

LUFTPUMPE

Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung



3 / 2012

30 Jahre ADFC Aachen



Zwischenbilanz:

Luftreinhalteplan
Seite 16

Radtourismus:

In den Alpen
Seite 25

Technik:

Licht im Jahre 2012
Seite 31

gleich zwei bedeutende Anlässe zum Feiern gab es für den ADFC Aachen in diesem Jahr. Vor 30 Jahren, genau gesagt am 7. Juli 1982, wurde der ADFC Aachen gegründet. Bereits drei Jahre zuvor, im April 1979, war in Bremen der ADFC Bundesverband gegründet worden und in den darauffolgenden Jahren entstanden nach und nach lokale Gliederungen, die damals noch Bezirksvereine hießen, und teilweise recht große Gebiete verwalten mussten. Der ADFC Aachen war bei seiner Gründung für den gesamten Niederrhein bis hoch nach Kleve zuständig. Immer wenn sich in der Folgezeit eine neue ADFC Gruppierung in dem von Aachen verwalteten Gebiet gründete, schrumpfte die von Aachen aus verwaltete Fläche ein Stück.

Heute ist der ADFC Aachen noch für die Städtereion Aachen und den Kreis Düren zuständig. Zudem gibt es einige Mitglieder im benachbarten Ausland. Insgesamt hat der ADFC Aachen, und damit kommen wir zum zweiten Grund zum Feiern, jetzt etwas über 1000 Mitglieder. Das 1000. Mitglied, Udo Houben aus Eschweiler, haben wir am 13. August offiziell begrüßt. Als Geschenk erhielt Udo Houben einen Einkaufsgutschein für das Fahrradgeschäft Henrotte in Eschweiler, wobei die Händler Johannes und Thomas Henrotte so freundlich waren, den vom ADFC verschenkten Betrag zu verdoppeln.

Langjährige Leser der Luftpumpe werden jetzt denken: 1000. Mitglied des ADFC Aachen, das hat es doch schon einmal gegeben. Stimmt! Im Mai 1993 haben wir schon einmal die 1000 gefeiert. Doch danach kam der oben beschriebene Effekt zum Tragen. In diesem Fall war es die Gründung des ADFC Kreisverbandes Heinsberg im Jahr 1995, welche die Mitgliederzahl wieder unter die 1000 schrumpfen ließ. Für viele Jahre blieb die Zahl der Mitglieder des ADFC Aachen dann knapp unter der 1000. Seit seiner Gründung kämpft der ADFC Aachen damit, dass immer mehr Mitglieder durch Wegzüge aus seinem Zuständigkeitsbereich verschwinden als durch Zuzüge aus anderen ADFC Gliederungen hinzugewonnen werden können.

Und das betrifft leider auch immer wieder aktive Vereinsmitglieder. Ehemals im Aachener ADFC aktive Menschen sind heute in ganz Deutschland und teilweise in der ganzen Welt verstreut. Von einigen dieser früher Aktiven haben wir zwischenzeitlich leider die Spuren verloren, aber vielleicht haben Sie, liebe Leserin, lieber Leser ja noch Kontakt zu jemanden, von dem Sie wissen, dass er oder sie früher im ADFC Aachen aktiv war. Dann können Sie Ihre Bekannten natürlich gerne auf unsere Feier aufmerksam machen. Wenn der ADFC Aachen am 27.10. im Welthaus offiziell sein dreißigjähriges Bestehen feiert freuen wir uns über alle Gäste, die sich dem ADFC verbunden fühlen. Für eine kurze Anmeldung für unsere Planung wären wir dankbar.

(UW)

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

Inhalt

Verkehrsplanung/-politik

PLUS / MINUS	4
30 Jahre ADFC Aachen	11
Die Stadt, der Mief und der Verkehr	16
Mitmachen: Fahrradklimatetest	33

Mobilität

Hilft ein Helm ?	20
Neuer Service des AVV	22
Rechtsberatung	22

Radtouristik

Radwanderfahrten	23
Global Biking Initiative 2012	23
1. E-Bike Tour des ADFC Aachen	24
In den Alpen mit dem E-Bike	25
NRW Radtour 2012	27
Radevents in den Niederlanden	28

Technik

Neuer Routenplaner der StädteRegion	31
Lichttechnik im Jahre 2012	31

Service

Kontaktadressen und Telefonnummern	34
Impressum und Beitrittserklärung	35



Termine - Alle Angaben ohne Gewähr!

27.10.12	Feier zum 30-jährigen Bestehen des ADFC Aachen
27.10.12	Lichtaktionstag am Elisenbrunnen von 11 bis 17 Uhr
02.11. - 04.11.12	ADFC-Bundeshauptversammlung in Worms
23.11. - 23.12.12	Aachener Weihnachtsmarkt
25.01. - 27.01.13	Velofoilies Kortrijk Fahrradmesse (Kortrijk Xpo) www.velofoilies.be
28.02. - 03.03.13	Fahrrad Essen www.fahrrad-messe.com
09.03. - 10.03.13	Fiets en Wandelbeurs Amsterdam

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

Aktiventreff jeder 2. Mittwoch des Monats um 19:30 Uhr

Radverkehrsplanung jeden 3. Montag des Monats um 20:00 Uhr

Öffnungszeiten der Geschäftsstelle:

Die Geschäftsstelle ist Montags und Donnerstags von 16:00 Uhr bis 20:00 Uhr sowie Freitags von 12:00 Uhr bis 16:00 Uhr für Sie geöffnet.

Aktuelle Informationen finden Sie auch auf unserer Internetseite www.adfc-ac.de

PLUS - MINUS

Radverkehrsplanung aus Sicht des ADFC

+ PLUS +

Neue Radfahrstreifen ...



Langsam aber stetig wächst das Netz der Radfahrstreifen an den Aachener Straßen. Auch wenn es an vielen Stellen noch Lücken gibt, freuen wir uns über jeden Fortschritt. Oft werden die Radfahrstreifen dort markiert, wo aufgrund von Baumaßnahmen eine neue Fahrbahndecke aufgebracht wurde, wie zuletzt in der Sedanstraße. Mit einem Schutzstreifen, der zwischen der Radspur und den parkenden Autos markiert wurde, ist die Ausführung sehr gelungen.

Was jetzt noch fehlt, sind die Fortsetzungen der Radfahrstreifen in der oberen Bismarckstraße und der Josef-von-Görres-Straße.

++ PLUS PLUS ++

... gibt es an vielen Stellen ...



Am Karlsgraben wurde jetzt eine wesentliche Lücke in den Radfahrstreifen rund um den Grabenring geschlossen. Die Markierung der Radfahrstreifen hat hier länger gedauert, als an den übrigen Bereichen des Grabenrings, weil einige Parkstände umgebaut werden mussten, um die notwendige Fahrbahnbreite für die Fahrradsuren zu schaffen.

Das Ergebnis, auch hier mit einem Schutzstreifen zu den parkenden Autos und zudem mit der farblich hervorgehobenen „Fahrradweiche“ an der Kreuzung Jakobstraße ist aber mustergültig.



Foto: Ulrich Weber

Am Grabenring sind in den letzten Jahren die Bedingungen für die Radfahrer deutlich verbessert worden und der Ring lässt sich inzwischen fast überall bequem mit dem Fahrrad befahren. Verbesserungswürdig ist aber noch der Abschnitt des Kapuzinergrabens vor der ehemaligen Hauptpost. Die dort in Fahrtrichtung zum Theater befindliche Radspur in der Mittellage ist zwar nicht unumstritten aber meines Erachtens durchaus sinnvoll, da der KFZ-Verkehr (abgesehen von Bussen und Taxis, die aber eine separate Ampelschaltung haben) am Theater nach rechts abbiegen muss und eine rechts befindliche Spur für den Radverkehr somit verstärkt zu Konflikten mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen führen würde. Was mich an dieser Stelle stört ist vielmehr die langgezogene, bepflanzte Verkehrsinsel vor dem Anfang der Radspur. Diese Insel verhindert, dass Radler von der Aufstellfläche am Ende des Alexianergrabens direkt auf die Radspur fahren können. Auf dem Abschnitt vor Beginn der Radspur werden sie von den Kraftfahrzeugen gehetzt. Die Mittelinsel sollte daher entfernt werden, um eine durchgängige Radverkehrsführung zu ermöglichen. Im Gegenzug kann im Bereich der schraffierten Sperrfläche eine viel größere, begrünte Verkehrsinsel geschaffen werden. In der Gegenrichtung könnte die ohnehin immer zugeparkte rechte Fahrspur offiziell zum Parkstreifen umgewidmet werden, um dann daneben auch ebenfalls einen Radfahrstreifen zu markieren.



- 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.



Foto: Ulrich Weber

Da wurde der Eulersweg an der Einmündung in den Soerser Weg mit ordentlich Materialeinsatz umgebaut, um die Vorfahrtsregelung deutlicher zu machen, und um der erwarteten Zunahme an motorisiertem Verkehr zu begegnen. Natürlich hat man auch an die Radfahrer gedacht – die Verkehrsführung mutet allerdings ein bisschen an wie verkehrsplanerisches Mittelalter. Um diesen Knoten wird der Radverkehr auf einem einseitigen die Fahrbahn begleitenden Zweirichtungs-Geh- und Radweg geführt. Befährt man den Soerser Weg stadtauswärts und will rechts in den – vorfahrtberechtigten – Eulersweg einbiegen, muss man zweimal den Soerser Weg kreuzen, um den dann linksseitigen Weg zu nutzen. Dafür stehen zwar jetzt Mittelinseln als Querungshilfen parat, die sind aber auch bitter nötig, da durch den Ausbau nun höhere Geschwindigkeiten der Pkw möglich sind und es für Radfahrer erheblich gefährlicher geworden ist. Zudem ist diese Art der Querung ausgesprochen lästig, während der Autofahrer einfach rechts abbiegt. Der Geh-/Radweg längs des Eulersweges ist der alte gepflasterte und entsprechend „erschütternd“ zu befahren, das neu gebaute Anschlussstück ist immerhin glatt asphaltiert – aber eben leider nur wenige m. Will man vom Eulersweg stadteinwärts den Soerser Weg befahren, wird man nach der Querung und dem linksabbiegen auf den als benutzungspflichtig gekennzeichneten Bordstein-Geh- und Radweg gezwungen. Die Stadt hat in ihrem Zuständigkeitsbereich hier die Benutzungspflicht längst aufgehoben, wie es die StVO ja auch vorsieht. Wo allerdings die Benutzungspflicht endet, muss der Nutzer erahnen, angezeigt wird es ihm nicht. Wie auch in Gegenrichtung. Eine Benutzungspflicht gibt es stadtauswärts für den Gehweg längst nicht mehr – bis kurz vor dem Knotenpunkt, wo die neuen blauen Schilder jetzt leuchten. Es scheint so, dass hier der Landesbetrieb als Baulastträger gewerkelt hat, ohne sich mit der Stadt über die Wegeführung und die Beschilderung abzustimmen. Aus ADFC-Sicht: So nicht!

Foto: Ulrich Weber



Nachtrag: Nach Schreiben des Artikels hat sich etwas getan: Inzwischen wurde mit dem Landesbetrieb Straßenbau und der Stadt abgestimmt, dass die Benutzungspflicht beidseitig des Soerser Weges aufgehoben wird, ebenso die auf dem Eulersweg, allerdings nur Richtung Krefelder Straße. Damit entfällt zumindest die lästige doppelte Querung. Die rechtsseitige Benutzungspflicht auf dem holprigen Pflaster und mit der - aufgrund der erlaubten 50 km/h und der schlechten Sicht im Kurvenbereich - gefährlichen Querungssituation beim Linksabbiegen bleibt aktuell noch bestehen - wir bemühen uns auch hier um weitere Verbesserung.

Schöne Abstellanlage mit schlechter Zufahrt

+ PLUS / MINUS -



Foto: Ulrich Weber

Am (inzwischen schon nicht mehr ganz so) neuen Justizzentrum am Adalbertsteinweg gibt es im Innenhof zwei schöne, überdachte Abstellanlagen für Fahrräder, die wir in der LUFTPUMPE bisher noch nicht gelobt haben, was wir an dieser Stelle nachholen wollen. Leider ist die Zufahrt zu diesen Fahrradständern nicht so lobenswert.

Am Adalbertsteinweg fehlt eine Bordsteinabsenkung, um bequem von der Fahrbahn auf die Einfahrt des Justizzentrums zu gelangen. Tatsächlich wurde eine früher vorhandene Absenkung für die zuvor an dieser Stelle befindliche Gefängniszufahrt sogar entfernt, weil jetzt keine Kraftfahrzeuge mehr durch das Tor fahren dürfen und man die Belange der Radfahrer mal wieder übersehen hat. Das hat zur Folge, dass viele Radfahrer bereits an der Fußgängerfurt Kongressstraße auf den Gehweg fahren, um in den Innenhof des Justizzentrums zu gelangen. Selbst ausgebildete Juristen missachten die Straßenverkehrsordnung und fahren hier ein Stück über den Gehweg, was durch einen kleinen Umbau schnell geändert werden könnte.



Foto: Ulrich Weber

Endlich erkennbar

+ PLUS +



Foto: Helga Weyers

Seit dem Umbau des Reichswegs vor einigen Jahren existiert der glatt asphaltierte und eigentlich ausreichend breite Radweg entlang des Bahndamms. Um hier zügig fahren zu können, war bisher aber vor allem ein Element am Rad wichtig: eine laute Klingel, denn der schöne Weg wird auch von Fußgängern gern und viel genutzt. Wie sollte man auch erkennen, dass es ein Radweg ist, wenn gerade mal am Anfang und am Ende ein kleines einsames Schild ihr luftiges Dasein fristen. Nun hat der Stadtbetrieb nachgebessert und alle paar Zehner Meter ein hübsches Piktogramm auf den Asphalt gebracht. Eine Klingel ist immer noch hilfreich, aber das Befahren ist nun wesentlich entspannter.



Foto: Ulrich Weber

In der Luftpumpe 2/2010 haben wir vorgeschlagen, wie die Überquerung des Adalbertsteinwegs zwischen Ottostraße und Steffensplatz für den Radverkehr verbessert werden kann. Jetzt scheint es, dass unser Wunsch demnächst realisiert wird, allerdings warten wir schon seit 2½ Monaten auf die Realisierung und inzwischen haben wir die Hoffnung aufgegeben, dass es noch vor der Drucklegung dieser LUFTPUMPE passiert.

Seitdem die Kanalarbeiten am unteren Adalbertsteinweg Ende Juni beendet wurden, ist auf dem Asphalt als Skizze erkennbar, dass hier eine neue Furt für Radfahrer parallel zur Fußgängerfurt markiert werden soll. Zwei neue Ampelmasten wurden bereits aufgestellt. Wir hoffen, dass die Arbeiten, die jetzt schon seit längerem ruhen, in Kürze vollendet werden, am besten noch bevor diese LUFTPUMPE aus dem Druck kommt. Und natürlich wünschen wir uns, dass auch noch einige andere „Wünsche“, die wir in der Vergangenheit in dieser Rubrik an die Stadtverwaltung gerichtet haben, bald in Erfüllung gehen.

gefährlicher Schlenker



Foto: Ulrich Weber

Normalerweise freuen wir uns vom ADFC wenn irgendwo auf einer Straße neue Radfahrstreifen markiert werden. Mit den neuen Radfahrstreifen, die jetzt auf der Zollernstraße markiert wurden, sind wir aber überhaupt nicht glücklich. Vor dem Haus der Städteregion macht der Radstreifen aufgrund des dort beginnenden Parkstreifens einen abrupten Schlenker nach links und endet in einem stumpfen Winkel in der KFZ-Spur. Eine Kollision zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen ist so fast

vorprogrammiert, zumal die Fahrzeuge häufig mit hoher Geschwindigkeit von der Kreuzung "Normaluhr" kommend die Zollernstraße hinunterfahren. Wenn der Radfahrstreifen schon zugunsten eines Parkstreifens aufgegeben wird, so hätte man die Verschwenkung der Markierung schon viel früher beginnen müssen, etwa ab dem Punkt, von dem aus das Foto gemacht wurde und für die Verdeutlichung wäre es sinnvoll, rechts von dem diagonal verlaufenden Radstreifen eine Sperrfläche zu markieren. Eine drastische Verschwenkung des Radfahrstreifens gibt es auch bergauf, gegenüber der Einmündung Bachstraße. Allerdings ist die Situation dort nicht ganz so dramatisch, weil der Radfahrstreifen bergauf neben dem Parkstreifen fortgeführt wird. Es ist überraschend, dass der Stadt Aachen, welche in letzter Zeit viele gelungene Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs realisiert hat, von Zeit zu Zeit derartige Schnitzer unterlaufen.



Foto: Helga Weyers

Zugegeben, Baustellen mit dem fließenden und ruhenden Verkehr zu koordinieren ist eine Herausforderung, und dann noch an Radfahrer und Fußgänger zu denken scheint viele zu überfordern. Ein bisschen Nachdenken könnte manchmal helfen, zumindest unnötige Behinderungen zu vermeiden. Aktuell z.B. an der Hartmannstraße. Inzwischen ist es wieder möglich, diese mit dem Rad zu befahren – warum aber muss das große Baustellenschild dabei die Hälfte der ohnehin knappen Fahrradbügel blockieren? Einen halben Meter weiter zurück hätte gereicht, es hätte keine gestört aber die Bügel benutzbar gehalten. So demonstriert man Ignoranz.

neu im südviertel
meisterwerkstatt
maxcycles-stützpunkt

sausewind
der fahrradladen

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

www.stuclap-0917.com



Gilt nicht für die Brücke – hätten Sie's gewusst?

Foto: Helga Weyers

Da prangt sie nun, die schöne neue Brücke über die Krefelder Straße - mit ihrer Architektur ein würdiges Entree in die Stadt. Dem Radverkehr wäre allerdings mehr gedient, wenn die Funktion der Brücke so anspruchsvoll wäre wie die Form, zumal in die Errichtung erhebliche Mittel aus der Radverkehrsförderung geflossen sind. Ein Plus verleihen wir der Brücke, da sie tatsächlich das Queren der Krefelder Straße erlaubt, ohne vom Rad absteigen und an der Bedarfsampel der Fußgängerfurt eine gefühlte Ewigkeit warten zu müssen. Ein ganz dickes Minus bekommt sie, weil die Architektur zwar schön ist, aber die Zu- und Abfahrten dermaßen steile Rampen aufweisen – vor allem auf der östlichen Seite am Finanzzentrum –, dass man hier schon eine gute Kondition braucht. Die

Steigung widerspricht in jedem Fall den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ deutlich. Und man kann nur hoffen, dass es hier beim Abwärtsfahren nicht zu Unfällen mit Fußgängern kommt, gute Bremsen braucht man nämlich auch.

Die Beschilderung ist noch ein besonderes Schmankehl, das bis zum Erscheinen der Luftpumpe aber vermutlich behoben sein wird: Da die Brücke praktisch die Fortsetzung des hier beidseitig vorhandenen gemeinsamen Geh-/Radwegs ist, ist eine gesonderte Beschilderung nicht nötig. Vor dem Justizzentrum darf man als Radfahrer den Weg zumindest in diesem Abschnitt auch stadteinwärts befahren, diese Erlaubnis endet aber am Beginn der Brückenrampe. Um dies zu verdeutlichen, hat die Stadt hier das Schild „Fußweg“ aufgestellt. Dass sich dies auf den Gehweg und nicht auf die Brücke bezieht ist nicht wirklich erkennbar – hier soll aber nachgebessert werden. Insgesamt ist die Radverkehrsführung in diesem Bereich der Krefelder Straße noch deutlich verbesserungswürdig: Der Geh-/Radweg ist stellenweise entschieden zu schmal für eine gemeinsame beidseitige Nutzung, und an Ausfahrten von Justizzentrum und Geschäften fehlen teilweise die Markierungen, dass hier mit Radverkehr von rechts und links zu rechnen ist. Als großer Fortschritt ist allerdings zu werten, dass zumindest in einem Teilbereich hier nun die Busspur (stadtauswärts) auch für Radfahrer freigegeben ist.



Liebe Autofahrer, auch von links können Radfahrer kommen!

Foto: Helga Weyers

Als Fazit bleibt: Bitte hier auf Brücke und Geh-/Radweg vorsichtig fahren, damit es nicht zu Kollisionen kommt – für eine aus Radverkehrsmitteln geförderte Verkehrsanlage hätten wir uns aber mehr Komfort für Radfahrer gewünscht.

30 Jahre ADFC Aachen

in Stichpunkten

Wie zum 10-jährigen und zum 20-jährigen Bestehen des Kreisverbandes drucken wir Ihnen auch dieses Mal eine tabellarische Übersicht der Geschichte des ADFC Aachen ab. Natürlich kann Ihnen dies nur einen groben Überblick verschaffen. Wer sich tiefergehend für die Historie des Vereins interessiert, kann sich gerne in der ADFC-Geschäftsstelle in unser Archiv und die gesammelten Ausgaben der LUFTPUMPE vergabern.

- 1982 • Gründung und Eintragung als e.V.
- 1983 • Erste Aachener Fahrrad-Woche
 - Stellungnahmen und Aktionen zum Radfahrstreifen Bismarckstraße und Alptraum Normaluhr
 - Auf Drängen des ADFC wird der Etat für Radwege von 400.000,00 DM auf 770.000,00 DM erhöht!
- 1984 • Monatlicher Stammtisch
 - Aktion "Mit dem Fahrrad zur Arbeit"
 - Pressetermin mit dem Oberbürgermeister
 - Ausgabe der "Radverkehrsnachrichten"
 - Einzug in eine eigene Geschäftsstelle
- 1985 • Veranstaltung zur Initialisierung der Arbeiten zum Radfahrerstadtplan
 - Gemeinsame Aktion mit der Jungen Union zu Mängeln am Aachener Radwegenetz
 - Landtagswahl NRW, Fahrradtour zur konstituierenden Sitzung des Landtages unter Beteiligung des ADFC
 - Erster Mängelbogen des ADFC erscheint
 - Jan Tebbe, Gründer des ADFC Bundesverbandes stirbt völlig unerwartet
 - Verkehrssicherheitstage
 - ADFC Fahrradralley rund um Aachen
- 1986 • Fahrradtechnikkurs bei der VHS
 - Fahrraddemo: "Kommt Zeit - Kommt Rad - Für ein fahrradfreundliches Aachen"
- 1987 • Luftballonaktion gegen Geh- und Radwegeparker
 - Feierlichkeiten zum 5-jährigen Jubiläum
 - Empfang einer australischen Radgruppe anlässlich des 200jährigen Jubiläums Australiens und Weiterbegleitung durch ADFC Mitglieder nach Bonn
- 1988 • Bundesweites ADFC-Seminar zum Thema "Radreisen" findet in Aachen statt
 - Gründung des VCD Aachen
 - Fahrraddemo: "Radelnde Vielfalt - Stadtplaners Einfalt / Radeln braucht mehr als Radwege"
 - Haftpflichtversicherung und Diebstahlversicherung für ADFC Mitglieder werden eingeführt
 - Einzug in neue Geschäftsräume
- 1989 • Das erste "Infomobil" wird fertiggestellt
 - Rechtsschutzversicherung für ADFC Mitglieder wird eingeführt
 - Riesenerfolg der ADFC Arbeit in Aachen: 5 Fußgängerzonen werden für die Benutzung durch Radfahrer freigegeben
 - Der ADFC Aachen begrüßt sein 500. Mitglied!
 - Erste Politikerradtour durch Aachen
 - Podiumsdiskussion zum Thema "Sind alle Radler Rowdies?"
 - Tagung des Verwaltungsrates des ADFC Bundesverband in Aachen
 - Empfang beim Bürgermeister
 - Kommunalwahl, Rot / Grün erringt die Mehrheit, die verkehrspolitische Wende beginnt
- 1990 • Übergabe von 250 Mängelbögen an den Oberbürgermeister
 - Erste Sonnenaufgangstour wird riesiger Erfolg
 - Abenteuer-Tour zusammen mit dem Oberbürgermeister über Aachens Radverkehrsanlagen / Presse titelt: "OB Linden beweist Heldenmut auf dem Fahrrad"
 - Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen ADFC Aachen und dem Straßenverkehrsamt der Stadt Aachen
 - Aktion des ADFC gegen regelwidriges Radfahren in der Fußgängerzone Kockerellstraße
- 1991 • Wolfgang Reiche hält erfolgreichen DIA-Vortrag über eine Fahrradreise durch China
 - Teilnahme am Leitbildseminar zum Aachener VEP (Verkehrsentwicklungsplan)
 - Beteiligung an der Diskussion um die Neugestaltung der Vaalser Straße
 - Fahrraddemo: "Auf's Rad statt unter die Räder"
 - Radfahrerstadtplan für Aachen wird fertiggestellt / Empfang bei Oberbürgermeister
 - Die Südstraße wird für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben
 - Erste Beleuchtungswochen des ADFC auch in Aachen / Aktion "Sei Helle!"
- 1992 • 10 Jahre ADFC Aachen
 - Einführung von Radfahrstreifen in Aachen: Auf Initiative des ADFC wird der Radfahrstreifen auf der Wilhelmstraße markiert
 - Fahrradabstellanlage vor der ADFC Geschäftsstelle wird eingeweiht
 - Umbau der Peterstraße beginnt
 - Autofreie Innenstadt in Aachen - Ein Versuch
 - Fahrraddemo
 - ADFC Aktion gegen regelwidriges Radfahren in der Burtscheider Fußgängerzone
- 1993 • Deutsche HPV Meisterschaft
 - AVV führt Fahrradbeförderung ein
 - Demo: Fußgänger demonstrieren Platzverbrauch von Autos
- 1994 • Aktivenwochenende
 - "Wahlprüfsteine" anlässlich der Kommunalwahl überprüfen die Wahlversprechen der Parteien
 - Aachen bewirbt sich als "Fahrradfreundliche Stadt"
 - Liegeradrennen
 - Erste Freigaben von Einbahnstraßen in Aachen: VCD, BI Notgemeinschaft verkehrsgeschädigter Bürger, ADFC und Fuss e.V. schenken der Stadt einen Baum
 - Erste Radtour mit RP Antwerpes durch Aachen
 - Planung Radweg Vennbahnstraße beginnt

- 1995 • Stadt Aachen wird in die AGFS (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW) aufgenommen
- Touren-Begleitung der 1. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - Fragebogenaktion zur Unterstützung einer Fahrradstation am Bahnhof
 - ADFC Kreisverband Heinsberg wird gegründet
 - Fahrradstation Düren wird eröffnet
- 1996 • Arbeitstagung "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden NRW"
- Eröffnung der ADFC Selbsthilfewerkstatt
 - Einrichtung der ersten Fahrradstraße in Aachen
 - Touren-Begleitung der 2. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - Erste Heinsberger ADFC Fahrradwoche
 - Neue Mängelbogenaktion in Zusammenarbeit mit der Stadt Aachen
 - Aachener Fahrradsommertour "Von Hof zu Hof"
 - Round-Table Gespräch zu Fahrradstation am Bahnhof
- 1997 • Touren-Begleitung der 3. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
- Fahrradwache während der Samstagsaktion "Lust auf Aachen"
 - Radfahrstreifen Monheimsallee, Ludwigsallee, Pontwall und Boxgraben
 - Erste Codieraktion
 - StVO-Novelle z.B. zu Radwegebenutzungspflicht wird erlassen
- 1998 • Touren-Begleitung der 4. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
- Anschaffung eines eigenen Codiergerät
 - Benefits-Tour zum Aachener Fahrradsommer
 - Radfahrstreifen vor der Hauptpost
 - Fahrradaktionstag
 - Neuauflage der Radfahrschule für Erwachsene unter Leitung von Monika Riedel
- 1999 • Touren-Begleitung der 5. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
- Neujahrsempfang im Welthaus
 - Interview mit Gisela Nacken, Planungsdezernentin
 - Erste Radfahrschule für Erwachsene in Aachen
 - Kinoaktion: Codierung und der Film "Fahrraddiebe"
 - Fahrradsommer-Aktionstag und Kindertour
 - Radfahrstreifen auf 8 weiteren Straßen
 - Radroutenbeschilderung
 - Überdachte Fahrradabstellanlagen
 - Weitere Freigaben von Einbahnstraßen
 - Baubeschluss für Fahrradstation
 - Kommunalwahl mit neuer Ratsmehrheit aus CDU / FDP
- 2000 • Touren-Begleitung der 6. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
- Vorläufiger Stopp aller Planungen zur Radstation
 - Aktion am Aachener Hauptbahnhof: ADFC trägt Radstation symbolisch zu Grabe
 - Abschaffung der Fahrradstraße
 - Erster Bauabschnitt des Radweges Roermonder Straße in Laurensberg fertiggestellt
 - ADFC Regionalkarte Aachen-Dreiländereck erscheint
 - Fahrradsommeraktion "ökologische Stadt der Zukunft"
 - Dynamobile 2000 ein euregionales Treffen
 - Tag der Kulturen und Religionen
 - Wissenschaftstest der RWTH
- 2001 • 1.Fahrradsammelaktion für Südafrika, ADFC schraubt Fahrräder für Verschiffung im Container
- Altes Infomobil wird mit nach Südafrika verschickt und dient dort einer Bäckerei zum Ausfahren von Backwaren
 - Neues "Infomobil" wird fertiggestellt
 - Fußgängerzone Adalbertstraße wird außerhalb der Ladenöffnungszeiten für den Radverkehr geöffnet
 - Benutzungspflicht des Radwegs Jülicher Straße wird auf der Grundlage der StVO-Novelle abgeschafft
 - Neuer Radverkehrsbeauftragter der Stadt Aachen tritt seine Stelle an
 - Euregionale Radtourismusmesse / 2 Tage in den Kurparkterrassen
 - 22.09. - Europaweiter Autofreier Tag / Aktion am Eisenbrunnen zusammen mit der Stadt Aachen und weiteren Umweltgruppen
 - im Laufrad werden 32 geführte Fahrradtouren angeboten
 - Touren-Begleitung der 7. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - Stellungnahmen des ADFC zur Planung der Euregiobahn
 - Teilnahme des ADFC an Workshops zum Innenstadtkonzept für die Stadt Aachen
 - Neuer Radverkehrsbeauftragter des Kreises Aachen tritt seine Stelle an
- 2002 • Radfahrer-Einfädelspuren (Bsp.: Robensstraße und Dennenwartstraße) werden markiert, um das Einfädeln zum Befahren von Einbahnstraßen gegen die KFZ-Fahrtrichtung zu erleichtern
- jährliche Grilltour dieses Jahr als Feier zum 20-jährigen Vereinsjubiläum
 - 20-Jahr-Feier: Fahrrad-Ralley und offizieller Empfang mit anschließendem gemütlichen Beisammensein inkl. Disco
 - im Laufrad werden 35 geführte Fahrradtouren angeboten
 - Touren-Begleitung der 8. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - Verkehrsplanungsbüros IVV + SVK Kaulen erarbeiten im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes NRW das Radverkehrsnetz NRW
 - der von Bundesverkehrsminister Bodewig vorgelegte Nationale Radverkehrsplan wird vom Bundestag verabschiedet; er gibt Leitlinien bis 2012 vor
 - Auswertung zur (nicht repräsentativen) ADFC-Umfrage vom 22.9.2001 mit 58 Teilnehmern ergibt breite Zustimmung für unsere in Aachen verfolgten radverkehrspolitischen Ziele
 - Lichtaktion „sei helle – fahr mit Licht“ in Zusammenarbeit mit der Stadt Aachen, der Polizei und den Verkehrskadetten
 - Pressearbeit zum Thema Radstation
- 2003 • im Laufrad werden 38 geführte Fahrradtouren angeboten
- Touren-Begleitung der 9. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - „suboptimaler“ Umbau der Kreuzung Franzstraße/Karmeliterstraße
 - massive Kürzungen im Radverkehrsset der Stadt Aachen, Pressearbeit des ADFC hierzu
 - politische Fahrradtour „Dynamobile 2003“ kommt durch Aachen
 - Wespen in unserem Fahrradschuppen verhinderten Infostand; die Wespen wurden später von einem Imker umgesiedelt
 - gelungene Neugestaltung der Hüttenstraße mit Radfahrerschutzstreifen
 - Stellungnahme zu den Umbauplänen der Trierer Straße
 - Neueröffnung des Fahrradparkhauses in Düren
 - der Radroutenplaner.NRW geht ans Netz
 - Plakataktion der AGFS: 80.714 Aachener tun

- es täglich – Radfahren
- Schilder des Radverkehrsnetzes NRW werden in Stadt und Kreis Aachen aufgehängt
 - Verkehrssicherheitskampagne der AGFS „Nur Armluchter fahren ohne Licht“
- 2004 • Titelbild von Luftpumpe und Laufrad wird farbig
- im Laufrad werden 38 geführte Fahrradtouren angeboten
 - Johannes Lüdke gibt die Hauptverantwortung der Redaktion für die Luftpumpe nach 14 Jahren an ein neues Redaktionsteam ab und kümmert sich „nur noch“ um den Kontakt zur Druckerei und den Versand
 - Bilanz zum 10-jährigen Bestehen der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden)
 - Aufstellfläche Ottostraße für indirektes Linksabbiegen aus für den Radverkehr freigegebener Einbahnstraße wurde asphaltiert und markiert
 - ADFC geht beim Rosenmontagszug mit, Motto u.a.: Linden baut den Bahnhof aus denkt er auch ans Radparkhaus?
 - Wahlprüfsteine zur Kommunalwahl; schwarz-gelb wird abgelöst durch neue rot-grüne Ratsmehrheit
 - lt. Fahrradklimatest landet Aachen nur im Mittelfeld, Engagement für Radverkehr hat stark abgenommen, unsere Erklärung: Förderung des Fahrrads war durch die schwarz-gelbe Ratsmehrheit (1999-2004) fast vollständig zum Erliegen gekommen
 - Touren-Begleitung der 10. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - Stadt Aachen bleibt Mitglied in der AGFS, obwohl bereits Ausschlussverfahren eingeleitet worden war
 - Verkehrssicherheitsaktion der AGFS: Nur Dummies fahren gegeneinander
- 2005 • im Laufrad werden 32 geführte Fahrradtouren angeboten
- Touren-Begleitung der 11. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - Interview mit Polizeipräsident Oelze wird in Luftpumpe veröffentlicht
 - SPD und Grüne bringen „Maßnahmenplan Radverkehr“ in den Rat ein, nachdem schwarz-gelb die Radverkehrspolitik nahezu vollständig zum Erliegen gebracht hatte
 - zweite Teilnahme am Rosenmontagszug
 - neue Hoffnung für Errichtung einer Radstation am Aachener Hauptbahnhof
 - Verlängerung des Vennbahnradweges von Kornelimünster bis nach Walheim wird im Rahmen der Fahrradsommer-Eröffnungstour eröffnet
 - Plus-Minus-Schwerpunkt Ärgernis Radverkehrsführung an Baustellen
 - Einführung Fahrrad-Parkverbot in Maastrichter Innenstadt
 - Aktion Europäische Woche der Mobilität der Stadt Aachen mit Infostand des ADFC
 - Test Lokalredaktion der Aachener Nachrichten: Fahrrad beim „Rennen“ durch die Innenstadt klar vorne
 - Neuauflage Fahrradkarte „Aachen Dreiländereck“ erschienen, ADFC hatte bei Aktualisierung durch Befragungen mitgewirkt
 - der Rurufer-Radweg wurde grenzüberschreitend von der Quelle bis zur Mündung neu ausgeschildert
 - Stadt Aachen sucht mit Hilfe des ADFC Paten für Radwegbeschilderung
 - Stadtverwaltung legt gutes Konzept für Verkehrsführung am Büchel vor, das aber dann doch nicht umgesetzt wird
 - in unserer Rubrik Plus-Minus wird die fehlende Beleuchtung in der Unterführung am
- Europaplatz bemängelt
- Radroutenplaner NRW mit neuen Funktionen ausgestattet
 - ADFC positioniert sich gegen generelles Tagesfahrlicht von vierspurigen Kraftfahrzeugen
 - Aktivenfortbildungsseminar in Aachen mit Gästen aus benachbarten Kreisverbänden Rhein-Sieg, Köln, Krefeld und Düsseldorf
- 2006 • Titelbild von Luftpumpe und Laufrad erstmals in Vollfarbe
- im Laufrad werden 32 geführte Fahrradtouren angeboten
 - Touren-Begleitung der 12. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - Teilnahme am Rosenmontagszug
 - weitere Freigabe von Einbahnstraßen für der Radverkehr
 - VCD bietet in Zusammenarbeit mit Aseag und RVV erstmalig Fahrradbuss in die Eifel an
 - ADFC-Kampagne gegen Kfz-Tagesfahrlicht
 - Kreis Aachen wird in die AGFS aufgenommen
 - rot-grüne Ratsmehrheit ruft AG Radverkehr ins Leben, die im Mai 2006 zum ersten Mal tagt, Teilnehmer: Stadtverwaltung (FB 61), Parteien, Polizei, Aseag, Radverkehrsbeauftragter des Kreises Aachen, VCD und ADFC
 - Freigabe der Fußgängerzone Großkölnstraße für den Radverkehr nach Geschäftsschluss
 - Radfahrstreifen vor EBV-Karree wird 20 Monate (!) nach Ortstermin mit Polizei, Aseag, Stadtverwaltung und ADFC endlich nach rechts verlegt
 - ADFC legt roten Rollradweg in Wirlichsbongardstraße aus
 - Umgestaltung Verkehrsflüsse am Büchel werden erneut diskutiert
 - Unterführung am Europaplatz wird nach Klärung von Zuständigkeitsfragen ca. 9 Monate nach Erscheinen des Plus-Minus wieder beleuchtet
 - Umgestaltung Aachener Hauptbahnhof inkl. Installation von Aufzügen, die auch für Fahrräder geeignet sind
- 2007 • im Laufrad werden 31 geführte Fahrradtouren angeboten
- Touren-Begleitung der 13. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - die alljährliche Grilltour (Fahrradtour mit anschließendem Grillen) wird zur Jubiläumstour, da sie genau am Geburtstag 7.7. stattfindet; weitere Aktionen zum Jubiläum finden mangels Aktiver nicht statt
 - Hoffnung für Radstation wird konkreter
 - Bewerbung zur Ausrichtung der Bundeshauptversammlung 2008
 - ADFC positioniert sich gegen Verkehrsrowdytum
 - ADFC positioniert sich gegen Helmpflicht (nicht gegen Helmnutzung!)
 - integratives Spiel- und Sportfest in der Stolberger Donnerbergkaserne (mit Behinderten und Nichtbehinderten), ADFC bietet Fahrradparcours an
 - Stadt Stolberg wird in die AGFS aufgenommen
 - Eröffnung des Projekt „Grünmetropole“ – Drei Länder, ein Reiseziel
 - weitere Öffentlichkeitsarbeit gegen Kfz-Tagfahrlicht
 - Bericht über kostenlose Fahrradbewachung bei Heimspielen der Alemannia
 - Verkehrsführung im Frankenberger Viertel wird maßgeblich verändert, Mittelstreifen auf Oppenhoffallee kein Parkstreifen mehr
 - runder Tisch in Alsdorf mit VCD und BUND
 - Bezirksregierung ruft Projektgruppe zur Aufstellung eines Luftreinhalteplans ins Leben, Ziel: Maßnahmen zur Reduktion der



Luftschadstoffbelastung; Aachen hat sich – im Gegensatz zu anderen Städten – auf die Fahnen geschrieben, eine Umweltzone zu verhindern; breiter Teilnehmerkreis mit allen sog. „Trägern öffentlicher Belange“, ADFC und VCD sind auch mit dabei

- Ausstellung Fahrrad in Aachen mit Gewinnspiel wird in der Öffentlichen Bibliothek gezeigt; mit dieser Aktion will die Stadt Aachen das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel fördern

- 2008 • im Laufrad werden 29 Fahrradtouren angeboten
- Touren-Begleitung der 14. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - Eröffnung des Bahnradwegs Aachen-Düren-Köln in Düren; der Bahnradweg war vom VCD entwickelt worden
 - FahrradAktionstag im Kreis Aachen (Herzogenrath) zur Eröffnung der Grünroute im Rahmen der Euregionale; ADFC mit Infostand vertreten; Teilnahme ADFC an Pressekonferenz mit Bundesverkehrsminister Tiefensee
 - enge Zusammenarbeit des ADFC mit dem VCD bei der Projektgruppe Luftreinhalteplan (LRP); Vortrag von Ralf Oswald vom VCD macht vielen Teilnehmern erst deutlich, dass ein regelrechter Kraftakt notwendig ist, um eine Umweltzone wirklich nachhaltig abwenden zu können; Projektgruppe und das daraus resultierende, von uns mit geförderte Umdenken entwickelt sich zur Starthilfe für die Radverkehrsförderung der nachfolgenden Jahre
 - Stadt Aachen startet Projekt Fahrrad in Aachen
 - 1. Bauabschnitt Trierer Straße fertig gestellt – Ampelmast steht mitten auf dem Radweg!
 - Bezirksvertretung Brand entpuppt sich hinsichtlich Radverkehr als beratungsresistent und entscheidet sich entgegen dem Stand der Technik für benutzungspflichtige Radwege und somit gegen Radfahrstreifen in Brand
 - 26 Jahre nach Gründung des ADFC Aachen wird endlich die Radstation am Aachener Hauptbahnhof eröffnet
 - Bereisung Herzogenrath mit Politikern aus Herzogenrath, um Alltagsrouten unter die Lupe zu nehmen
 - Überarbeitung der Regionalkarte Aachen-Dreiländereck unter Mitarbeit durch ADFC-Scouts
 - 1. Aachener Fahrradtag (Stadt Aachen), ADFC mit Infostand vertreten
 - Ralf Bonné, unser langjähriger Radtourenleiter, leitet am 7.12.2008 seine letzte Radtour für den ADFC; wir haben daher im Herbst 2008 neue Tourenleiter gesucht, um auch ab 2009 weiterhin viele Radtouren anbieten zu können
 - Informationen in Luftpumpe zur Radwegbenutzungspflicht

- 2009 • im Laufrad werden 37 Fahrradtouren angeboten, wir konnten 6 neue Tourenleiter finden; neu im Angebot: Feierabend- und Neubürgertouren am Mittwoch, Sonntags-Wintertouren 2009/2010
- Touren-Begleitung der 15. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - Informationskampagne zum Thema Radweg oder Radfahrstreifen, u.a. Umgestaltung der Stellwände, Artikel mit farbigem Einleger zu typischen Konflikten auf Radwegen in Luftpumpe
 - Verkehrsplanung Campus Melaten, Stadtverwaltung legt gutes Konzept vor
 - Fahrradaktionstag des Kreises Aachen am Blausteinsee, ADFC mit Infostand vertreten
 - ADFC führt Umfrage zur Stadtratswahl durch

und veröffentlicht die Ergebnisse als sog. „Wahlprüfsteine“; schwarz-grün gewinnt die Wahl

- Umbaupläne Stadt Aachen zur Lütticher Straße; ADFC veranstaltet Bürgerinformation mit anschließender Diskussionsrunde im Welthaus
- StVO-Novelle 2009 tritt am 1. September in Kraft
- Stadt Aachen will flächendeckend Radwegbenutzungspflicht abschaffen; ein runder Tisch mit Stadtverwaltung, Polizei, Aseag und ADFC erarbeitet Liste der zu entfernenden Schilder; Befahrung strittiger Radwege wird beschlossen
- IHK Aachen und Stadt Aachen richten jeweils eine Halbtagsstelle für Mobilitätsberatung ein
- Stadt Aachen verstärkt damit das Mobilitätsmanagement in Aachen, Elemente sind u.a.: Mobilitätsförderung an Schulen, betriebliche Mobilitätsberatung, Mobilitätspaket für Neubürger, Integration von Mobilitätsmanagement im Rahmen von Baugenehmigungen
- diverse Projektgruppensitzungen AG Radverkehr und Luftreinhalteplan
- Stadt Aachen legt erstmalig Neubürgerinformationen auf, u.a. den Flyer „Aachen clever mobil“; ADFC ist in Infobroschüre mit Gutscheinen für Neubürger vertreten
- Radstation bietet neben normalen Fahrrädern auch Pedececs zum Verleih an
- 2. Aachener Fahrradtag der Stadt Aachen, ADFC mit Infostand dabei
- Stadt Aachen richtet Elternhaltestelle in Burtscheid ein, um Schulwegunfälle zu vermeiden
- ein Aktiver macht die Erfahrung, dass Polizei die Regeln zur Radwegbenutzungspflicht nicht kennt und berichtet darüber in der Luftpumpe

- 2010 • im Laufrad werden 50 Fahrradtouren angeboten
- Touren-Begleitung der 16. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - Vortrag des ADFC-Bundesverbands zum Thema „Sicher Radfahren – Regeln und Tipps“ findet in Aachen in der Aula des Welthauses statt, Referent: Roland Huhn
 - ADFC-Landesversammlung NRW findet in Aachen im Haus der Städteregion statt
 - Bahnhofstraße wird nach Umbau in Gegenrichtung der Einbahnstraße für Radfahrer endlich freigegeben
 - ADFC führt Pannenkurs durch
 - StVO-Novelle 2009 wird für ungültig erklärt, Verwaltungsvorschriften dazu bleiben hingegen bestehen; neue ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) wird verabschiedet
 - Stadt Aachen hält daran fest, die Radwegbenutzungspflicht flächendeckend aufzuheben; erste Befahrungen finden statt
 - die Fahrradtour der AOK zum AOK-Radsonntag wurde von uns entwickelt und begleitet
 - diverse Projektgruppensitzungen AG Radverkehr und Luftreinhalteplan
 - autofreie Autobahn A40 schlägt alle Rekorde: 2 Millionen Radfahrer und Skater stehen auf der Mobilitätsspur im Stau, diverse ADFC Kreisverbände aus dem Ruhrgebiet bestücken längstes Fahrradmuseum der Welt; Mehrtages-Fahrradtour des ADFC Aachen führt bis zur A40 ins Ruhrgebiet
 - ADFC bemängelt in der Luftpumpe die Verkehrsführung am Steffensplatz
 - Umbau Boxgraben wird beendet
 - ADFC-Mitglied setzt vor Verwaltungsgericht Aachen durch, dass die Radweg-

- Benutzungspflicht am Kornelimumsterweg aufgehoben wird
- Aachen nimmt an der Aktion „Stadttradeln“ teil
 - Schutzstreifen/Radfahrstreifen auf dem Grabenring werden markiert, teilweise mit Aufstellflächen vor dem Kfz-Verkehr und Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen
 - Busspur auf der Trierer Straße wird zwischen Außenring und Rothe Erde größtenteils für Radfahrer freigegeben
 - Freigabe der Fußgängerzone Burtscheid für Radfahrer wird vorerst abgelehnt
 - Fahrrad-Demo von Greenpeace-Jugend und ADFC
 - Nummerierung Luftpumpe wird umgestellt, sodass es in 2010 nur Nr. 1+2 gab
- 2011
- im LaufRAD werden über 50 geführte Fahrradtouren angeboten
 - mit dabei: erste Frauenfahrradtour
 - Touren-Begleitung der 17. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - Wechsel des Layout-Teams der Luftpumpe und komplette Überarbeitung des Layouts ab Ausgabe 2/2011
 - Plus-Minus Spezial zum Thema Trierer Straße
 - ADFC führt zweiten Pannenkurs durch
 - Düren hebt erstmals Radwegbenutzungspflicht auf
 - Workshop Zukunftswerkstatt Aachen 2030, VCD und ADFC erarbeiten mögliche Trassenverläufe für Radschnellwege
 - Weiterbau Vennbahnradweg mit Tücken, Überquerung Himmelsleiter ohne Umleitungsbeschilderung aus Sicherheitsgründen gesperrt
 - FDP beantragt „Drempel“ auf Radwegen
 - ADFC gibt Tipps zum Radfahren auf der Straße
 - Stadt Aachen, VCD, WABE e.V. und ADFC zeigen Schrotträdern die gelbe Karte
 - ERA 2010 wird vom Land NRW für verbindlich erklärt, d.h. es gibt nur dann Fördermittel für Straßenbauprojekte, wenn die ERA eingehalten wird
 - ADFC kritisiert gemeinsame Bus-/Radspur zwischen Bushof und Eisenbrunnen
 - Aachen wird erste Stadt mit einem e-Call a Bike-System
 - 30.000. ADFC-Mitglied in NRW kommt aus Aachen und wird in 2012 Vorstandsmitglied
 - diverse Projektgruppensitzungen AG Radverkehr und Luftreinhalteplan
- 2012
- im LaufRAD werden 64 Fahrradtouren angeboten
 - mit dabei: erste E-Bike-Tour
 - Touren-Begleitung der 18. Fahrrad-Sommer-Eröffnungstour der Stadt Aachen
 - Einrichtung einer Bundesfreiwilligenstelle
 - auf der Kreuzung Normaluhr werden Schutzstreifen/Radfahrstreifen markiert
 - der ADFC Aachen wird 30 Jahre alt
 - eine Firma löst ihren Gewinn (3. Platz) aus dem Wettbewerb Fahrradfreundlicher Arbeitgeber 2011 bei uns ein: eine ausgearbeitete und von uns geführte Fahrradtour zum Betriebsausflug
 - ADFC und VCD fordern sog. „Fahrradautobahnen“ für Aachen
 - ADFC gibt Tipps zum direkten und indirekten Linksabbiegen
 - ADFC Aachen begrüßt 1.000. Mitglied im Kreisverband
 - Fortschreibung des nationalen Radverkehrsplans 2020 wird verabschiedet
 - Bundesverkehrsminister Ramsauer behauptet, nie von sog. „Kampf-Radlern“ gesprochen zu haben
 - ADFC bezieht Stellung gegen sog. Geisterradler
 - der Radroutenplaner der Städtereion geht ans Netz
 - Grünroute erhält Auszeichnung als ADFC-Qualitätsroute (drei Sterne)
 - Stadt Aachen beteiligt sich an der Aktion „Stadttradeln“
 - ADFC bietet klientelbezogene Rechtsberatung an
 - Verkehrsführung am Steffensplatz wird zugunsten des Radverkehrs geändert
 - Jubiläumsfeier zum 30-jährigen Bestehen im Welthaus, u.a. mit Gästen aus dem Verein, Politik, Verwaltung, Parteien
 - diverse Projektgruppensitzungen AG Radverkehr und Luftreinhalteplan

... und natürlich haben wir uns in allen Jahren seit unserer Gründung in vielen internen und externen Arbeitskreisen getroffen, um das Thema Fahrrad gemeinsam voranzubringen: Aktiventreffen (Thing), Arbeitskreis Radverkehrsplanung, Redaktion Luftpumpe, Tourenleitertreffen etc.

Des Weiteren wurden viele Infostände abgehalten, Öffentlichkeitsarbeit inkl. Pressekonferenzen und TV-Auftritte geleistet sowie Geschäftsstellendienste absolviert. Nicht zu vergessen die überregionalen Kontakte mit anderen ADFC-Mitgliedern aus ganz Deutschland bei Landes- und Bundesversammlungen, Arbeitswochenenden auf NRW- und Bundesebene etc.

(EH/MV)



Das neue Radtourenprogramm LAUF RAD 2013 erscheint im Frühjahr!

Wie gewohnt wird es wieder an vielen Orten in der Städtereion Aachen sowie im Kreis Düren für Sie ausgelegt.

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

Die Stadt, der Mief und der Verkehr

Eine Zwischenbilanz

Seit 2008 hat Aachen einen Luftreinhalteplan, da die Luft zu stark mit Schadstoffen - vor allem Stickoxide und Feinstaub - belastet ist. Nach EU-Recht sind die Länder verpflichtet, ihre Bevölkerung zu schützen und Maßnahmen zu ergreifen, wenn die Belastungen zu hoch werden. Wir haben in der Luftpumpe schon verschiedentlich darüber berichtet.

Bei diesem Plan hat die Stadt Aachen einen Sonderweg beschritten, in enger Abstimmung mit der Bezirksregierung als planaufstellender Behörde und der einberufenen Projektgruppe, der neben den beteiligten Ämtern ein breiter Querschnitt betroffener Institutionen und Verbände angehört, unter anderen auch der ADFC.

Der Weg der Stadt

Dieser Sonderweg hatte vor allem ein Ziel: Die vorgegebenen Schadstoffgrenzwerte einhalten zu können, ohne eine Umweltzone einrichten zu müssen. Die Umweltzone ist die übliche Gegenmaßnahme in der EU, wenn die Luft zu „dick“ wird, d.h. wenn zu oft zu viele verkehrsbedingte Schadstoffe unsere Atemluft belasten. Für eine Grenzstadt wie Aachen, die für ihre belgischen und niederländischen Nachbarn auch als Einkaufsstadt attraktiv bleiben will, ein Schreckgespenst. Zwar hat inzwischen sogar Maastricht eine (kleine) Umweltzone, die Beschränkungen und Regelungen sind aber von Land zu Land unterschiedlich. Aber auch der eigenen Bevölkerung, die bekanntermaßen auf Verkehrsbeschränkungen sehr ungehalten reagieren kann, wollte man die Zone ersparen, die, wenn sie kommen muss, nahezu die gesamte Innenstadt innerhalb des Grabenrings umfassen wird. Also beschritt man Neuland, die Bezirksregierung schritt mit: Es wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, der letztendlich 33 „M“- und fünf „E“-Maßnahmen vorsah. M steht dabei für Mobilität und umfasst alles was irgendwie mit Verkehr zu tun hat, E für Energie, hier im wesentlichen Heizenergie. Uns interessieren natürlich vorrangig die M-Maßnahmen.

Die Maßnahmen

Die projektierten Maßnahmen im Verkehrsbereich sind umfassend. Natürlich betreffen zahlreiche der Maßnahmen den ÖPNV: die Etablierung eines Jobticket-Systems für städtische, private und, was viel Mühe kostete, auch landesbedienstete Mitarbeiter, Anbieten von attraktiveren Linien und Bussen, Einrichten des City-XL-Tarifs, (Wieder-)Einführung einer City-Liners, Erweiterung des Schnellbusnetzes und Busbeschleunigungsmaßnahmen sind hier Beispiele. Natürlich soll auch der schienegebundene ÖNV gefördert werden: Der Ausbau der Euregiobahn und Stadtbahnsind hier die Stichworte. Technische Maßnahmen sind ein weiteres Feld – mittel- bis langfristig steht nicht nur die Umrüstung der „Roten Flotte“ auf effiziente und abgasarme Antriebe in der Agenda, auch der städtische Fuhrpark nebst denen der Töchter soll umweltfreundlich(er) werden, für externe Dienstleister werden die Anforderungen einzuhaltender Umweltstandards nach und nach erhöht. Aachen möchte Modellregion für Elektromobilität werden. Der Ausbau von Cambio, die Förderung des Fußgängerverkehrs, die Wiedereinführung von Park&Ride und Verbesserungen in der City-Logistik und beim Lkw-Verkehr sind weitere Maßnahmen, die beschlossen wurden und die inzwischen mehr oder weniger weit gediehen sind. Um auf möglichst breiter Front agieren zu können, wurde die „Partnerschaft Lüftgüte“ ins Leben gerufen, die IHK bietet für Betriebe eine Mobilitätsberatung an, es wurde eine Mitpendler-Plattform geschaffen. Auch das städtische Verkehrsmanagement und die verkehrsplanerischen Maßnahmen der Innenstadt waren im Sinne der Luftreinhaltung zu optimieren.

Uns interessieren an dieser Stelle vor allem zwei Aspekte: Was ist der Stand der Dinge bei den Maßnahmen, die den Radverkehr betreffen, und auch der Blick über den Tellerrand: Was hat das Ganze bisher gebracht? Kann und sollte Aachen diesen Weg weiter beschreiten?

Mit Superkraft zum Einkaufen

pedelecs

**100 € Zuschuss
für STAWAG-Öko-
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-ÖkoPlus-Kunden, die bei uns ein Pedelec erwerben, unterstützt die STAWAG zur Zeit mit **100 Euro.**

Karlsgraben 69
Aachen
www.velo.de

MITGLIED **Q+**
die
qualitäts
allianz

VELO 
Räder die bewegen

Der Radverkehr

Nicht dass der ADFC den Umweltzonen per se ablehnend gegenübersteht – aber nichts hat die Förderung einer nachhaltigeren Mobilität in so vergleichsweise kurzer Zeit so stark vorangebracht wie die Angst vor der Umweltzone, und der Radverkehr ist hier ein wichtiger Faktor. Zahlreiche Maßnahmen, für die sich der ADFC lange schon einsetzt, wurden auf einmal erwogen und umgesetzt oder sind „in der Mache“. Auch bemüht sich die Stadt, den Bürger durch zahlreiche Angebote zum Radfahren zu animieren. Vom jährlichen Fahrradaktionstag über Aktionen an den Schulen, die Kampagne „Fahrrad in Aachen“, Bewerben und Ausbauen des „Fahrradsommers“, Förderung „Fahrradfreundlicher Betriebe“ und einiges mehr. Das mag so manchem helfen, das Fahrrad (wieder) für sich zu entdecken. Vor allem aber wurden Maßnahmen ergriffen, die dem Alltagsradler das Leben (endlich) erleichtern. Erinnert sei hier vorneweg an die Radstation am Bahnhof. Mehr als 20 Jahre hat der ADFC für sie gekämpft, 2008 konnte sie endlich realisiert werden, im Zuge der Förderung des Radverkehrs. Auch wenn sie immer noch ein besseres Provisorium ist, ist sie für uns nicht mehr weggedenken! Als Meilenstein erscheint dann der Ausbau der – der Begriff ist sperrig – Radverkehrsanlagen. Während in den 1980er Jahren die Verkehrsplanung den Radfahrer noch mit Radwegen auf dem Bordstein beglückte, ist man heute weiter. Die Unfallstatistiken sprechen eine zu deutliche Sprache: Nirgendwo verunglückten so viele Radfahrer wie auf diesen Bordsteinradwegen, weil sie sich nicht im Sichtfeld der Autofahrer bewegen. Die hauptsächliche Motivation der Bordsteinradwege war ohnehin, die lästigen Radfahrer aus dem „Revier“ des motorisierten Verkehrs zu verbannen. Heute weiß man es besser. Laut Straßenverkehrsordnung ist das Fahrrad ein Fahrzeug und gehört als solches auf die Straße. Will man den Radverkehr fördern, muss man ihm entsprechend Raum geben. Dies will man in Aachen. Es ist nicht einfach, im bestehenden Verkehrsnetz neue Radverkehrsanlagen einzubauen, zumal wenn das Stadtsäckel ziemlich leer ist. Aachen arbeitet bei der Planung mit dem renommierten

Verkehrsplaner Ralf Kaulen zusammen, der selbst passionierter Radfahrer ist. Ziel ist, ein möglichst lückenloses Netz an Verkehrsanlagen in den Kernbereichen einzurichten. Der Grabenring wurde bereits realisiert, es folgen aktuell der Alleering und dann das Ostviertel. Wenn diese Maßnahmen umgesetzt sind, ist aus Sicht des ADFC aus den gegebenen Möglichkeiten nahezu das Optimum herausgeholt worden. Natürlich – oft erreichen die Schutzstreifen, da die baulichen Bedingungen nicht mehr hergeben, nur die gesetzliche Mindestbreite, den Randstreifen mitgezählt. Aber sie zeigen deutlich an, dass Radfahrer ihren Raum im Straßenverkehr haben. Und sie ermöglichen häufig ein Rechtsüberholen von stauenden Autos. Ein Übriges tun die Aufstellflächen, die an vielen Ampeln vorne geschaffen wurden, dazu: Dem Autofahrer wird signalisiert, dass die Fahrbahn nicht allein das natürliche Revier der Motorisierten ist, und das Radfahren im Verkehr wird insgesamt komfortabler und entspannter.

Die Bilanz

Was haben die Maßnahmen für Aachens Luft bisher gebracht?

Bei einer Bilanz muss man berücksichtigen, dass zahlreiche der Maßnahmen zum einen noch in der Umsetzung sind, zum anderen auch ihre Wirkung eher langfristig entfalten werden. Am 10.07.12 fand wieder eine Projektgruppensitzung statt. Die dort vorgestellten Daten des zuständigen Landesumweltamtes zeigten dabei einerseits durchaus Positives: Die Schadstoffwerte in Aachen sind leicht gesunken, und zwar, wenn auch geringfügig, mehr als im Landeschnitt. Das ist erfreulich. Weniger erfreulich ist, dass beim NO₂ die Grenzwerte noch immer deutlich überschritten wurden, und auch beim Feinstaub wurden bis Juli schon 28 Überschreitungstage registriert – auch hier kann die Messlatte also noch gerissen werden. Letztendlich kann man ableiten, dass die vielen schönen Maßnahmen zwar wirken, aber die erzielten Verbesserungen noch nicht ausreichen.

Für die Stadt, die sich auf dem richtigen Weg sieht, eine Aufforderung, die Anstrengungen zu verstärken. Das heißt zunächst,

die bisherigen Maßnahmen zu analysieren – was hat wie viel gebracht, wo müssen Anstrengungen verstärkt werden, wo ist der Aufwand zu hoch für den erzielten Effekt? Dann müssen die begonnenen Maßnahmen weiterentwickelt und weitere Maßnahmen angestoßen werden (Stichworte Optimierung der Ampelschaltung, Park&Ride, Lkw-Führungssystem ..). Hier sind wieder alle Projektpartner gefragt, Ideen und Maßnahmen einzubringen. Woran sich auch alle kooperativ beteiligen, da man verstanden hat dass es ein gemeinsames Ziel ist, die Schadstoffbelastung der Luft zu senken – auch weil sonst von übergeordneter Stelle Restriktionen drohen. Nur eine Gruppe glänzt regelmäßig durch wenig Bereitschaft zu kooperieren – der Einzelhandelsverband, für den das wichtigste Menschenrecht anscheinend noch immer darin besteht, mit dem Auto bis an den Tresen zu fahren und dort natürlich auch einen Parkplatz zu bekommen. Dass man statt dem Parkhaus-Ticket dem Kunden vielleicht auch ein Busticket vergüten könnte – über solche Möglichkeiten ist man anscheinend nicht bereit auch nur nachzudenken. Das ist kurzsichtig und schade, hier werden Möglichkeiten leichtfertig vergeben.

Und die Umweltzone?

Noch ist das Thema Umweltzone also nicht ganz vom Tisch - wie sieht es da aus? Erfahrungen anderer Städte haben gezeigt, dass die Umweltzonen durchaus wirken und Emissionen messbar zurückgehen. Aber auch in Städten mit Umweltzonen werden vor allem die Stickstoffoxide, die EU-weit immerhin zu 40% dem Verkehr entstammen, zwar reduziert, aber bisher ebenfalls nicht ausreichend. Unsere Probleme werden zudem langfristig durch Umweltzonen nicht zu lösen sein, wir werden unser Mobilitätsverhalten ändern müssen. Und das wird durch den Aachener Weg eingeleitet.

Und dann noch

Neben der Luftbelastung hat die Stadt ein weiteres Problem, das ebenfalls in erster Linie verkehrsbedingt ist: Der Lärm, der in Ballungsräumen inzwischen zu den größten Umweltproblemen zählt und dem

eine Minderung der Lebensqualität und eine Belastung für Gesundheit und Wohlbefinden zugeschrieben werden. Und das in zunehmendem Maß – Lärmprävention und –bekämpfung wird immer wichtiger. Auch hierzu gibt es eine EU-Richtlinie 2002/49/EG), auf deren Grundlage die Stadt einen Lärmaktionsplan aufstellt und damit Ziele, Strategien und Maßnahmen benennt. Lärmkarten wurden bereits erstellt – immerhin etwa 15% der Aachener sind tagsüber Lärmemissionen oberhalb von 65 dB(A) ausgesetzt, die eine Gesundheitsgefährdung darstellen oder die eine gesundheitliche Beeinträchtigung nach sich ziehen können. Wer sich für Einzelheiten interessiert, findet diese auf der Heimseite der Stadt (Stichwort Lärmaktionsplan).

Maßnahmen zur Lärminderung sind, neben dem Einbau von „Flüsterasphalt“ und ähnlichem, im wesentlichen solche, die auch zur Schadstoffminderung greifen: Eine Verlagerung des sogenannten MIV (motorisierter Individualverkehr) auf die öffentliche Beförderung und auf das Fahrrad, Förderung der Elektromobilität, Verstärkung des Verkehrs. Letzteres lässt sich übrigens am ehesten durch eine Temporeduzierung erreichen, was zudem der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern enorm zugute kommt. Soweit ist man noch nicht, aber der Schritt vom Tabu zum Denkbaren ist immerhin gemacht. Auch beim Thema Lärm sucht die Stadt den Dialog mit Verbänden und Organisationen, das Thema geht Viele an und das Ziel kann nur gemeinsam erreicht werden. Auch dieses Thema wird uns sicher noch eine ganze Weile beschäftigen, die Luftpumpe hält ihre Leser auch zukünftig auf dem Laufenden.

(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!

Hilft ein Helm?

Aus dem Magazin „Vogelvrijefietser“ des niederländischen "Fietsersbond"

Verhilft ein Fahrradhelm zu größerer Sicherheit? Theo Zeegers vom Fietsersbond schaute sich die Untersuchungen dazu an und kommt zu dem Fazit, dass Helme die Unsicherheit nur vergrößern.

Wogegen schützt ein Fahrradhelm?

Dazu existieren einige Missverständnisse. Ein Schlag vor den Kopf kann zu drei Verletzungsformen führen. Eine Wunde, einen Schädelbruch oder Gehirnschaden. Letzteres ist meist das Schlimmste. Und gerade gegen diese Verletzung schützt ein Helm in vielen Fällen nicht.

Warum schützt ein Helm häufig nicht gegen eine Hirnverletzung?

Das liegt an der Ursache der Hirnverletzung. Sie entsteht von innen heraus, nicht von außen. Das Gehirn liegt lose im Schädel. Bei einem Zusammenprall schlägt das Gehirn fest gegen die Innenseite des Schädels. Dadurch entsteht der Hirnschaden. Damit das Gehirn nicht gegen die Innenseite schlägt muss dafür gesorgt werden, dass der „Bremsweg“ des Kopfes länger wird. Mit anderen Worten: Dein Kopf muss nicht abrupt zum Stillstand kommen. Er muss mehr Zeit zum abbremsen haben. Ein Airbag funktioniert nach

diesem Prinzip. Er sorgt dafür, dass die Energie auf einen Schlag absorbiert wird, wodurch der Kopf langsamer abbremst.

Und ein Fahrradhelm kann keine schweren Schläge mindern?

Der Fahrradhelm wurde entworfen, um beim Fall von einem stillstehenden Fahrrad zu schützen. Das ist ein Fall mit 20 Kilometer pro Stunde. Bis zu dieser Geschwindigkeit kann ein Helm Schutz gegen eine ernsthafte Gehirnverletzung bieten. Aber wenn man ruhig fährt und fällt, dann ist die Geschwindigkeit, mit der der Kopf irgendwo aufschlägt bereits höher als 20 km pro Stunde. Und wenn Du von einem Auto angefahren wirst, das 40 km fährt, ist der Schlag schon zehn Mal stärker als der „Normentwurf“. Bei jedem Aufprall/Schlag der schneller ist als 30 km pro Stunde hat man mit einem Fahrradhelm eine schwere Gehirnverletzung.

Kann er denn nicht ein bisschen helfen?

Im besten Fall macht das Tragen des Helms einen kleinen Unterschied. Der Schlag ist etwas weniger fest, aber Du wirst immer noch schwere Gehirnschäden



aix-bikes

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

davontragen. Bei dem Zusammenstoß mit einem Auto sind die Geschwindigkeiten fast immer höher als die Norm. Dann wird ein Helm unzureichenden Schutz bieten.

Bei einem Zusammenstoß mit einem Auto hilft es also nicht viel; wohl wenn man selbst vom Fahrrad fällt?

Es kann helfen. Aber erwarte keine Wunder. Die Profiradrennfahrer, die in den letzten Jahren umgekommen sind hatten Einzelunfälle. Das heißt, sie fielen selbst vom Rad. Die Helme haben ihnen keinen Schutz geboten. Auffallend ist, dass die Zahl der Mountainbiker und Radrennfahrer ohne Helm, die im Krankenhaus landen, fast ebenso groß ist wie die Zahl derer mit Helm. Und laut der Niederländischen „Toerfiets Unie“ sind beide Gruppen – also mit und ohne Helm – ungefähr gleich groß.

Kann ein Helm denn helfen bei Kindern die vom Rad fallen und nicht schnell fahren?

Die Zahlen der „Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid“ (Wissenschaftliche Untersuchung Verkehrsicherheit) belegen, dass es in der Altersklasse der 5 - 8 jährigen 120 Schwerverwundete pro Jahr gibt durch Einzelunfälle. Ein Problem bei Helmen ist, dass sie häufig nicht richtig aufgesetzt werden. Aus Untersuchungen in Australien, wo seit 1990 eine Helmpflicht besteht, weiß man, dass die Hälfte der Radfahrer einen nicht passenden Helm trägt. Wenn der Helm nicht gut auf dem Kopf sitzt, hilft er überhaupt nicht. Bei Kindern ist das besonders lästig, weil sie wachsen. Es muss also immer wieder ein neuer Helm gekauft werden und kontrolliert, dass er gut sitzt. Das wird häufig nicht gemacht. Ein Helm wirkt eingeschränkter als alle annehmen.

In Zeeland wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit Helme an Schüler verteilt.

Der Helm gibt ein falsches Gefühl von Sicherheit. Nochmals, Helme bieten keinerlei Schutz beim Zusammenprall mit einem Auto. Und auch bei einem Einzelunfall funktionieren sie häufig nicht gut, weil sie nicht gut auf dem Kopf sitzen. Wir sehen lieber, dass Zeeland in eine sichere Infrastruktur investiert. An Kreuzungen z.B. ,

wo sich Autos und Fahrräder treffen. Denn dort passieren in den meisten Fällen die schweren Unglücke. Sichere Fahrradinfrastruktur rettet Leben. Schülern Helme aufzusetzen vergrößert die Sicherheit nicht. Wenn es denn so einfach wäre.

Der Fietsersbond ist also kein Befürworter des Fahrradhelms?

Wenn Eltern an der Fahrsicherheit ihrer Kinder zweifeln, ist ein Helm in Erwägung zu ziehen. Aber eine Helmpflicht finden wir keine gute Idee. Man muss sich fragen: was ist das Problem und wie groß ist es? Die Unglücke mit Radfahrern sind schrecklich, aber wie hoch ist das Risiko? Fußgänger tragen ein höheres Risiko für eine Kopfverletzung als Radfahrer, aber niemand erwägt eine Helmpflicht für Fußgänger. Bei den Befürwortern des Helms ist eine Fixierung auf Kopfverletzungen zu erkennen. Doch wenn das Tragen des Helmes verpflichtend ist, werden die Unfälle und das Gesundheitsrisiko gerade zunehmen. In Australien ist seit der Einführung der Helmpflicht die Zahl der Radfahrer um ein Drittel gesunken und das Unfallrisiko ist um zehn Prozent gestiegen.

Warum führte die Helmpflicht in Australien zu mehr Unfällen?

Für alle Verkehrsteilnehmer gilt: „safety in numbers“. Je mehr Radfahrer es gibt, desto sicherer wird es für sie. Je weniger wir radfahren, desto größer werden die Unfallrisiken. Und niederländische Radfahrer wollen lieber keinen Helm. In einer Untersuchung von „Veilig Verkeer Nederland“ sagten 60 Prozent der Befragten, bei einer Helmpflicht weniger Fahrrad zu fahren. Eine abnehmende Fahrradnutzung hätte viele nachteilige Folgen. Das „Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu“ hat berechnet, dass der Gesundheitsgewinn durch Radfahren – weniger Übergewicht, weniger Herz- und Gefäßerkrankungen aufgrund der Bewegung – viel größer ist, als die Verluste durch Verkehrsunfälle. Zu bedenken ist auch, dass die Zahl der Toten durch Abgase drei Mal so hoch ist wie die Zahl der Verkehrstoten.

Im Original erschien der Artikel in der „Vogelvrijfietser“, März/April 2012; Abdruck mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift; Autor: Michiel Slütter
Übersetzung aus dem Niederländischen: Ralf Bädorf

Neuer Service des AVV zur Fahrradmitnahme

Ein weiterer Schritt in Richtung Kundenfreundlichkeit

Seit dem 1. April 2012 gibt es auf Initiative der Aachener Grünen im AVV das 4er-Ticket zur Fahrradmitnahme, mit dem der spontane Umstieg mit dem Rad auf Bus und vor allem Bahn (z.B. bei Regen oder Panne) erheblich entspannter möglich ist. Das lästige Suchen und separate Buchen am Automaten entfällt mit so einem Ticket in der Tasche, die Chancen, einen Anschluss auch zu erwischen steigen erheblich! Der AVV rührt nicht gerade die Werbetrommel – also bitte weitersagen, damit das Angebot bekannter wird.

(HW)

Rechtsberatung

beim ADFC in Aachen

Liebe Mitglieder und die, die es werden wollen:

Der ADFC ist schon immer bemüht, sein Leistungsangebot stetig zu erweitern. Aufgrund positiver Erfahrungen in der Vergangenheit freuen wir uns, ab jetzt einen neuen Service beim ADFC Aachen anbieten zu können – und zwar eine Rechtsberatung!



Diese wird durchgeführt durch Herrn Rechtsanwalt Denys Benjamin Alt, welcher auch seit Jahren aktives ADFC-Mitglied sowie ADFC-Rechtsreferent ist und um die Bedürfnisse speziell von Radfahren bestens Bescheid weiß. Themengebiete, in welchen eine Beratung erfolgt, sind im weitesten Sinne solche, für die sich der ADFC einsetzt. Dazu sind alle Angelegenheiten rund um Verkehr, Rad, Reise und Verbraucherschutz zu nennen. Mitglieder erhalten die Rechtsberatung zu besonderen Konditionen. Sollten Fragen innerhalb einer kurzen Beratung zu lösen sein, entstehen Mitgliedern keine Kosten. Sollte sich herausstellen, dass es mehr Beratungsbedarf gibt, werden Ihnen kostentransparent weitere Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Rechtssuchende können **per Telefon (Kanzlei: 0241-446700) oder E-Mail (recht@adfc-ac.de)** Kontakt aufnehmen und/oder einen individuellen Termin abstimmen.

Wir würden uns über regen Zuspruch zu diesem neuen Leistungsangebot freuen. Sollte Ihnen eine weitere Dienstleistung in unserem Verein fehlen, können Sie uns gerne ansprechen.

(ADFC Aachen)




Immobilien- und Sachverständigenbüro **Residenz24 e.K.** Gabriele Kulak

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

Radwanderfahrten mit Schwalbe Eilendorf

Der ADFC Aachen bietet alljährlich viele interessante Fahrradtouren für Mitglieder und Nichtmitglieder an. Teilnehmer wissen, dass sie dort auf nette Menschen und landschaftlich reizvolle Strecken treffen. Es hat sich somit ein stetig wachsender Kreis von Menschen entwickelt, welche sich immer wieder gerne treffen um zusammen Natur und Geselligkeit zu genießen. Auch im Jahre 2012 sind inzwischen einige Touren gelaufen und es folgen noch mehr.

Neben dem ADFC gibt es auch weitere Vereine und Institutionen, welche ein reizvolles Angebot für Radfahrer bereithalten. An dieser Stelle möchten wir auf das Angebot von Schwalbe Eilendorf aufmerksam machen. Die „Schwalben“ organisieren jedes Jahr eine Vielzahl von Wanderfahrten, welche sicherlich auch für das Klientel des

ADFC spannende Erlebnisse bereithalten. Üblicherweise werden an einem Tag mehrere Touren angeboten, welche unterschiedliche Längen und Schwierigkeitsgrade haben, jedoch zusammen starten und auch zur gleichen Zeit an der gleichen Stelle eine Pause einlegen. Geht es bei der langsamsten und kürzesten Tour eher gemütlich voran, wird bei der mittleren schon etwas zügiger gefahren. Bei der sportlicheren Tour ist dann bereits ein Rennrad zu empfehlen. Insgesamt sind die Touren stets toll organisiert und es herrscht eine sehr angenehme, freundschaftliche Atmosphäre. Die Strecken sind regelmäßig sehr gut ausgearbeitet. Das komplette Tourenprogramm ist unter www.schwalbe-eilendorf.de (Rubrik „Termine Breitensport“) zu finden.

(DBA)

Global Biking Initiative 2012

Oslo - Düsseldorf, 850 km, 3500 Höhenmeter, 8 Tage, ca. 400 Teilnehmer

Die Tour der Global Biking Initiative (kurz GBI) jährte sich in diesem Jahr zum fünften mal. Bei der GBI handelt es sich um eine Charity Radtour bei der das internationale Teilnehmerfeld vor und während der Tour Spenden für gute Zwecke sammelt.

Die Tour führte uns in diesem Jahr zunächst von der norwegischen Hauptstadt Oslo über Frederikstad (N), Uddevalla (S) nach Göteborg (S). Nach einer nächtlichen Fährpassage weiter in Deutschland von Kiel über Hamburg, Verden, Osnabrück und Dorsten nach Düsseldorf. 8 Tagestappen zwischen 90 und 155 Kilometern und widrige Wetterverhältnisse forderten den knapp 400 Teilnehmern eine Menge ab, offenbarten aber auch wunderschöne Landschaften und ein unvergessliches Erlebnis.



Unvergessen wird auch die Sternfahrt des ADFC zum Fahrradtag nach Düsseldorf bleiben, die wir bei unserem Zieleinlauf in Düsseldorf anführen durften. Alle trafen sich dann zum grossen Fest auf dem Apollo-Platz am Rheinufer. Am Ende wurde abgerechnet: 205.000 € für den guten

Zweck konnten wir Teilnehmer dank grosszügiger Spender sammeln.

Im nächsten Jahr wird die Tour von Paris aus starten, zudem werden in der Zwischenzeit je eine Tour in den schweizer Alpen und in Ägypten am Roten Meer stattfinden. Weitere Informationen finden Sie im Internet auf www.gbi-ev.org – egal ob Sie sich informieren, uns unterstützen und/oder selbst teilnehmen möchten: schauen Sie rein, es lohnt sich!

(SP)

1. E-Bike - Tour des ADFC Aachen

Ein voller Erfolg

Foto: Stefan Pey

Ende August 2012 fand die erste E-Bike-Tour des ADFC in Aachen statt. Wir hatten uns entschlossen in diesem Jahr zum ersten Mal eine solche Tour anzubieten, da die Anzahl der Nutzer von Elektrofahrrädern stetig ansteigt. Bei den üblichen Touren kommt es leider aber ab und an zu Problemen mit den Elektrofahrrädern, was häufig darin begründet liegt, dass die Räder entweder zu schnell für den Rest der Gruppe sind oder der Akku zu schnell leer ist. Demnach sollten bei dieser Tour die E-Biker unter sich sein.

Unserer Einladung waren mehrere Mitglieder wie auch Nichtmitglieder gefolgt. Wir nahmen die Tour mit fünf Elektrofahrrädern und einem normalen Fahrrad auf. Sie führte uns aus der Aachener Innenstadt heraus über die Vennbahn bis hoch nach Roetgen. Somit waren einige Höhenmeter zu absolvieren, was bekanntlich vor allem mit den elektrisch unterstützten Fahrrädern ein wahrer Genuss ist. Des Weiteren war die Strecken so geplant, dass die zweite Hälfte nahezu ausschließlich abschüssig gewählt war, falls ein Akku schlapp gemacht hätte. Vom höchsten Punkt aus ging es dann durch die ersten Vennausläufer über Raeren nach Lichtenbusch. Dort genehmigten sich die Teilnehmer eine leckere Portion belgische Fritten, die sie sich bei dem doch sportlichen Tempo redlich verdient hatten. Manche nutzten die Gelegenheit, um sich noch einmal mit Kaffeeserven in Belgien einzudecken.

Am Ende hatten alle Teilnehmer in harmonischer Weise eine Strecke von rund 55 km absolviert und dies mit einem Schnitt von über 20 km/h. Wie zu erwarten war, hatten alle großen Spaß an der Tour und die Gelegenheit sich ausgiebig auch über das Thema Elektrofahrräder zu un-

terhalten und auszutauschen. Dieser sonnige Tag war ein voller Erfolg für alle Beteiligten.



Im nächsten Jahr wird es sicherlich wieder eine E-Bike Tour des ADFC in Aachen geben. Wir würden uns freuen auch Sie als E-Biker dabei begrüßen zu dürfen.

(DBA)

**WANDERN
KLETTERN
BERGSPORT
TREKKING**

**WIR
TESTEN
SELBER !**

SPORT SPEZIAL

SPORTARTIKEL GMBH · VENN 5 · 52062 AACHEN
(JAKOBSTR./ECKE LÖHERGRABEN) · ☎ 02 4112 22 43
<http://www.sport-spezial.de> · E-Mail: spezis@sport-spezial.de

In den Alpen mit dem E-Bike

Fotos: Denys Benjamin Alt

Vielen Radfahrern sind Berge ein sprichwörtlicher Dorn im Auge. Für tägliche Fahrten mit dem Rad werden Berge - oder Anstiege allgemein - als Hemmnis und lästige Unwägbarkeit empfunden. Wenn es jedoch darum geht etwas Schönes zu sehen, ja etwas Neues zu erleben, sind Berge aus dem Leben eines Radfahrers nicht wegzudenken. Traurig wäre es doch, wenn unsere Natur keine Höhen und Tiefen bieten würde und wir immer auf einer planen Fläche dahinradeln müssten.



Nun bleibt es aber nicht aus, dass Anstiege kraftraubend und vielfach nur mühselig zu überwinden sind. An dieser Stelle kommt das Elektrofahrzeug ins Spiel. Dieses ist uns aus dem täglichen Gebrauch bereits in bester Erinnerung und sollte uns nun das Alpenpanorama versüßen. Aufgrund der doch bescheidenen Höhenunterschiede in der Aachener Region - selbst wenn man die Ardennen mit dazu zählt - waren wir darauf gespannt, wie sich der E-Antrieb in den „wirklichen“ Bergen schlägt, wo es auch mal mehrere hundert Höhen-

meter am Stück hinauf geht mit teils starken zweistelligen Prozentzahlen.

Für unseren Osterurlaub hatten wir uns daher die Tiroler Alpen ausgeguckt, welche wir zwar schon per Pedes erkundet hatten, diesmal aber mit dem Rad er„fahren“ wollten. Mit im Gepäck waren zwei hochwertige Fold-Mountainbikes, welche sich in zusammengefalteten Zustand prima samt dem Gepäck für eine Woche Urlaub in einen VW Golf packen lassen. Eines dieser beiden Räder ist seit einiger Zeit mit einem sportlichen BionX-Hinterradmotor bestückt, der in der Spitzenleistung 500 Watt bietet. Dauerhaft sind ihm 250 Watt zu entlocken. Rad Nummer Zwei musste ohne Zusatzantrieb auskommen. Somit konnten wir, trotz unserer verschiedener Trainings- und Leistungsstände wunderbar gemeinsame, anspruchsvolle Touren absolvieren. Geplant hatten wir die Strecken vorher per Internet. Die geplanten Strecken waren dann auf unserem Navigationssystem gespeichert. Wir mussten uns nur an die Anweisungen halten und konnten uns voll und ganz auf die Natur konzentrieren.



Denys Benjamin Alt
Rechtsanwalt

Rechtsanwältin
Steinmetz • Dr. Otten
Platz • Jarißen • Alt

Jakobstraße 12
52064 Aachen

Telefon +49 (0) 241 44 67 00
Telefax +49 (0) 241 44 67 011

alt@steinmetz-rechtsanwaelt.de

Das Wetter ließ uns in diesem Jahr allerdings zu großen Teilen im Stich. Da kann die Planung noch so gut sein. Gegen noch liegenden Schnee in schattigen Tälern hilft dies leider nicht. Deshalb mussten wir vor Ort doch die eine oder andere Tour ändern. Von unseren 10 Tagen Urlaub waren etwa die Hälfte fahrbar. Daraus ergaben

sich zwar ein paar sehr gemütliche Shoppingtage, an denen es eigentlich Aktivurlaub geben sollte, allerdings waren wir an den Tagen, welche uns mit Sonne begrüßten, umso motivierter.



Bei unseren Touren konnten wir feststellen, was mit einem solch sportlichen Motor auch bei widrigen Bedingungen möglich war. Schließlich lagen die Temperaturen nur knapp über der Frostgrenze, die Anstiege waren solche, die ihrem Namen alle Ehre machten und das Geläuf war nicht selten recht grob. Den BionX-Antrieb störte dies freilich nicht und es war faszinierend zu sehen und fühlen, wie man mit Hilfe des Motors samt einer guten Portion eigener Kraft die Berge hinaufstürmte. Kein Anstieg war zu lang, keiner zu steil. Gerade in Gebieten, wo den Anstiegen lange Abfahrten folgen, lohnte sich auch die Reku-perationsfunktion, welche das Rad ein wenig abbremst und den Akku lädt. 25-30 Prozent der Energie, die für den Aufstieg benötigt wurden, konnten wir in etwa wieder bei der Abfahrt zurückgewinnen. Dies ist ein respektabler Wert.

Eine weitere, bereits bekannte Erkenntnis bahnte sich allerdings in unser Bewusstsein zurück, als wir tief in den Tiroler Alpen nur durch Tragen einen Weg passieren konnten. Teilweise orientierten wir uns bei unseren Touren an Wanderpfaden, was

sich auch sonst bewährt hatte. An diesem Tage führte uns der Weg allerdings über einen derart steinigen Pfad, dass wir wenig Schieben und viel Tragen konnten. Auf diese Weise schoben und trugen wir die Räder fast über zwei Stunden einen Berg hinauf über mehr als 300 Höhenmeter. Schmerzhaft wurde es nach etwa einer halben Stunde, wo wir erkennen mussten, dass wir noch eine Weile zu tun haben würden, an ein Fahren noch nicht zu denken war und ein Umkehren auch nicht mehr in Frage kam. An solch einer Stelle, macht sich unweigerlich das Gewicht eines Elektrorades bemerkbar, welches selbst bei einem leichten Rad noch über 20 kg liegt. Vor dem schwierigen Aufstieg waren bereits drei Stunden einer anstrengenden Tour hinter uns. Vom letzten Gipfel war es nicht mehr weit. Dennoch schweißte uns diese Situation noch enger zusammen und wir waren begeistert, als wir den Gipfel im Schnee erreichten. Es war ein einmaliger Augenblick. Es boten sich herrliche Ausblicke und selbst Gamsen begegneten uns, die sich wohl fragten, welch seltsame Geschöpfe sich mit den Rädern dort hoch gequält hatten. Wir sahen die Abfahrt vor uns und realisierten, dass wir es geschafft hatten. Nach einem Moment des Durchatmens stürzten wir uns in die reißende Abfahrt. Im Tal angekommen mussten wir nochmals weitere 300 Meter hinauf zum Hotel. Es war ein Tag voller Extreme.

Als Fazit lässt sich festhalten, dass hochwertige Elektrofahrradantriebe auch in den Alpen durchaus ihren Zweck erfüllen und die Möglichkeit bieten im Paar Erlebnisse genießen zu können, die ohne die zusätzliche Unterstützung „unerlebt“ geblieben wären. Auch haben sich unsere Falt-MTBs bewährt, die ein enorm breites Einsatzspektrum bieten.

Nach einer guten Woche traten wir die Heimreise in gewohnte Gefilde an. Geblieben sind viele herrliche Momente, welche wir noch lange in Erinnerung behalten werden und die ohne das kleine Tüpfelchen E-Power nicht möglich gewesen wären. Allzeit Gute Fahrt – der nächste Berg kommt bestimmt. So viel ist sicher.

(DBA)

NRW Radtour 2012

Westfalen und den Teutoburger Wald per Rad entdeckt

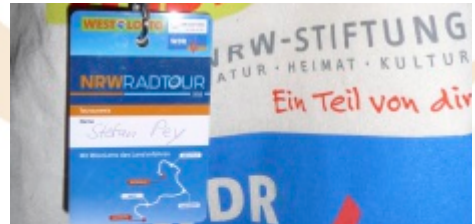
Foto: Stefan Pey

Auch in diesem Jahr luden Westlotto und die NRW Stiftung wieder zur NRW Radtour ein. Neu im Boot war der Sender WDR4, der auch für die Unterhaltung beim Abendprogramm sorgte. Die Strecke führte in diesem Jahr durch Westfalen von Arnsberg über Soest, Paderborn und Bielefeld nach Gütersloh. Wie immer wurden von der NRW Stiftung unterstützte Orte für die Pausen angefahren.

Die Strecke war wieder gut ausgearbeitet und wurde von den ADFC Tourenleitern gut geführt. Für Nachzügler und Individualfahrer fand sich wieder eine gute Beschilderung - trotzdem: eigenes Kartenmaterial ist unverzichtbar, denn wir haben auch in diesem Jahr wieder einige verirrte Individualisten am Wegesrand aufgesammelt und gen Gruppe geschickt.

Negativ zu erwähnen ist die sicherlich gut gemeinte aber nicht durchdachte Sperr-Taktik der Polizei. Regelmässig wurde die gesamte Gruppe angehalten um erst dann eine Strasse zu sperren. Vermutlich wollte man so die Behinderungen für

den restlichen Verkehr möglichst gering halten, was aber – insbesondere in den Stadtgebieten – zu leichtem Chaos führte. Auf weiten Strecken kam keine wirkliche Fahrt auf und es wurde wertvolle Zeit vergeudet. Das bekamen wir Tourteilnehmer dann in den ländlicheren Gebieten zu spüren, das Tempo wurde merklich angezogen. Andere Teilnehmer berichteten uns abends im Hotel mehrfach davon regelrecht „angetrieben“ worden zu sein.



Insgesamt war es wieder eine lohnenswerte Veranstaltung, die aufgrund ihrer Grösse halt nicht überall perfekt funktionieren kann. Wir freuen uns bereits auf das nächste Jahr.

(SP)

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

**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

Radevents in den Niederlanden

Limburgs Mooiste und Amstel Gold Race bewegen Tausende

Am 2. Juni fand unter Beteiligung des ADFC die Eröffnung des Aachener Radsommers mit fast 100 Teilnehmern statt. Von der Teilnehmerzahl ein schöner Erfolg, aber lange nicht das, was unsere Nachbarn auf die Beine stellen: Zeitgleich war auf Aachener Stadtgebiet der Startpunkt für einen weitaus größeren Radevent. Im niederländisch-deutschen Gewerbegebiet AVANTIS versammelten sich mehr als 15.000 Radbegeisterte zu Limburgs Mooiste, um in 3 verschiedenen Kategorien 12 unterschiedliche Radtouren durch Südlimburg zu bestreiten.

Die Veranstalter nennen Limburgs Mooiste „einen der größten Radevents auf dem Erdball“. Angeboten wurden Touren für Rennradfahrer mit einer Länge zwischen 100 km und 250 km und Touren für Mountainbiker zwischen 40 km und 110 km. Als Angebot für Jedermann gab es zusätzlich Familientouren von 30 km bis 60 km – also Angebote für jeden Geschmack. Der Startpunkt auf dem AVANTIS-Gelände beherbergte ein großes Festivalgelände mit Bühne, Live-Musik, Catering und Ständen namhafter Radhersteller und rund ums Rad. Ab Freitagnachmittag herrscht hier reges Treiben. Freitags beginnt die Verteilung der Startunterlagen, die Stände öffnen, ein Radrennen findet als Rahmenprogramm statt und anschließend ist Party. Samstags ist ab 7.00 Uhr der Start geöffnet, bis 11.00 Uhr kann jeder seine Tour beginnen. Zielpunkt ist wieder das AVANTIS-Gelände, wo erneut eine Party stattfindet. Endlich ist auf AVANTIS was los.

Ich habe mich in diesem Jahr erstmals für eine Teilnahme entschieden und die längste Mountainbikestrecke ausgewählt. Die Teilnahmegebühr ist mit 20 € für das Gebotene preiswert, die Anmeldung erfolgt seit Jahresbeginn im Internet. Freitags, beim Abholen der Startunterlagen, bekomme ich einen ersten Eindruck über die Dimension der Veranstaltung. Alles wirkt gigantisch, ist aber perfekt organisiert. Der

Eindruck hält sich auch am Samstag bei der Tour. Nur bei der Anfahrt mit dem PKW gibt es kleine Staus, die aber von der niederländischen Polizei gut geregelt werden. Für mich kein Problem, da ich von Aachen direkt mit dem Rad komme. Gemeinsamer Start ist an AVANTIS, danach zweigen die 3 Touren für Rennräder, MTB und Familienvoneinander ab. Auch bei den Mountainbikern fährt man am Anfang in größeren Gruppen, im Laufe der Route zweigen aber auch hier die verschiedenen Tourlängen voneinander ab. Die Route ist gut mit MTB-Zeichen beschildert. Nur einmal habe ich mit einer größeren Gruppe eine Einfahrt zu einem Trail übersehen und einen Umweg gefahren. An allen neuralgischen Punkten – Straßenquerungen und Kreuzungen mit der Rennradtour – stehen Helfer und regeln den Verkehr. Unterwegs gibt es 3 Pflegestationen, jeweils mit Erster Hilfe und Radreparatur. Pannenhilfe und Sanitäter gibt es zusätzlich auch mobil



Foto: sportograf.com



Seit mehr als 85 Jahren:

Der Spezialist für

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

**In ihrem
Leben wird sie
423 Paar
Schuhe
besitzen...**



**...dieses wird
das
Wichtigste
sein!**

Schuh Waldbreitung
der Spezialist
für **die Ersten.**

Q+
die
qualitäts
allianz

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

auf der ganzen Strecke. Die Route verläuft kreuz und quer durch Südlimburg, zum Teil auf bekannten MTB-Routen, zum Teil aber auch auf unbekanntem Gelände. Die Route wird jedes Jahr neu vom MTB-Club Discovery ausgewählt, jedesmal kurz vor dem Event, sodass der Verlauf für alle Beteiligten zu einer Überraschung wird. So stellte sich in diesem Jahr auch die Dimension der Strecke als Überraschung dar. Statt der ausgeschriebenen 110 km und 1360 hm kamen am Schluss 120 km und 1940 hm zusammen, fast alpine Werte. Die Stimmung auf der Tour ist bemerkenswert gut und entspannt. Die Teilnehmer gehen sehr rücksichtvoll miteinander um. Auch auf den rücksichtsvollen Umgang mit der Natur wird mehr als einmal hingewiesen. Und an den Raststationen herrscht auch schon Partystimmung, wie auch in den vielen Cafes und Kneipen am Rande der Strecke, die von den Teilnehmern frequentiert werden. Ich erreiche das Ziel kurz nach 17.00 Uhr, stolz darauf, die lange Strecke geschafft zu haben und froh darüber, viele neue Anregungen für MTB-Touren in Limburg gefunden zu haben. Jeder Teilnehmer erhält einen Pin und ein Freibier und kann dann bei der Abschlussparty mitmachen.

100 km. Auch hier ist wieder alles gut organisiert. Die Startunterlagen können am Vortag in Valkenburg abgeholt werden. Start ist Samstagmorgen zwischen 7.00 Uhr und 11.00 Uhr, die Zeitmessung funktioniert über einen Chip in der Startnummer. Auch hier klappt alles wie am Schnürchen: Streckenposten, Verpflegungsstationen, Pannenhelfer, Sanitäter. Auch hier gute und entspannte Stimmung bei den Beteiligten. Die sinkt auch nicht, als es mittags anfängt zu regnen wie aus Kübeln – 20 km vor meiner Zielankunft. Einige stellen sich unter, die meisten fahren weiter. In Valkenburg dann vor dem Zielanstieg, dem Cauberg ein kleiner Stau, dann fährt unter dem Beifall vieler Zuschauer die letzte Steigung völlig durchnässt zum Ziel. Im Ziel wieder ein Festivalgelände mit Catering und Musik, zum Glück mit 2 Festzelten, weil es draußen zu nass war.

Mir haben beide Events gefallen, sodass ich auch bei dem dritten Ereignis in diesem Jahr, den Radweltmeisterschaften in Valkenburg, dabei war - wenn auch nur als Zuschauer. Auch hier feierte eine ganze Provinz eine Woche eine Radparty.

Mein (positiver) Eindruck der Events ist, dass unsere Nachbarn in den Niederlanden ein entspannteres Verhältnis zum Rad als Sport-, Freizeit- und Alltagsgerät haben. So werden solche Radevents mit all ihrem logistischen Aufwand und der Unterstützung von Politik und Behörden, z.B. der Polizei, möglich. Hier lohnt sich bestimmt auch ein Blick zu unseren südlichen Nachbarn in Rheinland-Pfalz, die eine Reihe von Raderlebnistagen veranstalten wie das „Autofreie Rheintal“, sein Pendant an der Mosel „Happy Mosel“ oder das „Lustige Prümthal“, alles Radevents der größeren Art.



Einige Wochen früher ein ähnlicher Event in Valkenburg: Die Tourversion des Amstel Gold Race. Am Vortag des Weltcuprennens hat jedermann die Möglichkeit, die Strecke der Radprofis oder Teile davon zu fahren. 6 verschiedene Kategorien zwischen 65 km und 250 km werden angeboten. Die 12.000 Startplätze werden ab dem Vorsommer im Internet verlost, es gibt viel mehr Interessierte als Plätze. Ich habe Glück und gewinne einen Startplatz für die

Vielleicht gelingt es uns ja mal in naher oder ferner Zukunft etwas Ähnliches zu initiieren, den „autofreien Außenring“ oder zum Anfang vielleicht nur den „autofreien Alleinring“...

(HR)

Fotos mit freundlicher Genehmigung von sportograf.com.

Neuer Routenplaner der StädteRegion

Rad- und Wanderroutenplaner der StädteRegion Aachen

Die StädteRegion Aachen hat sich auf den Weg gemacht, den Fahrradtourismus in der Region zu fördern und zu etablieren und für dieses Ziel ein Konzept erstellt, das zahlreiche Akteure mit einbindet. Davon profitiert auch der Alltagsradler auf vielfältige Weise - in der nächsten Luftpumpe werden wir mehr darüber berichten. Auf ein neues Angebot möchten wir aber hier gerne schon verweisen: Auf der Homepage der StädteRegion findet sich jetzt ein Routenplaner mit vielen attraktiven Möglichkeiten. Schauen Sie ruhig mal rein. Es sind bereits eine ganze Reihe von Routenvorschlägen dort hinterlegt, übrigens auch Wanderrouten. Die Bedienung ist komfortabel, die Informationen sind zahlreich. So sind beispielsweise auch gps-Daten abrufbar, die Routen können „abgeflogen“ werden, und viele Umfeld-tips werden geboten. Zukünftig soll es



Startseite des Routenplaners

<http://www.staedtereion-aachen.de/Routenplaner>

auch eine Start-Ziel-Suche geben, die bisher noch nicht möglich ist. Also: reinschauen, ausprobieren – die StädteRegion freut sich über ein feedback!

www.staedtereion-aachen.de/Routenplaner

(HW)

Lichttechnik im Jahre 2012

Foto: Denys Benjamin Alt

Es ist Sommer. Die Tage sind lang und nur selten kommt der Durchschnittsradfahrer in die Verlegenheit seine Fahrradbeleuchtung wirklich zu benötigen. Da wir aber alle wissen, dass die Tage auch wieder kürzer werden, soll an dieser Stelle ein kurzer aber informativer Einblick in die aktuelle Technik gegeben werden.

Uralte Technik

Vor einigen Jahren wurde noch mittels Glühlampen das Licht vom Rad auf die Straße gebracht. Inzwischen finden sich Glühlampen nur noch in Rückleuchten von niedrig-preisigen Rädern. Frontleuchten mit Glühlampe sind so gut wie gar nicht mehr zu erhalten – und das ist auch gut so. Zu „Glühlampen-Zeiten“ wurde die Beleuchtung am Rad noch in der Art verstanden, dass diese den Zweck verfolgen sollte, dass der Radfahrer im Dunklen wahrgenommen werden sollte. Nach Möglichkeit sollte er nicht ohne weiteres von ei-



nem stärkeren Verkehrsteilnehmer überfahren werden und Fußgänger sollten die Gelegenheit erhalten noch kurz bevor ein kleiner Lichtpunkt zu sehen war, bei Seite zu springen. Als Stromquelle wurde meist ein Seitenläuferdynamo genutzt, welcher zumindest den Vorteil hatte, dass er den nichtsahnenden Passanten, welcher über ein gutes Gehör verfügt, schon vor dem Erblicken des Lichtpunktes das Herannahen des Radfahrers kenntlich machte. Glühlampen taten sich zudem durch ihr permanentes Durchbrennen hervor. Diese Tage sind glücklicherweise passé.

Alte Technik

Den Glühlampen folgten vorne am Rad die Halogenlampen, welche den Radfahrer zumindest etwas vor sich erahnen ließen. Schon vor einigen Jahren hielten die LEDs bei Rückleuchten ihren Einzug. Da Halogen am Heck zu wenig Sinn machte, lösten schwache LEDs die alten „Fäden“ ab. LEDs hatten den großen Vorteil, dass sie sehr lange Licht abgeben, bis die Lebensdauer erschöpft ist. Die meisten LEDs haben eine längere Lebensdauer als das Fahrrad, an dem sie verbaut sind. Die Industrie forschte an allerlei Stromquellen, doch alle Bemühungen brachten keinen wirklichen Mehrwert. Auch die Batterie konnte zumindest den Gesetzgeber nicht

überzeugen, da die Stromspender dann doch oftmals leer sind, wenn sie benötigt werden.



Aktuelle Technik

Nachdem nun immer mehr Menschen das Rad als Verkehrsmittel akzeptierten, wurde plötzlich die Frage gestellt, wieso die Lichttechnik am Rad so unterentwickelt, fehleranfällig und somit unzufriedenstellend war. Dies führte zu wegweisenden Neuerungen. Diese basieren auf drei Pfeilern: Zum einen der LED-Frontlampe und zum anderen auf der LED-Rückleuchte mit Flächenstrahler (jeweils mit Standlicht über Kondensator) sowie dem Nabendynamo. Inzwischen sind bei hochwertigen Fahrrädern LED-Scheinwerfer mit ausgeklügeltem Reflektor und 3 Watt-LED Standard.

Augenweide

Brillen. Kontaktlinsen.
Reparaturen.



Augenweide Vennemann Aachen · Fon 0241/3 05 93 · Fax 0241/2 10 57
Kapuzinergraben 24 · 52062 Aachen



man bereits ab knapp 100 Euro erhalten. Sollte man sich allerdings die Lichtanlage 200 Euro kosten lassen, wird sich dies in mehrfacher Hinsicht rentieren. Selbst bei schneller Fahrt in der tiefsten Dunkelheit legt ein hochwertiger LED-Scheinwerfer einen großen Lichtteppich vor das Rad, der dem Fahrer alle Fahrbahnnunwägbarkeiten erkennen lässt. Das hochwertige LED-Rücklicht lässt Autofahrer schon von weitem den Radfahrer und die Entfernung zu diesem besser erkennen. Nicht selten soll es schon vorgekommen sein, dass Radfahrer ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer verunfallt sind, da sie ein Hindernis nicht gesehen haben. Diese Erkenntnis im Hinterkopf lassen sich einige gewichtige Gründe für eine Investition in eine hochwertige Lichtanlage finden. Nach vielen Tausenden Kilometern in der Dunkelheit der Nacht kann ich Ihnen nur empfehlen auf einen 3-Watt-LED-Scheinwerfer und eine LED-Rückleuchte mit Lichtleiter zurückzugreifen, welche von einem hochwertigen Nabendynamo betrieben werden. Ein Standlicht vorne und eines hinten wirken beruhigend an der Ampel. Dies sollte Ihnen Ihre Sicherheit wert sein. Allgemein kann zu den starken LED-Leuchten und LED-Rücklichtern der Firma Busch und Müller geraten werden. Gute Fahrt!

(DBA)

Am Heck des Rades wird die Leuchtkraft der LED durch Lichtleiter in ein breites Band gefächert und der Nabendynamo liefert bei jedem Wetter geräuschlos den nötigen Strom. Für eine hochwertige Lichtanlage muss der geneigte Nutzer knapp 200 Euro ausgeben. Einfachere Varianten, welche ebenso zuverlässig aber weniger hell und auch schwerer sind, kann

Mitmachen beim Fahrradklimatest

Wie fahrradfreundlich ist unsere Stadt?

Zusammen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und mit Unterstützung der Fahrrad-Fachhandelsgruppe ZEG führt der ADFC in diesem Jahr wieder einen Fahrradklimatest durch.

Auf der Internetseite www.fahrradklima-test.de können Sie noch bis zum 31.10.2012 rund 30 Fragen zum Stellenwert des Fahrrades in Ihrem Wohnort mit Schulnoten von 1 bis 6 bewerten. Zu Beginn des Jahres 2013 sollen die Ergebnisse veröffentlicht werden und Sie können dann herausfinden, wie Ihre Heimatstadt im Vergleich mit anderen Städten von den Radfahrerinnen und Radfahrern bewertet wird, sofern die für eine Stadt notwendige Mindestzahl von Antworten zusammenkommt.

Beim letzten Test vor 7 Jahren hat Aachen leider nicht die erforderliche Zahl von Rückläufen erreicht. Davor, im Jahr 2003, ist Aachen mit einer Durchschnittsnote von 3,84 auf dem 13 Platz von 34 Städten in der Gruppe der Städte mit über 200.000 Einwohnern gelandet. Da der Fahrradklimatest dieses Jahr erstmalig im Internet durchgeführt wird, sollte die Zahl der Antworten deutlich höher ausfallen als in früheren Jahren und viele kleinere Städte haben eine Chance eine Bewertung zu erhalten.

(UW)

ADFC Verbände

Bundesgeschäftsstelle

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

Landesverband NRW

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

Stadtverwaltung Aachen

Radverkehrsplanung Stadt Aachen

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

Kampagne „FahrRad in Aachen“

Dr. Stephanie Kütter
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

Maria Leopold-Beck
0241 / 432 - 6182
strassenverkehrsbehoerde@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.

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:

Montags und Donnerstags 16:00 - 20:00 Uhr
Freitags 12:00 - 16:00 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

Karin Offermann 0241 / 6 29 05
a-c.offermann@t-online.de
Stefan Pey 0241 / 957 17 34
Stefan.Pey@web.de

Technik- und Kaufberatung

Friedhelm Schepers 0241 / 400 96 13
friedhelm.schepers@mail.aachen.de
Monika Riedel 0241 / 173 00 31
adfc.mriedel@web.de

Recht

Denys Benjamin Alt 0241 / 44 67 00
dbalt@gmx.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

Gabriele Middelhof Kassenwartin
0241 / 52 08 45
gmiddelhof@googlemail.com

Ansprechpartner

Düren

H.-H. Danzeglocke 02421 / 5 24 88

E-Bike / Pedelec

Denys Benjamin Alt 0241 / 44 67 00
dbalt@gmx.de

Fahrradselbsthilfswerkstatt

Denys Benjamin Alt 0241 / 44 67 00
dbalt@gmx.de

Homepage / Internet

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

Radfahrerschule

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

VCD Kreisverband Aachen

0241 / 8 89 14-37
vcdachen@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, 30. Jahrgang

Herausgeber

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

V.i.S.d.P.

Ulrich Weber

Titelbild

Ulrich Weber

Redaktion

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

Autoren

Denys Benjamin Alt (DBA), Ralf Bädorf, Elke Hoffmann (EH), Stefan Pey (SP), Heribert Rychert (HR)

Layout

Jessica Kullmann, Stefan Pey

Druck

Druck & Verlagshaus Mainz GmbH
Aachen

Anzeigenpreise

Bitte Preisliste Nr. 12 anfordern

Redaktionsschluss

15.12.2012 für Ausgabe 1/2013

Bankverbindung

Konto 42 94 80, Sparkasse Aachen
BLZ 390 500 00

Wer wir sind und was wir wollen

...wir sind ein Verkehrsclub.

mer im Interesse der Verbraucherinnen und Verbraucher.

...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 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.

...wir sind eine Verbraucher-schutzorganisation

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-



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.

Datum Unterschrift

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

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 _____ €

DENYS BENJAMIN ACT

Der eRADgeber

Das Wesentliche
über Elektrofahräder,
Pedelects und E-Bikes



Der eRADgeber
ist in der
Verlagsgruppe Mainz
erschienen.

64 Seiten Paperback
zum Preis von nur € 9,80.
ISBN-10: 3-86317-000-8
Bezug auch direkt über
den Verlag oder Autor



www.verlag-mainz.de

www.eRADgeber.de



Glashaus
Wohnwerkstatt



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

Naturbaustoffe & Raumausstattung
Beratung, Verkauf, Verarbeitung

Raum zum Wohnfühlen!