

LUFTPUMPE

Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung

 **adfc**
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

1 / 2013

Mobilität:

Fahrrad-Mitnahme
Seite 9

Endlich:

Vennbahn Eröffnung
Seite 10

StVO:

Neue Regeln
Seite 15

wir haben es geschafft – endlich: Leider erneut erheblich später als geplant halten Sie nun diese Luftpumpe in der Hand. Wir haben wieder einen bunten Themenstrauß für Sie gebunden und wünschen viel Spaß bei der Lektüre. Auch unser Radtourenprogramm Laufrad wird leider erst mit Verspätung erscheinen, die Touren stehen aber alle schon auf unserer Homepage.

Unser Layout-Team hat beruflich mittlerweile extrem viel um die Ohren und hört nach dieser Ausgabe der Luftpumpe deswegen leider auf. Wir haben zwar schon Interessenten für die Nachfolge, wollen die Arbeit aber möglichst auf mehrere Schultern verteilen, damit wir es in Zukunft schaffen, den Redaktionsschluss auch tatsächlich einzuhalten. Daher suchen wir noch helfende Hände mit hellen Köpfen, die beim Layouten ihre Kreativität einbringen. Bitte einfach bei uns melden, die Details klären wir gerne bei einem persönlichen Kennenlernen, eine Übergabe vom aktuellen Layout-Team ist natürlich auch geplant.

Unsere 30-Jahr-Feier im November 2012 war ein voller Erfolg. Mit vielen Weggefährten und auch ehemaligen Aktiven, die teilweise von weither angereist waren, haben wir ein tolles Fest gefeiert. Einige Bilder haben wir in dieser Ausgabe abgedruckt. Im Laufe der Feier konnten wir insgesamt 40 Unterschriften für den Erhalt der Arbeitsplätze von Bombardier sammeln, die wir anschließend dem Personalrat überreicht haben.

Unser Bundesvorsitzender, Ulrich Syberg, hatte uns bei der 30-Jahr-Feier eine Überraschung mitgebracht: Unsere Bewerbung war erfolgreich, sodass die nächste Bundeshauptversammlung Anfang November in Aachen stattfinden wird. Auch hierfür suchen wir natürlich noch tatkräftige Unterstützung, bitte einfach bei uns melden.

Inzwischen hat auch unsere Mitgliederversammlung stattgefunden. Unser Schriftführer, Ulrich Weber, ist nach 25-jähriger Vorstandsarbeit leider aus dem Vorstand ausgeschieden. Er wurde mit einem Weinpräsent verabschiedet, bleibt uns aber für einige wenige Arbeiten noch erhalten. Seinen Platz wird Uwe Kolke einnehmen, mit dem wir zum ersten Mal in der Vereinsgeschichte ein Vorstandsmitglied haben, das nicht in und um Aachen wohnt. Monika Volkmer, Helga Weyers und Gabriele Middelhof wurden in ihren Ämtern bestätigt. Stefan Pey und Jessica Kullmann, die in den letzten Jahren die Luftpumpe wesentlich mit (um)gestaltet haben, wurden ebenfalls mit einem kleinen Präsent verabschiedet.

Zum Schluss noch ein Hinweis: Wir haben unsere Öffnungszeiten geändert. Ab Anfang Mai sind wir jeweils montags und donnerstags von 16 bis 19 Uhr sowie freitags von 10 bis 13 Uhr erreichbar.

(MV)

Dipl.-Kff. Monika Volkmer

Steuerberaterin

- Existenzgründer
- Vereine
- Fördermittelberatung
- Unternehmen
- Privatpersonen
- Rentner

info@steuerbuero-volkmer.de

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

Inhalt

Verkehrsplanung/-politik



PLUS / MINUS	4
Impressionen von der 30-Jahr-Feier	7
Eröffnung 2013: Der Vennbahnweg	10
Neue Regeln der StVO	15
"FahrRad in Aachen"	17
Der Amtsschimmel	20

Mobilität

Titelbild: Fahrrad-Mitnahme im ÖPNV	9
Radfahrerschule für Erwachsene	9
Helm oder Nichthelm?	18



Radtouristik

Tandem - Spaß zu Zweit	19
------------------------	----



Technik

Marktentwicklung bei Elektrofahrrädern	22
Schneller durch Leichtbau	24



Service

Kontaktadressen und Telefonnummern	26
Impressum und Beitrittserklärung	27



Termine - Alle Angaben ohne Gewähr!

27.04.13	Aachener Fahrradtag am Eisenbrunnen (11 bis 16 Uhr)
04.05.13	Fahrradtag der Städteregion Aachen in den Aachen Arkaden
04.05.13	Fahrrad wieder flott mit Teilen vom Schrott, WABe e.V., Friedenst. (10 bis 14 Uhr)
04.05.13	Fahrraddemo in Alsdorf Denkmalplatz, 11 Uhr
08.06.13	Eröffnungstour Aachener Fahrradsommer
29.06.13	radaktiv Düsseldorf
25.-28.07.13	NRW-Radtour 2013
30.08.-01.09.13	TourNatur Düsseldorf

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

Aktiventreff jeden 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 19:00 Uhr sowie Freitags von 10:00 Uhr bis 13:00 Uhr für Sie geöffnet.

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

PLUS - MINUS

Radverkehrsplanung aus Sicht des ADFC

Fotos: Ulrich Weber

+ PLUS +

Umbau der Kreuzung „Normaluhr“



Als sich der ADFC Kreisverband Aachen vor 30 Jahren gründete, war eines der ersten großen Themen des neuen Vereins der damalige Umbau des im Volksmund „Normaluhr“ genannten Kreuzungskomplexes zwischen Wilhelmstraße, Theaterstraße, Kurbrunnenstraße (und noch etwa einem halben Dutzend weiterer Straßen). Leider wurde dem noch jungen Fahrrad-Club seinerzeit in der Stadtverwaltung wenig Gehör geschenkt und Radfahrer wurden in jenen Tagen in der damaligen Aachener Verkehrsplanung wohl nur als lästige Störobjekte angesehen. Somit wurde diese Kreuzung für lange Jahre zu einer „Spießrutenstrecke“ für alle Radfahrer die dort entlang fahren mussten und sogar zu einem Negativbeispiel für missglückte Radverkehrsplanung in der verkehrsplannerischen Fachliteratur*.

Jetzt endlich wurde diese Planungssünde der 1980er Jahre wieder angepackt und zu Gunsten der Radfahrerinnen und Radfahrer wurde eine Umgestaltung der Kreuzung vorgenommen. Zwar blieb die Grundstruktur der Kreuzung erhalten und ein paar dadurch entstehende Nachteile für den Radverkehr konnten nicht komplett beseitigt werden aber insgesamt ist die Verbesserung deutlich und viel mehr als nur Kosmetik. Die meisten bisher auf Gehwegniveau verlaufenden Radwege wurden als Radfahrstreifen auf die Fahrbahn verlegt und an einigen Stellen wurde aufwändig die Bordsteinkante verlegt, um Platz für den neuen Radfahrstreifen zu erhalten (und den alten Radweg verschwinden zu lassen).

Die Radfahrstreifen verlaufen viel direkter als die alten Radwege, wodurch einige Ampeln, an denen die Radler bisher zusätzlich warten mussten, umfahren werden. Wo bisher den Radfahrern akrobatische 90°-Kurven abverlangt wurden, wurden jetzt realistische Kurvenradien angelegt. An kritischen Stellen wurden die neuen Radfahrstreifen zudem rot eingefärbt um die Aufmerksamkeit der Kraftfahrzeugführer auf den Radverkehr zu lenken.

Dieser Umbau ist eine sehr sinnvolle Maßnahme um den Radverkehr zu fördern und die Bedeutung des Radverkehrs in Aachen zu verdeutlichen. Schade, dass man vor 30 Jahren noch nicht so schlau war.

So erfreulich diese Maßnahmen auch sind – die bisherigen Erfahrungen mit dem Umbau haben gezeigt, dass an einigen Stellen erheblicher Nachbesserungsbedarf besteht, da es dort im fließenden Verkehr zu kritischen Situationen für den Radverkehr kommt. Dies werden wir in einer Gesamtbetrachtung der bisher durchgeführten Maßnahmen in der nächsten Luftpumpe im Detail beschreiben.



* Dr. Ing. Werner Draeger (Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach): "Komfort und Sicherheit von Radwegen im Vergleich zur Fahrbahn" in "Fahrrad - Stadt - Verkehr", Darmstadt 1988

+ PLUS +

Radfahrstreifen in der Römerstraße und Wilhelmstraße



Im Zuge des Umbaus der Kreuzung Normaluhr wurden auch in der Römerstraße und in der Wilhelmstraße neue Radfahrstreifen markiert. In der Wilhelmstraße, wo bisher nur bergauf ein Radfahrstreifen existierte, wurden die Kfz-Spuren so verschmälert, dass auch bergab ein Streifen markiert werden konnte.

Im letzten Abschnitt, vor dem Kaiserplatz wurde sogar die Gehwegkante verlegt, um Platz für den Radfahrstreifen zu schaffen. Der neue Radfahrstreifen in der Römerstraße umfasst auch den Bereich des Bahnhofsvorplatzes, wo wir schon beim Umbau



des Platzes die Anlage eines Radfahrstreifens gefordert hatten. Direkt im Anschluss folgen die Radfahrstreifen der Lagerhausstraße und des Boxgrabens, die vor etwa einem Jahr neu markiert wurden. Somit gibt es im Alleinring jetzt nur noch wenige Lücken ohne Radverkehrsanlagen.

? KURIOS ?

Der alte Radweg in der Hackländerstraße



Auch in der Hackländerstraße wurde im Rahmen des Umbaus der Normaluhr-Kreuzung der bisher auf Gehwegniveau verlaufende Radweg jetzt als Radfahrstreifen auf die Fahrbahn verlegt, was wir vom ADFC natürlich sehr begrüßen. Dabei wurde auch kein Aufwand gescheut und der bisherige Radfahrstreifen wurde zu einem neuen Parkstreifen umgebaut. Doch an zwei Stellen findet man noch Reste des alten, rot gepflasterten Radfahrstreifens - neben einer Baumscheibe direkt an der Kreuzung „Normaluhr“ und an der Zufahrt zur ehemaligen Landeszentralbank.

Was uns verwundert: nicht nur auf dem Radfahrstreifen sondern auch auf beiden Reststücken des alten Radweges wurden schöne, neue, weiße Fahrradpiktogramme aufgebracht. Diese Botschaft verstehen wir nicht. Wer bitteschön soll dort mit dem Rad fahren?



- MINUS -

Neuer Kreisverkehr an der Geilenkirchener Straße in Herzogenrath

Während in Aachen, wie eingangs beschrieben, alte Bausünden früherer Jahre korrigiert werden, ist man in Herzogenrath offensichtlich noch dabei, neue Benachteiligungen für Radfahrer zu schaffen:



Die Kreuzung Geilenkirchener Straße, Thiergartenstraße und Ritzerfelder Straße wurde jetzt als Kreisverkehr umgestaltet. Dass die bisher geradlinig verlaufende Führung des Radverkehrs durch die Anlage eines Kreisverkehrs verloren geht, ist zwangsläufig. Dass jedoch die Radfahrer von einem bestehenden Radfahrstreifen auf einen gemeinsamen Rad-/Gehweg geführt werden und dieser dann auch noch aus dem Sichtbereich der Kfz-Fahrer hinter eine Hecke verschwindet, ist vollkommen unver-

ständlich. Auch die weitere Führung des Weges Richtung Innenstadt als kombinierter Rad-/Gehweg ist miserabel.

Mühe hat man sich bei dieser Kreuzung nur damit gegeben, die Radfahrer darauf hinzuweisen, dass sie nicht auf (linksseitigen) Gehwegen fahren dürfen. Selbst der schmale Gehweg an der Ritzerfelder Straße wurde noch mit dem Zeichen 254 bedacht.

Da es sich hier um die Kreuzung zweier Landesstraßen handelt, der L232 und der L47, vermuten wir, dass es sich hier nicht um eine Planung der Stadt Herzogenrath sondern um eine weitere Fehlplanung des Straßenbauamtes NRW handelt. In Bezug auf den Radverkehr haben wir von dieser Behörde in der Aachener Region leider nur selten etwas Lobenswertes erlebt.



(UW)



- 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.

Impressionen von der 30-Jahr-Feier

Ende Oktober 2012 im Welthaus

Fotos: Ulrich Weber



Grußworte und ein Geschenk überbrachte der Bundesvorsitzende Ulrich Syberg



Viel Vergnügen brachte die Kabarettgruppe Muita Merde



Langjährige Aktive wurden für ihr Engagement geehrt



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

Landesgeschäftsführer
Ulrich Kalle



Geschäftsführer der WABe
Alois Poquet



Uwe Müller, Abteilungsleiter
Verkehrsmanagement Aachen



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

Fahrrad-Mitnahme im ÖPNV

...zum Titelbild

Wenn wir den Blick jetzt auf das Titelbild schwenken, kann man richtig neidisch werden: Der „Metronom“, eine private Bahnlinie, die in Norddeutschland u.a. in Hamburg verkehrt, bietet richtig viel Platz für Fahrräder, nämlich einen ganzen Waggon.

Die Mehrzweckabteile in den Doppelstockzügen der DB in NRW (der einzige Platz, an dem man sein Rad lassen darf) sind hingegen gerade mal einen halben Waggon lang, und nicht für die Fahrrad-Mitnahme allein reserviert, sondern auch noch für eine Vielzahl anderer Zwecke wie die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstuhlfahrern, Traglasten etc. Darüber hinaus sind sie auch noch mit Klappsitzen bestückt - mithin also auch noch Reservierum für vollgestopfte Züge, was leider häufiger dazu führt, dass man sich den Platz regelrecht erkämpfen muss, selbst wenn im Zug sonst noch genug Platz ist.

Die neuen Regionalzüge bieten sogar noch weniger Platz und wenn man dann darüber nachdenkt, wie schlecht die Fahrradmitnahme im Bus ist, dann merkt man, wie schmerzlich das Ergebnis des Bürgerentscheids gegen die Campusbahn wirklich ist.

Aus der Luftpumpe haben wir unseren Artikel zur Campusbahn aus Aktualitätsgründen vollständig herausgenommen. Veröffentlicht hatten wir ihn bereits Mitte Januar auf unserer Homepage und unsere Aachener Mitglieder haben ihn auch per Post erhalten. Auf eine Nachlese haben wir in dieser Ausgabe ebenfalls verzichtet, weil wir unsere Energie dann doch lieber in erfreulichere Themen wie z.B. den Wettbewerb der Landesregierung zur Errichtung von Radschnellwegen stecken wollen.

(MV)

Radfahrschule für Erwachsene

2.500 € für neue Radfahrschulräder

Unsere Radfahrschule für Erwachsene hat Zuwachs bekommen: Wir haben beim Sparkassen-Wettbewerb 55+ mitgemacht und den zweiten Preis gewonnen.

Die Jury war sehr angetan davon, dass wir vor allem älteren Menschen das Fahrradfahren beibringen. Unsere TeilnehmerInnen sind richtig glücklich, dass sie nach vier Doppelstunden selbständig fahren können – ein enormer Gewinn an Lebensqualität und Erweiterung der persönlichen Mobilität.

Mit dem Preisgeld von 2.500 € konnten wir insgesamt neun neue Radfahrschulräder anschaffen. Ein neuer Kurs findet im Juni statt, am besten jetzt schon anmelden, damit wir besser planen können.

(MV)

**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

2013 ist Eröffnung: Der Vennbahnweg

Eine Zwischenbetrachtung

Fotos: Helga Weyers

Mit Fertigstellung der Vennbahn besteht in der Region demnächst eine attraktive Freizeitroute, die mit ihren vielfältigen Möglichkeiten für kleinere und größere Ausflüge dem (Rad-)Tourismus ordentlich Aufschwung geben soll, aber natürlich auch den Ortsansässigen als autofreie Wegeverbindung dient. Auf den Streckenteil in der Städteregion sei hier schon einmal ein Blick geworfen.

Letzter Lückenschluss in Aachen

Im Stadtgebiet von Aachen wird mit dem Teilstück am Eisenbahnweg zwischen Aachen-Arkaden und Philipsstraße nach abgeschlossenem Grunderwerb nun auch die noch verbliebene Lücke geschlossen. Es ist hier dankend anzumerken, dass sich entgegen erster Bestrebungen im beschlussfassenden Mobilitätsausschuss Ende August 2012 doch eine Mehrheit gefunden hat, die Pläne aus 2010 an die aktuellen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) anzupassen und die ursprünglich vorgesehene Breite von 2,5 m auf die – für einen kombinierten Zweirichtungsweg – angemessene Regelbreite von 3 m zu erweitern.

Der weitere Verlauf auf Aachener Stadtgebiet ist schon seit einiger Zeit benutzbar, und der rege Gebrauch macht den Bedarf an attraktiven autofreien Radverbindungen mehr als deutlich.

„Premium“?

So schön und nutzerfreundlich der Vennbahnweg hier ist, der Wermutstropfen fehlt doch nicht: Dass höherklassige Straßen

gegenüber der Vennbahn bevorrechtigt sind, ist einzusehen und im Sinne des Verkehrsflusses auch unstrittig erforderlich. Dass aber untergeordnete Neben- und Anwohnerstraßen, wie in Brand die Eckenerstraße und Weiern und jenseits der Trierer Straße die Rombach-, Branderfeld- und Münsterstraße, dem „Premiumradweg“ – man muss ihn deshalb hier leider in Anführungszeichen setzen – übergeordnet und die Radfahrer wartepflichtig sind, ist unverhältnismäßig und wertet den Radweg gehörig ab. Auch der neue Zubringer zum zukünftigen Gewerbegebiet Camp Pirotte wird hier vorfahrberechtigt sein trotz verschiedener Einwände, natürlich auch von unserer Seite. So „Premium“ ist der Radverkehr also noch lange nicht.

Für den weiteren Verlauf wurden dann von den Planern der Städteregion, Belgien und Luxemburg in regelmäßigen Arbeitssitzungen einheitliche Maßstäbe angelegt, die querenden Straßen je nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsbelastung in fünf Kategorien eingeteilt und dem Radverkehr bei allen Straßen der Kategorien A und B (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) Vorfahrt gewährt. Straßen des Typs E, das sind solche mit hoher Verkehrsbelastung und/oder Geschwindigkeiten oberhalb von 50 km/h wie beispielsweise die B258 in Roetgen, bekommen eine Querungshilfe (in der Regel eine Mittelinsel), die ein Queren nur im Versatz ermöglicht, womit die Aufmerksamkeit der Querenden für beide Fahrrichtungen gewährleistet wird.

Kreuz(ung) und quer(ung)

Bei der Ausgestaltung der Querungen, unter- wie übergeordnet, hat man sich besondere Mühe gegeben, um ein hohes Maß an Sicherheit für alle Nutzer zu erreichen. So wird auf untergeordneten querenden Straßen frühzeitig mittels der nach StVO vorgeschriebenen Schilder, aber auch mit großen, auf die Fahrbahnen aufgetragenen Piktogrammen auf die Situation hingewiesen. Zusätzlich sind überall wo es möglich war Anrampungen geschaffen



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

worden, so dass die Fahrgeschwindigkeit der querenden Autos auf ein sicheres Maß reduziert wird. Die Rampen sind allerdings nicht so steil, dass heftiges Abbremsen und Beschleunigen provoziert wird – die Stellen lassen sich am besten mit mäßiger Geschwindigkeit passieren. Auf der Vennbahn wurde an diesen Querungen auf eine Beschilderung mit dem Zeichen 306 („Vorfahrtstraße“, die weiß-gelbe Raute) verzichtet, so dass sich auch die Radfahrer diesem Knoten, wie Kreuzungen fachsprachlich so schön heißen, mit der gebotenen Vorsicht nähern und nicht einfach durchbrettern. Die Schilder „Radweg Ende“, ohne die natürlich kein Auto die Vennbahn kreuzen dürfe, verstärken den Effekt. Diese Regelung hat sich inzwischen erkennbar eingespielt. Allerdings hat es in Roetgen bereits einen Unfall gegeben, wie sie sich nie völlig vermeiden lassen und der wohl auf schlechte Sichtverhältnisse und Unvorsichtigkeit zurückzuführen war. Dies rief sofort wieder diejenigen auf den Plan, die es für das Sicherste halten wenn Autos immer Vorfahrt haben, allen voran die Bürgermeisterin von Monschau, wo übrigens keine querende Straße untergeordnet ist. Wie diese Regelung dann allerdings den Tourismus und die Akzeptanz für das Fahrradfahren fördern soll, müsste noch erklärt werden. Man sollte im übrigen auch davon ausgehen können, dass Verkehrsteilnehmer mit dem Erwerb einer Fahrerlaubnis befähigt sind, auch wechselnde Verkehrsregelungen wahrnehmen zu können. Voraussetzung sind allerdings gute Sichtverhältnisse. Daher haben die Gemeinden ins Pflichtenheft geschrieben bekommen, an speziellen Kreuzungen regelmäßig diverse Hecken und Sträucher zurückzuschneiden, um die nötige Sicht zu gewährleisten.

Die Pollerfrage

Neben einer sicheren Vorfahrtsregelung müssen die Querungen auch noch andere Qualitäten erfüllen, nämlich gegen unbefugtes Befahren gesichert sein. Auch hierzu hat man sich viel Gedanken gemacht und auch den ADFC um Stellungnahme gebeten, was wir gerne wahrgenommen haben. Nur für wenige Stellen hatten wir Verbesserungsvorschläge. Zwar wäre uns lieber, man könnte auf Poller oder ver-

gleichbares in den Kreuzungsbereichen verzichten, aber die Erfahrung lehrt anderes. Wenn die Möglichkeit besteht, mit dem Auto auf die Trasse zu fahren, gibt es immer genügend, die das ohne die geringsten Skrupel auch tun. Das gefährdet nicht nur die Nutzer, sondern schädigt auch gehörig die gesamte Infrastruktur, da die Trasse natürlich nicht für die Befahrung mit schweren Fahrzeugen gebaut ist. Um der Kollisionsgefahr von Rad mit Poller vorzubeugen, die, wie viele Schrammen an den Pollern bezeugen, unzweifelhaft besteht, hat man nicht nur sämtliche Poller mit reflektierender Warnfarbe rot-weiß bepinselt, sondern auch auf der Fahrbahn frühzeitig Leitmarkierungen aufgebracht, die zur querenden Straße hin zudem noch 2 mm erhaben sind, um auch haptisch wahrgenommen zu werden. Das heißt, wenn man von einer Straße in die Vennbahn einbiegt, oder auf der Vennbahn kommend den ersten Poller passiert hat und vielleicht nicht damit rechnet, dass nach der Querung ja noch ein zweiter kommt, dann huppelt es unter'm Reifen bevor man den Poller touchieren kann. Man sollte ja ohnehin da hingucken wo man hinfährt, aber grade auf der Vennbahn sind gerne Gruppen unterwegs, und in einer Gruppe ist man schon mal unaufmerksamer als es geboten ist.



Die Pollerfrage wird derzeit übrigens auch bei den niederländischen (Rad-)Verkehrsplanern intensiv diskutiert, und selbst im Mutterland des Radfahrens hat man dazu noch keine goldene Lösung gefunden. Es wird auch dort mit verschiedenen Pollermaterialien und -formgebungen experimentiert, zudem versucht man die Standortfrage und das Erfordernis zu standardisieren – im Ergebnis also auch nicht besser als auf der Vennbahn praktiziert.

Andere Länder, gleiche Sitten

Die Belgier versehen ihre Querungen in der Regel mit Holzpollern, die Reflektoren tragen. Zudem arbeiten sie auch mit farblichen Markierungen auf der Fahrbahn: Dort wo die querende Straße Vorrang hat, ist die Vennbahn vor und hinter der Querung zur Warnung grün markiert, die Straße rot. Das soll allgemein Aufmerksamkeit bewirken, Vorrang hat aber – Achtung – der Kfz-Verkehr bzw. der Straßennutzer. Das mag etwas irritierend sein, vor Ort ist es aber praktisch selbsterklärend und eindeutig. Meiner Ansicht nach eher hinderlich sind aber die hölzernen Leitplanken, die die Vennbahn vor der Querung von Hauptstraßen in Belgien einrahmen. Die untergeordneten Straßen sind auch in Belgien wartepflichtig, was durch entsprechende Beschilderung auch deutlich wird. Die ansonsten identische Beschilderung der Vennbahn zeigt im übrigen doch einen länderspezifischen Unterschied: In Belgien sind auf der Vennbahn auch Pferde zugelassen, in Deutschland hingegen nicht. Erfreulicherweise ist in Belgien in der Regel ein unbefestigter seitlicher Streifen für die Pferdehufe vorhanden.



Freizeit- und Alltagsqualität

Mit der Unterführung der B258, der Himmelsleiter, ist nun auch die letzte Lücke auf dem Gebiet der Städteregion geschlossen. Zwar konnte witterungsbedingt im Tunnel selbst noch nicht asphaltiert werden, dies wird aber im Frühjahr nachgeholt. Bis dahin wurden die Kanten angeschrägt und im Tunnel selbst kann man auf der Betonsole fahren. Auch der helle Tunnelanstrich wird erst im Frühjahr aufgebracht, aber die B258 lässt sich hier jetzt schon völlig sicher queren.

Schon vor den Lückenschlüssen wurden die fertiggestellten Teilstücke rege genutzt. Und das nicht nur für Radausflüge, auch Spaziergänger und - dankbar für den glatten Asphalt, doch von anderen Nutzern nicht ganz so gerne gesehen - Skater wissen die autofreie Strecke sehr zu schätzen. Für diese Nutzer hemmend ist das im Naturschutzgebiet vor Konzen nur mit wassergebundener Decke versehene Teilstück, das mit dem Fahrrad aber sehr gut zu befahren ist. In den Eifelorten selbst wird die Vennbahn zudem auch immer mehr als steigungsarme Möglichkeit für den Fahrrad-Nahverkehr im Alltag entdeckt.

Mit den geschlossenen Lücken wird die Vennbahn dann aber auch ihren eigentlichen Zweck erfüllen: den Radtourismus anzukurbeln. Damit es richtig „brummt“ müssen aber neben der reinen Fahrtrasse weitere Anreize hinzukommen, die nun so nach und nach realisiert werden: Rastplätze, Schutzhütten, eine gute Beschilderung auch der Anschlüsse und erklärende Tafeln zu landschaftlich und kulturell lohnenden Orten sowie natürlich die entsprechenden Angebote und Informationen im Internet. Was zu einer attraktiven Route unabdingbar dazugehört, aber von den „Machern“ nur sehr mittelbar beeinflusst und angeregt werden kann, ist ein reiches gastronomisches Angebot. Das kann sich nur gegenseitig entwickeln – sind genügend Radler unterwegs, werden sich auch Menschen finden, die hier ein Angebot schaffen, was wiederum die Attraktivität der Strecke erhöht ... Fährt man die Trasse ab, erscheint einem zum Beispiel der Monschauer Bahnhof, als warte er sehnsüchtig darauf, als Biergarten wachgeküsst zu werden.

Auch in Belgien sollen die letzten Lücken bald geschlossen sein. Wenn das Teilstück bei Sourbrodt, so ist es geplant, im Juni 2013 fertiggestellt ist, wird die gesamte Vennbahn durchgehend bis Luxemburg befahrbar sein. In jedem Fall wird im Jahr 2013 Eröffnung gefeiert. Wir freuen uns schon sehr darauf, die Vennbahn wird sicher viele Freunde gewinnen. Gerade für Familien oder Gruppen, die einen geselligen Ausflug in der schönen Natur und das



ohne kräftige Steigungen genießen wollen, bietet sich die Vennbahn an. Für Rennradfahrer ist die Route wohl nicht so gut geeignet – schließlich schätzt man mit einer guten Maschine gerade das Auf und Ab und die kurvenreiche Abwechslung, wozu hat man schließlich die vielen Gänge? Zudem ist es häufig einfach zu voll um schnell fahren zu können, Rücksicht ist schließlich oberstes Gebot, und dann eigentlich auch zu langweilig. Aber als autofreie Teiletappen weiß man die Vennbahn auch mit dem Rennrad sehr zu schätzen, sowie auch als Trainingsstrecke bei schlechten Witterungsverhältnissen.

Und im Winter?

Das bringt uns zu der Frage: Wie wird die Nutzungsmöglichkeit im Winter aussehen? Nun, wie man gesehen hat, für Radfahrer eher schlecht – für den Winterdienst sind jeweils die Kommunen zuständig, und die haben nur im Einzelfall die Möglichkeit bzw. Personal und Gerätschaften für einen Winterdienst. Und der Landesbetrieb wird

sich mit Recht für nicht zuständig (und zudem personell nicht in der Lage) erklären. Es gibt auch bereits Stimmen, die dafür plädieren, die Vennbahn im Winter als Langlaufloipe zu nutzen. Bei wirklich viel Schnee spricht zumindest ebensoviel dafür wie dagegen, wenn man die Realität der Winterwartung nüchtern betrachtet. Vielleicht müsste man dann mal testen, wie sich Langlaufloipen und Spikereifen vertragen, und entsprechende Regelungen festlegen. Welch ein Luxusproblem!

An zumindest zehn von zwölf Monaten haben wir nun aber den Vorzug einer attraktiven Radroute. Wie entspannt es ist, auf einer autofreien Strecke zu fahren, merkt man übrigens sofort, sobald man wieder auf der Straße ist. Das Fazit lautet also: Wir freuen uns auf die Eröffnung und genießen jetzt schon das auto- und damit lärm- und abgasfreie Radeln im schönen Eifeler- und Vennland.

(HW)

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.glo-alsipruek

Neue Regeln der StVO

Die für den Radverkehr wesentlichen Änderungen

Nun ist sie also seit dem 1.04.2013 endlich in Kraft, die neue Straßenverkehrsordnung (StVO), nachdem sie zwischenzeitlich wegen gesetzgeberischer Patzer wieder eingezogen werden musste. Von der Stilllegung unbenommen waren die zugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO), weshalb einige der sinnvollen Regeln doch schon vollzogen werden konnten. Mit der neuen Fassung soll nun wieder Rechtsklarheit und Rechtssicherheit einziehen.

Was sind nun die Änderungen in der StVO, die den Radverkehr betreffen? Neben der „Schilderwaldnovelle“ lag der Novellierung vor allem zugrunde, dass sich die (damalige) Bundesregierung mit dem im April 2002 verabschiedeten „Nationalen Radverkehrsplan“ die Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik zum Ziel gesetzt hat. Diesem Ziel kommt man, gemessen an der Ausgangssituation, doch um einiges näher, wiewohl auch hier noch reichlich „Luft nach oben“ bleibt.

Die für den Radverkehr wesentlichen Änderungen:

Radwege (§ 2 Abs. 4): Die neue Verwendung des Zusatzzeichens „Radverkehr frei“ macht die Freigabe von Radwegen in Gegenrichtung auch ohne Benutzungspflicht möglich.

Abbiegen (§ 9 Abs. 2): Radfahrer, die auf der Fahrbahn abbiegen, müssen nicht mehr an der rechten Seite der in gleicher Richtung abbiegenden Fahrzeuge bleiben, sondern können sich vor oder hinter ihnen einordnen.

Personenbeförderung (§ 21 Abs. 3): Die sichere Beförderung von Kindern in speziellen Fahrradanhängern ist nun auch geregelt. Die Altersgrenzen entsprechen denen für die Mitnahme in Kindersitzen.

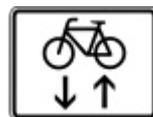
Ampeln oder vielmehr „Lichtzeichenanlagen“ (§ 37 Abs. 2 Nr. 6): Die neue Regelung ist in etwa so kompliziert wie die

Verkehrsführung auf der Straße und zudem mit einem Ablaufdatum versehen. Grundsätzlich muss sich der Radfahrer nun nach der Ampel für die Fahrbahn richten. Fährt er auf einer Radverkehrsanlage (Radweg oder Schutzstreifen), gilt für ihn die Radfahrerampel. Ist eine solche nicht vorhanden und grenzt an seine Radfahrerfurt eine Fußgängerfurt, gilt für ihn bis zum 31.12.2016 die Fußgängerampel (danach wird es diese Situation hoffentlich nicht mehr geben). Zudem gelten besondere Lichtzeichen auf Busspuren künftig auch für Fahrräder, Krankenfahrzeuge und Taxen, soweit dies durch Zusatzzeichen zugelassen ist. In diesem Zusammenhang wird auch folgendes noch einmal eindeutig geklärt:

Befindet sich die Radverkehrsführung neben der Fahrbahn einer Einmündung oder am kurzen Arm der T-Kreuzung, sind die für den Fahrverkehr geltenden Lichtzeichen nicht zu beachten, auch wenn in dem Bereich keine besonderen Lichtzeichen für Radfahrer (...) vorhanden sind, wenn Radfahrer weder den Fahr- noch den Fußgängerverkehr kreuzen.



Einbahnstraßen: Die Einsatzkriterien und Anforderungen an die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufig gerichteten Radverkehr werden deutlich vereinfacht. So wird zum Beispiel auf die bisherige Mindestfahrbahnbreite von 3 m verzichtet und stattdessen ein Hinweis auf die ausreichende Begegnungsbreite aufgenommen. Ziel ist die verbreitete Freigabe von Einbahnstraßen für Fahrradfahrer in beide Fahrtrichtungen. Dabei bleibt gegenüber dem ausfahrenden Radfahrer der Grundsatz erhalten, dass Vorfahrt hat, wer von rechts kommt (§ 8 Abs. 1 Satz 1).



Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (§ 45 Abs. 9): Schutzstreifen für den Radverkehr (Linie = Zeichen 340) und von Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) dürfen nun auch dort angeordnet werden, wo keine besondere örtliche Gefahrenlage besteht. Diese Vorschrift wendet sich nicht an Verkehrsteilnehmer, sondern an die Straßenverkehrsbehörden. Ihnen wird die Anlage von Fahrradstraßen und von Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn erleichtert.



Zeichen 239, 240 (Gehweg und Gemeinsamer Geh-/Radweg): Hier gilt nach wie vor gegenseitige Rücksichtnahme, angepasste Geschwindigkeit, gegebenenfalls Schrittgeschwindigkeit – für den „zugelassenen“ Radfahrer auf dem Gehweg. Auf dem gemeinsamen Weg darf auch der Fuß- den Radverkehr nicht unnötig behindern. Entsprechendes wie für den Gehweg gilt in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1).

In Fahrradstraßen (Z. 244.1) gilt nun für den Fahrverkehr eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Radfahrer müssen nicht hintereinander fahren, der motorisierte Verkehr hat sich, wenn nötig, anzupassen.



Zeichen 295 und 340 sind die durchgezogene und die gestrichelte Linie, vor allem wo sie einen Sonderweg abgrenzen. Das bedeutet in der Praxis, Kfz dürfen die durchgezogene Linie nur be- oder überfahren, wenn sie keine andere Möglichkeit haben, dahinterliegende Parkflächen zu erreichen, ansonsten sind diese Streifen für sie tabu. Die gestrichelten Linien dürfen, wenn nötig, überfahren werden, aber nur wenn der Radverkehr nicht behindert wird. Geparkt werden darf dort schon gar nicht.

Dann noch das neue Zeichen 357 – Sackgasse, für Fuß- und Radverkehr durchlässig. eine sinnvolle Neuerung, die Umwege sparen hilft.



Inline-Skater und Rollschuhfahrer (§ 31 Abs. 2) sind kein Fahrverkehr, auch das ist nun festgeschrieben. Mit dem neuen Zusatzzeichen wird die Benutzung ausreichend breiter Radwege ermöglicht.



Viel Wirbel wurde in den Medien vor allem über die neuen Bußgelder gemacht, wobei hier viel Irreführendes berichtet wurde. Fakt ist folgendes: Für Radfahrer werden bei Verkehrsverstößen durchschnittlich (aber nicht immer) 5 € mehr fällig, in Einzelfällen fällt die Erhöhung drastischer aus. Fahren ohne Licht wird in Zukunft 20 € kosten und damit doppelt so teuer, Radeln in Fußgängerzonen kostet künftig 15 statt 10 €, das Überfahren roter Ampeln bleibt bei 45 € und wird zusätzlich mit einem Punkt in Flensburg geahndet. Entgegen manchen Meldungen wird, wie bisher nur etwas teurer, nur das Nicht-Befahren von benutzungspflichtigen und auch benutzungsfähigen Radwegen geahndet. Erfreulich: Auch das Parken auf Radwegen kostet künftig 20 € bis 30 € statt 15 € bis 20 €, und wer als Autofahrer beim Ein- und Aussteigen nicht auf Radfahrer achtet, muss mit 20 € statt bislang zehn Euro Bußgeld rechnen. Aus unserer Sicht ein richtiger Schritt – noch schöner wäre es, würden diese Verstöße auch etwas häufiger mal geahndet.

(Kleine persönliche Anmerkung: Die sprachliche Angleichung der StVO an geschlechtsneutrale Bezeichnungen wurde hier nicht berücksichtigt – ich fühle mich nicht als „Radfahrer“ – das Wort – diskriminiert, sondern höchstens durch die permanente Missachtung meiner Rechte im Verkehr.)

(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!

„FahrRad in Aachen“

Radeln für ein gutes Klima

Bereits zum fünften Mal fand die Aktion Stadtradeln des Klima Bündnis statt. Kommunalpolitiker und Bürger radelten bundesweit im Zeitraum vom 1. Juni bis zum 15. Oktober 2012 drei Wochen am Stück um die Wette und sammelten Radkilometer für ihre Heimatkommune. In diesem Jahr haben 167 Städte an der Aktion teilgenommen. 58.455 aktive Radlerinnen und Radler legten insgesamt 10.128.007 km mit dem Fahrrad zurück und vermieden dabei zusammen 1.458.433 kg CO₂ (Berechnung basiert auf 144g CO₂ / Personen-Kilometer).

Aachen beteiligte sich im Rahmen der städtischen Kampagne „FahrRad in Aachen“ vom 03. September bis 23. September 2012 an diesen Wettbewerb. Über 100 Aachenerinnen und Aachener in 40 Teams hatten drei Wochen lang kräftig in die Pedale getreten und 80.685 Fahrradkilometer beruflich und privat für Aachen geradelt. Pro Teilnehmer sind das im Schnitt 210 km. Das entspricht einer vermiedenen CO₂-Menge von 11.619 kg CO₂ bzw. 30 kg CO₂ pro Teilnehmer. Ein gutes Ergebnis.

Bei der Auswertung der fahrradaktivsten Kommunen mit den meisten Radkilometer belegte Aachen den 36. Platz bei 167 teilnehmenden Städten. In der Kategorie KommunalpolitikerInnen haben 20 Aachener Ratsfrauen und Ratsherren teilgenommen. Die Auswertung „Fahrradaktivstes Kommunalparlament“ ergab den 62. Platz.

In diesem Jahr gab es auch die Kategorie Stadtradel Star. Im Gegensatz zu den anderen Teilnehmern durfte der Star in den drei Wochen kein Auto von innen sehen. Er durfte also weder fahren noch gefahren werden. Bus und Bahn waren jedoch erlaubt. In Aachen hat sich Rolf Coellen, stv. Schulleiter, Berufskolleg für Wirtschaft und Verwaltung, diesen Herausforderungen gestellt. Er belegte mit 485 km einen ausgezeichneten 22. Platz von 48 Stadtradel Stars.

Wir hoffen, dass die Aktion Stadtradeln auch im nächsten Jahr bundesweit stattfinden wird. Wir würden Aachen dann gerne wieder anmelden. Radverkehrsförderung ist der Stadt Aachen ein sehr wichtiges Anliegen. Aufgrund der topographischen Lage ist die Luftqualität in Aachen ein Problem. Es müssen daher Alternativen zum PKW gefördert werden. Das Fahrrad ist gerade in der Innenstadt ein ideales Verkehrsmittel. Man steht nicht im Stau, ist schneller unterwegs als mit dem Auto und hat keine Parkplatzprobleme.

Die Kampagne „FahrRad in Aachen“ führt verschiedene Projekte durch, um auf das Fahrrad als Verkehrsmittel aufmerksam zu machen. Für Betriebe wird der Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ veranstaltet. Er soll dazu beitragen, die Bedingungen für die Mitarbeiter, die mit dem Rad zur Arbeit kommen zu verbessern. Für ältere Mitbürger bietet „FahrRad in Aachen“ zusammen mit der Polizei und der Verkehrswacht ein Radfahrsicherheitstraining an. Dieses Angebot ist für Radfahrer gedacht, die Fahrrad fahren können sich jedoch unsicher fühlen und die Fahrpraxis auffrischen wollen. Für Aachener Grundschulen wurde ein Mobilitätsprojekte, die die Schulkinder auf den Straßenverkehr vorbereiten, und für Kindergärten das Projekt „Rollende Kitas“ entwickelt.

Auch durch die Aktionen Aachener Fahrradtag, Aachener Fahrradsommer und Lichtaktionstag soll die Bevölkerung auf das Thema Radfahren aufmerksam gemacht und zum mitmachen animiert werden.

Wir arbeiten auch daran die Bedingungen für Fahrradfahrer sukzessiv zu verbessern, wie z.B. durch die Radfahrstreifen auf dem Graben- und Alleenring und das Aufstellen von Fahrradabstellanlagen. Wenn Ihnen etwas auffällt, was verbessert werden sollte lassen Sie es uns bitte wissen: fahrrad-in-aachen@mail.aachen.de

Helm oder Nichthelm: Das ist hier die Frage

Ein Erfahrungsbericht

Frei nach Shakespeare wird diese Frage von Radfahrern, Politikern und der Wirtschaft debattiert. Sei es von Seiten der Politik, die gern eine allgemeine Helmpflicht durchsetzen möchte, oder von Seiten der Industrie, die sich von dieser Helmpflicht ein Plus in der Kasse erhofft. Andererseits werden diese Überlegungen von Verbänden zurückgewiesen, denn damit wird das Radeln als gefährlich dargestellt und die Menschen vom Bewegen mit dem Fahrrad abgehalten. Die Argumente aller Seiten sind breit gefächert und von Statistiken untermauert.

Im Moment noch darf jeder Fahrradfahrer für sich entscheiden ob die Nutzung eines Helmes in Frage kommt. Ich persönlich nutze seit geraumer Zeit einen Radhelm eines Markenherstellers. Der damalige, stolze Preis von 80 € ist im täglichen Gebrauch längst vergessen.

Hier nun mein Erlebnis aus dem Radel-Leben:

Anfang Oktober an einem schönen Nachmittag war ich auf dem Heimweg von der Arbeit. Die Vennbahn von Kornelimünster nach Aachen bietet sich für den Heimweg an. Das Wetter war toll, Sonnenschein und beste Radel-Bedingungen. Einige Querstrassen kurz vor meiner Wohnung stehe ich auf einer Hauptstrasse in der Linksabbiegerspur um in eine Seitenstrasse nach links einzubiegen. Durch den Gegenverkehr muss ich etwas warten.

Aus der Seitenstrasse heraus wollen einige Autos auf die Hauptstrasse abbiegen.

Als sich im Gegenverkehr eine Lücke ankündigt und ich mich innerlich auf den Start in die Seitenstrasse vorbereite, bummst es kurz und ich finde mich rücklings auf dem Asphalt wieder! Ein Autofahrer aus der Seitenstrasse hat einen Blitzstart gewagt und ist mir von schräg hinten links ins Hinterrad gefahren. Er hat nach links gesehen, nach rechts geschaut, nur nicht geradeaus wo er hinfahren wollte und in 4m Entfernung direkt vor ihm ein Radfahrer stand!

Nach den üblichen Formalitäten schob ich mein Rad nach Hause, fahren konnte ich mit dem krummen Hinterrad nicht mehr. Zu Hause nahm ich dann den Helm ab und wurde etwas bloss... der Helm war hinten nicht nur eingeebult, sondern gebrochen! Ich mag mir nicht vorstellen wie es mir ohne Helm ergangen wäre und der Bumms auf den Schädel gekommen wäre.



Mein Helm nach dem Unfall.

Foto: Steffen Czerny

Ich bin froh, dass der Unfall so glimpflich ausgegangen ist.

Helm oder Nichthelm ... ist für mich keine Frage!

(SC)



- DTP, PostScript, PreFlight, PDF/X3
- Scribus, Inkscape, Gimp
- RGB/CMYK, Kurven, Pfade, SoftProof

Schon mal „irgendwo“ gehört? Spass an kreativer Teamarbeit?

Dann brauchen wir DICH als engagierten und kompetenten Mitarbeiter für Design, Layout und Produktion unserer Publikationen.

Wir bieten Dir eine abwechslungsreiche und herausfordernde Möglichkeit zur **ehrenamtlichen Betätigung und persönlichen Weiterentwicklung.**

Interesse? Dann schicke uns einfach eine E-Mail an redaktion@adfc-ac.de.

Tandem

Spaß zu zweit

Fotos: Denys Benjamin Alt

Sie sind fitter als Ihr Partner? Ihr Partner ist fitter als Sie? Sie würden aber gerne eine Fahrradtour zusammen unternehmen, ohne dass sich einer von Ihnen beiden langweilt? Dann sind Sie hier genau richtig!



In vielen Beziehungen ist ein Partner deutlich sportlicher als der andere. Das liegt derweil alleine an biologischen Umständen. Folglich wird die gemeinsame Radtour zu einer sportlichen Herausforderung für den einen, für den anderen jedoch zur sehr gemütlichen, teils sogar langweiligen, Ausfahrt. Hier kann ein Tandem Abhilfe schaffen.

Wenn man mit dem Tandem auf Tour ist, sind beide immer gleich schnell unterwegs. Beide leisten jeweils nur genauso viel, wie sie leisten können und möchten. Dabei kann man sich ganz vorzüglich unterhalten und kann stets die Nähe des Partners genießen.

Auch wenn in den meisten sportlichen Haushalten kein Tandem vorhanden ist, können wir jedenfalls wärmstens zur Anschaffung raten. So viele schöne Momente konnten wir schon auf dem Tandem genießen. Zugegebenermaßen unterscheidet sich das Tandemfahren ein Stück weit vom normalen Fahrradfahren. Tandemfahren basiert grundlegend auf Vertrauen. Beide Personen, die das Rad nutzen, müssen sich blind vertrauen können. So muss sich der Hintermann, respektive die Hinterfrau, darauf verlassen, dass der Vordermann stets korrekt lenkt, schaltet und bremst und der Vordermann muss sich darauf verlassen, dass sich der Hintermann bzw. die Hinterfrau korrekt auf dem Fahrrad verhält, den Anweisungen folgt und sich richtig in die Kurve legt.

Die schwerere Person sollte beim Tandem jedenfalls vorne sitzen. Dies führt zu besseren Fahrereigenschaften des Tandems. Ansonsten gibt es nicht viele Regeln, die man zu beachten hätte. Auf die öffentliche Straße sollte man sich aber erst trauen, wenn man eine gewisse Grundsicherheit gewonnen hat. Ist dann erst einmal der Start geglückt, das Gleichgewicht gefunden und Geschwindigkeit aufgebaut, fährt es sich unheimlich angenehm und schön. Mit dem Tandem ist man meistens schneller unterwegs als mit einem normalen Fahrrad. Dies liegt daran, dass ein Tandem leichter ist als zwei einzelne Fahrräder, nur eine Person ständig im Wind fährt und der Rollwiderstand nur eines

Residenz24.net



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

Fahrrades vorliegt.

Wir haben inzwischen für alle Einsatzgebiete ein Tandem in der Garage stehen. Dies fängt an beim normalen Tourentandem, geht über das Mountainbiketandem und endet beim höchst seltenen Rennradtandem. Mit diesen Rädern sind wir für alle Touren gewappnet.

Jedem, der doch noch einmal eine Tour mit dem frustrierten Partner wagen will, raten wir wärmstens zu einer Testrunde mit einem Tandem. Ein solches ist an vielen Stellen gegen eine geringe Gebühr ausleihbar.

Wir versprechen Ihnen, dass Sie die Tour mit einem Lächeln beenden. Sie werden sich besser kennen lernen und werden ein tolles Erlebnis genossen haben.

Zudem werden Sie feststellen, dass Ihnen Ihre Mitmenschen mit einem Lächeln begegnen und Ihnen viele freudige Menschen zuwinken werden.



Versuchen Sie es doch einmal. Wir wünschen viel Spaß!

(DBA)

Der Amtsschimmel und die Bußgelder



Foto: Helga Weyers

Da hatten wir uns so gefreut, dass das Bußgeld für Falschparken endlich mal zumindest ein bisschen angehoben werden soll. So, dass es nicht mehr billiger als ein ordinärer Parkschein ist. Von 5 € auf 10 € nämlich.

Und dann das:

Laut Spiegel, Heft 52/2012 wird es da eine Ausnahme geben. Wer zukünftig seine motorisierte Blechdose nämlich auf einem Fahrradschutzstreifen parkt, zahlt nicht mehr 15 € Buße, sondern nur noch 10 €. Wenn das kein Signal ist! Seht her, geplagte Autofahrer, die ihr immer über mangelnde Parkplätze klagt, wir schaffen Euch Nischen...

Und wir sind sprachlos.

Das war die Planung, als die Luftpumpe eigentlich erscheinen sollte ... Inzwischen



hat sich Positives getan! Der Proteststurm war wohl doch zu heftig und das Ministerium ist in diesem Punkt zurückgerudert - keine Ermäßigung in diesen Fällen. Immerhin.

(HW)



Das neue Radtourenprogramm LAUFRAD 2013 erscheint in Kürze!

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



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!**

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

Q+
die
qualitäts
allianz

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

Aktuelle Marktentwicklung bei Elektrofahrrädern

Der „Elektrofahrrad-Boom“ der letzten Jahre führte dazu, dass inzwischen Elektrofahrräder in Deutschland sehr weit verbreitet sind. Aktuell geht die Industrie davon aus, dass allein deutschlandweit jährlich über 400.000 Elektrofahrräder verkauft werden. Eine wirklich neue Erfindung sind diese Art von Elektrofahrzeugen allerdings nicht. Mithin handelt es sich bei E-Rädern aber um ein akzeptiertes Massenprodukt in der europäischen Bevölkerung.

Dem Elektrofahrrad ist indes teilweise sein angestaubtes Image als Fahrzeug für Alte und Gebrechliche anhaften geblieben. Bei diesen Personen hatte es sich schließlich um den Personenkreis gehandelt, welchen die Industrie in Europa zunächst viele Jahre als Zielgruppe im Blick hatte. In Asien hatten Elektrofahrräder nie ein solches Problem. Schließlich begann die weltweite Erfolgsgeschichte dieser Fahrräder im asiatischen Raum. Sie waren dort nie ein Fortbewegungsmittel für die genannten Personengruppen. Vielmehr waren Elektrofahrräder ein probates Mittel den individuellen Personenverkehr kostengünstig für jedermann zu realisieren. Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte in den dort häufig vorhandenen, großen Städten herrschten seitdem der Wohlstand zunahm und immer mehr Menschen im Besitz eines individuellen Verkehrsmittels sein wollten, erhebliche Platzprobleme. Wegen der dort stets vorhandenen Platznot in den großen Städten war rasch die Erkenntnis gereift, dass nicht jeder Stadtmensch über ein konventionelles, motorbetriebenes Fahrzeug – wie ein Auto oder Motorrad – verfügen musste. Würde tatsächlich jeder Bürger, der es sich hätte leisten können, auf nicht elektrische Autos oder Motorrädern umgestiegen, hätte dies die ohnehin schon dramatische Verkehrslage weiterhin zugespitzt und die bereits schlechte Luftqualität noch weiter verschlechtert. In diese Situation wurde dann quasi das Elektrofahrrad "hineingeboren". Eine handhabbare, individuelle Lösung für das tägliche Massenbedürfnis der Fortbewegung in den Ballungszentren war gefunden.

Die soeben beschriebenen Verhältnisse sind jedoch nicht mit denen in Europa vergleichbar. Hier wurde daher das Elektrofahrrad von denen genutzt, die eigentlich nicht mehr in der Lage waren sich mit vertretbarem bzw. zur Verfügung stehendem Kraftaufwand auf zwei Rädern fortzubewegen. Dieses dann entstandene Image verankerte sich im Kopf der Bevölkerung und lastet daher noch immer dem europäischen Elektrofahrrad-Markt an. Die Industrie brauchte ein paar Jahre, fand dann aber langsam heraus, dass das beschriebene Defizit vorliegt und versuchte mit entsprechenden Werbekampagnen und neuen Modellen auch andere Käuferschichten anzusprechen, die sich von den bisherigen unterschieden. Vor allem in den Jahren 2011 und 2012 wurden die Werbetrömmeln aufgrund der erlangten Erkenntnisse kräftig gedreht. Daher werden in den letzten Jahren auch vermehrt elektrisch unterstützte Fahrräder angeboten, die auch ein jüngeres, vitales Klientel ansprechen sollen. Auf dem Markt werden inzwischen nicht nur die gewohnten Cityräder mit elektronischer Unterstützung angeboten, sondern auch Mountainbike und Rennräder. Diese werden dann mit einem Extraschub Kraft ab Werk geliefert. Mit den neuen Modellen stehen Nutzern ganz neue Möglichkeiten offen. Ebenso sprechen diese Fahrräder aufgrund ihres Designs schlichtweg ein jüngeres Klientel an.

Jüngere Käuferschichten tun sich aufgrund der vorherrschenden Vorurteile mit der neuen Fahrzeuggattung noch merklich schwer. Die Erfahrung zeigt allerdings, dass diese Zweifel zerstreut sind, sobald der potentielle Kunde eine erste Probefahrt auf dem modernen und sportlichen Elektrofahrrad absolviert hat. Spätestens dann denken auch die Vertreter der neuen Zielgruppen ernsthaft über eine Anschaffung der eigentlich nicht mehr angestaubten Technik nach. Das aktuelle Preisgefüge führt freilich dazu, dass vielen Interessenten der Wunsch auf ein Elektrofahrrad weiterhin verwehrt bleibt. Von der Industrie wurde lange Zeit ein Mindestpreis von

2500 € für ein annehmbares Produkt propagiert. Inzwischen sind allerdings auch recht hochwertige Modelle unter dieser Marke vorhanden. Noch günstiger Modelle, welche zwar wenig spektakulär sind, jedoch stetig und auch zuverlässig ihren Dienst vollbringen, können Kunden bereits für deutlich geringere Beträge erwerben. Mit dem moderaten Preisverfall fielen auch die Gewichte der Elektrofahrräder. Ein sinnvoll ausgestattetes Elektrofahrrad mit weniger als 20 kg Gesamtgewicht wird aber weiterhin eine Seltenheit bleiben. Eine noch weitere Gewichtsreduzierung wäre im Wesentlichen nur noch durch den vermehrten Einsatz von Kohlefaser oder noch kleinerer Akkus möglich. Diese kleinen Akkus würden dann jedoch nur eine sehr begrenzte Reichweite liefern können. Da aktuelle Akkus bereits mit niedrigen Gewichten aufwarten können, kann in absehbarer Zeit eine merkliche Reduzierung des Fahrzeuggewichts nicht über die Reduzierung des Akkugewichts erwartet werden.

Auf dem Gebiet der verwendeten Materialien sollte ebenso keine bahnbrechende Weiterentwicklung zu erwarten sein. In gewissen Einsatzgebieten, wie dem täglichen Einsatz in der Innenstadt, liegen beispielsweise bei Carbon bedeutende Nachteile vor. Das Material ist schließlich hochempfindlich. Bei jeder Art von Sturz oder Umfallen kann ein Rahmen der Art beschädigt werden, dass er danach unbrauchbar ist. Deshalb spielt Aluminium als hauptsächlich verwendetes Material immer noch die größte Rolle. Damit lassen sich alltagstaugliche Produkte herstellen, welche der Benutzer auf Dauer sorgenfrei und wartungsarm nutzen kann. In überfüllten Städten mit anhaltender Parkplatznot liegen die Vorteile eines Elektrofahrrades somit auf der Hand. Selbst bei Strecken bis über 10 km einfache Strecke zum Arbeitsplatz bieten Elektrofahrräder bei anspruchsvoller Topographie, starkem Gegenwind oder fehlender körperlicher Fitness stichhaltige Vorteile. Im Gegensatz zur Nutzung eines eigenen PKWs oder der öffentlichen Verkehrsmittel kann der Nutzer überdies davon ausgehen, dass sich sein Wohlbefinden, Gesundheits- und Fitnesszustand durch die häufige Nutzung des

Pedelecs an der frischen Luft deutlich verbessern wird.

Es sollte noch erwähnt werden, dass in vielen Städten die Anzahl brauchbarer Abstellmöglichkeiten deutlich zugenommen hat. Denen gesellen sich noch öffentliche Ladestationen hinzu. Aufgrund der nicht vorliegenden Kompatibilität verschiedener Systeme und der Notwendigkeit auf das Ladegerät, den Akku und das Fahrrad aufpassen zu müssen, sind diese allerdings bisher nur wenig genutzt. Das Elektrofahrrad wird ferner immer mehr zum Fitnessprodukt. Inzwischen bietet der Markt sogar E-Räder, welche ihre Leistung nach dem Puls des Fahrers richten.

Als Fazit lässt sich festhalten, dass die Technik nun auch endgültig in allen Fahrradsegmenten, welche alle denkbaren Nutzungsgruppen und Altersklassen abdecken, angekommen ist. Der rüstige Rentner findet ebenso sein zu ihm passendes Elektrofahrrad wie der, welcher mit im Anzug zum Firmensitz fahren muss.

Weitere Erläuterungen finden Sie auch im eRADgeber oder unter www.eRADgeber.de.

(DBA)



Mit dem Rad zur Arbeit
1. Juni - 31. August 2013

Nur 30 Minuten Bewegung pro Tag und schon sinkt der Krankenstand und die Mitarbeiter sind motivierter. Das zeigt die Aktion **Mit dem Rad zur Arbeit** von ADFC und AOK.

Beginnen Sie Ihr Fitnessprogramm gleich nach dem Frühstück.

www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de

Wer möchte nicht gerne schneller mit seinem Fahrrad fahren können ohne sich mehr anzustrengen? Ein probates Mittel liegt im Abspecken. Wenn Sie schließlich die gleiche Kraft aufwenden, um eine geringere Masse zu beschleunigen, sind Sie am Ende flotter unterwegs.

Dieses Abspecken kann beim Fahrer selbst vorgenommen werden oder beim Fahrrad. Es mag allerdings Personen geben, an denen es nichts mehr abzupescken gibt. Andere wiederum möchten ungern abnehmen und wiederum andere schaffen es einfach nicht. Somit besteht die Möglichkeit am Fahrrad abzupescken oder die Gewichtsverteilung des Fahrrades positiv zu beeinflussen.

Ein durchschnittlich hochwertiges, handelsübliches, voll ausgestattetes Tourenfahrrad wiegt in der Regel fahrfertig rund 16 kg. Ein solches Rad fährt sich nicht sonderlich sportlich, man kommt aber durchaus voran, auch wenn es noch viele Möglichkeiten gibt das Fahren leichter und sportlicher auszugestalten. Schließlich

wiegt ein Mittelklasserennrad unter 9 kg. Ein Tourenfahrrad wird aber an dieses Gewicht schwerlich herankommen, wenn es weiterhin alltagstauglich und voll ausgestattet sein soll.

Die leichtesten auf dem Markt befindlichen, voll ausgestatteten Tourenräder wiegen rund 10 kg. Dies ist allerdings nur möglich, sofern ein sehr leichter Rahmen und viele Teile verwendet werden, die eigentlich aus dem Rennradsektor stammen. Da in diesen Fällen ein Carbonrahmen oder ein sehr leichter Aluminiumrahmen verbaut ist, müssen zwangsläufig Abstriche bei der Alltagstauglichkeit hingenommen werden, da diese Teile anfälliger und pflegebedürftiger sind. Schauen wir uns also an, was wir an unserem 16 kg Fahrrad verbessern können. Die folgenden Tipps lassen sich an den meisten handelsüblichen Fahrrädern ohne weiteres realisieren.

Ein einfaches Mittel auf die Sportlichkeit und das Gesamtgewicht eines Fahrrades Einfluss zu nehmen ist ein schlichter Reifen- bzw. Schlauchwechsel. Zwischen

Augenweide

Brillen. Kontaktlinsen.
Reparaturen.



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

günstigen Reifen und qualitativ hochwertigen, jedoch ebenso pannensicheren Reifen, liegen schnell 500 g pro Stück. Zwischen günstigen und hochwertigen Schläuchen liegen schnell einmal 50 g pro Schlauch. Mit einem Reifen- bzw. Schlauchwechsel sind somit bei einigen Fahrrädern schon 1,1 kg zu sparen. Bedacht werden sollte dabei, dass es sich sowohl beim Reifen wie beim Schlauch um rotierende Masse handelt. Demnach ist ein Leichtbau an dieser Stelle besonders effektiv und fördert die Beschleunigung eines Fahrrades.



Denys Benjamin Alt
Rechtsanwältin

Rechtsanwältin
Steinmetz • Dr. Otten
Platz • Janssen • Alt

Jakobstraße 12
52064 Aachen

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

alt@steinmetz-rechtsanwaeltin.de

Ein weiteres Mittel zum Gewichtsparen ist der Austausch einer Federgabel. Viele auf dem Markt befindliche Federgabeln funktionieren nicht sonderlich gut. Dies mag zum einen an einer niedrigen Wertigkeit oder zum anderen an einer mangelnden Pflege liegen. Federgabeln brauchen regelmäßige Pflege. Eine solche wird von den wenigsten Nutzern durchgeführt. Eine handelsübliche Federgabel an einem Trekkingfahrrad wiegt rund 2 kg. Sie kann ohne weiteres ersetzt werden durch eine starre Gabel. Wenn gleichzeitig etwas dickere Reifen aufgezogen werden, kann weiterhin ein ausreichender Federkomfort gewährleistet werden. Zudem ist eine starre Gabel nicht in der Art wartungsintensiv wie eine Federgabel. Eine starre Trekkinggabel wiegt weniger als 1 kg. Somit ist auch an der Gabel rund 1 kg zu sparen.

Gewichtsreduzierung ist auch durch den Austausch von Pedalen möglich. Pedale gehören ebenso zur Schwungmasse. Je leichter sie sind, desto einfacher lässt sich das Fahrrad beschleunigen. Durch den Austausch von günstigen durch hochwertigen, leichte Modelle lassen sich schnell rund 200 g einsparen.

Weiteres Einsparpotenzial liegt im Austausch des Gepäckträgers. Einige auf dem Markt befindliche Gepäckträger wiegen etwa einen Kilo oder mehr. Dies trifft vor allem auf die ab Werk montierten Gepäckträger zu. Es ist jedoch kein Automatismus, dass ein schwerer Gepäckträger gleichzeitig stabil sein muss. Der Markt bietet solche, welche 25 kg oder mehr tragen können und nur um die 500-600 g wiegen. Folglich sind weitere 600 g einzusparen, ohne dass der Umbau sonderlich viel Aufwand erfordern würde.



Sollten Sie nun die oben angesprochenen Änderungen an Ihrem 16 kg Fahrrad durchgeführt haben, wäre es durchaus denkbar, dass Sie summasummarum bis zu 3 kg Gewicht am Fahrrad gespart haben. Eine solche Gewichtsänderung ist sehr deutlich fühlbar am Fahrverhalten eines Fahrrades. Ein Trekkingfahrrad, welches bereits 13 kg wiegt, lässt sich durchaus als sehr leicht definieren und entsprechend sportlich fahren.

Die oben genannten Änderungen lassen sich an den meisten handelsüblichen Fahrrädern bewerkstelligen. Auch wenn sich die meisten Nutzer die notwendigen Arbeiten nicht selbst zutrauen mögen, sind entsprechende Änderungen kostengünstig in jeder Fahrradwerkstatt möglich.

Viel Spaß mit der neuen Leichtigkeit des Fahrradfahrens.

(DBA)

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 Grützmaker
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 - 19:00 Uhr
Freitags 10:00 - 13:00 Uhr

Referenten

Öffentlichkeitsarbeit

oeffentlichkeitsarbeit@adfc-ac.de

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

Friedhelm Schepers 0241 / 400 96 13
friedhelm.schepers@adfc-ac.de

Stadt-/Verkehrsplanung

rvp@adfc-ac.de

Helga Weyers 0172 / 248 68 68
helga.weyers@adfc-ac.de

Volker Schober 0241 / 60 52 913
volker.schober@adfc-ac.de

Jugend-/Verkehrserziehung

verkehrserziehung@adfc-ac.de

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

Denys Benjamin Alt 0241 / 44 67 00
denys.benjamin.alt@adfc-ac.de

Radtouristik

Karin Offermann 0241 / 6 29 05
karin.offermann@adfc-ac.de

Technik- und Kaufberatung

Friedhelm Schepers 0241 / 400 96 13
friedhelm.schepers@adfc-ac.de

Recht

Denys Benjamin Alt 0241 / 44 67 00
recht@adfc-ac.de

Vorstand

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

Helga Weyers 2. Vorsitzende
0172 / 248 68 68
helga.weyers@adfc-ac.de

Uwe Kolke Schriftführer
0170 / 168 68 13
uwe.kolke@adfc-ac.de

Gabriele Middelhof Kassenwartin
0241 / 52 08 45
gabriele.middelhof@adfc-ac.de

Ansprechpartner

Düren

H.-H. Danzeglocke 02421 / 5 24 88

E-Bike / Pedelec

Denys Benjamin Alt 0241 / 44 67 00
denys.benjamin.alt@adfc-ac.de

Mountainbike

Heribert Rychert 0241 / 15 59 91
heribert.rychert@adfc-ac.de

GPS / Navigation

Denys Benjamin Alt 0241 / 44 67 00
denys.benjamin.alt@adfc-ac.de

Steffen Czerny

steffen.czerny@adfc-ac.de

Homepage / Internet

Karin Offermann 0241 / 6 29 05
karin.offermann@adfc-ac.de

Jens Albers 0241 / 894 95 98
jens.albers@adfc-ac.de

Liegeradgruppe

Michael Pohl 0241 / 608 86 91

LUPU Redaktion

redaktion@adfc-ac.de

Helga Weyers 0172 / 248 68 68
helga.weyers@adfc-ac.de

Radfahrschule

Monika Riedel 02422 / 183 18 10
monika.mriedel@adfc-ac.de

Sonstige

Radverkehrsbeauftragter

Städteregion Aachen

Ralf Oswald 0241 / 5198 - 3705
Ralf.Oswald@staedteregion-aachen.de

VCD Kreisverband Aachen

0241 / 8 89 14-37
vcd-aachen@vcd-aachen.de

Radfahrerhotline DB

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

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

Impressum

Luftpumpe

Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung, 31. Jahrgang

Herausgeber

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

V.i.S.d.P.

Ulrich Weber

Titelbild

Monika Volkmer

Redaktion

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

Autoren

Denys Benjamin Alt (DBA), Steffen Czerny (SC), Stephanie Küpper (SK)

Layout

Jessica Kullmann, Stefan Pey

Druck

Druck & Verlagshaus Mainz GmbH
Aachen

Anzeigenpreise

Bitte Preisliste Nr. 12 anfordern

Redaktionsschluss

30.04.2013 für Ausgabe 2/2013

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 eine Verbraucherschutzorganisation

Wir haben ein waches Auge auf alles, was die Fahrradindustrie herstellt. Und wir mischen uns ein, wenn es darum geht, die Qualität der Produkte zu verbessern: Im-

...wir sind Umweltfreunde

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



Anschritt:

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 **Einzugsmächtigung** bis auf Widerruf:

Kontohaber	
Kontonummer	Bankleitzahl
Datum / Ort	

Schicken Sie mir eine Rechnung.

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus. Personen unter 27 Jahren können freiwillig gegen den Normalbeitrag bezahlen. Dazu bitte einfach die Kategorie „ab 27 Jahre“ wählen.

Bitte einschicken 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 ab 27 J. (16 €) 18 – 26 J. (29 €)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft ab 27 J. (58 €) 18 – 26 J. (29 €)

Jugendmitglied unter 18 J. (16 €)

Zusätzliche jährliche Spende €

Datum Unterschrift



Beitritt
auch auf www.adfc.de



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!*