

# nahmobil

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.

Heft 10 | November 2017

---

## AGFS-Exkursion

Nimwegen – immer  
eine Reise wert

---

---

---

## Gütertransport

Lastenräder –  
die Lust an der Last

---

---

## Klimaschutz

Rad- und Fußverkehr  
als wichtige Bausteine

---





## Liebe Freundinnen und Freunde der AGFS,

Sie halten die zehnte Ausgabe unseres Magazins „nahmobil“ in Händen. Es liegt nun 5 Jahre zurück, dass wir unser Themenspektrum von „fahrradfreundlich mobil“ auf „nahmobil“ erweitert haben. Selbstkritisch muss ich gestehen: Das Thema „Fußverkehr“, das ja gemeinsam mit dem Radverkehr die Nahmobilität ausmacht, hat in diesen 5 Jahren noch nicht den Schwung bekommen, den wir uns gewünscht haben. Aber die Notwendigkeit des Handelns in diesem Bereich ist unbestritten, es wird Zeit für ein stärkeres Engagement für den Fußverkehr – lassen Sie uns 2018 gemeinsam losgehen!

2017 wurde durch die unterschiedlichsten Krisen zu einem durchwachsenen Jahr. Der Feinstaubskandal ist ja immer noch hochaktuell. Leider rückt dadurch das eigentliche Problem ein wenig in den Hintergrund: die begrenzte Fläche. Nur der Austausch vom Diesel- zum Elektroantrieb hilft den Innenstädten und Wohnquartieren nicht, der Platz für Fußgänger und Radfahrer bleibt trotzdem sehr begrenzt, ja, er ist in vielen Fällen auch deutlich zu knapp. Deshalb brauchen wir neue Konzepte für die

Nahmobilität, um den Ausstieg aus dem Auto freiwillig und gerne zu vollziehen. Fahrverbote möchte die AGFS eigentlich auch nicht.

Die Zukunft bietet alle Möglichkeiten – lassen Sie uns gemeinsam nach besseren Wegen suchen! Eine gute Gelegenheit für frische Anregungen haben Sie auf dem AGFS-Kongress am 22. Februar 2018, zu dem ich Sie schon jetzt herzlich einlade. Wir wollen dort die Grenzen der Infrastruktur ausloten. Verlagern Sie mit uns gemeinsam diese Grenzen – und finden Sie neue Wege für Ihre Kommune.

Mit den besten Wünschen für eine friedvolle und besinnliche Vorweihnachtszeit.

A handwritten signature in blue ink, reading 'Christine Fuchs'.

Ihre Christine Fuchs  
Vorstand der AGFS

# nahmobil 10 | Inhalt



## PARKEN UND ABSTELLEN

- 6 Leitfaden gibt Kommunen Hilfe bei der Erstellung von Stellplatzsatzungen
- 8 DIN-Fahrradabstellanlagen
- 9 Fahrradparken in der Stadt
- 10 Multifunktionsräume auch für Parker
- 10 Parken auf Radwegen?
- 11 Außengastronomie auf Parkplätzen
- 11 Die Kolpingstadt Kerpen bekämpft den Fahrraddiebstahl

## AUS DER AGFS

- 12 „Ich bin ein Draußenmensch“
- 13 Neue Argumentationshilfe für kommunale Planung
- 14 Generation Fahrrad – gehörst du dazu?
- 16 Quartier in Bewegung

- 18 Der Deutsche Fahrradpreis 2018: Wer, wie, was?
- 19 Zeit, um über Infrastruktur zu reden!
- 19 Fahrrad Essen 2018: die größte Fahrradmesse in NRW
- 20 Die AGFS-Exkursion 2017 führte nach Nimwegen

## INFRASTRUKTUR

- 22 Sanierung und Neuanlage von Radwegen und Markierungen in Köln
- 23 Duisburg: mit dem Rad durchs Nadelöhr
- 24 Bürger helfen beim Radwegebau in Haltern am See
- 24 Neue Schutzstreifen in der Ortsdurchfahrt Ibbenbüren-Laggenbeck
- 24 Köln öffnet weitere Einbahnstraßen

- 25 Mehr Platz für den Fußverkehr in Köln
- 25 Köln: neuer Grünpfad für den Radverkehr
- 26 Köln: direkte Radverbindung am Hohenzollernring
- 26 Kölner Ringe: Stadt ist im Zeitplan
- 27 Radschnellweg Köln–Frechen
- 28 In Mülheim hoch über den Köpfen Rad fahren
- 28 Freie Fahrt von der Bochumer Innenstadt ins Ruhrtal

- 29 Bundesmittel für die Nahmobilität
- 31 Endspurt: Handlungsleitfaden zur Fußverkehrsstrategie
- 31 Grundlegendokument zur Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg



## UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 32 47.000 Euro erstrampelt für die Mukoviszidoseforschung
- 33 Bund will den Radverkehr künftig mit 200 Millionen Euro fördern
- 34 BARMER setzt neues Belohnungssystem ein
- 34 Eurobike-Auszeichnung für Schwalbe
- 35 VSF schärft sein politisches Profil
- 36 „Goldene Hochzeit“ fürs Fahrrad

## KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 37 Baustein des kommunalen Klimaschutzes
- 38 Die Bocholter Lust an der Last
- 40 Mit Rudi und dem roten Panther ohne Parkplatzsorgen leben
- 41 Städte in Bewegung – Projekt UrbaneBERKEL in Coesfeld (Wasser bewegt)

- 42 Deutscher Engagementpreis
- 42 RaBo – Radparcours Bonn
- 43 Kreis Düren legt kostenlose Radverkehrsnetzkarte neu auf
- 44 Planung goes online
- 45 Dauerzählstellen in Köln: neue Website
- 45 Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (HBR)

## AUSBLICK UND RÜCKBLICK

- 46 Radaktionstag des Kreises Düren 2017
- 46 Aktionstag rund ums Rad in Recklinghausen
- 47 Erstes Fahrradforum im Kreis Coesfeld
- 47 Dinner zum Geburtstag
- 48 Stadtradeln im Kreis Viersen
- 49 Mitarbeiter der Kreisverwaltung Düren fahren auch 2017 „Mit dem Rad zur Arbeit“

- 49 Radstation Duisburg feierte 10-jähriges Jubiläum
- 49 vivavelo-Kongress 2018
- 50 Termine

## FREIZEIT UND SERVICE

- 51 „Ziehen Sie doch mal wieder Kreise!“
- 51 Erlebnisweg Rheinschiene in Köln wieder nutzbar
- 52 Erster Abschnitt des Agger-Sülz-Radweges eröffnet
- 53 Radtouristische Qualitäts-offensive im Ruhrgebiet
- 53 200 Jahre Fahrradgeschichte(n)



# Leitfaden gibt Kommunen Hilfe bei der Erstellung von Stellplatzsatzungen

Stellplatzregelungen können in Zukunft den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden



„Wir haben diesen Leitfaden samt Musterstellplatzsatzung erstellt, um den Städten und Gemeinden diese Aufgabe zu erleichtern und die Anwendung landesweit zu harmonisieren. Wir werden die Kommunen begleiten, den Austausch untereinander fördern und Erfahrungen aus der Praxis sammeln.“

Theo Jansen, Leiter der Landesgeschäftsstelle  
Zukunftsnetz Mobilität NRW

Bislang galten in Nordrhein-Westfalen bei Stellplatzsatzungen landesweit einheitliche Regelungen. Im vergangenen Dezem-

ber hat die Landesregierung jedoch beschlossen, dass den Städten und Gemeinden zukünftig ermöglicht wird, individuell festzulegen, wie und in welchem Umfang bei Bauvorhaben Stellplätze für Autos und Abstellplätze für Fahrräder geschaffen werden. Dadurch können die Kommunen Einfluss auf die Ausgestaltung von Bauvorhaben, die städtebauliche und die verkehrliche Entwicklung nehmen. Die Stellplatzsatzung kann daher als Baustein der kommunalen Verkehrsentwicklung und des Mobilitätsmanagements genutzt werden.

Diese Novelle der Landesbauordnung haben das Zukunftsnetz Mobilität NRW, dessen Geschäftsstelle beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) angesiedelt ist, sowie die kommunalen Spitzenverbände und die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) zum Anlass genommen, ein neues Handbuch herauszubringen. Zusammen mit einer Reihe von kommunalen Fachexperten wurde eine Musterstellplatzsatzung für NRW erarbeitet. Unter dem Titel „Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW“ finden die Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen nun sowohl eine Mustersatzung sowie einen begleitenden Leitfaden, der erklärt, was es bei der Erstellung der Satzungen vor Ort zu beachten gilt.

Leitfaden und Satzungsmuster sind mit Blick auf die oben genannte Neufassung der Landesbauordnung NRW erarbeitet

worden. Nach der Landtagswahl hat die neue Landesregierung angekündigt, die Fristen zum Inkrafttreten der Landesbauordnung vom 28. Dezember 2017 um 12 Monate auf den 28. Dezember 2018 zu verschieben und die Landesbauordnung noch einmal zu überarbeiten.

Sollte es im Rahmen der Überarbeitung der Gesetzesnovelle durch die neue Landesregierung zu Änderungen kommen, die eine Anpassung notwendig machen, werden die Mustersatzung und der Leitfaden entsprechend aktualisiert, ggfs. auch unter erneuter Hinzuziehung des Expertengremiums.

Das Handbuch steht zum Download bereit unter [www.agfs-nrw.de/leitfaden-kommunale-stellplatzsatzung2017](http://www.agfs-nrw.de/leitfaden-kommunale-stellplatzsatzung2017)

„Die Kommunen haben nun die Möglichkeit, eigene Regelungen zu erstellen und in der Praxis anzuwenden. So kann Einfluss auf die Ausgestaltung von Bauvorhaben, die städtebauliche Entwicklung und die verkehrliche Entwicklung genommen werden.“

Verena Göppert, ständige Stellvertreterin  
des Geschäftsführers des Städtetages  
Nordrhein-Westfalen

„Die Beibehaltung einer Stellplatzregelung ist aus kommunaler Sicht erforderlich, um den ruhenden Verkehr nicht weiter in den öffentlichen Raum zu verlagern und dort zusätzliche Stellplatzbedarfe auszulösen.“

Dr. Martin Klein, Hauptgeschäftsführer des Landkreistages Nordrhein-Westfalen

„Richtig eingesetzt, ist die Stellplatzsatzung ein neues Instrument zur Stärkung der Nahmobilität. Endlich besteht für Kommunen die Möglichkeit, Fahrradabstellanlagen formell einzufordern.“

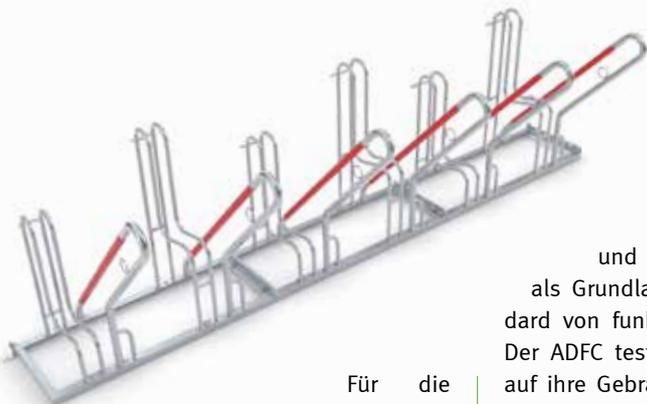
Christine Fuchs, Vorstand der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.

„Eigenen kommunalen Stellplatzsatzungen kommt ein besonderer Stellenwert zu. Im Vergleich zu den bisher landesweit einheitlichen Regelungen ermöglichen sie es, die Stellplatzregelungen differenziert auf örtliche Gegebenheiten und kommunale Entwicklungsstrategien auszurichten.“

Dr. Bernd Jürgen Schneider, Hauptgeschäftsführer des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen e.V.

## DIN-Fahrradabstellanlagen

Wie muss ein guter Fahrradständer beschaffen sein?



die Einsetzung eines Arbeitskreises zur Normung von Fahrradständern angeregt, im Mai 2016 wurde die Norm dann der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Normen 79008-1 und 79008-2 gelten seitdem als Grundlage für den Mindeststandard von funktionalen Abstellanlagen. Der ADFC testet Fahrradabstellanlagen auf ihre Gebrauchstauglichkeit und Sicherheit und verwendet diese Norm als Basis. Nur Anlagen, die die strenge Qualitätsprüfung bestehen, erhalten das Siegel „ADFC-empfohlene Qualität“. Die DIN ersetzt damit die ADFC-eigene Richtlinie, nach der die Prüfung bisher stattfand.

Für die Qualität von Fahrradabstellanlagen gibt es seit 2016 eine eigene Norm: DIN 79008 (Teil 1 und 2). Hersteller von Fahrradabstellanlagen finden hier die Vorgaben für die Mindestanforderungen von Abstellanlagen. Der ADFC hatte

Die Norm ist beim Beuth-Verlag beziehbar, weitere Informationen gibt es unter [www.adfc.de](http://www.adfc.de)

### Warum eine Norm?

Aus rechtlicher Sicht ist die Anwendung von Normen auf technische Sachverhalte nicht verbindlich. Normen sind nur dann rechtlich verbindlich, wenn auf sie in Rechtsvorschriften verwiesen wird oder sie in Verträgen vereinbart werden. Regelungen in Normen geben noch keine hinreichende Sicherheit, dass der Stand der Technik eingehalten wird. Sie werden aber von Gerichten als Bewertungsmaßstab im Sinne einer anerkannten Regel der Technik herangezogen.

# Fahrradparken in der Stadt

Köln errichtet Abstellanlagen auf Autoparkplätzen



*Flandrische Straße*

Das Fahrradparken nimmt bei der Radverkehrsförderung eine Schlüsselrolle ein. Ein Fahrrad, das schnell verfügbar ist und gegen Diebstahl gesichert abgestellt werden kann, fördert den Umstieg im Umweltverbund. Hochwertige Fahrradabstellplätze am Hauptbahnhof mit der Fahrradstation und an den Regionalbahnhöfen zur Verfügung zu stellen sowie abschließbare Fahrradboxen und überdachte Abstellanlagen an den Stadtbahnhaltestellen zu schaffen, ist ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Darüber hinaus kommt der Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen in den Wohnquartieren eine ganz zentrale Bedeutung zu.

Aus diesem Grund hat sich die Stadt Köln seit 2007 das Ziel gesetzt, jedes Jahr rund 1.000 zusätzliche Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum bereitzustellen. Mit der Schaffung von über 10.000 zusätzlichen Möglichkeiten zum Fahrradparken in den vergangenen 4 Jahren wurde diese Zielmarke deutlich überschritten. Arbeitsschwerpunkte waren die Kölner Innenstadt mit 4.000 und die Stadtbezirke Lindenthal, Ehrenfeld und Nippes mit jeweils über 1.500 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen.

Neben der Förderung der Fahrradnutzung hat auch die Ordnung des Fahrradparkens eine wichtige Funktion bei der Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen. Aus diesem Grund wird versucht, möglichst kompakte Anlagen für mindes-

tens sechs bis zehn Fahrräder anzubieten, ohne den Fußgängerverkehr zu beeinträchtigen.

## Fahrradparken auf Pkw-Stellplätzen

Insbesondere in der Kölner Innenstadt und den Gründerzeitvierteln fehlen auf den Nebenanlagen ausreichend große Räume, um bedarfsgerecht neue Fahrradabstellanlagen bereitstellen zu können. Mit dem Ziel, die Gehwege für den Fußgängerverkehr frei von abgestellten Fahrrädern zu halten und das Fahrradparken zu ordnen, werden in der Stadt Köln bei fehlender Flächenverfügbarkeit auf Pkw-Stellplätzen Möglichkeiten zum Fahrradparken geschaffen.

Auf einem Pkw-Stellplatz können rund zehn bis zwölf Fahrradabstellplätze installiert werden. Die Standortbestimmung wird stets bedarfsgerecht durchgeführt und ist immer eine Einzelfallentscheidung. Die Aufstellung erfolgt sowohl auf frei verfügbaren als auch auf bewirtschafteten Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum.



*Venloer Straße*



*Antwerpener Straße*

*Hendrik Colmer, Stadt Köln*



Severinstraße

## Multifunktionsräume auch für Parker

Der öffentliche Straßenraum, insbesondere in den Geschäftsstraßen, hat viele Nutzungsansprüche. Neben der rein verkehrlichen Funktion tritt die Aufenthaltsfunktion immer mehr in den Vordergrund. Um diesen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden, sieht die Stadt Köln bei Straßenumgestaltungen eine klar definierte Aufteilung des Straßenraumes vor. Neben der Fahrbahn für die



Severinstraße

verkehrliche Funktion und dem Aufenthaltsraum für die Fußgänger wird ein sogenannter Multifunktionsraum definiert. In diesem Multifunktionsraum findet Außengastronomie, Parken und Fahrradparken statt. Die konkrete Nutzung des Multifunktionsraums wird von der jeweiligen Nachfrage abgeleitet.

Hendrik Colmer, Stadt Köln

## Parken auf Radwegen?

Duisburg führt Schwerpunktaktion durch

Im Verkehrssicherheitsnetzwerk „Duisburg. Aber sicher!“ mit Vertretern der Stadt Duisburg, Straßenverkehrsbehörde, Bürger und des Ordnungsamts, der Verkehrsunfallprävention der Polizei, Bürgerstiftung Duisburg, Verkehrswacht Duisburg, des ADFC, ACE sowie der Duisburger Verkehrsbetriebe (DVG) wurde von Vertretern des ADFC der Wunsch vorgetragen, eine gemeinschaftliche Aktion mit Ordnungsbehörde und Polizei gegen Parken und Halten auf Radwegen zu organisieren.

Das Bürger- und Ordnungsamt, zuständig für die Überwachung des ruhenden Verkehrs und die Geschwindigkeitsüberwachung, hat 2017 die Aktion in Kooperation mit dem ADFC zum Schutz

von Radfahrern im Straßenverkehr gestartet. Der ADFC benannte dazu Orte, an denen häufig parkende Fahrzeuge auf Radwegen anzutreffen sind. In einer Pressemitteilung wurde auf die Aktion hingewiesen.

Sowohl die städtischen Politessen und Politeure als auch die Kräfte der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung legen ein besonderes Augenmerk auf die Duisburger Radwege. So haben die Politessen und Politeure in 2017 schon über 2.200 Verwarnungen an Autofahrer erteilt, die auf Radwegen gehalten oder geparkt haben. In 125 Fällen waren die geparkten Fahrzeuge eine Gefahr für die Radfahrer, so dass Abschleppmaßnahmen zum Schutz der

Radfahrer einzuleiten waren. Auch die Geschwindigkeitsmessungen der Duisburger Messfahrzeuge erstrecken sich auf die direkte Umgebung von Radverkehrsanlagen. 918 Geschwindigkeitsüberschreitungen waren bei diesen Einsätzen bislang zu ahnden.

Georg Puhe, Stadt Duisburg



# Außergastronomie auf Parkplätzen

Köln erlaubt Sondernutzung

Seit 2016 haben Gastronomiebetriebe die Möglichkeit, im Rahmen einer Sondernutzung eine zeitlich begrenzte Außergastronomie (April bis Oktober) auf einem Parkplatz zu beantragen. Grundvoraussetzung hierfür sind fehlende Flächen auf den Nebenanlagen. Die Stadt Köln hat bereits rund 25 entsprechende Anträge auf Außergastronomie auf Parkständen genehmigt.

Der für die Außergastronomie zu nutzende Bereich ist auf Kosten des Antragstellers durch zwei vorübergehende Quermarkierungen (gelb) in Schmalstrich und zur Fahrbahn eine vorübergehende Markierung (gelb) in Breitstrich mit einem Sicherheitsabstand von 0,30 m zum fließenden Verkehr durch eine in Köln zugelassene Fachfirma für den Genehmigungszeitraum zu kennzeichnen. Nach Ablauf des Genehmigungszeitraums ist die Markierung umgehend durch die beauftragte Fachfirma

wieder zu entfernen. Grundsätzlich gilt für die Außergastronomie, die Bestuhlung so aufzustellen, dass Gäste nicht mit dem Rücken zur Fahrbahn sitzen. Es muss verhindert werden, dass Gäste in den Bereich der Fahrbahn einrücken.

*Hendrik Colmer, Stadt Köln*



# Die Kolpingstadt Kerpen bekämpft den Fahrraddiebstahl

Verbesserte Fahrradabstellanlage am Schulzentrum Horrem/Sindorf

Es ist ein erklärtes Ziel der Kolpingstadt Kerpen, den Fahrraddiebstahl zu bekämpfen. Schaut man in die Statistik, wird schnell klar, in welchem Umfang tagtäglich Fahrräder gestohlen werden. Fast täglich wechselt das Fahrzeugeigentum im Kerpener Stadtgebiet auf nicht legale Weise, und das sind nur die Fahrraddiebstähle, die bei der Polizei registriert werden! Leider ist der Fahrraddiebstahl in Kerpen nicht die Ausnahme, sondern eher die Regel. In Nachbarkommunen sieht die Situation nicht wirklich besser aus.



Neben entsprechender Aufklärungsarbeit, z.B. im Rahmen des Radaktionstages auf dem großen Kerpener Stadtfest, wurde der Fahrraddiebstahl öffentlich thematisiert. Sowohl auf dem Gemeinschaftsstand mit dem ADFC auf der Kölner Straße am 1. und 2. Juli wie auch beim Bühnenprogramm am Sonntag ab 13:00 Uhr auf dem Stiftsplatz wurden Informationen zum richtigen Abschließen und Möglichkeiten zum Registrieren und Kennzeichnen von Rädern aufgezeigt. Der ADFC bot an beiden Tagen des Stadtfestes die Gelegenheit zur Fahrradkennzeichnung am Aktionsstand. Darüber hinaus bietet auch die Polizei im Rathaus Kerpen im Laufe des Jahres Gelegenheit zur Fahr-

radkennzeichnung; die einzelnen Termine finden sich auf der Homepage der Kolpingstadt Kerpen.

## Finanzielle Unterstützung durch einen Sponsor

Die Kolpingstadt Kerpen ist aktuell dabei, noch nicht mit Bügeln ausgestattete Fahrradabstellanlagen zu erneuern. Dazu gehören auch Anlagen an städtischen Einrichtungen, z.B. am Schulzentrum Horrem/Sindorf. Gerne nutzt die Kolpingstadt die Hilfe von Sponsoren, um Fahrradabstellanlagen auf ein besseres Sicherheitsniveau zu bringen. Aktuell war es ein großer Lebensmitteldiscounter, der geholfen hat, entsprechende Bügel aufzustellen.

Das Projekt „Fahrradparken“ am Schulzentrum Horrem/Sindorf war ein Gemeinschaftsprojekt, an dem sich auch Schülerinnen und Schüler der Realschule Kerpen und der Willy-Brandt-Gesamtschule durch Unkrautjäten und Reinigung der Fahrradabstellanlage beteiligt haben.

Der städtische Bauhof hat mit deutlichem Grünrückschnitt rund um die Abstellanlage für bessere Sichtverhältnisse gesorgt. Nun ist die Fahrradabstellanlage von überall gut einsehbar, diese Sozialkontrolle sorgt nicht nur für mehr Sicherheit gegen Fahrraddiebstahl.

## Zukünftig flächendeckend Anlehnbügel in Kerpen

Für die Zukunft ist beabsichtigt, das Thema Fahrradabstellanlagen mit in das Mobilitätsprogramm 2030 aufzunehmen, um mit Hilfe von Fördergeldern des Bundes und des Landes NRW möglichst flächendeckend diebstahlsichere Fahrradbügel einzubauen. Das Mobilitätsprogramm 2030 ist die Fortschreibung des nun auslaufenden und zu großen Teilen umgesetzten Radverkehrskonzeptes Kerpen.

*Guido Ensemeier, Kolpingstadt Kerpen*

# „Ich bin ein Draußenmensch“

Verkehrsminister Hendrik Wüst im Gespräch



Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



**Interview mit Hendrik Wüst, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, geboren am 19. Juli 1975 in Rhede, ledig, Studium der Rechtswissenschaften. Hendrik Wüst ist seit 2017 Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.**

*Sie haben sich einmal als „Draußenmensch“ bezeichnet. Kann sich die AGFS über einen engagierten Radfahrer und Wanderer als Minister freuen?*

Böse Zungen behaupten, der Münsterländer ist nur deshalb Radfahrer, weil er zu faul zum Laufen und zu kniepig zum Autofahren sei. Und deshalb lege ich auch in Düsseldorf nach wie vor viele Wege mit dem Fahrrad zurück.

*Sie kommen aus einem medien- und wirtschaftspolitischen Umfeld. Was reizt Sie am Thema „Mobilität“?*

Unsere sehr arbeitsteilige Wirtschaft braucht eine reibungslos funktionierende Logistik, die wiederum eine funktionierende Infrastruktur erfordert. Gleichzeitig ist Mobilität eine Grundvoraussetzung für alle Menschen, um am Arbeits- und Gesellschaftsleben teilzunehmen. Menschen und Güter legen immer weitere Distanzen zurück. Um den aktuellen und künftigen Mobilitätsbedarf decken zu können, brauchen wir nicht nur mehr Infrastruktur, sondern vor allem intelligentere Infrastruktur. Diese zu schaffen, ist eine wichtige Aufgabe, die ich gern – mit vielen anderen gemeinsam – anpacke.

*Zur Nahmobilität gehört neben dem Radverkehr auch der Fußverkehr. Welche Pläne für die Weiterentwicklung des Fußverkehrs gibt es in Nordrhein-Westfalen?*

Die Sicherheit des Fußverkehrs ist mir ein wichtiges Anliegen. Insbesondere barrierefreie Hilfen, um gut Straßen oder

Bahnschienen überqueren zu können, stehen bei uns im Fokus. Auch separate Fußwege an Radschnellwegen tragen dazu bei, die Sicherheit und den Komfort für Fußgänger zu erhöhen. Schließlich dient auch die Unterstützung der Bürgerradwege insbesondere dem Fußverkehr. Denn hier werden gemeinsame Fuß- und Radwege erstellt. Diese sichern – besonders im ländlichen Raum – oft Schulwege.

*Bei der Verkehrsplanung entfaltet Nahmobilität in vielen Bereichen großes Wirkungspotenzial. Wie schätzen Sie persönlich den Stellenwert der Nahmobilität ein?*

Viele Wege beginnen und enden mit einem Fußweg. Das ist Basismobilität! Daneben steht der Radverkehr als zweiter Teil der Nahmobilität. Diese Fortbewegungsart ist umweltschonend, gesund und kostengünstig. Sie hat eindeutig ein großes Potenzial, das bislang häufig noch unterschätzt wird.

*Wo sehen Sie die Schwerpunkte bei der Förderung der Nahmobilität?*

Genau wie sanierungsbedürftige Landesstraßen sind auch die Rad- und Fußwege daneben zu sanieren. Darüber hinaus stehen Lückenschlüsse im Radwegenetz auf dem Programm. Auch Radschnellwege tragen dazu bei, die Bedürfnisse der Menschen nach Mobilität zu erfüllen. Neben der Infrastruktur sehe ich auch den Service sowie die Information und Kommunikation als Schwerpunkte der Nahmobilitätsförderung.

*Die Mitgliedskommunen der AGFS sind bereits seit längerem im Gespräch mit dem Landesbetrieb Straßenbau über bauliche Mängel an Radwegen in Landesbaulast. Im Koalitionsvertrag wird die Sanierung von Radwegen erwähnt. Was genau haben Sie in diesem Bereich vor?*

Die im Koalitionsvertrag verabredete Erhöhung des Erhaltungsansatzes für die Landesstraßen wird auch für die Radwege an den Landesstraßen genutzt werden können.

*Der Radschnellweg Ruhr RS1 wird als nordrhein-westfälisches Vorzeigeprojekt gerne besucht und ist in der Planung auch schon weit fortgeschritten. Wie sieht es mit den anderen Radschnellwegprojekten in Nordrhein-Westfalen aus?*

Die Planungen für die anderen sechs Radschnellwege laufen. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat in fast allen Fällen bereits Planungsvereinbarungen mit den betroffenen Kommunen abgeschlossen. Damit ist gewährleistet, dass das örtlich vorhandene Fachwissen mit eingebunden wird. Die Radschnellwege werden abschnittsweise geplant und gebaut. Einige Abschnitte werden durch den Landesbetrieb Straßenbau direkt geplant, andere durch die Städte. So ergänzen sich Land und Kommunen in idealer Weise.

*Wie schätzen Sie die Bundesmittel für Radschnellwege ein? Wird NRW daran partizipieren?*

Mit Sicherheit. Kurzfristig erwarte ich den Entwurf für eine

Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern über die Abwicklung des Verfahrens. Es wird wohl auf Bundesfinanzhilfen hinauslaufen, die den Ländern respektive den Kommunen zur Verfügung gestellt werden. Ich gehe davon aus, dass Nordrhein-Westfalen von seinem zeitlichen Vorsprung bei der Planung von Radschnellwegen profitieren und einen großen Anteil der dafür zur Verfügung gestellten Bundesmittel abschöpfen kann.



*Land und AGFS können seit rund 24 Jahren auf eine sehr effiziente und erfolgreiche Zusammenarbeit blicken. In der Summe hat das dazu geführt, dass NRW heute als das fahrradfreundlichste Bundesland gilt. Was können Land und AGFS gemeinsam tun, um diesem Ruf auch in Zukunft gerecht zu werden?*

Die sehr erfolgreiche Partnerschaft werde ich gerne fortsetzen. Die AGFS ist der Multiplikator für eine erfolgreiche Nahmobilitätspolitik. Sie bringt das Knowhow von 80 Landkreisen, Großstädten, Kleinstädten und Gemeinden mit ein. Als Impuls- und Ideengeber sorgt sie für den erfolgreichen Dreiklang von Infrastruktur, Service und Kommunikation zur Nahmobilität. Angesichts wachsender Konkurrenz gilt es, den Ruf als fahrradfreundlichstes Bundesland zu verteidigen und nach Möglichkeit noch auszubauen.

*Welches Verkehrsschild würden Sie am liebsten abschaffen?*

Das Durchfahrtsverbotsschild für Lkw über 3,5 t an der Leverkusener Brücke. Denn das hieße, dieses große Verkehrsprojekt in Nordrhein-Westfalen wäre erfolgreich abgeschlossen.

*Was tun Sie, um gesund zu bleiben?*

Wo es eben geht, lasse ich das Auto stehen und fahre mit dem Fahrrad.

*Wie würden Sie sich am besten charakterisieren?*

Radikalpragmatiker.

*Was sollte ein Mensch in seinem Leben wenigstens einmal gemacht haben?*

Als Wahlhelfer einen Sonntag im Wahllokal verbringen.

*Herr Minister Wüst, vielen Dank für das Gespräch.*

## Neue Argumentationshilfe für kommunale Planung

„Wo keine Parkplätze sind, wird auch nicht eingekauft!“ –

„Wir brauchen mehr Straßen, damit wir weniger Stau haben!“

Der Stellenwert der Nahmobilität wird in der kommunalen Verkehrspolitik häufig noch unterschätzt oder gar nicht erst erkannt. Im Gegensatz zu den Belangen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV); hier ist man in der Regel bestens informiert – nicht zuletzt dank der entsprechenden Verbände. Viel zu oft orientiert man sich bei der Entscheidungsfindung an Halbwahrheiten und hartnäckigen Mythen rund um das Vorwärtkommen.

Nur wenn man es schafft, pauschale Halbwahrheiten zu entlarven, kann bei den Verantwortlichen in Verwaltung und Politik der Kommunen langfristig ein Umdenken in der Mobilitätspolitik bewirkt werden. Dafür sind die kommunalen Planerinnen und Planer zwingend auf fundierte Argumente angewiesen. Deswegen recherchiert die AGFS zur Unterstützung der Projektleiterinnen und Projektleiter Zahlen und Daten aus verschiede-

nen Bereichen, z.B. Mobilität, Städtebau, Klima und Gesundheit/Bewegung.

Die unterschiedlichen Daten werden in leicht verständlichen und ansprechend gestalteten Grafiken aufbereitet. Damit sollen neue Sichtweisen auf das Thema Mobilität im Allgemeinen und Nahmobilität im Speziellen ermöglicht werden. Dazu entsteht eine kurze Begleitbroschüre mit ergänzenden Fakten zu den Abbildungen. Beides dient als Arbeitshilfe – sowohl für Verwaltungsvorlagen und Präsentationen in Fachausschüssen als auch für die Öffentlichkeitsarbeit. Ziel ist es, Planungen zur Nahmobilität nicht nur qualitativ, sondern auch mit Fakten zu begründen.

Die Materialien werden den Mitgliedskommunen der AGFS bis Ende 2017 zur Verfügung gestellt.

# Generation Fahrrad – gehörst du dazu?

AGFS-Kampagne zum Fahrradjubiläum mit erfolgreichem Abschluss

Das Fahrrad ist für viele Menschen mehr als nur ein Transportmittel. Sich gemeinsam zur Generation Fahrrad zu bekennen, dieses Selbstbewusstsein vermittelte die AGFS mit ihrer Kampagne. Die Imagekampagne zeigte das neue Bild des Fahrrades: modern, stylisch, trendy und vielfältig. Mehr als 20 Models wirkten bei der Produktion der acht Plakatmotive mit – vom Schulkind bis zum Bauarbeiter, vom Fußballfan bis zur Sekretärin, und alle mit ihrem individuellen, eigenen Fahrrad. Die Verkehrsteilnehmer wurden auf vielen Wegen angesprochen. Neben landesweit veröffentlichten Großflächenplakaten standen die Aktionen in den Mitgliedskommunen und die Online-Aktivitäten mit Gewinnspiel im Mittelpunkt. Von April bis September wurden Plakate geklebt, Fotos geschossen, Glücksräder gedreht, Würfelwände aufgebaut und vieles mehr. Fast 4.500 Teilnehmer am Gewinnspiel und mehr als 60 Aktionstage begleiteten den Sommer.

## Events in den Kommunen – die Aktionstage

Die Generation Fahrrad tourte 6 Monate durch Nordrhein-Westfalen. Auf mehr als 60 Aktionstagen präsentierte sie sich

mit zahlreichen Aktivitäten und Materialien. Neben der Grundausrüstung, bestehend aus Theke, Fahnen, Aufstellern und Ansteckern, gab es für die Standbesucher viele nützliche Dinge, die den Fahrradalltag verschönern: Fahrradklingeln, Sattelschoner, Beutelrucksäcke, Einkaufstaschen, aber auch andere sinnvolle Sachen, die einen an das Fahrrad erinnern, wenn gerade nicht mit dem Rad gefahren wird: Sitzkissen, Taschentücher oder Putzschwämme. Für die Genussmenschen gab es Nudeln in Fahrradform, für die Jüngeren und Junggebliebenen ein Memospiel mit den Motiven von Generation Fahrrad.

## Gewinnspiel mit knapp 4.500 Teilnehmern

Die beiden Gewinnspiele wurden bei den Aktionstagen und online intensiv beworben. An beiden Gewinnspielen zusammen beteiligten sich knapp 4.500 Teilnehmer. Es wurden rund 1.200 Fotos für eine Teilnahme am Format „Gesichter der Stadt“ eingereicht und diese Teilnehmer hatten so die Chance auf den Hauptpreis.



# Generation Fahrrad

Als Anreiz, um sich zur Generation Fahrrad zu bekennen, wurden von den Sponsoren rund 80 hochwertige Preise bereitgestellt. Der Hauptpreis war ein Gutschein in Höhe von 2.000 Euro, gesponsort von der ROSE Bikes GmbH.

## Unsere Preise und Sponsoren

- Ein Gutschein von Rose Bikes im Wert von 2.000 Euro
- Eine Fahrradgarage von WSM
- 25 Paar Back-Roller-Fahrradtaschen von Ortlieb
- 10 x 2 Fahrradreifen Marathon Plus von Schwalbe
- 5 Akku-Lichtsets von Busch+Müller
- 4 Paar Fahrradschuhe und 4 Fahrradsättel von Paul Lange & Co.
- 3 Wartungsgutscheine des VSF
- 50 Eintrittskarten zur Messe „Fahrrad 2018“ von der Messe Essen

Alle Preise wurden bereits ausgelost und die Gewinner benachrichtigt.

## ... und zu guter Letzt: die Grundschulen

Den Abschluss der Kampagne Generation Fahrrad 2017 bilden 50 Schulklassen, die in der Adventszeit an einem Wettbewerb teilnehmen werden. Aufgabe wird es sein, an jedem Schultag vom 1. bis zum 22. Dezember 2017 eine Knobelaufgabe zu lösen. Jede Schulklasse hat die Chance auf einen von insgesamt drei Zuschüssen zur Klassenkasse in Höhe von je 400 Euro. Die Knobelaufgaben werden ab 1. Dezember vormittags auf der AGFS-Website zum Miträtseln veröffentlicht.



## Alle Sponsoren

**ROSE**  
CYCLE YOUR WAY

**wsm**  
QUALITÄT IN METALL

**ORTLIEB** WATERPROOF

**SCHWALBE**

**busch+müller**

**PAUL LANGE & CO**  
BIKEPARTS AND MORE

**VSF** .. für Mensch und

**MESSE  
ESSEN**



**Generation  
Fahrrad**



## Quartier in Bewegung

Modellquartiere Oberhausen-Sterkrade und Hamm-Weststadt



### Über das Projekt

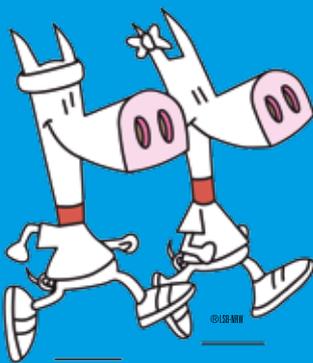
Die AGFS-Mitglieder Oberhausen (Sterkrade) und Hamm (Weststadt) nehmen dieses Jahr an dem Projekt „Quartier in Bewegung“ teil. Dahinter steckt die ministeriumsübergreifende Arbeitsgruppe „Bewegungsaktivierende Infrastruktur“, in der die AGFS seit 2013 Mitglied ist, um eine gesunde und zur Bewegung einladende Infrastruktur in Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens voranzubringen. Neben der AGFS treffen sich regelmäßig Vertreterinnen und Vertreter der Ministerien für Gesundheit, Sport, Umwelt und Verkehr, des Landessportbundes und der Deutschen Sporthochschule Köln. Nun wird modellhaft erprobt, ob es möglich ist, mit kreativen Aktionen und Kommunikationsmaßnahmen Personen im Quartier zu einem aktiveren Lebensstil zu bewegen.

### Aktionsphase in Sterkrade beendet

Von April bis September 2017 drehte sich in Oberhausen-Sterkrade alles um das Thema Bewegung. Öffentliche Veranstaltungen motivierten zum Mitmachen.

Beim Spiel- und Sportwochenende wurde die Bevölkerung





über das Modellprojekt informiert und Starterpakete, die aus Baumwolltasche, Logbuch, Flyer, Türhänger und Schrittzähler bestanden, wurden verteilt.

Lokalmatador Willi Wülbeck bekräftigte in einem Interview auf der Bühne die Wichtigkeit von Bewegung und Sport.

An der Quartiersbegehung der Sterkrader Innenstadt nahmen ungefähr 20 Personen teil. Treffpunkt war das Technische Rathaus; von dort startete die Gruppe den 2-stündigen Rundgang. Es wurden Widerstände wie bauliche Barrieren und insbesondere Potenziale im Quartier identifiziert.

Beim Aktions- und Motivationsforum stand die gesundheits- und nachbarschaftsfördernde Bewegung der Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers im Fokus. Wie bekommt Sterkrade mehr Fußgänger und Radfahrer in die Innenstadt? Das soll mit städtebaulichen Veränderungen erreicht werden?

Abschließend durften alle Besucher der Zukunftskonferenz kreativ werden und gestalteten in einem Stadtplan mit Plastikfiguren das Quartier. Dabei wurden Hot Spots für städtebauliche Veränderungen bestimmt.

Ein Schlussbericht fasst die Veranstaltungsreihe mitsamt den Ergebnissen zusammen. Er ist auf der Homepage von Quartier in Bewegung als Download verfügbar.

### Hamm startet mit Bewegung

Anfang September begann die Veranstaltungsreihe in der Hammer Weststadt. Treppen wurden mit bewegungsmotivierenden Aufklebern versehen und Aktionsplakate an Schulen, Sportvereine, Ärzte und viele weitere Akteure im Quartier verteilt.

### Auftaktveranstaltung

Dr. Achim Schmidt von der Deutschen Sporthochschule Köln hielt vor knapp 70 Personen einen Vortrag über die Vorteile eines aktiven und bewegten Lebens. Aktionsstände zu den Themen Gesundheit, Sport und Ernährung informierten die Besucherinnen und Besucher und beim Glücksrad gab es die Chance auf tolle Gewinne.

### Quartierbegehung

Ende September trafen sich Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Hamm und interessierte Bürger zu einem gemeinsamen Spaziergang. Rund 4,5 km gingen die Teilnehmer, vorbei an Spielplätzen, Parks und der Hauptverkehrsstraße. Es wurden Widerstände identifiziert, die das Bewegungsverhalten der Bürger bremsen. Hauptsächlich wurden jedoch Potenziale für mehr Bewegung ausfindig gemacht. Großes Engagement zeigte ein ansässiger Sportverein, der für zukünftige Veranstaltungen im Quartier Räumlichkeiten zur Verfügung stellen will.

### Motivationsforum

Das Thema Motivation spielt eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, Menschen in Bewegung zu setzen. Der größte Feind – der „innere Schweinehund“ – findet stets Ausreden. Deshalb gab es im Motivationsworkshop zehn Tipps und Techniken, wie er überwunden wird. Am Ende konnten alle Teilnehmer ihren persönlichen „inneren Schweinehund“ als Origami-Kunstwerk mit nach Hause nehmen.

### Ausblick

Mit der Zukunftskonferenz Ende November endet die Veranstaltungsreihe in Hamm. Die gesammelten Ideen aus dem Aktionszeitraum werden dort vorgestellt und im besten Falle kurz darauf in gemeinsamer Zusammenarbeit umgesetzt.



## Der Deutsche Fahrradpreis 2018: Wer, wie, was?

*Der Schauspieler Hannes Jaenicke übernimmt 2018 die Vorbildfunktion.*

### Was ist der Deutsche Fahrradpreis?

Der Deutsche Fahrradpreis ist eine Auszeichnung, die als Fachpreis in drei Kategorien sowie an eine Persönlichkeit vergeben wird. Ergänzend werden ein Video- und ein Fotowettbewerb durchgeführt.

### Wie kann man sich den Fachpreis vorstellen?

Die drei Fachpreise in den Kategorien „Infrastruktur“, „Service“ und „Kommunikation“ zeichnen Projekte und Maßnahmen aus, die dazu beitragen, die Bedingungen für den Radverkehr im Alltag, in der Freizeit oder im Tourismus zu verbessern. Das können bauliche Anlagen, Dienstleistungen sowie informative oder animierende Kommunikationsmaßnahmen sein. Die Gewinner des Fachpreises werden von einer Jury gewählt.

### Warum sollte man sich bewerben?

Wie bei jedem Wettbewerb gibt es natürlich auch hier etwas zu gewinnen – 3.000 Euro für die Gewinner in jeder Kategorie.

Viel wichtiger ist jedoch, dass es zahlreiche Projekte zur Radverkehrsförderung in Deutschland gibt, aber nur wenige in der Öffentlichkeit bekannt sind. Der Deutsche Fahrradpreis macht zum einen gute Beispiele bei Entscheidungsträgern und Fachleuten bekannt. Zum anderen wird das Image des Fahrrads in der Öffentlichkeit aufgewertet, dadurch werden mehr Menschen in Deutschland zum Fahrradfahren bewegt. Das sollte wirklich Grund genug sein für eine Bewerbung!

Zum anderen wird das Image des Fahrrads in der Öffentlichkeit aufgewertet, dadurch werden mehr Menschen in Deutschland zum Fahrradfahren bewegt. Das sollte wirklich Grund genug sein für eine Bewerbung!

### Wer wird 2018 die fahrradfreundlichste Persönlichkeit?

Der Schauspieler Hannes Jaenicke wird 2018 ausgezeichnet. Er engagiert sich für den Umweltschutz und nutzt das Fahrrad bei vielen Gelegenheiten als Transportmittel.

### Welche Rolle spielt der Video- und

### Fotowettbewerb?

Viele Menschen fahren bereits Rad und sind Teil einer mobilitätsbewussten Gesellschaft. Das Fahrrad nimmt dabei für je-

Der Deutsche Fahrradpreis ist eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS). Als Partner und Sponsoren des Wettbewerbs engagieren sich der Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV) und der Verbund Service und Fahrrad g.e.V. (VSF).

den eine andere Rolle ein. Für den einen ist es nur ein Transportmittel, um die Einkäufe nach Hause zu bringen, für den anderen ist es Entspannung pur oder es bringt dich einfach auf neue Ideen. Das Motto in diesem Jahr lautet „Mein Rad kann ...“. Was kann dein Rad? Gesucht werden kreative Beiträge in Form von Fotos, Videos oder Handyclips.

### Welche Termine gibt es? Wann findet die Preisverleihung statt?

Bis zum 15. November konnten die Bewerbungen zum Fachpreis eingereicht werden. Bis zum 15. Dezember ist eine Teilnahme am Foto- und Videowettbewerb möglich. Vom 15. bis

30. Januar stehen dann die besten von einer Jury ausgewählten Fotos und Videos zur Publikumsabstimmung auf der Website bereit.

Am 22. Februar 2018 werden dann alle Gewinner des Deutschen Fahrradpreises, des Video- und Fotowettbewerbs und die fahrradfreundlichste Persönlichkeit in Essen ausgezeichnet.

### Wo finde ich mehr Informationen?

Im Web unter [www.der-deutsche-fahrradpreis.de](http://www.der-deutsche-fahrradpreis.de) sind alle Informationen übersichtlich zusammengestellt. Auch bei Facebook (unter/derdeutsche-fahrradpreis) und bei Twitter (unter /derfahrradpreis) gibt es mehr Informationen.

## Zeit, um über Infrastruktur zu reden!

Und das tut die AGFS: Am 22. Februar 2018 findet der nächste Kongress – wie gewohnt – in Essen statt

Basis unserer Mobilität ist und bleibt eine funktionierende, sichere und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Diese Basis wird durch

- drohende Diesel-Fahrverbote wegen zu hoher Emissionsbelastungen,
- tägliche Staus, sowohl innerstädtisch als auch auf den Zubringerstraßen,
- die vielerorts offenkundigen Leistungsengpässe beim ÖPNV und
- die Überlastung der gebauten Verkehrsinfrastruktur in vielen Kommunen, egal ob Straßen, Wege, Knotenpunkte oder Parkplätze, deren Kapazität mangels Platz nicht mehr erweiterbar ist,

zunehmend in Frage gestellt.

Eine Lösung ist die Verlagerung von Wegen auf die Nahmobilität. Die Voraussetzung dafür sind engmaschige und komfortable Wegenetze für den Fuß- und Radverkehr, die ein Höchstmaß an Sicherheit, Barrierefreiheit und Leistungsfähigkeit bieten.

Unter dem Arbeitstitel „Verkehrsinfrastruktur heute und morgen“ wird die Bandbreite der Infrastrukturelemente mit Vorträgen und kurzen Statements zu empfehlenswerten Detaillösungen aufgezeigt. Dabei wird nicht nur der aktuelle Stand der

Technik vorgestellt. Vor dem Hintergrund der E-Mobilität und des autonomen Fahrens wird auch die Zukunft des Straßenverkehrs und der Nahmobilität diskutiert.

Als langjähriger Kooperationspartner stellt die MESSE ESSEN der AGFS erneut ihre Räumlichkeiten zur Verfügung. Für alle Teilnehmenden des Kongresses besteht wieder die Möglichkeit zu einem Besuch auf der Messe „Fahrrad Essen“.

Alle Informationen zum nächsten AGFS-Kongress finden Sie ab Mitte Dezember 2017 unter [www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)



## Fahrrad Essen: die größte Fahrradmesse in NRW



**22. – 25.02.2018**

Vom 22. bis 25. Februar 2018 treffen sich Velo-Fans in der MESSE ESSEN auf NRWs größter Fahrradmesse. Auf der „Fahrrad Essen“ finden Besucher alles, um umweltschonend und frei von Parkplatzsorgen unterwegs zu sein. Egal ob Fahrräder, Zubehör, Radsport oder Radtouristik – einmal im Jahr wird Essen zum Eldorado für Fahrradbegeisterte. Hier erleben Besucher den Dreiklang aus Informieren, Ausprobieren und Kaufen. Über 200 Aussteller präsentieren neue Fahrradmodelle von Stadträdern, Road- und Mountainbikes bis zu Lastenrädern und Spezialrädern. E-Bikes bzw. Pedelects sind der Wachstumsmo-

tor der Branche und deshalb ein Messe-Schwerpunkt. Neben dem umfassenden Zubehörangebot wie Bekleidung, Helme und Reifen locken jedes Jahr rund 3.000 m<sup>2</sup> Testparcours in die Messehallen – genügend Strecke, um eine Neuanschaffung auf Herz und Nieren zu testen. Parallel zur „Fahrrad Essen“ öffnet vom 21. bis 25. Februar die „Reise + Camping“. Zahlreiche Aussteller und Destinationen laden dort ein zur Entdeckungsreise auf NRWs größter Urlaubsmesse. Die Kombination aus Reisen, Campen und Radfahren kommt gut an: Besucher beider Messen finden das Messedoppel sehr gelungen.

Weitere Informationen: [www.fahrrad-essen.de](http://www.fahrrad-essen.de)

# Die AGFS-Exkursion 2017 führte nach Nimwegen

50 Teilnehmende aus AGFS-Kommunen und dem Verkehrsministerium informierten sich in der „Fahrradstadt 2016 der Niederlande“ über moderne Radverkehrsförderung und -infrastruktur.

Am 13. September erradelten die Projektleiterinnen und Projektleiter dank Sturmtief Sebastian bei fast perfektem Fahrradwetter, wie in der Gastgeberstadt der Velo-city-Konferenz 2017 der Alltagsradverkehr geführt und die Infrastruktur gestaltet ist.

Die städtischen Verkehrsplaner George van der Woude und Klaas-Jan Gräfe stellten Nimwegen in einem kurzen Vortrag vor:

- Der Platz im Straßenraum ist begrenzt.
- Die Nutzung von Autos durch die Bürgerinnen und Bürger soll verändert werden.
- Dabei setzt man ähnlich wie die AGFS auf einen gesamtheitlichen Ansatz, der Radverkehr, ÖPNV, Städtebau, Autos und zukünftig auch verstärkt den Fußverkehr verbindet.

- Gestaltungsstandards von Radverkehrsanlagen werden pragmatisch angewendet: Auf schnell befahrenden Abschnitten werden die Wege breiter, auf langsamen auch mal schmaler ausgeführt.
- Besonders interessant: Bei Radschnellwegen werden nicht unbedingt die Strecken mit dem größten Potenzial zuerst umgesetzt, sondern die regional wichtigsten Routen.

Nach dieser Einführung ging es auf eine 4-stündige Radtour durch Nimwegen und anschließend über den Rijnwaalpad nach Arnhem. In Nimwegen versuchen die Verkehrsplaner, selbst-erklärende, leicht begreifbare Lösungen zu entwickeln. Das Radverkehrssystem ist in seiner Netzschlüssigkeit absolut beeindruckend. Die Qualität der durchgängig asphaltierten Radverkehrsanlagen und Serviceangebote bewegt sich auf einem Niveau, das in Nordrhein-Westfalen nur vereinzelt und nicht so umfassend zu finden ist.

## Besonders bemerkenswert für die Teilnehmenden waren:

### Kreisverkehre

Die Führung des Radverkehrs an den Kreisverkehren findet man in der Form wahrscheinlich in keiner deutschen Stadt. Sie sind von den Radfahrenden einfach und komfortabel zu befahren. Durch eine Aufpflasterung der Radwege bekommen sie gegenüber dem Kfz-Verkehr Vorrang. Um den Autoverkehr trotzdem möglichst flüssig zu führen, gibt es vor der Aufpflasterung Aufstellflächen für ein Auto, damit man problemlos die querenden Radfahrenden abwarten kann, ohne den Verkehr im Kreisverkehr zu behindern.



### Roter Asphalt

Die Fahrradinfrastruktur von der Fahrradstraße über separierte Radwege bis hin zum Radschnellweg ist durchgängig in rotem Asphalt gehalten. So kommt einerseits die Frage, wer auf diesen Wegen und Flächen Vorrang hat, überhaupt nicht auf. Andererseits ist für die Radfahrenden offensichtlich, wo es langgeht.





### Fahrradstraßen

Wenn es im Straßenraum keinen Platz für separierte Radverkehrsanlagen gibt, werden sehr häufig Fahrradstraßen eingesetzt. Die Gestaltung wird dabei immer an die lokalen Gegebenheiten angepasst. Auf der Radtour hatte man das Gefühl, rund zehn verschiedene Varianten gesehen zu haben. Dabei besonders beeindruckend: Eine Fahrradstraße mit einer

Kfz-Belastung von 10.000 Kfz täglich, die bequem zu befahren und nicht unfallauffällig ist.



### Radschnellweg/ Rijnwaalpad

Die Führung und Gestaltung des Rijnwaalpads ist vorbildlich. Bei der Planung waren nicht möglichst niedrige Baukosten oder die geringe Beeinträchtigung der anderen Verkehrsarten ausschlaggebend. Vielmehr wurde darauf Wert gelegt, dass der Radverkehr störungsfrei, komfortabel



und direkt geführt werden kann. Eine spannende Marketingmaßnahme für den Rijnwaalpad ist ein Gamification-Element: Über eine App lässt sich die Farbe der Beleuchtung in der Unterführung steuern. Je häufiger man durch die Unterführung radelt, desto mehr Farben werden für den Radfahrenden freigeschaltet.



### Fahrradabstellanlagen

Beeindruckend ist auch die Qualität der Abstellanlagen. Am Hauptbahnhof ist an den Rijnwaalpad direkt eine bewachte Fahrradgarage angeschlossen. Sie ist rund um die Uhr geöffnet. Displays mit der Anzahl der freien Plätze erleichtern die Parkplatzsuche. Für das



Abstellen zahlen die Nutzerinnen und Nutzer nichts. Hinzu kommen noch „normale“ Abstellanlagen in hoher Qualität, die auf dem Bahnhofsvorplatz und auch an weiteren wichtigen Zielen im Stadtgebiet zu finden sind.



### Fazit

In Nimwegen wird dem Radverkehr fast überall eine im Vergleich zu Deutschland höhere Priorität eingeräumt. Das Ergebnis sind fast perfekte Gegebenheiten für den Radverkehr. Ausschlaggebend dafür sind aber nicht, wie man es häufig hört, die „anderen Traditionen“ in den Niederlanden. Es ist auch hier ständige Anstrengung nötig, vor allem ein deutlich höherer Mitteleinsatz und großes planerisches Engagement. Die Voraussetzung dafür ist ein langfristiger Entwicklungsprozess, der von der Kommunalpolitik auch gewollt und unterstützt wird.

Gerade bei großen interkommunalen Projekten ist es wichtig, möglichst schnell Streckenabschnitte zu realisieren und nicht zu warten, bis alle offenen Punkte geklärt sind. Der Fakt, dass die Niederlande nicht solch eine detaillierte StVO wie Deutschland haben, ist manchmal von Vorteil: Dadurch eröff-

nen sich rechtlich mehr Möglichkeiten bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen. Einzelne bauliche Elemente zur Absicherung, Beschleunigung sowie Bevorrechtigung des Radverkehrs sind trotzdem gut in unsere Kommunen übertragbar.

Das Feedback der Teilnehmenden zeigte, dass die Exkursion ein voller Erfolg war. Alle sind mit neuen Eindrücken von gelungener Radverkehrsplanung nach Hause gefahren.

### Last, but not least

Herzlichen Dank an die Stadt Nimwegen für ihre großzügige Unterstützung und die äußerst kompetente Führung der Exkursion durch Ruben Loendersloot, Loendersloot Groep und Sjors van Duren, Royal HaskoningDHV.



## Sanierung und Neuanlage von Radwegen und Markierungen in Köln

Das Radwegesanierungsprogramm der Stadt Köln geht weiter

*Vorgebirgswall*

In allen Stadtteilen Kölns laufen die Aktivitäten zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur ganzjährig weiter. Auch in 2017 wurden wieder mehrere Projekte abgeschlossen. Eine Auswahl wird hier vorgestellt.

### **Erneuerung des Verbindungswegs im westlichen Teil des Inneren Grüngürtels**

Auf dem Radweg im Inneren Grüngürtel erwartet Radfahrerinnen und Radfahrer zwischen der Aachener Straße und dem Gymnasium Kreuzgasse neuer Fahrkomfort. Auf einer Länge von etwa 350 m hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik den Radweg erneuert, da sich der ehemalige Weg in einem schlechten Zustand befand.

Über das sanierte Teilstück verläuft eine vielbefahrene Veloroute, die sowohl für den Radverkehr im Alltag als auch für Radtouren in der Freizeit von großer Bedeutung ist. In diesem Bereich, auf den Wegen im Inneren Grüngürtel, fahren im Durchschnitt 5.800 Radfahrerinnen und Radfahrer pro Tag.

### **Neumarkierung von Schutzstreifen und Aufstellflächen im Akazienweg**

Im Rahmen einer Fahrbahndeckensanierung hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik auf dem Akazienweg in Grenzel zwischen der Hermann-Löns-Straße und der Friedensstraße neue Markierungen für den Radverkehr aufgetragen.

Im Kreuzungsbereich der Friedensstraße hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik den Geradeaus- und den Linksabbiegestreifen zusammengelegt und einen neuen beidseitigen Fahrradschutzstreifen aufgetragen. Eine rot markierte Rad-

fahrerfurt an der südlichen Einmündung des Hölderlinwegs sowie die neu geordnete Aufteilung der Parkplätze sorgen nun für mehr Raum und erhöhen die Sicherheit aller.

### **Neues Fahrgefühl auf Radwegen der Humboldtstraße**

In Porz hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik die Radwege auf der Humboldtstraße in Höhe des Schulzentrums zwischen Aachener Straße und Siemensstraße beidseitig erneuert. Der alte Asphaltbelag war in Teilabschnitten stark uneben und sanierungsbedürftig. Daher wurde die alte Asphaltdecke des Radweges auf einer Länge von ca. 300 m entfernt und erneuert.

Die Humboldtstraße ist in Porz eine der Hauptverbindungen in Nord-Süd-Richtung und führt von der Kaiserstraße bis zur Steinstraße. Der Abschnitt der Humboldtstraße zwischen der Kaiserstraße und der Bergerstraße wird von vielen Kindern auf dem Weg zur Schule genutzt.

Im Jahr 2013 wurde bereits der Zwei-Richtungs-Radweg zwischen der Bergerstraße und der Theodor-Heuss-Straße saniert.

### **600 m neue Radwege für komfortables Fahren**

In Müngersdorf hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik den Radweg entlang des Brauweilerweges zwischen der Aachener Straße und der Lovis-Corinth-Straße erneuert. Auf einer Länge von fast 330 m ist auch der Radweg durch den Grüngürtel zwischen Brauweilerweg und dem Marathonweg erneuert worden. Dabei wurde die Kante zwischen Geh- und Radweg entfernt und hierdurch eine durchgehende, etwa 3,5 m breite Asphaltfläche geschaffen.

### Kreuzung im Verlauf der Veloroute

In Lind hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik an der Kreuzung Frankfurter Straße/Am Linder Kreuz eine neue Radverkehrsführung eingerichtet, nachdem die Fahrbahndecke saniert worden war.

Vom Linder Kreuz aus ermöglicht nun im Kreuzungsbereich ein neuer, rot eingefärbter Schutzstreifen die einfache und sichere Überquerung der Frankfurter Straße. Außerdem wurde eine neue Querungshilfe für Fußgängerinnen, Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer eingerichtet. Das Überqueren der Straße ist nun für den Radverkehr aus der Gegenrichtung viel einfacher. Auch hier sorgt ein Schutzstreifen im Einmündungsbereich für eine sichere Verkehrsführung.

Die Kreuzung befindet sich im Verlauf einer NRW-Veloroute aus Richtung Wahner Heide, Troisdorf-Spich und weiter bis Ranzel, Lülsdorf und Wesseling.

### Erste baulich verbesserte Radverkehrsführung am Eifelwall

#### Wichtige innerstädtische Radachse optimiert

Im Rahmen des Schulneubaus der Michaeli Schule am Eifelwall wurde die wichtige innerstädtische Radverkehrsverbindung in die Kölner Südstadt baulich angepasst. Nun können Radfahrerinnen und Radfahrer durch die neu geschaffene Fahrradschleuse mit einer zusätzlichen Breite von 2,5 m niveaugleich den gemeinsamen Geh- und Radweg im Volksgarten erreichen. Somit stehen am Übergang in den Park heute über 5 m zur Verfügung.

Für den Radverkehr hat diese Radverkehrsachse in die Kölner Südstadt einen hohen Stellenwert. Mit der Umsetzung konnte

bereits eine kleine, aber wichtige Maßnahme des Radverkehrskonzeptes für die Kölner Innenstadt umgesetzt werden.

Eine zwei-wöchige Radverkehrszählung Anfang 2017 konnte die Bedeutung dieser teilweise verkehrsfreien und grünen Radverkehrsverbindung noch einmal unterstreichen. Die Zählung ermittelte hier bereits durchschnittlich rund 3.700 bis über 4.000 Radfahrerinnen und Radfahrer täglich!

Auch für den Freizeitverkehr hat diese Verbindung durch den Volksgarten eine wichtige Funktion. Dieser Streckenabschnitt ist Teil des touristischen Radwandernetzes der RadRegion-Rheinland sowie des NRW-Veloroutennetzes.

### Bessere Radverkehrsführung an der Schlenderhaner Straße

Im Bereich der Amsterdamer Straße/Schlenderhaner Straße hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik die Radverkehrsführung durch bauliche Maßnahmen und neue Markierungen optimiert. Ein abgesenkter Bordstein sowie die neuen Markierungen ermöglichen den Radfahrerinnen und Radfahrern nun ein komfortables Überqueren. Die Markierungen sorgen dafür, dass Radfahrerinnen und Radfahrer eher wahrgenommen werden. Darüber hinaus bekommen sie zukünftig mehr Platz und eine freie Sicht auf die Schlenderhaner Straße.

Diese Maßnahme ist Bestandteil eines Arbeitsprogrammes im Team des Fahrradbeauftragten, welches stadtweit kleine bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung beinhaltet. In diesem Fall wurde die Veloroute R23 zwischen Nippes und Niehler Hafen verbessert.

*Verena Rutzka, Stadt Köln*

## Duisburg: mit dem Rad durchs Nadelöhr

### Autos und Fahrräder gemeinsam auf der Fahrbahn

Die Bahnunterführung an der Kruppstraße in Duisburg ist eine wichtige Verbindung in den Sportpark Duisburg und weiter zum Naherholungsgebiet Sechs-Seen-Platte. Sie ist Bestandteil des Fahrrad-Routennetzes. Auch zur Schauinsland-Reisen-Arena, der Spielstätte des MSV Duisburg, ist die Bahnunterführung Kruppstraße eine wichtige Passage. Alles muss hier durch, Autos, Fahrräder und Fußgänger. Die Herausforderung ist sportlich: Mit 5,5 m Fahrbahnbreite und 1,5 m breiten Geh- und Radwegen rechts und links sind die Konflikte vorprogrammiert. Darüber klagen auch seit vielen Jahren die Fahrradfahrer, stellvertretend für sie der ADFC. Bei der letzten OB-Bereisung mit dem Fahrrad war diese Unterführung im Fokus.

Verkehrsplaner der Stadt und die Straßenverkehrsbehörde versuchten, hier ein sinnvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmer zu organisieren. Dem ADFC wurden die Planungen vorgestellt. Sie basieren auf zwei Säulen: Eine Temporeduzierung auf 30 km/h verlangsamt den Kfz-Verkehr, für den Fahrradverkehr wurden Schutzstreifen vor und hinter der Unterführung markiert, die Fußgänger können den Gehweg jetzt für sich allein beanspruchen. Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen und Piktogramme auf der Fahrbahn weisen auf die neue Rege-

lung hin. Die Fahrbahn wurde in einigen Bereichen neu asphaltiert, um sie mit dem Rad bequem passieren zu können. In einem etwa 40 m langen Abschnitt in der Unterführung müssen sich Fahrräder und Kraftfahrzeuge jetzt die Fahrbahn teilen.

*Georg Puhr, Stadt Duisburg*





Radwegebau an der K26

## Bürger helfen beim Radwegebau in Haltern am See

In 7 Tagen zum Radweg

Seit Mai dieses Jahres gibt es in Haltern am See einen neuen Radweg, welcher mit der tatkräftigen Hilfe der Halterner Bürger errichtet worden ist. Innerhalb von 7 Tagen Bauzeit konnte der Lückenschluss zwischen dem sogenannten Alten Antruper Landweg und dem Wirtschaftsweg zur Antruper Straße durch Bürger des Ortsteils Hullern hergestellt werden.

Bislang mussten Radfahrer und auch Fußgänger auf diesem Abschnitt – der u.a. Teil des landesweiten Radwegenetzes und der Halterner Radroute H-Route 1 ist – den Weg über die für Radfahrer und Fußgänger ungesicherte Kreisstraße K26, Westrufer Straße, nehmen.

Die Idee zum ersten Halterner Bürgeradweg kam bereits im Jahr 2015 auf. Nachdem im September des Folgejahres für den rund 250 m langen Radweg die

Genehmigung des Kreises Recklinghausen erteilt wurde, konnten die Arbeiten nach dem Winter beginnen.

Dazu besorgte der Baubetriebshof der Stadt Haltern am See das Auskoffern des Mutterbodens in einer Breite von 2,40 m und einer Tiefe von 20 bis 25 cm. Dieser wurde an Ort und Stelle auf der Ackerfläche in Eigenleistung wieder einplaniert. Danach wurde die potenzielle Radwegtrasse mit ca. 250 t Kalksteinschotter befestigt, der von Seiten der Stadt gestellt wurde.

Der Einbau des Materials lag in den Händen von fachkundigen Personen aus dem Kreis des Heimat- und Schützenvereins Hullern. Nach entsprechender Verdichtung kam zum Abschluss noch eine etwa vier cm dicke Schicht Dolomitsand obenauf. Hierbei war Handarbeit angesagt. Die fleißigen Helfer erklärten, dass

die Arbeit mit vereinten Kräften richtig Spaß gemacht habe.

Dass der zukünftige Weg auch angenommen wird, zeigte sich schon bei der Herstellung, denn einige Male mussten die Arbeiter zur Seite gehen, um Radfahrern auf dem noch nicht ganz fertiggestellten Weg Platz zu machen. Die Realisierung dieses Vorhabens „Bürgeradweg“ basiert auf einer harmonischen Zusammenarbeit mit Vertretern der Stadt Haltern am See, die den Ausbau des städtischen Radwegenetzes begrüßen und deshalb auch unterstützen. Ferner sind Personen mit Fachwissen und technischen Möglichkeiten beteiligt, denen das Wohl des Ortsteils Hullern am Herzen liegt, und nicht zuletzt auch die Eigentümer der in Anspruch genommenen Flächen.

*Caroline Ostrop, Stadt Haltern am See*

## Neue Schutzstreifen in der Ortsdurchfahrt Ibbenbüren-Laggenbeck

Die Mehrzweckspuren auf der Landesstraße 796 in der Ortsdurchfahrt Laggenbeck wurden aufgehoben und neue Schutzstreifen für Fahrradfahrer markiert. Das Parken findet nun einseitig statt. Die Fahrradfahrer brauchen nicht mehr in den Verkehrsraum



der Pkw bzw. Lkw ausweichen und haben ihren eigenen Schutzstreifen. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgte durch die Stadt Ibbenbüren in Abstimmung mit Straßen.NRW.

*Manfred Dorn, Stadt Ibbenbüren*

## Köln öffnet weitere Einbahnstraßen

Im Mai 2017 hat die Bezirksvertretung Nippes der Öffnung von 23 Einbahnstraßenabschnitten zugestimmt. Davon können nun 21 Vorhaben umgesetzt werden. Im August hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik in Köln-

Nippes die Einbahnstraßen Yorckstraße und Nordstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Derzeit gibt es im gesamten Stadtbezirk Nippes 371 Einbahnstraßenabschnitte, von denen 72 für den Radverkehr geöffnet sind.

Durch die Öffnung von 21 zusätzlichen Abschnitten erhöht sich der Anteil der für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen in Nippes von 19 auf 25 Prozent.

*Verena Rutzka, Stadt Köln*

## Mehr Platz für den Fußverkehr in Köln

Durch Straßenraumumgestaltung zusätzliche Fahrradabstellplätze

Im Herbst 2016 hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik von der Bezirksvertretung Ehrenfeld den Auftrag erhalten, die Rothehausstraße fußgängerfreundlich zu gestalten und zusätzliche Möglichkeiten zum Fahrradparken zu schaffen.

Der Umgestaltung ging ein intensiver Beteiligungsprozess mit den Bewohnerinnen und Bewohnern der Rothehausstraße voraus. Die Anwohnerinitiative Rothehausstraße hatte die Situation für den Fußgängerverkehr aufgezeigt und Vorschläge zur Umgestaltung der Straße vorgelegt. Auf dieser Grundlage hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik eine entsprechende Umgestaltungsplanung erarbeitet. Oberstes Ziel war hierbei, die Bürgersteige für Fußgängerinnen und Fußgänger auch mit Kinderwagen, Rollatoren oder Ähnlichem wieder nutzbar zu machen und zusätzliche Fahrradabstellplätze anzubieten. Am Tag des guten Lebens in Ehrenfeld, dem 21. Juni 2015, wurde die Planung zur Umgestaltung öffentlich ausgehängt und mit der Anwohnerschaft intensiv diskutiert.

Die Umgestaltung der Rothehausstraße hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik nun abgeschlossen. Das Parken

wurde auf die Fahrbahn verlegt und die Gehwege stehen nun dem Fußgängerverkehr wieder zur Verfügung. Für das geordnete Fahrradparken hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik insgesamt 82 Fahrradabstellplätze geschaffen.

*Verena Rutzka, Stadt Köln*



## Köln: neuer Grünpfeil für den Radverkehr

Rechtsabbiegen bei roter Ampel für Radfahrende zulässig

Um dem Radverkehr das Rechtsabbiegen trotz roter Fahrradampel zu ermöglichen, hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik am 23. August 2017 an der Fahrradampel Thebäerstraße/Vogelsanger Straße in Ehrenfeld einen Grünpfeil installiert. Bisher gibt es solche grünen Pfeile für den Radverkehr an den Einmündungen Adolf-Fischer-Straße/Hansaring und an der Maastrichter Straße/Hohenzollernring in der Innenstadt. In Kürze soll an der Einmündung Simon-Meister-Straße/Kempener Straße in Nippes ebenfalls ein Grünpfeil angebracht werden.

Bei dem Grünpfeil handelt es sich um ein nicht reflektierendes quadratisches Blechschild mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund. Dieses wird neben dem Rotsignal einer Fahrradampel angeschraubt.

Es ermöglicht den Fahrradfahrenden, nach einem kurzen Halt – wie vor einem Stoppschild – auch bei einem roten Signal vorsichtig nach rechts abzubiegen.

Es gibt einen strengen Prüfkatalog für die Einrichtung dieser Pfeile für den Fahrzeugverkehr. So dürfen dort beispielsweise die Rechtsabbiegerspur sowie die Straße, auf die eingebogen wird, nur einspurig sein. Der entgegenkommende Linksabbiegeverkehr darf keine eigene Signalisierung haben. Auf Schulwegen oder beispielsweise in der Nähe von Seniorenheimen

dürfen keine Grünpfeile für den Fahrzeugverkehr angeordnet werden.



Der Grünpfeil stellt für den Radverkehr eine Möglichkeit dar, den Verkehrsablauf flüssiger zu gestalten, allerdings nicht ohne Rücksichtnahme auf Fußgängerinnen, Fußgänger und andere Radfahrende. Trotz roter Ampel darf rechts abgebogen werden, wenn man sich vorher vergewissert hat, dass es die Verkehrssituation zulässt und keine anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer behindert werden. Die Nutzung des Grünpfeils ist ein Angebot, eine Verpflichtung zum Rechtsabbiegen bei Rot besteht nicht.

Die Prüfkriterien, die für die Anordnung des Grünpfeils im Fahrzeugverkehr anzuwenden sind, gelten nicht in gleichem Maße für Schilder, die ausschließlich für den Radverkehr angeordnet werden. Dennoch wird auch die Anordnung eines Grünpfeils für den Radverkehr in jedem Einzel-

fall gründlich geprüft. Die Installation von Grünpfeilen an reinen Fahrradampeln soll nun weiter ausgebaut werden. Dies kommt in Betracht an für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen.

*Verena Rutzka, Stadt Köln*

## Köln: direkte Radverbindung am Hohenzollernring

Eigenes Ampelsignal für Radfahrer zwischen Maastrichter Straße und Ehrenstraße

Die Achse Maastrichter Straße–Ehrenstraße ist eine wichtige Verbindung für den Radverkehr aus dem Belgischen Viertel und Ehrenfeld in das Zentrum Kölns. Schon heute zählt man hier täglich etwa 3.500 Fahrradfahrer. Angenommen wird eine Erhöhung auf rund 7.000 Zweiradfahrer in den nächsten Jahren. Die prognostizierte Steigerung wird mit der neuen Führung der Radverkehrsachse zusammenhängen, die nun den Hohenzollernring auf direktem Wege überquert.

Die bisherige Lösung stellte eher eine Hürde für den Radverkehr in West-Ost-Richtung dar. Bisher war es Radfahrern nur möglich, die Ringe über eine Fußgängerampel zu queren. Für die aus der Ehrenstraße kommenden Radfahrer gab es keine andere Möglichkeit, als vom Rad abzusteigen, sich rund 20 m weiter links vor der Fußgängerfurt aufzustellen und mit geschobenem Rad die Ringe bei Grün zu überqueren. Ähnlich verhielt es sich für die aus der Maastrichter Straße kommenden Radler. Auch sie wurden an diesem Umweg zwangsläufig zu Fußgängern.

Für beide Richtungen wird den Radfahrenden nun ein eigenes Ampelsignal zur sicheren und direkten Überquerung der Ringe angeboten. Zudem wurden Aufstellflächen für diejenigen Radfahrer markiert, die auf dem Hohenzollernring unterwegs

sind und in die Maastrichter Straße oder die Ehrenstraße abbiegen möchten.

Diese Veränderung ist Teil des Radverkehrskonzeptes Innenstadt. Mit dem „Einfallstor“ an der Bahnunterführung der Vogelsanger Straße bildet die Verbindung Neue Maastrichter Straße–Brüsseler Platz–Maastrichter Straße–Ehrenstraße–Breite Straße nun einen weiteren Bestandteil des sogenannten Grünen Netzes im Haupt-Radroutennetz. Auf dieser Strecke werden die Radfahrer im Mischverkehr mit anderen Verkehrsteilnehmern geführt. Der nicht motorisierte Verkehr überwiegt auf einem großen Teil der zu dem grünen Netz gehörenden Verbindungen bereits heute, so auch auf der Ehrenstraße und der Maastrichter Straße.

Die Maastrichter Straße ist in den vergangenen Monaten nach den Grundlagen des neuen Gestaltungshandbuchs der Stadt Köln umgestaltet worden. Dabei wurde das Angebot an Radabstellmöglichkeiten auf 100 Stellplätze erhöht. Außerdem wurden u.a. die Gehwege verbreitert und neue Bäume gepflanzt. Die gesamte Achse hat an Attraktivität sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer deutlich gewonnen.

*Verena Rutzka, Stadt Köln*

## Kölner Ringe: Stadt ist im Zeitplan

Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht geht weiter voran

Am Donnerstag, 22. Juni 2017, wurden in der Kölner Innenstadt die Ampelanlagen an den Knotenpunkten Kaiser-Wilhelm-Ring/Bismarckstraße und Kaiser-Wilhelm-Ring/Friesenplatz mit neuen Signalprogrammen versorgt. Damit kann auf einem weiteren Abschnitt der Ringe die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden.

Anlass für die Änderungen an den Ampelanlagen sind umfangreiche Verbesserungen für den Radverkehr, die ohne die Erneuerung nicht realisierbar wären. Hierzu zählen die Anordnung von Tempo 30, die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht sowie eine Optimierung der Querverbindungen, womit die Wege für Radfahrende verkürzt werden.

Vor allem Radfahrende, die aus der Grünanlage im Bereich des Kaiser-Wilhelm-Rings kommen, gelangen nun auf direktem Weg in die Bismarckstraße. Fußgänger erhalten durch die Änderungen ebenfalls einen direkten und kurzen Weg, um den Hohenzollernring queren zu können. Darüber hinaus wurden radverkehrsfreundliche Markierungen, wie z.B. indirekte Linksabbieger und vorgezogene Haltelinien, aufgebracht, die die neue Führung verdeutlichen.

Am Knotenpunkt Kaiser-Wilhelm-Ring/Gladbacher Straße wurden die Verkehrsführung und die Wegeverbindung für Radfahrende, auch verbunden mit einer Ampelerneuerung, kürzlich ebenfalls verbessert. Allerdings stellt die Gladbacher Straße für

stadtauswärts fahrende Radler aufgrund der Einbahnstraßenregelung immer noch eine Barriere dar. Darum arbeitet das Amt für Straßen und Verkehrstechnik derzeit prioritär an einer Lösung, damit Radfahrer in Fahrtrichtung Innere Kanalstraße künftig keine Umwege mehr in Kauf nehmen müssen. Im Vorgriff auf die möglichen Veränderungen konnte mit der Öffnung der Einbahnstraße Goebenstraße bereits eine alternative Route geschaffen werden.

Die genannten Veränderungen sind Teil eines seit Oktober 2016 laufenden Projekts, bei dem zunächst die Situation auf dem Ringabschnitt zwischen Hansaring und Flandrischer Straße für den Radverkehr sukzessive verbessert wird.

Aufgrund der neuen Radverkehrsführung ist es erforderlich, die Ampeln an insgesamt zehn Knotenpunkten zu erneuern. Zwischen Hansaring und Gladbacher Straße sind bereits sämtliche Geräte ausgetauscht worden. Wie dargestellt, geht mit der Erneuerung der Ampelanlagen die abschnittsweise Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und die Anordnung von Tempo 30 einher. Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn von Radfahrenden und motorisierten Verkehrsteilnehmern ist bei diesem Geschwindigkeitsniveau verträglicher. Darüber hinaus werden im Rahmen der Ampelerneuerung akustische Blindensignale eingerichtet.

*Verena Rutzka, Stadt Köln*

# Radschnellweg Köln–Frechen

Erste Planungsansätze vorgestellt – Bürgerinformation im Herbst 2017



Für den geplanten rund 8,4 km langen Radschnellweg zwischen Frechen und Köln hat der beauftragte Generalplaner Lindschulte + Kloppe den Vertretern von politischen Gremien aus Köln, Frechen und dem Rhein-Erft-Kreis sowie den beteiligten Fachverbänden erste Planungsansätze und Planungsansätze vorgestellt. Das Treffen diente der Zwischeninformation und dem Austausch von Hinweisen, Ideen und Vorschlägen, die bei der weiteren Vertiefung der Planung berücksichtigt werden sollten.

Demnach liegen im Verlauf des Radschnellweges mehrere Teilabschnitte, die sich in ihrer Charakteristik deutlich unterscheiden: Der geplante Schnellweg führt durch dicht bebaute und erschlossene Gebiete, durch den Äußeren Grüngürtel und durch Gewerbegebiete, aber ebenso außerörtlich entlang bestehender und genutzter Gleisanlagen. Für jeden Teilabschnitt müssen die richtigen und passenden Lösungen gefunden und planerisch ausgearbeitet werden. In einigen Abschnitten ist die Planung bereits konkret, in anderen geht es noch um die Betrachtung von Varianten und die Bestimmung der optimalen Trasse.

Die Partner sind sich einig, dass der Radschnellweg eine besonders hohe Qualität erreichen muss, damit er als schnelle und attraktive Wegeverbindung gut angenommen wird. Der Kfz-Verkehr soll in den Teilen, in denen er nicht komplett aus der Schnellwegplanung herausgenommen werden kann, deut-

lich untergeordnet werden. Die ersten Planungsansätze werden nun weiter ausgearbeitet und im Herbst den Bürgerinnen und Bürgern bei einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt. Anschließend müssen weitere politische Beschlüsse gefasst und entsprechende Förderanträge gestellt werden. Der Radschnellweg Köln–Frechen wird die Universität zu Köln mit dem Bahnhof in Frechen auf direktem Weg verbinden. Insbesondere für Berufspendler, aber auch für alle anderen mit dem Rad Fahren den wird diese schnelle und direkte Wegeverbindung von großem Interesse sein.

Die drei bisherigen Projektpartner Stadt Köln, Stadt Frechen und Rhein-Erft-Kreis werden durch eine Änderung des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen vom Oktober 2016 von einem vierten Partner verstärkt: Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist als künftiger Straßenbaulastträger für Teilabschnitte der Strecke in die Planungen mit eingestiegen. Unter dem Dach von Straßen.NRW sind derzeit sieben Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen in Planung. Mehr Informationen zu den Planungen sind im Internet nachzulesen unter

[www.radschnellweg.nrw](http://www.radschnellweg.nrw)

Verena Rutzka, Stadt Köln

## In Mülheim hoch über den Köpfen Rad fahren

Weiteres Teilstück des RS1 auf der Rheinischen Bahn in Mülheim eröffnet

Der Radschnellweg Ruhr (RS1) wächst: Am 24. Oktober wurde das Teilstück vom Mülheimer Hauptbahnhof bis zur Ruhr offiziell eröffnet. Es schließt sich an die bereits 2015 freigegebene RS1-Strecke zwischen Stadtgrenze Essen und Hauptbahnhof an und führt als Hochpromenade auf Viadukten durch die Innenstadt.

Es ist der dritte Abschnitt des Radschnellwegs Ruhr (RS1) zwischen der Essener Innenstadt und dem Mülheimer Hauptbahnhof. Gebaut hat ihn die Stadt Mülheim. Schon seit der Eröffnung der ersten beiden Teilstrecken durch den Regionalverband Ruhr (RVR) können Radler kreuzungs- und autofrei zwischen den Städten pendeln. Der dritte Abschnitt bringt Radfahrer nun unabhängig vom Autoverkehr durch die Innenstadt bis zur Ruhrpromenade.

Finanziert wurde die Trasse aus Städtebaufördermitteln von Bund und Land und Mitteln des Regionalverbands Ruhr (RVR). Rund 4,5 Millionen Euro haben die Sanierung der Viadukte und der Bau des heute eröffneten Radwegs gekostet.

Weitergehen wird es 2018 mit der Fertigstellung des Stadtbalkons. Dann soll Ende 2018 der nächste Abschnitt des RS1 über die Ruhr nach Broich bis zur Hochschule Ruhr West folgen.

Der Radschnellweg RS1 ist das infrastrukturelle Aushängeschild der Metropole Ruhr. Mit einer über 100 km langen Trasse wird er ab 2020 die Städte zwischen Duisburg und Hamm verbinden. In seinem Einzugsbereich leben 1,7 Millionen Men-

schen. Mehr als 400.000 Arbeitsplätze liegen entlang des RS1. Dank der Trasse sollen mehr Pendler aufs Rad umsteigen als in jeder anderen Region Deutschlands.

*ldr (informationsdienst ruhr)/Stadt Mülheim*



*Staatssekretär Dr. Jan Heinisch, RVR-Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel und Oberbürgermeister Ulrich Scholten geben die Trasse frei. Foto: Stadt Mülheim/Walter Schernstein*

## Freie Fahrt von der Bochumer Innenstadt ins Ruhrtal

RVR eröffnet Springorum-Radweg



*RVR-Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel (rechts) und Thomas Eiskirch (2. v. r.) geben den Weg frei. Foto: RVR/Wiciok*

Eine weitere wichtige Nord-Süd-Verbindung im regionalen Radwegenetz der Metropole Ruhr ist fertig. Mit der ausgebauten Springorum-Trasse rückt das Ballungszentrum näher an das Ruhrtal. Nachdem der Regionalverband Ruhr (RVR) die Arbeiten an der Strecke fast komplett abgeschlossen hatte, wurde die

Strecke am 20. Oktober 2017 eröffnet. RVR-Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel und Bochums Oberbürgermeister Thomas Eiskirch testete das neue Teilstück.

Karola Geiß-Netthöfel: „Das radtouristische Wegenetz in der Metropole Ruhr wird immer dichter. Schon über 1.200 km weist das Grundgerüst im radrevier.ruhr auf. Mit der Springorum-Trasse schließen wir jetzt eine wichtige Lücke zwischen dem Emscher Park Radweg und dem RuhrtalRadweg.“

Thomas Eiskirch: „Die neuen Radwege spielen nicht nur in der Freizeit, sondern immer mehr auch im Alltag eine wichtige Rolle. Die Springorum-Trasse ist hierfür ein gutes Beispiel, weil sie immer mehr Schülerinnen und Schüler, aber auch Berufstätige aufs Rad bringt.“

### Tunnel in zweischaliger Bauweise errichtet

Eine besondere bauliche Herausforderung des jetzt fertiggestellten dritten Bauabschnitts war die Untertunnelung der Hattinger Straße. Der alte Eisenbahntunnel wurde in den 1970er Jahren mit Bergematerial verfüllt. Deshalb musste ein neuer Durchstich geschaffen werden, damit Radfahrer und Fußgänger die vielbefahrene Verkehrsader in Bochum sicher unterqueren können.

Im letzten Jahr begann der RVR mit dem Bau der rund 26 m langen Unterquerung. Zuerst wurden am Tunnelein- und -ausgang Bohrpfahlwände errichtet, um die Böschungen zu sichern. Das verbleibende Verfüllmaterial aus dem Bergbau zwischen Tunneldecke und Hattinger Straße musste anschließend verfestigt werden, bevor eine 5 m breite und 4 m hohe Tunnelöffnung ausgebrochen und mit Spritzbeton gesichert werden konnte. Im finalen Ausbau erhielt die Unterführung eine Innenschale aus Sichtbeton. Aus Verkehrssicherungsgründen sind Stahlgeländer beidseitig der Hattinger Straße installiert worden.

Das jetzt eröffnete Teilstück des 10 km langen Radweges liegt in einem Geländeeinschnitt zwischen der Franziskusstraße und dem Neveltalweg, beidseitig umgeben von steilen Abhängen. Die 3 m breite Trasse wurde asphaltiert und durchgehend beleuchtet.

Die Kosten für den Fahrradtunnel belaufen sich auf etwa 1,5 Millionen Euro. Der Wegebau kostet inklusive Freischnitt knapp 500.000 Euro. In einem vierten Bauabschnitt plant der RVR, den weiteren Verlauf der Strecke bis ins Ruhrtal noch zu optimieren,

sobald die nötigen Fördermittel bereitstehen. Die Anbindung des Radweges nach Norden an die Kornharpener Trasse ist als fünfter Bauabschnitt bereits vorgesehen. Ein Anschluss würde dort von der Goerdtsstraße nach Osten am Rande der Bahnlinie entlang über die neu zu errichtende Brücke Buselohstraße und von dort über öffentliche Straßen nach Norden erfolgen.

### Ein Radweg mit Anschluss ins Sauerland und ins Bergische Land

Am Ausbauende in Dahlhausen knüpft der Springorum-Radweg über den R27 an den Ruhrtalradweg von Duisburg nach Arnsberg an. Von diesem können Radfahrer einen Abstecher auf den Rundweg „Von Ruhr zur Ruhr“ über Hattingen, Sprockhövel, Gevelsberg, Wetter und Witten machen. Mit dem Abzweig über den Tunnel Schee in Sprockhövel sind auch Touren bis nach Wuppertal, Remscheid und Solingen machbar.

*Pressemitteilung des Regionalverband Ruhr*

## Bundesmittle für die Nahmobilität

2018 stehen wieder verschiedene Förderprogramme bereit

Das Bundesumweltministerium zog eine positive Zwischenbilanz des ersten Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“. Bis August 2017 wurden 40 Projekte mit 53 Millionen Euro aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) auf den Weg gebracht, von denen viele bereits gestartet sind oder in den nächsten Wochen beginnen.

Das Ministerium fördert investive Projekte, die beispielsweise die Radverkehrssituation in Wohnquartieren, Gewerbegebieten oder Dorfzentren dauerhaft verbessern. Staatssekretärin Schwarzlühr-Sutter: „Mit unserer Radverkehrsförderung haben wir offenbar ins Schwarze und den Bedarf getroffen. Die Nachfrage ist so gut, dass wir 2018 die dritte Förderrunde einläuten. In vielen Kommunen bewegt sich jetzt etwas. Rund 200 Jahre nach der Erfindung des Fahrrads ist ein guter Zeitpunkt, um an die individuelle Mobilitätsrevolution mit aktuellen Argumenten zu erinnern: bessere Luft, kürzere Wege, weniger Lärm, weniger Flächenverbrauch, Unabhängigkeit von Fahrplan oder Treibstoff. Beim Radfahren verbündet sich Klimaschutz mit Gesundheit und lebenswerten Städten.“

Die Projekte des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ zeigen innovative Lösungen für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität. Die Investitionszuschüsse sollen helfen, die Fahrradmobilität attraktiver und sicherer zu machen. Ziel ist es, den Radverkehrsanteil zu steigern und so das Klima zu schonen. Dafür sind insbesondere eine attraktive Infrastruktur im Stadt-Umland-Bereich und eine bessere Verknüpfung zum öffentlichen Personennahverkehr nötig.

Die Bandbreite der Projekte reicht vom Bau des ersten Solarradweges in Deutschland über die Etablierung von Lastenradverleihsystemen bis hin zur Gestaltung von ganzen Modellquartieren. Gefördert werden z.B. photovoltaikbetriebene Ladestationen in Kiel, ein Verleihsystem für E-Lastenräder in einem Magdeburger Gewerbegebiet, ein Radschnellweg in Osna-

brück, Diensträder für Hochschulmitarbeiter in Flensburg oder eine Radroute als „grüner Ring“ um die Innenstadt Bottrops. Im rheinischen Erfstadt wird eine alte Bahntrasse zum Radweg – in Teilstücken sogar zu Deutschlands erstem Solarradweg auf Photovoltaikerelementen. In Bielefeld sorgt künftig eine interaktive Fahrradampel für das Radeln auf einer Grüne Welle.

Anträge: 15. Februar–15. Mai 2018

Info: [www.klimaschutz.de/radverkehr](http://www.klimaschutz.de/radverkehr)

### Kommunalrichtlinie

Seit 2008 unterstützt die Kommunalrichtlinie die Umsetzung kommunaler Klimaschutzprojekte. Bislang wurden mehr als 11.500 Klimaschutzprojekte in über 3.000 Kommunen über die Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen (kurz: Kommunalrichtlinie) gefördert.

Anträge: 1. Januar–31. März 2018

Info: [www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie](http://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie)

### Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte

Damit Kommunen ihre Potenziale besser nutzen, ihre Energieeffizienz steigern und Treibhausgase einsparen können, fördert das BMUB kommunale Klimaschutz-Modellprojekte. Die Vorhaben sollen zur Nachahmung von Klimaschutzprojekten anregen. Aus den eingereichten Projekten werden die besten ausgewählt und deren Initiatoren zur Antragstellung aufgefordert.

Anträge: 1.–15. Januar 2018

Info: [www.klimaschutz.de/modellprojekte](http://www.klimaschutz.de/modellprojekte)





# Endspurt: Handlungsleitfaden zur Fußverkehrsstrategie

FUSS e.V. führt in fünf Kommunen Fußverkehrs-Checks und Workshops durch

Mit dem Projekt möchte der Fachverband Fußverkehr Deutschland, FUSS e.V., notwendige Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene sammeln und weiterentwickeln. Ein daraus zu entwickelnder Handlungsleitfaden soll den Städten und Gemeinden durch die Bereitstellung von Praxishinweisen, Erfahrungswerten und Entscheidungshilfen bei der Erstellung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie helfen.

Das Vorhaben wird von einem Fachbeirat begleitet sowie bis Ende März 2018 durch das Umweltbundesamt (UBA) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) im Rahmen der Verbändeförderung und außerdem durch Vereinsspenden an den FUSS e.V. unterstützt.

Gefördert wird das Projekt außerdem durch einen Fachbeirat, bestehend aus 20 Vertretern von kommunalen Spitzenverbänden, Universitäten, Städten und Gemeinden, Planungsbüros und Netzwerken.

## Ergebnisse aus den Modellstädten

Inzwischen sind in den fünf Modellstädten Chemnitz, Eisenach, Jena, Marl und Rendsburg jeweils ein Einführungs- und ein Abschlussworkshop sowie mindestens ein Fach-Fußverkehrs-Check und ein Check mit Institutions-, Partei- und Verbändevertreterinnen und -vertretern durchgeführt worden. Die Ergebnisse der Workshops und die Beschreibungen und Fazits aus den Fach-Fußverkehrs-Checks sind auf der Website [www.fussverkehrsstrategie.de](http://www.fussverkehrsstrategie.de) unter den jeweiligen Städten zu finden. Im Rahmen des Projektes wurden verschiedene Formate von Fußverkehrs-Checks erprobt.

In einigen Städten werden die eingebrachten Ideen und Vorschläge weiterentwickelt, z.B. wird es in Rendsburg und in

Chemnitz eine zusätzliche öffentliche Veranstaltung geben, es sollen außerdem kleine Konzepte für die Öffentlichkeitsarbeit entwickelt werden. Dafür bieten sich in den Städten sehr unterschiedliche Vorgehensweisen und thematische Verbindungen

an, z.B. in Rendsburg die Zusammenarbeit in der Kiel-Region oder in Chemnitz die Integration der Mobilitätskultur in die Bewerbung zur Europäischen Kulturhauptstadt.

Vorgesehen ist die Ausarbeitung von Eckpfeilern für einen Handlungsleitfaden, der im Frühjahr 2018 an alle Städte verschickt werden soll.

## Bundesweite Strategie

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) fördert neben diesem weitere für den Fußverkehr relevante Projekte:

- Forschung „Aktive Mobilität“ im Umweltbundesamt
- Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums (MONASTA)
- „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ über das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumordnung (BBSR)

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Aktive Mobilität“ hat das Umweltbundesamt im Mai und September dieses Jahres zwei Expertenworkshops durchgeführt. Ziel der Workshops war es, die Grundzüge einer nationalen Fußverkehrsstrategie zu erarbeiten. Die Ergebnisse werden voraussichtlich 2018 publiziert.

## Zum Einstieg: Fortschritt

Einen guten Einstieg, warum Fußverkehrsförderung notwendig ist, bietet die AGFS-Broschüre „Fortschritt – ein Plädoyer für den Fußverkehr“. Die Broschüre macht vor allem Lust darauf zu Fuß zu gehen. Sie enthält Informationen rund um das Thema und zeigt, warum es sich lohnt, sich aus eigener Kraft fortzubewegen. Sie ist als Download auf [agfs-nrw.de](http://agfs-nrw.de) in der Mediathek erhältlich.



## Grundlegendokument zur Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg hat im Oktober eine Din-A4-Broschüre herausgegeben, die über den Fußverkehr und seine Förderung informiert. Die Broschüre bietet prägnante Wissensbausteine mit Zahlen, Fakten und Argumenten rund um den Fußverkehr und stellt die Fußverkehrsförderung des Landes

vor. Acht gute Beispiele zur Fußverkehrsförderung aus baden-württembergischen Kommunen runden die Broschüre ab.

Erhältlich als Download unter [www.vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikationen/](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikationen/)





Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



## 47.000 Euro erstrampelt für die Mukoviszidoseforschung

ROSE Bikes organisiert mit Partnern bereits zum fünften Mal die Muko-Bike-Tour



Bereits zum fünften Mal fand diesen Sommer die Muko-Bike-Tour statt: Ein beeindruckendes Starterfeld von rund 400 Teilnehmern rollte an der ROSE BIKETOWN Bocholt los und legte eine Strecke von 95 km rund um Bocholt für einen guten

Zweck zurück. Denn der Reinerlös aus Trikot- und Startplatzverkauf sowie Sponsorengelder kamen wie in jedem Jahr der Mukoviszidoseforschung in Münster zugute. Insgesamt wurden so 47.000 Euro gesammelt, die in die Erforschung der unheilbaren Erbkrankheit investiert werden.

„Die Einzelfahrer und kleinen Gruppen kommen zwar aus ganz Deutschland, aber die meisten kennen sich schon von den vergangenen Muko-Bike-Touren“, so Thorsten Heckrath-Rose, Geschäftsführer von ROSE Bikes. „Diesmal sind beson-

ders viele Vereine und Unternehmen mit Teams dabei, darum wird das Ganze zu einem großen bunten Benefiz-Betriebsausflug. Genauso wünschen wir uns das.“

Auch für 2018 ist wieder eine Muko-Bike-Tour geplant. Der genaue Termin steht noch nicht fest, wird aber auf [www.rose-bikes.de](http://www.rose-bikes.de) frühzeitig bekannt gegeben.

### Was ist Mukoviszidose?

Mukoviszidose ist eine unheilbare Erbkrankheit. Durch einen Gendefekt ist der Stoffwechsel gestört. Das führt dazu, dass alle körpereigenen Sekrete der Betroffenen eingedickt produziert werden – zäher Schleim verklebt als Folge die Lunge oder die Bauchspeicheldrüse.

*Lisa-Marie Möllmann, ROSE Bikes GmbH*



400 Radsportler nahmen an der Muko-Bike-Tour 2017 teil und sammelten so 47.000 Euro für die Erforschung der Erbkrankheit Mukoviszidose ein.



## Bund will den Radverkehr künftig mit 200 Millionen Euro fördern

**VSF.** ... für Mensch und Rad

Die Ergebnisse des Treffens des „Nationalen Forums Diesel“ mit Vertretern der Automobilbranche im August war für viele eine Enttäuschung. Einen kleinen Grund zur Freude gibt es dennoch. In der Erklärung zum Treffen heißt es unter dem Punkt Förderung des Radverkehrs: „Wir unterstützen den Bau von Radschnellwegen und stocken die Mittel für die Radverkehrsförderung auf insgesamt jährlich 200 Millionen Euro auf. Die Förderung erstrecken wir auf urbane Modellvorhaben.“ Somit förderte der Gipfel zu Tage, was Verbände wie der Verbund Service und Fahrrad (VSF) seit Jahren fordern. „Die Erhöhung der Bundesmittel für den Radverkehr ist eine der zentralen Forderungen, die wir gemeinsam mit vielen Branchenvertretern auf dem letztjährigen vivavelo-Kongress verabschiedet haben“, sagt Albert Herresthal, Geschäfts-

fürher des VSF. „Die Verdoppelung des Etats auf 200 Millionen Euro innerhalb von anderthalb Jahren ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, vor allem da der Bund künftig auch Radschnellwege fördern und finanzieren will.“ Es bleibt abzuwarten, für welche Zwecke das zusätzliche Geld künftig tatsächlich eingesetzt werden wird.

Ebenso spannend wird zu beobachten sein, welche Wahlversprechen die neue Bundesregierung in Sachen Radverkehr umsetzen wird. Vor der Wahl zum Bundestag hatte der VSF gemeinsam mit dem ZIV und dem ADFC Radverkehrs-Wahlprüfsteine an die fünf Parteien CDU, SPD, Die Linke, Die Grünen und FDP versandt. Die zehn Fragen und die jeweiligen Antworten können auf der Website des VSF im Bereich „Presse“ nachgelesen werden.

*Claudia Pirsch, VSF*

# BARMER setzt neues Belohnungssystem ein

Stadt Borken war erste Testkommune

**BARMER** Die Stadt Borken im Münsterland mit ihren Park- und Kulturlandschaften hat viel Flair und eine Vielzahl gut ausgebauter Radwege. Trotz dieser optimalen Bedingungen fürs Radfahren wird das Potenzial noch nicht voll ausgeschöpft. Deswegen möchte die Stadt Borken den Radverkehr verstärkt fördern.

In Kooperation mit der Krankenkasse BARMER und dem Start-up Radbonus hat Borken das gleichnamige Belohnungsprogramm in die Stadt geholt. Dabei konnten die Mitarbeiter der Stadtverwaltung im Sommer 2017 an zwei exklusiven Fahrrad-Challenges teilnehmen. Als Bonus für 50 gefahrene Radkilometer bekamen die Teilnehmer einen Gutschein für einen Turnbeutel, den sie in einer BARMER-Geschäftsstelle einlösen konnten. Bei 150 km winkte die Teilnahme an der Verlosung des gesponserten Hauptpreises: ein Fahrrad im Wert von 1.000 Euro. Der spielerische Aspekt der Aktion traf bei den städtischen Mitarbeitern auf großen Anklang. Insgesamt hat das Team 161.087 km in 3 Monaten erradelt.



## Wert des Radfahrens aufzeigen

Das Beispiel zeigt, dass Arbeitgeber immer mehr den Wert des Radfahrens erkennen. Als betriebliche Gesundheitsförderung lässt sich das Radfahren optimal realisieren. Tägliches Pendeln mit dem Rad bewirkt, dass die Arbeitnehmer im Schnitt

2,5 Tage weniger krank sind. Zusätzlich fördert das Radfahren die Konzentrations- und Leistungsfähigkeit und baut Stress ab.

Immer mehr Städte und Kreise erkennen auch den ökonomischen Wert des Radfahrens an. Forschungsergebnisse der European Cycling Foundation beziffern diesen auf 513 Milliarden Euro in den EU-28-Ländern. Dabei wurden die Auswirkungen auf Umwelt, Ressourcen, Gesundheit und Mobilität berücksichtigt. Eine weitere Studie aus Dänemark hat ergeben, dass ein Autokilometer die Gesellschaft 15 Cent kostet. Ein Fahrradkilometer hingegen bringt ein Plus von 16 Cent (ohne persönliche Kosten).

## Über die Radbonus-App

Radbonus hat eine App entwickelt, bei der Nutzer nach bestimmten Distanzen oder gewonnenen Challenges Boni zur Belohnung erhalten. Einzigartig auf dem App-Markt ist das Datenschutzkonzept. Radbonus erhebt keinerlei persönliche Da-

ten, alles ist anonymisiert. Zusätzlich kommt das Belohnungsprogramm ohne Bewegungsdaten der Nutzer aus. Das ist ideal für Kooperationspartner mit strengen Auflagen zum Datenschutz wie die BARMER. Sie hat die Zusammenarbeit mit Radbonus als Pilotprojekt mit der Stadt Borken getestet.

*Christian Broden, BARMER*

# Eurobike-Auszeichnung für Schwalbe

Road Cruiser mit Green Compound



Die nachhaltigen „inneren Werte“ des neuen Road Cruisers überzeugten die Fachjury des Eurobike Green Awards 2017. Das Green Compound des Reifens wird aus nachwachsenden und recycelten Rohstoffen gefertigt.

„Cycling und Recycling – das muss doch einfach zusammengehen“, sagte man sich bei Schwalbe. Das bestätigte jetzt die Jury des renommierten Eurobike Green Awards 2017. Für Schwalbe war es nach einer Auszeichnung 2015 für das Schlauchrecycling bereits der zweite Eurobike Green Award. „Mit dem Green Compound setzt Schwalbe einen neuen Standard bei der Verwendung recycelter Materialien. Es ist ein wichtiger Schritt in Richtung Nachhaltigkeit, wenn bestehende Produkte, die tausendfach verkauft werden, grüner und um-

weltfreundlicher produziert werden. So finden selbst gebrauchte Gummihandschuhe oder Türdichtungen eine weitere Verwendung“, urteilte die hochkarätige internationale Fachjury.

Schwalbe präsentiert mit dem Green Compound – nach Green Guard-Pannenschutz und Schlauchrecycling – den dritten Meilenstein für nachhaltigere Reifen und Schläuche.

Die „grüne“ Gummimischung auf der Lauffläche bietet anspruchsvolle Standardqualität bei Grip und Haltbarkeit. Das Gummi besteht nun zu einem großen Teil aus Naturkautschuk, der von nachwachsenden Kautschukbäumen stammt. Und zum anderen Teil aus recycelten Gummimaterialien. Da die Lauffläche den größten Teil des Verbundproduktes Reifen bildet, bietet sie auch die besten Möglichkeiten für das Recycling: „Sie macht je nach Profil etwa 70 bis 80 Prozent des gesamten Gummian-



teils  
am Reifen  
aus und stellt so-  
mit eine beträchtliche  
Menge an Gummi dar,  
das nun nachhaltiger produ-  
ziert wird“, erläutert René Marks,  
Schwalbe Product Manager Touring.

Was bringt der Einsatz von recyceltem Material? „Effizientes Recycling von Kautschukmaterialien und der vermehrte Einsatz von nachwachsenden Rohstoffen sparen Energie und Rohstoffe bei der Herstellung neuer Reifen. Hinzu kommt: Für das Green Compound wird kein Ruß mehr verwendet“, betont René Marks.

Ganz bewusst startet Schwalbe seine umweltfreundliche Runderneuerung mit dem Allroundreifen Road Cruiser. Schon seit fast zwei Jahrzehnten erfreut der Topseller den Fachhandel ebenso wie die Verbraucher. Der Reifenhersteller zeigt damit, dass das Green Compound kein Versuchsballon ist, sondern eine breit angelegte Entwicklung, die mit dem Road Cruiser nicht abgeschlossen sein wird.

### Neues Profil, neue Größen – und fast 40 Varianten

Der neue Road Cruiser, erkennbar an den grünen Labels, rollt auf einem modernen, dynamischen Profil mit ausgeprägtem Mittellaufstreifen und einem griffigen Schulterbereich. Ebenfalls neu sind zwei Ausführungen in der populären Größe 27.5: 37–584 und 44–584. Damit gibt es den beliebten Alltagsreifen

mit neuem Profil jetzt in fast 40 Variationen, darunter sind z.B. auch die stilvollen Farbtöne Coffee, Brown und Creme, passend zu modernen und klassischen City-Bikes, ebenso zu den beliebten Ledersätteln und -accessoires. Allerdings sind die drei Voll-Farbvarianten nicht mit Green Compound ausgestattet, da es den Versionen mit schwarzer Lauffläche vorbehalten ist.

Und wann folgen weitere Modelle mit Green Compound? „Gut Ding will Weile haben“, sagt der Produktmanager. „Das Green Compound für unsere weiteren Active-Line-Standardreifen einzusetzen, ist der nächste logische Schritt für uns. Vielleicht ist die künftige Generation des Green Compounds auch für unsere Topmodelle geeignet. Abgeschlossen ist der Prozess nicht – er hat gerade begonnen, so richtig Fahrt aufzunehmen.“

Die Road Cruiser mit Green Compound und neuem Profildesign sind im Fahrradfachhandel erhältlich und kosten 21,90 Euro.

*Doris Klytta, Schwalbe/Ralf Bohle GmbH*



### „Grüne“ Meilensteine

- 2010: Green Guard: Der Pannenschutzgürtel des Marathons besteht zu einem Drittel aus recycelten Latexprodukten.
- 2015: Schlauchrecycling: Über ein Rücknahmesystem können deutsche Fachhändler gebrauchte Schläuche kostenlos an Schwalbe zurücksenden, damit diese recycelt und für die Produktion neuer Schläuche eingesetzt werden.
- 2017: Green Compound: Das Compound auf der Lauffläche des Road Cruisers wird aus nachwachsenden und recycelten Rohstoffen gefertigt.

## VSF schärft sein politisches Profil

Fünf Forderungen zu Kernthemen des Fachhandels



Der Verbund Service und Fahrrad (VSF e.V.) arbeitet häufig mit anderen Interessenverbänden zusammen, um mit seinen verkehrspolitischen Forderungen größere Durchschlagskraft zu erzeugen. Einige Themen jedoch, die dem Verband ebenfalls sehr wichtig sind, betreffen eher fachhandelsspezifische Aspekte. Um diese künftig pointiert kommunizieren zu können, hat der VSF fünf Kernthemen in einem Forderungskatalog zusammengestellt. Diese fünf Forderungen lauten wie folgt:

**1) Verkauf von Fahrrädern und Pedelecs an den Verbraucher ausschließlich in verkehrssicherem, fahrfertig montiertem Zustand.**

Fahrräder sind Verkehrsmittel. Sie sollten dem Verbraucher nicht als Bausatz im Karton übergeben werden dürfen. Überlässt man dem Verbraucher die Endmontage, ist die Gefahr groß, dass z.B. Bremsen nicht richtig eingestellt oder Lenker nicht ausreichend fest montiert sind. Wenn Fahrräder aber in nicht verkehrssicherem Zustand benutzt werden, besteht er-

höhte Unfallgefahr durch technisches Versagen.

**2) Umsatzsteuerliche Gleichbehandlung von Fahrrädern gegenüber anderen Produkten/Dienstleistungen des Nahverkehrs.**

Bus, Bahn und Taxi werden als Nahverkehrsmittel nur mit 7 Prozent Umsatzsteuer belegt, demgegenüber Fahrräder mit 19 Prozent, obwohl doch auch Fahrräder in unseren Städten und Gemeinden vorwiegend im Nahverkehr (unter 100 km) eingesetzt werden. Diese Benachteiligung des Radverkehrs muss überwunden werden. Deshalb ist hier eine Anpassung überfällig: Produkte und Dienstleistungen rund ums Fahrrad sollten ebenfalls mit 7 Prozent besteuert werden.

**3) S-Pedelecs sollten auf geeigneten Radwegen fahren dürfen.**

Das grundsätzliche Verbot von S-Pedelecs auf Radwegen ist sowohl praxisfremd als auch eine Benachteiligung dieser Fahrzeuge. Zwar können S-Pedelecs die Radfahrenden bis maximal 45 km/h unterstützen, in der Praxis fahren sie aber zumeist nur zwischen 25 und 32 km/h, da zum einen die Verkehrswege-Situation selten höhere Geschwindigkei-

ten zulässt, zum anderen die körperliche Anstrengung auch mit Motorunterstützung enorm hoch ist und der Fahrtwind unangenehm wird.

**4) Keine Untergrabung des Fahrradleasings durch unrealistische Restwertschätzung der Finanzbehörden.**

Das Leasing von Fahrrädern ist ein relativ junges Geschäftsfeld. Im Regelfall wird das geleaste Rad nach Vertragsablauf (meist 3 Jahre) dem Nutzer für 10 Prozent des Neuwerts zum Kauf angeboten. Die Finanzbehörden haben aktuell den Restwert geleaster Fahrräder nach 3 Jahren auf im Regelfall 40 Prozent taxiert. Für den Differenzbetrag zu den meist realisierten 10 Prozent sind dann Steuern und Sozialabgaben fällig – was das gesamte Geschäftsmodell unattraktiv macht. Zudem sind die von den Finanzbehörden festgelegten 40 Prozent nicht realistisch und marktgerecht, denn beispielsweise Pedelecs haben nach 3 Jahren intensiver Nutzung einen deutlich geringeren Marktwert, zumal das teuerste Teil des E-Bikes, der Akku, nach dieser Zeit meist erneuert werden muss, weil er seine volle Leistungsfähigkeit dann schon verloren hat.

**5) Gleichbehandlung von E-Bikes und E-Autos hinsichtlich der Akku-Aufladen beim Arbeitgeber.**

2016 trat ein Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektroautos in Kraft, wonach das Aufladen eines E-Autos beim Arbeitgeber rechtlich keinen geldwerten Vorteil mehr darstellt. Dieser Steuervorteil gilt jedoch nicht für das Aufladen von E-Bikes. Hier ist ein geldwerter Vorteil zu versteuern. Diese Ungleichbehandlung ist sachlich nicht nachvollziehbar und stellt eine klare Benachteiligung der Besitzer von E-Bikes gegenüber denen von E-Autos dar, obwohl beide Fahrzeuge dem Ziel der CO<sub>2</sub>-Einsparung im Verkehr dienen.

„Mit diesen Forderungen werden wir in den kommenden Wochen in Berlin an die politischen Entscheidungsträger herantreten. Wir wissen, dass wir mit einigen Punkten durchaus heikles politisches Terrain betreten, aber wir haben für unsere Anliegen starke Argumente. Daher sind wir zuversichtlich, mit unserer Überzeugungskraft doch Bewegung in die politische Auseinandersetzung bringen zu können“, erläutert Albert Herresthal, Geschäftsführer des VSF e. V. den Forderungskatalog.

*Claudia Pirsch, VSF*

## „Goldene Hochzeit“ fürs Fahrrad



Vor 200 Jahren, 1817, absolvierte Karl Freiherr von Drais in Mannheim die ersten Kilometer auf seiner Draisine und leitete damit die Erfolgsgeschichte des Fahrrades ein. Aber Baden-Württemberg war und ist durchaus auch Schauplatz einer weiteren Erfolgsgeschichte. Seit genau einem halben Jahrhundert ist die Stuttgarter Paul Lange & Co. OHG Generalvertretung für SHIMANO-Komponenten – eine in der deutschen und internationalen Fahrradbranche wohl einzigartige Partnerschaft. Eine Partnerschaft, die weit über nüchterne Geschäftsbe-

austausch geprägt war. Daher kann mit Fug und Recht behauptet werden, dass das „Gesicht“ moderner Fahrräder zu einem guten Teil auch in Stuttgart geprägt wurde.

Dass ein derartiges Jubiläum einer so erfolgreichen Partnerschaft gebührend gefeiert werden musste, versteht sich von selbst. So gab sich, dem Anlass entsprechend, Ende September das Who’s who der internationalen Fahrradbranche, aber auch hochkarätige Vertreter aus Politik, Sport und Gesellschaft am Neckar ein Stelldichein. Als Ehrengäste durften die Geschäftsführenden Gesellschafter der Paul Lange & Co., Bernhard

gischen Verkehrsminister Winfried Hermann sowie Stuttgarts Oberbürgermeister Fritz Kuhn begrüßen.

Doch ist ein Jubiläum nicht nur der Anlass, um zurückzuschauen oder sich am Erreichten zu erfreuen. Gerade runde Geburtstage sollten stets auch eine Motivation sein, aktiv und erfolgreich die Zukunft zu gestalten. Und genau diese Motivation, die während des Galaabends im eigens errichteten Kuppelzelt den mehr als 500 geladenen Gästen greifbar vor Augen geführt wurde, prägt auch im täglichen Ablauf seit jeher die Zusammenarbeit der beiden Partner Paul Lange und SHIMANO. So können



hungen hinausgeht, die tagtäglich gelebt wird und längst eine Vielzahl enger persönlicher, sogar freundschaftlicher Verbindungen auf allen Ebenen hervor gebracht hat. Und eine Partnerschaft, die in all den Jahren stets von einem beiderseitigen Informations- und Ideen-



Lange und Barbara Schattmaier, neben Taizo Shimano, Executive Vice President SHIMANO Inc., Marc van Rooij, President SHIMANO Europe, und Georg Honkomp, Vorstandsvorsitzender von Europas größtem Zweirad-Einkaufsverband ZEG, aber auch den baden-württember-



sich Radfahrer jeglicher Couleur darauf verlassen, dass aus dieser Partnerschaft auch in Zukunft viele Innovationen hervorgehen, die gerade im hiesigen Markt das Radeln noch attraktiver und komfortabler machen.

*Michael Wild, Paul Lange & Co. OHG*

# Baustein des kommunalen Klimaschutzes

Kamen setzt auf klimaschonende Nahmobilität

*Solaranlagen auf bäuerlichen Dachflächen*



Mit dem Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen hat das Land NRW festgelegt, dass die Treibhausgasemissionen in Nordrhein-Westfalen bis zum Jahr 2020 um mindestens 25 Prozent und bis zum Jahr 2050 um mindestens 80 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 1990 verringert werden sollen (§ 3 KlimaSchG NRW). Während diese Ziele durch den § 4 KlimaSchG für die Landesregierung als unmittelbar verbindlich definiert werden, wird in § 5 KlimaSchG den „anderen öffentlichen Stellen“, darunter auch den Kommunen, eine Vorbildfunktion beim Klimaschutz zugeschrieben. Auf dieser Grundlage haben viele Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen kommunale Klimaschutzkonzepte aufgestellt, um einen Anteil zur Minderung der Treibhausgase, zum Ausbau der erneuerbaren Energien sowie zur Anpassung an den Klimawandel beizutragen.

Auch die Stadt Kamen hat ein integriertes kommunales Klimaschutzkonzept (IKSK) erarbeiten lassen, das im März 2016 vom Rat der Stadt Kamen beschlossen wurde. Bereits bei der Erarbeitung des Konzeptes, die mit umfangreicher Beteiligung von Bürgern, Verbänden und Politik erfolgte, zeigte sich, dass in Kamen der Bereich der Mobilität einen besonderen Stellenwert hat. Im Klimaschutzkonzept sind daher 14 der insgesamt 27 Maßnahmen aus dem Bereich der Mobilität. Weitere allgemeine Maßnahmen wie die Installation eines Klimaschutzmanagements oder die Implementierung des Klimaschutzes in die Stadtplanung haben ebenfalls Auswirkungen auf den Mobilitätsbereich.

## Schwerpunkt: Mobilität

Der Schwerpunkt im Bereich Mobilität ist nachvollziehbar, da die Belastungen durch den Kfz-Verkehr besonders in den städtischen Lagen vielfach von den Bürgern direkt in ihrem persönlichen Lebensumfeld wahrgenommen werden. Gerade bei der Förderung einer klimafreundlichen Nahmobilität auf der kommunalen Ebene gibt es eine Reihe von Ansatzpunkten, die ne-

ben der rein klimaverbessernden Betrachtung (CO<sub>2</sub>-Einsparung) auch weitere positive Auswirkungen im Stadtgebiet haben können, z.B. Lärmreduktion, Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Dabei gibt es aus Sicht des Klimaschutzes im Verkehrsreich grundsätzlich drei Strategien zur Einsparung von CO<sub>2</sub>:

- Verkehrsvermeidung
- Verkehrsverlagerung
- Effizienzsteigerung/technische Innovationen

Gerade bei den ersten beiden Strategien können durch kommunales Handeln positive Entwicklungen angestoßen werden: Zur Verkehrsvermeidung leistet vor allem die verkehrsvermeidende Siedlungs- und Verkehrsplanung und die damit verbundene Schaffung kurzer Wege einen wichtigen Beitrag. Verkehrsverlagerung zielt vor allem auf die Verlagerung vom MIV hin zu klimafreundlicheren Verkehrsarten wie beispielsweise Rad- und Fußverkehr oder ÖPNV.

Mobilitätsmaßnahmen des Kamener IKSK sind u.a. die Schaffung von Infrastrukturen für eine klimafreundliche Nahmobilität (Radschnellweg, Fahrradabstellanlagen, Barrierefreiheit, intermodale Verknüpfungspunkte), aber ebenso z.B. eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit. Auch die Aufrechterhaltung der AGFS-Mitgliedschaft der Stadt Kamen ist eine vom Rat der Stadt Kamen beschlossene Maßnahme des IKSK, um u.a. mehr Aufmerksamkeit auf den Rad- und Fußverkehr zu lenken und die Unterstützung durch das Netzwerk zu erhalten.

## Eigene Stelle: Klimaschutzmanager

Auf Grundlage des IKSK war es der Stadt Kamen im Mai 2017 möglich, einen für die Umsetzung der Maßnahmen verantwortlichen Klimaschutzmanager einzustellen. Durch den deutlichen Mobilitätsschwerpunkt des IKSK wird so auch der Bereich der Nahmobilitätsförderung bei der Stadt Kamen gestärkt.

Derzeit zeigt der Modal Split der Stadt Kamen aus dem Jahr 2012 eine dominante Stellung des MIV (62 Prozent). Durch die Einstellung des Klimaschutzmanagers und die Erstellung eines vertiefenden Klimaschutz-Teilkonzeptes „Nahmobilität“ sollen Strukturen geschaffen werden, um den Verkehr im Stadtgebiet nachhaltiger zu gestalten und Verlagerungen vom MIV zu erreichen.

### Einbeziehung von unterschiedlichen Nutzergruppen bei der Erstellung des Klimaschutz-Teilkonzeptes „Nahmobilität“

Bei der Erarbeitung des Klimaschutz-Teilkonzeptes „Nahmobilität“ ist es für die Stadt Kamen von großer Bedeutung, auch die Sichtweise der Bürger aufzunehmen; die Konzepterstellung kann und soll nicht nur aus der Verwaltung heraus passieren. Es braucht auch die Wahrnehmung und Gewichtung der Bewohner der Quartiere bzw. der Nutzer der jeweiligen Wegeverbindungen. Sie verfügen über ein unschätzbare lokales Expertenwissen.

Im Rahmen mehrerer Ortsbesichtigungen in den einzelnen Stadtteilen konnten die Bürger zu Fuß oder mit dem Fahrrad gemeinsam mit den Mitarbeitern der Stadtverwaltung und des Planungsbüros durch ihre Quartiere streifen, auf Problemfelder aufmerksam machen sowie Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge unterbreiten. Zwischen den anwesenden Bürgern gab es stark differierende Wahrnehmungen „ihrer“ Straßen und Plätze und deutlich unterschiedliche Zielvorstellungen.

Um auch weitere Nutzergruppen einzubeziehen, wurde gezielt mit einer 5. und 6. Klasse der Städtischen Hauptschule Kamen zusammengearbeitet. Gerade für Schüler von weiterführenden Schulen müssen Rahmenbedingungen für eine Nahmobilität geschaffen werden, mit denen sie schnell, sicher und selbstständig ihre zentralen Zielpunkte zu Fuß, mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen können.

Gemeinsam mit den Schülern und Lehrern machten sich die Planer, der Klimaschutzmanager und eine Vertreterin der Verbraucherzentrale auf einen Streifzug durchs Quartier, in dem

sich die Schule befindet. Aufgabe der Schüler war es, aus ihrer Wahrnehmung die Mängel und Chancen der Verkehrssituation festzuhalten und zu bewerten. In Kleingruppen wurde zusätzlich hinterfragt, welcher Schüler welches Verkehrsmittel nutzt, um zur Schule zu gelangen und seine Freizeit zu gestalten. Die Kinder äußerten sich offen und kritisch über Fahrpläne, Haltestellenstandorte und die mangelnde Sicherheit der schuleigenen Fahrradabstellmöglichkeiten.

Von der Beteiligung der Schüler erhoffen sich die Verantwortlichen vor allem zwei Dinge:

1. Jugendliche sind auf die Verkehrsmittel der Nahmobilität angewiesen, um eigenständig mobil zu sein. Es sollte nicht bereits in jungen Jahren der Eindruck gefestigt werden, dass die Nutzung der Nahmobilität nur eine Art Notnagel ist, der mit Abstrichen bei Flexibilität, Komfort, Sicherheit, Zeitaufwand und Kosten verbunden ist. Nur wenn es gelingt, das Angebot der Nahmobilität bereits früh mit positiven Eindrücken zu verankern, wird es auch nach Erhalt der eigenen Fahrerlaubnis weiter stark genutzt.
2. Die Jugendlichen sollen früh erfahren, dass sie ihre Umwelt selbst aktiv mitgestalten können. Stadtplanung und -entwicklung passiert nicht einfach so. Jeder Bürger hat die Möglichkeit, Einfluss zu nehmen und die Planungen mit seinen eigenen Ideen und Vorstellungen mitzugestalten und zu verbessern.

Abschließend lässt sich feststellen, dass die intensive Beschäftigung mit den Mobilitätsbedürfnissen verschiedener Zielgruppen eine wichtige Grundlage darstellt, um ein Angebot schaffen zu können, das geeignet ist, Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern.

Das Klimaschutz-Teilkonzept „Nahmobilität“ soll bis Dezember 2017 fertiggestellt werden. Alle Informationen zum integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Kamen sind abrufbar unter

[www.klimaschutz-kamen.de](http://www.klimaschutz-kamen.de)

*Tim Scharschuch, Klimaschutzmanager der Stadt Kamen  
Matthias Breuer, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Kamen*

## Die Bocholter Lust an der Last

NRW-Klimakommune Bocholt setzt auch beim lokalen Gütertransport Zeichen

Ob Obstkisten, Elektrogeräte, Nachschub für Bäckereifilialen oder Dachdeckerutensilien samt Werkzeugkasten: Waren dieser Art haben auch bequem in einem Lastenrad Platz. Diese sogenannten Cargo-Bikes sind für lokale Unternehmen und Gewerbebetriebe eine attraktive Alternative zum Auto oder Kleintransporter – umso mehr, je schwieriger die Parkplatzsituation und je kürzer die Transportstrecken sind. Wie groß die Vorteile der umweltschonenden und gesundheitsfördernden Mobilität sind, konnten Gewerbetreibende in Bocholt, der Stadt der kurzen Wege, jetzt selbst erfahren. Dafür hat die Stadt Bocholt mit ihrem Pilotprojekt „E-Cargo-Bike Bocholt“ gesorgt – und damit

ist die NRW-Klimakommune wieder einmal ihrer Vorreiterrolle bei nachhaltiger Mobilität gerecht geworden. Sie bot lokalen Einzelhändlern und Gewerbebetrieben an, vier verschiedene Typen von Elektro-Lastenrädern jeweils für maximal 4 Wochen kostenlos zu testen. Zwei der vier Modelle waren sogar mit nützlichem Regen/Sonnen-Schutzdach bestückt.

### Tolle Resonanz in Bocholt, der Stadt der kurzen Wege

19 lokale Unternehmen machten mit. Vertreten war ein buntes Spektrum an Gewerken – vom Hausmeisterservice über Kunsthandel, Eiscafé, Kiosk, mobile Fußpflege und Raumaus-

stattung bis zum Menüdienst. „Ziel der Aktion war es, möglichst viele Unternehmen der Stadt zu motivieren, für ihren Warentransport innerhalb Bocholts elektrounterstützte Cargo-Bikes einzusetzen“, berichtet Angela Theurich, Leiterin des Umweltreferats der Stadt Bocholt, die für die Konzeption und Umsetzung des Projektes verantwortlich zeichnete. Ihre Bilanz nach Abschluss des Projekts ist erfreulich: Es gab durchweg positive Rückmeldungen. Besonders schön findet die Referatsleiterin, dass einige der Testbetriebe sich inzwischen bereits ein eigenes Lastenrad angeschafft haben, andere die Investition erwägen. „Unser Modell ist sogar auf überregionales Interesse gestoßen. Wir hatten selbst aus Wien eine Anfrage“, informiert sie. Wen wundert es, haben die jeweiligen Verkehrsverantwortlichen der Stadt Bocholt das lokale Radwegenetz doch seit Jahrzehnten kontinuierlich ausgebaut und verbessert.

Aus Sicht der Testbetriebe sprechen vor allem folgende Aspekte für den Umstieg auf ein Elektro-Lastenrad für Gütertransporte in der näheren Umgebung: Die Parkplatzsuche entfällt, Mitarbeiter ohne Führerschein sind autark unterwegs, Waren können bis in die Fußgängerzone ausgeliefert werden. Hinzu kommen Gesundheitsförderung der Mitarbeiter, Kostenersparnis und ein hoher Sympathiewert bei der Kundschaft. Auch festgestellt haben die Unternehmen bei diesem Praxistext, dass Lastenräder ein optimaler Werbeträger sind und einen hohen Aufmerksamkeitswert genießen. Für Angela Theurich sprechen speziell drei positive Umweltauswirkungen für das Lastenrad: Das E-Cargo-Bike macht keinen Lärm und erspart – im Vergleich zu Pkw oder Transporter mit Verbrennungsmotor – der Atmosphäre klimaschädliche Treibhausgase und Feinstaub. „Hinzu kommt, dass die Anschaffung eines E-Lastenrads günstig ist, ebenso der Unterhalt“, fasst die Referatsleiterin die Vorteile zusammen. Sie ist überzeugt: „Je mehr Cargo-Bikes im Stadtgebiet von Bocholt unterwegs sind, desto höher wird die Motivation, die eigene Logistikstrategie zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Lastenräder sind echte Hingucker, speziell die Modelle mit Regen/Sonnen-Schutzdach.“

### Für die Hälfte aller Transporte gilt: kurze Strecken und geringes Gewicht

Die Fahrradstadt Bocholt ist bekannt für außergewöhnliche Aktionen mit durchschlagendem Erfolg; das belegt u.a. der fünfmalige Bundessieg beim ADFC-Fahrradklima-Test in der Sparte Kommunen unter 100.000 Einwohner. Für Angela Theurich sind Elektro-Lastenräder eine clevere und ökoeffiziente Alternative zum Pkw und Lkw in Städten: „In Bocholt wohnen 90 Prozent der Bürgerinnen und Bürger im innerstädtischen Bereich. Es gibt eine lebendige City mit vielen attraktiven Ladenlokalen, vielseitiger Gastronomie und einem spannenden

Kulturangebot. Fünfmal pro Woche findet auf dem zentral gelegenen Marktplatz der Bocholter Wochenmarkt statt. In Zeiten von Parkplatznot und Stau sind Lastenräder für Anlieferfirmen, vor Ort angesiedelte Unternehmen und Privathaushalte eine reale Transportalternative, die zudem noch dem Klima guttut“, betont sie und fügt an: „Die von der Europäischen Union geförderte Studie Cyclelogistics hat ergeben, dass 51 Prozent des motorisierten Güter- und Warenverkehrs weniger als 200 kg wiegen und maximal 5 km weit transportiert werden müssen. Das Ladevolumen liegt hierbei unter 1 m<sup>3</sup>. Das ist locker mit

einem Lastenrad zu machen.“ Während der 6-monatigen Projektlaufzeit waren die vier Lastenräder mit Zulademöglichkeiten zwischen 50 und 250 kg an jedem Werktag im Einsatz. Sie legten im Durchschnitt 25 bis 30 km pro Tag zurück. Positiv honorierten die Testfahrer auch, dass das Projekt mit einer Ausnahmeregelung für die Anlieferzeiten in Fußgängerzonen gekoppelt war.



*Parkplatzsuche ade: In der Stadt ist man auf dem Zweirad schneller unterwegs und findet leichter einen Stellplatz als mit dem Auto.*

### Seit 7 Jahren: Fahrrad als Transportmittel

Das Pilotprojekt E-Cargo-Bike Bocholt wurde vom Umweltreferat der Stadt Bocholt

konzipiert, organisiert und federführend geleitet. Kooperationspartner waren örtliche Zweiradunternehmen, eine Gesellschaft für elektrische Mobilität, die Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketing Gesellschaft mbH & Co. der Stadt Bocholt sowie die Industrie- und Handelskammer der Region. Die Mietkoten für die E-Lastenräder trug das Umweltreferat. „Gute Zusammenarbeit hat bei uns Tradition“, erklärt Angela Theurich, „wir engagieren uns in Bocholt seit vielen Jahren für den Radverkehr und den Klimaschutz, und das auf unterschiedlichste Art und Weise. Ein zentraler Baustein ist und bleibt dabei der Sektor Verkehr.“ So steht bei der Stadtverwaltung das Thema „Fahrrad als Transportmittel“ bereits seit 2010 auf der Agenda. Erstes Projekt war ein Fahrrad-Transportanhänger für Privatleute: Der sogenannte Klima-Shopper wurde von der Stadt zu einem stark vergünstigten Preis abgegeben. Der Klima-Shopper hat sich in Bocholt für individuelle private Einkäufe etabliert. Für größere Transporte im privaten Umfeld können die Einwohner Bocholts seit inzwischen 2 Jahren auf GEORG setzen. GEORG ist ein freies Lastenrad ohne elektrische Unterstützung, das sich Bürger mitten in der City kostenlos ausleihen können „In den Sommermonaten ist die Nachfrage nach GEORG besonders groß“, informiert Angela Theurich, „da passt die gesamte Ausstattung für eine Party im Grünen rein – von Getränkekisten bis zum Grillgut.“ Mit GEORG kutschieren in Bocholt auch Großeltern ihre Enkel und Eltern ihre Kinder durch die Gegend und natürlich größere Einkäufe nach Hause.

*Angela Theurich, Stadt Bocholt*

# Mit Rudi und dem roten Panther ohne Parkplatzsorgen leben

VeloCityRuhr unterstützt Lastenradverleih

Die steigende Zahl an Mitgliedern in der AGFS zeigt, dass immer mehr Kommunen sich die Förderung des Radverkehrs auf die Fahne schreiben. Noch gibt es keine Kommune in NRW, die bedeutende Erfolge vorweisen kann. Im Netzwerk VeloCityRuhr versammeln sich Radfahrer aus dem Ruhrgebiet, die nicht warten wollen, bis Politik und Verwaltung die Verkehrswende ins Rollen gebracht haben. Ausgehend von dem Netzwerk finden daher inzwischen vielfältige Aktivitäten statt, die den Wandel kooperativ begleiten, mitgestalten und beschleunigen sollen. Eine dieser Aktivitäten ist der Lastenradverleih „Dein Rudolf“.

Im Jahre 2011 durfte sich die damals neue Initiative VeloCityRuhr auf dem Stand des ADFC auf der Fahrradmesse Essen präsentieren. Einer der Besucher war Gerd Lemken, Chef von Punta Velo. Das Dorstener Unternehmen vertreibt im Ruhrgebiet und seiner Umgebung die Bullitts, bewährte Lastenräder aus Kopenhagen. Man blieb im Kontakt, weshalb bei der ersten Dortmunder Sternfahrt 2012 dann auch einige Leihräder aus Dorsten dabei waren. 2013 kam dann schließlich ein Leihrad für den Sommer nach Dortmund zu VeloCityRuhr. Parallel gab es drei weitere Testräder in der Stadt, in ganz unterschiedlichen Konstellationen: ein Rad beim Umweltamt der Stadt, eins bei einem Wohnprojekt und eins bei einem Verein. Um den Jahreswechsel kristallisierte sich heraus, dass das Lastenrad dauerhaft in Dortmund bleiben kann, erinnert sich Fabian Menke, der das Projekt zusammen mit anderen bis heute begleitet. Parallel konnte ein gebrauchtes Christiana-Lastenrad erworben werden.

Die beiden Räder waren die Grundlage, um zusammen mit der VeloKitchen Dortmund „Dein Rudolf“ ins Leben zu rufen – „Dem Ruhrgebiet und Dortmund sein LastenFahrrad.“ Da es zwei Räder gab, wurde das rote, flott zu fahrende Bullitt kurzerhand Roter Panther getauft, erinnert sich Menke schmunzelnd. Das andere Rad wurde schon vorher liebevoll Rudi genannt. 2014 ging die Website *dein-rudolf.de* online, auf der sich seitdem jeder die Lastenräder auf Spendenbasis ausleihen kann. Zusammen mit dem Kölner Projekt Kasimir waren die Dortmunder Aktiven damit in NRW die beiden Vorreiter einer inzwischen stark wachsenden Anzahl an Projekten für öffentliche Lastenräder.

Rudi wartet in der Radstation am Hauptbahnhof und der Rote Panther beim Kiosk Zwischenstopp mitten im Kreuzviertel auf den nächsten Einsatz. Das Kreuzviertel ist ein Gründerzeitviertel, in dem heute viel zu viele Autos stehen. Inzwischen haben über 200 Menschen das Angebot genutzt, häufig sind die Räder täglich im Einsatz. Die Nachfrage ist also auf jeden Fall da. „Die Website läuft. Wir können jederzeit Lastenräder anderer Besitzer in das Ausleihsystem einbinden“, erläutert Menke. Aktuell laufen Gespräche mit anderen Besitzern, so dass das Angebot sicherlich wachsen wird.

Die Initiatoren wollten Autobesitzern mit dem Angebot ermöglichen, eine Alternative zum eigenen Auto auszuprobieren.

Laut dem „Fahrrad-Monitor 2017“ können 39 Prozent etwas mit Lastenrädern anfangen. Da aber nur 1 Prozent eins besitzt, gibt es großes Potenzial zum Umstieg und damit die Reduktion der Nachfrage nach Parkmöglichkeiten. Inzwischen nutzen auch viele überzeugte Radfahrer das Angebot, die nur gelegentlich ein Lastenrad brauchen oder denen der Platz für ein eigenes fehlt. Menke hat im Rahmen seiner Bachelor-Arbeit die Nutzer näher untersucht. „Wir haben zwei Nutzergruppen: Ein Viertel nutzt das Angebot einmalig vor einer möglichen Anschaffung. Die andere große Gruppe nutzt das Lastenrad immer wieder.“ Außer von den möglichen Lastenrad-Umsteigern wird das Angebot also auch von denen genutzt, die kein Auto haben, aber hin und wieder größere Lasten transportieren müssen und sich entweder kein Lastenrad kaufen wollen bzw. können oder keinen Platz zum Abstellen haben.

## Das Netzwerk

VeloCityRuhr wurde 2011 als Vernetzungsplattform initiiert. Dadurch sollten nicht nur Kontakte entstehen, sondern auch die vielfältigen Aktivitäten rund um das Fahrradfahren im Ruhrgebiet sichtbar werden. Der Radkalender Ruhr auf <http://velocityruhr.net/termine> zeigt deutlich, wie viele fahrradbezogene Angebote es inzwischen jeden Monat im Ruhrgebiet gibt – von der Radtour über die Selbsthilfewerkstatt bis zur Podiumsdiskussion. Anders als geplant hat sich die Website *VeloCityRuhr.net* mittlerweile zu einer Nachrichtenseite für Interessierte – insbesondere im mittleren und östlichen Ruhrgebiet – entwickelt. Darüber hinaus ist VeloCityRuhr zu einem eigenen, ohne formelle Mitgliedschaft funktionierenden Akteur geworden. VeloCityRuhr wird inzwischen auch von Verwaltung und Politik wahrgenommen und als Gesprächspartner geschätzt, weshalb VeloCityRuhr z.B. in den Nahmobilitätsbeirat der Stadt Dortmund berufen wurde.

Mittlerweile sieht man immer mehr Lastenräder in Dortmund. Dazu hat sicherlich beigetragen, dass man die Nutzung unkompliziert ausprobieren konnte, und zwar bereits bevor das Thema in den Fokus der breiten Öffentlichkeit gerückt ist – ganz nach dem Motto „Wir radeln schon mal vor“ von VeloCityRuhr. Einen Nebeneffekt hatte das Projekt auch: Menkes Engagement überzeugte die Stadt, die ihn als Radverkehrs- und Fußgängerbeauftragten einstellte.

## Zum Weiterlesen:

Paul, Norbert/Menke, Fabian 2017: Radverkehrsaktivismus: Vom Denken in kommunalen Grenzen zu einer regionalen Vernetzung; in Scharioth, Joachim/Schräpler, Jörg-Peter (Hg.): Wege zur Metropole Ruhr – Heimat im Wandel, Essen: Klartext.

Norbert Paul, [velocityruhr.net](http://velocityruhr.net)

# Städte in Bewegung – Projekt UrbaneBERKEL in Coesfeld (Wasser bewegt)

Coesfelder Schlosspark als erster Baustein eröffnet

Mit einem bunten Fest, mit Ehrengästen, Musik und einer Moderationsrunde wurde am 25. Juni 2017 der Coesfelder Schlosspark wiedereröffnet. Hunderte Besucher erlebten den neuen Schlosspark, schlenderten über die neuen Brücken, betrachteten die enthüllte Gedenkstele, nahmen Platz auf den neuen Bänken oder sprangen über die Trittsteine am Fluss. Kinder probierten die neuen Spielgeräte aus, wateten gern auch schon mal durchs Wasser, Erwachsene nahmen den neuen öffentlichen Bücherschrank in Augenschein.



## UrbaneBERKEL als Projekt der Regionale 2016

Der Coesfelder Schlosspark ist Teil des Regionale-2016-Projektes UrbaneBERKEL. Bei diesem Projekt steht der Fokus der Betrachtung nicht allein auf der Umgestaltung und Aufwertung der innerstädtischen Berkel selbst, sondern auch auf der Attraktivitätssteigerung der angrenzenden Stadträume. Ziel des Projektes ist es, die bisher versteckte, nicht sichtbare UrbaneBERKEL im Stadtbild hervorzuheben und damit neue hochwertige Lebens- und Bewegungsräume im Sinne des Konzeptansatzes Nahmobilität 2.0 zu schaffen.

So wird in zwei Teilbereichen ein attraktiver Fuß- und Radweg entlang des Gewässers geschaffen bzw. aufgewertet, wobei der Fußweg mit leichtem, barrierefreiem Gefälle herunter zur Berkel geführt wird. Durch diese neue innerstädtische West-Ost-Verbindung ist es dem Radfahrer möglich, den nicht frei-

gegebenen Teil der Fußgängerzone zu umfahren und so die Innenstadt ohne abzustiegen zu durchqueren. In ihrer Verlängerung verbindet die neue Berkelpromenade das Stadtzentrum mit dem Naherholungsgebiet Coesfelder Berg.

In diesem Zusammenhang wird auch die Bernhard-von-Galen-Straße als Verbindungsstück zwischen den beiden Promenadenbereichen umgebaut. Der Straßenraum mit Tempo-30-Zone wird zugunsten breiterer Fußwege und Außengastronomieflächen neu geordnet und barrierefrei ausgebaut. Radfahrer fahren zukünftig auf der Fahrbahn. Die Kreuzungspunkte werden hervorgehoben und die Querungsmöglichkeiten durch das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme für die Fußgänger erleichtert.

## Der Schlosspark

Zugleich stellt die Bernhard-von-Galen-Straße den Übergang zwischen Marktplatz und Schlosspark dar. Der Schlosspark bildet als grüne Oase direkt an der erlebbaren Berkel zwischen Berufskolleg und Krankenhaus ein Herzstück des UrbaneBERKEL-Projektes. Flach abfallende Ufer und Sitzpodeste direkt am Wasser verleihen der Berkel an diesem besonderen Ort Erlebnischarakter. Nicht nur das Wasser selbst, sondern auch neue Spielelemente laden Kinder zum Aufenthalt an der Berkel ein. Ein neuer Rundweg, der um eine Wiesen- und Staudenfläche angelegt wird und auch für gehbehinderte Menschen mit Rollatoren und für Rollstuhlfahrer geeignet ist, lädt zu Spaziergängen ein.

Durch die Gestaltung des Parks entstehen verschiedene Bewegungs- und Erholungszonen für Jung und Alt: barrierefreier Rundweg, Wiesenflächen, Spielelemente zum Thema Wasser und Schlosspark (nicht nur für die jungen Besucher). Treppenstufen führen zur Berkel und mit Hilfe einer Furt lässt sich diese überqueren. In den Sommermonaten

bieten zahlreiche Coesfelder Sportvereine im Rahmen des Projektes „Sport im Park“ kostenlos vielfältige Sportmöglichkeiten unter freiem Himmel an.

Der bisher meist verwaiste Schlosspark wird so wieder zu einem beliebten Ort der Bewegung, Erholung und Kommunikation – direkt in der Coesfelder Innenstadt.

## Die Berkel

Ein dichtes Netz von kleinen Bächen und größeren Flüssen prägt das westliche Münsterland. Dabei stellt die 114 km lange Berkel eine bedeutende Achse quer durch die Region dar. Der typische Tieflandfluss ist ein verbindendes Element, historisch betrachtet als wichtiger Transportweg und gegenwärtig als identitätsstiftendes Merkmal für die Menschen in Coesfeld und alle Anrainerkommunen.

Von ihrer Quelle in Billerbeck bis zur Mündung in die IJssel im niederländischen Zutphen präsentiert sich die Berkel mal als bescheidenes Rinnsal und mal als breiter Strom. Dabei fließt sie abwechselnd durch landwirtschaftlich geprägte offene Gebiete und durch Dörfer und Städte.

In Coesfeld wurde die Berkel im 13. Jahrhundert geteilt und entlang der Stadtmauer in einem künstlichen Bett geführt. Bis heute verzweigt sie sich deshalb nordöstlich der Innenstadt in ihre drei Flussarme Fegetasche, Umflut und Innenstadtbekel. Zum Abwasserfluss und reinem Nutzwasser degradiert, fungierte die Berkel lange Zeit als Klärwerk der Stadt.

*Holger Ludorf, Stadt Coesfeld*

# Deutscher Engagementpreis

Gemeinsames Azubi-Projekt im Kreis Recklinghausen ist nominiert

Nachhaltigkeit steht bei dem Projekt im Mittelpunkt. Die Grundidee: Wenn sich Nachwuchskräfte schon während ihrer Ausbildung intensiv mit dem Thema befassen, können sie dieses Wissen besonders gut und richtungsweisend in den Alltag



*Lukas Walter und Chantal Tetzlacht freuen sich auf das Ergebnis: „10.000 Euro wären eine große Chance für die Fortsetzung unseres gemeinsamen Azubi-Projektes!“*

der Verwaltung mit einbringen. Darum haben die Städte Recklinghausen, Dorsten, Haltern am See, Marl, Oer-Erkenschwick, Gladbeck, Castrop-Rauxel und der Kreis Recklinghausen das Klima-Kooperationsprojekt ins Leben gerufen. Dazu gehört natürlich auch nachhaltige Mobilität.

Dafür wurden sie von den Ausrichtern des deutschen lokalen Nachhaltigkeitspreises für den Deutschen Engagementpreis vorgeschlagen. Bereits mit der Auszeichnung für den deutschen lokalen Nachhaltigkeitspreis im letzten Jahr ist sichergestellt, dass sich dieses Projekt mit überschaubaren finanziellen Mitteln dauerhaft und nachhaltig etablieren kann.

Der Publikumspreis ist mit 10.000 Euro dotiert. Wenn das Projekt gewinnt, soll das Preisgeld in zusätzliche Aktionen für die Azubis investiert werden. Mehr Informationen zum Projekt gibt es auf der Website des Kreises Recklinghausen unter [www.kreis-re.de/klima](http://www.kreis-re.de/klima)

## Der Deutsche Engagementpreis

Der Deutsche Engagementpreis stärkt die Anerkennung von freiwilligem Engagement und würdigt den Einsatz für eine lebenswerte Gesellschaft. Für den Dachpreis können ausschließlich die Preisträgerinnen und Preisträger anderer Engagementpreise nominiert werden. Vorgeschlagen wurden die insgesamt 685 Nominierten von 232 Ausrichtern von Preisen für bürgerschaftliches Engagement. Eine hochkarätige Fachjury entscheidet über die Gewinnerinnen und Gewinner in fünf Kategorien, die jeweils mit 5.000 Euro dotiert sind. Alle anderen Nominierten nehmen an der Abstimmung zum Publikumspreis teil. Die Preisträgerinnen und Preisträger des Deutschen Engagementpreises werden am 5. Dezember bei einer festlichen Preisverleihung in Berlin bekannt gegeben.

Initiator und Träger des seit 2009 vergebenen Deutschen Engagementpreises ist das Bündnis für Gemeinnützigkeit.

*Jutta Emming, Kreis Recklinghausen*

# RaBo – Radparcours Bonn

Mehr Sicherheit und mehr Freude für radfahrende Kinder

Die Verbesserung der Sicherheit und die Steigerung der Freude beim Radfahren für Kinder der Jahrgangsstufen 5 und 6 sind die Ziele des neuen Radparcours Bonn (RaBo). Der Arbeitskreis Schule, bestehend aus Vertretern von Polizei, ADFC, Stadtverwaltung und Bonner Schulen, hat diesen Radparcours in einer 1,5-jährigen Planungszeit entwickelt.

Mit seiner Hilfe sollen die Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 5 und 6 in die Lage versetzt werden, sicher und gerne mit dem Rad zur Schule zu fahren. In den Bonner Grundschulen erhalten die Schüler eine gute Fahrradausbildung, die mit der Prüfung zum Fahrradführerschein endet. In den Jahrgangsstufen 5 und 6 ist jedoch der Anteil der Radfahrenden Schüler leider gering. Dies hat viele Gründe. Der Schulweg zur weiterführenden Schule ist in der Regel länger. Die Schüler sind noch unsicher im Straßenverkehr und der Umgang mit dem Rad ist wenig eingeübt.

Dennoch gibt es viele gute Argumente für die selbstständige Bewältigung des Schulweges mit dem Fahrrad. Neben dem gesundheitlichen Aspekt sollte der Anspruch aller Erziehungsverantwortlichen sein, die Entwicklung der Kinder und Jugendlichen zu selbstständigen, selbstbewussten und verantwortungsvollen Menschen zu unterstützen. Auf dem Schulweg können soziale Kontakte gepflegt werden und die sportliche Betätigung auf dem Schulweg steigert die Konzentrations- und Lernfähigkeit.

Mit dem mobilen Radparcours werden weiterführende Schulen besucht, um den Schülern der Jahrgangsstufen 5 und 6 einen verantwortungsbewussten und sicheren Umgang mit dem Rad im Straßenverkehr zu vermitteln. Mit den eigenen Fahrrädern erproben die Schüler den Parcours, der auf die Radfahrausbildung in der Grundschule aufbaut. Die Durchführung erfolgt auf dem Schulhof der jeweiligen Schule durch geschulte

Teams, die sich aus ehrenamtlich tätigen Personen des ADFC und aus Praktikanten zusammensetzen. Die Praktikanten sind Lehramtsstudenten, die im Projekt ein Berufsfeldpraktikum absolvieren und dort wertvolle Erfahrungen für den späteren Berufsalltag sammeln können. Begleitet wird die Durchführung des Radparcours durch die zuständigen Lehrer der jeweiligen Schule.

Das Projekt ist bewusst so angelegt, dass der Aufwand für die Schulen gering ist. Die Durchführung ist kostenlos. Die Schule stellt den Schulhof zur Verfügung und die jeweiligen Klassenlehrer betreuen die Schüler während der Übungen.

Die einzelnen Übungen im Parcours sind spielerisch angelegt. Sie werden häufig wiederholt, weil immer weitere Übungen hinzukommen. Der Aufbau soll Situationen im Straßenverkehr nachstellen, die ein schnelles und sicheres Fahrverhalten notwendig machen, damit es nicht zu einem Unfall kommt. Neben gewünschten Verhaltensweisen wird auch der sichere Umgang mit dem Fahrrad eingeübt und es werden Informationen darüber vermittelt, wie ein verkehrssicheres Fahrrad aus-



Aufstellung – und los geht es auf dem Schulhof!

gestattet sein muss. Tipps zu kleineren Reparaturen runden das Angebot ab. Der Aufbau der einzelnen Stationen wird an die Gegebenheiten der Schulhöfe angepasst und umfasst in der Hauptsache Übungen zum Bremsen, zum Umschauen und weitere Verhaltensweisen, die ein sicheres Radfahren ermöglichen. Kleinere Wettkampfteile sollen den Spaß und den spielerischen Aspekt betonen und einen selbstverständlichen Lerneffekt erzeugen.

Die Materialien sind in einem Anhänger untergebracht, der mit einem Pedelec zur jeweiligen Schule gebracht wird. Das Pedelec und der Anhänger wurden von DHL Express gesponsert und dem ADFC Bonn/Rhein-Sieg übergeben. Das Pedelec mit Anhänger steht an zentraler Stelle im Stadtgebiet und kann von dort schnell an die jeweilige Schule gefahren werden.

Zurzeit wird eine eigene Website erarbeitet, die den Schulen die Buchung des Parcours erleichtert und die Übersichtlichkeit für alle Beteiligten steigern soll.

*Marlis Koch, Stadt Bonn*



Das RaBo-Aktionsset besteht aus einer Vielzahl von Einzelteilen.

## Kreis Düren legt kostenlose Radverkehrsnetzkarte neu auf

Neue Knotenpunktkarte ist in allen Rathäusern zwischen Titz und Heimbach so-wie im Kreishaus erhältlich



Der Kreis Düren hat die Übersichtskarte der Radknotenpunkte neu aufgelegt. Die großformatige Klappkarte im Maßstab 1:40.000 zeigt die Lage aller Radknotenpunkte im Kreisgebiet, inklusive der Anschlusspunkte in den Nachbarkreisen. Zudem sind die Entfernungen auf den farblich gekennzeichneten Fernradwegen zwischen den einzelnen Knotenpunkten erstmals angegeben. „Die Karte zeigt alle ausgeschilderten Radwege im Kreis Düren und die bedeutenden überregionalen Themenrouten, etwa den Ruruferradweg und die Wasserburgenroute“, unterstreicht Landrat Wolfgang Spelthahn den Nutzwert der Karte. „Die Planung einer individuellen Radtour entlang der Knotenpunkte

wird so kinderleicht und jedermann ermöglicht, egal ob Gelegenheitsradler, Alltagspendler oder Radtourist“, so Michael Reichert, Fahrradbeauftragter des Kreises Düren.

Durch die Förderung über die Mitgliedschaft des Kreises Düren in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW ist die reiß- und wetterfeste Karte kostenfrei erhältlich. Die Karten gibt es ab sofort in den Rathäusern aller 15 Städte und Gemeinden im Kreis Düren sowie im Kreishaus in Düren.

*Michael Reichert, Kreis Düren*

# Planung goes online

Universität Düsseldorf untersucht Wirkungen und Einflussfaktoren kommunaler Online-Partizipation



DÜSSELDORF  
INSTITUTE FOR INTERNET  
AND DEMOCRACY

Im Zentrum des Forschungsvorhabens steht die empirische Erforschung der Wirkungen von kommunalen

Online-Partizipationsverfahren sowie der Identifikation dafür relevanter Einflussfaktoren. Dafür wurden im September und Oktober 2017 im Rahmen einer vergleichenden Fallstudie in den Städten Bonn und Moers sowie im Kölner Stadtbezirk Ehrenfeld Online-Beteiligungsverfahren zum Thema „Verbesserungsmöglichkeiten im Fahrradverkehr“ durchgeführt.

Diese Verfahren dienen den jeweiligen Kommunen u.a. als Grundlage für die weitere Maßnahmenplanung der Fahrradinfrastruktur. Dabei wird den beteiligten Kommunen in Zusammenarbeit mit einem Dienstleister eine Online-Plattform zur Verortung, Kommentierung und Abstimmung von radverkehrsrelevanten Problemstellen in der Kommune bereitgestellt.

## Bonn

Über 2.300 Verbesserungsvorschläge haben die Bonner während des Rad-Dialogs vom 13. September bis zum 18. Oktober eingereicht und in über 2.000 Kommentaren diskutiert. Dabei setzten sie die Schwerpunkte vor allem auf die Kategorien Radverkehrsführung, Radwegqualität und Hindernisse. Ziel der Online-Beteiligung ist es, das Radfahren in Bonn attraktiver zu gestalten.

Im Anschluss daran prüfen Politik und Verwaltung die Vorschläge und entscheiden, welche Maßnahmen sinnvoll und kurz- oder mittelfristig umsetzbar sind.



„Mitmachen“-Seite in Bonn

## Moers

Bis zum 19. Oktober konnten Bürger Vorschläge für die Verbesserung des Radverkehrs in Moers machen. Auf der Plattform [www.raddialog.moers.de](http://www.raddialog.moers.de) sind in diesem Zeitraum rund 450 Verbesserungsvorschläge gemacht worden. Die Schwerpunkte lagen dabei in den Kategorien Radverkehrsführung und Radwegqualität. Auf einige Hinweise hat die Verwaltung direkt reagiert. Viele weitere Punkte prüft die städtische Verkehrspla-

nung bereits jetzt vor Ort und arbeitet somit unmittelbar mit den Hinweisen. Im Anschluss an die Online-Phase wird ein Abschlussbericht erstellt. Voraussichtlich im März 2018 sollen die Ergebnisse und Empfehlungen im Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Umwelt politisch beraten werden, um Maßnahmen umsetzen zu können.

## Köln-Ehrenfeld

Vom 20. September bis zum 24. Oktober konnten Bürger Hinweise und Vorschläge zur zukünftigen Radverkehrsführung im Kölner Stadtteil Ehrenfeld einreichen und miteinander diskutieren. Es wurden über 300 Vorschläge gemacht. Die Vorschläge erhielten rund 600 Bestätigungen aus der Bürgerschaft.

So können die Bürgerinnen und Bürger zu einem fundierten und differenzierten Bild der Radverkehrsführung in Ehrenfeld beitragen. Alle Beiträge und Bewertungen werden anschließend von einem externen Gutachter ausgewertet und fließen in die Erstellung des Radverkehrskonzeptes Ehrenfeld ein.

## Wie geht es weiter?

Die wesentliche Erweiterung vorhandener Untersuchungen besteht im vergleichenden Forschungsdesign, bei dem ein weitgehend ähnliches Verfahren in drei Kommunen durchgeführt und untersucht wird. Dabei kommen insbesondere repräsentative Umfragen in den Kommunen zum Einsatz. Dadurch soll ermöglicht werden, auf empirischer Basis die Effekte solcher Partizipationsprozesse wissenschaftlich valide zu bestimmen. Dies geschieht auf drei Ebenen:

1. durch den Vergleich von Personen, die sich am Online-Verfahren beteiligt haben, mit solchen, die diesem ferngeblieben sind,
2. durch den Vergleich der Online-Verfahren mit Offline-Beteiligungsverfahren und
3. durch den Vergleich in zeitlicher Perspektive.

Insgesamt wird dadurch ein wichtiger Beitrag zu einer Theorie politischer Online-Partizipation geleistet. Die Relevanz des Vorhabens beschränkt sich aber nicht auf die Wissenschaft, sondern erstreckt sich auch auf das zielgerichtete Design von Partizipationsverfahren in der Praxis.

In Zukunft soll dadurch die Gestaltung der Verfahren verbessert werden, so dass sich möglichst viele Bürger beteiligen können, Politik und Verwaltung konkrete Maßnahmen aus den Hinweisen der Öffentlichkeit ableiten können und auf beiden Seiten Transparenz über die Ergebnisse sowie Möglichkeiten und Grenzen der Verfahren besteht. Die Fortsetzung des Forschungsvorhabens mit weiteren Kommunen ist vorgesehen.

Weitere Informationen: [diid.hhu.de/projekte/wirkungen-und-einflussfaktoren-kommunaler-online-partizipation/](http://diid.hhu.de/projekte/wirkungen-und-einflussfaktoren-kommunaler-online-partizipation/)

Tobias Escher, Universität Düsseldorf

## Dauerzählstellen in Köln: neue Website

Die zielgerichtete Förderung des Radverkehrs braucht eine gute und breite Datenbasis. Deshalb gibt es seit 2008 in Köln Dauerzählstellen für den Radverkehr, die rund um die Uhr/7 Tage die Woche Fahrräder zählen und Daten für den Radverkehr liefern.

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln betreibt derzeit an elf Standorten Dauerzählstellen, die den Radverkehr auf baulichen Radwe-

gen, Fahrradschutzstreifen oder Radwegen innerhalb von Grünanlagen zählen. Immer wieder wurde in der Vergangenheit der Wunsch an die Verwaltung herangetragen, die Daten zum Radverkehr der Dauerzählstellen Interessierten zur Verfügung zu stellen.

Mit der Freischaltung einer Website zu den Dauerzählstellen bietet das Amt für Straßen und Verkehrstechnik nun erstmals diesen Service an. Alle

derzeit betriebenen elf Dauerzählstellen sind auf dem Prototypen einer Online-Karte (<http://www.eco-public.com/ParcPublic/?id=677#>) verortet und die Gesamtzahlen sowie die Werte der einzelnen Dauerzählstellen können nun abgefragt werden. Die Seite wird auf die mobile Nutzung hin noch optimiert.

*Verena Rutzka, Stadt Köln*

## Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (HBR)

Fortschreibung der HBR nach 4 Jahren

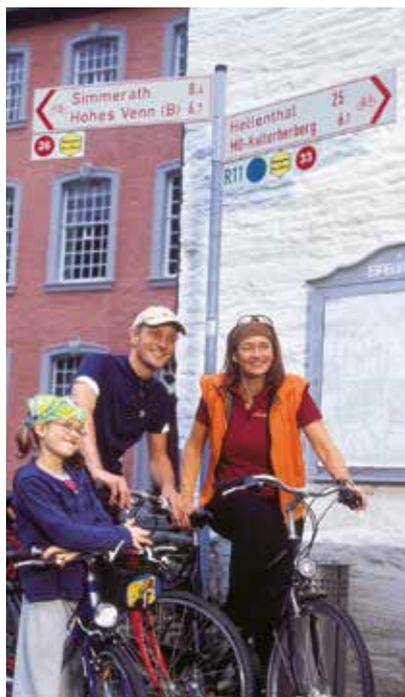
Nach 4 Jahren werden die Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (HBR) fortgeschrieben und veröffentlicht. Die neue Fassung steht seit Oktober 2017 als Download unter [www.radverkehrsnetz.nrw.de](http://www.radverkehrsnetz.nrw.de) zur Verfügung. Hier können unter HBR NRW das gesamte Werk oder einzelne Kapitel bzw. Mustervorlagen heruntergeladen werden. Eine Druckausgabe ist in Vorbereitung.

### Radschnellverbindungen

Das wirklich Neue in der HBR sind die Radschnellverbindungen des Landes NRW. Was ist überhaupt eine Radschnellverbindung? Und was ist der Unterschied zu einem Radschnellweg? Die Aufklärung und die Erläuterung anderer Begriffe wie z.B. Radnetz NRW finden Sie in der neuen HBR unter den Begriffsdefinitionen.

Die Planungen der sieben Radschnellverbindungen des Landes NRW schreiten zügig voran und dabei darf die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr nicht vergessen werden. Dies gilt für die Radschnellverbindung selbst, aber auch für die Zuführung zur Radschnellverbindung, in der Regel über das Radnetz NRW. Ein neues Logo für Radschnellverbindungen steht als Streckenpiktogramm auf dem Wegweiser zur Auswahl. Aufgrund der höheren Fahrtgeschwindigkeit sind Vorwegwei-

ser erforderlich, zur besseren Lesbarkeit in größerer Schrift. Zur routenorientierten Wegweisung gibt es das neue Routenlogo für Radschnellwege. Für einen Notfall wie z.B. einen Krankentransport ist es wichtig, dass die Hilfe schnell an den genauen Ort gerufen werden kann. Hierzu soll die neue blaue Streckenkilometrierung auf besonderen Kilometertafeln neben der Fahrbahn mit Radschnellverbindungsnummer, z.B. RS1, und Kilometrierung alle 500 m helfen.



### Knotenpunktsystem

Das Knotenpunktsystem findet in NRW immer mehr Anhänger. Die aktuelle Übersichtskarte in den HBR zeigt nur noch wenige weiße Flecken in denen das Knotenpunktsystem noch nicht verwendet wird. Vielleicht wird es bald landesweit zur Verfügung stehen.

Bahntrassenradwege sind derzeit nicht in jeder Kommune mit einer Wegweisung für den Radverkehr beschildert. Gerade diese Wege sind ideal für Familien zu befahren und sollen flächendeckend ausgewiesen und in das Radnetz NRW aufgenommen werden.

Nicht zu vergessen ist die StVO-Wegweisung in Waldgebieten (öffentlicher Staatswald, privater Wald), u.a. mit dem Baulastträger Landesbetrieb Wald und Holz NRW. Hierzu sind die passenden Mustervorlagen in den HBR enthalten.

Immer wieder ärgern sich Radfahrer, wenn der Radweg vor einer Baustelle endet. Die HBR bieten gute Tipps für alle Akteure, wie es anders gehen kann.

Die Website [www.radverkehrsnetz.nrw.de](http://www.radverkehrsnetz.nrw.de) hat übrigens ein neues „Gesicht“ bekommen und wurde vom Design bis zum Inhalt aktualisiert. Je nach Anwendergerät (Smartphone, Tablet, PC) passt sich die Seite jetzt an.

*Martin Lohmann, VM NRW*

## Radaktionstag des Kreises Düren 2017

Über 500 Radler genießen herrliche Radtour bei perfektem Wetter

Im fahrradfreundlichen Kreis Düren lädt Landrat Wolfgang Spelthahn Jung und Alt bereits seit 2009 einmal jährlich zum Radaktionstag ein. Im Mittelpunkt steht stets die gemeinsame Rundfahrt über flache Nebenstraßen und Wege. Bei den gut 35 Kilometer langen Touren lernt man seine Heimat genauer kennen und trifft viele freundliche Menschen. Infostände und Unterhaltung am Start-/Zielort runden den Tag ab, der von der Initiative „Familie im Kreis Düren: eine runde Sache!“ gefördert und der von Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) sowie der Sparkasse Düren unterstützt wird. Neben der kostenfreien Ausgabe der Radverkehrsnetzkarten des Kreises Düren wird gegen eine geringe Schutzgebühr an diesem Tag auch der Kreis-Düren-Fahrradhelm angeboten, der in jedem Jahr reißenden Absatz findet. Abgerundet wird das Programm durch die Foto-Fun-Aktion der AGFS, die insbesondere Familien und Kindern eine schöne Erinnerung beschert.

In diesem Jahr fand der Radaktionstag am Sonntag, den 3. September, bei strahlendem Sonnenschein statt. Ausgangspunkt war ein bekannter Biohof in der Gemeinde Langerwehe, westlich von Düren gelegen. Nach der Tour wurden allen Teilnehmern Speisen rund um das Thema Kürbis angeboten. Für Kinder gab es zahlreiche Spielangebote.

Am Radaktionstag 2017 waren über 60 Helferinnen und Helfer von diversen Ämtern der Kreisverwaltung Düren, private

Verkehrshelfer eines Vereins sowie eines örtlichen Sanitätsdienstes beteiligt. Hilfreich erweist sich seit einigen Jahren die Zusammenarbeit mit den Kommunen sowie den örtlichen freiwilligen Feuerwehren.

Begleitet bzw. beworben wurde die Radtour durch eine intensive Pressearbeit mit Einbindung eines lokalen Rundfunksenders, zahlreiche Plakate und Infolyer im Kreishaus sowie das Engagement der ausrichtenden Kommunen.

*Michael Reichert, Kreis Düren*



*Helferinnen und Helfer des Radaktionstages 2017*

## Aktionstag rund ums Rad in Recklinghausen

### 7. Recklinghäuser Fahrradtag

Am 15. September 2017 fand in der Altstadt der 7. Recklinghäuser Fahrradtag statt. Trotz wechselhaftem Wetter kamen viele Besucherinnen und Besucher für das bunte Programm auf den Altstadtmarkt. An zahlreichen Pavillons präsentierten die lokalen Fahrradhändler ihre breite Produktpalette, wobei der anhaltende Pedelec-Boom nicht zu übersehen war. Ausgiebige Möglichkeiten für Pedelec-Testfahrten bot u.a. ein Promotion-Truck der ZEG. Am Stand von VeloCityRuhr ernteten die bunten Lastenräder, die ebenfalls für Testfahrten bereitstanden, viele neugierige Blicke und inspirierten zu Fragen.

Die Polizei informierte die Besucher rund um das Thema Verkehrssicherheit und sensibilisierte passend zur Jahreszeit für die Sichtbarkeit in der Dunkelheit. Um eine andere Art der präventiven Sicherheit ging es am Stand des ADFC, an dem pausenlos mitgebrachte Fahrräder der Besucherinnen und Besucher codiert wurden. Die Stadtverwaltung Recklinghausen, vertreten durch die Abteilung Verkehrspla-

nung, informierte über laufende Projekte und verteilte zahlreiche Give-aways. Die städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter standen darüber hinaus für Hinweise und Fragen bereit, wobei die Erfahrungen der Besucherinnen und Besucher mit der testweisen Freigabe weiter Teile der Fußgängerzone für den Radverkehr von besonderem Interesse waren.

Wer eine Pause brauchte, konnte in einer Fahrradrikscha Platz nehmen und bei einer kleinen Rundfahrt die Altstadt genießen. Für gute Laune sorgten darüber hinaus ein Walking Act und mehrere Auftritte von zwei Bands der Städtischen Musikschule.

Reges Interesse erfuhr auch das traditionelle Gewinnspiel, bei dem

praktisches Radzubehör auf die Teilnehmer wartete. Zum Abschluss der Veranstaltung wurden die Gewinner ermittelt und die Preise übergeben, darunter ein Mountainbike als Hauptpreis.

*Simon Vogt, Stadt Recklinghausen*



## Erstes Fahrradforum im Kreis Coesfeld

Vertreterinnen und Vertreter aus Kommunen, Politik und Institutionen tauschen sich aus

Auf Einladung des Kreises Coesfeld haben sich rund 60 Vertreter der Städte und Gemeinden, aus der Politik und von Institutionen zum ersten „Fahrradforum Kreis Coesfeld“ getroffen.



*Mathias Raabe und Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr mit den Referenten Michael Milde, Dr. Michael Frehn und Karsten Fuchte (v.l.n.r., Foto: Kreis Coesfeld, Christoph Hüsing)*

In seiner Begrüßung erläuterte Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr: „Wenngleich das Fahrradfahren im Münsterland schon immer eine große touristische Bedeutung hatte, wird das Thema in Zeiten von Pedelecs und E-Bikes auch für den Alltagsradverkehr immer wichtiger.“ Allen Akteuren, die mit der Förderung des Radverkehrs befasst sind, solle die Veranstaltung als offenes Diskussionsforum dienen, betonte er.

### Drei Fachvorträge liefern Input zum Radverkehr

Die kreisweite Mobilitätsstudie 2016

weist für den Kreis einen überdurchschnittlichen Pkw-Motorisierungsgrad, aber auch eine überdurchschnittliche Fahrradbesitzquote auf, so Dr. Michael Frehn von der Planersocietät Dortmund. Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur wird insgesamt gut bewertet. Beachtlich sind auch der Radverkehrsanteil von 25 Prozent und die Tatsache, dass mittlerweile fast 20 Prozent aller Haushalte im Besitz eines E-Fahrrades sind. Eine große Umverteilung scheint möglich – vor dem Hintergrund, dass aktuell noch 45 Prozent der Wege mit einer Länge zwischen 2 und 5 km mit dem Pkw zurückgelegt werden.

Michael Milde, Abteilungsleiter Verkehrsplanung der Stadt Münster, zog einen kritisch-optimistischen Vergleich der Radverkehrsförderung in Deutschland und den Niederlanden. Dabei wurde deutlich, dass Deutschland noch einen enormen Aufholbedarf in Sachen Radverkehrsförderung aufweist. In den Niederlanden hat das Fahrrad einen völlig anderen gesellschaftlichen Status, die politische Bereitschaft, in die Radwegeinfrastruktur zu investieren, ist deutlich ausgeprägter.

Im dritten Vortrag stellte Karsten Fuchte, Fachbereichsleiter Planen und Bauen bei der Gemeinde Nottuln, das Projekt „Stadtregionale Velorouten in der Stadtregion Münster“ vor. Die Stadtregion, ein Zusammenschluss der Stadt

Münster und ihrer elf Umlandkommunen, möchte ein attraktives Alltagsradwegenetz für Berufspendler entwickeln und dabei vorhandene Radrouten erüchtigen. So sollen möglichst viele der täglich über 90.000 Einpendler zum Umstieg auf das (Elektro-)Fahrrad bewegt werden. Zum Abschluss der Veranstaltung berichtete André Lanwehr in einem eindrucksvollen Bildervortrag von seiner 1,5-jährigen Radtour von Alaska nach Feuerland entlang der Panamericana.

Der Mobilitätsbeauftragte Mathias Raabe zeigte sich zufrieden mit der Veranstaltung: „Das Thema Radverkehrsförderung wird in den kommenden Jahren immer wichtiger werden. Ich würde mich freuen, wenn sich das Fahrradforum als jährlich stattfindendes Diskussionsforum etabliert, um diese Entwicklung zu begleiten und zu gestalten.“

*Christoph Hüsing, Kreis Coesfeld*



*Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr (stehend) führte in die Thematik ein. (Foto: Kreis Coesfeld, Christoph Hüsing)*

## Dinner zum Geburtstag



*Norbert Barthle, parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur; Foto: Eurobike/Messe Friedrichshafen*

Die Eurobike, die jährlich Ende August stattfindende Leitmesse der Fahrradbranche, veranstaltete gemeinsam mit dem ZIV anlässlich des 200. Geburtstags der Erfindung des Fahrrads ein Networking-Dinner, dem auch hoher politischer Besuch beiwohnte: Winfried Kretschmann, Baden-Württembergs Ministerpräsident, und Norbert Barthle, parlamentarischer Staatssekretär im BMVI, sprachen beide ein Grußwort anlässlich des Jubiläums. Partner der Veranstaltung waren der ADFC und der VSF.

Einige politische Vertreter machten sich auch während der 4-tägigen Messe wieder ein Bild von den vielfältigen Entwicklungen in der Fahrradbranche. Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann und Birgitta Worrigen, die Radverkehrsbeauftragte des Bundes, legten dabei auch einen Zwischenstopp beim VSF ein und diskutierten mit Albert Herresthal, dem Geschäftsführer des VSF, aktuelle Themen der Radverkehrsentwicklung.

*Antonia Richter, VSF*



## Stadtradeln im Kreis Viersen

Erfreuliche Bilanz der erstmals kreisweiten Fahrradkampagne

*Die Teilnehmer der Sternfahrt aus den westlichen Gemeinden des Kreises auf dem Weg zur Auftaktveranstaltung am 10. Juni 2017 in Viersen-Dülken; Foto: Birgit Sroka.*

Im Kreis Viersen nahmen dieses Jahr erstmals alle neun Städte und Gemeinden gemeinsam mit dem Kreis am Stadtradeln teil. Bisher gab es die Aktion nur dreimal in der Stadt Willich. Die Teilnahme hat nicht nur ein Zeichen für den Radverkehr und den Klimaschutz in der Region gesetzt, sondern auch gezeigt, dass interkommunale Kooperation hervorragend funktionieren kann.

Der gemeinsame Stadtradeln-Aktionszeitraum im Kreis Viersen reichte vom 10. bis zum 30. Juni 2017. Schon früh stand für die Organisatoren fest, dass es eine gemeinsame, kreisweite Auftaktveranstaltung am 10. Juni in Viersen-Dülken geben wird, zu der jeder kommunale Partner einen Teil beiträgt. Durch das Mitwirken und das Engagement aller Projektbeteiligten konnte ein abwechslungsreiches Programm rund ums Rad aufgestellt werden: Es gab beispielweise einen Fahrradparcours für Kinder, ein Rhönrad-Turner, eine Radeldruckmaschine zum Gestalten von T-Shirts, eine Fotowand, ein Fahrradquiz, einen BMX-Club, einen Infostand der Polizei und Live-Musik. Kalle Wassong, Bürgermeister aus Niederkrüchten, und Kreistagsmitglied Anne Kolanus, CDU Viersen, haben als „Stadtradel-Stars“ 3 Wochen lang kein Auto von innen gesehen und ihre Erlebnisse auf dem Sattel in Blogbeiträgen geschildert.

### 1.176 Anmeldungen zur Premiere

Der Kreis Viersen ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS). Die AGFS war mit der Kampagne „Generation Fahrrad“ bei der Auftaktveranstaltung vertreten. Die Besucher am Stand des Kreises Viersen konnten sich daher nicht nur mit kostenlosen Karten- und Infomaterialien versorgen oder in den Dialog mit der Radverkehrsbeauftragten des Kreises, Sandra Sieg, treten, sondern auch kleine Preise am „Generation Fahrrad“-Glücksrad gewinnen. Alle Angebote wurden sehr gut angenommen.



*Der Aktionsstand des Kreises Viersen bei der Auftaktveranstaltung zum Stadtradeln 2017 in Viersen-Dülken am 10. Juni 2017. Es gab Infomaterialien des Kreises rund um das Thema Fahrrad, außerdem war ein Promoter von „Generation Fahrrad“ mit einem Glücksrad zu Gast am Stand. Foto: Sandra Sieg*

Insgesamt haben sich bei der Premiere im Kreisgebiet 1.176 Radlerinnen und Radler zu der Aktion angemeldet. Darunter waren 45 Mitglieder der Stadt- und Gemeinderäte sowie mehrere Bürgermeister. Durch die Partizipation der hiesigen Entscheider an der Kampagne wird das Thema Radverkehr weiter in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt. Der Kreis und die Städte und Gemeinden haben unter den Teilnehmern zahlreiche Preise verlost.

Auch der Klimaschutz kam nicht zu kurz: 273.197 km haben die Teilnehmer im Kreis Viersen auf dem Rad zurückgelegt. Das entspricht der 6,8-fachen Länge des Äquators. Im Vergleich zu Fahrten mit dem Auto wurden dadurch 39.794 kg CO<sub>2</sub> vermieden. Das entspricht dem Volumen von sieben großen Heißluftballons oder 8,4 Millionen Luftballons. Ein toller Erfolg, der die Vorfreude aufs nächste Jahr schon heute weckt!

*Felix Schütte, Kreis Viersen*

## Mitarbeiter der Kreisverwaltung Düren fahren auch 2017 „Mit dem Rad zur Arbeit“

Radelnde Mitarbeiter der Kreisverwaltung legten rund 11.300 km zurück

Der Kreis Düren unterstützt die große bundesweite Mitmachaktion des Fahrradverbands ADFC und der AOK Gesundheitskasse zum Thema Gesundheit und Klimaschutz. Die Belegschaft der Kreisverwaltung Düren wurde – wie bei der erstmaligen Teilnahme in 2016 – per Rundmail von Landrat Wolfgang Speltzahn und mit Hilfe zahlreicher Plakate im Kreishaus zur Teilnahme aufgerufen.

Für eine erfolgreiche Teilnahme im Aktionszeitraum 1. Mai bis 31. August mussten die Mitarbeiter der Kreisverwaltung nach kostenloser Online-Reservierung lediglich ihre in diesem Zeitraum

erradelten Kilometer in einen Aktionskalender eintragen. Einzige Voraussetzung: Im Aktionszeitraum musste das Rad an mindestens 20 Tagen auf dem Weg zur Arbeit genutzt werden.

### Erstmals hauseigenes Zusatzgewinnspiel mit attraktiven Preisen

Zusätzlich zum bundesweiten Gewinnspiel hat der Kreis Düren die Aktion in 2017 erstmals um ein hauseigenes Gewinnspiel ergänzt. Die Mitarbeiter der Kreisverwaltung mussten hierfür lediglich ihre mit dem Rad absolvierten Kilometer in Form der Teilnahmeurkunde

einreichen, um am zusätzlichen Gewinnspiel teilzunehmen. Zu gewinnen gab es tolle Preise wie Eintrittskarten zu großen Musikveranstaltungen oder Freikarten für ein beliebtes Freizeitbad.

Die diesjährige Bilanz kann sich sehen lassen: Die Mitarbeiter der Kreisverwaltung haben über 11.300 km mit dem Rad zurückgelegt und hierbei rund 2100 kg CO<sub>2</sub> eingespart. Neben einem positiven Beitrag zur Gesundheit profitiert hiervon auch der Klimaschutz im fahrradfreundlichen Kreis Düren.

*Michael Reichert, Kreis Düren*

## Radstation Duisburg feierte 10-jähriges Jubiläum

Zum 10-jährigen Jubiläum der Radstation Duisburg am 26. August 2017 gab es ein Fest rund um die Radstation. Oberbürgermeister Sören Link bedankte sich beim Betreiber Paritätische Initiative für Arbeit e. V. und den Mitarbeitern der Radstation, besonders dem Zweiradmechanikermeister Jörg Mentel, der seit Beginn des Betriebes die Radstation leitet. Freimütig gestand er, dass er damals nicht an die Notwendigkeit und den Erfolg der Einrichtung am Hauptbahnhof geglaubt habe. Inzwischen sei er aber

überzeugt, dass die Radstation Duisburg ein wichtiger Baustein bei der Radverkehrsförderung in Duisburg sei und hervorragende Arbeit geleistet habe. Die Bedeutung des Radverkehrs für die städtische Mobilität habe deutlich zugenommen und spiele eine zunehmend wichtigere Rolle bei neuen Verkehrskonzepten und der Verkehrsplanung der Stadt.

Die Radstation Duisburg hat ihre Angebote und Dienstleistungen kontinuierlich verbessert und die Abstellzahlen gesteigert. Zudem gibt es hier zwei

Leihradssysteme, das Revierrad und das Niederrheinrad, einen qualifizierten Fahrradservice, den regelmäßigen Einsatz einer Fahrradwaschanlage, die Betreuung von Fahrradboxen am Bahnhof Duisburg-Rheinhausen, die Beteiligung am Fahrradaktionstag und die Durchführung der jährlich im Herbst stattfindenden Lichtaktion an weiterführenden Schulen. Die Stadt Duisburg bedankt sich bei der Radstation und wünscht viel Erfolg für die weitere Arbeit.

*Georg Puhe, Stadt Duisburg*

## vivavelo-Kongress 2018

Ministerpräsident Laschet übernimmt Schirmherrschaft



Der vivavelo-Kongress der Fahrradbranche findet im kommenden Jahr zum fünften Mal in der Landesvertretung von Nordrhein-Westfalen in Berlin statt. Am 16. und 17. April 2018 diskutieren Vertreter aus Fahrradbranche, Politik, Verwaltung, Medien und Wissenschaft die Zukunftsperspektiven des Fahrrads und des Radverkehrs in Deutschland. NRW-Ministerpräsident Armin Laschet hat die Schirmherrschaft für den Kongress übernommen. „Wir freuen uns sehr, dass der Ministerpräsident hiermit deutlich macht, dass ihm das Thema

Radverkehr wichtig ist“, sagt Albert Herresthal, Initiator des vivavelo-Kongresses und Geschäftsführer des Verbunds Service und Fahrrad (VSF). „Neben anderen Verbänden ist auch die AGFS ein ideeller Partner der Veranstaltung. Somit haben wir einen engen Schulterschluss mit dem Land NRW. Der Kongress wird ein deutliches Zeichen setzen: Die Zeit ist mehr als reif für mehr Radverkehr in Deutschland.“

Detaillierte Infos zum Programm finden sich in Kürze auf der Infoseite zu vivavelo: [vivavelo.org](http://vivavelo.org)

*Antonia Richter, VSF*

Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



### Das Verkehrsministerium ist umgezogen.

Ab November ist das Verkehrsministerium NRW in neuen Räumlichkeiten zu finden:  
Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Stadttor 1  
40219 Düsseldorf  
Die Telefonnummern bleiben erhalten.



**Radverkehr an Knotenpunkten, Vertiefungsseminar, Neumünster**  
Anders als in den

Grundlagenseminaren werden in dieser Seminarreihe einzelne Themenaspekte detailliert aufgegriffen. So stehen während der 2-tägigen Veranstaltung beispielsweise die Sicherheit des Radverkehrs an Knotenpunkten, die Führung des Radverkehrs an und in Kreisverkehren sowie Barrierefreiheit im Mittelpunkt. Mehr Informationen: [www.fahrradakademie.de](http://www.fahrradakademie.de)



**Mobilität beginnt zu Fuß – sichere Straßen für den Fußverkehr, Köln**

Im Mittelpunkt steht die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr in den Städten. Durch die Vermittlung der Regelwerke und Rechtsvorschriften und von Erkenntnissen aus der Unfallforschung sollen die Kommunen für die Belange des Fußverkehrs sensibilisiert und bei der Planung sicherer und bedarfsge rechter Infrastruktur unterstützt werden. Die Teilnehmer erhalten Gelegenheit zur gemeinsamen Bearbeitung von Praxisaufgaben und zum intensiven Erfahrungsaustausch. Mehr Informationen: [www.fahrradakademie.de](http://www.fahrradakademie.de)



**Radverkehr an Knotenpunkten, Vertiefungsseminar, Köln**  
Informationen siehe Termin 28./29. November 2017 in Neumünster.



**Radverkehr an Knotenpunkten, Vertiefungsseminar, Stuttgart**  
Informationen siehe Termin 28./29. November 2017 in Neumünster.



**Antragsfrist für kommunale Klimaschutzprojekte**  
Informationen: [www.klimaschutz.de/modellprojekte](http://www.klimaschutz.de/modellprojekte)



**Antragsfrist für die Kommunalrichtlinie**  
Informationen: [www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie](http://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie)



**Praxisworkshop zur EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE, Mönchengladbach**

Das Umweltbundesamt veranstaltet eine Workshopreihe in Vorbereitung auf die EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE (EMW) 2018. Der Praxisworkshop bietet Vertretern von Städten und Gemeinden die Möglichkeit, eigene Ideen für ihre EMW 2018 zu entwickeln sowie sich mit anderen Kommunen aus der Region auszutauschen und zu vernetzen. Anmeldung und weitere Informationen: [www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche-veranstaltungen](http://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche-veranstaltungen)



**Fahrradparken, bewährte Konzepte und innovative Entwicklungen, Mainz**

Fahrradparken ist ein wichtiges Thema für alle, die sich mit Radverkehrsplanung beschäftigen. Insbesondere bei steigenden Radverkehrsmengen gilt es, rechtzeitig nutzergerechte Angebote zu machen, um ungeordnetes Abstellen zu vermeiden und die Verzahnung mit anderen Verkehrsmitteln zu verbessern. Mehr Informationen: [www.fahrradakademie.de](http://www.fahrradakademie.de)



**Fahrradparken, bewährte Konzepte und innovative Entwicklungen, Potsdam**

Informationen siehe Termin 6. Februar 2018 in Mainz.



**Antragsfrist für Radverkehr durch Klimaschutz**  
Informationen: [www.klimaschutz.de/radverkehr](http://www.klimaschutz.de/radverkehr)



**AGFS-Kongress 2018, Essen**

Jedes Jahr am letzten Februar-Wochenende findet im Rahmen der Messe „Fahrrad Essen“ der AGFS-Kongress statt. Erwartet werden rund 500 Teilnehmer aus ganz Deutschland, das Programm wird Ende des Jahres unter [www.agfs-nrw.de/kongress2018](http://www.agfs-nrw.de/kongress2018) veröffentlicht.



**Messe „Fahrrad Essen“ mit AGFS-Stand**  
Die größte Fahrradmesse in Nordrhein-

Westfalen mit mehr als 80.000 Besuchern 2017 öffnet auch 2018 ihre Pforten. Die AGFS wird wieder mit einem großen Stand auf der Messe in Essen vertreten sein. Mehr Informationen: [www.fahrrad-essen.de](http://www.fahrrad-essen.de), [www.agfs-nrw.de/messe](http://www.agfs-nrw.de/messe)



**Fahrradparken, bewährte Konzepte und innovative Entwicklungen, Münster**

Informationen siehe Termin 6. Februar 2018 in Mainz.



**Fahrradparken, bewährte Konzepte und innovative Entwicklungen, Ulm**

Informationen siehe Termin 6. Februar 2018 in Mainz.



**Sicherer Radverkehr, Grundlagen und Praxisbeispiele, Augsburg**

Die Seminarreihe vermittelt Grundlagen und Praxisbeispiele zur sicheren Führung des Radverkehrs. Es werden aktuelle Entwicklungen dargestellt und Herausforderungen diskutiert, die sich beispielsweise aus Sicherheitsanforderungen und konkurrierenden Flächenansprüchen ergeben. Mit einer Infrastruktur, die auch den Bedürfnissen von Radfahrenden gerecht wird, lassen sich viele Risiken vermeiden und Bedingungen schaffen, mit denen der Radverkehr wirksam gefördert wird. Mehr Informationen: [www.fahrradakademie.de](http://www.fahrradakademie.de)



**Sicherer Radverkehr, Grundlagen und Praxisbeispiele, Düsseldorf**



**Sicherer Radverkehr, Grundlagen und Praxisbeispiele, Erfurt**



**Sicherer Radverkehr, Grundlagen und Praxisbeispiele, Oldenburg**

# „Ziehen Sie doch mal wieder Kreise!“

Broschüre bietet 13 Rad- und Wanderrouten



Das historische Rathaus in Rietberg gilt als eines der schönsten Westfalens.

Ob Weserrenaissance, westfälischer Barock oder Fachwerkdenkmal. Die ArchitektTour bietet auf einer Gesamtlänge von 52 km zahlreiche architektonische Highlights – von Rheda-Wiedenbrück über Rietberg bis Gütersloh. Diese Tour findet sich in der Broschüre „Ziehen Sie doch mal wieder Kreise!“ der Wirtschaftsförderungsgesellschaft pro Wirtschaft GT.

Die ArchitektTour startet direkt an einer der bekanntesten Sehenswürdigkeiten im Kreis Gütersloh: dem Wasserschloss Rheda, wo Weserrenaissance und westfälischer Barock miteinander verbunden werden. Weiter geht es durch den Flora-Westfalica-Park nach Wiedenbrück. Hier finden sich kunstvoll

verzierte Ackerbürgerhäuser im Fachwerkstil, gemütliche Cafés und Restaurants laden zum Verweilen ein. Entlang des Ufers der Ems führt die Tour nun nach Rietberg. Dort ist, neben liebevoll restaurierten Fachwerkdenkmalern, auch das historische Rathaus zu bestaunen, das als eines der schönsten Westfalens gilt. Vorbei geht es am GartenschauPark Rietberg, in dem häufig auch kulturelle oder familienfreundliche Veranstaltungen stattfinden.

„Die Tour verläuft insgesamt eben und ohne Steigungen und ist somit gut zu fahren“, betont Christina Thüte, Tourismus-expertin bei der pro Wirtschaft GT. Die Route führt nun weiter bis nach Neuenkirchen zur Pfarrkirche St. Margareta, der ältesten Pfarrei der ehemaligen Grafschaft Rietberg. Von der Benediktinerinnenabtei Varensehl geht es nach Gütersloh, über den plätschernden Ölbach mit der denkmalgeschützten Delker Wassermühle. Durch die Siedlung Determeyer verläuft die Route zum Spexarder Bauernhaus aus dem 16. Jahrhundert – dem ältesten Gebäude Güterslohs. Weiter geht es in die Innenstadt von Gütersloh. Hier erwartet die Radler die geschichtsträchtige Architektur des Fachwerkensembles am Alten Kirchplatz rund um die Apostelkirche. Im Anschluss bietet es sich an, im Café des Stadtmuseums Rast zu machen. Auf der Weiterfahrt stadtauswärts gilt es, die renaturierte Dalke zu genießen. Christina Thüte erklärt begeistert: „Mit etwas Glück sind hier auch Schwäne oder andere Wasservögel zu sehen.“ Es geht weiter bis nach Rheda, wo die Tour zum Ausgangspunkt zurückführt.

Die Broschüre „Ziehen Sie doch mal wieder Kreise! – Rad- und Wanderrouten im Kreis Gütersloh“ kann kostenlos im Internet bestellt werden und steht zusammen mit den GPS-Tracks zu den Radrouten als Download unter [www.ErfolgsKreis-GT.de](http://www.ErfolgsKreis-GT.de) zur Verfügung.

Pressestelle, Kreis Gütersloh

## Erlebnisweg Rheinschiene in Köln wieder nutzbar

Im Zuge von MÜLHEIM 2020 wurde der Rheinboulevard auf dem Auenweg in Mülheim als gemeinsamer Geh- und Radweg geplant und umgesetzt. Wegen umfangreicher Leitungsarbeiten der RheinEnergie AG war der Weg in den letzten Monaten gesperrt.

Für Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger ist es ab sofort wieder möglich, den Rheinboulevard als Alternative zum parallel verlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweg zu nutzen. Während der Baumaßnahme hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik die Führung für den Radverkehr am

südlichen Ende an der Zoobrücke optimiert. Dort können Radfahrerinnen, Radfahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger die Fahrbahn zwischen Rheinboulevard und gemeinsamem Geh- und Radweg nun mit Hilfe abgesenkter Borde und entsprechender Fahrbahnmarkierungen überqueren.

Der Rheinboulevard ist Bestandteil des Rheinradwegs und des Erlebniswegs Rheinschiene und hat damit überregionale Bedeutung für den Radverkehr.

Verena Rutzka, Stadt Köln

### Entschuldigung!

In die letzte Ausgabe unseres Magazins, Sie werden es wahrscheinlich bemerkt haben, hatte sich der Fehlerteufel eingeschlichen und eine Überschrift gestohlen. Auf Seite 28 zum unteren Beitrag über das Kennedy-Ufer in Köln muss die Überschrift korrekt lauten: „Rheinboulevard für den Radverkehr freigegeben“. Wir bitten um Entschuldigung.



## Erster Abschnitt des Agger-Sülz-Radweges eröffnet

Raderlebnistag bot dafür einen angemessenen Rahmen

Der kreisübergreifende Raderlebnistag wurde genutzt, um den 43 km langen südlichen Abschnitt des Agger-Sülz-Radweges sowie die Zuwegung aus Bergisch Gladbach freizugeben.

Landrat Sebastian Schuster freute sich, dass die Routenführung im Rhein-Sieg-Kreis schon komplett befahrbar ist: „Aufgrund vorhandener Wege waren bei uns keine großen Baumaßnahmen notwendig. Mit der durchgehenden Beschilderung erhalten die Radfahrerinnen und Radfahrer eine gute Orientierung und können die zahlreichen interessanten Orte entlang des Radweges besser erkunden.“ Aber auch nach der Eröffnung gibt es noch Handlungsbedarf: „Nach starkem Regen ist der Teilabschnitt durch die Wahner Heide an einigen Stellen nur eingeschränkt nutzbar, diese Mängel werden wir zusammen mit der Stadt Troisdorf aber noch beheben“, so Landrat Sebastian Schuster.

Aktuell endet der Agger-Sülz-Radweg jeweils noch an den Bahnhöfen in Rösrath und Overath. „Perspektivisch wird der 115 km lange Agger-Sülz-Radweg ein wichtiger Lückenschluss zwischen dem Siegtalradweg im Süden und dem Bergischen Panoramaradweg im Norden sein. Im nächsten Jahr wollen wir in die erste Baumaßnahme starten. Für alle Einwohner in den Städten und Gemeinden und für Radtouristen wird mit dem Agger-Sülz-Radweg dauerhaft ein attraktives Angebot und ein Mehrwert für die Region geschaffen“, gab der Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises Hermann-Josef Tebroke einen Ausblick in die Zukunft.

### Vielfalt am Raderlebnistag

Am Raderlebnistag beteiligten sich an insgesamt fünf Orten zahlreiche Vereine, Tourismusorganisationen und Unternehmen und boten viele Informationen rund um das Thema Radfahren an. Der ADFC organisierte Sternfahrten zur Burg Wissem und bot geführte Radtouren an. Außerdem pendelte beim Raderlebnistag der Bergische Fahrradbus entlang der Agger und der Sülz zwischen Sieg und Wipperfürth. Bei strahlendem Son-

nenschein nutzten viele Bürgerinnen und Bürger diese Angebote und erkundeten den Agger-Sülz-Radweg. Allein an der Zählstelle in Lohmar wurden am Eröffnungstag 1.003 Radler registriert, was einem neuen Höchststand entspricht.

Auch wenn bis zur Fertigstellung aller notwendigen Baumaßnahmen noch einige Zeit vergehen wird, freute sich Jochen Hagt, Landrat des Oberbergischen Kreises, über diesen ersten Schritt. „Die Panoramaradwege haben gezeigt, dass auch die Menschen im Bergischen gerne Fahrrad fahren. Es braucht hierfür aber attraktive Angebote. Der Agger-Sülz-Radweg ist für uns eine hervorragende Ergänzung des touristischen Angebotes und ein wichtiger Baustein zur Förderung der Nahmobilität.“

Damit der Agger-Sülz-Radweg noch besser bekannt wird, hat Das Bergische eine Karte aufgelegt, die ab sofort verfügbar ist und in vielen öffentlichen Einrichtungen ausliegt. Informationen zum neuen Radweg können auch unter [www.agger-suelzradweg.de](http://www.agger-suelzradweg.de) abgerufen werden.

Pressestelle Rhein-Sieg-Kreis



Bei der Enthüllung des Schildes (v.l.n.r.): Dr. Hermann-Josef Tebroke, Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises, Jochen Hagt, Landrat des Oberbergischen Kreises, Sebastian Schuster, Landrat des Rhein-Sieg-Kreises, und Klaus-Werner Jablonski, Bürgermeister der Stadt Troisdorf; Foto: Stadt Troisdorf

# Radtouristische Qualitätsoffensive im Ruhrgebiet

Bett+Bike-Betriebsprüfer ausgebildet

Das Ruhrgebiet entwickelt sich zum radrevier.ruhr. Mit dieser Zielsetzung wird derzeit ein Förderprojekt der EU und des Landes NRW unter Federführung der Ruhr Tourismus GmbH (RTG) umgesetzt. Um sich innerhalb der Vielfalt der radtouristischen Angebote in Deutschland zu profilieren, setzt die RTG beim radrevier.ruhr vor allem auf Qualität. Daher werden in diesen Tagen 23 Touristiker aus der Metropole Ruhr und den angrenzenden Tourismusregionen zu Bett+Bike-Betriebsprüfern ausgebildet.

Seit 1995 zeichnet der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) fahrradfreundliche Beherbergungsbetriebe mit dem Qualitätssiegel Bett+Bike aus. Inzwischen erfüllen fast 5.800 Hotels, Pensionen, Gruppenunterkünfte und Campingplätze in Deutschland die strengen Bett+Bike-Kriterien und machen es Fahrraddurlaubern somit leicht, ein passendes Quartier zu finden. Das Bett+Bike-Siegel ist die mit Abstand bekannteste Qualitätsauszeichnung im Radtourismus.

Die RTG und der ADFC-Landesverband NRW kooperieren bereits seit einigen Jahren und betreiben eine gemeinsame Qualitätsoffensive, um insbesondere die Beherbergungsbetriebe am RuhrtalRadweg zunächst für die Ansprüche und Erwartungen von Radurlaubern zu sensibilisieren und sie dann als fahrradfreundlichen Betrieb zu qualifizieren und zertifizieren. Diese Qualitätsoffensive wird nun im Zuge des Förderprojektes radrevier.ruhr auf die gesamte Metropole Ruhr ausgeweitet.

## Zwei 1-tägige Seminare für 23 Touristiker

In zwei ganztägigen Schulungen in Mülheim an der Ruhr und in Arnsberg werden 23 Touristiker aus dem Ruhrgebiet und den angrenzenden Tourismusregionen zu Bett+Bike-Qualitätsprüfern ausgebildet. Sie sollen interessierte Beherbergungsbetriebe in den kommenden Jahren auf ihrem Weg zur Bett+Bike-Zertifizierung begleiten und somit aktiv an der Sicherung des hohen Qualitätsstandards von radrevier.ruhr und RuhrtalRadweg mitarbeiten.

talRadweg mitarbeiten.

„Unsere Gäste sind erfahrene Radtouristen und somit einen hohen Standard gewohnt“, erläutert Axel Biermann, Geschäftsführer der RTG. „Die Urlauber reisen mit einem manifestierten Qualitätsanspruch an, den es für uns zu erfüllen oder besser noch zu übertreffen gilt. Daher ist die Kooperation mit dem ADFC und die Ausbildung weiterer Bett+Bike-Qualitätsprüfer ein wesentlicher Bestandteil der Entwicklung der Metropole Ruhr zu einem führenden Radreiseziel.“ Daniel Wegerich, der Landesgeschäftsführer des ADFC NRW ergänzt: „Für den Ausbau und zur Stärkung unseres Qualitätssiegels Bett+Bike sind wir auf die Unterstützung der touristischen Regionen angewiesen. Daher freuen wir uns, dass zahlreiche Touristiker aus der Metropole Ruhr unserer Schulungseinladung gefolgt sind und zukünftig als Bett+Bike-Qualitätsprüfer im Einsatz sein werden.“

*Nina Dolezych, Ruhr Tourismus GmbH  
Tina Bröker, ADFC NRW*



## 200 Jahre Fahrradgeschichte(n)

### Der ADFC Bonn/Rhein-Sieg gibt zum Abschluss des Jubiläumsjahres ein Buch heraus

Anlässlich des 200. Geburtstages des Fahrrades in diesem Jahr hat der ADFC Bonn/Rhein-

Sieg ein Buch zur Geschichte des Fahrrades in Deutschland herausgegeben. Dieter Ohm liefert einen kurzweiligen Überblick der 200-jährigen Geschichte des Fahrrades, die mit der Explosion des indonesischen Vulkans Tambora beginnt. Weiter geht es mit dem Lauf- rad des Karl Freiherrn von Drais, der Entwicklung von Hoch- und Niederrad, den sozialen Wirkungen des Fahrrades auf die Arbeiter und mit der Emanzipation der Frau. Das Buch nimmt sich aber auch Zeit für romantische Geschichten.

So beschreibt es, wie Prinzessin Viktoria zu Schaumburg-Lippe, Schwester des deutschen Kaisers Wilhelm II., Ende des 19. Jahrhunderts extra von Berlin nach Bonn reiste, um im dortigen Velodrom von Johann Bachem das Hochradfahren zu erlernen. Bachem führte seit 1886 das erste offizielle Opel-Fahrradgeschäft der Welt in Bonn.

Ein Jahr lang wurde beim ADFC Bonn/Rhein-Sieg an dem Buch gearbeitet, das mit über 120 Fotos reich bebildert ist – manche davon als Erstveröffentlichung. So bietet es sich zum Ende des Jubiläumsjahres auch als schöne Geschenkidee zu Weihnachten an.

Das Buch ist zum Preis von 5,00 Euro (ab 10 Stück für 2,50 Euro) zzgl. Porto auf der Website [www.adfc-bonn.de](http://www.adfc-bonn.de) erhältlich.

*ADFC Bonn/Rhein-Sieg*

### Stadt Wesel veröffentlicht eine Broschüre zur Geschichte des Fahrrades

Vor 200 Jahren entwickelte Karl Freiherr von Drais die Laufmaschine – eine Vorstufe des Fahrrads. Die Stadt Wesel veröffentlichte im Juni eine kleine Broschüre, die sich der Geschichte des „Drahtesels“ widmet. Auf insgesamt 24 Seiten wird die Geschichte des Fahrrades illustriert aufbereitet.

Über die eigentliche Geschichte des Fahrrades hinaus wird ein Blick auf die heutige Infrastruktur für den Radverkehr geworfen. Informationen zum Radverkehr in Wesel runden die Broschüre ab. Sie ist bei der Stadtinfo erhältlich.

*Michael Blaess, Stadt Wesel*

Beitrag des Fotowettbewerbs „Der deutsche Fahrradpreis 2017“  
Jörg Bleymüller  
[www.der-deutsche-fahrradpreis.de](http://www.der-deutsche-fahrradpreis.de)



# Impressum

## Herausgeber

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte,  
Gemeinden und Kreise in NRW e.V.

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, November 2017

## Redaktion, Gestaltung und Produktion

**P3** Agentur für Kommunikation und Mobilität

## Fachliche Betreuung

**PS** Planerbüro Südstadt: Büro für urbane Mobilität

## Beiträge, Leserbriefe, Kritik (erwünscht!) bitte an:

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte,  
Gemeinden und Kreise in NRW e.V.

c/o Rathaus Stadt Krefeld

Von-der-Leyen-Platz 1

47798 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

Fax: 0 21 51/86-43 65

E-Mail: [info@agfs-nrw.de](mailto:info@agfs-nrw.de)

[www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)



Zur Vereinfachung der Lesbarkeit wurde in diesem Magazin teilweise auf eine geschlechtsspezifische Ansprache verzichtet.

Es sind selbstverständlich vorurteilsfrei Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

# Wir sind die AGFS

Aachen / Ahlen / Arnsberg / Bergkamen  
Bielefeld / Bocholt / Bochum / Bönen  
Bonn / Bottrop / Brühl / Bünde / Coesfeld  
Dormagen / Dorsten / Dortmund / Duisburg  
Dülmen / Düsseldorf / Erkelenz / Essen  
Euskirchen / Gladbeck / Haltern am See  
Hamm / Heiden / Herford / Herne / Herten  
Herzogenrath / Ibbenbüren / Iserlohn  
Kamen / Kempen / Kerpen / Kleve / Köln  
Krefeld / Kreis Borken / Kreis Coesfeld  
Kreis Düren / Kreis Euskirchen / Kreis Lippe  
Kreis Recklinghausen / Kreis Soest  
Kreis Steinfurt / Kreis Unna / Kreis Viersen  
Kreis Warendorf / Lemgo / Leverkusen  
Lohmar / Lünen / Meckenheim / Meerbusch  
Minden / Moers / Mülheim an der Ruhr  
Münster / Neuss / Oberhausen / Pulheim  
Ratingen / Recklinghausen / Rees / Reken  
Rhede / Rhein-Erft-Kreis / Rhein-Kreis Neuss  
Rietberg / Rommerskirchen / Schöppingen  
Schwerte / Soest / Städteregion Aachen  
Telgte / Troisdorf / Unna / Velen / Wesel / ...