

# LUFTPUMPE



Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung

1 / 2012

Fortsetzung folgt:

**Sicher Radfahren!**  
Seite 18

Radtourismus:

**Wasserburgenroute**  
Seite 25

Technik:

**NRW Radroutenplaner**  
Seite 29

Nun ist also auch das Jahr 2011 Geschichte und das neue 2012 steht in den Startlöchern, und hoffentlich wird es ein fahrradfreundliches. Im vergangenen Jahr konnte der NRW-Landesverband des ADFC das 30.000ste Mitglied begrüßen, und zwar im Kreisverband Aachen – näheres ab S. 22 im Heft. Auch das soll uns Ansporn sein, unsere Arbeit für die Belange der RadfahrerInnen im neuen Jahr weiterzuführen. Das wird uns ab 2012 erleichtert: der ADFC Aachen hat die Chance genutzt und eine BFD-Stelle (Bundesfreiwilligendienst) eingerichtet. Wir freuen uns sehr, nun unseren Service in der Geschäftsstelle deutlich ausweiten zu können – Details zu den erweiterten Öffnungszeiten sind hier im Heft in den Rubriken Termine und Service sowie auf unserer Homepage zu finden.

2012 steht zudem ein Ereignis ins Haus, bei dem man fast nostalgisch werden kann: 2012 feiert der ADFC-Kreisverband Aachen sein 30jähriges Bestehen! Nebenbei geht damit auch die „Luftpumpe“ in den 30sten Jahrgang. Dieses Jubiläum möchten wir ein bisschen feiern – wann wo und wie wird rechtzeitig auf unserer Heimseite stehen und auch in der Lokalpresse bekannt gemacht. Die dreißig Jahre Arbeit haben manche Verbesserungen für den Radverkehr bewirkt. Gerade in den vergangenen beiden Jahren sind, befördert durch den Luftreinhalteplan für Aachen, zahlreiche dem Radverkehr förderliche Verkehrsmaßnahmen in Aachen umgesetzt worden. Die nagelneuen Radfahrstreifen vor allem am Grabenring und zukünftig auch auf dem Alleenring seien hier stellvertretend genannt. An dieser Stelle möchten wir dann auch mal den MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung, speziell dem Amt für Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen, unseren Dank aussprechen für die unkomplizierte Zusammenarbeit und für das dortige Bemühen, die Stadt im Rahmen der Möglichkeiten fahrradfreundlich zu gestalten. Einiges zum Thema können Sie / könnt Ihr wieder dem Heft in Euren Händen entnehmen. Und die Arbeit wird uns nicht ausgehen. Denn noch sind wir weit entfernt von dem, was möglich ist – wie uns ein kleines, aber feines Beispiel beim, mal wieder, Blick über die Grenze zeigt: In Groningen wurde nun, nachdem Noord-Brabant hier vorangegangen ist, ebenfalls der Regensensor eingeführt. Der Sensor reagiert auf Regen und Schnee und steuert die Ampelschaltung. Bei Niederschlag, Temperaturen unter 10° C und/oder sehr geringem Autoverkehr kriegen Radfahrer eher grünes Licht, etwa zwei- bis dreimal so schnell, und müssen nicht so lange warten. In Groningen erstmal probeweise eingeführt (und zwar mit Hilfe der Feuerwehr, weil es an dem Tag nicht regnete!), sind in Noord-Brabant schon zahlreiche Ampeln so sensibilisiert. Auch der Gastbeitrag ab S. 15 von Ulrich Kalle, unserem Geschäftsführer der Landesgeschäftsstelle, zeigt, was da noch möglich ist und wo wir zumindest langfristig hinwollen. Und natürlich bieten wir auch 2012 wieder viele schöne Touren in die nahe und fernere Umgebung an, denn Radfahren soll vor allem eins: Spaß machen!

**In diesem Sinne ein entspanntes 2012**

**wünscht das Luftpumpe-Team**

(HW)

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
Radfahren in Aachen und Hamburg	10



## Mobilität

Fahrradfreundliche Arbeitgeber in Aachen	12
Fahrradhighways für Aachen	14
Radschnellwege	15
Radfahren - aber sicher! (Teil 2)	18
Radverkehr in Baesweiler	20
Auf dem Rad bekomme ich den Kopf frei	22



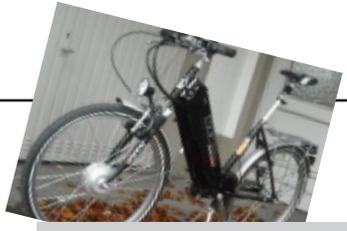
## Radtouristik

Weitblicke !	23
Die Wasserburgenroute entdecken	25



## Technik

1000km auf einem Billig-Pedelec	27
Der NRW-Radroutenplaner	29



## Service

Kontaktadressen und Telefonnummern	30
Impressum und Beitrittserklärung	31



**Termine - Alle Angaben ohne Gewähr!**

24.02. - 26.02.2012	Fahrrad Essen
02.03. - 11.03.2012	Euregio Wirtschaftsschau
04.03. - 01.04.2012	Aktion "Autofasten"
<b>28.03.2012</b>	<b>Mitgliederversammlung</b> um 19:30 Uhr im Welthaus
07.04. - 23.04.2012	Öcher Frühjahrs-Bend
28.04.2012	Landesversammlung ADFC NRW in Münster
02.06.2012	Fahrradsommereröffnungstour
06.06. - 10.06.2012	Roncallis Historischer Jahrmarkt in Kornelimünster
29.06. - 08.07.2012	CHIO - Weltfest des Pferdesports

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

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

**Radverkehrsplanung** jeden 3. Montag des Monats um 20 Uhr

**Erweiterte Öffnungszeiten der Geschäftsstelle:**  
Die Geschäftsstelle ist jetzt 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](http://www.adfc-ac.de)**

## PLUS - MINUS

### Radverkehrsplanung aus Sicht des ADFC

#### ++ PLUS PLUS ++

Foto: Ulrich Weber



**Radfahrstreifen 1**

Nach und nach kommt die Anlage von Radverkehrsanlagen am Aachener Alleenring voran. Jetzt wurde nach Abschluss der dortigen Bauarbeiten ein weiteres wichtiges Teilstück mit Radfahrstreifen markiert: der Boxgraben zwischen Mozartstraße und Marschierort und der anschließende Verlauf über die Lagerhausstraße bis zum Bahnhofsvorplatz. Gerade der genannte Bereich des Boxgraben war vorher für Radfahrer im wahrsten Sinne des Wortes ein schwieriges Pflaster, wo sie entweder auf den holprigen Gehwegen fahren durften oder auf der Fahrbahn vom Kraftfahrzeugverkehr bedrängt wurden. Das ist jetzt glücklicherweise vorbei. Die neuen Radfahrstreifen sind komfortabel zu befahren und dort, wo Fahrzeuge parken, mit einem zusätzlichen Schutzstreifen zu den Parkstreifen abgetrennt.

Leider wurde beim Umbau des Bahnhofsvorplatzes der damals von ADFC und VCD eingebrachte Vorschlag, dort Radfahrstreifen zu markieren, seinerzeit von den Verantwortlichen abgelehnt. Sonst gäbe es jetzt schon das passende Anschlussstück für die Radverkehrsanlagen auf dem Alleenring. (UW)

#### ++ PLUS PLUS ++



Foto: Ulrich Weber

#### Radfahrstreifen 2

Auch die Stadt Düren hat sich erfreulicherweise dafür entschieden, die Neumarkierung einer Straße nach dem Abschluss einer Großbaustelle dafür zu nutzen, Radfahrstreifen auf die Fahrbahn zu bringen. Nachdem die Stürtzstraße und Bonner Straße über mehrere Monate aufgrund der Kanalbaustelle gar nicht befahrbar waren, können Radfahrer dort jetzt erheblich angenehmer fahren, als es früher der Fall war. Zusätzlich zu den Radfahrstreifen finden sie an einigen beampelten Kreuzungen auch noch Aufstellflächen vor, um sich gut sichtbar vor dem Kfz-Verkehr zu positionieren. (UW)

#### + PLUS +



Foto: Ulrich Weber

#### Radfahrstreifen 3

Wer mit dem Fahrrad auf der Aachener Peliserkerstraße aus Richtung Breslauer Straße an der Kreuzung mit der Josef-von-Görres-Straße ankommt, kann sich dort jetzt ebenfalls über neue Radfahrstreifen und über eine Aufstellfläche für Radfahrer vor der Ampel freuen. Leider ist mit den Radverkehrsanlagen an dieser Stelle dann aber erst mal Schluss. Im weiteren Verlauf der Peliserkerstraße und auf der Josef-von-Görres-Straße fehlt es leider noch an entsprechenden Angeboten. (UW)

Foto: Ulrich Weber



Die Radverkehrsanlagen auf dem Grabenring in Aachen haben nur noch wenige Lücken. Eine dieser Lücken war bis vor kurzem der Bereich der Peterstraße zwischen Kurhausstraße und Ursulinerstraße. Während in Fahrtrichtung Bushof ein Radfahrstreifen am rechten Rand der Fahrbahn markiert wurde, hat man sich in Richtung Elisenbrunnen aufgrund der beengten Platzverhältnisse dafür entschieden, die Busspur in Mittellage für Radfahrer freizugeben.

Die Idee dahinter ist nachzuvollziehen. Da die Kraftfahrzeuge, die hier auf der rechten Fahrspur unterwegs sind, alle nach rechts in die Ursulinerstraße abbiegen müssen, die meisten Radfahrer hingegen geradeaus über den Friedrich-Wilhelm-Platz weiterfahren wollen, ist es sinnvoll, dass sie sich rechtzeitig links vom Kfz-Verkehr einordnen können. Und da der Platz für eine eigene Radspur hier nicht vorhanden ist, bleibt nur die Freigabe der ohnehin schmal ausgefallenen Busspur. Während der ADFC die bisher erfolgte Freigabe von Busspuren in Aachen begrüßt hat, sehen wir diese Regelung an der Peterstraße deutlich kritischer. Zum einen handelt es sich hier um den vermutlich am stärksten von Bussen befahrenen Abschnitt im gesamten Aachener Straßennetz und zum anderen liegt diese Busspur nicht wie die bisher freigegebenen Busspuren in Randlage sondern in Mittellage. Beides dürfte dazu führen, dass insbesondere langsame Radfahrer hier deutlich häufiger den öffentlichen Verkehr behindern, als es auf anderen Busspuren der Fall ist. Denn nur auf einer Busspur in Randlage kann der Busfahrer, wenn er hinter einen Radfahrer fährt, in der Regel relativ einfach auf die danebenliegende Kfz-Spur ausweichen, um den Radfahrer zu überholen.

Allerdings soll an dieser Stelle nochmal deutlich darauf hingewiesen werden, dass die Regelung „Busspur, Radfahrer frei“ keinen Benutzungszwang für den Radverkehr bedeutet. Wenn die Radfahrer in Aachen diese Option umsichtig nutzen und nur dann auf die Busspur ausweichen, wenn gerade kein Bus von hinten kommt, so könnte sich die Neuregelung durchaus als vorteilhaft erweisen.

Das eigentliche Problem an dieser Stelle, welches schon seit Jahren diskutiert wird aber leider nicht voran kommt, ist jedoch das Parkhaus Büchel. Durch jenes falsch platzierte Parkhaus werden viel zu viele Autos in diesen Abschnitt der Peterstraße gelockt. Wenn das Parkhaus endlich abgerissen würde und damit der ständige Strom von Kraftfahrzeugen in die Ursulinerstraße drastisch verringert würde, hätten auch die Radfahrer in diesem Bereich keine Probleme mehr, zwischen all den rechtsabbiegenden Fahrzeugen geradeaus über den Friedrich-Wilhelm-Platz zu fahren und die Freigabe der Busspur wäre überflüssig. (uw)



Foto: Ulrich Weber



Foto: Ulrich Weber

Wer mit dem Fahrrad den Aachener Blücherplatz von der Sigmundstraße bis zur Dennewartstraße oder umgekehrt überqueren möchte, wird schon seit Jahren arg umständlich über diesen Platz geführt. Es gibt zwei Abschnitte, in denen der Radverkehr in beiden Richtungen gemeinsam über einen von der Fahrbahn abgetrennten Bereich geleitet wird, und dazwischen muss die Fahrbahn zwei mal zusammen mit dem Fußgängerverkehr an einer Druckknopfampel überquert werden.

Leider werden die abgetrennten Bereiche häufig von Kraftfahrzeugen zum Halten oder Parken verwendet, wie auch auf einem der beiden Fotos zu sehen ist. Die Gummischwellen, die diese Bereiche von der Fahrbahnen abtrennen, erhöhen das Sturzrisiko für Radfahrer, insbesondere wenn diese falsch parkende Fahrzeugen ausweichen müssen. Ein ADFC-Mitglied aus Bremen erzählte mir kürzlich, dass er bei einer Radtour durch das Wurmatal nach Aachen kam und dann kurz hinter dem Europaplatz gestürzt ist. Es war schon dunkel und er hatte die Gummischwellen nicht gesehen.

Kürzlich wurde die Radverkehrsführung am Blücherplatz ein wenig überarbeitet, ohne jedoch die oben beschriebenen grundsätzlichen Schwächen zu beheben. Für Radfahrer, die aus Richtung Jülicherstraße kommen, wurde eine weitere Radspur auf der Fahrbahn markiert, die kurz vor der Eintrachtstraße in die Zweirichtungsspur eingefädelt wird. In der Einbahnstraße vor dem ehemaligen Stadtbad wurden die Radfahrer in Richtung Innenstadt bisher auf den Gehweg geleitet und dürfen jetzt die Fahrbahn in Gegenrichtung benutzen. Leider fehlt an der Ecke Sigmundstraße/Aretzstraße unter dem Einbahnstraßenschild der Hinweis für Autofahrer,



Foto: Ulrich Weber

das ihnen hier Radfahrer entgegen kommen können. Fazit: Ein paar kleine Verbesserungen aber noch nicht der große Durchbruch am Blücherplatz.

(uw)

## Das neue Radtourenprogramm LAUFRAD 2012 erscheint im Februar!

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](http://www.adfc-ac.de)



## "Call an e-Bike"

Seit dem 26.9.2011 gehört Aachen zu den Städten, in denen es ein Leihsystem für Fahrräder im öffentlichen Straßenraum gibt. Anbieter ist die Deutsche Bahn Tochter DB-Rent mit dem Call-a-Bike System. Dabei hat man sich für Aachen etwa besonderes ausgedacht. Weil die Region Aachen sich als Vorreiterregion in Sachen E-Mobilität positionieren will, gibt es in Aachen das erste Call-a-Bike-System mit Pedelecs, welches deshalb „e-Call a Bike“ heißt und in Kooperation mit der STAWAG und der ASEAG realisiert wurde. Die zweite Stadt, in der es Call-a-Bike mit Pedelecs gibt, ist seit Oktober 2011 Stuttgart. Während es in Stuttgart allerdings ein Mischsystem mit e-Bikes und herkömmlichen Fahrrädern gibt und insgesamt 44 Leihstationen, gibt es in Aachen gerade mal 15 e-Bikes an drei Leihstationen. Diese sind am Hauptbahnhof, am Elisenbrunnen und am Audimax der RWTH. Und weil die e-Bikes nach der Benutzung wieder ans Stromnetz müssen, können sie nur an diesen drei Stationen wieder abgegeben werden und nicht innerhalb eines Kerngebietes an jeder größeren Kreuzung stehen gelassen werden, wie es in anderen Call-a-Bike-Städten, z.B. Köln, inzwischen möglich ist.



Positiv zu erwähnen ist noch, dass es nicht nur für BahnCard-Inhaber sondern auch für STAWAG-Kunden und für die Inhaber von ASEAG Zeitkarten vergünstigte Konditionen gibt. Die Preise für die Aachener Call-a-Bike Kunden (die natürlich bundesweit das Call-a-Bike System nutzen können) stehen auf der Internetseite: [www.callabike.de/index.php?id=472](http://www.callabike.de/index.php?id=472) Aktuell haben sich die Leihräder allerdings in eine Winterpause verabschiedet, mit dem Versprechen im nächsten Frühjahr wieder zur Verfügung zu stehen.

(UW)

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

0210 Elisenbrunnen



Foto: Helga Weyers

Es gibt Fortschritte bei der Lichtung des Schilderwaldes: Nachdem wir in der letzten Luftpumpe noch zahlreiche Stellen aufführen mussten, an denen trotz längst gefälligtem Entschluss, die Benutzungspflicht aufzuheben, die blauen Schilder eine hartnäckige Daueroxistenz frönten, ist nun Vollzug zu vermelden.

Die Hohenstaufenallee, die Weißhausstraße, die Kasinostraße und Hackländer Straße, die Salierallee, Teile der Eupener Straße und Weitere: Überall ist der Stadtbetrieb nun tätig geworden und hat entschilddert. Damit ist es nun endlich legitim, dort die Fahrbahn zu nutzen und sich sichtbar im Verkehr bewegen zu können.

Noch nicht entfernt sind die Schilder an der St. Vithr Straße – deswegen und wegen der langen Umsetzungsdauer kann man hier kein fettes Doppelplus vergeben, sondern es steht noch ein - wenn auch sehr kleines – Minus über der Aktion. Auch die Lösung an der Siegelallee wirft hier noch Fragen auf - siehe Extra-Beitrag hierzu auf der nächsten Seite. Der Sinn erschließt sich nicht. Man kann nur hoffen, dass das nur ein kurzes Intermezzo ist und der Schutzstreifen bald fortgeführt wird!

(HW)

**-- MINUS MINUS --****Gäste verirren sich im Zentrum**

Foto: Grischa Begaß

An der Kreuzung Münsterplatz / Kleinmarschier- / Schmiedstraße fehlt ein Großteil der amtlichen Wegweiser – und das nicht etwa aufgrund von Vandalismus, sondern auf Anordnung der Stadt Aachen! Das für die Planungen zuständige Büro formuliert es im Kataster des Radverkehrsnetzes NRW recht eindeutig: „Die Stadt Aachen hat ohne Rücksprache mit dem Landesbetrieb Straßenbau.NRW den Standort modifiziert und Wegweiser demontiert.“

Es fehlen dadurch vier der auf den Radrouten zuvor stets ausgewiesenen Ziele, einschließlich „Markt“, den ja auch Fußgänger ansteuern möchten. Außerdem gingen auf diese Weise die Einschublogos aller fünf hier verlaufenden Radfernwege „verloren“, zwei davon sogar Abschnitte des nationalen D-Netzes.

Folge ist, dass die vom Fischmarkt kommenden Radfahrer nicht geradeaus über den Münsterplatz, und gut beschildert und verkehrssicher weiter via Eisenbrunnen (Tourist-Info!) zum Hauptbahnhof oder Richtung Nordost fahren, sondern dem einzig verbliebenen Radwegweiser folgend nach rechts auf die oft von stehendem Blech verstopfte Kleinmarschierstraße abzweigen. Richtung Hauptbahnhof endet die Wegweisung jedoch sofort wieder, sodass man schon an der Kreuzung zum Grabenring orientierungslos ist. Hält man sich notgedrungen „der Nase nach“ geradeaus, mündet man schließlich auf einen Fuß- & Radweg an der Franzstraße, der unterhalb des Marschiertors dann plötzlich endet und keine Abzweigmöglichkeit in Richtung Bahnhof bietet.

(GB)



Foto: Grischa Begaß



Foto: Grischa Begaß



Foto: Grischa Begäß



Foto: Grischa Begäß

Wir begrüßen ausdrücklich die Aufhebung der Benutzungspflicht für die z. T. nicht verkehrssicheren Radwege an der Siegelallee. An der Louis-Beißel-Str. sind auch die alten Bodenmarkierungen ersetzt worden, die während der Bauphase zu Irritationen und Leserbriefen in AZ & AN führten. In Richtung Salierallee steht die Wegweisung allerdings (noch) im Widerspruch zur neuen Bodenmarkierung, besser wäre ein Pfeil „schräg rechts“.

Das diesem „Plus“ leider (noch?) folgende „Minus“ bezieht sich auf die Radverkehrsführung ab der Einmündung Flandrische Straße, wo der Radweg leider wieder als benutzungspflichtig beschildert ist.



Foto: Grischa Begäß



Foto: Grischa Begäß

Auf „Siegel“ zu wird dieser holprige Weg immer enger und die Radfahrer werden schließlich - zugunsten der langen Rechtsabbiegespur für Autofahrer - auf den schmalen Fußweg geleitet. Am stark frequentierten Fußballplatz sind Konflikte so leider vorprogrammiert. Die Beschilderung als „Fußweg, Radfahrer frei“ erlaubt zwar einen Wechsel auf die breite und glatte Fahrbahn, der Bordstein ist jedoch nicht abgesenkt und eine einleitende Bodenmarkierung fehlt. Durch diese versteckte Führung kommt es an der Ampelkreuzung häufig zu gefährlichen Situationen, denn aus Sicht der flott rechtsabbiegenden Autofahrer tauchen die vorfahrtsberechtigten Radfahrer unvermittelt hinter den Büschen und Bäumen auf. Beides gilt auch für die Gegenrichtung, wo der Radweg vor der Hein-Görgen-Str. eng wird und auf den Fußweg wechselt.

Die Beschilderung als „Fußweg, Radfahrer frei“ erlaubt zwar einen Wechsel auf die breite und glatte Fahrbahn, der Bordstein ist jedoch nicht abgesenkt und eine einleitende Bodenmarkierung fehlt. Durch diese versteckte Führung kommt es an der Ampelkreuzung häufig zu gefährlichen Situationen, denn aus Sicht der flott rechtsabbiegenden Autofahrer tauchen die vorfahrtsberechtigten Radfahrer unvermittelt hinter den Büschen und Bäumen auf. Beides gilt auch für die Gegenrichtung, wo der Radweg vor der Hein-Görgen-Str. eng wird und auf den Fußweg wechselt.

Noch bevor die Kreuzung „Siegel“ komplett radfahrerfreundlich umgebaut werden kann, sollte, nein muss die Benutzungspflicht durch Entfernen der blauen Schilder (Z. 241) aufgehoben werden, da die Radverkehrsführung sonst nicht kontinuierlich ist.

(GB)



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





## Ein Vergleich

### Radfahren in Aachen und in Hamburg

Wer immer nur zu Hause bleibt und nie über den Tellerrand hinausschaut, der neigt dazu, Fortschritte als selbstverständlich hinzunehmen und lediglich das zu sehen, was alles noch nicht erreicht wurde.

Dies ging mir so durch den Kopf, als ich im vergangenen Herbst beim Fahrradfahren in Hamburg fast einen Kulturschock im Hinblick auf die dortigen Radverkehrsbedingungen bekommen habe: Während es in Aachen bereits an vielen Orten auf der Straße markierte Radfahr- bzw. Schutzstreifen gibt, muss man in Hamburg mit der Lupe danach suchen.

Bis auf wenige Ausnahmen müssen Radfahrer dort nahezu überall auf benutzungspflichtigen Bordsteinradwegen fahren, die sich in teils abenteuerlicher Streckenführung durch die Stadt ziehen und häufig viel zu schmal sind. Und zwar so schmal, dass die Benutzungspflicht dort gesetzlich nicht zulässig ist, sodass sie eigentlich aufgehoben werden müsste.

### Northsea-Cycle-Route mutiert zur Northsea-Walking-Route

Der Gipfel ist aber ein Teilstück der offiziellen Northsea-Cycle-Route zwischen Altona und Nienstedten: Der Radweg geht dort urplötzlich und ohne Ausweichmöglichkeit in einen reinen Fußweg über und wird von einem sehr hilfreichen Schild mit dem Spruch „Vernünftige fahren hier nicht Rad. Den anderen ist es verboten.“ dekoriert. Da mutiert die North-Sea-Cycle-Route doch glatt zur North-Sea-Walking-Route.

Ich habe mich dann abends mit einem waschechten Hamburger darüber unterhalten, der dazu lakonisch meinte, das könne nur das Teilstück entlang der ehemaligen Kapitänshäuser sein. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt...

### Demos in Hamburg

Unsere ADFC-Kollegen in Hamburg haben also noch unendlich viel mehr Überzeugungsarbeit zu leisten als wir hier in Aachen. Sie haben deshalb im Juni 2011 einige Aktio-

nen zum Thema durchgeführt. Auf der Homepage des ADFC Hamburg ist zu lesen:

»Ab auf die Straße!«, der Slogan der diesjährigen ADFC-Kampagne, wirkt: Ob die rund 250 Radfahrenden der Demo am 15. Juni 2011, die vielen tausend Sternfahrtteilnehmer ein paar Tage später oder die »Critical Mass«-Radler am 24. Juni in der Hamburger Innenstadt – sie alle fuhren mit viel Spaß sicher auf der Fahrbahn.

### Aachen weit vorne

Wieder zurück in Aachen konnte ich dann endlich aufatmen: Hier ist Radfahren auf der Straße nichts Ungewöhnliches und an den meisten Radwegen soll die Benutzungspflicht (hoffentlich bald) noch aufgehoben werden. Die Tinte auf den behördlichen Anordnungen zum Abhängen der blauen Schilder ist jedenfalls schon lange trocken, es fehlt „nur noch“ die tatsächliche Umsetzung. Angesichts der Situation für Radfahrer in Hamburg haben wir in Aachen also eher ein Luxusproblem, wenn wir uns darüber beklagen, dass die Entschilderung der Radwege so lange dauert.

Dies ist allerdings kein Grund, die Radverkehrsmaßnahmen in Aachen schleifen zu lassen, nur weil wir hier schon viel weiter sind als eine Weltstadt wie Hamburg. Es sollte vielmehr ein Ansporn sein, um die Vorreiterrolle Aachens weiter auszubauen – auf dass Aachen in Radfahrerkreisen bald ähnlich bekannt wird wie Münster: Als erste Stadt in Deutschland, die flächendeckend die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben hat. Und die selbst keine Angst hat, so komplizierte und große Kreuzungen wie die Normaluhr weitgehend radfahrerfreundlich umzugestalten.

Daher an dieser Stelle auch mal ein großes Lob an Politik und (die meisten Teile der) Verwaltung: Aachen ist auf einem sehr guten Weg, wirklich fahrradfreundlich zu werden. Den Städtevergleich mit Hamburg haben wir schon gewonnen.

(MV)

# Mit Superkraft zum Einkaufen

**pedelecs**

**Bis 150 € Zuschuss  
für STAWAG-  
Kunden\***



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

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

Karlsgraben 69  
Aachen  
[www.velo.de](http://www.velo.de)

MITGLIED **Q+**  
die  
qualitäts  
allianz

**VELO**   
Räder die bewegen

## Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Aachen“

### Förderung eines „weichen“ Standortfaktors

Das ist wirklich eine schöne Idee: Schon zum zweiten Mal hat die Stadt Aachen im Rahmen der Kampagne „Fahrrad in Aachen“ zusammen mit der IHK Aachen den Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ ausgetragen. Der Wettbewerb richtet sich an alle Unternehmen, Behörden und sonstige Einrichtungen in Aachen mit der einzigen Voraussetzung, dass der / die TeilnehmerIn mindestens fünf MitarbeiterInnen hat. Dieser Wettbewerb ist einer der Bausteine, mit denen die Stadt Aachen die Nutzung des Fahrrads in Freizeit und Alltag fördern möchte.

### Staufrei zum Broterwerb

Viele Menschen haben einen Arbeitsweg, der sich auch gut mit dem Rad bewältigen lässt – was bei steigenden Spritpreisen nicht nur dem Geldbeutel, sondern ganz allgemein auch der eigenen Gesundheit (und der Anderer durch vermiedenen Schadstoffausstoß) zugute kommt, den Stressfaktor mindert, weil man nicht im Stau steht und zudem die Bewegung an der frischen Luft auch den Kopf befreit. Viele gute Gründe also, das Rad für den Arbeitsweg zu nutzen. Sehr erleichtert wird die Fahrradnutzung, wenn am Arbeitsplatz eine fahrradfreundliche Infrastruktur geboten wird. Das beginnt bei sicheren und geschützten Abstellanlagen und geht über Umkleide- und vielleicht Duschkmöglichkeiten bis zur Bereitstellung von Flick- und Werkzeug, Regenkleidung und auch Dienstfahrrädern. Der Möglichkeiten sind viele, und manch Aachener Betrieb hat hier Vorbildliches vorzuzeigen. Sei es, dass ein Radroutenplaner über das Intranet verfügbar ist, der Betrieb regelmäßig Radtouri organisiert oder sonstige Unterstützung bietet.

### Viele Fragen viele Punkte ..

Der Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ fragt zahlreiche Punkte ab zur Infrastruktur, zur Information im Betrieb, zu Aktionen (z.B. Teilnahme an „Mit dem Rad zur Arbeit“) und zur Bedeutung des Radfahrens. Dann wird das Ganze noch gewichtet, je nach Betriebsgröße und Möglichkeiten.

### .. und acht Betriebe

In diesem Jahr haben sich acht Betriebe am Wettbewerb beteiligt. Der Titel „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Aachen 2011“ geht an die Firma BET GmbH, die nicht nur mit einer guten vielfältigen Infrastruktur punkten konnte, sondern auch zu den (eher seltenen) Betrieben zählt, wo auch die Geschäftsführung mit dem Rad zur Arbeit kommt. Neben dem Titel gab es als Preis 2.000 Euro zur weiteren Förderung des Radfahrens.

Alle anderen Betriebe erhielten eine Urkunde „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber 2011“ und Preise wie ein Trekkingrad mit Fahrradzubehör von Velo, Fahrradreparaturgutscheine von Fliizz Eurobike, ein Lastenfahrrad von B.O.C. BIKE CENTER, eine durch den ADFC eigens für den Betrieb organisierte Fahrradtour sowie Gutscheine für eine große Inspektion zum Sonderpreis von 20 Euro statt 60 Euro von Fliizz Eurobike für alle Beschäftigten des Betriebs.



Abstellanlage

Foto: Ralf Bädorf, Lindt&Sprüngli

### Die ausgezeichneten Betriebe sind:

(in alphabetischer Reihenfolge)

- Alexianer Aachen GmbH
- BSV
- fauna e.V.
- imageDRUCK GmbH
- Leberherz und Partner GmbH
- Lindt&Sprüngli GmbH

## Und dann noch ein Sonderpreis

Für die Firma Ericsson GmbH Eurolab aus Herzogenrath gab es noch einen Sonderpreis. Ericsson war der einzige teilnehmende Betrieb aus der Städteregion – und es ist wirklich toll, was diese Firma zur Förderung des Radverkehrs bietet. Die Abstellanlagen sind zahlreich, diebstahlsicher, trocken und beleuchtet, es gibt Werkzeug und Ersatzmaterial, Duschmöglichkeiten und Kleiderschränke. Per Flyer und Aushang sowie über das Intranet werden zahlreiche Informationen geboten, es werden Touren veranstaltet und und...

Nun war das wieder einer der Punkte, wo es zwischen Stadt und Städteregion noch ein bisschen hakelt: Der Wettbewerb wird von der Stadt veranstaltet, die Städteregion hatte sich nicht beteiligt. Vermutlich, weil sie nicht gefragt wurde bzw. im Kommunikationsfluss noch ein paar Schieber nicht richtig gestellt oder Kanäle nicht vorhanden waren.



Fahrradwerkstatt

Foto: Alexianer Aachen GmbH

Man fand dann doch eine gute und salomonische Lösung: Ericsson erhielt einen Sonderpreis, der mit 1.000 € dotiert war und an dem sich die Städteregion beteiligt hat, was vermutlich auf kurzem Wege geregelt wurde.

Die Firma Ericsson ist übrigens sehr interessiert, sich mit anderen Betrieben auszutauschen und ihre Erfahrungen und das Know-how an Andere weiterzugeben. Der ADFC tritt hier gerne als Vermittler auf, sprechen Sie uns an.

## Schönheit im Verborgenen

Dieser Wettbewerb ist wirklich eine rundum gute Sache. Warum nur kriegt kaum einer was davon mit? Die IHK als Mitausrichter bewirbt die Aktion, aber nicht bei allen Betrieben, die sich für den Radverkehr einsetzen, ist der Wettbewerb bekannt. Die Preisverleihung fand im November im weißen Saal des Rathauses statt. Die Presse war geladen und zugegen, der Niederschlag in den Printmedien war allerdings sehr mager. Was schade ist. Auch auf der Internetseite der Stadt Aachen muss man schon danach suchen um über diesen Wettbewerb informiert zu werden. Hinsichtlich der Öffentlichkeitswirksamkeit ist also noch deutlich Luft nach oben. Dieser Wettbewerb hätte mehr Aufmerksamkeit verdient. Es wäre schön, wenn 2012 Stadt und Städteregion gemeinsam mit der IHK hier die Werbetrommel rühren würden.

(HW)



**Auf über 1.200 m<sup>2</sup>**  
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.

## ADFC und VCD fordern sog. Fahrradhighways für Aachen

### Radschnellwege in Aachen

Wir in Aachen haben uns zusammen mit dem VCD überlegt, wo Radschnellrouten angelegt werden können. Demnach sollten alle Haupteinfahrtsstraßen in die Stadt auch Radschnellwege oder sog. „Fahrradhighways“ bekommen – das sind separat sowohl unabhängig vom Kfz-Verkehr als auch unabhängig vom Fußverkehr geführte Fahrradrouten, auf denen man barrierefrei, d.h. auch möglichst ohne Ampeln schnell vorwärts kommen kann.

Die Routen sollen überall dort, wo viele potentielle Fahrradfahrer wohnen, wie ein Spinnennetz in die Stadt führen und dafür eben nicht auf den Hauptstraßen mit vielen Ampeln entlanglaufen. Diese Fahrradhighways sollten dann in mehreren Kreisen durch Premium-Radrouten miteinander verbunden werden, damit auch benachbarte Bezirke gut per Fahrrad erreicht werden können.

#### Von Anfang an mit dem Rad zur Arbeit

Die mit Abstand wichtigste Maßnahme ist dabei die Anbindung des geplanten Neubaugebiets Richtericher Dell zum demnächst entstehenden Campus: Wenn man es nämlich

schafft, vor allem Neubürgern von Anfang an eine attraktive Radroute zum Arbeitsplatz anzubieten, dann werden viele vielleicht gar nicht erst auf die Idee kommen, das Auto dafür zu nehmen.

Es ist jedenfalls erheblich leichter, Kfz-Verkehre zu vermeiden, noch bevor sie entstehen als hinterher die Menschen dazu zu bewegen, vom Auto wieder aufs Rad umzusteigen.

#### Masterplan 2030

Diese Vorschläge wurden zusammen mit dem VCD inzwischen an die zuständigen Stellen weiter geleitet - sie sollen Bestandteil des Masterplans 2030 werden und werden dann in den nächsten Jahren hoffentlich auch umgesetzt werden.

(MV)

#### Mehr zum Thema:

Bitte beachten Sie den Beitrag des ADFC-NRW Landesgeschäftsführers Ulrich Kalle auf den nächsten Seiten.

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

**Uhrenbatterie  
Varta V321 = 2,99 €**

**Gerne wechseln wir sie auch, bitte fragen Sie.**

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

**BEISSELS  
FOTO  
BASAR**

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

Mo-Fr 8:30 - 18:30 Uhr  
Sa 10:00 - 14:00 Uhr

[www.beissels-foto-basar.de](http://www.beissels-foto-basar.de)

## Radschnellwege

### Was ist das und was bringt es uns?

Fotos: ADFC NRW / Ulrich Kalle

Seit einiger Zeit geistert in Planerkreisen und auch im Landesverkehrsministerium der Begriff „Radschnellwege“ herum. Aber was ist eigentlich ein Radschnellweg und warum können Radfahrer sich darüber freuen?



Hier wurde die Hauptverkehrsstraße angehoben, so dass Radfahrer ohne Höhenunterschied durch die Unterführung fahren können (Houten).

Der Begriff leitet sich vom niederländischen „fietsnelweg“ ab. In der deutschen Adaption geht allerdings das erklärende Wortspiel verloren, denn der Begriff leitet sich von „autosnelweg“ ab, dem niederländischen Wort für „Autobahn“. Und an den Qualitätsmerkmalen für Autobahnen bemisst sich dann auch die Definition für einen fietssnelweg (in Anlehnung an Wikipedia Niederlande): Minimum sind zwei Fahrstreifen (einer je Richtung) mit einer Breite von 2,00 m (je Fahrstreifen!), wobei ausschließlich Fahrräder (einschließlich Pedelecs, aber keine Mofas) zugelassen sind. Fußgänger erhalten in aller Regel daneben einen eigenen Bürgersteig. Ähnlich einer Autobahn soll ein fietssnelweg soweit irgend möglich kreuzungsfrei sein, was durch Brücken und Unterführungen erreicht wird. Die Zufahrt erfolgt wiederum autobahnähnlich über Anschlussstellen. Und eine glatte Asphaltdecke gehört selbstverständlich auch dazu.

Diese Qualitätskriterien zielen nicht auf die Maximierung der Höchstgeschwindigkeit; es geht vielmehr um eine möglichst hohe Durchschnittsgeschwindigkeit auf längeren Strecken. Selbstständig geführte Radwege mit vergleichbarem Ausbaustandard gibt es schon lange in vielen niederländischen Städ-

ten. Neu ist allerdings der Ansatz eines gezielten Baus von langen fietssnelwegen als Konkurrenz zum Auto. Im Rahmen des nationalen Antistauprogramms entstand 2006 als Sofortmaßnahme das Programm „fiets filevrij“ (staufrei Radfahren). Damit sollen Autofahrer im „fahrradtauglichen“ Entfernungsbereich zum Umstieg auf das Fahrrad bewegt werden. Dieser Entfernungsbereich wird mit bis zu 15 km angesetzt, was auf derart gut ausgebauten Wegen durchaus realistisch ist, spätestens bei Einsatz von Pedelecs, die sich in den Niederlanden noch fünfmal besser verkaufen als in Deutschland.

Das lässt sich die niederländische Regierung auch etwas kosten: Alleine für die ersten 16 Routen wurden 10 Mio. Euro bereitgestellt. Die fünf wichtigsten Strecken sind mittlerweile fertiggestellt, 18 weitere befinden sich in der Umsetzung und für vier Routen wird noch die Machbarkeit geprüft.



Der großzügig ausgebaut Radweg erschließt in der niederländischen „Fahrradmodellstadt“ Houten ein Wohngebiet im neuen Stadtteil Castellum.

Ein ganz besonderer Leckerbissen für Radler wird die „Slowlane“ (welch ein irreführender Name!) in Eindhoven. Selbstständig im Grünen geführt soll sie auf 32 km Länge die Top-Unternehmensstandorte von Bildung, Forschung und High-Tech-Industrie miteinander verbinden. Eingebettet in das Gebietsentwicklungsprojekt „Brainport Avenue“ wird dieser „Superradweg“ mit 9 Mio. Euro gefördert.

So ganz neu ist die Idee mit den Rad-

schnellwegen allerdings nicht. Bereits im Jahr 1900 verband einen Radschnellweg die US-Städte Los Angeles und Pasadena. Die aufgeständerte Holzkonstruktion führte in einigen Metern Höhe kreuzungsfrei über das schon damals dichte Verkehrsnetz; eine Qualität, die seither niemals wieder erreicht wurde. Ironie der Geschichte: Anstatt über die Mauteinnahmen Gewinn zu erwirtschaften fiel die Strecke alsbald der aufkommenden Massenmotorisierung zum Opfer und auf ihrer Trasse entstand dann die erste Autobahn der USA.



Hier sind die Verhältnisse einmal umgedreht worden: Die Radverkehrshauptachse wird bevorzugt über eine Hauptverkehrsstraße des Autoverkehrs geführt (Zwolle).

Der wahrscheinlich erste deutsche Radschnellweg im Sinne der niederländischen Definition entsteht derzeit in Wuppertal. Auf Betreiben der (auch vom ADFC mitgetragenen) „Wuppertalbewegung“, die für die bettelarme Stadt Wuppertal den kommunalen Eigenanteil gesammelt hat, entsteht dort auf der „Nordbahntrasse“ ein traumhafter Radweg. Die Nordbahntrasse ist eine stillgelegte zweigleisige Bahnstrecke. Der neue Radweg ist vier Meter breit; daneben steht für Fußgänger ein zwei Meter breiter Gehweg zur



Diese lichte und schön gestaltete Unterführung unter einer Hauptverkehrsstraße lässt erst gar kein unwohles Gefühl aufkommen (Zwolle).

Verfügung. Mit Hilfe von Tunnels und Viadukten führt der Weg kreuzungs- und steigungsfrei durchs Stadtgebiet und erschließt über 100.000 Einwohner Wuppertals für den Radverkehr.



Auf so gut ausgebauten Radwegen macht das Radfahren richtig Spaß mit der eigenständigen Beleuchtung auch noch nach Sonnenuntergang (Zwolle).

Der Parlamentarische Staatssekretär für Verkehr im Landesverkehrsministerium, Horst Becker, hat erklärt, dass das Land Nordrhein-Westfalen sich zukünftig für den Bau von Radschnellwegen engagieren wird. Als erste Route wird derzeit die Strecke Duisburg-Dortmund untersucht. Die Streckenführung wird allerdings wohl nicht parallel zur A 40 verlaufen; vielmehr wird die Nutzung ehemaliger Bahnstrecken angestrebt, da nur so der Anspruch der kreuzungsfreien Führung einigermaßen eingelöst werden kann. So könnte z. B. die bereits als Radweg bestehende „Rheinische Bahn“ Teil dieses Radschnellwegs werden. Auch wenn dabei möglicherweise nicht überall die hohen niederländischen Standards erreicht werden, wird ein solcher Radschnellweg auch über längere Strecken eine echte Alternative zum Auto bieten und die „Stautrecke“ A 40 entlasten.

(UK)

- 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!**



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 Waldbreitungen*  
der Spezialist  
für **die Ersten.**

**Q+**  
die  
qualitäts  
allianz

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

## Radfahren – aber sicher!

### Direktes und indirektes Linksabbiegen

Fotos: Monika Volkmer

Nach dem wir uns in der letzten Ausgabe der Luftpumpe mit dem sicheren Radfahren auf Radfahr- und Schutzstreifen beschäftigt haben, wollen wir uns in dieser Ausgabe dem Thema Linksabbiegen widmen.

Sicher ist Ihnen schon aufgefallen, dass mittlerweile an mehreren Stellen in der Stadt folgende Markierung auf der Straße zu finden ist:



Aber wissen Sie auch, was diese Markierung bedeutet? Hier können sich Radfahrer aufstellen, die links abbiegen möchten. Dorthin gelangt man, indem man an der vorgelagerten Kreuzung geradeaus fährt und sich dann auf der kleinen Aufstellfläche aufstellt. Dort wartet man solange, bis die querende Fußgängerampel grün wird. Wie man auf dem nebenstehenden Bild erkennen kann, wurde die Fußgängerampel um ein Fahrradsymbol ergänzt.



Zusammen mit den Fußgängern überquert man schließlich fahrend die Straße und raddelt dann gerade aus weiter. Diesen so durchgeführten Abbiege-Vorgang nennt man indirektes Linksabbiegen. Indirekt deswegen, weil man erst geradeaus über die Kreuzung fährt und dann zusammen mit den Fußgängern die Straßenseite wechselt.

Man kann stattdessen aber natürlich auch



ohne Umweg links abbiegen. In diesem Fall ordnet man sich zusammen mit den Kraftfahrzeugen auf die Linksabbiegespur ein und fährt so unmittelbar an der Kreuzung direkt nach links. Diesen Abbiege-Vorgang nennt man direktes Linksabbiegen.

**„On the road“ gibt es mehrere Varianten des direkten Linksabbiegens:**

#### a) Es sind keine separaten Fahrbahnmarkierungen für Radfahrer vorhanden:

In diesem Fall stellt man sich zusammen mit den Kraftfahrzeugen auf die Linksabbiegespur und fährt zusammen mit diesen links um die Ecke.

Achtung: Auch hier gilt natürlich, was wir in der letzten Ausgabe zu den Radfahr- bzw. Schutzstreifen gesagt haben: Nicht an den Rand der Linksabbiegespur quetschen, sondern auch hier möglichst Abstand halten.

#### b) Es ist eine separate Fahrradaufstellfläche für Radfahrer vor allen Kraftfahrzeugspuren vorhanden:



In diesem Fall stellt man sich auf die linke Seite vor den Kfz-Verkehr und biegt so vor diesem links ab.

### c) Es gibt eine spezielle Linksabbiegespur für Radfahrer:



In diesem Fall stellt man sich auf seine separate Linksabbiegespur und biegt parallel mit dem Kfz-Verkehr links ab.

Ergänzend sei an dieser Stelle erwähnt, dass man selbstverständlich auch ohne separate Aufstellfläche indirekt links abbiegen kann. In diesem Fall muss man jedoch das Fahrrad zusammen mit den Fußgängern über die Ampel schieben, wenn man nicht gegen die Regeln der StVO verstoßen will.

### Was ist sicherer?

Bleibt noch die Frage offen, welche Abbie-

ge-Variante sicherer ist. Diese Frage kann man jedoch leider nicht pauschal beantworten. Es kommt nämlich darauf an, wie sicher man sich mit dem Fahrrad im Straßenverkehr bewegt.

Für unsichere Fahrradfahrer ist entsprechend eher die indirekte Variante zu empfehlen, während sichere Fahrradfahrer normalerweise kein Problem damit haben, direkt links abzubiegen. Jeder Fahrradfahrer muss also selbst entscheiden, welche Variante er in welcher Situation bevorzugt. Genau deshalb werden ja in Aachen auf derselben Kreuzung gleichzeitig beide Varianten angeboten.

Es ist auch ein Unterschied, ob man bei grüner oder roter Ampel auf die Kreuzung zukommt. Wenn die Ampel gerade rot ist, können auch unsichere Fahrradfahrer problemlos direkt links abbiegen, um so schneller die Kreuzung zu passieren.

### Radfahrer haben die Wahl

Die Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen sind daher als Angebot zu verstehen – ob der Fahrradfahrer dieses Angebot annimmt oder lieber direkt links abbiegt, bleibt ihm selbst überlassen. Ein echtes Plus also für den Radverkehr, das der Verkehrssicherheit dient und die Attraktivität der Stadt für Fahrradfahrer steigert.

(MV)

# Augenweide

Brillen. Kontaktlinsen.  
Reparaturen.



Augenweide Vennemann Aachen · Fon 0241/3 05 93 · Fax 0241/21057  
Kapuzinergraben 24 · 52062 Aachen

## Radverkehr in Baesweiler

### Gastbeitrag des Radverkehrsbeauftragten der Stadt Baesweiler

Die Stadt Baesweiler ist eine Stadt in der StädteRegion Aachen. Sie zählt ca. 28.000 Einwohner und ist 27,82 qkm groß. Zum Stadtgebiet gehören die Stadtteile Baesweiler, Setterich, Beggendorf, Oidtweiler, Puffendorf, Loverich und Floverich.

Die Stadt Baesweiler zeichnet sich durch eine flächendeckende Ausweisung von Tempo-30-Zonen sowie zahlreichen verkehrsberuhigten Bereichen innerhalb des Stadtgebietes aus und ermöglicht hierdurch ein sicheres, komfortables und entspanntes Radfahren.

Entlang klassifizierter Straßen wurden in der Vergangenheit verschiedene Anstrengungen seitens der Stadt unternommen, um an diesen in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern Radverkehrsanlagen zu schaffen, die eine zügige Verbindung zwischen den einzelnen Stadtteilen ermöglichen. Weiter zeichnet die Stadt Baesweiler ein gut ausgebautes flächendeckendes Wirtschaftswegenetz aus, das insbesondere "Freizeitradlern" zu Gute kommt, die von Baesweiler aus beispielsweise in die angrenzenden Kreise Düren und Heinsberg gelangen wollen.

Neben dieser Wegeinfrastruktur für den Radverkehr stellt eine Fahrradwegweisung einen weiteren wichtigen Bestandteil einer flächendeckend fahrradfreundlichen Infrastruktur dar. Erst durch ein adäquates Wegweisungssystem wird die Wegeinfrastruktur auch für alle Benutzergruppen, insbesondere für Auswärtige, erschlossen.

Die Fahrradwegweisung in Baesweiler umfasst das landesweite Radverkehrsnetz, die Aachener Burgenrunde, das in der StädteRegion Aachen ausgewiesene Knotenpunktsystem sowie die durch ein eigenes Symbol (der Baesweiler Löwe) geschaffene Route "Rund um Baesweiler". Daneben bestehen verschiedene Radwegerouten in die Kreise Heinsberg und Düren sowie in die Nachbarstädte der StädteRegion Aachen.

Der Stadt Baesweiler war und ist es wichtig, durch eine gezielte Radwegweisung Rad-

fahrer schnell zu ihren Zielen zu bringen, aber auch gleichzeitig die touristischen Aspekte nicht außer Acht zu lassen. So wurde beispielsweise Wert darauf gelegt, dass für Radfahrer eine Beschilderung direkt in das Baesweiler Zentrum von den Hauptammelrouten ausgewiesen wird, um Radfahrer auf sicheren Wegen dorthin zu führen.

Durch den verkehrsberuhigten Ausbau der Baesweiler Innenstadt ist vor einigen Jahren ein attraktives und modernes Einkaufszentrum geschaffen worden. Die umfangreiche Angebotspalette in den Geschäften lädt Baesweiler Bürger sowie viele Auswärtige zum Einkaufsbummel ein. Ein im Jahr 2009 erstelltes Einzelhandelsgutachten spricht von einer vitalen Struktur des Einzelhandels in Baesweiler, von dem lebendigsten Zentrum in der gesamten StädteRegion Aachen, von einem differenzierten Angebot, von einem kleinflächigen Einzelhandel, der ein hohes Schutzgut darstellt und das Flair des Einkaufszentrums ausmacht. Kostenlose Parkmöglichkeiten und insbesondere zahlreich vorhandene Abstellmöglichkeiten für Fahrräder laden entsprechend dazu ein, in Baesweiler einzukaufen bzw. im Bereich der Außengastronomie einfach nur zu Verweilen. Auch im Stadtteil Setterich wurde kürzlich mit der „Neuen Mitte“ ein gut erreichbares Einkaufszentrum mit vielseitigen Angeboten, geschaffen.



traditioneller Radwandertag

Foto: Stadt Baesweiler

Im Hinblick auf den touristischen Aspekt hat die Stadt vor einigen Jahren einen stadsgeschichtlichen Lehrpfad "Rund um Baesweiler" entwickelt, der dem interessierten

Radfahrer die Stadtgeschichte mit Hilfe entsprechender Informationstafeln näher bringen soll. Da diese Route immer wieder gerne befahren wird und einige reizvolle Sehenswürdigkeiten mit einschließt, hat man sich seitens der Stadt Baesweiler dafür ausgesprochen, diese stadthistorische Rundfahrt in das Freizeitrouthenetz der StädteRegion Aachen aufzunehmen. Der Rundweg ist durch ein entsprechendes Symbol (der Baesweiler Löwe) für den interessierten Radfahrer kenntlich gemacht.

Gleichzeitig organisiert die Stadt jährlich zu Christi Himmelfahrt eine Radtour rund um Baesweiler, an der sich neben dem Bürgermeister und Ratsmitglieder stets mehrere hundert Personen beteiligen.

Ein wichtiges Projekt der Stadt Baesweiler, ist der CarlAlexanderPark.



Internationaler Carl-Alexander-Park Lauf

Foto: Stadt Baesweiler

Mit dem Aussichtspunkt auf der Halde im CarlAlexanderPark ist eine Bühne entstanden, die einen großartigen Blick über den Aachener Nordraum bietet. Wie an der Perlschnur aufgereiht, liegen die Halden dem Betrachter zu Füßen: Carolus Magnus in Übach-Palenberg, Adolf in Merkstein, Noppenberg- und die Anna-Halden in Alsdorf, Maria Hauptschacht in Mariadorf. Siedlungen, Felder, Wälder, Windräder, Bahnlinien und Straßen - der Blick ist einfach toll.

Aber der CarlAlexanderPark bietet noch mehr: Das Bergföyer, als zentraler Treff-

punkt im CarlAlexanderPark, dient als Eingang zum Bergaufstieg. Über den Schwebesteg, der sich zwischen vier bis sechs Meter über dem Boden den Hang hinauf windet und über die sich anschließende Himmelsstiege, einer leichten Treppenkonstruktion, erreicht man das Bergplateau. Ein ruhiger Ort zum Verweilen auf dem die Aussicht genossen werden kann. Rund um die Halde gibt es im Bereich von Haldenrundweg und Landschaftsader vielfältige Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten. Seit der Eröffnung des CarlAlexanderParks haben sich schon viele Besucher von diesem besonderen Flair überzeugen lassen. Insbesondere für Radfahrer bietet der CarlAlexanderPark eine interessante Anlaufmöglichkeit, da durch die vorhandene Gastronomie eine "wohlverdiente Pause" eingelegt werden kann.

Natürlich befinden sich entlang des Baesweiler Wegweisungsnetzes noch weitere attraktive Sehenswürdigkeiten. Hier sei beispielsweise das Kulturzentrum "Burg Baesweiler" genannt, das mitten im Herzen Baesweilers liegt. Die Räume der Burg Baesweiler bieten ein tolles Ambiente für die vielfältigen kulturellen Angebote in der Stadt. Insbesondere Vereine und Institutionen haben die Möglichkeit, Räumlichkeiten für verschiedene Veranstaltungen anzumieten. Darüber hinaus profitiert das Kulturzentrum von der Einrichtung der dort vorhandenen Stadtbücherei. Daneben wird unter anderem neben verschiedenen anderen Darbietungen auch die Veranstaltungsreihe "Kultur nach 8" im Rahmen des städtischen Kulturprogramms dort veranstaltet.

Weitere Sehenswürdigkeiten entlang des Wegweisungsnetzes sind der Baesweiler Wasserspielplatz mit großem Kinderspielplatz, Minigolf und sonstigen Sporteinrichtungen. Ein Erlebnis für jede Familie.

Sicherlich kann dieser Bericht nur einen kleinen Überblick über die vielfältigen Angebote und Radfahrmöglichkeiten in Baesweiler geben. Deshalb sind alle Interessierten recht herzlich dazu eingeladen, Baesweiler zu entdecken.

Die Stadt Baesweiler freut sich schon sehr auf Ihren Besuch!

## Auf dem Rad bekomme ich den Kopf frei

Ein Gespräch mit der Aachenerin Gabriele Middelhof, 30.000 Mitglied des ADFC NRW

Sie läuft Marathon, fährt mit dem Rad zur Arbeit und hat den Ehemann mit ihrer Fahrradleidenschaft angesteckt: Gabriele Middelhof (52), Bürokauffrau aus Aachen, ist das 30.000 Mitglied des ADFC NRW. Wir trafen Sie zu einem Gespräch.

### Frau Middelhof, wie kam es zur Mitgliedschaft?

Gabriele Middelhof (GM): Wir hatten schon lange den Wunsch, Mitglied im ADFC zu werden. Auf die Idee kamen wir, nachdem wir an einer „Sonnenaufgangstour“ des Kreisverbandes Aachen / Düren teilgenommen hatten, die einfach toll organisiert war. Wir haben uns dort so gut aufgehoben gefühlt, dass wir eigentlich sofort eintreten wollten. Der Gedanke geriet aber in Vergessenheit, bis ein Freund von uns auf der vielbefahrenen Trierer Straße in Aachen einen Unfall hatte. Die Stelle passieren wir jeden Tag mit dem Fahrrad. Die Verkehrssituation ist unmöglich, da muss sich einfach

etwas ändern. Da habe ich mich abends an meinen Computer gesetzt und die ganze Familie online beim ADFC angemeldet.

### Die ganze Familie?

GM: Ich habe mich für eine Familienmitgliedschaft entschieden. Sie gilt nicht nur für meinen Mann Hendrik, sondern auch für unsere Söhne Manuel und Thorsten. Sie studieren und leben noch zuhause bei uns.

### Welche Rolle spielt das Fahrrad in Ihrem Alltag?

GM: Ich laufe für mein Leben gern, besonders gern Marathon. Vor sechs Jahren hatte ich eine Fußverletzung und musste mit dem Laufen pausieren. Um fit zu bleiben, holte ich mein altes Rad aus dem Keller und fing Feuer. Heute genieße ich beides: Jogging und Fahrradfahren. Wir machen gern Fahrradurlaub, zum Beispiel im Münsterland oder auf dem Moselradweg. Auch bei der NRW-Radtour des ADFC waren wir dabei.

Im September geht es in diesem Jahr an den Bodensee – natürlich nehmen wir die Räder mit.

### Wofür nutzen Sie Ihr Fahrrad?

GM: Ich arbeite als Bürokauffrau bei der Evangelischen Familienberatung in der Aachener City und fahre jeden Tag mit dem Rad ins Büro. Bei jedem Wetter, nur nicht bei Schnee und Glatteis. Für die fünf Kilometer brauche ich 20 Minuten. Vier von sechs Kollegen machen es genauso. Vorbild für alle war unser Chef, der acht Kilometer entfernt wohnt. Das Radfahren hat so viele Vorteile. Man muss keinen Parkplatz suchen oder sich in einen übervollen Busquetschen.

### Ist die ganze Familie Middelhof so aktiv?

GM: Meinen Mann habe ich mit meiner Fahrradleidenschaft angesteckt. Er arbeitet als Diplom-Sozialarbeiter im Personalamt der Stadt Aachen und nutzte für den Weg ins Büro lange Zeit das Job-Ticket. Heute fährt er die 3,5 Kilometer zum Schreibtisch mit dem Fahrrad. Er setzt sich dafür ein, dass



**WANDERN  
KLETTERN  
BERGSPORT  
TREKKING**

**WIR  
TESTEN  
SELBER!**

**SPORT SPEZIAL**

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

die Behörde ihren Mitarbeitern Dienst-Pedelecs zur Verfügung stellt. Bisher fand diese Initiative allerdings noch keine echte Gegenliebe. Übrigens, wir haben auch zwei Autos – aber die nutzen meistens unsere Söhne.

### Hat das Radfahren Ihren Alltag verändert?

GM: Wir fühlen uns einfach fitter und gesünder. Den ganzen Tag über sitze ich im Büro, bei der Fahrt mit dem Rad nach Hause kann ich von der Arbeit gut abschalten. Der Hinweg geht bergab, der Rückweg bergauf. Ich liebe diese steile Steigung. Sie macht mir den Kopf frei. Wenn ich zuhause ankomme, habe ich den Job hinter mir gelassen.

### Was erwarten Sie von Ihrer Mitgliedschaft im ADFC?

GM: Ich finde es toll, dass der ADFC seinen Mitgliedern so gute und zuverlässige Tipps gibt, zum Beispiel für die richtigen Lampen oder das passende Fahrrad. Ich hatte immer ein uraltes Fahrrad. Als es mir geklaut wurde, kaufte ich ein neues. Dabei habe ich erfahren, wie wichtig die passende Rahmengröße oder eine gute Gangschaltung sind. Plötzlich fuhr mein Rad wie von allein. Schade, dass ich das nicht eher gewusst habe! Natürlich werden wir jetzt noch mehr Radtouren mit dem ADFC machen. Gleichzeitig wünschen wir uns, dass sich der ADFC verkehrspolitisch einmischt und die Situation der Radfahrer grundsätzlich weiter verbessert.



Als Willkommensgeschenk überreichte Thomas Semmelmann, Vorsitzender ADFC NRW, Gabriele Middelhof ein Fahrrad-Navigationsgerät von Falk

Foto: ADFC NRW

### Denken auch Sie über ehrenamtliches Engagement beim ADFC nach?

GM: Ich mache gern mit, solange meine anderen Hobbys nicht beeinträchtigt sind. Mein Mann hat Kapazitäten frei, weil er gerade zwei Ehrenämter abgegeben hat. Bei den nächsten Arbeitstreffen des Kreisverbandes werden wir dabei sein. Was uns besonders interessiert, ist die Aufgabe des Tourenleiters.

(ADFC NRW)

## Weitblicke !

### Vom schwäbischen Meer zur Isarmetropole

Fotos: ADFC Hamminkeln / Peter Zelmner

Dort wo Deutschland, Österreich und die Schweiz aufeinandertreffen liegt Deutschlands größtes Binnengewässer – der Bodensee. Der Spitzname „schwäbisches Meer“, wie der Bodensee im Volksmund auch genannt wird, ist nur die halbe Wahrheit. Denn an seiner Ostseite erstreckt sich das malerische Lindau welches zu Bayern zählt. Als wir Lindau Insel über die Seebrücke betreten, wird uns sehr südländisch ums Herz. Das milde Klima in einer der sonnenreichsten Gegenden Deutschlands lässt Palmen und viele mediterrane Pflanzen erblühen. Mit der Deutschen Bahn ist Lindau sehr gut zu erreichen und daher ein idealer Ausgangspunkt für eine Radtour durch das Bayerische

Voralpenland.

Wir folgen dem „Bodensee - Königsee - Radweg“ Richtung Osten. Die großen Schilder weisen uns den Weg – Radwanderkarte oder Navigationsgerät überflüssig. Die ersten 50 Kilometer bis Stiefenhofen sind nicht gerade flach wie der Niederrhein oder das Münsterland. Unser Gepäck tut ein Übriges, dass wir die kleinsten Gänge unserer Schaltung bemühen müssen. 400 Höhenmeter sind zu überwinden. Wir haben es geschafft, ohne unser Rad zu schieben und werden mit einem imposanten Blick über den Großen Alpsee belohnt. Die bunten Segel der Surfer und Segler vor einer übermächtig

erscheinenden Bergwelt sind ein grandioser Anblick. Wir durchradeln die Bierstadt Rettenberg und bei Oy-Mittelberg stehen wir vor der größten Herausforderung unserer Reise. In einem langen Anstieg erreichen wir mit 1.000 m über N.N. den höchsten Punkt unserer Tour. Alle Anstrengung wird aber belohnt. Die nächsten etwa 40 Kilometer geht es dann stetig bergab. Wir erreichen unweit Füßen eines unserer highlights der Tour: Schloss Neuschwanstein.



Das von König Ludwig II. von Bayern seit 1869 errichtete, aber nur zu einem Drittel fertiggestellte Märchenschloss macht seinem Namen alle Ehre. Wir hatten schon zu Beginn unserer Tour eine Führung reserviert, denn etwa 4.000 Menschen schauen sich täglich das Schloss an - Massenabfertigung, generalstabmäßig durchorganisiert. Während eines 30-minütigen Rundgangs steigen wir in die Welt von Ludwig II., Richard Wagner und dem Inbegriff des Deutschen Idealismus ein.

Ein kurzer Anstieg noch vor Bad Kohlgrub und es geht die nächsten 20 Kilometer stetig bergab. Vorbei am Kochelsee erreichen wir Benediktbeuren. Der Ort ist bekannt geworden durch das Benediktiner Kloster. Um 739 gegründet, hat das Kloster die bedeutendste Barockkirche Oberbayerns. Hier verlassen wir den Bodensee - Königsee - Radweg Richtung Norden und steuern auf den Starnberger See zu. Er ist über die Grenzen Bayerns hinaus, durch den skandalumwitterten Tod König Ludwigs II. 1886, bekannt geworden. Nicht weniger berühmt als der Starnberger

See ist ein Kloster nahe Herrschings am Ammersee. Nicht unbedingt durch seine Glaubensstärke sondern vielmehr durch die Klosterschänke ist Kloster Andechs weltbekannt geworden. Hier genießen Touristen sowie Einheimische das „Andechser“ Starkbier, das bis nach Russland, Finnland und Japan vertrieben wird.

Abgesehen von einem Anstieg zum Kloster Andechs (es liegt auf einem Berg) ist die Gegend vergleichsweise flach. Im Hintergrund erhebt sich majestätisch das Voralpenland und vor uns taucht langsam die Isarmetropole auf - München. Die Landeshauptstadt ist der Inbegriff für Gelassenheit und „Bier zum Frühstück“. Sie wartet darauf von uns erkundet zu werden. So stehen Stachus, Viktualienmarkt, Hofbräuhaus und Schloss Nymphenburg (hier ist Ludwigs II. 1845 geboren), auf dem Pflichtprogramm. Wir erreichen in München auch das Ende unserer einwöchigen Radtour. Nach 350 Kilometern zwischen dem „schwäbischen Meer“ und der Isarmetropole bleiben viele „erhebende“ Momente in unserer Erinnerung.

(PZ)

**Der ADFC Hamminkeln bietet vom 23.06.2012 bis 30.06.2012 die Tour Weitblicke! noch einmal an.**

**Infos dazu gibt es unter:  
[www.adfc-hamminkeln.info](http://www.adfc-hamminkeln.info) ->  
Mehrtagestour 2012.**




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

**Mieten, Kaufen, Wohnfühlen**

**Gabriele Kulak** fon: +49 (0)2451 - 908 87 61  
von-Humboldt-Str. 66 fax: +49 (0)2451 - 908 87 62  
52511 Geilenkirchen mobil: +49 (0)163 - 205 56 66

**Internet: [www.Residenz24.net](http://www.Residenz24.net) Email: [info@Residenz24.net](mailto:info@Residenz24.net)**

## Per Tandem die Wasserburgenroute entdecken

### Reisebericht

Fotos: Denys Benjamin Alt

Endlich! Der erste Oktober war gekommen. Die Vorfreude hatte ein Ende und wir konnten aufbrechen. Dies sollte unsere erste gemeinsame Mehrtagestour mit dem Tandem sein. Während des Frühjahrs und im Sommer hatten wir nicht nur einmal an der 100km-Grenze gekratzt. Jetzt sollte das Tandem also für mehrere Tage am Stück unser Weggefährte sein.

Zu bewältigen waren 317,95 km und etwa 3000 Höhenmeter. So lang war die auf unsere Bedürfnisse mühsam am PC in vielen Stunden zusammengestellte Wasserburgenroute, die sich im Grunde als „Pferde-Route“ herausstellte.

Los ging es am Morgen des ersten Tages um 6.30h in Aachen bei leichtem Nebel und für die Jahreszeit warmen zweistelligen Gradzahlen. Der Weg führte uns über Kornelimünster, wo wir unweigerlich auf den ersten steilen Anstieg trafen. Nachdem wir das Bergauffahren eigentlich satt waren, führte uns das Navigationssystem über Stolberg den Donnerberg hinauf. Spätestens jetzt waren wir wach und sogar die ersten Menschen trauten sich an diesem Samstagmorgen vor die Haustür.

Zumeist ging es auf landwirtschaftlichen Wegen gen Düren. Weiter ging es nach Zülpich, gefolgt von Euskirchen, wo wir die Gelegenheit hatten vor der Burg Flammersheim das abgebildete Foto von uns aufnehmen zu lassen.



an der Burg Flammersheim

Der erste Tag endete nach Passieren vom schönen Rheinbach in Meckenheim nach rund 115 km, die gefühlt nur bergauf gingen,

wo wir unser Nachtquartier im „City Hotel“ fanden. Dort hatten wir uns geraume Zeit vorher mit unserem feinen Tandem angekündigt. Stolz konnten wir die VIP-Lounge beziehen, welche sich als eine Art ebenerdige Ferienwohnung darstellte, in der wir im Wohnzimmer unser rund 45 kg-Gefährt parken konnten. Das Rad samt Gepäck mussten wir demnach nicht draußen stehen lassen und auch nirgends hoch tragen – wie angenehm! Wir ließen den Abend mit einem kleinen Spaziergang gefolgt von einem köstlichen Abendessen auf der hoteleigenen Terrasse ausklingen und fielen anschließend erschöpft ins Bett.

Am zweiten Tag führte uns unser elektronischer Führer nach einem opulenten Frühstück quer durch das größte Obstanbaugebiet Nordrhein-Westfalens. Schon von weitem konnten wir das Siebengebirge am Horizont erblicken. Bis wir endlich einen königlichen Ausblick auf den Rhein genießen durften, kamen wir an einem Anstieg dann trotz 24 Gängen doch nicht mehr ums Schieben herum. Vielleicht lag es auch an der Flasche Wein aus eigenem Anbau, die wir vom Hotel geschenkt bekommen hatten und die wir nun mit-schleppen mussten. Im Streckenprofil war nichts über einen solch harten Anstieg zu lesen. Wir hatten uns jedoch des Morgens bereits mit frischen „Oktober-Erdbeeren“ direkt vom Felde gestärkt und nahmen das gemeinsame Schieben sportlich.

Nun ging es steil bergab und die Bremsen unseres Gefährtes kamen an ihre Grenzen. Angelangt am Rheinufer fuhren wir dieses mehrere Kilometer entlang, wobei wir einen wunderbaren Ausblick auf das Siebengebirge mit seinen prächtigen Bauten genießen durften. Zunächst enttäuscht durch die Abkehr vom Wasserblick wurden wir belohnt durch das imposante Villenviertel von Bad Godesberg.

Durch den Staatsforst „Kottenforst“ führte uns die Reise dann über Swisstal, wieder an Euskirchen vorbei nach Erftstadt, durch Horrem nach Bergheim, wo wir unser zweites Nachtlager bei der Familie aufschlugen

konnten. Tag 2 endete mit einer Geburtstagsfeier nach knapp 123 km.

Am dritten Tage machten wir uns durch den Fröhnebel auf den Weg zum Schloss Paffendorf an der Erft entlang. Das Schloss Paffendorf beherbergt die empfehlenswerte Dauerausstellung über die rheinische Braunkohleindustrie. Weiter ging es dem Wasserlauf entlang nach Bedburg. Einen Großteil des dritten Abschnitts fuhren wir an Flussläufen vorbei - einfach herrlich! Hier konnten wir auch endlich mal eine längere Zeit die tandemwürdigen 30 km/h fahren, was das Höhenprofil bisher eigentlich nie auf Dauer zugelassen hatte. Über Felder und kleine Dörfer führte uns der Weg an der Sophienhöhe vorbei nach Jülich, wo wir die höchst imposante Zitadelle bei schönstem Sonnenschein bestaunen konnten.

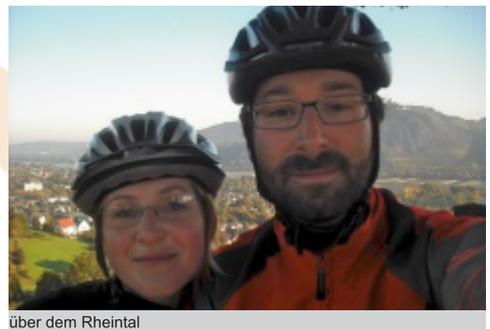
Ein kleines Stück ging es an der Rur entlang, dann Richtung Aldenhoven, zwischen Feldern nach Eschweiler zum Blausteinsee. Dort hatten wir uns eine ausgiebige Pause verdient und ließen unsere angestregten Leiber von der Sonne verwöhnen. Von hier nahmen wir einen recht direkten Weg über Stolberg-Atsch zurück nach Aachen, wo unser dritter Tag nach rund 80 km endete. Den letzten Tag der Wasserburgenroute gestalteten wir demnach recht kurz, da wir die Wege der Wasserburgenroute auf Aachener Boden schon kannten. Wären wir dem originalen Verlauf gefolgt, hätten wir noch weitere 40 km hinter uns bringen müssen. Den Rest des Tages beschäftigten wir uns mit Schlemmen, Erholung und Pflege unseres Lastensels bei ungewöhnlich warmen 20 Grad Celsius im Oktober.

Rückblickend sind wir stolz auf unsere gemeinsame Leistung, da uns täglich 6-7 Stunden Leistungssport abgenötigt wurden. Stets nah beisammen haben wir jedoch jede Sekunde unserer Reise glücklich als funktionierendes Team - auch auf dem Rad - hinter uns gebracht. Versprochen waren uns eigentlich alle 3-4 Kilometer ein Schloss oder eine Burg. Geschätzt haben wir davon weniger als die Hälfte gesehen. Diese sind aber sicherlich einen genauen Blick wert. Allerdings kamen wir auf den ruhigen Pfaden an gefühlt 200 Reithöfen vorbei, weshalb die Route in „Pferde-Route“ umbenannt werden sollte.

Da die Wasserburgenroute in 8 „Einzelrunden“ eingeteilt ist, ist die Ausschilderung unbrauchbar, wenn man die große Runde wagt. Selbst, wenn man beabsichtigt, eine der kleinen Runden zu absolvieren, ist die Beschilderung mehr als haarsträubend. Wir empfehlen die Strecke mit einem Navigationssystem abzuradeln. Bis auf etwa zehn fehlerhafte Punkte war der im ADFC-Tourenportal bereitgestellte Track sehr gut. Die Verkehrsbelastung lässt sich als „quasi nicht vorhanden“ einordnen, die Wegbeschaffenheit als rennradungeeignet. Wir haben nicht allzu oft guten Asphalt unter dem Profil gehabt.

Wir konnten die Strecke ohne Pannen hinter uns bringen. Auffällig war nur, dass der Vorderreifen täglich nachgepumpt werden musste, um seine 5 Bar zu halten. Später stellte sich heraus, dass wir wohl die gesamte Strecke mit einem dicken Dorn im Reifen gefahren waren, ohne dass der Schlauch komplett die Luft verlor. Man muss schließlich auch mal Glück haben.

Rückblickend können wir die Wasserburgenroute als tolle Strecke durch NRW weiterempfehlen. Es ist faszinierend wie weit man durch NRW fahren kann, ohne geschlossene Ortschaften passieren zu müssen. Das gemeinsame Erlebnis auf dem Tandem ist eh nicht in Worte zu fassen.



über dem Rheintal

Wenn auch Sie gerne Touren mit dem Tandem in der Aachener Region fahren, melden Sie sich doch einfach bei uns. Wir freuen uns auf Sie und Ihr Rad. Dabei spielt es keine Rolle ob sie gerne sportlich oder entspannt fahren.

(DBA)

## Mehr als 1000 Kilometer auf einem Billig-Pedelec

### Ein Erfahrungsbericht

Foto: Denys Benjamin Alt

Liebe Freunde des elektronisch unterstützten Zweirades, diesmal berichte ich in einem „Langstrecken Erfahrungsbericht“ über mein ehemaliges „Prophete Rex E-Bike“ (chin. Eisernes Pferd), welches gar kein E-Bike war sondern ein Pedelec.

Im Sommer 2009 entdeckte ich mein Rex im Real Markt Bielefeld für schlappe 250 €. Es war dort das letzte mit Blei betriebene Elektrofahrrad. Es hatte einen platten Vorderreifen und die eine oder andere Schramme vom Herumstehen. Ich wollte es jedoch aus seinem Dornröschenschlaf wecken und entschied mich zum Kauf. Schnell stand fest, dass das Ventil vom vorderen Schlauch defekt war und sich der Reifen somit nicht aufpumpen ließ. Unsere Beziehung gestaltete sich somit zunächst etwas holprig. Ich überredete schnell eine Verkäuferin ein neues Ventil aus dem Regal zu nehmen und mit einer Standpumpe der Geschichte Luft einzuhauen. Gesagt, getan, Rex war fertig zum Transport.



Das umgebaute Rex, welches meiner Ansicht nach eines der schönsten „Pedelecs auf Blei“ war.

Zu Hause wollte ich dann zunächst den Akku laden und war sehr irritiert, dass der Lader immer wieder lud und dann nicht mehr. Er blinkte heftig. Ich war schon wieder sauer, entschloss mich jedoch dazu den Akku einfach ans Rad zu hängen und zu testen. Später stellte sich heraus, dass der Akku fast komplett voll war, als ich ihn abgeholt hatte und der Lader schlicht nichts mehr zum Laden hatte. Aus der beigefügten Anleitung ergab sich dieser Umstand aber nicht. Die

Anleitungen aus dem Fachhandel sind häufig mit mehr Liebe gestaltet, als die paar Blättchen, die es zu meinem Rad dazu gab. Einen Tag später montierte ich gleich eine längere gefederte Sattelstütze, da die originale zu kurz für mich war. Ich bin schließlich 1,85m groß – größer als der „Durchschnittschinese“, der wohl üblicherweise mit einem Rex unterwegs ist. Zugleich kam eine Batteriebeleuchtung zum Einsatz, damit der Seitenläufer nicht seinen unangenehm lauten Dienst verrichten musste bzw. nur auf ganz kurzen Strecken oder im Notfall. Des Weiteren montierte ich einen anderen Sattel und Alupedale, da die originalen einfach nur Rohstoffverschwendung darstellten. Den kleinen Macken im schwarzen Lack rückte ich mit schwarzem Lack zu Leibe.

Nach 100 km kam ein gerader MTB-Lenker dazu. Der Cruiser-Lenker, der verbaut war, ließ keinen Pedaldruck zu. Ein wenig wollte ich den Motor schon durch Eigenarbeit entlasten. Nach knapp 200 km löste sich das erste Mal der Hauptständer. Dieser wurde von mir wieder festgeschraubt. Zudem wickelte ich Lenkerband um den Gasgriff. Diesen harten Plastik-Griff musste man nämlich ständig bedienen, da das Pedelec keine automatische Leistungssteuerung hatte. Nach knapp 300 km durchstach ein Gegenstand den Billig-Reifen und führte zu einem kleinen Loch im Schlauch. Ich wechselte auf Continental Touring Plus 26x1,75“ inkl. Conti-Schlauch vorne und hinten. Die Kette musste nachgespannt werden. Nach etwas mehr als 500 km riss der vordere deutsche Marken-Reifen an der Reifenflanke bei voller Fahrt auf gerader Strecke. Ich führte dies auf einen Materialfehler zurück und bekam kostenfrei Ersatz. Ich montierte auf der linken Lenkerseite einen von mir gekürzten ergonomischen Griff, da ein passender sonst nicht zu erwerben war. Nach knapp 800 km hatte das hintere Dynamolicht einen Wackelkontakt und die Kabel mussten neu eingeklemmt werden. Ferner lief das hintere Lager der Nabe (T3-Nabenschaltung) recht rau. Dafür fiel mir aber nicht wirklich eine Lösung ein. Nach 950 km löste sich wieder der Hauptständer. Er wurde wieder

festgeschraubt, diesmal etwas fester. Ich montierte Shimano Klickpedale mit einer „normalen“ Seite. Nach etwas über zwei Monaten waren die ersten 1000 km voll.

Vor meinem Rex fuhr ich ein Bicycles Energy für etwa 2000 km, welches ich dann zurückgab, weil immer wieder Defekte auftraten. Vor allem der Motor und der Akku waren nie in Ordnung, auch nach mehrmaligem Tausch nicht. Danach nannte ich ein Kalkhoff Pro Connect mein Eigen. Dieses hielt auch keine 2000 km bei mir aus, da es immer wieder zu Defekten kam. Nach diesen negativen Erfahrungen hatte ich eigentlich fast den Glauben ans Pedelec verloren. Mein Rex brachte ihn wieder vollkommen zurück. Wer die Liste oben studiert hat, weiß nun, dass das Rex ein zuverlässiger Partner für den alltäglichen Einsatz war. Seine Nachteile erstreckten sich auf seine negative Trepentauglichkeit. Bei 38 kg ist ein Schleppen nicht angenehm. Mit abgenommenen Akku und verbleibenden 25 kg ging es aber schon besser.

Blei mag zwar keine aktuelle Technik sein, die Li-Ionen-Akkus in meinen vorherigen Rädern wollten jedoch nie, wie sie sollten. Die damaligen Bleiakkus funktionierten jedenfalls ohne Probleme. Zwischenzeitlich kaufte ich ein zweites Blei-Rex. Dieses erstand ich im Prophete Werksverkauf für 280 € und wollte eigentlich nur einen zweiten Akku als Reichweitenverlängerer haben. Bei den guten Preisen kaufte ich aber gleich ein ganzes Rad, da ich auch einen Ersatzteilsponder brauchen konnte, falls mal etwas kaputt gehen sollte. Es stellte sich jedoch heraus, dass das Rex noch robuster war, als ich gedacht hatte, weshalb das Rex 2 wieder verkauft wurde.

Auf Reisen war ich mit sehr viel Gepäck unterwegs. Zu meinem Gepäck zählte auch Akku Nummer 2 (knapp 14 kg), welcher seitlich am Gepäckträger in einer Tasche verstaut wurde. Mit mir oben drauf wog das Rex auf Reisen etwa 160 kg. Die Reichweite pro Akku (3 x 12 V bei 12 Ah) lag bei etwa 50 km. Bei etwa 5 Grad Celsius kein schlechter Wert. Auch wenn das Rad merklich schwerer zu bewegen war, kam man gut mit 25 km/h voran. Die steilste zu meisternde Steigung betrug etwa 15 %. Dort musste ich aber alles geben (von mir selbst etwa 400

Watt). Lange geht das nicht. Am Wohlsten fühlte sich das Rex an leichten Steigungen (5 %) und auf der flachen Strecke.

Insgesamt zerstreuten sich bei mir einige Zweifel während der ersten 1000 km. 40 Kilogramm Rad fahren sich ganz locker, wenn ein starker Bafang-Motor vorne mithilft.

Auch für weit unter 1000 € lässt sich ein Pedelec fahren, welches flott, steigungsfähig und zuverlässig ist. Man sollte aber ein wenig Schrauben können, um Kleinstreparaturen selbst durchführen zu können. Auch 3 Gänge reichen aus, um vernünftig voran zu kommen. Sollte die Übersetzung nicht zu den persönlichen Bedürfnissen passen, lässt sich noch das Schaltungsritzel wechseln. Ich fand das verbaute aber ganz gut passend. Auch mit leerem Akku kam ich noch die Hausberge hoch und die Übersetzung endete bei etwa fahrbaren 34 km/h. Der Wartungsaufwand war sehr gering. Auch bei heftiger Nutzung bei jedem Wetter war lediglich die Kette ab und an zu reinigen und zu ölen.

Neben meinem damaligen Faltrad, Rennrad und Trekkingrad erkämpfte sich mein „eisernes Pferd“ jedenfalls einen festen Platz und jeden Tag, wenn ich mich ihm näherte, wurde ich mit einem freundlichen Wiehern begrüßt. Das hörte aber nur ich...da es ein Geheimwiehern war...

Inzwischen bin ich auf sportlichere Pedelecs umgestiegen, weshalb ich nach mehreren Tausend Kilometern auch das zweite Rex verkaufte. Es war für mich aber der Beweis, dass man von A nach B auch gut mit einem günstigen Pedelec kommen kann. Natürlich gibt es heute bessere Pedelecs, welche eine höhere Reichweite bieten, komfortabler sind, leichter sind und besser aussehen. Wenn es aber um ein tägliches Arbeitstier geht, hatte das eiserne Pferd, welches in Fachkreisen „Eisenschwein“ genannt wird, durchaus seine Daseinsberechtigung. Auch heute freue ich mich noch, wenn ich eines der letzten Exemplare in Aktion sehe.

(DBA)

## Der NRW-Radroutenplaner

### Wohin geht die Fahrt?

Im Internet findet sich seit dem Jahre 2003 unter [www.radroutenplaner.nrw.de](http://www.radroutenplaner.nrw.de) eine höchst interessante Website für alle Fahrradfahrer, die sich in NRW bewegen wollen. Jüngst ist das Herzstück, der Routenplaner, stark verbessert worden. Einige Kinderkrankheiten der Vorgängerversion konnten abgestellt werden. Das Portal ist nun wesentlich benutzerfreundlicher gestaltet.

Neben vorgefertigten Tourenvorschlägen kann man - ähnlich wie bei einem PKW-Navigationsgerät - Start und Ziel einer Reise angeben und erhält postwendend einen Streckenvorschlag. Dieser kann als Karte samt Streckenanweisung ausgedruckt werden, um ihn bei der Tour dabei zu haben. Für GPS-Nutzer findet sich ein fertiger GPX-Track, den man einfach auf sein Navi laden kann. Die Website ist sogar auf englische Sprache umstellbar. Eine mobile Version für alle Smartphone-Typen ist in Entwicklung.

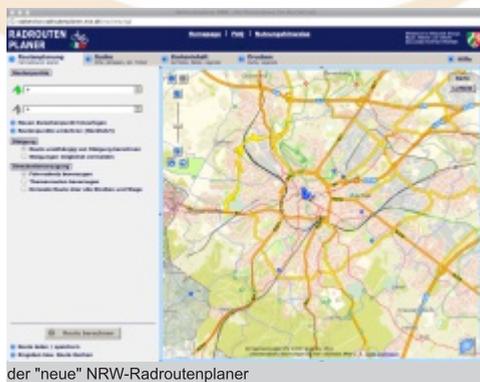
Viele Einstellungen können bei der geplanten Strecke vorgenommen werden. Seien es Zwischenziele, das Vermeiden von Steigungen oder die Bevorzugung des NRW-Radroutennetzes. Auf diesem Radroutennetz basiert die Internetseite. Allerdings sind dem mächtigen Routenplaner auch Fußwege und natürlich öffentliche Straßen bekannt. Mit einem Blick bekommt man die Fahrtstrecke, die Fahrzeit abhängig vom gewählten Schnitt und die Höhenmeter übersichtlich veranschaulicht. Eine wirklich tolle Sache!

Auf vielen hundertten von Kilometern habe ich nun den NRW-Radroutenplaner quer durch Nordrhein-Westfalen genutzt und so ziemlich alle Optionen, die wählbar sind, ausgetestet. Dabei sind Stärken aber auch Schwächen zu Tage getreten.

Die Navigation auf dem NRW-Radroutennetz funktioniert ganz vorzüglich. Man sollte sich hingegen bewusst sein, dass dieses Netz oftmals sehr weite Schleifen zwischen A und B einbaut, um Konflikte mit dem Kraftverkehr zu vermeiden. Die Strecke wird dadurch nicht selten arg gestreckt.

Interessant ist auch die Funktion „Kürzes-

te Route über alle Straßen und Wege“. Wer hier aber davon ausgeht, lediglich Wege, welche auch nur annähernd für Fahrräder zu nutzen sind, angeboten bekommt, kann sich stark täuschen. Vielfach wird man gegen die Fahrtrichtung von Einbahnstraßen geschickt und steht plötzlich vor so mancher Treppe, welche mit Rad und Gepäck unpassierbar ist. Die Funktion ist daher ausdrücklich mit Vorsicht zu nutzen. Mich hat sie jedenfalls schon viel Schweiß und Ärger gekostet. Die resultierenden kurzen Strecken sind jedoch verlockend. Hier und da finden man dadurch auch kleine Wege, die höchst spannend und abkürzend sind.



Wie der Name auch schon sagt, ist die Kartenbasis, auf der geroutet wird, auf die Landesgrenzen von Nordrhein-Westfalen beschränkt. In wenigen Bundesländern gibt es teilweise auch ähnliche Portale, doch kommt wohl keines an die Klasse des Systems in NRW heran. Wünschenswert wäre ein solches Portal für ganz Deutschland und das benachbarte Ausland. Dies wird aber wohl ein frommer Radlerwunsch bleiben.

Für jeden Radfahrer, der eine ausgeklügelte Strecke von A nach B sucht, ist der NRW-Radroutenplaner jedenfalls einen Klick wert. Gepaart mit einem potenten Outdoor-Navigationssystem ist das Navigieren durch die Weiten des Bundeslandes sehr angenehm und man fühlt sich überall wie zu Hause. Individuelle Strecken in gleicher Qualität sind sonst schwerlich zu finden.

## 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 Kupper  
0241 / 432 - 6133  
stephanie.kuepper@mail.aachen.de

### Schrotträder

Bettina Fucker / 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 Grützmaier  
0241 / 432 - 6844  
uwe.gruetzmacher@mail.aachen.de

### Verkehrslenkung Tiefbau Außenbezirk

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

### Verkehrssicherung Baustellen

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

### Verkehrssicherung private Bauzäune

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

### Grünflächen

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

### Ampehotline

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 16:00 - 20:00 Uhr  
Donnerstags  
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

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

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

#### Technik- und Kaufberatung

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

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

#### Recht

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

### Vorstand

Monika Volkmer 1. Vorsitzende  
0241 / 951 91 00  
adfc@steuerbuero-volkmer.de

Helga Weyers 2. Vorsitzende  
0172 / 248 68 68  
helga.weyers@gmx.de

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

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

### Ansprechpartner

#### Düren

H.-H. Danzeglocke 02421 / 5 24 88

#### E-Bike / Pedelec

Denys Benjamin Alt dbalt@gmx.de

#### Fahrradselbsthilfewerkstatt

Denys Benjamin Alt 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

### Mobilitätsberater bei der Stadt Aachen

Dr. Armin Langweg  
0241 / 432-6176  
armin.langweg@mail.aachen.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. und Titelbild

Ulrich Weber

### Redaktion

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

### Autoren

Denys Benjamin Alt (DBA), Grischa Begaß (GB), David Frings (DF), Ulrich Kalte (UK), Peter Zelmer (PZ)

### Layout

Jessica Kullmann (JK), Stefan Pey (SP)

### Druck

Druck & Verlagshaus Mainz GmbH  
Aachen

### Anzeigenpreise

Bitte Preisliste Nr. 12 anfordern

### Redaktionsschluss

31.03.2012 für Ausgabe 2/2012

### Bankverbindung

Konto 42 94 80, Sparkasse Aachen  
BLZ 390 500 00

## Wer wir sind und was wir wollen

### ...wir sind ein Verkehrsclub.

### ...wir bieten umfassenden Service für unsere Mitglieder:

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

### ...wir sind eine 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

mer im Interesse der Verbraucherinnen und Verbraucher.

### ...wir sind ein verkehrspolitischer Verein

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

### ...wir sind Umweltfreunde

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



### Anschrift:

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

Anmerkungen

### Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr

- Ich erteile dem ADFC hiermit eine Einzugsermächtigung bis auf Widerruf:

Kontoinhaber	
Kontonummer	Bankleitzahl
Datum/ Ort	

- Schicken Sie mir eine Rechnung.

Bitte einsenden 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 \_\_\_\_\_ €

Datum Unterschrift



**Wir machen Bücher!**  
Druck- & Verlagshaus Mainz

# AUTOREN GESUCHT!

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

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

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



**Glashaus**  
*Wohnwerkstatt*



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

**Naturbaustoffe & Raumausstattung**  
Beratung, Verkauf, Verarbeitung

## *Raum* zum Wohnfühlen!