten sich gemeldet.

Auch der wiederholte Aufruf an die Fraktionen, sich an der Aktion „Stadtradeln“ zu beteiligen, zeigte nur bescheidenen Widerhall. 5 Aachener Teams haben letztes Jahr 6.770 km erradelt, darunter der ADFC (nein, keine Ratsfraktion – aber wir wollten unseren Beitrag leisten), die Fraktion GRÜNE (Rat und Eilendorf) sowie die SPD-Fraktion im Rat. Damit konnte, wen-

wundert's, in diesem Bundeswettbewerb in keiner der Ergebniskategorien ein vorderer Platz errungen werden.

Die Vorsätze

Dieses Jahr sollte nun alles besser werden, schließlich möchte Aachen in puncto Energieeffizienz und Nachhaltigkeit in der ersten Liga spielen, dazu gehört auch eine nachhaltige Mobilität. Bei der Elektromobilität werden schon alle Register gezogen, um bei dieser (vermeintlichen) Zukunftstechnologie in Verbund mit Hochschule und Industrie um die (um mal im Bild zu bleiben) pole position zu rangeln. Zudem haben wir ja einen Luftreinhalteplan mit dem erklärten Ziel, unter anderen den städtischen motorisierten Verkehr soweit einzudämmen und zu lenken, dass die zu hohe Schadstofffracht in der Luft auf erträgliche oder zumindest gesetzeskonforme Größe zurückgeht. Was läge da näher, als die Woche der Mobilität für diese Ziele zu nutzen, zumal auch noch in gemeinschaftlichem europäischen Rahmen? Und wäre das noch nicht genug der Motivation, gab es einen weiteren nicht unwesentlichen Anreiz: Städte und Gemeinden, die drei Kriterien erfüllen, können sich für den European Mobility Week Award bewerben. Sie müssen eine Aktionswoche mit Bezugnahme auf das Thema 2011 „Alternative Mobilität“ organisieren, mindestens eine dauerhafte Maßnahme einführen, die den Umstieg vom Auto auf nachhaltigere Verkehrsmittel fördern (z. B. Straßenschließung, breiterer Gehweg, neuer Radweg oder Busspur, niedrigeres Tempolimit) und sie müssen den Autofreien Tag „In die Stadt ohne meine Auto“ organisieren und dabei eine oder mehrere Straßenabschnitte gänzlich für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Verkehr freigeben.

Eigentlich eine lösbarer Aufgabe, und einen europäischen „Award“ zu bekommen oder zumindest oben dabei zu sein bringt doch Renommee und kann einen Schub geben! Nicht zuletzt gibt es auch noch Fördermittel der EU für nachhaltigen

Verkehr, an denen man mit einer solchen Aktion vielleicht teilhaben könnte.

Also wurden Pläne geschmiedet und Verbündete gesucht. Im September ist viel los im Städtchen, was liegt also näher als mit den Veranstaltern zu kooperieren? Mit den Betreibern der Events September Special und Theatertag, der Messe Aktiv Vital und der Deutschland Fachtagung Wald und Holz, die alle in diesen Zeitraum fallen, wurden Gespräche geführt. Letztgenannte hat immerhin das Ziel, eine CO2-freie Tagung durchzuführen. Das Interesse der Angesprochenen war zumindest vorhanden, teilweise groß. Weitere Gruppen boten Unterstützung an, so natürlich auch der ADFC, der VCD und Cambio.

Die Realität

Nachdem erkennbar war, dass kein Externer ganze Projekte in Eigenleistung stemmen konnte / wollte, erarbeitete die Verwaltung aus den Vorschlägen ein Maßnahmenpaket, das dem Mobilitätsausschuss zum Beschluss vorgelegt wurde. Die Bausteine waren: Teilnahme aller Fraktionen an der Aktion „Stadtradeln“, Teilnahme – mit Partnern – an der Messe Aktiv Vital, Test eines Kombitickets bei der Wald-und-Holz-Tagung, Marketing-Aktivitäten des AVV (die diese im Rahmen einer ARD-Themenwoche im Mai bereits entwickelt haben) und Sonderaktionen zum „Park & Ride“. Das war nun schon deutlich bescheidener als der ursprüngliche Anspruch. Schnell erkannten die Ausschussmitglieder, dass damit der „Award“ wohl nicht zu erringen sei. (Oder hatten sie nur Angst, sie müssten beim „Stadtradeln“ mitmachen?) Genaugenommen reichte es nichtmal zur Anmeldung, da zwei der drei Kriterien nicht erfüllt wurden, und flugs wurde das Projekt beerdigt. Nicht ohne festzuhalten, dass die Teilnahme im kommenden Jahr „besser vorbereitet und richtig durchgeführt werden“ solle. Immerhin wurde der Beschlussantrag so aufgefasst, dass bereits eingeleitete Einzelmaßnahmen weiter bearbeitet werden sollten.

Nun ja. Allerdings war auch 2010 schon der Auftrag an die Verwaltung ergangen, für die Teilnahme 2011 ein Konzept zu erarbeiten. Das Ergebnis ist bedauerlich,

fast möchte man sagen beschämend für eine Stadt, die sich mit der Aufnahme in das CIVITAS-Forum und der Unterzeichnung des „covenant of mayors“ gegenüber der EU dazu bekannt hat, dass sie bei den Themen „umweltfreundliche Verkehrsmittel“ und „stadtverträglicher Verkehr“ überdurchschnittliches Engagement zeigen will. In der Ausschussvorlage hieß es dazu: „Für die Vergabe von Fördermitteln der EU für nachhaltigen Verkehr (u.a. CIVITAS) und für von der Stadt Aachen angestrebte Auszeichnungen wie dem „european energy award“ ist ein vorzeigbares Engagement bei derartigen sogenannten „weichen“ Maßnahmen wichtig. Sie bringen den Willen zum Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsmittel vor Ort zum Ausdruck.“

Der Ausblick?

Bei diesem Ergebnis darf man bezweifeln, dass der Wille in ausreichendem Maße vorhanden ist. Es scheint in einigen maßgebenden Köpfen noch nicht angekommen zu sein, dass das Thema nachhaltige Mobilität kein „Kinderkram“ (oder Frauengedöns) ist sondern eine der Stellschrauben, die über die Lebensqualität unserer Stadt in naher Zukunft entscheiden. Und dass jetzt der Zeitpunkt ist, das Thema anzugehen. Und dass es nicht reicht, ein paar schöne Beschlüsse zu fassen, sondern dass auch „manpower“ und Geld investiert werden müssen.

2012 feiert die EMW ihr Zehnjähriges. Es wäre doch schön, wenn sie dann auch mal in Aachen einen gebührenden Rahmen bekäme!

(HW)

- **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!

Gelbe Karte für Schrotträder

Gemeinsame Aktion mit VCD, WABe e.V. und Stadt Aachen

Fotos: Helga Weyers, Ulrich Weber



Schrotträder



Wohl jedem sind sie schon aufgefallen und vielen sind sie ein Dorn im Auge: Fahrräder, die ungenutzt im öffentlichen Straßenraum vor allem an Fahrradbügeln vor sich hin gammeln und von Monat zu Monat immer mehr verrosteten. Kein schöner Anblick. Und ganz nebenbei nehmen sie anderen Fahrradfahrern, die ihr Rad abstellen wollen, die Parkplätze weg.

Man stelle sich vor, dies würde mit Kraftfahrzeugen geschehen – unvorstellbar, welch großes Geschrei die dadurch nicht mehr nutzbaren Parkplätze verursachen würden. Das haben sich auch die Stadt Aachen, VCD, WabE e.V. und wir vom ADFC gedacht und gemeinsam die Aktion „gelbe Karte für ungenutzte Räder“ ins Leben gerufen.

Nach langen, aber notwendigen Abstimmungsarbeiten zwischen den verschiedenen Abteilungen der Stadtverwaltung sowie den beteiligten Initiativen konnte am 22. Juli 2011 nun endlich der neue Aufkleber der Presse vorgestellt werden (Abbildung rechts).

Durch den neuen gelben Aufkleber wurde das mögliche Spektrum zur Kennzeichnung nicht mehr genutzter Räder erweitert, denn nicht jedes Fahrrad, das längere Zeit nicht mehr genutzt wurde, erfüllt gleich die Kriterien für illegal entsorgten Abfall.

Die genaueren rechtlichen Details wollen wir dem geneigten Leser hier ersparen, aber die anderen Aufkleber, die vom Ordnungsamt verteilt werden, wollen wir hier noch kurz vorstellen:

Die orangefarbenen Aufkleber werden immer dann verteilt, wenn ein Fahrrad offenkundig nicht mehr fahrbereit ist und man anhand des Zustands des Fahrrads und/oder aufgrund der Dauer des ungenutzten Abstellens annehmen kann, dass das Eigentum oder der Besitz des Fahrrads aufgegeben wurde. Auf dem Aufkleber wird jeweils eine Frist genannt, bis zu welcher das Fahrrad zu entfernen ist. Steht es nach Ablauf der Frist immer noch da, wird es von der Stadt entfernt und nach einer Aufbewahrungszeit von weiteren acht Wochen entsorgt.

Stadt Aachen
Der Oberbürgermeister
Fachbereich Sicherheit und Ordnung

stadt aachen

Sehr geehrte(r) Eigentümer(in) oder Besitzer(in) dieses Fahrrades,

das hier abgestellte Fahrrad ist nicht mehr fahrtüchtig und wurde registriert. Der Zustand des Fahrrades lässt zwingend die Vermutung zu, dass das Eigentümer oder der Besitzer aufgegeben bzw. es als Abfall im öffentlichen Raum abgestellt wurde. Die Entsorgung von Abfall außerhalb der hierfür vorgesehenen Einrichtungen ist gemäß § 27 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz nicht zulässig und stellt eine Ordnungswidrigkeit dar, die mit Geldstrafe geahndet werden kann. Sie werden daher aufgefordert, den illegalen Abfall bis zum zu entfernen oder sich bei dem genannten Zeitpunkt mit dem nachstehenden Ordnungsdienst zu verbinden.

Wird dieser Aufforderung nicht gefolgt, wird das Fahrrad nach dem oben genannten Termin entfernt und nach einer Aufbewahrungsfrist von 8 Wochen der Verwertung bzw. Entsorgung zugeführt.

Wir bitten um Verständnis für diese im Interesse eines sauberen und sicheren Aachens durchgeführte Maßnahme. Weitere Informationen, insbesondere auch zur Aufbewahrung und Herausgabe bereits entfernter Fahrräder, erhalten Sie unter der Servicenummer 0241/852-5314 bzw. -5315.

Rechtsgrundlagen: § 3 Abs. 1a Abs. 3 Nr. 2, § 13 Abs. 1, § 15, § 21 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz vom 27.09.1994 in der zurzeit gültigen Fassung.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr Auftrag

Unterschrift (FB 32/21)

Aachen, den _____

Stadt Aachen
Der Oberbürgermeister
Fachbereich Sicherheit und Ordnung

stadt aachen

Sehr geehrte(r) Eigentümer(in) oder Besitzer(in) dieses Fahrrades,

das hier abgestellte Fahrrad stellt eine Verkehrsgefährdung in Sinne des § 32 der Straßenverkehrsordnung dar. Es muss daher unverzüglich aus dem öffentlichen Verkehrsraum entfernt werden.

Dementsprechend wird das Fahrrad sichergestellt.

Wir bitten um Verständnis für diese im Interesse eines sicheren Aachens durchgeführte Maßnahme. Weitere Informationen erhalten Sie unter der Servicenummer 0241/4122.

Rechtsgrundlagen: § 14, 18 und 24 des Ordnungsbekämpfengesetzes vom 13.05.1980 i. V. m. §§ 43–46 des Polizeigesetzes vom 25.07.2003, § 32 der Straßenverkehrsordnung vom 16.11.1970 in den jeweils geltenden Fassungen.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr Auftrag

Unterschrift (FB 32/21)

Aachen, den _____

Der rote Aufkleber wird dann angebracht, wenn das Fahrrad so abgestellt ist, dass der Verkehr gefährdet wird. Das Ordnungsamt ruft dann unmittelbar den Stadtbetrieb an, der das Fahrrad sicherstellt, damit Fußgänger, Kraftfahrer und Fahrradfahrer nicht weiter gefährdet werden.

Fahrräder, die demnach weder unter die Kategorie roter Aufkleber noch unter die Kategorie orangener Aufkleber fallen, die aber trotzdem offenbar nicht mehr fahrtüchtig sind und daher nicht mehr genutzt werden, erhalten seit Ende Juli nun die gelbe Karte mit der Aufforderung an den Eigentümer oder Besitzer, sich um das Fahrrad zu kümmern. Geschieht dies nicht, werden sie über kurz oder lang in eine der beiden anderen Kategorien fallen. Durch die Gutschein-Angebote der gelben Karte erhofft man sich aber eine schnellere Entfernung aus dem Straßenraum, sodass die blockierten Stellplätze wieder planmäßig genutzt werden können und Aachen ein Stück weit attraktiver wird.

(MV)



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.

Erfreuliches vom Landesverkehrsminister

ERA 2010 seit Juni verbindlich

Im Dezember 2010 sind die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 2010) neu erschienen. In unserer letzten „Luftpumpe“ hat sie uns der renommierte Aachener Verkehrsplaner Ralf Kaulen in einem Artikel vorgestellt. Dieses Regelwerk dient Verkehrsplanern als Grundlage für ihre Arbeit. Das Landesverkehrsministerium hat diese Regelungen nun für Bundes- und Landesstraßen in NRW (also die Straßen, über die das Land bestimmen kann) im Juni verbindlich vorgeschrieben. Außerdem empfiehlt es den Kommunen, die ERA 2010 ebenfalls bei Planungen in ihrem Zuständigkeitsbereich anzuwenden. Für vom Land geförderte Radverkehrsanlagen in der Baulast der Kommunen ist die Anwendung sogar zwingend - ansonsten gibt es kein Geld vom Land.

Weiterhin stellt der neue Erlass klar, dass der Radwegebau auch dann finanziell gefördert werden kann, wenn die Radwege nicht benutzungspflichtig sind. Dies gilt auch für solche Radwege, die bereits mit Fördermitteln gebaut worden sind und deren Benut-

zungspflicht aufgehoben wird. Damit entfällt eine wichtige Hürde für die Aufhebung der Benutzungspflicht, denn bislang schreckten viele Kommunen davor zurück, aus Angst Fördermittel zurückzahlen zu müssen.

„Dieser Erlass ist ein wichtiger Schritt für den modernen Radverkehr“, sagt ADFC-Landesvorsitzender Thomas Semmelmann. „Gerade auch die Klarstellung der Förderrichtlinien beseitigt viele Unsicherheiten, die in den Kommunen hinsichtlich der Umsetzung des Urteils vom Bundesverwaltungsgericht bestehen.“ Der Regensburger ADFC-Vorsitzende Klaus Wörle hatte im letzten Jahr ein Urteil erstritten, das die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht nur unter ganz engen Bedingungen erlaubt. Als Folge müssen nun zahlreiche Radwegschilder entfernt werden. Viele Kommunen befürchteten, dass sie bei der Aufhebung der Benutzungspflicht beim Bau erhaltene Fördergelder zurückzahlen müssten.

(HW)

Fahrrad-Börse der Verkehrswacht Jülich

Auszug aus der Pressemitteilung des Veranstalters

Foto: Verkehrswacht Jülich e.V.

Jülich. Einen solchen Besucheransturm hat die Verkehrswacht Jülich bei der Fahrrad-Börse im Verkehrsübungspark in Koslar noch nicht erlebt. Bei bestem Wetter kamen am Sonntagmorgen innerhalb von zwei Stunden 1725 Besucher, um Räder anzubieten oder zu kaufen. Vom Bobycar bis zum hochwertigen Rennrad reichte das Angebot. Dieser Service der Verkehrswacht ist kostenlos, ebenso die Fahrrad-Codierung der Polizeiwache Jülich. Durch einen Aufkleber mit Strichcode entfällt die Gravur einer Nummer in den Rahmen des Rads, so dass die Wartezeiten dadurch erheblich verkürzt werden. Ab jetzt ist aber für die Codierung der Personalausweis und ein Eigentumsnachweis für das Rad erforderlich. Der Diözesanrat der Katholiken im Bistum Aachen informierte mit der Aktion „Autofasten“ über den verantwortungsvollen Umgang mit dem Auto zum nachhaltigen

Klimaschutz. Zum ersten Mal war der ADFC Aachen mit einem Infostand rund ums Radfahren und Kartenmaterial bei der Börse vertreten. Diese Fahrrad-Börse war ein voller Erfolg für die Verkehrswacht Jülich als Veranstalter.



Infostand des ADFC Aachen

Die nächste Fahrradbörse findet statt: **am Sonntag, 11. September 2011, Beginn 9:30 Uhr**

Global Biking Initiative 2011 - We cycle for charity!

5 Tage – 520 km – 300 Fahrer – 260.000 € Spenden

Foto: Stefan Pey

Zum vierten Mal jährte sich im Mai 2011 die Global Biking Initiative, kurz GBI. Die GBI ist eine Charity Radtour, bei der eine (nur durch die Logistik) begrenzte Anzahl von internationalen Teilnehmern möglichst viele Spenden für Charity Organisationen in ihren Heimatländern sammelt. Das Teilnehmerfeld kam in diesem Jahr aus 18 Nationen: Ägypten, Deutschland, Ghana, Großbritannien, Griechenland, Ungarn, Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Polen, Portugal, Katar, Rumänien, Südafrika, Spanien, Tschechische Republik und Türkei. Ginge man nach der Herkunft der Teilnehmer wären noch mehr Nationen zu nennen, beispielsweise China und die USA.

Im Vorfeld der Tour verpflichtete sich jeder Fahrer, mindestens 500 € Spenden zu sammeln - das Ziel wurde weit übertroffen! 260.000 € konnten in diesem Jahr gesammelt werden, der Anteil der deutschen

Fahrer kommt in diesem Jahr „OffRoad-Kids“ sowie der „Düsseldorfer Kindertafel“ zu Gute. Die Kosten für Logistik, Unterkunft und Verpflegung der Fahrer wurden - bis auf einen geringen Unkostenbeitrag - von Sponsoren übernommen.



das Team - v.l.n.r.: Harry Newlands, Pascal Lauria, Robert Sattler, Wisse Sitsofe Droeefenu, Daniel Adu Appea, Stefan Pey, Iris Mwinbele Liekule

Wir Fahrer waren während der Tour in Teams von bis zu 10 Personen unterwegs und wurden natürlich von erfahrenen Rettungssanitätern, Support-Teams und einem PickUp-Service begleitet. Die Route führte uns in 5 Tagesetappen von Amsterdam über Rotterdam, Antwerpen, Gent, Dordrecht, Arnhem und Wesel nach Düsseldorf. Unterkunft für die Nacht fanden wir auf Hotelschiffen, die uns auch jeweils "über Nacht" von Gent nach Dordrecht und von Arnhem nach Wesel brachten.

Ich hatte die Ehre, das Team „HeavyDuty“ mit bis zu 6 Teilnehmern aus Ghana und 4 Teilnehmern aus Deutschland zu leiten. Alle haben ihr bestes gegeben, nicht jeder kam an jedem Tag selbstständig ins Ziel, doch wir alle hatten einen riesigen Spaß und wurden bei der großen Welcome-Party in Düsseldorf frenetisch empfangen!

Im nächsten Jahr soll die Tour von Oslo nach Deutschland führen, ich bin bestimmt wieder dabei!



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

BVA-Karte 1 : 75.000 Aachen Dreiländereck

4. Auflage ist erschienen

Seit 11 Jahren gibt es für die Euregio die Karte von ADFC und Bielefelder Verlagsanstalt (BVA), nun erschien sie in der 4. Auflage.

Keine Frage: wer etwa noch die 1. Auflage hat – ohne Knotenpunkte – sollte die Neuauflage kaufen.

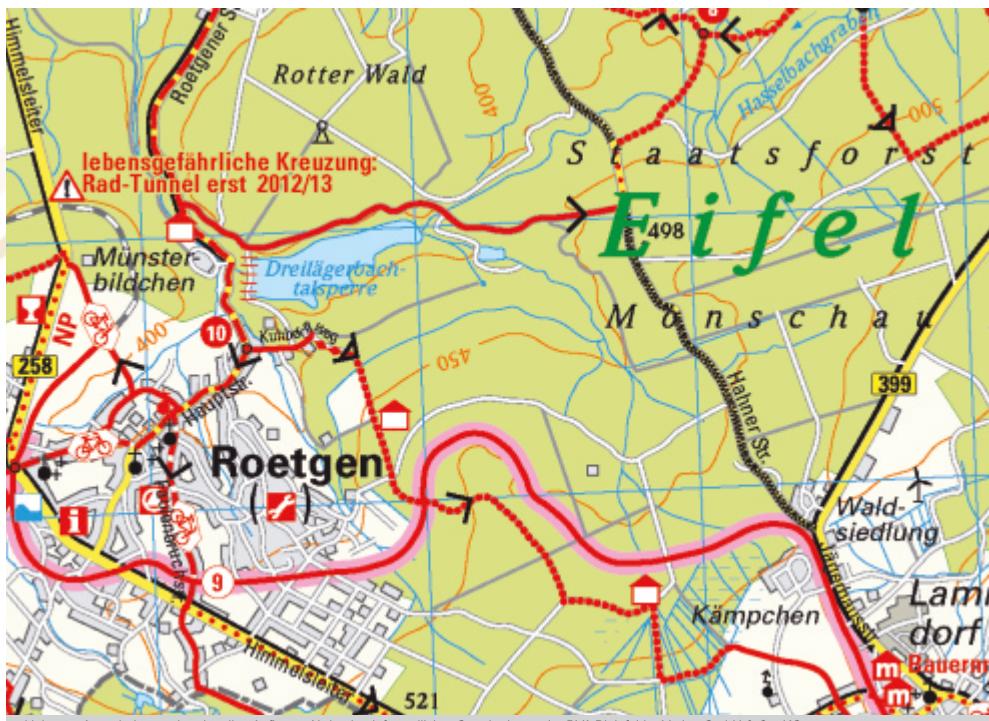
Hier die wichtigsten Änderungen gegenüber der 3. Auflage:

- Aufnahme von 7 neuen Bahnhöfen der euregiobahn, Verlängerung Weisweiler-Langerwehe ergänzt, aufgegebener Bahnhof Nothberg gestrichen
- Reaktivierung von Schienenstrecken 2012/13 ergänzt: Ringschluß Alsdorf – Stolberg, Lindern – Heinsberg
- Nachtrag mehrerer Museumsbahnen
- Neue Radfahrer/Wanderer Urfseebrücke verbindet Vogelsang mit dem Ufer gegenüber

- RAVeL-Bahn-Radtrasse Stavelot – Hockai aufgenommen mit Verlängerung nach Spa
- Weg um den Steinbruch Wahlheim existiert nicht mehr
- Statt Tourenvorschlag 9 „Butterländchen“ nun Vennbahn-Radweg, mit dem fertiggestellten Abschnitt und der geplanten Trasse.

Nicht aufgenommen wurde das geplante Knotenpunktssystem Aachen-Stadt, diese 40 Knotenpunkte sind zwar bereits in „Pittchens-Pedale“ eingezeichnet, werden aber erst frühestens 2012 aufgehängt und ihre Lage wird z.T. geändert. Auch die geplanten Knotenpunkte Düren-Stadt und Land folgen erst in der 5. Auflage der Karte.

(PS)



Die VIA REGIA

Radfahren auf geschichtlichen Spuren

Eine sächsische Landesausstellung in Görlitz, die noch bis zum 31. Oktober diesen Jahres läuft, befasst sich mit der historischen VIA REGIA (= Königsstraße) zwischen Breslau und Leipzig. Der Europarat hat 2007 die Königsstraßen ähnlich den Jakobspilgerwegen als europäische Kulturstraßen anerkannt. In Erfurt betreibt das Netzwerk VIA REGIA eine eigene Internetseite, auf der man den Streckenverlauf der einzelnen Königsstraßen ersehen kann und vielfältige Informationen angeboten bekommt.

Die steil aus der Aachener Altstadt nach Westen führende Königsstraße lässt heute kaum noch erkennen, dass sie einst Bestandteil eines bedeutenden Wegenetzes war. Die Bezeichnung „VIA REGIA“ kommt erstmals in einer Urkunde vom 24.2.1234 vor, mit der Papst Gregor IX. allen Wohltätern für die Aussätzigen Aachens einen 40tägigen Ablass versprach. Ein trauriges Los binde diese armen Kranken ihr Leben lang an die Leproserie nahe der Königsstraße von Aachen ("iuxta Aquis in via regia"). Der päpstlich benannte Ort ist das Gut Melaten westlich von Aachen.



Gut Melaten in Aachen; zwischen dem Kreuz und den Resten der romanischen Kapelle liegt das Bodendenkmal Leprosenfriedhof

Der historische Straßenname „Königstraße“ hat weniger damit zu tun, dass auf ihr des Öfteren Könige reisten, was eher für die nach Osten aus Aachen heraus führende Straße zutraf. Sie standen vielmehr unter Aufsicht und Schutz des Königs und sind heute vergleichbar mit als Bundesstraßen klassifizierten Fernstraßen. Für Radfahrer ist attraktiv, dass die historische Straße zwar erhalten geblieben ist, der Verkehr heute ab-

Fotos: Dietmar Kottmann

seits von ihr aber über völlig neue Hauptstraßen oder gar Autobahnen geführt wird. In Höhe des Uniklinikums verlässt man an Gut Melaten, dem historischen Hospital für Aussätzige mit eigener Kapelle und noch als Bodendenkmal erhaltenem Friedhof, das Stadtgebiet und fährt am Golfplatz vorbei über den nicht all zu hoch liegenden „Pass“ zwischen dem Schneeberg und dem Wachtelkopf hinunter nach Lemiers. Jenseits des die Grenze bildenden Senserbaches geht der Weg weiter nach Vijlen und Gulpen. Von Gulpen an ist der historische Weg über Scheulder, Wolfshuis, Gasthuis, Bemelen und Scharn bis nach Maastricht als Radweg ausgeschildert. Moderne Entwicklungen haben den Verlauf der historischen Trasse nur wenig verändert. Wer diesen abseits gelegenen Weg fährt, wird durch wunderbare Landschaftserlebnisse und gepflegte alte Dorfbilder belohnt.

Östlich von Aachen ist der historische Weg als Aachen-Frankfurter Heerstraße bekannt, die seit karolingischer Zeit die bevorzugten Königspfalzen in Aachen, Ingelheim und Frankfurt verband. Im Mittelalter gab es auf diesem Wege etwa 30 Krönungszüge vom Ort der Königswahl (Frankfurt) zum Ort der Königskrönung (Aachen). Das ganze Mittelalter hindurch fehlte es darüber hinaus nicht an weiteren Anlässen für die Könige, Aachen zu besuchen – und zwar zumeist auf diesem Wege. Einige Abschnitte der Straße gehörten auch zum Netz der Pilgerstraßen nach Santiago de Compostela. Seit dem 14. Jh. entwickelte sich die Pilgerfahrt nach Aachen zu einer der bedeutendsten Wallfahrten Europas, deren 7jähriger Turnus mit den Wallfahrten zu anderen Orten der Region wie Düren, Kornelimünster, Maastricht und Susteren korrespondierte. Päpste und Erzbischöfe spendeten Ablässe zur Finanzierung von Brücken z.B. über die Mosel oder beanstandeten z.B., dass Gastwirte an den kirchlich betriebenen Gasthäusern das Gerät zur kostenlosen Entnahme von Brunnenwasser für Pilger entfernten. Entlang der Straße von Aachen über Düren an den Rhein nach Sinzig, die gegenüber der Trasse über Köln mindestens einen Tag Reise-

zeit ersparte, zogen natürlich auch Händler sowie reitende Boten mit ihrer Post.

Stadterweiterungen, Intensivlandwirtschaft, Flurbereinigung, große moderne Verkehrsbaudenkmäler, Braunkohletagebaue und ausgedehnte Industriegelände machen es leider unmöglich, über größere Strecken hinweg akribisch genau der historischen Trasse zu folgen. Die ausgeschilderte NRW-Radwegeroute folgt jedoch in etwa der authentischen alten Straße.

In Aachen-Haaren verlässt man das Stadtgebiet über die Würseler Straße und den Alten Kaninsberg (abgeleitet von Koningsberg = Königsberg). In Würselen verläuft die historische Trasse über eine ruhige, für Radfahrer ideale Nebenstrecke: Mauerfeldchen, Salmanusstraße, Dommerswinkel, Helleter Feldchen. Auf der Höhe der Abzweigung der Eschweilerstraße von der parallel verlaufenden Jülicherstraße (B 264) muss man darauf achten, durch das schmale Adenawgässchen hindurch (Achtung nicht beschildert !) vorbei am barocken Hof Adenaw den Weg in Richtung Eschweiler-Merzbrück zu finden.



Haus Adenaw, Würselen –Broichweiden, alter Grenzpunkt; das Gässchen führt links am niedrigeren Anbau vorbei zum Helleter Feldchen

Von hier aus verlief früher einmal der Weg direkt auf das Dorf St. Jörис zu. Heute muss man aber erst einmal die Autobahn unterqueren und kann in Höhe des Flugplatzes Merzbrück nach links in einen Wirtschaftsweg einbiegen, der schnurgerade bis zum Knotenpunkt 78 führt. In St. Jörис fährt man an einigen alten Höfen mit großen Toren vorbei und entdeckt kurz hinter der neugotischen Pfarrkirche auf der gegenüberliegenden Seite des Dorfangers die Reste des dem Hl. Georg geweihten Zisterzienserinnenklosters. Im Dorf Kinzweiler überraschen die inzwischen zu Wohnungen umgebaute alte Merzbach-Mühle und das ba-

rocke Haus Kambach (Sitz des Golfclubs). Die beiden frühmittelalterlichen Burgen (Motten) an der Mühle und der St. Blasiuskirche entdeckt nur, wer Fachmann ist oder besonders darauf hingewiesen wird. Der historische Weg führt an der Kinzweiler Burg vorbei über Hehlrath und Dürwiß nach Weisweiler. Reizvoll und auf Radwegen gut erreichbar liegt ein wenig nördlicher der Blausteinsee, ein für Badegäste und Wassersportler verfüllter ehemaliger Braunkohletagebau. Den historischen Weg findet man wieder jenseits der Brücke der Aldenhovenerstraße über die BAB A 4 (westlich Kraftwerksgelände Weisweiler) und kann diesem über Langerwehe und Geich bis Mariaweiler folgen. Der etwas weiter nördlich verlaufende Radweg führt an der „Alten Burg Weis-



Haus Palandt, Weisweiler

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


movoLO
einfach mitfahren



www.eifelrad.de

weiler“, in dessen Mauern einer der Soldatenfriedhöfe für die Opfer der Schlacht im Hürtgenwald und eine Gedenkstätte eingerichtet ist, und an Haus Palandt, einer vierflügeligen Hofanlage im Renaissancestil, vorbei. Die Rur quert man bei Birkesdorf und folgt dem Rurradweg bis Düren.

Zum weiteren Wegeverlauf zwischen Düren und Sinzig hier nur die geschichtlich belegten Zwischenstationen: Velden, Sievernich, Wichterich, Wüschenheim, Großbüllesheim, Essig, Oberdrees, Rheinbach, Klein-Altendorf, Eckendorf, Lanskron, Bodendorf.

Heimat- und Geschichtsvereine überlegen, diesen Weg mit VIA REGIA - Aufklebern von 10 x 10 cm Größe ähnlich den Wegweisern der Jakobspilgerwege auszuweisen. An den Radwegweisern des NRW-Radwegnetzes könnte man entsprechende Anstecksschildchen anbringen und an ausgewählten Orten Informationstafeln aufstellen, wie sie jetzt schon z.B. an der Nikolauskapelle von Geich oder am hergestellten Wanderweg des Eifelvereins in Bad Bodendorf stehen.



die Nikolauskapelle von Geich

So wie der Eifelverein schon diesen Abschnitt in seine Wanderkarten eingearbeitet hat, sollte der ADFC Anstoß zur Ausweisung des historischen Weges in Radwegekarten geben. Codemarker nach dem QR-Codesystem (Quick Response) können den Besitzern von internetfähigen Mobiltelefonen jederzeit die im Internet hinterlegten Informationen zugänglich machen. Das in Aachen für die Route Charlemagne entwickelte „Aix-

plorer“ – System (mit eigenen Geräten und von einem Server aus abrufbaren Informationen) könnte mit in das Netz einbezogen werden. Findige Tüftler könnten ein „App“ basteln, das man wie ein Navigationssystem für das Aufspüren der historischen Route nutzen könnte.

Weiterführende Informationen gibt es im Internet:

<http://www.aachener-geschichtsverein.de/>

<http://www.via-regia.org/>

<http://www.landesausstellung-viaregia.museum/>

(DK)

Fahrradmitnahme im ICE

Aufruf zur Beschwerde bei der EU

Zahlreiche ADFC-Mitglieder haben sich schon – unterstützt vom ADFC-Bundesverband – an die Beschwerdestelle der Europäischen Kommission gewandt.



Foto: ADFC/Wolfram Däumel

Sie rügen die Missachtung der „Europäischen Verordnung über Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr“ (Artikel 5 der Verordnung – (EG) Nr. 1371/2007) in Deutschland. In ihrem Schreiben weisen sie darauf hin, dass die Verordnung die Fahrradmitnahme in allen Zügen vorsieht – also auch im ICE.

Um den Druck auf die Bahn zu erhöhen, stellt der ADFC auf seiner Homepage einen Briefvorschlag zur Verfügung, der – gerne um ein Beispiel (Vergleich einer Bahnverbindung mit ICE und IC/Nahverkehr) ergänzt – an die Europäische Kommission übermittelt werden kann.

Je mehr Beschwerden eingehen, um so größer wird der Druck auf die Kommission, förmliche Maßnahmen der EU einzuleiten.

<http://www.adfc.de/ice/Fahrradmitnahme-ADFC-macht-Druck>

(ADFC)

Der Bodenseeradweg

Einmal rund ums Schwäbische Meer

Fotos: Stefan Pey

Zunächst sei jedem Interessierten ans Herz gelegt den Bodenseeradweg nicht mit einem x-beliebigen Fluss- oder Seeradweg gleich zu setzen der stur in die eine oder andere Richtung führt. Der Bodenseeradweg verästelt sich rund um den See in viele Richtungen und es ist daher sehr hilfreich, vorher zu planen, wohin der Radweg einen führen mag. Eine Beschilderung durch ein einheitliches Symbol existiert nicht überall und wird leicht mit dem Symbol der Wanderwege verwechselt.



am Rheinfall bei Schaffhausen

Vor allem in der Nebensaison dürfte es kein Problem sein, eine Radreise rund um den Bodensee vollständig selbst zu organisieren, wir möchten aber aus zwei sehr einfachen Gründen davon abraten: Gepäck und Essen!

Natürlich lässt sich der Bodensee auch mit voll beladenem Fahrrad umrunden, jedoch gibt es so viele Gelegenheiten das Rad einmal stehen zu lassen und die Umgebung zu Fuß zu erkunden, dass das Gepäck zur Last werden kann.

Die Verpflegung ist eher Sache des Geldbeutels denn der Organisation, doch man sollte bedenken, dass man i.d.R. mehrere Abende in der Schweiz verbringt, die bekanntermaßen nicht ganz billig ist. Ein Abendessen für zwei Personen kommt hier (ohne Getränke) schnell auf 60,00 € und mehr.

Viele Reiseveranstalter bieten einen inkludierten Gepäckservice, oft ohne Beschränkung der Anzahl der zu transportierenden Gepäckstücke, und gegen einen Aufpreis im Rahmen von 100,00 € bis 150,00 € Halbpension als Drei- oder Vier-Gänge-Menü.

Auf der Suche nach einem geeigneten Radreiseveranstalter wird man von der enormen Vielfalt der Angebote geradezu überrollt. Im Grunde verteilt sich das Angebot aber auf zwei große Reiseveranstalter, andere treten häufig nur als „Vermittler“ auf. Das hingegen merkt man i.d.R. aber erst während/nach der Buchung.

Dennoch: Es lohnt zu vergleichen, die Angebote der Vermittler unterscheiden sich oftmals von denen der Reiseveranstalter und bieten teils erheblich günstigere Gesamtpakete!

Unsere Umrundung des Bodensees führte uns Ende Mai 2011 in 5 Etappen von je 37 bis 60 Kilometern von Bregenz in Österreich über Arbon, Stein am Rhein und Schaffhausen (Rheinfall) in der Schweiz, zurück über Konstanz und Friedrichshafen in Deutschland wieder nach Bregenz.

Insbesondere das südliche Seeufer bietet viele Radkilometer außerhalb geschlossener Ortschaften, aber auch der Norden hat seine Reize. Die mittelalterliche Stadt Stein am Rhein stellt ein besonderes Highlight dar. Blumenfreunde werden sicherlich einen halben Tag auf der Insel Mainau verbringen wollen und Technikbegeisterte werden das Zeppelinmuseum in Friedrichshafen lieben!



mittelalterliche Stadt: Stein am Rhein

Nach unserem Ausflug von Stein am Rhein zum Rheinfall bei Schaffhausen haben wir den Rückweg zum See per Zug bestritten (alternativ kann man eine Bootsfahrt

unternehmen, die jedoch in unserem Fall wegen Niedrigwassers nicht möglich war). Fast immer können Etappen mit dem Zug abgekürzt oder unschönes oder gar bergiges Gelände mit der Fähre umgangen werden. Viele Reisende umgehen die Bergpassagen am Überlinger See (nordwestlicher Teil des Bodensees) mit einer Fährpassage nach Überlingen, und die Industriegebiete vor Konstanz lassen sich mit einem Fährtransfer auf die Insel Reichenau umgehen.

Der Radweg verläuft oft in Ufernähe, doch selten direkt am Seeufer, denn große Teile des Ufers befinden sich im Privatbesitz und beherbergen herrliche Villen. Die Route verläuft in weiten Teilen eben und fern vom motorisierten Verkehr. Insbesondere in der Schweiz profitiert der Radfahrer von einem vorbildlichen Radwegenetz, das teilweise weit nach Deutschland und Österreich hinein reicht. Die nationalen Beschilderungen in Deutschland und Österreich sind ausreichend. Etwas abstoßend mögen die vielen Verbotsschilder für Radfahrer am Rand der Strecke wirken, diese sollen in der Regel aber nur verhindern, dass sich Radfahrer in Sackgassen und auf Privatgrundstücke verirren. Die Landschaft ist grandios, viele Strandbäder laden bei entsprechenden Temperaturen zum Verweilen ein.

Die Masse der Radfahrer hielt sich jetzt in der Nebensaison in Grenzen und wir konnten fast immer entspannt fahren. Wir möchten uns aber auch nicht vorstellen, wie es

hier in der Hochsaison aussieht. Große, organisierte Radgruppen sind uns auch jetzt begegnet, wenn diese in der Hochsaison zu hunderten auftreten mag es hier und dort sehr ungemütlich werden. Spätestens dann ergeben auch die Fahrverbote auf den Uferpromenaden einen Sinn.



Festspielbühne in Bregenz

Die Etappen sind auch für ungeübte Radfahrer gut zu schaffen und die Leihräder, die wir unterwegs und in den Quartieren zu Gesicht bekamen, machten durchweg einen guten Eindruck. Wie eingangs erwähnt, muss man in der Schweiz mit ungewohnt hohen Preisen rechnen, wer aber gut plant kann sich in Österreich und Deutschland ausreichend eindecken, um dort nicht einzukaufen zu müssen.

Wir sind hier nicht zum letzten Mal gewesen, denn der Bodensee ist mehr als eine Reise wert!

(SP)



Immobilien- und Sachverständigenbüro **Residenz24 e.K.** Gabriele Kulak
Schwerpunkt: Spezial- / Sonderimmobilien und barrierefreies Wohnen



Mieten, Kaufen, Wohnfühlen

Gabriele Kulak
von-Humboldt-Str. 66
52511 Geilenkirchen

fon: +49 (0)2451 - 908 87 61
fax: +49 (0)2451 - 908 87 62
mobil: +49 (0)163 - 205 56 66

Internet: www.Residenz24.net

Email: info@Residenz24.net

GPS am Rad für unter 100 €

Wieviel Navigation brauche ich wirklich ?

Sie interessieren sich für Satellitennavigation auf dem Fahrrad? Sie wollen wenig Geld ausgeben? Sie wollen den Einstieg wagen? Dann lesen Sie weiter!

Bis zum Jahr 2009 hatte ich so ziemlich jedes Druckwerk, welches sich mit der GPS-Navigation auf dem Fahrrad auseinandersetzt, mit Spannung verschlungen. Nützliche Bücher gab es wenige. Bei den guten lohnte sich hingegen das genauere Studium. Jede Fachzeitschrift hatte inzwischen einen üppigen Artikel veröffentlicht.

Ich war fasziniert von der Möglichkeit, eine brauchbare Navigation auf dem Fahrrad zu nutzen. Mir ging es primär darum, gefahrene Strecken zu speichern, zu analysieren, gespeicherte oder fremde Strecken nachzufahren und meine gefahrenen Strecken mit anderen tauschen zu können.

Fraglich war, ob es dazu wirklich eines Gerätes für mehrere hundert Euro bedurfte und ich wirklich noch Geld für Karten ausgeben sollte.

Ich wollte die günstigste, brauchbare Möglichkeit austesten. Nach dem, was ich gelesen hatte, gab es in diesem Segment keine vernünftigere Wahl als ein Gerät der Marke

Garmin. Nach längerer Suche ersteigerte ich im Internet ein „Garmin Geko 201“, welches das so ziemlich kleinste und günstigste GPS-Gerät mit Bildschirm auf dem Markt war. Es wiegt keine 100 Gramm, ist so klein wie ein einfaches Handy, und besitzt einen schwarz-weiß Bildschirm in der Größe zweier Briefmarken. Ich bekam den Zuschlag für unter 100 €.



"Garmin Geko 201" im Einsatz

Heute, mehr als zwei Jahre später, wimmeln die Internetauktionshäuser und Kleinanzeigenmärkte nur vor günstigen GPS-Geräten. Das liegt meist an denen, die es mit dem Geocachen (eine moderne Art der Schnitzeljagd) ausprobieren wollten und keinen Spaß daran gefunden haben oder an denen, die aufgerüstet haben. Das Angebot ist jedenfalls ausreichend groß.

Ich entschied mich also für ein Gerät ohne Kartendarstellung. Folglich wird der Weg, den ich fahren möchte, lediglich als Linie auf dem Display angezeigt, die ich dann nachfahren kann. Klingt einfach und ist es auch. Wenn man von der vorgegebenen Strecke abweicht, sieht man ein Männchen auf dem Display, welches sich von der vorgegebenen Linie weg bewegt. Man kann sich auch mit Richtungspfeilen lotsen lassen. Die Nutzung ist kinderleicht. Zu Beginn zeitintensiv ist eher das Aufspielen der Strecke auf das Gerät oder das herunterladen auf den heimischen PC. Dies möchte ich an dieser Stelle jedoch nicht erläutern. Hier unterscheiden sich die günstigen von den teuren Navis aber nur unwesentlich.

Nach über zwei Jahren der Nutzung

Lebherz und Partner



- Solarstrom
- Heizung
Pellets, Solar & mehr
- Lüftung

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

muss ich feststellen, dass ich eine gute Entscheidung getroffen habe, auch wenn mein Navi keine Kartendarstellung besitzt und weniger ausgestattet ist. Ich nutze den kleinen Helfer sehr häufig und habe mit seiner Hilfe unvergessliche Erlebnisse genießen dürfen. Inzwischen habe ich einige ausgiebige Touren mit teureren Navigationsgeräten bestritten, welche eine Kartendarstellung und eine bessere Ausstattung bieten. Vorteile bringt dies vor allem dort, wo es viele Abbiegemöglichkeiten an einer Stelle gibt. Nehmen wir da eine Waldlichtung mit 5 bis 6 Weiterfahrmöglichkeiten. Dort macht eine Karte Sinn. Auch bieten Geräte mit Kartendarstellung oftmals die Möglichkeit, während der Fahrt eine von der geplanten Strecke abweichende Strecke zu planen. Dies geht mit dem günstigen Gerät nicht. Des Weiteren sind teurere Systeme etwas genauer, was sich beim Radfahren dagegen kaum bemerkbar macht. Das günstige System läuft mit einem Satz Akkus/Batterien über 15 Stunden - ein guter Wert. Auch kann die Standortsuche beim Kaltstart ein paar Sekunden länger dauern. Seltener gibt es Probleme in bewaldeten Gebieten. Diesbezüglich bieten die höherpreisigen Systeme leichte Vorteile.

Das „Garmin Geko“ ist aktuell nur noch gebraucht zu erhalten. Seinen Platz hat das „Garmin eTrex H“ eingenommen, welches samt Übertragungskabel sogar noch günstiger zu haben ist, ferner mit einem größeren Display und mit besserem Empfang auftrumpfen kann.

Mein Fazit ist nach dem Gesagten nicht überraschend: Wenn Sie den Einstieg wagen wollen, scheuen Sie sich nicht, eine Anschaffung bis 100 € zu tätigen. Um sich mit der Materie GPS auseinander zu setzen und für sich selbst herauszufinden, ob ein individueller Mehrwert durch die Technologie gesehen werden kann, reicht ein gutes, einfaches Gerät. Entscheiden Sie sich für ein weit verbreitetes System von z.B. Garmin, können Sie sicher sein, dass Ihnen andere bei Problemen helfen können. Bei No-Name-Navis kann dies schwierig werden. Falls Sie merken, dass es doch nicht das Ihre ist, werden Sie das gekaufte Navi sicherlich schnell wieder los und verlieren nicht viel Geld, solange Sie das Gerät pfleglich behandelt haben und es keine Mängel oder Schäden aufweist. Vielleicht haben Sie

aber auch Spaß mit dem günstigen Gerät und nutzen es lange weiter oder rüsten bei nächster Gelegenheit auf.

Bei weiteren Fragen stehe ich gerne zur Verfügung. Ich wünsche allzeit gute Fahrt und immer genügend Satelliten am Himmel!

(DBA)

Neuer Schlauch-O-Mat in Vaals

Nun auch im tiefen Westen...

Foto: Helga Weyers

Neben den Schlauchomaten bei Velo, Karlsgraben 69 und BOC, Krefelder Straße 216, ist jetzt auch der tiefe Westen versorgt: Kein Auf-dem-Schlauch-stehen mehr!



“Schlauch-O-Mat”

Seit kurzem ist auch in Vaals ein „Schlauchomat“ zu Diensten: Zu jeder Tages- und Nachtzeit kann man für Renn-, Mountain- und City-/Trekkingbikes je zwei gängige Schlauchgrößen und Ventiltypen aus dem Automaten ziehen bei Bikes 4 fun in der Koperstraat 19, der Einwurf von 6,50 € macht's möglich.

Unser Urteil: Guter Service!

(HW)

private Kleinanzeige:

Suche Mitradler für Fahrradtouren

Bevorzugt im Raum Aachen Süd, Eifel und Ardennen. Ich bin 60 Jahre, fahre täglich, in der Regel einen Schnitt zwischen 18-20 km/h.

Rückmeldungen bitte per EMail an annakle@web.de

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

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

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.

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

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

Jugend-/Verkehrserziehung

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

Radtouristik

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

Technik- und Kaufberatung

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

Recht

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

Radverkehrsbeauftragter

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

Kirstin Rath Kassenwartin
0241 / 169 11 95
kirstin.rath@gmx.de

Ansprechpartner

Düren H.-H. Danzeglocke 02421 / 5 24 88

E-Bike / Pedelec Denys Benjamin Alt dbalt@gmx.de

Fahrradselbsthilfeworkstatt Denys Benjamin Alt dbalt@gmx.de

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

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

Liegeradgruppe Michael Pohl 0241 / 608 86 91

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

LUPU Layout Jessica Kullmann 0241 / 957 17 34
Jessica.Kullmann@googlemail.com

Stefan Pey 0241 / 957 17 34
Stefan.Pey@web.de

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

Sonstige

Radverkehrsbeauftragter

Städteregion Aachen
Ralf Oswald
0241 / 5198 - 3705

Ralf.Oswald@staedteregion-aachen.de

Radverkehrsbeauftragter Stadt Düren

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

Radverkehrsbeauftragter Kreis Düren

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

Mobilitätsberater bei der

Stadt Aachen
Dr. Armin Langweg
0241 / 432-6176
armin.langweg@mail.aachen.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)

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), Dietmar Kottmann (DK), Peter Sczygiol (PS)

Layout

Jessica Kullmann (JK), Stefan Pey (SP)

Druck

Druck & Verlagshaus Mainz GmbH
Aachen

Anzeigenpreise

Bitte Preisliste Nr. 12 anfordern

Redaktionsschluss

15.10.2011 für Ausgabe 1/2012

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

Kontonummer Bankleitzahl

Datum/Ort

Schicken Sie mir eine Rechnung.

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

Einzelmitglied 46 €

Familien-/Haushaltsmitglied 58 €

Zusätzliche jährliche Spende €



m

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!