LUFTPUMPE

adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung

1 / 2014

"Aachener Programm"
Verkehrspolitisches Programm des ADFC, Seite 11

Pollerunfälle
Hindernisse auf dem Vennbahnweg, Seite 14

Elektromobilität
Gefahren für die Umwelt, Seite 19

Liebe Leserinnen und Leser,

auch für die erste Luftpumpe im Jahr 2014 haben wir wieder einen bunten Themenstrauß zusammengetragen, um aus unserer Sicht über Wohl und Wehe rund ums Radfahren in der Städteregion Aachen und in Düren zu berichten.

Ausgesprochen traurig und ärgerlich ist der Brand in den Räumen der WABe, worüber wir im Mobilitäts-Teil der Luftpumpe berichten.

Erschreckend ist die Anzahl von Unfällen auf dem Vennbahnweg, die im Zusammenhang mit Pollern stehen. Wir haben dazu im Dezember einen Online-Fragebogen auf unsere Homepage gestellt und bereits (viel zu) viele Rückmeldungen erhalten. Mehr Informationen zur Poller-Problematik gibt es im entsprechenden Artikel in dieser Ausgabe. Ganz frisch noch folgende Info: Im Februar wird dazu ein Gesprächstermin mit der Städteregion Aachen stattfinden, wir werden in der nächsten Ausgabe darüber berichten. Wer schlechte Erfahrungen mit Pollern hat, sollte also weiter den Erfassungsbogen ausfüllen, damit wir die Problemstellen weiterleiten können.

Das Thema Radschnellwege gibt Anlass zur Hoffnung, dass man in hoffentlich wenigen Jahren schnell mit dem Fahrrad von Aachen nach Herzogenrath und umgekehrt fahren kann. Wie es mit dem Wettbewerb ausgegangen ist, kann man im Bericht im Innenteil der Luftpumpe lesen. Kurz vor Drucklegung kam noch die Information herein, dass nun auch die Stadt Herzogenrath in ihrer Ausschusssitzung von Ende Januar - gegen den Widerstand von SPD und Linken - die Erstellung der Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg abgesegnet hat. Wir begrüßen diesen Beschluss und werden auch in Zukunft über die weitere Entwicklung berichten.

Auf der Bundeshauptversammlung des ADFC, die im November 2013 in Aachen stattgefunden hat, wurde das neue verkehrspolitische Programm des ADFC einstimmig verabschiedet. Wie unser Bürgermeister Björn Jansen beim Empfang im Aachener Rathaus bereits gefordert hat, setzen wir uns dafür ein, dass statt des sperrigen Namens vom „Aachener Programm“ gesprochen wird. Wenn man vom Kyoto-Protokoll oder den Maastrichter Verträgen spricht, weiß jeder politisch Interessierte, was gemeint ist. Daher hatte ich u.a. beim NRW-Forum Ende November 2013 in Dortmund angeregt, dass sich unser Landesvorstand aktiv beim Bundesverband für den Namen „Aachener Programm“ einsetzt. Die Teilnehmer des NRW-Forums haben diese Forderung mit großem Applaus unterstützt, der Landesvorstand hat die Aufgabe angenommen. Beim bundesweiten ADFC-Forum Ende Februar 2014 werden wir das Thema weiter verfolgen. Um was es beim Aachener Programm inhaltlich geht, haben wir in der Luftpumpe für Sie zusammengefasst.

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

Unser Codiergerät war im letzten Jahr bei einem Fahrradhändler für uns im Einsatz, diese Zusammenarbeit wurde jedoch zwischenzeitlich beendet. Erfreulicherweise können wir mittlerweile wieder selbst Codierungen anbieten. Die genauen Zeiten und Modalitäten können Sie in unserer Geschäftsstelle telefonisch oder per Mail erfragen oder schauen Sie einfach ab und zu auf unsere Homepage.

Stichwort Geschäftsstelle: Ab Januar begrüßt Sie dort Peter Sczygiol, ein langjähriger Aktiver. Karin hat ihren BFD-Einsatz Ende Dezember beendet und den Stab an Peter weitergereicht. Wir danken Karin ganz herzlich für ihr Engagement in den letzten zwei Jahren und freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Peter.

Zeitgleich mit dieser Luftpumpe erhalten Sie übrigens die neue Ausgabe unseres Radtourenprogrammes "Laufrad" für das Jahr 2014, welches wir Ihnen sehr ans Herz legen. Und nun wünschen wir wie immer viel Spaß bei der Lektüre der Luftpumpe.

(MV)

Verkehrsplanung/-politik

PLUS / MINUS	4
Radschnellwege	8
"Aachener Programm"	11
Pollerunfälle (Vennbahnweg)	14
Feinstaub	16

Mobilität

WABe Brand	18
Elektromobilität	19

Technik

Diebstahlschutz	20

Service

Kontaktadressen	22
Impressum, Beitrittserklärung	23

Termine
Alle Angaben ohne Gewähr!

23. März 2014
Autofasten-Familientour, Westbahnhof (Republikplatz)

26. März 2014, 19:30
Mitgliederversammlung adfc in der Aula des Welthauses

26. April 2014, 10:00 bis 14:00 Uhr
"Teile vom Schrott...Fahrrad wieder flott", Friedenstr. 20a

10. Mai 2014, 11:00 bis 16:00 Uhr
Aachener Fahrradtag rund um den Elisenbrunnen

14. Juni 2014, 14:00 Uhr
Aachener Fahrradsommer, Eröffnungstour ab Katschhof

21. Juni 2013
Sternfahrten zur Aachener Heiligtumsfahrt

Aktuelle Informationen sowie Hinweise zu unseren geführten Radtouren finden Sie auch auf unserer Internetseite www.adfc-ac.de

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.

PLUS - MINUS

Radverkehrsplanung aus Sicht des ADFC

Jetzt auch online unter: adfc-ac.de

+ PLUS +

Vorbildlich

Vielleicht hängt das Schild schon seit längerem dort, mir ist es zumindest erst vor kurzem aufgefallen. In der Hartmannstraße wird mit dem Zeichen 102 darauf hingewiesen, dass Radfahrer, die von rechts aus der Elisabethstraße kommen, vorfahrtberechtigt sind. Da viele Einbahnstraßen in Aachen inzwischen für Radfahrer freigegeben sind, ist es natürlich wichtig, am Ende solcher freigegebenen Einbahnstraßen für klare Verhältnisse zu sorgen. **(UW)**

Foto: Ulrich Weber

- - MINUS MINUS - -

Verbindung gekappt

Wer komfortabel, schnell und sicher zwischen Freund und Eilendorf mit dem Rad unterwegs sein möchte, nutzt die Vennbahn. Eine gute und direkte Anbindung aus Richtung Eilendorfer Straße bestand bisher mit dem Weg „Brander Heide“ zwischen Vennbahn und Nordstraße. Im Zuge der Neugestaltung des Gewerbegebiets Camp Pirotte wurde diese Zuwegung jedoch abgerissen. Die Zuwegung zur Vennbahn für Radfahrer ist an dieser Stelle nur noch über die neue Straße quer durch das Gewerbegebiet möglich - ein aus unserer Sicht unnötiger Umweg von mehr als 300 m. Im Zuge der Entwicklung des Gewerbegebietes ist bereits jetzt abzusehen, dass sich die Verkehrssicherheit für Radfahrer durch zunehmenden LKW- und PKW-Verkehr verschlechtern wird.

Es ist schade, dass bei der Planung eine gut funktionierende und häufig von Pendlern genutzte Wegeverbindungen nicht berücksichtigt wurde. Dieser Nachteil wiegt besonders schwer, da die Alternative über die Kreuzung Nord- / Debye- / Freunder Straße im morgendlichen Berufsverkehr durch die nicht vorhandenen Querungshilfen nahezu unpassierbar ist. **(KR)**

Foto: Kirstin Rath

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

WEST LOTTO

NRW-STIFTUNG
NATUR - HEIMAT - KULTUR
Ein Teil von dir.

WDR 4

NRW RADTOUR 2014

Radeln entlang Lenne und Ruhr

17. bis 20. Juli 2014

Mit WestLotto das Land erfahren

Anmeldung ab 31.03.2014
in jeder WestLotto Annahmestelle
oder unter www.nrw-radtour.de

+ PLUS +

Schnelle Verbesserung

In der LUFTPUMPE 2/2013 hatten wir auf Anregung des Lesers Ralf Schlüter kritisiert, dass in zahlreichen Anwohnerstraßen im Aachener Süden laut Beschilderung die Durchfahrt für Radfahrer nicht erlaubt ist, obwohl diese Straßen für den Radverkehr attraktive Verbindungen abseits der Hauptstraßen bieten. Die Stadt Aachen hat schnell reagiert und wie von uns vorgeschlagen die bisher angebrachten Verkehrszeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) durch Zeichen 260 (Verbot für Krafträder und Kraftwagen) ersetzt. Somit können diese Straßen von Radfahrern jetzt ganz legal und ohne Gewissensbisse befahren werden. **(UW)**

Fotos: Ulrich Weber

- MINUS -

Noch mehr Verbesserungsbedarf

Leider gibt es noch viele weitere Straßen, in denen das Verkehrszeichen 250 die Radfahrer offiziell aussperrt, obwohl von den dafür verantwortlichen Verkehrsplanern in der Regel vermutlich nur beabsichtigt war, den motorisierten Verkehr aus dieser Straße herauszuhalten. Ein besonders drastisches Beispiel ist die Buchenallee am Lousberg. Obwohl eine ausgeschilderte Route für den Radverkehr dort entlangführt, wie es der kleine rote Pfeil auf unserem Foto kenntlich macht, darf die Straße streng nach StVO nicht von Radfahrern befahren werden.

Fotos: Ulrich Weber

Auch nebenan in der Elsa-Brandström-Straße ist keine Notwendigkeit ersichtlich, dass Radfahrer dort nicht fahren sollten.

Eine weitere Stelle, an der das Zeichen 250 durch das Zeichen 260 ersetzt werden könnte, ist mir kürzlich an der Heimstraße in Haaren aufgefallen. Kraftfahrzeuge können dort aufgrund der Poller ohnehin nicht entlang fahren, so dass auch das Zeichen 255 (Verbot für Krafträder) hier aufgehängt werden könnte.

Kennen Sie weitere Stellen, wo das Verkehrszeichen 250 die Radfahrer unnötigerweise aussperrt? Teilen Sie uns diese Straßen mit! **(UW)**

Pass- oder Bewerbungsfoto
= 5,99 €

Videokasette 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

150 Kilometer Radschnellwege in NRW

In den letzten beiden Luftpumpen haben wir darüber berichtet: Das Land NRW will den Radverkehr fördern. Dabei wird nicht nur an den Radtourismus gedacht, es soll, was des Alltagsradlers' Herz erfreut, vor allem auch das Fahrrad als Nahverkehrsmittel unterstützt werden. Um die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad zu erhöhen, muss allerdings die Infrastruktur entsprechend gestaltet, muss das Fahrradfahren schnell und sicher möglich sein.

Der Wettbewerb

Dazu hat das Verkehrsministerium des Landes NRW im letzten Jahr einen Planungswettbewerb für Radschnellwege ausgerufen, bei dem sich Kommunen aus NRW mit kommunalgrenzüberschreitenden Schnellwegprojekten um Förderung bewerben konnten. Es blieben letztlich acht Bewerber mit ausgearbeiteten Projektskizzen übrig, und Aachen (Stadt und Städteregion) war einer davon. Eingereicht wurde das Projekt eines nicht nur kommunal- sondern auch landesgrenzüberschreitenden Radschnellwegs von Aachen über Herzogenrath bis Heerlen mit einem Abzweig Kohlscheid – Kerkrade. Die Beteiligung der Niederländer erfolgte auf deren Eigeninitiative, die Förderung des Landes endet natürlich an der Grenze. Was den Niederländern andererseits mehr Freiheiten hinsichtlich der vorgegebenen Standards lässt, die in den Niederlanden aber ohnehin höher und radfahrerfreundlicher sind als in Deutschland. Und für die Region kann es insgesamt nur von Vorteil sein, wenn ein Radschnellweg nicht an der Landesgrenze endet.

Aus den eingereichten Projekten hat eine Jury Ende Oktober die fünf besten ausgewählt – das Ergebnis wurde aber erst am 20. November verkündet, anlässlich der Mitgliederversammlung der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise NRW e.V), welche maßgeblich am Wettbewerb beteiligt war.

Wir vom ADFC Aachen haben das Projekt nach Möglichkeit begleitet und unterstützt, weil wir uns viel von der Einrichtung eines Radschnellwegs versprechen – ein guter Radschnellweg kann die Nutzung des Fahrrades als Nahverkehrsmittel fördern, attraktiver machen und damit auch mehr Menschen vom Rad als Verkehrsmittel überzeugen. Mit steigender Nutzerzahl wiederum wird auch die Notwendigkeit guter Infrastruktur steigen, was weitere Verbesserungen der Verkehrswege für Radfahrer nach sich ziehen kann. Und natürlich aus Eigeninteresse, weil es einfach Spaß macht auf einem guten autofreien Schnellweg zu radeln!

Die Gewinner

Wir haben mitgebangt und waren gespannt auf die Gewinner – und das Ergebnis ist:

Gewinner im Landeswettbewerb Radschnellwege sind Aachen (-!!-), Bad Oeynhausen, Düsseldorf, Köln und Rhede. Hurra! Das Projekt der Aachener ist eine der Gewinner-Skizzen.

Mit den ausgewählten fünf – besten - Vorschlägen entstehen in NRW in verschiedenen Regionen zusammen mit dem 80 Kilometer langen Ruhrgebietsprojekt 230 Kilometer überörtliche Radschnellwege. Insgesamt gibt es in Nordrhein-Westfalen ein landesweites Radverkehrsnetz von 14.200 Kilometern Länge.

NRW-Verkehrsminister Michael Groschek und Landrat Günter Rosenke (Kreis Euskirchen) vom Präsidium der AGFS gaben am 20.11.2013 die Wettbewerbssieger bekannt. Sie gratulierten den Siegerkommunen und gaben ihrer Hoffnung Ausdruck, diese könnten Vorreiter sein für eine großartige Entwicklung. Pedelecs werden den Zweiradverkehr weiter stärken. Die Radschnellwege werden Teil der dafür notwendigen Infrastruktur. „Wir wollen in den nächsten Jahren einen Quantensprung beim Radverkehr in NRW schaffen", sagte Verkehrsminister Groschek. "Für das Rad gibt es nur gute Gründe" ergänzte Landrat Rosenke. "Mehr Rad und weniger Autos

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

tun den Städten und Gemeinden genauso gut wie den Menschen, die sich mit dem Rad fortbewegen. Mobilität per Rad spart Platz, ist innerorts meist schneller, macht Spaß und ist gesund."

Das lässt leise Hoffnung sprießen. Für den ADFC sind Radschnellwege schon länger ein wichtiges Element und langfristig eine tragende Säule einer modernen und umweltverträglichen Nahmobilität. Dass sie in NRW nun Förderung erfahren, kann ein wichtiger Schritt hin zu einer breiteren Akzeptanz des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel sein.

Die einzelnen Projekte

Die prämierten Vorschläge sind im einzelnen:

StädteRegion Aachen (30 km)
Aachen – Herzogenrath/Kerkrade/Heerlen

Stadt Düsseldorf (31 km)
Neuss - Universität Düsseldorf – D.-Benrath – D.-Garath – Langenfeld und Monheim

Bad Oeynhausen (36 km)
Herford, Löhne, Bad Oeynhausen, Porta Westfalica und Minden

Stadt Köln (8,4 km)
Köln Innenstadt – Universität zu Köln – Köln-Lindenthal – Gewerbegebiet Marsdorf (Köln) und Europark (Frechen) – Bahnhof Frechen

Stadt Rhede (45 km)
Isselburg-Anholt – Isselburg – Isselburg-Werth – Bocholt – Rhede - Borken – Velen

Zusätzliche Streckenvorschläge aus Düsseldorf (für die Strecke Ratingen-Kaiserswerth) und Rhede (für den Abschnitt Velen - Coesfeld) konnten die Jury nicht überzeugen. Nicht durchsetzen konnten sich die Vorschläge aus

Stadt Bonn (27 km)
Bornheim – Alfter – Bonn – Troisdorf – Siegburg

Kreis Düren (18 km)
Düren Bahnhof – Gewerbegebiet „Im großen Tal" – Huchem-Stammeln – Selhausen – Krauthausen – Selgersdorf Jülich Bahnhof – FH-Campus Jülich

Stadt Iserlohn (62 km)
Hagen-Hohenlimburg – Iserlohn-Hemer - Menden – Lendringsen – Holzen – Arnsberg

Ihren Vorschlag zurückgezogen hatte die Stadt Kleve (mit der geplanten Strecke Kleve - Kranenburg (D) - Nijmegen, NL, 12,5 km).

Die Gründe

Das Aachener Projekt hat im Wettbewerb beste Bewertungen erhalten – aufgrund des hohen Potentials, mit ca. 6.000 Radlern täglich ist auf der Hauptstrecke zu rechnen, und des ausgereiften Konzepts. Zudem beginnt das Konzept in der Aachener Innenstadt, und erstmalig soll hier von niederländischen und deutschen Kommunen ein gemeinsames Radverkehrskonzept umgesetzt werden. Auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern hat überzeugt.

Die Konzepte, die sich nicht durchsetzen konnten, wiesen ein zu geringes Potential auf, die vorgegebenen Kriterien wie Trennung von Fuß- und Radverkehr oder Wegebreiten konnten nicht durchgängig eingehalten werden oder auch Sicherheitsbedenken traten auf. Der Schnellweg Düren-Jülich erfüllte hier oft die Bevorrechtigung des Radverkehrs nicht, und die parallele Führung zum ÖPNV schmälerte das ohnehin eher geringe Potential noch zusätzlich.

So geht's weiter

Für die fünf Gewinnerprojekte fördert das Land zunächst eine Machbarkeitsstudie. Die ist Grundlage für die weitere Vor- und Ausführungsplanung, die das Land ebenfalls unterstützt. Die Förderung von Radschnellwegen hatte die Landesregierung als einen wichtigen Baustein in ihrem im Februar 2012 beschlossenen Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität definiert.

In der Koalitionsvereinbarung hatten die regierungstragenden Fraktionen beschlossen, das Straßen- und Wegegesetz NRW in Hinblick auf Radschnellwege so zu ändern, dass in Zukunft Radschnellwege Landesstraßen werden, für die (außerhalb von Großstädten > 80 Tsd. Einwohnern) die Baulast, also die Kosten für Bau und Unterhaltung, beim Land liegen.

Der Förderantrag für die Machbarkeitsstudie muss zum 31.01. bei der Bezirksregierung eingereicht werden, Stadt und Städteregion arbeiten daran. Die Fördermaßnahme ist insgesamt mit 1 Mio. € veranschlagt und in das Nahmobilitätsprogramm 2014 aufgenommen. Die Erstellung der Studie wird mit rund einem Jahr veranschlagt.

Nach Vorliegen der Machbarkeitsstudie wird von den betreffenden Kommunen ein politischer Entschluss für die Beauftragung der konkreten Planung erwartet. Für diese Planungsleistungen wird gesamt überschlägig ein Finanzvolumen von 2 Mio. € veranschlagt. Diese Maßnahmen können ab 2015 in das Nahmobilitätsprogramm aufgenommen werden. Für die Erstellung der Ausführungsplanung wird ebenfalls rund ein Jahr veranschlagt. Daran schließen sich gegebenenfalls notwendige Planrechtsverfahren (Bebauungsplan, Planfeststellung) an. Mit dem Bau der ersten Abschnitte der Radschnellwege wird ab 2016/2017 gerechnet.

Der ADFC wird das Projekt weiter begleiten. Je nach Ergebnis der kommenden Kommunalwahlen wird es vielleicht notwendig werden, weiter politische Überzeugungsarbeit zu leisten. Dem werden wir uns nicht verschließen. **(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!

"Aachener Programm"

Das verkehrspolitische Programm des ADFC

Der ADFC arbeitet bundesweit für den Radverkehr und die Radfahrer. Die Basis seiner verkehrspolitischen Arbeit ist das Verkehrspolitische Programm des ADFC. 2013 fand die Bundeshauptversammlung des ADFC in Aachen statt, hier wurde das Verkehrspolitische Programm einstimmig verabschiedet. Was ist der Kern des Programms? Die Präambel beginnt mit den Worten:

„Wir haben eine Vision: Im Jahr 2025 erreichen die Menschen ihre Zielorte schnell, kostengünstig, umweltfreundlich und unter komfortablen Bedingungen. Damit das Realität wird, setzen wir uns für die Entwicklung eines Verkehrssystems ein, das auf Nähe und intelligente Verbindung verschiedener Verkehrsmittel baut. Und in dessen Mittelpunkt das Fahrrad steht."

Die Verkehrspolitik muss die Rahmenbedingungen und Förderinstrumente schaffen, dass das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel allgemein akzeptiert ist und von allen genutzt werden kann. Deshalb setzt sich der ADFC bei Bund, Ländern und Kommunen dafür ein, dem Radverkehr einen angemessenen politischen Stellenwert zu verleihen. Der ADFC betrachtet in seinem Engagement für die Radverkehrsförderung die gesellschaftlichen Zusammenhänge jedoch nicht nur aus Radfahrerperspektive, sondern fühlt sich einer generell nachhaltigen Verkehrsentwicklung verpflichtet Der Verband vertritt alle Radfahrenden, damit die verschiedenen Bedürfnisse aller Radfahrenden ernstgenommen werden und Radfahren sicher und komfortabel für alle möglich ist.

Das Programm kurz zusammengefasst:

1. **Mehr als ein Fortbewegungsmittel – Das Rad bietet viele Lösungen**
   Nachhaltige Radverkehrsförderung soll – über die Verkehrspolitik hinaus – unterschiedliche Ansätze und Akteure zusammenbringen. Denn Mobilität mit dem Rad bietet Lösungen für viele gesellschaftliche Herausforderungen wie Energiewende, Klimawandel und Gesundheit. Sie wirkt Bewegungsmangel und Lärmbelastung entgegen und bietet angesichts knapper öffentlicher Kassen und Flächen eine sinnvolle Alternative. Radverkehrsförderung soll als gesamtgesellschaftliche Aufgabe begriffen werden.

2. **Sicherheit und Akzeptanz schaffen – Grundlagen der Radverkehrsförderung**
   Menschen fahren vor allem dann mit dem Fahrrad, wenn sie sich sicher fühlen. Sie müssen den Radverkehr als komfortabel empfinden und sich als Radfahrer voll akzeptiert erleben. Deshalb engagieren wir uns für eine Radverkehrsförderung, die „Radverkehr als System im System“ gestaltet.

3. **Umsteigen leicht gemacht – zum Radfahren motivieren**
   Wir wollen Verhaltensänderungen erreichen und die breite Bevölkerung zum Radfahren anregen. Für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung brauchen wir emotionale, professionelle Kampagnen und die Herausbildung einer eigenständigen Fahrradkultur.

4. **Radverkehr erhöht Lebensqualität – Lebenswerte Städte und Dörfer**

   Lebenswerte Städte
   In kompakten Städten mit gemischten Siedlungsstrukturen und angenehmen Lebensbedingungen hat der Radverkehr die besten Voraussetzungen. Gleichzeitig ist ein hoher Anteil von Fahrrädern am Verkehr eine wesentliche Voraussetzung für eine lebenswerte und attraktive Stadt.

   Lebenswerte Dörfer
   Das Fahrrad spielt bei der Entwicklung des ländlichen Raums eine wichtige Rolle. Es soll als ein eigenständiges Verkehrsmittel gestärkt und als geeigneter Zubringer zum öffentlichen Verkehr verstanden werden. Angebote für den Fahrradtourismus sollen umfassend in den Alltagsradverkehr integriert werden.

5. **Zusammen geht was – Vernetzung der Verkehrsmittel**
   Das Fahrrad hat ein riesiges Potenzial als Verkehrsmittel und kann einen enormen Beitrag zur Ablösung des Autos als Hauptverkehrsmittel für die Mehrheit der Deutschen leisten. Vor allem dann, wenn es mit anderen Verkehrsmitteln wie Bussen und Bahnen, Taxis oder Car-Sharing kombiniert wird. So wird ein funktionierendes Gesamtsystem entstehen.

6. **Radverkehr für alle – Infrastruktur**
   Es soll zügiges, sicheres und komfortables Radfahren ermöglicht werden. Dafür brauchen wir eine fahrradfreundliche Infrastruktur. Sie muss den Ansprüchen aller Radverkehre und unterschiedlicher Fahrradtypen Rechnung tragen.

7. **Gut geschützt unterwegs – Verkehrssicherheit**
   Die objektive Sicherheit, ein hohes subjektives Sicherheitsempfinden der Radfahrer und möglichst wenig Unfälle

sind unverzichtbare Voraussetzung, um das Radfahren für alle zu ermöglichen. Unser Ziel ist Straßenverkehr ohne Verkehrstote. Um Gefahren zu reduzieren, sind verträgliche Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und eine Verkehrskultur des Miteinanders notwendig.

8. **Finanzierung und Rechtsrahmen**
   Wir fordern die Bereitstellung ausreichender finanzieller und personeller Ressourcen für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung. Wir treten für eine Gleichberechtigung der Verkehrsarten ein und wollen sie auf allen Ebenen herstellen. In diesem Sinne verlangen wir einen grundlegenden Umbau der Finanz-, Rechts- und Verwaltungsstrukturen.

9. **Informiert bleiben – Evaluation und Forschung**
   Die deutsche Forschungslandschaft zum Radverkehr und dessen Verflechtung im Verkehrssystem ist bislang ungenügend entwickelt und hat großen Nachholbedarf. Der Ausbau der Radverkehrsforschung in Deutschland ist daher notwendig, insbesondere Maßnahmenevaluation und Monitoring im Radverkehr nach einheitlichen Standards.

Auf dieser Grundlage soll sich Schritt für Schritt das Fahrrad im allgemeinen Bewusstsein als Alltagsverkehrsmittel etablieren und die Interessen aller Radfahrenden wahrgenommen, respektiert und bei allen künftigen Verkehrsplanungen stets berücksichtigt werden.

Das Verkehrspolitische Programm ist als Ganzes auf der Website des Bundesverbandes (adfc.de) als pdf abrufbar. Dort ist auch eine Kurzfassung zu finden, die im wesentlichen hier wiedergegeben wurde. Für Interessierte werden wir das Programm auch als Broschüre an Infoständen und auch in der Geschäftsstelle bereithalten. **(HW)**

Wie gefährlich sind die Poller auf dem Vennbahn-Radweg?

Online-Aktion des ADFC Aachen

Foto: Norbert Rath

Der in diesem Jahr eröffnete 125 km lange Vennbahn-Radweg zwischen der Stadt Aachen und Troisvierges in Luxemburg erfreut sich wachsender Beliebtheit. Viele Radfahrer haben die attraktive Radroute durch die schöne Landschaft der Eifel in diesem Sommer schon "erfahren". Einigen Radfahrern ist dies jedoch zum Verhängnis geworden. Beim ADFC Aachen häufen sich in letzter Zeit Meldungen zu folgenschweren Unfällen auf dem neuen Vennbahn-Radweg. Diese Unfälle ereignen sich oft an den mittig im Vennbahn-Radweg stehenden Pollern, die insbesondere bei Gruppenfahrten leicht übersehen werden können.

Studie Universität Groningen

Dass die Poller eine erhebliche Gefahr für Fahrradfahrer darstellen können, hat gerade eine Studie der Universität Groningen festgestellt. Im Rahmen der Studie wurden Ursachen bei Alleinunfällen für die durchschnittlich 46.000 Verletzten und 50 getöteten Radfahrer pro Jahr in den Niederlanden untersucht. Die Poller haben bei Alleinunfällen einen erheblichen Anteil bei den Verletzten und Getöteten. Bei 25% der getöteten Radfahrer spielen Poller eine Rolle. Gerade für ältere Menschen sind die Poller gefährlich. Sie sehen in der Regel weniger gut, die Reaktionszeiten sind länger und eine Kollision mit einem Poller ist für sie häufiger tödlich. Die Studie hat gezeigt, dass viele Straßenverkehrsbehörden aus Gewohnheit Poller einsetzen, um Autos am Befahren von Radwegen zu hindern. In der Regel bleiben Autofahrer jedoch auf den öffentlichen Straßen und fahren nicht auf Radwegen. Diese Vermutung wird im Herbst und Winter bestätigt, wenn viele Poller für die Beseitigung des Herbstlaubes oder den Winterdienst an vielen Radwegen demontiert werden.

Poller auf dem Vennbahn-Radweg

Der Vennbahn-Radweg, welcher ursprünglich als Premiumweg geplant wurde, wird von zahlreichen Pollern in unterschiedlichster Ausführung geprägt. Auf dem von der Städteregion Aachen gebauten Abschnitt zwischen der Grenze Belgien/Deutschland bei Roetgen bis nach Kalterherberg stehen an kreuzenden Straßen und landwirtschaftlichen Wegen drei rot/weiß reflektierende Stahlpoller. Der mittige Poller ist zumeist von einer weißen Fahrbahnmarkierung umgeben, welche in Teilbereichen dicker aufgetragen ist. Diese erhöhte Farbmarkierung soll nach Aussage der Städteregion Aachen von Radfahrern beim Überfahren bemerkt werden. Auf dem belgischen Abschnitt bei Raeren stehen unscheinbare braune Holzpoller, die nicht durch eine Fahrbahnmarkierung hervorgehoben sind. Im Kopfbereich haben sie nur eine sehr schmale rot/weiß-reflektierende Fläche. Der von der Stadt Aachen neu gebaute Abschnitt zwischen Walheim und Grenze Belgien/Deutschland bei Raeren zeigt, dass es auch komplett ohne Poller geht.

Residenz24.net
Mieten, Kaufen, Wohnfühlen®
Von Profis beraten!
Immobilien- und Sachverständigenbüro Residenz24 e.K.
Denkmalplatz 29
52477 Alsdorf
Tel. 02404 - 9 56 33 80
Fax. 02404 - 9 56 33 89
info@Residenz24.net
- Immobilienvermittlung
- Immobilienwertgutachten
- Hausverwaltung
- Home Staging (Verkürzung der Verkaufszeit)
- Finanzierungen
- Ausstellung des Gebäude - Energiepasses
- Energieeinspar- und Sanierungskonzepte

Online-Aktion des ADFC Aachen

Der ADFC Aachen betrachtet die Poller als Verkehrshindernisse, welche zu einer erheblichen Gefahr für Radfahrer werden können. Nahezu alle Poller weisen in Höhe der Pedale Beschädigungen und Kratzer auf, welche auf Kollisionen rückschließen lassen. Da sich schon einige Unfälle mit anschließendem Krankenhausaufenthalt ereignet haben, wollen wir uns einen genaueren Überblick über die Anzahl der Unfälle und ihren Hergang verschaffen. Zu diesem Zweck haben wir auf der Internetseite des ADFC Aachen einen Erfassungsbogen online gestellt. Der ADFC Aachen bittet alle betroffenen Radfahrer unter **adfc-ac.de**, Stichwort: **POLLERUNFALL**, den Unfallhergang möglichst genau zu beschreiben. Mit den gewonnenen Daten wird der ADFC Aachen an die Verantwortlichen bei den zuständigen Gemeinden herantreten und die Erforderlichkeit der Poller im Einzelfall und möglicher alternativer Lösungen, welche das Befahren des Radweges mit Kraftfahrzeugen verhindern, diskutieren.

Ziel der Aktion

Wir möchten die für einen Premiumradweg erforderliche Sicherheit für die oft ortsunkundigen Touristen im kompletten Verlauf des Weges verbessern, denn nur ein sicherer Radweg kann ein qualitativ hochwertiger Weg sein!

Sonstiger Optimierungsbedarf am Vennbahn-Radweg

Neben der Sicherheitsfrage sind aus Sicht des ADFC Aachen auch weitere Verbesserungen erforderlich, damit der Vennbahn-Radweg den Gütekriterien eines Premiumradweges entspricht:

- Einheitliche Vorfahrtsregelung
  Die unterschiedlichen Vorfahrtsregelungen auf dem Vennbahn-Radweg führen zu Verwirrungen bei ortsunkundigen Radfahrern und Autofahrern. Hierdurch kommt es zur unnötigen Erhöhung der Unfallgefahr. So gilt auf deutschem Staatsgebiet im Bereich der Stadt Aachen „Vorfahrt achten“ für Radfahrer, wohingegen in Roetgen der Radfahrer Vorfahrt bei querenden Tempo 30 Straßen hat. In Belgien und Luxemburg gilt bei allen querenden Straßen wieder "Vorfahrt achten" für den Radverkehr. Um dem Stellenwert eines Premiumradweges gerecht zu werden, wäre die generelle Bevorrechtigung von Radfahrern bei querenden Tempo 30 Straßen notwendig. Die Kreuzungsstellen sollten baulich (höhengleiche Führung des Radverkehrs) und optisch (farbiger Asphalt) angepasst werden, damit für jeden Verkehrsteilnehmer die Vorfahrtsregelungen klar ersichtlich sind.

- Höhengleiche Übergänge
  Bei vielen Straßenquerungen existieren keine höhengleichen Übergänge. Insbesondere in Belgien sind häufig Rinnenbordsteine aus Beton mit einer Anfahrkante von ca. 5 cm Höhe verwendet worden. Aber auch in Aachen finden sich häufig Rundbordsteine im alten und neuen Trassenabschnitt mit ca. 2-3 cm hohen Kanten. Alle Übergänge sollten für ein komfortables Fahrradfahren im gesamten Trassenverlauf des Vennbahn-Radweges höhengleich ausgebildet sein.

- Beschilderung
  Obwohl der Vennbahn-Radweg nun schon seit einiger Zeit offiziell eröffnet ist, fehlt an vielen Stellen eine klare und eindeutige Beschilderung bzw. Wegweisung. Für ortsunkundige Radfahrer ist es teilweise schwierig sich zu orientieren (z. B. in Walheim im Bereich Schleidener Straße, alter Bahnhof). Ergänzend zu einer Beschilderung könnte zum Beispiel im Bereich von querenden Straßen die Fahrbahnoberfläche farbig hervorgehoben werden, um den Verlauf des Vennbahn-Radweges zu verdeutlichen. **(NR)**

Feinstaubbelastungen in Aachen

Kraftfahrzeugverkehr ist Verursacher

In Nordrhein-Westfalen existieren 70 Luftmessstationen zur Überwachung der Luftqualität. Die Luftmessstation an der Wilhelmstraße in Aachen hatte bis Ende Oktober 2013 mit 42 Überschreitungstagen (siehe Tabelle 1) bei den Feinstaubgrenzwerten mit den Stationen in Gelsenkirchen (53) und Hagen (49) die schlechtesten Werte aller Stationen in Nordrhein-Westfalen. Auf Deutschland bezogen steht Aachen sogar auf Position sechs der schlechtesten Luftqualität bei 405 Messstationen. Aus Sicht des ADFC Aachen besteht daher dringend Handlungsbedarf, um kurzfristig die Luftqualität in der Stadt zu verbessern. Die bisherigen Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan der Bezirksregierung Köln reichen bei weitem nicht aus. Von daher sollte die Politik und die Stadtverwaltung die vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem im Oktober vorgestellten **„Mobilitätskonzept Aachen 2020“** von fünf Aachener Umwelt- und Verkehrsverbände nun offen diskutieren und möglichst umsetzen.

Wie der Aachener Presse am 15.11. 2013 zu entnehmen war, vermutet die Stadt Aachen die intensiven Bautätigkeiten im Umfeld der Kaiserplatzgalerie als Grund für die hohen Feinstaubwerte in diesem Jahr. Leider fehlen von Seiten der Stadt Aachen genauere Angaben zu den Überschreitungstagen mit Wetterdaten und Protokollen zu staubintensiven Abbrucharbeiten, um dies vergleichen zu können.

Die öffentlich zugänglichen Daten auf der Internetseite des Umweltbundesamtes sprechen aus Sicht des ADFC gegen einen Zusammenhang mit der Baustelle. Demnach waren vor dem offiziellen Baubeginn der Kaiserplatzgalerie bereits 28 Überschreitungstage im Zeitraum Januar bis April 2013 zu verzeichnen (siehe Tabelle 2). Nach dem Baubeginn im Mai 2013 waren "nur" noch 11 Überschreitungstage bis Ende September aufgetreten. Bereits Ende September waren in Aachen 39 Überschreitungstage zu verzeichnen. Im gesamten Jahr dürfen gemäß der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz nur 35 Überschreitungstage auftreten.

Falls die Baustelle dennoch einen so starken Einfluss auf die Luftqualität in Aachen haben sollte, dann ist es Aufgabe der Stadt Aachen, über Auflagen in der Baugenehmigung dafür zu sorgen, dass die Staubbelastung reduziert und gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden. Aus der Schweiz gibt es positive Beispiele, wo nur Baumaschinen mit Feinstaubpartikelfilter im Innenstadtbereich verwendet werden dürfen.

Tabelle 1: ÜBERSCHREITUNGSTAGE FEINSTAUB (PM10) IN DEN LETZTEN JAHREN IN AACHEN **

01.01.2013 - 30.10.2013

Station	Stationsname	2013		2012		2011		2010		2009		2008		2007
DENW207	Aachen Wilhelmstraße	42		32		34		32		44		28		48
DENW094	Aachen Burtscheid	9		8		10		13		6		2		7

** Erläuterung zu Jahresgrenzwerten:
50 µg/m³ PM10 dürfen nicht öfter als 35mal im Jahr überschritten werden gemäß 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)
Grenzwertüberschreitungen = rot
Quelle: http://www.env-it.de/umweltbundesamt/luftdaten/exposr.fwd?comp=PM1&state=NW&month=3&order=0&boxed=1&year=2013&x=68&y=8

Tabelle 2: ÜBERSCHREITUNGSTAGE FEINSTAUB (PM10) IN DEN MONATEN DES JAHRES 2013 IN AACHEN

Station	Stationsname	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Gesamt*
DENW207	Aachen Wilhelmstraße	8	4	12	4	0	2	0	2	9	3	?	?	44
DENW094	Aachen Burtscheid	4	1	4	0	0	0	0	0	0	0	?	?	9

* Die in der Tabelle dargestellten Überschreitungstage für die einzelnen Monate decken sich, nach Aussage des Umweltbundesamtes nicht mit den Überschreitungen des gesamten Jahres, aufgrund von statistischen Rundungsfehlern (die Messungen werden nur an jedem zweiten Tag durchgeführt und dann hochgerechnet)
Quelle: http://www.env-it.de/umweltbundesamt/luftdaten/trenorth.fwd?comp=PM1&year=2013&order=0&boxed=1&month=1&state=NW&x=75&y=9

Es kann nicht sein, dass die Anwohner im Umfeld der Kaiserplatzgalerie bis zur voraussichtlichen Eröffnung im Frühjahr 2016 neben hohen Lärmbelastungen auch noch mit einer derart schlechten Luftqualität leben müssen. Unabhängig hiervon werden die 600 neuen PKW-Stellplätze in der Tiefgarage zu einer weiteren Erhöhung der Fahrzeugmengen auf der bereits heutzutage täglich mit ca. 35.000 Fahrzeugen stark belasteten Wilhelmstraße führen.

Aufgrund der engen Verzahnung der Wirtschaft mit den Nachbarländern und vielen Besuchern aus Belgien, den Niederlanden und Luxemburg wird von der Politik und der Stadtverwaltung mehrheitlich eine Umweltzone für Aachen abgelehnt. Wie im **„Mobilitätskonzept Aachen 2020“** der fünf Aachener Umwelt- und Verkehrsverbände beschrieben, könnte die flächendeckende Einführung von Tempo 30 im Aachener Stadtgebiet eine Lösung für das Feinstaubproblem sein. In Berlin ist an zahlreichen Hauptverkehrsstraßen durch Tempo 30 eine erhebliche Verbesserung der Luftqualität erzielt worden. Ursache hierfür ist die Abnahme von verbrauchssteigernden Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen auf ein relativ hohes Geschwindigkeitsniveau.

• 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*.

Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 bietet neben der Reduzierung von Feinstaub noch viele weitere Vorteile für die Aachener Bevölkerung. So werden die Lärmemissionen des Kraftfahrzeugverkehrs deutlich gemindert. Hier gibt es im Aachener Stadtgebiet bekanntlich einige Straßen, wo es zu Überschreitungen von Richt- und Grenzwerten kommt. Da Aachen auch bei der Verkehrssicherheit im Vergleich zu anderen Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern schlechter als der bundesdeutsche Durchschnitt dasteht, könnte durch ein flächendeckendes Tempo 30 auch eine Vielzahl an Unfällen vermieden werden. Pro Jahr verunglücken in Aachen im Mittel 1.450 Menschen, wovon 150 Kinder und 250 Fahrradfahrer betroffen sind. Diese vielen Einzelschicksale würden sich durch eine reduzierte Geschwindigkeit im Stadtgebiet deutlich mindern lassen. In anderen europäischen Ländern hat man diesbezüglich schon positive Erfahrungen gemacht. Als gut funktionierende Beispiele sind Graz (Österreich) und aktuell Bilbao (Spanien) zu nennen, wo Tempo 30 auf einem Großteil der Straßen eingeführt wurde. Hiervon würde auch der Radverkehr profitieren, da viele Menschen sich heutzutage nicht auf die stark mit Kraftfahrzeugen befahrenen Straßen in der Innenstadt trauen. Ein Hauptargument hierbei ist meistens die hohe Geschwindigkeit der Fahrzeuge in Kombination mit dem zu geringen Abstand beim Überholen von Radfahrern. Tempo 30 würde hier zu einer Entlastung führen.

Die am **„Mobilitätskonzept Aachen 2020“** beteiligten Aachener Umwelt- und Verkehrsverbände werden sich weiterhin für eine deutliche Verbesserung der Luftqualität in Aachen einsetzen und sich bei der städtischen Arbeitsgruppe zur Überarbeitung des Luftreinhalteplans für das Jahr 2014 aktiv einbringen.

(NR)

Schrauberland ist abgebrannt

Großer Schaden bei der WABe

Fotos: Helga Weyers

Die WABe e.V. – Wohnen, Arbeit und Beratung im Diakonischen Netzwerk, unterstützt seit 1985 in der Region Aachen Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten. Haftentlassene, wohnungslose, langzeitarbeitslose und behinderte Menschen finden dort die Hilfen, die sie bei der (Re-)Integration in die Gesellschaft brauchen.

Zwei wichtige der verschiedenen Beschäftigungsprojekte sind zum einen die Radstation am Bahnhof – der ADFC hat viele Jahre für dieses Angebot gekämpft, das nun die Verbindung von Rad und Bahn erleichtert – und das Fahrrad-Recyclingprojekt an der Friedenstraße 20 in Haaren. Dort werden gespendete Fahrräder unter qualifizierter Fachanleitung recycelt, aufbereitet, überprüft und bedürftigen Menschen zu einem günstigen Preis abgegeben. Auch kleinere Reparaturarbeiten werden unter fachlicher Anleitung durchgeführt.

Feuer in der Friedenstraße

Und hier in der Friedenstraße gab es zum Jahresbeginn eine böse Überraschung: Am 3. Januar stand nachts die Werkhalle in Brand. Wohl draußen entstanden, griffen die Flammen schnell auf das Gebäude über und richteten erheblichen Schaden an. In Brand gerieten zunächst alte Fahrradmäntel, was darauf schließen lässt, dass Brandstifter am Werk waren.

Die Halle ist nicht mehr nutzbar. Zumindest das Dach ist ein Totalschaden. Wie sehr die Bausubstanz gelitten hat, muss sich noch zeigen. Die Verwaltung der WABe, die in einem anderen Gebäudeflügel arbeitet, ist auch geschädigt, kann aber wohl am Ort bleiben.

Für das Recyclingprojekt ist das ein herber Schlag. Das meiste, was sich in und an der Halle befand, ist Schrott, auch große Teile der Werkzeuge. Von den Rädern und Teilen ganz zu schweigen, auch hier muss fast alles auf dem Müll landen.

Neue Adresse

Aber es gibt bereits ein Ausweichquartier: Mit etwas Glück konnte eine Übergangslösung für das nächste halbe Jahr gefunden werden. Das Projekt kommt vorübergehend in der Ottostraße 80 unter. Hier befand sich bis vor einiger Zeit die Wärmestube der WABe, das Ladenlokal stand leer und wird, wenn diese Luftpumpe erscheint, wohl schon neu eröffnet sein: Mit dem Fahrrad-Recycleprojekt in kleinem Maßstab. Die Räumlichkeiten reichen nicht aus, um die gesamte Werkstatt unterzubringen, aber kleinere Reparaturen werden auch dort ausgeführt. Und es gibt noch Lagermöglichkeiten in der Friedenstraße, so dass auch weiterhin Teile und Räder gekauft werden können. Die WABe freut sich auch weiterhin – und nun besonders – über gespendete Räder und Teile und weitere Unterstützung. Der ADFC hofft, dass es bald wieder aufwärts geht – und hofft zudem, dass viele Luftpumpen-Leser ihre nicht mehr brauchbaren Räder der WABe spenden.

(HW)

Gefahren für die Umwelt

Fotos: Bernd Seidl

Mag man der einschlägigen Presse glauben, kommen sie in Schwärmen. Diese faltigen, blutrünstigen Wesen, welche versuchen, alles, was sich ihnen in den Weg stellt, mit ihren nicht voll aufgepumpten Reifen niederzuwalzen. Sie sind die personifizierte sowie steuerquerfinanzierte Reinkarnation des Bösen ohne wirkliche Daseinsberechtigung in unserer Gesellschaft: Rentner!

So pflegt es die Presse vor derartigen Personen zu warnen: Wie sie doch ohne den Funken von Kontrolle rücksichtslos mit ihren Elektrofahrrädern die Radwege der Welt bevölkern. Ja, wie sie es gewagt haben den gemütlichen, mit Liegefunktion versehenen Fernsehsessel verlassen zu haben, um den sonst so agilen Rest der Bevölkerung nun zu gefährden.

Nicht zu vergessen wären da noch die unsportlichen „Dicken“. Die gehören eh nicht aufs Rad und sollen entsprechende, dafür vorgesehene, verkehrliche Einrichtungen nicht über Gebühr belasten.

Da sich nun noch Dicke und Rentner teils in einer Person symbiotisch vereinen, ist das perfekte Feindbild geboren. Obendrein ist die Elektromobilität eh eine von einer grünen Lobby in die Welt gesetzte Sinnlosigkeit unter den Alternativen der Weltverbesserung. So werden durch die E-Mobilität deutsche Arbeitsplätze gefährdet, annähernd verhungernde Chinesen nur weiter ausgebeutet und harmlose Menschen getötet.

Ich will an dieser Stelle meine leicht ironisch angehauchte Zusammenfassung der jüngsten Berichterstattung in durchaus namhaften Publikationen über Elektrofahrräder schweigen lassen und Ihnen zurufen **„Halt, es reicht!“**.

Selbstverständlich ist die Elektromobilität eine neue „Erscheinung“. Wie bei allem Neuen, muss sich die Umwelt auch darauf einstellen können. In unerhörter Weise rufe ich Ihnen zu „Ja, die Elektromobilität wird Menschen töten!“. Der Mensch ist schließlich ein Gewohnheitstier. Der Mensch schaut zuweilen nicht, wenn er die Straße überqueren will. Er hört. Wenn er nichts hört, kommt auch nichts. Wir müssen uns wohl daran gewöhnen, dass es in Zukunft nicht reichen wird, zu hören. Wir müssen sehen. Wir werden auch sehen, dass Menschen durch neue Gefährte verletzt und auch sterben werden. Ist das nicht normal? Wünschenswert ist es sicherlich nicht. Erstrebenswert wird es sein, eben dies zu verhindern. Sollen wir denn in unserer Welt auch jegliche Art von Fahrrädern, Autos oder Flugzeugen verbieten, nur weil Menschen dadurch zu Schaden kommen? Wollen wir wieder ausschließlich zu Fuß gehen? Uns diesen möglichweise brechen und denn elendigst auf dem unmotorisierten Weg ins Krankenhaus verenden? Nein, dass können wir nicht wollen. Somit liegt es an uns dafür zu sorgen, dass durch neue Dinge in unserer Umwelt niemand zu Schaden kommt. Sei es nun, dass wir Obacht geben oder uns Technologien ausdenken, welche einem ein Stück der Obacht abnehmen vermögen.

Kommen wir also zu den Dicken, über welche schon so mancher amüsiert seine Mundwinkel hat zucken lassen. Wer hat nicht schon einmal mitbekommen, wie jemand verlacht wurde, der trotz seines Übergewichtes einer wohl mühevollen, sportlichen Betätigung nachging? Sind es nicht diese Menschen, welche Hochachtung verdienen und es anpacken? Sind es nicht diese, welche sich quälen, um ihrer Gesundheit den entscheidenden Weg zu bereiten? Wollen wir uns doch darüber

freuen! Wollen wir gerade diese unterstützen, um ihnen die Anerkennung entgegen zu bringen, die sie verdient haben!

Und wie sieht es aus mit den Rentnern? Ja, die Anzahl der E-Biker im stattlichen Alter hat exponentiell zugenommen. Ja, man stößt an den entlegensten Orten gerade auf eigentlich unsportliche Menschen im höheren Alter, welche sich unter leichtem Summen anspruchsvolle, steile Höhen hochwinden. Ein weiteres Ja dazu, dass diese Personen möglichweise in den letzten Jahren nicht derart rasant auf einem Fahrrad unterwegs waren und ein letzteres dazu, dass es logischerweise deshalb vermehrt zu Unfällen kommt und noch so mancher, bereits durch Osteoporose gefährdete Knochen brechen wird. Wollen wir deshalb diesen Personen die schöne neue Welt vorenthalten? Wollen wir uns nicht mit diesen Personen freuen, dass sie dem Fernsehsessel entsprungen sind, um sich in einer lebensbejahenden Weise unter solche Zeitgenossen zu mischen, die sich aufgrund ihres Alters und entsprechender Fitness wie selbstverständlich eben an selbigen Orten aufhalten?

Mein Fazit: Lassen Sie uns alle möglichst unverblendet in die Zukunft schreiten. Lassen Sie uns darüber ausgiebig reflektieren, was man versucht uns kund zu tun! Wer weiß, was wir noch entdecken oder wie man selbst über uns redet beziehungsweise reden wird. Lassen Sie uns die mitnehmen, die vielleicht bisher nicht „dabei waren“! Auch, wenn am Ende nicht alle am Ziel ankommen werden und Verluste in der Natur der Sache liegen, packen wir es an - Jeder so, wie er es kann!

(DBA)

Diebstahl verhindern

In Deutschland werden mehr und mehr Fahrräder gestohlen. Die aktuellen Zahlen sind mehr als erschreckend. Dies ist jedoch zuweilen nicht verwunderlich, da immer mehr Menschen Fahrräder benutzen. Folglich sind mehr Fahrräder im Einsatz, welche entwendet werden können.

An dieser Stelle seien Ihnen ein paar Tipps an die Hand gegeben, wie man sich vor einem Diebstahl schützen kann und wie man den Verlust in Grenzen halten kann, falls das Kind einmal in den Brunnen gefallen ist.

Schloss

Als Faustregel gilt schon immer, dass für ein Fahrradschloss rund 10 % des Fahrradwertes ausgegeben werden soll. Somit ist man gut beraten, wenn man beispielsweise für ein Fahrrad, welches 500 € wert ist, ein Schloss für rund 50 € erwirbt. Für einen derartigen Betrag erhält man bereits ein sehr hochwertiges Schloss, welches ein erhöhtes Maß an Sicherheit bietet.

Fahrradschlösser lassen sich sicherlich bereits ab etwa 10 Euro erwerben. Nicht ohne Grund nennt man diese Schlösser allerdings „Geschenkbänder“. Selbst der Gelegenheitsdieb wird durch derartige Schlösser nicht wesentlich von der Entwendung abgehalten. Für Schlösser mit einem erwähnenswerten Schutz sind in der Regel mindestens 40 € fällig. Ab einem Preis von etwa 70 € stößt man in die höchste Sicherheitsstufe vor. Derartige Schlösser sollten in der Regel nur mit professionellem Gerät umständlich zu knacken sein. Da der durchschnittliche Dieb aber meist nicht über eine Minute aufwendet, um ein Schloss zu knacken und das Knacken eines solchen Schlosses in der Regel mehr Zeit benötigt, wird ein solches ein sehr hohes Maß an Sicherheit bieten.

Hochwertige Schlösser bieten überdies eine Vielzahl an sinnvollen Zusatzfunktionen. So lassen sie sich häufig klein zusammenfalten wie ein Zollstock. Schlüssel sind teilweise sogar mit einer Lichtfunktion versehen, um das Schlüsselloch zu finden

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass Versicherungen häufig nicht eintreten, falls ein Zahlenschloss verwendet wird.

Codierung

Auch eine Codierung bringt einen gewissen Schutz mit sich. Die größte Wirkung bietet eine Codierung aber in Bezug auf eine Abschreckung. Ein codiertes Rad lässt sich schließlich nicht so einfach illegal veräußern. Leider hat sich herausgestellt, dass die Ordnungsbehörden weder die Muße, noch das Wissen haben (wollen) codierte, aufgefundene Räder wieder ihrem Eigentümer zu zuführen.

Versicherung

Somit sind wir auch schon beim dritten Thema, was sich damit beschäftigen wird, was getan werden kann, um einen doch stattgefundenen Diebstahl zu kompensieren.

Sinnvoll ist es jedenfalls, ein auch nur ansatzweise werthaltiges Fahrrad ordentlich zu versichern. Inzwischen bieten die meisten Hausratsversicherungen einen entsprechenden Schutz an. In der Regel sind Fahrräder aber ohne Mehrkosten nur bis zu einem Wert von rund 300 € versichert. Sofern ein höherer Wert versichert werden soll, ist die Versicherungspolice aufzustocken. Gute Versicherungen bieten diesbezügliche Stufenmodelle in 100- oder 500 €-Schritten an. Eine vollumfängliche Diebstahlversicherung für ein Fahrrad im Wert von 2000 € wird von vielen Versicherungsunternehmen für bereits maximal 10 Euro pro Monat angeboten.

Wenn man über eine derartige Police verfügt, muss man sich jedenfalls keine Sorgen mehr um die uneingeschränkte Nutzung des Fahrrades machen. Selbstverständlich sei an dieser Stelle aber darauf hingewiesen, dass Versicherungen davon ausgehen, dass versicherte Fahrräder ordnungsgemäß gesichert sind. Dies setzt zum einen ein hochwertiges Fahrradschloss voraus und zum anderen eine Befestigung an einem festen Gegenstand.

Soweit Sie die obigen Ausführungen in Bezug auf Fahrradschlösser und Versicherung beherzigen, können Sie Ihr Fahrrad jedenfalls bedenkenlos benutzen. Sie müssen sich keine Sorgen über einen Diebstahl machen. Bei konkreten Rückfragen steht der Autor gerne zur Verfügung.

(DBA)

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
Sahiba Sahin
0241 / 432 - 6181
Fax: 0241 / 432 - 6868

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
Presseamt Münster / MünsterView

Redaktion
Monika Volkmer, Ulrich Weber, Helga Weyers, Johannes Lüdke

Autoren
Denys Benjamin Alt (DBA), Helga Weyers (HW), Kirstin Rath (KR), Monika Volkmer (MV), Norbert Rath (NR), Ulrich Weber (UW)

Layout
Philipp Hachenberg

Druck
Druck & Verlagshaus Mainz GmbH, Auflage 2500

Anzeigenpreise
Bitte Preisliste Nr. 12 anfordern

Redaktionsschluss
31.3.2014 für Ausgabe 2/2014

Spendenkonto
IBAN: DE56 3905 0000 0000 4294 80, Sparkasse Aachen BIC: AACSDE33

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

Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen, oder per Fax an 0421/346 29 60, oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de

Name, Vorname

Straße

PLZ, Ort

Geburtsjahr | Beruf (freiwillig)

Telefon (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/mitgliedschaft.

Einzelmitglied: ab 27 J. (66 €) | 18–26 J. (29 €)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft: ab 27 J. (68 €) | 18–26 J. (29 €)

Jugendmitglied: unter 18 J. (16 €)

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname | Geburtsjahr

Name, Vorname | Geburtsjahr

Zusätzliche jährliche Spende: €

Ich erteile dem ADFC hiermit ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf:
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847 | Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit
Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber

DE | IBAN | BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum Unterschrift

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