LUFTPUMPE

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung

2 / 2013

Liebe Leserin, lieber Leser,

nun sind wir mitten drin in der Radsaison, und wir hoffen dass unser umfangreiches Tourenprogramm wieder dazu einlädt, das schöne Umfeld zu erradeln. Und für laue (oder auch mal regnerische) Abende haben wir in der Luftpumpe wieder ein bisschen was zum Schmökern zusammengetragen. Zum Beispiel über Neuerungen in und um Aachen – fertige oder solche die noch kommen sollen. Zu Ersteren gehören die neuen Markierungen auf dem Alleenring – nach unserer Ansicht eigentlich ein Meilenstein für den Aachener Radverkehr, im Detail aber nicht nur positiv; Näheres im Artikel.

Zum Zweiten gehört ein Projekt, das Hoffnung macht: Ein Radschnellweg für Aachen, und zwar einer der den Namen verdient! Möglich machen könnte das ein Wettbewerb des Landes. Dieser und das Aachener Projekt wird im Heft vorgestellt. Noch ein Projekt, das den Radverkehr in Aachen deutlich weiterbringen könnte, nennt sich VeloCity und beinhaltet das Vorhaben, in der Stadt 1.000 Pedelecs an 100 Stationen zum Verleih anzubieten. Auch dazu Näheres im Heft, ebenso wie zum Projekt CLAC – ein spannendes Vorhaben, dem motorisierten Zustellservice mit programmiertem Verkehrskollaps eine nachhaltige und schnelle Alternative, zumindest in Teilbereichen, abzutrotzen.

Die Stiftung Warentest hat neulich mit erschreckenden Aussagen die Nutzer und Interessenten von Pedelecs sehr verunsichert. Eine Einschätzung zu diesem Test lesen Sie auch hier im Heft.

Mit der Einrichtung einer BFD-Stelle und natürlich dank Karin konnten wir unseren Service deutlich erweitern und unsere Angebote ausweiten. Zum Ende des Jahres endet nun Karins Beschäftigung und wir suchen eine/n Nachfolger/in – dazu finden Sie eine Stellenanzeige im Heft.

Unsere Rubrik „PlusMinus“ ist uns lieb, bietet sie doch die Möglichkeit, kleine und größere Ärgernisse im Straßenverkehr wie auch vorbildliche Gestaltungen entsprechend zu würdigen und für Erstere auf Besserung zu hoffen. Der kleine Nachteil: Durch das nur dreimalige Erscheinen der Luftpumpe im Jahr sind die Themen nicht immer so aktuell. Bei manchen stört das nicht, andere Situationen sollten schon kurzfristiger benannt werden können. Daher werden wir diese Rubrik nun auch auf unserer homepage (www.adfc-ac.de) einführen. Haben Sie vielleicht einen Beitrag dazu, etwas das Ihnen als schlechtes oder gutes Beispiel aufgestoßen/aufgefallen ist? Schreiben Sie uns (redaktion@adfc-ac.de)! Und wenn Sie dann noch ein Bild mitliefern – umso besser! Gute Anregungen nehmen wir gerne auf.

Wir wünschen einen angenehmen (Fahrrad)Sommer und viel Spaß beim Lesen!

(HW)

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

Stadtradeln 6

Radschnellwege 8

Spur der Ringe 13

Radfahrampel 16

VeloCity: 1000 Pedelecs 18

Mobilität

20 CLAC: Radfahren XXL

22 Unfall - was tun?

Technik

Stiftung Warentest 24

Fahrradanhänger 26

Moderne Bremsen 28

Service

30 Kontaktadressen und Telefonnummern

31 Impressum und Beitrittserklärung

adfc Aachen

Termine - **Alle Angaben ohne Gewähr!**

07. - 08.09.13	Vitalmesse Eurogress
09. - 29.09.13	Aktion Stadtradeln
11.10.13	Tag der Vereine Markt (11.00 - 18.00 Uhr)
19.10.13	Lichtaktionstag Elisenbrunnen (vorauss.)
09. - 10.11.13	Bundeshauptversammlung ADFC Eurogress
22. - 24.11.13	NRW-Forum ADFC Dortmund

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

Jetzt auch online unter: adfc-ac.de

- MINUS -

Warum dauert das so lange?

Schon vor einem Jahr, Anfang Juli 2012, waren die ersten Anzeichen zu entdecken, dass am Steffensplatz zwischen Ottostraße und Friedrichstraße eine Querung des Adalbertsteinweg für den Radverkehr eingerichtet werden soll. Und im Herbst 2012 hatten wir in der Rubrik Plus/Minus die Hoffnung geäußert, dass diese attraktive Maßnahme der Radverkehrsförderung noch vor der Drucklegung der LUFTPUMPE 3/2012 endlich fertiggestellt wird. Doch unsere Hoffnungen wurden bitterlich enttäuscht. Zwar wurden zwischenzeitlich zwei Ampeln an den damals bereits vorhandenen Masten aufgehängt, doch diese beiden Ampeln sind noch immer durch orange Planen abgedeckt und seit Monaten ist hier nichts mehr passiert. Warum, liebe Stadt Aachen dauert es so lange, die schon fast fertigen Arbeiten zu vollenden?

- MINUS -

Wie soll man das erkennen?

Die Michaelsbergstraße, östlich des Burtscheider Kurgartens gelegen, ist zwar eine Einbahnstraße, aber für Radfahrer in Gegenrichtung befahrbar.

Nur ist das für Radfahrer, die aus der Innenstadt über die Kurbrunnenstraße dorthin kommen, nicht zu erkennen. Unter dem Geradeauspfeil (Zeichen 213) an dieser Einmündung fehlt der Zusatz „Radfahrer frei“ (Zusatzzeichen 1022-10) und auch unter dem „Einfahrt verboten“-Schild (Zeichen 267) an der aus Perspektive des Radfahrers hinteren Seite der Michaelsbergstraße fehlt dieser Hinweis. Nur unter dem vorderen Schild „267“ hängt der Hinweis „Radfahrer frei“, doch dieses Schild ist in einem Winkel angebracht, aus dem es für den Radfahrer beim besten Willen nicht erkennbar ist (gelber Pfeil). Erst wenn man die Einmündung schon zur Hälfte passiert hat und das Schild fast im Rücken hat, befindet man sich in einer Position, aus welcher das Schild lesbar ist.

aix bikes

inh. m. bodden

löhergraben 29
52064 aachen
tel. + fax 0241/40 66 66

öffnungszeiten
mo - fr 10 - 19.00 Uhr
sa 10 - 14.00 Uhr

FAHRRÄDER - ZUBEHÖR - SERVICE

- MINUS -

Weshalb dürfen nicht alle Radfahrer hier entlangfahren?

In einer Zuschrift an die Redaktion der LUFTPUMPE hat uns der Leser Ralf Schlüter darauf aufmerksam gemacht, dass es in Aachen einige Straßen gibt, wo die Durchfahrt für Fahrzeuge aller Art untersagt ist (Zeichen 250), obwohl es sich häufig um für den Radverkehr interessante Strecken handelt, die ihm eine Verbindung abseits viel befahrener Hauptstraßen ermöglichen. Beispiele hierfür sind der Martlenberger Weg, der Hasselholzer Weg, die Piusstraße oder der Höfchensweg im Aachener Süden.

Zwar sind diese Schilder mit dem Zusatz „Anlieger frei“ (Zusatzzeichen 1020–30) ergänzt, doch ist man „Anlieger“ bekanntermaßen nicht dann, wenn man gerade mal das Anliegen hat, dort entlang zu fahren sondern nur dann, wenn man in der entsprechenden Straße wohnt oder wenn man „mit Bewohnern oder Grundstückseigentümern in eine Beziehung treten will“, wie es laut Wikipedia das Bayerische Oberste Landesgericht formuliert hat. Vermutlich wird kaum ein Polizist einen Radfahrer belangen, der hin diesen Straßen fährt ohne Anlieger zu sein aber nichtsdestoweniger befindet sich ein solcher Radfahrer im Unrecht.

Und da die Absicht hinter dieser Ausschilderung sicherlich der Wunsch ist, die Anwohner der so gekennzeichneten Straßen – die sich bei den hier geschilderten Beispielen alle in hochwertigen Wohngegenden befinden – vor Beeinträchtigungen durch übermäßigen motorisierten Verkehr zu schützen, spräche absolut nichts dagegen, neben dem Anliegerverkehr auch den Radverkehr die Durchfahrt zu erlauben oder das Zeichen 250 durch das Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) zu ersetzen.

(UW)

Stadtradeln

Kampagne „FahrRad in Aachen“

Beim STADTRADELN sind Mitglieder der Kommunalparlamente und BürgerInnen aufgefordert, im Zeitraum 1. Mai bis 30. September drei Wochen am Stück um die Wette zu radeln und Radkilometer für Energieeffizienz, Klimaschutz sowie für eine verstärkte Radverkehrsförderung ihrer Heimatkommune zu sammeln. Gesucht werden Deutschlands fahrradaktivstes Kommunalparlament und Kommunen sowie die fleißigsten Teams und RadlerInnen in den Kommunen selbst.

Ziele der Aktion sind, BürgerInnen zur Nutzung des Fahrrads im Alltag zu sensibilisieren und die Themen Fahrradnutzung und Radverkehrsplanung verstärkt in die kommunalen Parlamente einzubringen. KommunalpolitikerInnen als die lokalen Entscheider in Sachen Radverkehr sollen im wahrsten Sinne des Wortes verstärkt „erfahren“, was es bedeutet, in der eigenen Kommune mit dem Rad unterwegs zu sein und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für RadfahrerInnen dann anstoßen bzw. umsetzen.

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. Die Kampagne „FahrRad in Aachen“ führt verschiedene Projekte durch, um auf das Fahrrad als Verkehrsmittel aufmerksam zu machen.

Die Stadt Aachen beteiligt sich daher in diesem Jahr im Rahmen der Kampagne „FahrRad in Aachen“ zum zweiten Mal vom 9. bis 29. September an der Aktion. Bürgerinnen und Bürger können sich jetzt unter www.stadtradeln.de für Aachen registrieren lassen.

Bei dieser Aktion steht das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel im Vordergrund. Es soll gezeigt werden, dass das Fahrrad besonders in Stadtverkehr, eine gute Alternativ zu Auto ist. Luftschadstoffe und Lärm werden durch das Fahrrad fahren reduzieren und such die Lebensqualität in Städten wird dadurch deutlich verbessert.

Neben einer lebenswerten Umwelt mit weniger Verkehrsbelastungen, weniger Abgasen und weniger Lärm gibt es auch in diesem Jahr Auszeichnungen und hochwertige Preise zu gewinnen.

In diesem Jahr gibt es auch wieder die Kategorie Stadtradel Star. Im Gegensatz zu den anderen Teilnehmern dürften die Stadtradel-Stars in den drei Wochen kein Auto von innen sehen. Sie dürfen also weder fahren noch gefahren werden. Bus und Bahn sind jedoch erlaubt. 2012 hat sich in Aachen 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. In diesem Jahr sucht Stadt Aachen wieder einen oder zwei Personen, die daran teilnehmen möchten. Die Anmeldung erfolgt unter fahrrad-in-aachen@mail.aachen.de.

(SK)

FAHRRAD IN AACHEN

STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima

Aachen ist dabei!

9. September bis 29. September 2013

FahrRad in Aachen
Dr. Stephanie Küpper
fahrrad-in-aachen@mail.aachen.de

Infos und Anmeldung unter:
www.stadtradeln.de

stadt aachen

Eine Kampagne des
Klima-Bündnis

Endlich: Ein Radschnellweg für Aachen ?!

Land lobt Wettbewerb aus

Radschnellweg – dem Alltagsradler zaubert dieses Wort ein Lächeln ins Gesicht. Mehr als Wetter oder mangelnde Muskelkraft behindert die schlechte Infrastruktur ein zügiges Vorankommen mit dem Rad, dem - gemessen an Aufwand und Wirkung – genialsten Fortbewegungsmittel überhaupt. Jeder Vielfahrer kennt das: Die Oberflächen der dem Radverkehr zugedachten Flächen sind vernachlässigt und werden zudem von allen für alles missbraucht: von Mülltonnenaufstellflächen über Flanier- und Hundeausführtrasse bis zu Ampelmaststandort und Dauerparkanlage sind den Gebrauchsfantasien hier keine Grenzen gesetzt. Die Ampelschaltungen optimieren das Fließen des motorisierten Verkehrs, der Radfahrer fällt da meistens hinten raus und darf froh sein wenn er nicht auch noch grün extra anfordern muss. (Der reine Radverkehr allein braucht übrigens gar keine Ampeln, aber das ist ein anderes Thema..). Die Radwege sind nicht nur unbequem (unebenes Pflaster, Wurzelaufbrüche, Löcher ..) sondern meist auch zu schmal. Auf der Fahrbahn selbst ist man deutlich besser und sicherer unterwegs (zugegeben sind auch hier Schlaglöcher nicht selten), muss sich aber stets seinen Platz behaupten und ist immer in der Defensive, da man mangels Blechpanzer doch lieber nachgibt. Das mag ein bisschen überspitzt klingen, ist aber Alltag.

Radschnellwege können das ändern. Die Idee dahinter ist, dem Radfahrer eine Infrastruktur zu bieten, die durch relativ hohe Ausführungsstandards eine deutlich höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erlaubt. Nach dem Aus für die Campusbahn wäre das für Aachen eine der Möglichkeiten, Verkehrsströme ein bisschen weg vom Auto auf nachhaltigere und umweltverträglichere Wege zu lenken. Und Staus zu mindern. Zumal sich mit der zunehmenden Verbreitung der pedelecs auch die Anzahl der Nutzer von Radverkehrsanlagen erhöht und sich zudem der volle Nutzen eines schnellen Rades am ehesten auf guten Wegen entfalten kann.

Der Wettbewerb

Eine Steilvorlage bietet nun das Landesverkehrsministerium(MBWSV) in Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS), das einen „Planungswettbewerb Schnellradwege“ ausgerufen hat. Es werden dazu fünf regionale Radschnellwegkonzepte gesucht, deren Umsetzung durch das Land finanziell gefördert werden. Alle Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen sind aufgerufen, bis Ende Juli 2013 ihre Ideen einzureichen. Das Land will unter anderem mit dem Wettbewerb die nachhaltige Nahmobilität fördern.

Die Standards

Für Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen gelten Mindeststandards, die auch an die Wettbewerbsbeiträge angelegt werden. Dazu gehören Mindestmaße bei (gewünschter) Länge und Breite, weitgehende Bevorrechtigung an Kreuzungen und Grüne Welle, Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr, steigungsarm, ordentliche Wegweisung, mindestens innerorts beleuchtet, Reinigung und Winterdienst, keine Einbauten, weitere Serviceanlagen.

Beispiel einer schnellen Radverbindungen in den Niederlanden
Foto: Ulrich Kalle / ADFC NRW

Für den Wettbewerb gelten weitere Anforderungen: So soll ein Radschnellweg nicht an der Stadtgrenze enden und innerorts weiter geführt werden. Radfahrerinnen und Radfahrer auf diesen Strecken müssen gegenüber kreuzendem Verkehr Vorrang haben. Für die Wettbewerbsteilnahme ist eine Kooperation von mindestens zwei benachbarten Städten und Gemeinden erforderlich, um so den regionalen Bezug sicher zu stellen.

Wenn das nicht schon wie im Märchenland klingt, so hat der letzte Punkt unter „Ausblick“ noch ein Zückerchen zu bieten: Langfristig strebt die Landesregierung an, „überörtliche Radschnellwege als Landesradwege in die Zuständigkeit des Landes NRW zu stellen. Hierzu wird zum einen eine Gesetzesänderung angestrebt, zum andern muss eine eigenständige Finanzierung (Neubau, Unterhaltung, Erhaltung) gesichert sein“. Und es muss dazu ein radikales Umdenken beim Landesbetrieb stattfinden, denkt man spontan. Das kann vielleicht dauern.

Das Land fördert fünf Konzepte in einer Höhe von 80% bis zur Umsetzung. Das Ganze in den Stufen Machbarkeitsstudie – Ausführungsplanung – Umsetzung. Für jede Stufe muss ein Antrag eingereicht werden, zudem muss der politische Wille dazu dokumentiert werden. D.h. es muss einen Ratsbeschluss geben: Ja, wir wollen Radschnellwege.

Der Ratsbeschluss

Dieser erste wichtige Schritt ist getan: Sowohl Stadt als auch Städteregion haben den politischen Beschluss gefasst, sich an dem Wettbewerb zu beteiligen. Die Konkurrenz ist nicht klein: Es gibt einen Arbeitskreis des ADFC dazu, da wir natürlich unsere lokalen Kommunen nach Kräften unterstützen wollen, die Ziele zu erreichen. Neben Aachen sind dies in NRW noch folgende Kommunen mit den folgenden Projekten am Start:

Heftige Konkurrenz

Bonn mit zwei möglichen Linien (Bonn - Bornheim Brühl und Bonn Sankt Augustin - Siegburg mit Anschlüssen an das gut ausgebaute Radverkehrsnetz Troisdorf sowie an eine im Bau befindlicher Trasse von Siegburg nach Lohmar). Der Rhein-Sieg-Kreis steht dabei in engem Kontakt mit Bonn und will sich unbedingt beteiligen. Möglich auch: Vereinigung der beiden Varianten zu einem Radschnellweg Brühl – Bornheim – Bonn Sankt Augustin – Siegburg.

Im Rhein-Kreis Neuss gibt es die Idee für einen Radschnellweg Neuss – Düsseldorf Ratingen. Es gibt den politischen Beschluss für die Erarbeitung eines Konzeptes, die Stadt hat ein Planungsbüro beauftragt.

In Düsseldorf versucht der ADFC das anzuschieben, die Politik will prüfen, die Verwaltungsspitze hält bisher wenig von Radschnellwegen in der Innenstadt und will einen solchen nur in Außenbezirken akzeptieren. Der ADFC hat verschiedene Varianten vorgeschlagen, einzelne politische Fraktionen sind für das Thema offen – der aktuelle Stand ist uns hier nicht bekannt.

In Köln werden derzeit drei mögliche Ziele für Radschnellwege von Köln aus geprüft: nach Frechen, nach Pulheim, nach Troisdorf (rechtsrheinisch). Avancen aus dem Süden für einen Radschnellweg Bonn – Brühl Köln haben bislang keine Gegenliebe gefunden.

Bornheim: Die fahrradfreundlichen bis fahrradbegeisterten Bürgermeister der benachbarten Kommunen Bornheim und Alfter haben großes Interesse an einem Radschnellweg im Bereich ihrer Kommunen. Die Ortsgruppen Bornheim und Alfter haben gemeinsam die Initiative ergriffen und einen groben Linienvorschlag für die Verbindung Bonn Bornheim/Alfter Brühl entwickelt. In Bornheim wird der Vorschlag im Rat besprochen. Für Alfter wird dieser Vorschlag auf Kreisebene behandelt.

Im Kreis Minden-Lübbecke besteht verwaltungsintern eine Arbeitsgruppe, an der auch der ADFC beteiligt ist. Es wurde eine ca. 60 km lange Streckenidee erarbeitet (Petershagen - Minden - Porta Westfalica - Bad Oeynhausen - Löhne - Herford - Bielefeld). Aktuell läuft wohl die politische Abstimmung.

Für die Stadt Bielefeld wurde eine Beschlussvorlage erarbeitet für eine innerstädtische Strecke. ADFC und VCD halten das nicht für sinnvoll und werben für die gemeinsame Lösung. Im Mai hat der Stadtentwicklungsausschuss des Bielefelder Stadtrates das Projekt eines Radschnellweges auf Bielefelder Gebiet und eine Beteiligung am Planungswettbewerb des Landes NRW abgelehnt, und zwar für beide Varianten.

Und Aachen?

Aachen geht mit großen Schritten einen erfreulichen Weg. Hier gibt es sowohl vom Rat der Stadt Aachen als auch der Städteregion jeweils einen politischen Entschluss zur Beteiligung am Wettbewerb. Als Ergebnis einer „kleinen“ Potentialanalyse der Städteregion kristallisierte sich eine Radschnellwegverbindung zwischen Aachen und Herzogenrath mit einem Anschluss der Gemeinde Kerkrade heraus, weil hier ein hohes Pendlerpotential gesehen wird. (Eine ebenfalls interessante Trasse wird übrigens bereits auf anderem Weg verfolgt: Die Städteregion arbeitet seit einiger Zeit an einem Radschnellweg Aachen-Jülich, der u.a. die alte Bahntrasse Aachen-Würselen nutzt und ebenfalls für Alltagsradler eine sehr attraktive Verbindung schaffen wird!). Neben Kerkrade hat auch die Stadt Heerlen großes Interesse bekundet, sich zu beteiligen, so dass nun eine überaus attraktive Verbindung mit einem nicht minder interessanten Abzweig der Realisierung harrt:

Eine Arbeitsgruppe der Beteiligten – Städteregion, Städte Aachen, Herzogenrath, Heerlen, Gemeinde Kerkrade – erarbeitet nun die Wettbewerbsunterlagen. Förderfähig sind zwar ausschließlich Strecken auf dem Gebiet des Landes NRW, es ist jedoch sehr gern gesehen und erwünscht, dass sich grenzüberschreitende Kooperationen ergeben.

Der zunächst für einen Radschnellweg vorgesehene Korridor Aachen – Kohlscheid – Herzogenrath/Kerkrade kann auf deutscher Seite mit einem lediglich etwa 5 km langen Abzweig ab Richterich bis zum Grenzübergang Locht bis Heerlen erweitert werden, weshalb die Stadt Heerlen gerne in die Arbeitsgruppe aufgenommen wurde, mit dabei nun auch die niederländische Provinz Limburg und die Parkstad Limburg als unterstützende Organisationen.

Wie sieht das nun konkret aus?

Die Qualitätskriterien werden in den Wettbewerbsunterlagen in gewissen Abstufungen vorgegeben und sind insgesamt, gemessen an Bekanntem, durchgehend erfreulich. Die Ausgestaltung der geplanten Trasse wird demnach so erfolgen: Als Zweirichtungsradweg mit 4,0 m Breite und Mittelmarkierung, Fußgänger, wenn mitgeführt, erhalten zusätzlich 2,3 m Breite. Bei Führung als Einrichtungsradweg oder Radfahrstreifen 3,0 m, teilweise auch als Umweltspur zur gleichzeitigen Nutzung durch Radfahrer und Busverkehr. Bei Führung auf der Fahrbahn wird die Straße als Fahrradstraße ausgewiesen, d.h. der Radverkehr hat Vorrang, Kfz-Verkehr kann zugelassen werden, das Ganze bei 30 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Zwischen Aachen und Herzogenrath sieht die Linienführung dann folgendermaßen aus, wobei es sich hierbei um die Grundlage für die zu erstellende - konkretere - Machbarkeitsstudie handelt. Sie orientiert sich dabei an einer möglichst direkten Verbindung zwischen den dicht bebauten Bereichen, meidet weitgehend Naturschutzgebiete und ist aller Voraus--sicht nach technisch machbar.

In der Ratsvorlage wird die Linie so beschrieben: Der Radschnellweg beginnt in der Aachener Innenstadt und wird über den ehemaligen Damm der Bahnlinie Aachen – Düsseldorf bis Richterich geführt. Hierzu sind Brücken über die Kohlscheider Straße, den Toledoring und die Schlossparkstraße erforderlich. Am nördlichen Ortsausgang Richterich schwenkt der Radschnellweg mit der geplanten Umgehungsstraße nach Nordwesten und führt durch Kohlscheid im Zuge der Haus-Heyden-Straße. Südlich von Pannesheide quert er die L 232 mit einem Tunnel und folgt dann der Bahnlinie Aachen-Düsseldorf bis Herzogenrath. Dort ist eine Brücke über die L 232 vorgesehen.

Bahndamm Richtung Richterich
Foto: Helga Weyers

Die Anbindung an die Gemeinde Kerkrade schließt in Pannesheide an und führt über die Neustraße/Nieuwstraat, die Domaniale Mijnstraat und die Marktstraat bis ins Zentrum. Alternativ soll eine Variante in westlicher Ortsrandlage über den Bahnhof Kerkrade zum Zentrum untersucht werden.

Eine zusätzliche Spange wird zur zentralen Erschließung der Ortslage Kohlscheid an die Hauptroute angeschlossen. Diese nutzt im Wesentlichen den Verlauf der ehemaligen Bahnlinie Würselen – Kohlscheid. Von Richterich kommend ist eine Neubautrasse durch den geplanten TPH-Gewerbepark bis zur Kreuzung Dornkaulstraße/Kämpchenstraße vorgesehen.

Diese Route zweigt in Richterich auf die Horbacher Straße (L 231) ab und führt bis zum Grenzübergang Locht. Als Variante bietet sich eine Trassenführung an, die Horbach über Wirtschaftswege westlich umgeht. Ab der Grenze werden die vorhandenen Radverkehrsanlagen bis ins Zentrum von Heerlen genutzt. Verschiedene Optimierungen sollen die Reisegeschwindigkeit erhöhen.

Hier bietet sich aus unserer Sicht auch die Möglichkeit, das geplante Neubaugebiet „Richtericher Dell“ anzuschließen, das ja - zumindest teilweise – als „Klimaschutz-Siedlung“ projektiert werden soll und dem schon deshalb ein nachhaltiges Mobilitätskonzept gut zu Gesichte stünde. Zudem bietet sich hier die einmalige Möglichkeit, zukünftigen Bewohnern von Anfang an eine attraktive Radverbindung anzubieten und sie so gar nicht erst zur Autonutzung zum „zwingen“.

Nicht direkt erschlossen, aber mit Abzweigungen angeschlossen werden sollen noch folgende wichtige Ziele: Campus Melaten und Uniklinik, Kerkrade West und Uni in Heerlen-Welten, wobei im wesentlichen bestehende Verbindungen genutzt werden sollen.

Zur Ausstattung ist folgendes vorgesehen: Der Radschnellweg soll eine durchgehende Beleuchtung innerorts und außerorts erhalten. Er wird mit einer Radwegweisung versehen, die in das vorhandene Radroutennetz integriert wird. Rastplätze, Ladestationen für Elektrofahrräder und Fahrradabstellanlagen an Umsteigepunkten zum ÖPNV (Bahnhöfe, Bushöfe) und zum Autoverkehr (vorhandene P&R-Anlagen) ergänzen das Angebot.

Bis Mitte Juli muss der Beitrag eingereicht sein, es wird derzeit intensiv daran gearbeitet. Es erfolgt eine formale Vorprüfung, bis Mitte September kann noch etwas nachgebessert werden. Mitte Oktober dann findet die Sitzung der Bewertungsjury statt, die aus Vertretern des NRW-Verkehrsministeriums, der AGFS, des Landesbetriebs Straßen NRW sowie Fachleuten aus der Regional-, Stadt- und Verkehrsplanung besteht. Die Preisverleihung wird dann im November durchgeführt.

Die Realisierung dieser Linie wäre ein Meilenstein für den Radverkehr in der Region: Es könnte für Viele deutlich werden, was für ein attraktives Verkehrsmittel das Fahrrad wirklich ist. Dass man auch auf mittleren Strecken durchaus mit dem Auto konkurrieren kann und der Spaßfaktor dabei ungleich höher ist! Dass man dabei wesentlich ausgeglichener und entspannter am Ziel ankommen kann – wenn nur die Infrastruktur stimmt. Es könnte der Grundstein für ein langsam beginnendes Umdenken sein.

(HW)

Beispiel einer schnellen Radverbindungen in den Niederlanden
Foto: Ulrich Kalle / ADFC NRW

Spur der Ringe

Neuheiten auf Graben- und Alleenring

Viel hat sich markierungstechnisch getan in den letzten beiden Jahren, was man in seinen Auswirkungen getrost als Meilenstein in der Aachener Verkehrspolitik werten darf: Durch das nun nahezu lückenlose Netz an Radfahr- und Schutzstreifen auf Graben- und Alleenring neben etlichen weiteren einzelnen Straßen und demnächst auch im Ostviertel (dazu unten mehr) hat sich das Bild auf den Straßen in Aachens meist enger Innenstadt doch gewandelt.

Pläne aus 2002

Die Markierungen gehen zurück auf den „Maßnahmenplan Radverkehr“ aus dem Jahr 2002, der in den Folgejahren überarbeitet und erweitert wurde und vor allem durch die Einrichtung einer übergreifenden „Arbeitsgruppe Radverkehr“ (AG RV) neuen Zug bekam. Der aktualisierte und in drei Prioritätsstufen aufgeteilte Maßnahmenplan wurde 2007 vom Mobilitätsausschuss beschlossen. Richtig Schwung bekam die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen dann nochmal durch den Luftreinhalteplan, um keine Umweltzone von der Bezirksregierung (als Arm der EU) „aufgedrückt“ zu bekommen, die in Aachen notgedrungen den gesamten Alleenring umfassen würde. Für viele eine Horrorvision – dann lieber den ÖPNV und Radverkehr fördern. Der Stadtverwaltung muss man zugute halten, dass sie auch immer nur umsetzen kann was, politisch beschlossen und wozu ihr auch die Werkzeuge / Mittel an die Hand gegeben werden.

Nun wurden also in den letzten beiden Jahren das abgearbeitet, was an der „Prio-1“-Liste noch fehlte: im wesentlichen der Lückenschluss auf dem Graben- und dann der Alleenring. Der ADFC hat sich sehr dafür stark gemacht dass diese Maßnahmen umgesetzt werden. Auch wenn Viele subjektiv das Gefühl haben, auf einem „Bordsteinradweg“ sicherer unterwegs zu sein da man ja weg vom Autoverkehr ist, sprechen die Unfallzahlen eine deutliche andere Sprache: die meisten Unfälle geschehen eben auf diesen Radwegen in Kreuzungsbereichen und an Ein-/Ausfahrten, da die Radfahrer von den Automobilisten zu spät wahrgenommen werden und andererseits selbst durch die vermeintliche Sicherheit nicht aufmerksam genug unterwegs sind. Von ständigen Konflikten mit Fußgängern ganz zu schweigen. Auf Radfahrstreifen bewegt man sich sichtbar im Verkehr – schließlich sind Radfahrer Teil des Verkehrs und kein Verkehrshindernis.

Maßnahmen im Bestand

Nachdem der Grabenring nun komplett ist - mit Ausnahme der Baustelle Templergraben, die als Beinahe-shared-space eine gesonderte Lösung erhält, wurden nun dem Alleenring Radfahr- und Schutzstreifen abgetrotzt, um dem Radfahrer im Aachener Straßenverkehr mehr Raum zu verleihen. Vorab soll deutlich gesagt werden, dass der ADFC Aachen die Maßnahmen ausdrücklich begrüßt und gutheißt. Die Maßnahmen wurden vorab jeweils im „Arbeitskreis Radverkehr“ vorgestellt, wo auch wir Stellung nehmen konnten. Nicht immer war man sich einig, wir konnten unsere Standpunkte einbringen. Und einen Umstand muss man bei dem Thema auch immer berücksichtigen: Aachen ist eine schöne Stadt und hat eine lange Geschichte, aber nur begrenzten Platz auf den Straßen. Und dieser Raum wurde jahrzehntelang für den Autoverkehr optimiert, wie in der gesamten Wirtschaftswunderrepublik. Diesen Straßenraum anders aufzuteilen ist eine Herkulesaufgabe. Die Maßnahmen für den Radverkehr wurden fast ausschließlich durch Markierungen erzielt und konnten daher relativ schnell umgesetzt werden. Bauliche Maßnahmen haben einen ungleich längeren Vorlauf, vom ungleich höheren Finanzbedarf ganz zu schweigen. Vor diesem Hintergrund kann man sagen, dass der Stadtverwaltung Großes gelungen ist. Im Großen gesehen. Im Detail ergeben sich jedoch manche Punkte, die aus unserer Sicht dringend nachgebessert werden

müssen um nicht zu einer Gefährdung zu führen. Wir werden hier noch das Gespräch mit der Verwaltung suchen.

• 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!

Schutz- und Radfahrstreifen

Meist handelt es sich bei den markierten Spuren um Schutzstreifen, erkennbar an der schmalen unterbrochenen Linie. Sie darf von Kfz überfahren werden, allerdings nur wenn dabei kein Radfahrer behindert wird – was manche motorisierten Zeitgenossen etwas großzügig auslegen. Keinesfalls dürfen sie zum Parken genutzt werden. Wo möglich und nötig, d.h. wo Parkstände angrenzen, wird noch ein schmalerer Sicherheitsstreifen markiert, um ein bisschen mehr Luft zwischen sich öffnenden Autotüren und Radfahrstreifenbenutzer zu bekommen.

Dort wo der Platz reichte oder aber andere Gründe dafür sprachen, wurden Radfahrstreifen angelegt – mit breiter durchgezogener Linie gekennzeichnet. Diese Linien dürfen von Kfz nicht befahren werden (außer um auf einen nicht anders erreichbaren Parkstreifen zu gelangen und nur mit der nötigen Vorsicht). Gekennzeichnet auch meist durch ein hübsches Bodentattoo – das Zeichen 237, das Fahrrad auf blauem grund. Entgegen häufiger Ansicht bedingt die Markierung auf der Fahrbahn allein keine Benutzungspflicht, diese kann einzig und allein durch ein Blechschild, besagtes Z 237, angeordnet werden. Unabhängig davon sind diese Streifen ein Angebot, das man auch gerne nutzt.

So schön die neuen Streifen sind, Nachbesserungsbedarf sehen wir vor allem an der Normaluhr. Wobei hier bedacht werden muss, dass diese Kreuzung zu den höchstbelasteten in Aachen zählt und die Koordinierung dieser ganzen Verkehrsströme und unterschiedlichen Nutzer sicher zu den anspruchsvollsten Aufgaben im Universum eines Verkehrsplaners gehört die man sich vorstellen kann. Nichts desto trotz wurden hier Schwachstellen geschaffen, die verbessert werden müssen:

Pass- oder Bewerbungsfoto
= 5,99 €

Videokasetten auf DvD
= 21,80 €, VHS und weitere.

Varta Uhrenbatterie
= 2,99 €, V321 und weitere.

BEIßEL S FOTO BASAR
Bahnhofstraße 10
D-52064 Aachen
+49 (0) 241/2 37 95
Mo-Fr 8:30 - 18:30 Uhr
Sa 10:00 - 14:00 Uhr
www.beissels-foto-basar.de

Der Teufel im Detail

Befährt man mit dem Rad die Wilhelmstraße Richtung Burtscheid, ist man gegenüber dem Autoverkehr deutlich im Nachteil: Ab der Kreuzung mit der Theaterstraße kann der motorisierte Verkehr in einer Grünphase auf direktem Weg sein Ziel in Burtscheid ansteuern, sei es die Kasino- oder die Kurbrunnenstr. Der Radfahrer soll - natürlich zu seiner Sicherheit – hinter der Kreuzung Theaterstraße über den neuen (und häufig beparkten) Radfahrstreifen der Dunantstr. und hier dann den Abbieger in die Römerstr. kreuzen – hier fließt munter der Kfz-Verkehr, mit dem zusammen man an der Kreuzung vorher grün bekommen hat. Der Radfahrer hat natürlich rot und kann erst mit folgendem eigenen Grün weiterfahren – zur nächsten Insel, wo er dem aus Burtscheid kommenden Abbiegeverkehr ausgesetzt ist. Da die Dunantstraße keine Benutzungspflicht hat, kann man natürlich auf der Fahrbahn mit dem Autoverkehr rollen, was die schnellere Variante ist, aber nicht jeder traut sich das. Hier sehen wir Verbesserungsbedarf, ebenso wie an der Hackländerstr:

Positiv ist hier, dass der Radverkehr, der die Kasinostr. bergab fährt, nun die Busspur nutzen darf und sogar ein eigenes Anforderungssignal auslöst. Befährt man aber die Hackländerstr. aus Richtung Bahnhof Richtung Kurbrunnenstr., bekommen Radfahrer und Fußgänger zugleich mit Rechtsabbiegern Grün, aber früher Rot. Radfahrer können gar nicht auf den Gehweg fahren, um mit Fußgänger-/Radfahrersignal zu queren – hier muss die Beschilderung noch geändert werden (Erlaubnis für Radfahrer geradeaus), wie es unseres Wissens nach auch geplant aber noch nicht fertig vollzogen ist. Weiterhin ist die Grünphase für Radfahrer/Fußgänger extrem kurz. Um die Kurbrunnenstr. zu erreichen braucht man zwei Phasen, die auch noch eine lange Zwischenphase haben. Hier braucht man bisher sehr viel Geduld, unserer Ansicht nach über Gebühr viel.

Der Streifen an der Kurbrunnenstr., aus Burtscheid kommen, ist schön, wird aber oft von den Pkw mitbenutzt so dass man hier unnötig gebremst wird. Und man hat keine grüne Welle – was manche dazu bewegt, an der roten Ampel wieder flugs auf den Bordstein zu wechseln, der hier ein kurzes Stück auch freigegeben ist, allerdings nur zum indirekten Linksabbiegen und nicht, um den Bürgersteig im weiteren Verlauf zu nutzen. Die Weiterfahrt in die Wilhelmstr. an der Kreuzung Zollernstr. ist mit Vorsicht zu vollziehen:

Zwar hat der geradeausfahrende Radler Vorfahrt, rechtsabbiegende Kfz kreuzen die Spur aber und sind trotz roter Markierung nicht immer so aufmerksam wie man sich das wünscht. Zur eigenen Sicherheit: bremsbereit fahren. Die gleiche Situation bietet sich ein Stück weiter am Kaiserplatz: Auch hier wird man als geradeaus fahrender Radler von Rechtsabbiegern gekreuzt, und hier ist der Platz noch etwas enger. Schon deutlich vor der Kreuzung wird hier die Radspur von (stehenden und wartenden) Rechtsabbiegern blockiert, so dass der schöne Nutzen einer eigenen Spur hier oft nicht zum Tragen kommt.

Hier und an manchen anderen Stellen sind noch Nachbesserungen nötig. Bei manchen Neuerungen muss man halt auch erst mal schauen, wie es funktioniert, nicht alles lässt sich am Reißbrett in allen Konsequenzen prognostizieren. Allerdings sehen wir noch einigen Gesprächsbedarf. Wir werden das Thema weiter behandeln.

Und was wir uns auch sehr wünschen: Eine Öffentlichkeitskampagne, die über die Neuerungen – und auch die Regeln, die ja nicht so neu sind – informiert und aufklärt, auf dass so manche Unsicherheiten und -klarheiten (und auch so bedingtes Fehlverhalten) beseitigt werden.

(HW)

Aufklärung tut Not

Radfahrampel oder Abbiegeampel

Die neue Fahrradampel am Kaiserplatz hatte die Frage aufgeworfen, welche Ampel rechtsabbiegende Fahrradfahrer beachten müssen: Die Rechtsabbiegeampel oder die Fahrradampel?.

Nun, die Frage ist nicht einfach zu beantworten. Nach mehrfachem Schriftwechsel mit der Verwaltung sowie mit dem ADFC-Rechtsreferent Roland Huhn ergibt sich nun folgendes Bild:

1. Lichtzeichen (also Ampelsignale) sind fahrspurbezogen, d.h. Radfahrer auf Radverkehrsführungen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) müssen die besonderen Lichtzeichen für den Radverkehr beachten. Radfahrer auf der allgemeinen Fahrbahn müssen die Lichtzeichen für den normalen Fahrverkehr beachten.

Wer also auf dem Radfahrstreifen steht, darf nur bei Fahrad-Grün rechts abbiegen. Wer dagegen auf der Rechtsabbiegerspur steht, darf beim grünen Rechtsabbiegepfeil für den allgemeinen Fahrverkehr rechts abbiegen.

2. Müssen im Kreuzungsbereich die Radfahrstreifen benutzt werden?

Zunächst einmal ist es fraglich, ob es zulässig ist, den nicht benutzungspflichtigen Schutzstreifen im Streckenverlauf ausschließlich im Kreuzungsbereich zu einem benutzungspflichtigen Radfahrstreifen zu machen.

Außerdem ist das Zeichen 237 (Radfahrer) nur auf die Fahrbahn aufgemalt, das Blechschild am Fahrbahnrand fehlt. Nur das Blechschild löst aber die Benutzungspflicht aus. Das aufgemalte blaue Zeichen ist allenfalls ein Hinweis, aber nicht verbindlich. Damit gibt es dort auch keine Benutungspflicht.

3. Selbst wenn die Benutzungspflicht auf dem Radfahrstreifen prinzipiell gültig wäre, darf ich den Radfahrstreifen legal zum Linksabbiegen verlassen, da es keine Radverkehrsführung zum Linksabbiegen gibt?

Ja. Es ergibt sich aus dem Text der StVO, dass man sich vor der Kreuzung zum Linksabbiegen einordnen darf. Wenn man die Kreuzungsbereich aber schon erreicht hat, darf man nicht mehr auf die Fahrbahn wechseln.

• 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*.

Praktisch bedeutet das Folgendes:
Um an der Kreuzung Kaiserplatz den Grünvorlauf für Rechtsabbieger nutzen zu können, muss man sich als Radfahrer auf die Rechtsabbiegespur neben dem Radfahrstreifen einordnen. Es gelten dann nicht die Radfahrsignale.

Auch wenn man von der Wilhelmstraße kommend Richtung Stiftstraße fahren möchte, darf man sich vor der Kreuzung Kaiserplatz in der linken Fahrspur einordnen, um dann direkt hinter der Kreuzung zur Linksabbiegespur Richtung Stiftstraße zu gelangen. Auch hier gelten dann die Lichtsignale für den allgemeinen Fahrverkehr und nicht die Radfahrsignale.

Wer sich das nicht traut und erst hinter der Kreuzung Kaiserplatz in die Stiftstraße abbiegt, muss sich auf dem Radfahrstreifen auch nach der Fahrradampel richten.

An der Kreuzung Normaluhr (Kurbrunnenstraße Richtung Wilhelmstraße) ist die Situation ähnlich. Hier gibt es eine separate Ampel für Linksabbieger in die Theaterstraße, die Radfahrer nur auf der

Linksabbiegespur beachten müssen. Da auf dem Radfahrsteifen aber keine Richtungspfeile vorhanden sind, darf man auch vom Radfahrstreifen aus über zwei Geradeausspuren links in die Theaterstraße abbiegen. Dies ist zwar sicher nicht zu empfehlen, aber rechtlich durchaus zulässig. Hier ergibt sich die kuriose Situation, dass man als Radfahrer vom Radfahrstreifen aus links abbiegen darf, während die Linksabbieger auf dem Linksabbiegestreifen noch Rot haben (wobei man dann zusätzlich auch noch den Gegenverkehr beachten muss).

(HW)

GESUCHT: Mitarbeiter m/w für Bundesfreiwilligendienst (BFD)

Alter:	mind. 27 Jahre
Beginn:	voraussichtlich ab 1.1.2014
Dauer:	12 Monate
Zeitaufwand:	26 Std./Woche

Aufgaben:
Das Aufgabenspektrum ist vielfältig und wird in Absprache mit dem Vorstand zusammen mit dem BFD-Koordinator festgelegt. Zu den Aufgaben gehören:

- Geschäftsstellendienst inkl. Kundenberatung
- Büroarbeiten
- Mitwirkung bei der Kommunikation des Vereins nach innen und außen
- Teilnahme an den Gremien des Vereins
- Planung und Koordination von Infoständen
- Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit z.B. in der Redaktion Luftpumpe oder Betreuung der Homepage
- Mitarbeit Tourenkoordination
- Unterstützung Organisation von Veranstaltungen und Aktionen
- eigene Projekte

Chancen:
Mitarbeiter/innen haben im Rahmen des BFD die Möglichkeit, durch die Teilnahme an verschiedenen Fortbildungen und Seminaren soziale und fachliche Kompetenzen zu erweitern.

Bewerbungen bitten wir schriftlich per Briefpost oder E-Mail an den Vorstand zu richten:

ADFC Kreisverband Aachen e.V.
Herrn Uwe Kolke
An der Schanz 1 (Welthaus)
52064 Aachen
uwe.kolke@adfc-ac.de

VeloCity: 1000 Pedelecs für Aachen

Ein Raunen ging durch die Menge der Personen in Aachen, die sich für Elektromobilität interessieren, als nunmehr öffentlich gemacht wurde, was Studierende unter Prof. Dr. Kampker in Aachen planen: 1000 Pedelecs, an 100 Verleihstationen in Aachen bis zum Sommer 2014.

In unterrichteten Kreisen war schon vor über einem Jahr die Rede davon, dass in Aachen ein solches Projekt realisiert werden soll. Damals war allerdings noch wesentlich mehr im Dunklen, als es heute der Fall ist.

Die lokalen Medien berichteten allesamt über dieses Vorhaben, welches in Aachen doch so viel bzw. so viele bewegen könnte. Schließlich ist inzwischen bekannt, dass das Elektrofahrrad auf Strecken bis 10 km, welche auch innerstädtischen Verkehr beinhalten, wohl eines der schnellsten Verkehrsmittel darstellt.

Leider stellte sich dann im Folgenden heraus, dass Unterstützer dieser Idee doch raher gesät sind, als die Studenten und ihr Professor ursprünglich gedacht hatten. Dennoch wird der Arbeitsansatz weiter verfolgt, auch wenn inzwischen seitens der Studenten zurückgerudert wird. Schließlich haben alle eingesehen, dass hier durch studentische Arbeit doch nicht in derart kurzer Zeit das realisiert werden kann, was sich die Stadt Aachen selbst und private Unternehmen in Aachener Gefilden bisher nicht getraut bzw. gewagt haben.

Der Arbeitsansatz ist jedoch sicherlich nicht verkehrt und passt zum jüngst proklamierten Anlauf der Produktion des Street Scooters in Aachen. Würde sich doch zu dem kleinen vierrädrigen Fahrzeug noch ein zweirädriges für Aachener von Aachenern gesellen – alles in allem also ein unterstützenswertes, regionales Vorhaben, welches der Stadt und seinen Menschen ein Stück Aufschwung bringen könnte. Zumal der lokalpatriotische Aachener gerade danach lechzt, allen auf der Welt erzählen zu können, dass in Aachen wieder Autos gebaut werden. Was soll da falsch daran sein, dass Pedelecs ebenso an diesem schönen Startort auf die Straße gebracht werden, um die große Welt zumindest regional ein klein wenig zu verbessern.

Die Pedelecs, welche in Aachen konstruiert sowie produziert werden sollen, sind zunächst für Studierende selbst gedacht, welche damit tägliche Fahrten erledigen können. Dabei war angedacht, dass diese Nutzergruppe die erste halbe Stunde Pedelec-Fahren kann und dafür lediglich rund zehn Euro pro Semester zahlen soll – also ein sehr günstiger Kurs. Nichtstudierende wie Bürger, Gäste und Touristen sollen die Pedelecs auch nutzen können, dafür aber mehr zahlen. Gerade an den zehn Euro scheint das Projekt unter anderem zu scheitern, da die Masse der RWTH-Studenten wohl weniger technikverliebt ist, als die FH-Studenten, welche sich wohl eher bereiterklärt hatten, die zehn Euro im Halbjahr zu berappen. Darüber mag jeder beim derzeitigem Kurs für Cocktails im Studentenviertel denken, wie er will...

Grundidee war also, dass Elektromobilität sichtbar wird. Nicht nur die wenigen Elektroautos auf unseren Straßen sollen als „Leuchttürme das neue Mobilitätszeitalter einläuten“, nein, die viel greifbareren E-Räder sollen zeigen, dass Elektromobilität schon heute für jeden nutzbar ist.

Rund 15 Studenten arbeiten also fleißig an der Realisierung eines für die Region Aachen sicherlich gewinnbringenden Projektes. Wir drücken die Daumen und hoffen, dass es in ein paar Jahren in Aachen vielleicht selbstverständlich ist, die Leih-Pedelecs zu nutzen, damit Elektromobilität zum greifen nahe ist.

(DBA)

Foto: Bernd Seidl

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

CLAC: Radfahren XXL

Unterwegs auf Aachens Straßen mit bis zu 100 kg Zuladung

Spätestens, wenn zehn Aktenordner, ein Getränkekasten oder ein Großeinkauf zu transportieren sind, lassen viele Menschen Ihr Fahrrad stehen und steigen in's Auto. Aachener Speditionen und Kuriere setzen aktuell grundsätzlich auf automobile Transportkonzepte. City Logistic Aachen (CLAC) will eine Alternative anbieten und mehr Transporte auf schnelle und umweltfreundliche Transportfahrräder verlagern. Das erste CLAC-Cargobike ist bereits in Aachen unterwegs. Mehr sollen folgen.

"Das muss auch anders gehen" dachte sich CLAC-Initiator Jörg Albrecht vor ca. einem Jahr, als er beobachtete, dass die Transporte in Aachen – vermutlich auch durch den wachsenden Onlinehandel – merklich zunahmen. Dabei stören die Transporter insbesondere im Innenstadtbereich nicht nur das Stadtbild, sie sind auch keine optimale Transportlösung in engen Straßen mit wenig Haltemöglichkeiten. In vielen Fällen sind Transporte mit dem Rad schneller als der Transport mit dem Auto, da das Lastenrad Radwege und für Fahrräder freigegebene Einbahnstraßen nutzen kann und sogar in der Fußgängerzone geschoben werden darf. Das spart Umwege und damit vor allem Zeit.

In anderen deutschen und europäischen Städten hat man das Fahrrad zum Transport von Lasten längst entdeckt. Vor allem in Kopenhagen ist das Lastenrad aus dem Stadtbild kaum wegzudenken. Dort werden unterschiedliche Modelle zum Transport von Kindern, Haustieren, Paketen, Einkäufen oder gar ganzen Hausständen ganzjährig genutzt. Aus Kopenhagen stammt auch das zweirädrige Modell "Bullitt", das aktuell schon in Aachens Straßen zu sehen ist.

Bis zu 100 kg mit bis zu 250 Liter Volumen – soviel Last passt in den abschließbaren "Kofferraum" aus leichtem Flugzeugaluminium des schneeweißen Lastenrades. Mit nur 30 kg Eigengewicht lässt sich das Rad dabei auch ohne Elektrounterstützung gut pedalieren, ein Motor im Vorderrad macht es an Steigungen und während des Beschleunigens für den Fahrer leicht. Genau wie bei einem herkömmlichen Pedelec sind weder Führerschein noch Nummernschild erforderlich und da es sich rechtlich trotz großer Ladebox formal um ein Fahrrad handelt, gelten auch die Regeln der Straßenverkehrsordnung wie bei einem Fahrrad.

Den aktuellen Trend zum emissionsärmeren Elektroauto begrüßt Jörg Albrecht. "Bei der Diskussion um Elektroautos wird jedoch oft vernachlässigt, dass diese zwar das Emissionsproblem redu-

zieren, nicht jedoch das Platzproblem in engen Innenstädten. Denn auch Elektroautos stehen im Stau und benötigen einen Parkplatz." Je platzsparender das Transportfahrzeug, desto vorteilhafter ist dies für die gesamte Verkehrssituation in der Innenstadt. Denn haltende Fahrzeuge in zweiter Reihe – eine tägliche Praxis aller Zusteller – behindern den restlichen fließenden Verkehr.

Europäische Untersuchungen konnten zeigen, dass es möglich ist, über die Hälfte aller innerstädtischen Warentransporte per Lastenrad durchzuführen, da es sich bei den Transporten oftmals um verhältnismäßig kleine und leichte Lieferungen handelt. Vergleicht man den Lastenradtransport beispielsweise mit dem Anbieter DHL, bei dem ein Paket ab 31,5 kg als Sperrgut oder Maxitransport gilt, so erkennt man schnell, dass nahezu jedes Paket, das mit einem gelben Lieferwagen gebracht wird, theoretisch auch auf ein Lastenrad gepasst hätte. Dies hat DHL auch selbst erkannt und führt manche Lieferungen in Amsterdam bereits selbst mit Lastenrädern durch. Doch natürlich ist ein Lastenrad nicht die Antwort auf alle Transportprobleme. Hohe Gewichte, große Volumina und lange Strecken lassen sich auch weiterhin besser und einfacher per Auto und LKW bewältigen. Daher geht es bei CLAC auch nicht darum, das Auto als Transportmittel zu ersetzen, sondern lediglich sinnvoll zu ergänzen und das Fahrrad dort einzusetzen, wo es seine Stärken gut ausspielen kann.

Doch nicht nur ökologisch ergibt der Umstieg vom Autositz auf den Sattel Sinn. "Der Aachener Einzelhandel erlebt den wachsenden Druck aus dem Internet. In den nächsten Jahren wird sich zeigen, wer seine Position am Markt behaupten kann und wer mangels Kundschaft schließen muss.", so der 34-jährige. Lieferungen per schnellem Radkurier könnten eine Komponente sein, den Kunden wieder an lokale Händler zu binden und das Buch, den Laptop oder das Medikament künftig zwar bequem per Telefon oder vom Computer aus zu bestellen, dabei jedoch dem lokalen Einzelhandel eine Chance zu geben und nicht einem großen Internethändler. Zunehmender Online-Handel bedeutet nicht nur einen steigenden Verkehr von Lieferfahrzeugen, sondern auch einen wachsenden Leerstand von Einzelhandelsflächen. Der unbedachte Klick im Internet könnte somit langfristig das Stadtbild unerwünscht verändern.

Mit einem zuverlässigen und schnellen Lieferdienst erfolgt die Zustellung sogar schneller, als beim Kauf im Internet heute bereits gewöhnt. Wer den bestellten Artikel schon nach einer Stunde per Fahrradkurier vom lokalen Händler gebracht bekommt, der hat wenig Grund, aus Bequemlichkeit im Internet zu bestellen. Um diese Win-Win-Situation zu ermöglichen, bedarf es jedoch noch weiterer Unterstützung der Aachener Unternehmer. Die Vision von CLAC ist es, analog zum aktuellen Trend des Cloud Computing, also dem gemeinschaftlichen Nutzen großer Computerstrukturen langfristig eine Art Cloud Transportation aufzubauen, das eigene Fahrer und Fahrzeuge einzelner Unternehmen hinfällig werden lässt und ein gemeinames, effizientes und agiles Transportnetz aufbaut, das im Stadtbereich alles transportiert, was nicht digitalisiert per Internet verschickt werden kann.

Weitere Informationen unter

www.clac.at/aachen

facebook.com/clac.citylogistic

(JA)

Das weiße Lastenrad von CLAC bietet nicht nur viel Platz für Transporte aller Art, sondern auch attraktive Werbeflächen. Ein echter Hingucker!

Foto: Jörg Albrecht

Unfall – was tun?

Radfahren ist „ursprünglich“. Es ist die Kunst sich mit wenig Technik und wenig Material möglichst effizient fortzubewegen. Unfälle mit dem Fahrrad sind auch deshalb meist für den Fahrer besonders gefährlich - Hat er doch kein schützendes Blechkleid um sich herum, welches etwaige Schäden vom Körper abwendet. Er ist „nackt“, hat zwischen sich, der Straße oder anderen Verkehrsteilnehmern nur die eigene Kleidung und möglicherweise noch einen Helm. Dann hört es aber schon auf.

Kaum ein Radfahrer, welcher in regelmäßigen Abständen mit dem Zweirad unterwegs ist, kann davon berichten, dass es noch nie zu einer brenzligen Situation im Straßenverkehr gekommen ist, in der er verwickelt war. So groß sind die Überschneidungsflächen und potentiellen Konfliktpunkte, an denen sich Radfahrer und der motorisierte Verkehr in die Quere kommen.

Aber was tun, wenn es zum Unfall gekommen ist?

Aus meiner juristischen Praxis haben sich in den letzten Jahren viele Erkenntnisse ergeben, welche Radfahrern bei entsprechender Berücksichtigung im Falle des Falles helfen können.

Zunächst sollte bei jedem fremdverschuldeten Unfall die Polizei hinzugezogen werden. Später ergeben sich immer wieder Beweisprobleme, welche sich durch die Hinzuziehung der Polizei eingrenzen lassen. Wenn die Beamten die Angelegenheit aufgenommen haben und wohlmöglich bereits im Unfallbericht etwas zur Schuld geschrieben haben, hat es der Radfahrer später wesentlich einfacher, seinen Schaden ersetzt zu bekommen.

Hilfreich ist zudem immer der Weg zum Arzt, sofern ersthafte Verletzungen vorliegen. Dabei sollte beachtet werden, dass es Schmerzensgeld meist nur bei einer Krankschreibung gibt. Eigentlich ist dies sonst ausgeschlossen. Der Verfasser hat zwar bereits mehrfach Schmerzensgeldansprüche realisieren können, ohne dass eine Krankschreibung vorlag, allerdings ist dies meist argumentativ schwieriger zu erreichen und die juristischen Streitigkeiten ziehen sich länger hin.

Liegen Schäden am Fahrrad vor, sollten diese von einer Fahrradwerkstatt aufgenommen und dokumentiert werden. Die Kosten für einen Kostenvoranschlag sollten dabei gesondert berechnet werden und es sollte sich aus dem Kostenvoranschlag nicht ergeben, dass dieser später bei der Reparatur angerechnet wird, da eine Reparatur teilweise oftmals eben nicht erfolgt und die Kosten für den Voranschlag dann nicht immer zu realisieren sind.

Bei Kosten für beschädigtes Zubehör und Kleidung ist ähnlich zu verfahren.

Sollten Sie dann möglicherweise einen Schadensersatzanspruch gegen den Unfallverursacher haben, können Sie sich an einen Rechtsanwalt wenden. Sofern die Gegenseite die Schuld trägt, muss diese die Kosten der Inanspruchnahme des Rechtsanwaltes tragen. Die Erfahrung zeigt zudem, dass sich durch die Inanspruchnahme eines Rechtsanwaltes regelmäßig höhere Ansprüche gegen den Unfallverursacher realisieren lassen. Sollten Sie von der gegnerischen Versicherung angeschrieben werden, müssen Sie auf ein solches Schreiben auch nicht reagieren. Dieses können Sie einfach dem Anwalt vorlegen und er kümmert sich um die Geltendmachung Ihres Schadens.

Sollten Sie Fragen zur angesprochenen Thematik haben, können Sie sich gerne an den Verfasser des Artikels Rechtsanwalt Alt unter 0241 - 44 67 00 oder Alt@Steinmetz-Rechtsanwaelte.de wenden.

(DBA)

Schuh Wallbrecht

Gut zum Fuß

www.schuh-wallbrecht.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!

Schuh Wallbrecht

der Spezialist für die Ersten.

Q+ die qualitäts allianz

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

Kundenparkplatz Einfahrt Rosstraße

Stiftung Warentest – Elektroradtest – So nicht!

Foto: Bernd Seidl

Es gibt wenige Dinge, die der Mensch im Allgemeinen und der Deutsche im besonderen als von Gott gegeben akzeptiert. Selbst der Papst, egal wie er nun heißt und wie viele es gibt, wird hinterfragt. Allerdings scheint es noch immer eine Institution zu geben, der man einfach glaubt, da sie sich einen derartigen Namen erworben hat, der einfach dazu einlädt die Augen zu schleißen und blind alles zu glauben, was monatlich wieder im aktuellen, grundsätzlich von Steuergeldern finanzierten, Test-Heft proklamiert wird: die Stiftung Warentest.

Da dieses Konsortium an Personen, die wohl alles wissen oder herausfinden können, auch zum wiederholten Male Elektrofahrräder getestet hat, scheint es wiedermal Zeit zu sein, sich mit dem aktuellen „Test“ auseinander zu setzen. Wollen wir doch einmal sehen, was dem fachkundigen Leser alles auffällt, schließlich war dem wahren Experten bereits beim letzteren Test so manches aufge-fallen, was doch stark zum Nachdenken anregte.

Zunächst fällt auf – wie im letzten Jahr – dass der Test zusammen mit dem ADAC durchgeführt wurde. Dies mag zunächst verwundert, als dass der ADAC nicht gerade als Kompetenz auf dem Bereich der Elektrofahrräder gilt und eben auch kein ausgewiesener Freund von nicht verbrennungsmotorbetriebener, zweirädriger Fahrzeuge bekannt ist. Schon im letzten Jahr wurde beim Test wohl auch auf die finanzielle Unterstützung des ADAC zurückgegriffen, bei dem für die

Gattung der Pedelecs ein sehr schlechtes Gesamtzeugnis ausgestellt wurde. Ein Schelm, wer hier Böses denkt. Es sei angemerkt, dass der ADFC keine Autos in seinen Magazinen testet, wobei sich wohl jeder denken kann, wieso dies so ist.

Neben den nebulösen Grundvoraussetzungen des diesjährigen Tests sei noch folgendes im Detail erwähnt, worauf der unbedarfte Leser hingewiesen werden soll:

Der Titel des Tests lautet „Das Risiko fährt mit.“ Schon daraus ist abzuleiten, dass es hier um Panikmache gehen wird. Verbraucher werden jedenfalls verunsichert. Ob eine solche Überschrift wirklich angemessen ist, sei dahingestellt.

Es werden ausschließlich Räder mit Tiefeinsteigerrahmen getestet. Bei fast allen Rädern kommt man zum Ergebnis, dass die Rahmen nicht steif genug sind. Ob allerdings alle Nutzer tatsächlich regelmäßig mit viel Gepäck auf Tour gehen, wird nicht berücksichtigt. Zumal Diamantrahmen nicht im Test vorkommen, die meistens verwindungssteifer sind.

Sinnvoll wäre es zudem gewesen die verschiedenen Räder in Nutzerklassen einzuteilen. Bei Autotest werden schließlich auch keine Familienfahrzeuge mit Sportwagen verglichen. Somit wurden Äpfel mit Birnen verglichen.

Die „Testfahrten“ haben wohl allesamt bzw. größtenteils im Labor stattgefunden. Ob diese Tests aber wirklich aussagekräftig sind, ist nicht nachzuvollziehen. Die Stiftung Warentest verweist darauf, dass sehr umfangreiche Tests durchgeführt wurden. Die Sinnhaftigkeit wird aber nicht beleuchtet.

Viele Worte werden darauf verwendet, dass Pedelecs CB-Funk stören könnten, oder von CB-Funk gestört werden könnten. Für den Nutzer dürfte dies allerdings nicht von derart großer Bedeutung sein, auch wenn man tatsächlich einmal darauf hinweisen sollte.

Es werden brechende Lenker, Rahmen und schwache Bremsen dargestellt. Lenker können jedoch an normalen Fahrrädern genauso brechen. Dies ist kein spezifisches Problem von elektrisch unterstützen Fahrrädern. Bei dem gebrochenen Rahmen waren an besonders beanspruchten Stellen Löcher für Kabel vorgesehen. Dies dürfte genauso problembehaftet sein bei einem normalen Fahrrad.

Schwache Bremsen finden sich leider auch an vielen normalen Rädern. Dass V-Brakes allerdings grundsätzlich schwach sind, kann nicht unterschrieben werden, da es eigentlich auf das Zusammenspiel von Felge und Bremsgummi ankommt. Wenn diese Mischung nicht passt, packt die Bremse schlecht - wiederum also per se kein Problem von Elektrofahrrädern.

Die Haptik von Rücktrittbremsen wird zudem bemängelt. Allerdings wünschen sich viele Kunden gerade diese Bremsenart, die eben naturgemäß auch Nachteile mit sich bringt.

Seitenläuferdynamos werden als altertümliche Stromlieferenden beschrieben. Auch, wenn Stand der Technik Nabendynamos sind, lässt sich bei Frontmotoren der Strom gesetzeskonform nicht anders generieren. Demnach werden die Hersteller für ihre Gesetzestreue im Test abgewertet.

Letzten Endes wird das Kreidler Vitality, welches im letzten Test eines der besten Räder war, diesmal als eines der schlechtesten beschreiben, obwohl die Mitbewerber nicht besser geworden sind.

Bitte machen Sie sich also ein eigenes Bild, was vom betreffenden Test zu halten ist. Eine kritische Auseinandersetzung wirft leider viele Fragen über die angewandten Methoden und Aussagen auf. Bei Fragen rund um das Thema der Elektrofahrräder können Sie sich gerne an den Autor wenden.

(DBA)

Kinder und andere Lasten...

Welche Familie kennt das nicht? Kaum ist der Nachwuchs da, stellt sich die Frage der Mobilität in vielerlei Hinsicht neu. Wer gerne und viel mit dem Fahrrad unterwegs ist – im Alltag und/oder auf Reisen – kommt am Thema Kinderfahrradanhänger nicht vorbei. Denn im Gegensatz zu den klassischen Kindersitzen, können selbst Babys (in einer Babyschale) darin sicher und trocken transportiert werden und auch das Mitnehmen von zwei Kleinkindern (bis ca. 6 Jahren) samt Großeinkauf, sowie Umbau in einen Kinderwagen, ist bei der entsprechenden Anhängerwahl kein Problem. Unsere Erfahrung mit einem Fahrradanhänger waren durchweg positiv. Wenn man den Hänger dann irgendwann abgibt, vermisst man ihn garantiert als Transportfahrzeug... aber zum Glück gibt es ja auch Lastenanhänger.

Die Qual der Wahl

Wer sich für den Kauf eines Anhängers entscheidet, sollte sich vorher Gedanken über Nutzungsverhalten, Bauweise, Ausstattung und Preislimit machen. Auch den Gebrachtmarkt kann man in seine Überlegungen einbeziehen. Ein hochwertiger Anhänger hat durchaus einen guten Wiederverkaufswert. Für Schönwetter-Sonntagsausflüge reichen sicherlich einfache Modelle ohne viel Zubehör. Wer den Anhänger intensiver nutzen möchte, findet ab 350 EUR geeeignete Modelle. Mit folgenden Fragen sollte man sich vor einem Kauf beschäftigen:

Feste Wanne oder Stoffbespannung?

Die Wagen mit Bespannungen sind im Vergleich zu denen mit fester Wanne sehr leicht, was vor allem bei längeren Touren, Bergfahrten, Joggen und Skaten von Vorteil ist. Sie sind faltbar und platzsparend unterzubringen. Festen Wanne sind in der Regel langlebiger, robuster, können besser gereinigt werden und eignen sich auch zum Transportieren von schwereren Lasten. Da wir mit unseren Kindern auch Fahrradurlaube gemacht haben, war für uns das Gewicht ein schlagkräftiges Argument. 2 Kinder plus Gepäck sind selbst bei leichten Steigungen schwer genug... Die Stoffbespannung war nach 6 Jahren intensiver Nutzung noch in einem soliden Zustand.

Ein- oder Zweisitzer?

Einsitzer sind schmaler und wendiger, aber auch zweisitzige Modelle passen durch jede normale Tür. Erstere sind nur dann sinnvoll, wenn die Familienplanung abgeschlossen ist. Selbst dann sollte man überlegen, ob das Mehr an Stauraum und die Mitnahmemöglichkeit eines zusätzlichen Kindes nicht ein Kaufargument für das größere Modell liefern. Der Preisunterschied ist meist gar nicht so groß, wie man im ersten Moment glaubt.

Flexibel – Radfahren, Spazieren, Joggen, Skaten...

Wer einen Anhänger hat, ist noch lange nicht ans Fahrrad gebunden. Denn die meisten Modelle können ohne Werkzeuge innerhalb weniger Minuten zu einem Jogger, Buggy oder beidem problemlos umgebaut werden. Beim Joggen oder Skaten sollte man aber unbedingt darauf achten, dass der Anhänger mit einer zusätzlichen Handbremse ausgestattet ist.

Komfort

Sind die Kinder schon älter, kann es sinnvoll sein, diese vor einem Kauf zum Testsitzen und -fahren mitzunehmen – denn auch hier gibt es Unterschiede. Was nützt der tollste Hänger, wenn die Kinder ihn nicht mögen? Wer aber seine Kinder von Anfang an, in den Hänger legt / setzt, wird erleben, dass sie sich dort solange wohlfühlen, bis sie mit den Köpfen an die Decke stossen...

Sicherheit

Im Vergleich zu Kindersitzen sind Kinder im Anhänger deutlich besser geschütz, was diverse Crashtests gezeigt haben. Bei einem Unfall wirkt der Anhänger wie eine Fahrgastzelle und wird nicht zerdrückt sondern zur Seite geschoben, während ein

Kind auf dem Kindersitz auf den harten Asphalt geschleudert wird.

Kinder sollten in einem Anhänger möglichst tief sitzen, da ein tiefer Schwerpunkt Kippsicherheit bedeutet. Ein Überrollbügel ist sinnvoll, falls es doch einmal zum Kippen kommen sollte. Gesichert sind die Kinder am Besten mit einem gut gepolsterten Fünf-Punkt-Gurt sein, der zwar leicht zu bedienen, aber von den Kindern selbst nicht problemlos zu öffnen ist.

Kupplung

Um eine gute Stabiliät zu gewährleisten, muss die Kupplung auf Achshöhe am Hinterbau oder direkt an der Achse befestigt werden. Wichtig ist ein Gelenk, damit der Anhänger auch dann stehen bleibt, wenn das Fahrrad einmal umkippen sollte. Zusätzlich gibt es eine Sicherheitsleine, die den Wagen auch im Notfall am Fahrrad hält. Vorsicht: Nicht jede Kupplung passt an jedes Rad. Wir hatten beide Eltern-Räder mit einer Kupplung ausgerüstet und konnten problemlos den Hänger hin- und hertauschen.

Fahrrad

Eine weit abgestufte Schaltung erleichtert das Beschleunigen und Bergauffahren ungemein. Das Zugfahrzeug sollte über gute Bremsen verfügen, damit der Bremsweg nicht zu lang wird. Bei vollgefederten Fahrrädern sollte ein Fachhändler überprüfen, ob die Konstruktion für das Ziehen von Anhängern geeignet ist.

Transportanhänger

Auch hier gibt es – je nach Einsatzzweck – verschiedene Systeme. Einspurige Anhänger, die hauptsächlich für Radreisen oder längere Strecken geeignet sind, oder zweispurige, die als Einkaufsanhänger und im Alltag punkten.

Deichseln

Am weitesten verbreitet sind inzwischen Tiefdeichseln, die mit einer flexiblen Kupplung an einer Seite der Hintterradachse befestigt werden. Eine Sonderform sind jedoch die Handwagen-ähnlichen Einkaufsanhänger, deren Führungsbügel gleichzeitig als Deichsel dient. Hier muss die Kupplung entweder am Ende des Gepäckträgers oder am Sattelrohr montiert sein.

Einspurer

Da einspurige Anhänger nur ein Laufrad haben, brauchen sie eine steife Verbindung mit dem Fahrradrahmen durch eine gabelförmige Deichsel, die rechts und links an der Hinterachse befestigt wird. Sie laufen sehr leicht und halten hinter dem Rad die Spur. Der Schwerpunkt sollte auch hier so tief wie möglich sein. Viele Modelle lassen sich mit wenigen Handgriffen auf ein sehr kleines Packmass zusammenlegen, was gut für den Transport auf Fahrradreisen ist.

Zweispurer

Das Fahrverhalten von zweispurigen Transportanhängern ist meist unproblematischer als man annehmen könnte. Es gibt auch hier diverse Modelle: Klassische, leichte, klappbare Transporter mit Stoffbespannungen und Zuladungskapazitäten um die 40 kg oder stabile Schwertransporter mit Wanne und Abdeckplane, mit denen bis zu 100 kg geladen werden können oder die Kombination aus Einkaufswagen und Radanhänger.

Bei allen Anhängern gilt: machen Sie eine Probefahrt – vorallem beladen, denn nur hier offenbaren sich die Fahreigenschaften der einzelnen Modelle.

Hersteller im Internet

Kinderanhänger:
www.burley.de
www.chariotcarriers.com
www.kindercar.de
www.monz-trier.de
www.zweipluszwei.com
www.weber-products.de

Lastenanhänger:
www.braucke.com
www.utopia-fahrrad.de
www.weber-products.de
www.zweipluszwei.com

(KNR)

Moderne Bremsen am Fahrrad

Foto: Steffen Czerny

„Wir später bremst ist länger schnell.“ Diese Aussage ist soweit korrekt. „Wer bremst verliert“, stimmt jedenfalls im Straßenverkehr nicht. So schön es ist flott unterwegs zu sein, kommt irgendwann der Augenblick, an dem die Geschwindigkeit gedrosselt werden muss.

Der Markt bietet inzwischen eine Vielzahl unterschiedlicher Bremssysteme für Fahrräder an. In den letzten Jahren ist entwicklungstechnisch einiges passiert.

Eine kleine Rückschau

Die ersten Fahrräder hatten gar keine Bremsen. Dort musste man langsamer in die Pedale treten oder Gegendruck aufbauen, um die Fahrt zu verlangsamen. Da sich schnell herausstellte, dass es so nicht weitergehen kann, wurde die Stempelbremse erfunden, welche über ein Gestänge einen Bremsklotz direkt auf den Reifen drückte. Dieses System war nicht sonderlich leistungsfähig, weshalb der Weg zur Trommelbremse führte, welche aus dem Automobilbereich bekannt war. Diese Bremse ließ sich mittels Rücktritt auf der Hinterachse platzieren oder mittels Handbremshebel vom Lenker steuern. Die Bremskraft ließ jedoch noch immer zu wünschen übrig. Daher folgte die U-Bremse, welche in Abwandlung heute noch immer bei Rennrädern zum Tragen kommt. Erstmals wurde hiermit an den Felgenflanken mittels Bremsgummi Reibung erzeugt, welche die Fahrt verlangsamen sollte. Um dann mehr Druck an der Felgenflanke zu erzeugen, wurden die V-Bremsen erfunden, welche sich heute noch immer an vielen Fahrrädern finden lassen. Diese sind günstig und biete eine gute Bremsleistung. Neben den V-Bremsen wurden in Deutschland hydraulische Felgenbremsen erfunden, welche eine noch bessere Bremsleistung und Dosierbarkeit ermöglichten. Diese wiederum spielen auch heute noch eine nicht unwesentliche Rolle, kosten aber deutlich mehr als V-Bremsen. Nachdem die Trommelbremsen nahezu ausgestorben waren, kam jedoch eine leichte Abwandlung in Form der Rollenbremse auf den Markt. Nach Hitzeproblemen der ersten Serien wurde die Entwicklung merklich voran getrieben, was zu einer gute Alternative zu Felgenbremsen führte. Nachdem auch die Felgenbremsen und Rollenbremsen an ihrer Leistungsgrenze angelangt waren, ging der Trend immer mehr zu Scheibenbremsen. Theoretisch konnte so mehr Bremskraft erzeugt werden. Merkliche Bremsvorteile ergeben sich im Gegensatz zu V-Bremsen aber nur bei hochwertigen Scheibenbremsen. Dabei kommt es nicht zwangsläufig darauf an, ob die Bremse mechanisch oder hydraulisch angesprochen wird. Bremskraft ist dann eher das Produkt einer großen Bremsscheibe, großer Bremskolben und jeweils passender Bremsbeläge.

U-Bremsen

U-Bremsen sind heute, wie erwähnt, nur noch an Rennrädern zu finden und leisten dort gute Dienste. Aber auch bei Rennrädern tauchen immer mehr Scheibenbremsen auf. Einzig dadurch, dass bei Rennen keine Scheibenbremsen erlaubt sind, sind diese noch nicht weiter verbreitet. Mehr Bremskraft als U-Bremsen erzeugen ist bei Rennrädern zudem nicht immer vorteilhaft, da Rennradreifen schnell blockieren.

Haben Sie schon unser aktuelles Radtourenprogramm LAUFRAD 2013?

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

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

Trommelbremsen

Trommelbremsen werden heute praktisch nicht mehr verbaut. Einzig als Rücktrittbremsen kommen sie noch zum Einsatz. Sehr geringer Verschleiß steht geringer Bremskraft gegenüber. Bei langen Bremsmanövern können sie zudem schnell heiß laufen und in der Folge merklich an Bremskraft verlieren.

V-Bremsen

V-Bremsen, oder auch V-Brakes genannt, sind heute bei den meisten günstigeren Trekking-, City- und Mountainbikes zu finden. Sie verrichten zuverlässig ihren Dienst, verlieren aber bei schlechtem Wetter merklich an Bremskraft. Der Abrieb an der Felgenflanke ist zudem recht hoch.

Rollenbremsen

Rollenbremsen stellen für Alltagsfahrräder eine gute Alternative zu anderen Bremssystemen dar. Der Verschleiß ist enorm gering und durch große Kühlscheiben werden Hitzeprobleme vermieden. Inzwischen gibt es gut zupackende Varianten auf dem Markt, welche durch ihre Wartungsarmut überzeugen.

Hydraulische Felgenbremsen

Die Auswahl an hydraulischen Felgenbremsen ist überschaubar. Im Grunde werden diese alle von einem Hersteller auf dem Markt bereit gestellt. Im Gegensatz zu V-Bremsen steht auf der Habenseite die ausgewogenere Bremskraft, der geringere Verschleiß, der geringere Wartungsaufwand und die bessere Bremsleistung bei schlechtem Wetter.

Scheibenbremsen

Scheibenbremsen stellen den aktuellen Stand der Entwicklung dar. Sie bieten ein Höchstmaß an Bremsleistung, lassen sich wenig von schlechtem Wetter beeindrucken und verteilen den Bremsgummi nicht über große Flächen den Fahrrades. Durch die vielen verschiedenen Bremsscheibengrößen und Kolbenanzahl variieren jedoch die Bremseigenschaften der unterschiedlichen Scheibenbremsen sehr. Es werden sowohl solche angeboten, welche wenig Biss haben und einfach solide Bremsen, wie auch solche, die bissige, besonders starke Bremskraft bieten, manchen Fahrer aber schon überfordert. Scheibenbremsen sind letztlich wartungsarm und kommen bei immer mehr Rädern zum Einsatz. Seit kurzem sind Scheibenbremsen auch bei Crossrennen erlaubt, was die Entwicklung und Verbreitung nochmals unterstützt hat. Sobald Scheibenbremsen für Rennräder in Rennen freigegeben werden, ist hier nochmals von einem Entwicklungssprung auszugehen, jedenfalls was Gewicht, kompakte Bauweise und Qualität der Mechanik angeht.

(DBA)

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

Kontaktadressen und Telefonnummern

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

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

Falschparker
Walter Kück
0241 / 432 - 3232
walter.kueck@mail.aachen.de

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

Verkehrslenkung Tiefbau Außenbezirk
Friedrich Havertz
0241 / 432 - 6818
friedrich.havertz@mail.aachen.de

Verkehrssicherung Baustellen
Maria Leipold-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.riedel@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
vcdaachen@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

Titelfoto
Ulrich Kalle / ADFC NRW

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

Autoren
Denys Benjamin Alt (DBA), Jörg Albrecht (JA), Stephanie Küpper (SK), Kirstin & Norbert Rath (KNR)

Layout
Philipp Hachenberg

Druck
Druck & Verlagshaus Mainz GmbH Aachen

Anzeigenpreise
Bitte Preisliste Nr. 12 anfordern

Redaktionsschluss
15.09.2013 für Ausgabe 3/2013

Bankverbindung
Konto 42 94 80, Sparkasse Aachen BLZ 390 500 00

Wer wir sind und was wir wollen

...wir sind ein Verkehrsclub.

...wir bieten umfassenden Service für unsere Mitglieder:

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

...wir sind eine Verbraucherschutzorganisation

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

adfc Aachen

adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Beitritt auch auf www.adfc.de

Anschrift:

Name, Vorname | Geburtsjahr

Straße

PLZ, Ort | Telefon

E-Mail

Beruf

Anmerkungen

○ **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. (66 €)	○ 18 – 26 J. (29 €)
Familien-/Haushaltsmitgliedschaft	○ ab 27 J. (68 €)	○ 18 – 26 J. (29 €)
Jugendmitglied	○ unter 18 J. (16 €)	

○ **Zusätzliche jährliche Spende** €

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname | Geburtsjahr

Name, Vorname | Geburtsjahr

○ Ich erteile dem **ADFC** hiermit eine **Einzugsermächtigung** bis auf Widerruf:

Kontoinhaber

Kontonummer | Bankleitzahl

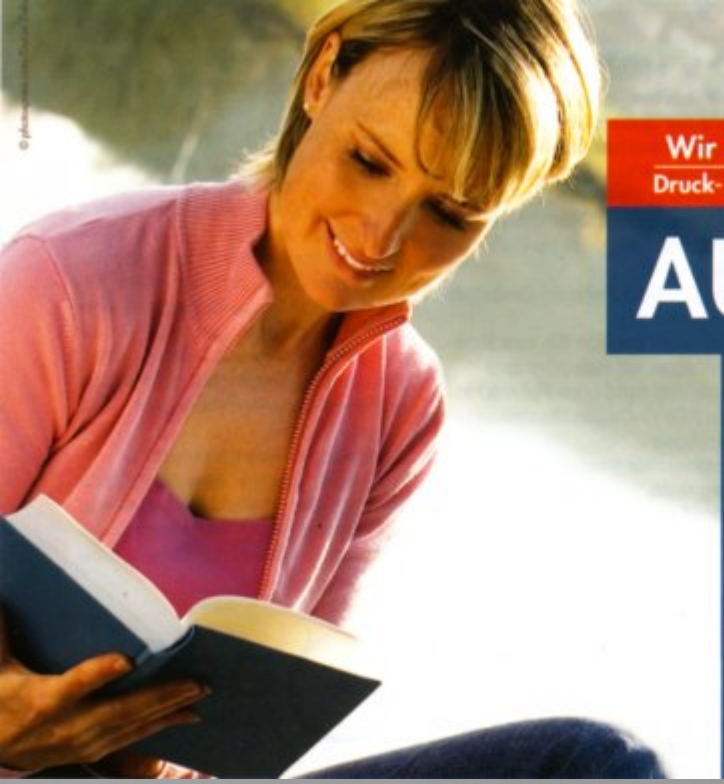
Datum / Ort

○ **Schicken Sie mir eine Rechnung.**

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

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

Datum | Unterschrift



Wir machen Bücher!
Druck- & Verlagshaus Mainz

AUTOREN GESUCHT!

» Memoiren
» Biographien
» Gedichte
» Erzählungen

Süsterfeldstraße 83 | 52072 Aachen
Tel.: 0241/87 34 34 | Fax: 0241/87 55 77
www.verlag-mainz.de | info@verlag-mainz.de

Glashaus
Wohnwerkstatt

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

Naturbaustoffe & Raumausstattung
Beratung, Verkauf, Verarbeitung

Raum zum Wohnfühlen!