

nahmobil

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

Heft 12 | November 2018



LIEBE BRAUCHT ABSTAND!

Fußverkehr kommt in die Gänge

Neue Publikationen bieten
viele Anregungen

Prominente Unterstützung

Ulrich Pleitgen und Gereon
Alter für mehr Radschnellwege

Radfahrstreifen

Kölner Ringe wandeln sich

INFRASTRUKTUR FÜR DEN RADVERKEHR

Neu erschienen im September:

Die neue Broschüre zum Radfahren in Nordrhein-Westfalen über Infrastruktur für den Radverkehr, erhältlich über die Mediathek der AGFS.



Zum Download unter:
www.agfs-nrw.de

AGFS

Liebe Freundinnen und Freunde,

die AGFS hat dieses Jahr ihr 25-jähriges Bestehen. Das sind 25 Jahre Förderung der Nahmobilität, zuerst nur Radverkehr, dann auch Öffnung hin zum Fußverkehr. Damit stehen in der AGFS die beiden Basisverkehrsarten im Zentrum der Förderung und der vermeintliche Spagat zwischen Fußverkehr und Radverkehr wird zu einem harmonischen Miteinander.

Soweit zumindest die Theorie. Wenn man die verschiedenen Handlungsebenen betrachtet, wird schnell klar, dass überall Fallstricke liegen. Das fängt bei den Verkehrsteilnehmern an, die sich gegenseitig nicht gewogen sind. Das geht weiter in den Kommunen, in denen die Ämter oft nicht an einem Strick ziehen. Das zieht sich über die Lobbyverbände (natürlich, sonst wäre es keine Lobby) weiter durch die Politik bis hin zur Bundesebene. Partikularinteressen stehen häufig im Vordergrund. Das „Miteinander“ kommt oft zu kurz.

In der Praxis zeigt sich schnell, dass das harmonische Miteinander dann doch noch weit entfernt ist. Der Spagat wird in den Kommunen vollzogen, die sich um alle Verkehrsarten gleichermaßen kümmern müssen. Die dortige Prioritätensetzung entscheidet über die Höhe des Anteils, den Nahmobilität zukünftig haben wird. Der Ruf nach neuen oder geänderten Gesetzen mag gut begründet sein, hilft aber nur langfristig. Wir brauchen heute Lösungen für die Probleme, die noch kommen werden. Und die lassen sich nur in den Kommunen selbst finden.

Eine politische Weichenstellung ist eine gute Grundlage. Politik und Verwaltung für Nahmobilität begeistern ist un-



sere Aufgabe. Den Mitgliedskommunen unterstützend zur Seite stehen, wenn es um Entscheidungsprozesse und Weichenstellung geht. Und gemeinsam Lösungen finden für die Zukunft.

Interessiert? Dann kommen Sie als NRW-Kommune gerne zu uns. Wir freuen uns über Verstärkung und versprechen Ihnen großes Engagement bei der Förderung der Nahmobilität.

A handwritten signature in blue ink that reads 'Christine Fuchs'.

Ihre Christine Fuchs
Vorstand der AGFS

nahmobil 12 | Inhalt



VERKEHRSSICHERHEIT

- 6 **Liebe braucht Abstand**
- 9 **Das sind die Partner der Kampagne**
- 9 **Das sind die sechs Pilotstädte**
- 11 **Türöffner-Unfälle vermeiden**
- 11 **Stadt Aachen: „Aktionsplan für mehr Verkehrssicherheit“**
- 12 **Verkehrssicherheitsarbeit mit System**
- 13 **Polizei Essen sucht neue Wege auch in der Aufgabenwahrnehmung**
- 14 **Kölner Verkehrssicherheitsaktionen zur Nahmobilität**

AUS DER AGFS

- 16 **Dinslaken wird 83. Mitglied der AGFS**
- 17 **Schnittstellen, Intermodalität und vieles mehr**
- 18 **Regionales Weimarer Dreieck**
- 20 **Die AGFS-Exkursion 2018**
- 22 **Neue Broschüre über Radverkehrsinfrastruktur in NRW erschienen**

- 22 **Die Messe „Fahrrad“ auch 2019 wieder in Essen**
- 23 **AGFS erweitert Leitfaden zu Querungsstellen**
- 23 **Mehr Rad in Stadt und Land**

FUSSVERKEHR

- 25 **Mehr Achtung für die Fußgänger!**
- 25 **AGFS veröffentlicht neuen Handlungsleitfaden**
- 26 **Studie „Geht doch!“ zeigt Grundzüge einer Fußverkehrsstrategie für Deutschland auf**
- 27 **FUSS e.V. gibt neue Broschüre heraus: Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie**
- 27 **Berliner Eckpunkte zur Förderung des Fußverkehrs**

INFRASTRUKTUR

- 28 **Freiburg – Was kommt nach Vauban und Rieselfeld?**
- 30 **Am Ende der Straße: Härtefälle kennen wir nicht!**
- 31 **ADAC testete Bike+Ride-Anlagen**

- 31 **Stadt Arnsberg ist Teilnehmer an bundesweitem Forschungsprojekt**
- 32 **Betrieb von 18 weiteren Fahrradboxen am Hauptbahnhof Recklinghausen gestartet**
- 33 **Kölner Radverkehrskonzept Innenstadt**
- 35 **Modellversuch zur dualen Führung auf der Siegburger Straße erfolgreich beendet**
- 35 **Neuer Schutzstreifen auf der Kitschburger Straße in Lindenthal**
- 35 **Rot eingefärbter Radfahrstreifen im Eisenbahntunnel auf dem Klettenberggürtel**

RADSCHNELL-VERBINDUNGEN

- 36 **Ein großer Beitrag zur Volksgesundheit – Radschnellwege**
- 37 **Radschnellwege könnten die Lebensqualität in unseren Städten deutlich verbessern**
- 39 **RS1: Bau des Radschnellweges Ruhr kommt voran**
- 39 **Radpendler Routen im Umland von Köln**



KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 40 **Mobilität in Deutschland 2017**
- 41 **Bielefeld fährt Rad – auf dem Weg zur Verkehrswende**
- 42 **Mobilitätswoche an Kindertagesstätte in Bünde**
- 43 **Kampagne „Gemeinsam mit Rücksicht“ auf Essener Fuß- und Radwegen**
- 44 **Stadt Herne motiviert zum Radfahren**
- 45 **Bochum: Wegweisungsnetz für den Alltagsradverkehr wird runderneuert**
- 46 **Kölner „Fahrradbeauftragter on Tour“**
- 46 **Sonntag ist im Rhein-Sieg-Kreis Fahrradtag**
- 47 **Frankfurts erste Logistiktram geht auf die Schiene**
- 48 **„Forum Freie Lastenräder“ ausgezeichnet**
- 49 **Land baut Förderprogramm „Emissionsarme Mobilität“ weiter aus**
- 49 **ADFC-Fahrradklima-Test 2018 noch bis 30. November**

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 50 **Die volkswirtschaftlichen Kosten der Autonutzung**
- 50 **Wirtschaftsverbände präsentieren sich in Berlin**
- 51 **BARMER und Radbonus holen Bürger aufs Rad**
- 52 **Schwalbe unter Strom**
- 53 **Busch+Müller und die neue StVZO machen es möglich**
- 53 **Die perfekte Abstellanlage verbindet Funktionalität, Qualität und Design**
- 55 **Optimales E-Bike-System für City und Trekking**
- 56 **ROSE Bikes präsentiert das XTRA WATT EVO**

RÜCKBLICK UND AUSBLICK

- 58 **Termine 2018 NRW-Tag 2018 mit ESSEN ORIGINAL**
- 59 **Radeln von der Ruhr an die Nordsee**
- 60 **STADTRADELN mit Landratund BotschafterTour im Kreis Lippe**
- 61 **100.000 km waren das Ziel – Am Ende wurden es 250.000 km!**

- 62 **Essens Oberbürgermeister Kufen auf Sommerradtowur**
- 63 **Coesfeld erneut fest in Radfahrerhand**
- 64 **Fahrrad-Aktionstag in Gladbeck**
- 64 **Aktionstag Nahmobilität der Stadt Bottrop**

TERMINE

- 65 **Geht voll ab: DASA-Ausstellung „Stop and Go“ zu Mobilität**
- 66 **Save the Date: AGFS-Kongress 2019**
- 66 **11. Kommunale Klimakonferenz am 6./7. Dezember 2018 in Berlin**
- 67 **Termine 2018 und 2019**

FREIZEIT UND TOURISMUS

- 68 **„Da bekommt man Lust, in die Welt aufzubrechen.“**
- 69 **Rad-Aktionstag des Kreises Düren: Rekord mit 600 Startern!**
- 69 **Respektvoll in der Natur unterwegs**



Liebe braucht Abstand

Die neue Verkehrssicherheitskampagne in NRW



Aktionstag in Dortmund: Winfried Sagolla, Anette Herter, Sarah Stork (v.l.n.r.), Planungsamt Radverkehr der Stadt Dortmund

Wer kennt das nicht? Schon wieder drängt der Pkw-Fahrer hinter mir, schon wieder werde ich auf dem Fahrrad zu dicht von einem Auto überholt, schon wieder rast ein Radfahrer über meinen Gehweg. Solche Geschichten erlebt fast jeder täglich und nicht immer gehen sie glimpflich aus.

Genau da setzt die neue Kampagne „Liebe braucht Abstand“ an. Sie hat zum Ziel, die Verkehrsteilnehmer/-innen für einen ausreichend sicheren Abstand zu sensibilisieren. Es soll eine Verhaltensänderung initiiert und über den oft zu geringen und damit andere gefährdenden Abstand aufgeklärt werden.

Der Anlass

Die Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ thematisiert das häufig problematische Abstandsverhalten zwischen den Verkehrsmitteln.

Es scheint paradox: Wir sind eine Gesellschaft, die zunehmend auf Distanz geht, und haben dennoch ein Problem mit fehlendem Abstand? Auf unseren Straßen und Wegen in jedem Fall, lautet das Resümee der Verkehrsuntersuchung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Sie ergab, dass in den Vorjahren bei allen innerorts registrierten Unfällen mangelnder Abstand bereits die Unfallursache Nummer zwei war. Nicht eingerechnet all jene unzähligen

brenzlichen Situationen, die vielleicht ohne materiellen Schaden ausgingen, aber nie ohne Schrecken.

Von den Konsequenzen – zunehmende Aggressionen, Stress, Unsicherheit und eingeschränkte Bewegungsfreude im Straßenverkehr – sind Autofahrer/-innen, Radfahrer/-innen, Fußgänger/-innen und Fahrer/-innen des öffentlichen Verkehrs gleichermaßen betroffen.

Die Leitidee der Verkehrssicherheitskampagne

Inspiration für den Claim der Kampagne „Liebe braucht Abstand“ war ein Grundgedanke der Verhaltens- bzw. Paartherapie: „Eine gute Beziehung ist eine Frage des richtigen Abstands.“

Der Satz bringt auf den Punkt, was unser tägliches Erleben auf den Straßen so oft vermissen lässt: Dort wie überall ist der Unterschied zwischen sich nah sein und sich zu nah sein fließend. Und je weniger nah unsere Beziehung zum Nächsten ist, umso geringer ist auch unsere Toleranz, wenn persönliche Grenzen überschritten werden.

**Die Kernbotschaft lautet:
Abstand wahren!**



Impressionen der Aktionstage in Minden und Brühl sowie von der Sicherheitskonferenz in Minden

Strategischer Aufbau und Module

Liebe braucht Abstand ist vorzugsweise eine kommunale Verkehrssicherheitskampagne. Sie richtet sich an Städte und Gemeinden, die proaktiv Unfallgefahren ausmachen und reduzieren wollen. Ergänzend lassen sich einzelne Formate wie zum Beispiel Plakate oder Banner durchaus auch auf regionalen und überregionalen Straßen anwenden, wenn es um das dichte Auffahren und Drängeln von Autofahrern geht.

Die Durchführung von Liebe braucht Abstand verläuft in drei aufeinander aufbauenden Aktions- bzw. Kommunikationsstufen.

Der Dialog mit Akteuren bei einer Verkehrssicherheitskonferenz

Den Beginn der Kampagne markiert eine kommunale Verkehrssicherheitskonferenz. Hier wird in einem moderierten Prozess im Rahmen eines Workshops mit ausgesuchten Vertreterinnen und Vertretern der Verkehrsgruppen Öffentlicher Verkehr, Auto- und Radfahrer/-innen sowie Fußgänger/-innen ein konsensueller Verhaltenskodex erarbeitet. Dieser ist zugleich Grundlage für eine vom Stadtrat zu beschließende Deklaration zur Verkehrssicherheit. Die Deklaration bildet gleichzeitig die Grundlage für die zukünftige lokale Verkehrsplanung bzw. Verkehrssicherheitsarbeit. Alle Deklarationen finden Sie auf der Homepage www.liebe-braucht-abstand.de unter der jeweiligen Stadtseite oder in der Mediathek zum Download.

Die Medienoffensive

Unmittelbar nach positivem Ratsbeschluss erfolgt der Startschuss für die Öffentlichkeitsarbeit. In einer Pressemitteilung werden die Ergebnisse der Sicherheitskonferenz, die Ziele, Maßnahmen und Kommunikationsinstrumente der Kampagne vorgestellt. Diese bestehen aus aufmerksamkeitsstarken Großflächenplakaten, die während des Aktionstages in der Innenstadt zu sehen sind, fünf unterschiedlichen Plakatmotiven, drei Postkartenmotiven, einer Info-Broschüre, einer Tischzeitung und dem Film „Liebe braucht Abstand“. Die Kampagne wird über die Presseverteiler und Social-Media-Kanäle der Initiatoren flankierend begleitet.



Der Aktionstag

Jede der sechs Pilotstädte kann die Aktionsmaßnahme individuell mitgestalten. Als Kampagnenmodule stehen ein mobiler Aktionsstand mit Glücksrad, die Deklaration mit Frageboxen für die Bürgerinnen und Bürger sowie praktische Give-aways zur Verfügung. Zusätzlich können Plakat-Walker, ein Abstandsgestüst, eine Luftballon-Falschparker-Aktion oder ein Flashmob zum Einsatz kommen. Im Folgenden ein paar Impressionen von den bisherigen Aktionstagen in den Städten Brühl, Dortmund und Minden.

Das sind die Partner der Kampagne

Die Kampagne wird kooperativ von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS), dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Landesverkehrswacht NRW durchgeführt. Finanziert und begleitet wird die Kampagne durch das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Pressefoto zum offiziellen Kampagnenstart in der Stadt Brühl (v.l.n.r.): Andreas Brandt, Erster Beigeordneter der Stadt Brühl, Katja Naefe, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Ulrich Malburg, Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Christine Fuchs, Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS), Burkhard Nipper, Landesverkehrswacht NRW, Franz Linder, P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität. Foto: P3 Agentur



Das sind die sechs Pilotstädte

Die Kampagne wird derzeit modellhaft in sechs Kommunen durchgeführt. Bei der Auswahl wurde darauf geachtet, dass möglichst aus jedem Regierungsbezirk in NRW eine Stadt sowie unterschiedliche Größenverhältnisse von der Kleinstadt bis zur Großstadt vertreten sind.

Ahlen

Nach einem erfolgreichen Auftakt mit der Verkehrssicherheitskonferenz veranstaltet die Stadt in Zusammenarbeit mit der örtlichen VHS eine öffentliche Diskussion über Verkehrssicherheit in Ahlen. Dabei werden die Ergebnisse der Sicherheitskonferenz sowie Ablauf und Inhalte der Kampagne „Liebe braucht Abstand“ vorgestellt und diskutiert. In Ahlen hat die Kampagne eine wichtige Zusatzfunktion. Sie fungiert neben ihrer generellen Intention, Leitthema und Grundlage der lokalen Verkehrssicherheitsarbeit in den nächsten Jahren zu sein, auch als „Begleitkampagne“ für die in Kürze anstehende Markierung von Radspuren in der Innenstadt.



Brühl

In der „Stadt der kurzen Wege“ fanden 2018 bereits im Mai die Sicherheitskonferenz und im September der Aktionstag statt. Die gemeinsam beschlossene Deklaration wurde als Ratsbeschluss verabschiedet und dient als fachliche und kommunikative Grundlage für die zukünftige lokale Verkehrssicherheitsarbeit.

Dortmund

Hier hat sowohl die Sicherheitskonferenz als auch der erste

Aktionstag in der City stattgefunden. Der Ratsbeschluss zu den Ergebnissen der Sicherheitskonferenz erfolgt in Kürze.

Minden

Auch in Minden haben die Sicherheitskonferenz mit Vertreterinnen und Vertretern aus den Bereichen Auto (ADAC, Fahrschule), Fahrrad (ADFC), Fußgänger (Behindertenbeirat), ÖPNV, Stadtverwaltung (Planung, Verkehrsbehörde), Straßenverkehrsbehörde, Polizei und örtliche Verkehrswacht sowie ein erster Aktionstag bereits stattgefunden. Gemeinsam wurden zentrale Parameter formuliert, wie z.B. die Folgewirkungen von Wissensdefiziten bei den Verkehrsregeln.

Dülmen und Troisdorf

Im November 2018 erfolgen in beiden Städten die Sicherheitskonferenzen.

Am Freitag, dem 30. November, findet in Dülmen der Aktionstag statt und gleichzeitig machen Großflächenplakate im Innenstadtbereich auf die Kampagne aufmerksam. In Troisdorf erfolgt der Aktionstag voraussichtlich im Frühjahr 2019.

Auszug aus den Sicherheitskonferenzen

Ahlen: Leitsätze

- Der Ahlener Verkehrsteilnehmer definiert sich weniger als Autofahrer, Fahrradfahrer, Fußgänger oder ÖV-Nutzer. Er sieht sich vielmehr als modernen, multimodalen Verkehrsteilnehmer, der in der Regel je nach Fahrtzweck, Erreichbarkeit, Wegelänge/-dauer eine bewusste, an Nachhaltigkeit orientierte Verkehrsmittelwahl trifft. So lautet der erste und wichtigste Leitsatz.

- In Verbindung damit steht der zweite Leitsatz, der besagt, dass in Ahlen alle Verkehrsteilnehmergruppen – Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Motorisierter Individualverkehr – gleichberechtigt sind. Dabei hat der Fußverkehr aufgrund seiner erhöhten Schutzbedürftigkeit einen besonderen Status.
- Der dritte Leitsatz lautet: Das Ahlener Verkehrsverhalten zeichnet sich durch eine besondere Sensibilität und Rücksichtnahme, in der Interaktion mit Älteren, Mobilitätseingeschränkten und Kindern, aus. Ahlener fahren situationsangepasst, auf Sicht, vorausschauend und rechnen mit Fehlern anderer Verkehrsteilnehmer.
- Ein vierter Leitsatz, der in diesen Kontext passt, lautet: Ahlener Verkehrsteilnehmer verhalten sich generell fair und respektvoll, sodass niemand verunsichert, gefährdet oder geschädigt wird. Ahlener gewähren stets den anderen Verkehrsteilnehmern ausreichend Raum und einen sicheren Abstand.
- In der Binnenmobilität bevorzugt der Ahlener das Fahrrad, geht gerne zu Fuß oder wählt gegebenenfalls den Bus. Mit dieser bewussten Verkehrsmittelwahl, so der Gedanke des fünften Leitsatzes, trägt der Ahlener dazu bei, die Lebensqualität, die Mobilitätsvorteile und die Gesundheitswirksamkeit einer fuß- und fahrradfreundlichen Stadt zu stärken.

Brühl: Leitwerte

- Partnerschaft
- Gleichberechtigung
- Respekt
- Rücksicht
- Verkehrssicherheit
- Liebe

Diese Leitwerte sind in Brühl gleichermaßen Indikatoren und Maßgabe für ein liebenswertes, höfliches und partnerschaftliches Verkehrsverhalten. Der Leitwert „Gleichberechtigung“ steht für eine neue Mobilitätskultur. Er symbolisiert die Gleichberechtigung der Verkehrsgruppen „Auto/ÖPNV“, „Radfahrer/-innen“ und „Fußgänger/-innen“ und relativiert damit die über Jahrzehnte andauernde Vorrangbehandlung des Autoverkehrs.

Dortmund: Verhaltensgrundsätze und Regeln

Für das verkehrliche Miteinander in Dortmund sind folgende Regeln und Verhaltensgrundsätze formuliert worden:

1. Im Vordergrund steht die StVO-Regelakzeptanz.
2. Es gilt der Grundsatz der Gleichberechtigung zwischen den Verkehrsteilnehmergruppen Fußgänger/-innen, Radfahrer/-innen, Auto und öffentlicher Nahverkehr.
Keine Verkehrsart dominiert die anderen!
3. Ebenfalls gilt die Akzeptanz der Flächen und Bewegungsräume der „anderen“ sowie deren Rechte – dies betrifft auch Parken und Möblierung auf Fuß- und Radverkehrsanlagen.
4. Respektvolles, tolerantes, rücksichtsvolles und vorausschauendes Miteinander in dem Sinn, dass durch eine defensive Fahr- bzw. Verhaltensweise besondere Rücksichtnahme auf Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Einschränkungen genommen wird.
Mitverantwortung für andere!

5. „Rücksicht gibt Sicherheit!“
Eine bewusst defensive, situationsangepasste Fahrgeschwindigkeit trägt am wirkungsvollsten zur Entschleunigung und einem sicheren und entspannten Miteinander bei.
6. Der besonderen Berücksichtigung von Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs wird in der Form Rechnung getragen, dass Haltestellenbereiche und Zugangswege grundsätzlich nicht beparkt werden und die Ausfahrt von Bussen aus den Haltebereichen direkt gewährt wird.
7. Alte Glaubens- und Verhaltensgrundsätze wie „Ich bin Autofahrer“, „Ich bin Radfahrer“, „Ich bin Fußgänger“... werden abgelöst, indem – je nach Erfordernis – unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt und kombiniert werden. Dortmund bietet hierfür alle Möglichkeiten einer multimodalen Mobilität.

Minden: Leitsätze

- In Minden soll zukünftig im Verkehrsgeschehen nicht länger das ICH, sondern das WIR im Vordergrund stehen – und zwar im Sinne eines rücksichtsvollen und gleichberechtigten Miteinanders. Diese zentrale Aussage ist zugleich der erste Leitsatz aus der Mindener Verkehrssicherheitskonferenz. Dieser wird ergänzt und verstärkt durch die folgenden drei weiteren Leitsätze:
- Leitsatz zwei besagt, dass Verkehrswissen bzw. Regelkunde (StVO) unabdingbare Voraussetzungen für die Verkehrssicherheit und ein sicheres Miteinander sind. Zur kontinuierlichen „Auffrischung“ dieses Wissens sind sowohl alle Altersgruppen als auch alle Verkehrsteilnehmergruppen verpflichtet. In diesem Zusammenhang stellen sich ebenfalls neue Ansprüche an die Verkehrserziehung und die zukünftige kommunale Mobilitätskommunikation. Letztere muss auch in besonderer Weise Menschen mit Migrationshintergrund ansprechen.
- „Vorbild sein“ ist der dritte Leitsatz und bedeutet mehr als regeltreues Verhalten. Vorbild sein beinhaltet auch, legal zu parken und insbesondere die Verkehrsflächen von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern ohne Ausnahme zu respektieren. Die Vorbildfunktion besagt ebenfalls, dass nicht zuerst die „anderen“ sich entsprechend verändern müssen, sondern jegliche Veränderung bei „mir selbst“ anfängt.
- Schließlich: Vorbild sein heißt auch – so der Leitsatz vier –, eine besondere Sensibilität für die Defizite anderer Verkehrsteilnehmer/-innen (Kinder, Ältere, mobilitätseingeschränkte Personen ...) zu entwickeln und ihnen mit angemessener Geschwindigkeit, Abstand und gegebenenfalls Verzicht auf die eigene Vorfahrt zu begegnen.
- Zusammengefasst: Ein vorbildhaftes, sicheres, rücksichtsvolles und gleichberechtigtes Verkehrsverhalten stellt das „WIR“ im Sinne eines solidarischen Miteinanders in den Vordergrund. Es fördert die Sensibilität für die Defizite anderer und führt im Ergebnis zu einem interaktiven, adaptiven und kooperativen Verkehrsverhalten in Minden.

Mehr Infos unter:
www.liebe-braucht-abstand.de

Türöffner-Unfälle vermeiden

Abstand zu parkenden Fahrzeugen und erhöhte Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer beim Aussteigen

Das mulmige Gefühl auf dem Fahrrad kennt fast jeder, wenn der Platz sehr eng ist und rechts neben einem noch Autos parken. Man traut sich nicht, mehr Abstand zu halten, weil ja der Autoverkehr behindert werden könnte. Andererseits ist da immer die Sorge, dass ein Autofahrer aus seinem Fahrzeug aussteigt und einen übersehen könnte. Tatsächlich ist diese Situation für Radfahrer gefährlich, sie kommt zwar nicht so oft vor, führt aber im Fall eines Unfalles häufig zu schweren Verletzungen, so das Ergebnis einer Unfallauswertung der UDV (Unfallforschung der Versicherer) aus dem Jahre 2017. Oft geschehen diese Unfälle dort, wo es keine separate Radverkehrsfläche wie Schutzstreifen oder Radfahrstreifen gibt, also an „normalen“ Straßen, an denen der Radfahrer direkt am parkenden Verkehr vorbeifahren muss, lautet eine der Aussagen. „Parkende Fahrzeuge stellen grundsätzlich ein Risiko für Radfahrer dar. Das muss bei allen Infrastrukturplanungen berück-

sichtigt werden“, sagt Siegfried Brockmann, Leiter der UDV.

Abstand planen, Abstand einhalten

Ein seitlicher Abstand zu parkenden Fahrzeugen ist bei der Planung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Fahrradstraßen immer zu berücksichtigen. Noch besser wäre es, die parkenden Fahrzeuge anderswo unterzubringen, um eine mögliche Gefährdung ganz auszuschließen. Als Radfahrer ist es ratsam, auf einen ausreichenden Abstand beim Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen zu achten, also lieber etwas mehr Abstand halten. Eine aufmerksame und vorausschauende Fahrweise („In welchem Auto sitzt ein Fahrer?“) ist ebenfalls hilfreich.

Und für alle Autofahrer gilt: Rechte Hand zum Öffnen der Fahrertür benutzen! Dadurch wird der Oberkörper nach links gedreht und der Schulterblick geschieht automatisch. Nahende und vorbeifahrende Radfahrer werden so er-

kannt, bevor die Tür geöffnet wird. Diese auch als „holländischer Griff“ bekannte Art, die Fahrertür zu öffnen, kann Leben retten und Unfälle vermeiden. In Berlin wurde im Sommer die Kampagne „Rückblick mit Rückblick“ zur Sensibilisierung der Autofahrer zu dieser Thematik gestartet. Neben Postkarten und einem Social-Media-Auftritt gibt es auch Aufkleber für das Wageninnere, damit der Fahrer immer wieder daran erinnert wird. Noch mehr Informationen zu der auch als „Doorling“ bekannten Problematik gibt es auf dem Portal www.dutchreach.org.



Grafik: boston globe. Quelle: [dutchreach.org/boston globe](http://dutchreach.org/boston_globe)

Stadt Aachen: „Aktionsplan für mehr Verkehrssicherheit“

Die Entwicklung der Unfallzahlen in der Stadt Aachen und die allerorten erkannte Erfordernis, gemeinsam an der Luftreinhaltung zu arbeiten, hat die Stadt Aachen dazu bewogen, einen „Aktionsplan für mehr Verkehrssicherheit“ zu erarbeiten. Das nun vorliegende Grobkonzept wurde durch die politischen Gremien beschlossen und zur weiteren Ausarbeitung in der Verwaltung durch Bereitstellung finanzieller Ressourcen und Einrichtung einer Personalstelle zur „Umsetzung des Aktionsplans Verkehrssicherheit“ untermauert.

Ziel des Aktionsplans ist sowohl die Verbesserung der objektiven (tatsächlichen) Verkehrssicherheit als auch des subjektiven (individuellen) Sicherheitsempfindens. So sollen besonders die schwächeren Verkehrsteilnehmenden, die hinsichtlich der Unfallschwere und -folgen deutlich stärker betroffen sind, zukünftig noch besser geschützt wer-

den. Angestrebt ist, durch Senkung der Unfallzahlen und Steigerung des Sicherheitsempfindens auch den Modal Split in Aachen in Richtung nachhaltiger Mobilitätsoptionen zu verändern.

Die Bausteine des Aktionsplans umfassen sowohl organisatorische als auch planerische Maßnahmen sowie Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit.

Zu den organisatorischen Maßnahmen zählen neben dem Ausbau der kontinuierlichen Unfallbeobachtung mit der Maßgabe, den Verkehrsraum in enger Zusammenarbeit mit der Unfallkommission proaktiv sicherer zu gestalten, auch Beteiligungskonzepte zur Überprüfung/Gestaltung von Querungssituationen und die kontinuierliche, bewusste Ansprache der Öffentlichkeit. Planerisch werden zukünftig verwaltungsinterne Verkehrssicherheitsauditorinnen und -auditoren städtische Straßenplanungen und Verkehrsanordnungen hinsicht-

lich der Belange/Perspektive der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden optimierend begleiten. Als erste Maßnahme der Öffentlichkeitsarbeit wurde eine Kommunikationskampagne für mehr Rücksichtnahme und Sicherheit im Straßenverkehr entwickelt.

Claudia Nowak, Stadt Aachen



Postkarte der Stadt Aachen im Rahmen der Kommunikationskampagne zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheitsarbeit mit System

Die Kinderunfallkommission der Kolpingstadt Kerpen



Im Jahr 2005 konstituierte sich im Rathaus der Stadt Kerpen eine Kinderunfallkommission, die sich insbesondere die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche zum Ziel gesetzt hat. Es werden Maßnahmen und Projekte rund um den Fuß- und Radverkehr erarbeitet, die eine Verminderung der Unfallzahlen bewirken sollen. Mitglieder sind neben Vertretern verschiedener Ämter der Verwaltung u.a. auch der Kinderschutzbund, die Polizei, der ADFC und der ADAC.

Was ist das Ziel der Kerpener Kinderunfallkommission?

Erklärtes Ziel ist die Vermeidung von Kinderunfällen im Straßenverkehr des Stadtgebietes von Kerpen. Dies soll durch Nachbesserungen an Gefahrenpunkten in der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und durch Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten erreicht werden.

Die Kolpingstadt Kerpen verfolgt mit der Institutionalisierung der Kommission einen ganzheitlichen Ansatz und bündelt Kompetenzen aus verschiedenen Bereichen. Erkannte Gefahrenpunkte sollen entschärft und treffgenaue Aktionen zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr durchgeführt werden. Dabei sind in erster Linie Kinder die Zielgruppe. Berichte in den Medien über die Aktivitäten sorgen dafür, dass auch die erwachsenen Verkehrsteilnehmer für die Thematik sensibilisiert werden.

Die Kinderunfallkommission ist ein hervorragendes Beispiel für eine machbare, effiziente und dabei noch bezahlbare Einrichtung, um die Verkehrssicherheit für Kinder in Kerpen spürbar zu erhöhen. Mit zielgenauen Nachbesserungen im Verkehrsraum und vielfältigen Kinderaktionen gelingt es, eine hohe Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit zu erreichen, wodurch wiederum Einfluss

auf ein verantwortungsvolles Verhalten im Straßenverkehr genommen wird. Die öffentliche Erläuterung soll zudem eine höhere Akzeptanz bei der von Maßnahmen betroffenen Bevölkerung schaffen.

Die Arbeitsweise der Kerpener Kinderunfallkommission

Mit der Einrichtung der Kerpener Kinderunfallkommission begann ein Umdenken in der Verkehrssicherheitsarbeit. Bis 2005 reagierte die Stadt Kerpen auf das polizeilich registrierte Unfallgeschehen sowie auf vereinzelte Hinweise besorgter Eltern und der Lehrerschaft. Die Kinder selbst blieben außen vor.

Auf Initiative der städtischen Verkehrsplanung agiert seit 2005 die Kinderunfallkommission. Mit dem Bürgermeister als Vorsitzendem und beratenden externen Verkehrssicherheitsfachleuten als Mitgliedern wurde mit der Kinderunfallkommission in Kerpen erstmals systematische und institutionalisierte



Verkehrssicherheitsarbeit geleistet. Ab diesem Zeitpunkt wurden Gefahrenstellen durch die Stadt Kerpen selbst gesucht. Mithilfe der Kinder und Jugendlichen (z.B. Aktionen wie Schulweg- und Radwegdetektive), der Eltern und der gesamten Bürgerschaft wurde überall nach Gefahrenstellen gefahndet, um hier rasch Verbesserungen zu schaffen, häufig mit einfachsten Mitteln. Oft führt schon ein Grünrückschnitt, das Versetzen von Altglas- bzw. Papiercontainern, das Einziehen von Autoparkplätzen oder das Entfernen nicht legaler Werbung,

womit auch Parteienwerbung in Wahlkämpfen gemeint ist, zur Verbesserung der Sichtverhältnisse und somit zum gewünschten Erfolg.

Die Kinderunfallkommission beschäftigt sich jedes Jahr mit einem anderen Stadtteil. Die Prioritäten wurden und werden durch das zurückliegende Unfallgeschehen und die Größe der Stadtteile ermittelt.

Über eine intensive und breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit in Hörfunk, Fernsehen und Printmedien soll letztendlich Einfluss auf das Verhalten im täglichen Verkehrsgeschehen genommen werden, um so das Ziel einer erhöhten Verkehrssicherheit für Kinder erreichen zu können. Die einzelnen Aktionen sind genau auf die besondere Gefahrensituation im jeweiligen Stadtteil abgestimmt. Dabei wird sehr häufig auf die Erfahrungen und vorhandenen Materialien sowohl der AGFS als auch des Zukunftsnetzes Mobilität zurückgegriffen.

Mit der Umsetzung des „Kinderzebrastreifens Sindorf“, einem mit Schulkindern geplanten und realisierten Minikreisels mit sichtbar kindlicher Handschrift und nachweislich gutem Einfluss auf das Verhalten des motorisierten Individualverkehrs, konnten letzte Zweifel an einer wirkungsvollen Arbeitsweise der Kerpener Kinderunfallkommission, nicht nur in Kerpen, beseitigt werden.

Europäischer Verkehrssicherheitspreis

Bei der Preisübergabe des DEKRA Vision Zero Award in Brüssel erläuterte Bürgermeister Dieter Spürck die Verkehrssicherheitsarbeit in der Kolpingstadt Kerpen, die seit Einführung der Kinderunfallkommission das Kinderunfallgeschehen im Straßenverkehr wahrnehmbar reduziert hat. Der Vision Zero Award wurde der Kolpingstadt im Jahr 2016 verliehen, weil in sechs aufeinanderfolgenden Jahren keine Verkehrstoten auf innerstädtischen Straßen zu beklagen waren.

Guido Ensemeler, Stadt Kerpen

Polizei Essen sucht neue Wege auch in der Aufgabenwahrnehmung

Streifen auf Pedelecs ergänzen den Dienst zu Fuß und in Streifenwagen



Polizeistreife unterwegs auf dem Radschnellweg

Mit Ausbau und Widmung der alten Eisenbahntrassen für den Rad- und Fußverkehr sind auch in Essen und Mülheim an der Ruhr zusätzliche öffentliche Verkehrsflächen entstanden. Für jede Verkehrsart bestehen Verkehrsregeln. Eine Regel ist nur dann gut, wenn auch jemand auf deren Einhaltung achtet und es keine rechtsfreien Räume gibt. Eine Institution, die darüber wacht, muss nicht neu erfunden werden: Das ist eine originäre Aufgabe der Polizei.

Da die Ausbauege nur schlecht mit Streifenwagen oder Polizeikrädern befahrbar sind, hat sich die Polizei Essen/Mülheim entschlossen, Streifen auf Pedelecs einzusetzen. Dem Radfahrer auf Augenhöhe zu begegnen, die im Verkehrsraum bestehenden Probleme für Radfahrer besser nachvollziehen und selbst erleben zu können, das funktioniert besser, wenn man sich selbst auf den genutzten Wegen bewegt und die Perspektive des Radfahrers einnimmt. Da Polizei aber auch den gesamten Zuständigkeitsbereich relativ schnell erreichen und im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung einsatzfähig sein muss, hat sich der Rückgriff auf Pedelecs nahezu aufgedrängt.

Verkehrsüberwachung als Unfallverhütung

Sinn und Zweck der Verkehrsregeln und damit auch deren Überwachung ist Unfallverhütung. Wenn alle wissen, wie die Verkehrsregeln lauten, deren Sinn verstehen, immer wieder zu ihrer Einhaltung ermahnt werden, und am Ende einer Kette steht, dass das „nette“ Gespräch mit der Polizei manchmal etwas kostet, beschreibt das in etwa den Handlungsrahmen der

Polizei. Dabei sollte ein wegen Fehlverhaltens von der Polizei erhobenes Verwarnungsgeld als kostenpflichtiges Beratungsgespräch, das Schlimmeres verhindert und die Regeleinhaltung nachhaltig in Erinnerung ruft, betrachtet werden.

Verkehrsunfallanalyse und Verkehrsraumgestaltung

Auch die Polizei Essen/Mülheim erfasst und analysiert alle gemeldeten Verkehrsunfälle. Hierbei kristallisieren sich immer wieder neue Unfallhäufungsstellen und Brennpunkte heraus, die in den Unfallkommissionen aufgegriffen und von ihrer Systematik her hinterfragt werden, um nach Lösungen zu suchen. Straßenverkehrsamt, Straßenbaulastträger und Polizei sitzen hier unter kommunaler Federführung in einem Boot. Wo viele Radfahrer unterwegs sind, ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass auch viele Radfahrunfälle geschehen. Es wundert daher nicht, dass entlang der Radfahrrouten (z.B. Ruhrtalradweg), insbesondere an Kreuzungen oder Querungen, solche Brennpunkte entstehen. Beispielhaft sei hier die Kreuzung Ruhrallee/Konrad-Adenauer-Brücke genannt. Das Gegensteuern erfolgt i.d.R. durch bauliche Maßnahmen. Im Fall des Ruhrtalradweges z.B. durch ein sofortiges Aufstellen von Verkehrszeichen, die die geltende Vorfahrtsregelung verdeutlichen. Mittelfristig sollte eine Einbeziehung des „freien Rechtsabbiegers“ in die vorhandene Ampelschaltung erfolgen und langfristig wäre denkbar, den Radwegverlauf baulich unter der Brücke herzuführen. Polizeiliche Überwachung begleitet die einzelnen Maßnahmen.

Verkehrsunfallentwicklung

Mit zunehmendem Anteil (Modal Split) des Radverkehrs am Gesamtverkehr nehmen leider auch die Unfälle mit Radfahrern zu (2016: 405 und 2017: 444). Die Zahlen im ersten Halbjahr 2018 sprechen für eine weitere Steigerung im zweistelligen Prozentbereich. Ursache für steigende Unfallzahlen ist aber auch das Umsteigen vieler, insbesondere älterer Verkehrsteilnehmer aufs Pedelec oder die Entdeckung dieses Fahrzeuges durch Wiedereinsteiger in den Radverkehr nach längerer Abstinenz. Mangelnde Umgangskennnisse zur Gewichtsverteilung, zur Antriebssystematik oder zu den Bremsen, häufig gekoppelt mit schlechter Reaktionsfähigkeit bei höheren erreichbaren Geschwindigkeiten als beim nicht motorisierten Fahrrad, steigern das Unfallrisiko. Typisch bei älteren Verkehrsteilnehmern sind leider auch ein höheres Verletzungsrisiko und die höhere Verletzungsschwere (der Fahrradhelm hilft!). Bei Vergleichen mit anderen Behörden, deren Rahmen- und Infrastrukturdaten mit denen der Polizeibehörde Essen/Mülheim vergleichbar sind, schneidet die Unfallstatistik zum Radfahren des Polizeipräsidiums (PP) Essen allerdings gut ab. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl (Anzahl der Verunglückten auf 100.000 Einwohner umgerechnet) lag hier in 2017 bei 50 (für Düsseldorf bei 108, Köln 163, Dortmund 69 und Duisburg 78).

Fahrradtrainings in Jugendverkehrsschulen

Kindern das Fahrradfahren beizubringen ist nicht Aufgabe der Polizei – sehr wohl aber, Unfälle unter Beteiligung von Kindern durch Qualifikation für und Vorbereitung auf die Teilnahme am Straßenverkehr zu verhindern. Dies leistet die Polizei, gemeinsam mit anderen Trägern der Verkehrssicherheit, ziel- und altersgruppengerecht bis zum Verlassen der Primarstufe: als Fußgänger in der Kita, als Radfahrer in der Grundschule. Die Polizei Essen/Mülheim betreibt gemeinsam mit der Stadt Essen und der Verkehrswacht Essen vier Jugendverkehrsschulen, um Kinder in einem Schonraum auf die Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten. Leider muss immer häufiger festgestellt werden, dass Kinder im Alter von zehn bis zwölf Jahren nicht Fahrrad fahren können, was aber Grundvoraussetzung ist, um sie zur Verkehrsteilnahme zu ertüchtigen. Hier sind vor allem die Elternhäuser und Familien in der Verantwortung – aber auch die Mitwirkung der Schulen ist gefragt und unverzichtbar.

Die Plätze der Jugendverkehrsschulen werden darüber hinaus genutzt, um Kurse für Radfahr-Wiedereinsteiger und Pedelec-Neueinsteiger in enger Kooperation mit der Verkehrswacht anzubieten.

*Wolfgang Packmohr, Polizeidirektor,
Leiter der Direktion Verkehr beim PP Essen/Mülheim*

Kölner Verkehrssicherheitsaktionen zur Nahmobilität

Der Thematik „Verkehrssicherheit beim Fahrradfahren“ widmeten sich in Köln in diesem Jahr verschiedenen Aktionen

Verkehrssicherheitsaktion „Sicheres Radfahren für Seniorinnen und Senioren“

Im Frühsommer gehören sie mittlerweile zum festen und geschätzten Verkehrssicherheitsrepertoire der Stadt Köln: die kostenlosen Fahrradkurse für Senioren. Auch im Jahr 2018 fanden zwei Schulungen in der Jugendverkehrsschule Köln-Nippes statt. Hier konnten Seniorinnen und Senioren ihre Fahrradfertigkeiten wieder „aufpolieren“. Die Teilnehmerinnen und Teil-



nehmer hatten im Mai und Juni 2018 jeweils die Gelegenheit, an einem einwöchigen kostenlosen Fahrradtraining teilzuneh-

men. Angeleitet wurden die Kurse durch eine zertifizierte Radfahrlehrerin.

Die teilnehmenden 15 Personen erhielten während der einwöchigen Kurse ein umfassendes Trainingsprogramm, bei dem nicht nur neue Kenntnisse und Fertigkeiten beim Fahren, sondern auch die Fahrradregeln vermittelt wurden. Das gemeinsame Training in der Gruppe, bei dem vor allem der Spaß beim Fahrradfahren nicht zu kurz kam, machte hier ein besonderes Element der Aktion aus. Vor dem Kursbeginn hatten die Beteiligten zusätzlich die Möglichkeit, die Verkehrssicherheit ihrer Fahrräder durch Monteure der Fahrradwerkstatt 180° überprüfen zu lassen. Den Abschluss des Trainings bildete eine Fahrt „ins Grüne“, bei der der Übergang aus dem geschützten Verkehrsbereich in den alltäglichen Verkehr eingeleitet wurde.

Kölner Fahrradquiz – eine Kampagne für alle Kölnerinnen und Kölner sowie die Kölner Schulen

Die Stadt Köln widmete sich auch in diesem Jahr wieder der Frage, wie die Verkehrsregeln zum Radfahren vermittelt werden können. Alle Kölnerinnen und Kölner waren daher ab dem 15. April 2018 wieder dazu eingeladen, sich am Kölner Fahrradquiz zu beteiligen. Auch in diesem Jahr wurden die zehn Fragen zu wichtigen Regeln für Fahrradfahrende um die Figur der Neu-Radlerin „Rita Rostisch“ aufgebaut. Sie begegnete als Radfahrerin regelmäßig neuen Verkehrssituationen und suchte Unterstützung bei der Lösung ihrer Probleme. Dabei wurden verschiedene Fragestellungen erörtert: „Was ist ein ‚Holländischer



Griff? Was ist in Fahrradstraßen?“ u.Ä. Wer Rita bis zum 31. Mai 2018 mit richtigen Lösungen unterstützte, nahm an einer Verlosung teil, bei der es u.a. eine Radreise entlang der Rur, ein Original-Hollandrad und schicke Fahrradtaschen zu gewinnen gab. Schulklassen, die sich geschlossen am Quiz beteiligten, hatten zudem die Möglichkeit, ihre Klassenkasse aufzubessern: Es wurden insgesamt drei Preise für Schulklassen ausgelobt, die Beträge von 300,00 bis 100,00 Euro umfassten.

Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die das Quiz im Internet lösten, erhielten auf elektronischem Weg ein Feedback und hatten so die Möglichkeit, eventuelle Fehler im ausgefüllten Bogen neu zu überdenken. In diesem Jahr beteiligten sich rund 1.300 Personen an dem Quiz. Acht Schulen mit 34 Klassen bewarben sich um die ausgelobten Geldpreise.

Die Preisverleihung fand kurz vor den Sommerferien im Rahmen einer Feier in der Magistrale des Stadthauses statt. Nach der Preisverleihung wurde den Kindern noch ein Zoobesuch „spendiert“: Das verhalf den Gewinner-Schulklassen noch einmal zu einem besonderen Tag!

„Alles im grünen Bereich“ – kostenlose Fahrrad-Überprüfungsaktion im Rheinpark

Auch im Jahr 2018 hatten die Rad fahrenden Kölnerinnen und Kölner die Gelegenheit, ihre Fahrräder durch Fahrradmonteure der Zweiradwerkstatt 180° kostenlos auf ihre Verkehrssicherheit hin überprüfen zu lassen. Möglich machte dies der kostenlose Fahrradcheck, den das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung seit mehreren Jahren an zwei Sonntagen im September anbietet. Erfahrungsgemäß reicht die Bandbreite der festgestellten Mängel von defekten Beleuchtungsanlagen und ausgeleierte Bremsen bis hin zu Fahrrädern, die nicht richtig montiert wurden und somit auseinanderzufallen dro-



hen. Nach der Untersuchung erhalten alle Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, die ihr Fahrrad haben überprüfen lassen, eine Bescheinigung, aus der der Reparaturbedarf hervorgeht. Regelmäßig freuen sich jedoch auch viele über eine kleine Montage an Ort und Stelle, die nach Möglichkeit durch die Monteure geleistet wird.

Im Jahr 2018 fanden die Überprüfungen am 9. und am 23. September statt. Bereits am ersten Termin wurden 72 Fahrräder überprüft. Die Resonanz der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, aber auch der Bürgerinnen und Bürger, die vorbeiflanieren, kann nur als begeistert beschrieben werden.

Kinderzebrastreifen in Immendorf

Eine weitere Verkehrssicherheitsaktion widmete sich in diesem Jahr der Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger: Bereits seit Langem wünschten sich die Kinder der Grundschule Godorfer Hauptstraße in Immendorf einen Zebrastreifen vor der Schule und im Ortskern. Das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung griff diesen Wunsch auf und beteiligte die Kinder bei der Ausgestaltung der Überwege.



Die Schülerinnen und Schüler taufte die beiden „Zebras“ auf die Namen „Caretaker“ und „Ceobella“, denn die beiden hatten sich in Immendorf niedergelassen, um auf die „nettesten Kinder Deutschlands“ aufzupassen. Absperrpoller, die die Überwege einfassen, wurden von den beteiligten Schulklassen im Kunstunterricht künstlerisch gestaltet.

Kurz vor den Sommerferien erfolgte die feierliche Einweihung, beide Zebrastreifen wurden mit der Montage ihrer Namensschilder eingeweiht und die Poller enthüllt. Die Schule feierte anschließend mit Streuselkuchen und Apfelschorle diese schöne gemeinsame Aktion.

Sabine Bongenberg, Stadt Köln

Dinslaken wird 83. Mitglied der AGFS

Urkundenunterzeichnung mit Minister Hendrik Wüst



Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, Michael Heidinger, Bürgermeister der Stadt Dinslaken, und NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) begrüßte mit der Stadt Dinslaken ihr 83. Mitglied. Im Rathausaal unterzeichneten am 6. August 2018 Landesverkehrsminister Hendrik Wüst und Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, gemeinsam mit Bürgermeister Michael Heidinger die Urkunde.

„Wir haben viel getan, um dieses Ziel zu erreichen, und wir werden weiterhin viel für die Entwicklung in dieser Stadt tun“, erklärte Heidinger. Christine Fuchs hieß die Stadt herzlich willkommen im Kreis der AGFS und unterstrich: „Ich freue mich, die Stadt auf dem Weg zu noch mehr Nahmobilität zu unterstützen.“

Verkehrsminister Hendrik Wüst gratulierte der Stadt: „Die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft ist eine schöne Anerkennung für das Engagement der Stadt Dinslaken bei der Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Die Mitgliedschaft ist gleichzeitig Verpflichtung, weiter gute Bedingungen für umweltfreundliche Nahmobilität zu schaffen. Wenn unsere Rad- und Fußwege besser sind, können noch mehr Autos stehen bleiben. Das Verkehrsministerium gibt 2018 rund 36 Mio. Euro allein aus Landesmitteln für den Radverkehr aus – das sind 7 Mio. Euro mehr als im Vorjahr.“

Die Aufnahme wurde im Juni durch die Bereisungskommission des Landes befürwortet. Nach intensiver Begutachtung per Fahrrad und zu Fuß wurde insbesondere die Entwicklung der Innenstadtachsen für die Nahmobilität hervorgehoben. Auch die Umgestaltung eines zentralen Platzes ohne Autoverkehr sowie die flächenhafte Umsetzung der Radverkehrswegweisung wurden positiv hervorgehoben. „Als Mitglied der AGFS kann Dinslaken vom Erfahrungsaustausch mit anderen Städten profitieren und so die Förderung des Rad- und Fußverkehrs optimal vorantreiben“, erklärt Christine Fuchs.

Weitere Aufnahmen stehen bevor

Die nächsten Aufnahmen stehen bereits bevor. Die Auswahlkommission des Landes hat für die Aufnahme der Städte Paderborn, Lüdinghausen und Grevenbroich in die AGFS grünes Licht gegeben. Die Mitgliedschaft gilt zunächst für sieben Jahre. Danach wird überprüft, welche Fortschritte bei der Infrastruktur, in der Kommunikation und bei Serviceangeboten für den Rad- und Fußverkehr gemacht wurden. Die Verlängerungsurkunden werden traditionell auf der jährlichen Mitgliederversammlung der AGFS zum Jahresende übergeben.



AGFS-Fachtagung in Hamm



Schnittstellen, Intermodalität und vieles mehr

Bei der 2. AGFS-Fachtagung stand „Nahmobilität als Zubringer zum ÖV“ im Fokus

Für viele Menschen ist die Nutzung der Kombination von Nahmobilität und öffentlichem Verkehr (ÖV), kurz gesagt des Umweltverbunds, besonders auf den Wegen von und zur Arbeit oder Ausbildung alltägliche Routine. Mit Zug, Bahn oder Bus werden in der Regel die langen Distanzen zurückgelegt. Die ersten und letzten Meter sind den eigenen Füßen oder dem (Leih-)Fahrrad vorbehalten. Damit intermodale Wege reibungslos funktionieren können, sind – neben verschiedenen anderen Faktoren – die Schnittstellen zwischen Nahmobilität und öffentlichem Verkehr ausschlaggebend. Was macht eine Verknüpfung „optimal“ und welche Faktoren sind dabei für Rad- und Fußverkehr ausschlaggebend? Um diese Fragen zu klären, kamen mehr als 80 kommunale Verkehrsplanerinnen und -planer am 11. September 2018 zur AGFS-Fachtagung nach Hamm.

Zu Beginn führten mehrere Fachvorträge in die wichtigsten Aspekte des Themas, die Verknüpfung von Rad und ÖV, sichere und barrierefreie Lösungen für den Fußverkehr sowie die Einrichtung eines regionalen E-Bike-Verleihsystems, ein. Sehr interessant war auch die Sichtweise eines Aufgabenträgers auf die Fahrradmitnahme im Nahverkehr: Da die Kapazitäten in den Fahrzeugen sehr begrenzt sind, sieht man in der Förderung von Bike + Ride die vielversprechendste Lösung, um den Umweltverbund zu stärken. Im Nachmittagsprogramm hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich und ihre Fragen in zwei Foren aktiv einzubringen.

Im ersten Forum wurde über Radstationen diskutiert. Im Kern ging es darum, wie man nach einigen Jahren der Stagnation für weiteren Zuwachs bei den Radstationen sorgen könnte. Damit direkt verbunden waren Fragen nach zukunftsfähigen Konzep-

ten für die Kundenbindung und den wirtschaftlichen Betrieb. Man war sich einig, dass der Zugang zu Radstationen intuitiv sein sollte. Internetbasierte Anmeldung, Zugang und Buchung wurden hierfür als gute Lösung angesehen.

Weitere Abstellanlagen für Fahrräder an ÖV-Haltepunkten standen im Mittelpunkt des zweiten Forums. Die Region Hannover hat in dem Projekt „Bike + Ride 2.0“ erforscht, wie moderne Abstellanlagen ausgeführt werden sollten und wie man mit der Konkurrenz zwischen Auto und Fahrrad um Abstellflächen an Haltepunkten umgehen kann. Auch hier hält die Vernetzung Einzug: Mit „DeinRadschloss“, einem Projekt des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR), können Nutzer ohne großen Aufwand einen Stellplatz für ihr Rad an ÖV-Haltepunkten online buchen.

Im Anschluss an die Fachtagung besuchten viele Teilnehmenden noch den Hauptbahnhof in Hamm. Durch verschiedene Maßnahmen, wie dem denkmalgerechten Umbau des Bahnhofs mit direktem Zugang zur Radstation, der Einrichtung einer Car- und Bikesharingstation oder der Integration eines Fußgängerleitsystems, versucht die Stadt dort der optimalen Verknüpfung im Umweltverbund möglichst nahe zu kommen.

Das Programm und die Vorträge der Referentinnen und Referenten sind unter www.agfs-nrw.de/fachtagung einsehbar.

Die AGFS-Fachtagung bietet die Gelegenheit, Fachthemen detaillierter darzustellen, als es auf dem AGFS-Kongress oder im Facharbeitskreis möglich ist. Die Veranstaltung steht allen NRW-Kommunen offen. Mitgliedskommunen der AGFS haben aber einen bevorzugten Zugang. Die nächste Fachtagung wird 2019 stattfinden. Das genaue Datum sowie das Thema und der Veranstaltungsort werden noch bekannt gegeben.



Internationaler Besuch auf dem RuhrtalRadweg.
Foto: Oskar Lewczuk/Katowice



Pressekonferenz zur Konzeptstudie
„EuroVelo der Industriekultur“. Foto: AGFS

Regionales Weimarer Dreieck

Internationale Expertenrunde informiert sich über moderne Radverkehrsförderung in NRW

Expertinnen und Experten aus Frankreich, Polen und Deutschland diskutierten vom 24. bis 26. September 2018 über Radinfrastruktur und Radtourismus. Gemeinsames Ziel ist die Weiterentwicklung des Radverkehrs in den drei Ländern. Der Austausch fand im Rahmen des Regionalen Weimarer Dreiecks statt. Die Partnerschaft zwischen den Regionen besteht seit 2001, damals unterzeichnete Nordrhein-Westfalen die erste trilaterale Erklärung zur Zusammenarbeit mit Schlesien und der damaligen Region Nord-Pas-de-Calais. Damit wurde der Wille der drei europäischen Regionen deutlich, das 1991 gegründete Weimarer Dreieck, das die besonderen freundschaftlichen Beziehungen zwischen den drei Ländern Deutschland, Frankreich und Polen besiegelt, auch auf regionaler Ebene mit Leben zu füllen.

Ministerpräsident Armin Laschet: „Der deutsch-polnisch-französische Dialog ist für die Zukunft Europas wichtiger denn je. Mit dem Regionalen Weimarer Dreieck engagiert sich unser Land auch auf regionaler Ebene für den Zusammenhalt der Europäischen Union. Die enge Verbundenheit zwischen Nordrhein-Westfalen, Schlesien und Hauts-de-France hat historische Gründe, wir teilen gemeinsame Erfahrungen als Montanregionen und die damit verbundenen Herausforderungen des Strukturwandels. Gemeinsam wollen wir nun Zukunftsherausforderungen angehen.“ Veranstalter des diesjährigen Treffens waren das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und die AGFS, in Kooperation mit dem Regionalverband Ruhr (RVR).

Im Laufe der drei Tage haben die 45 Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Radschnellweg Ruhr (RS1) zwischen Mülheim an der Ruhr und Essen, den RuhrtalRadweg bis Hattingen sowie die Nordbahntrasse in Wuppertal befahren.

Der RS1

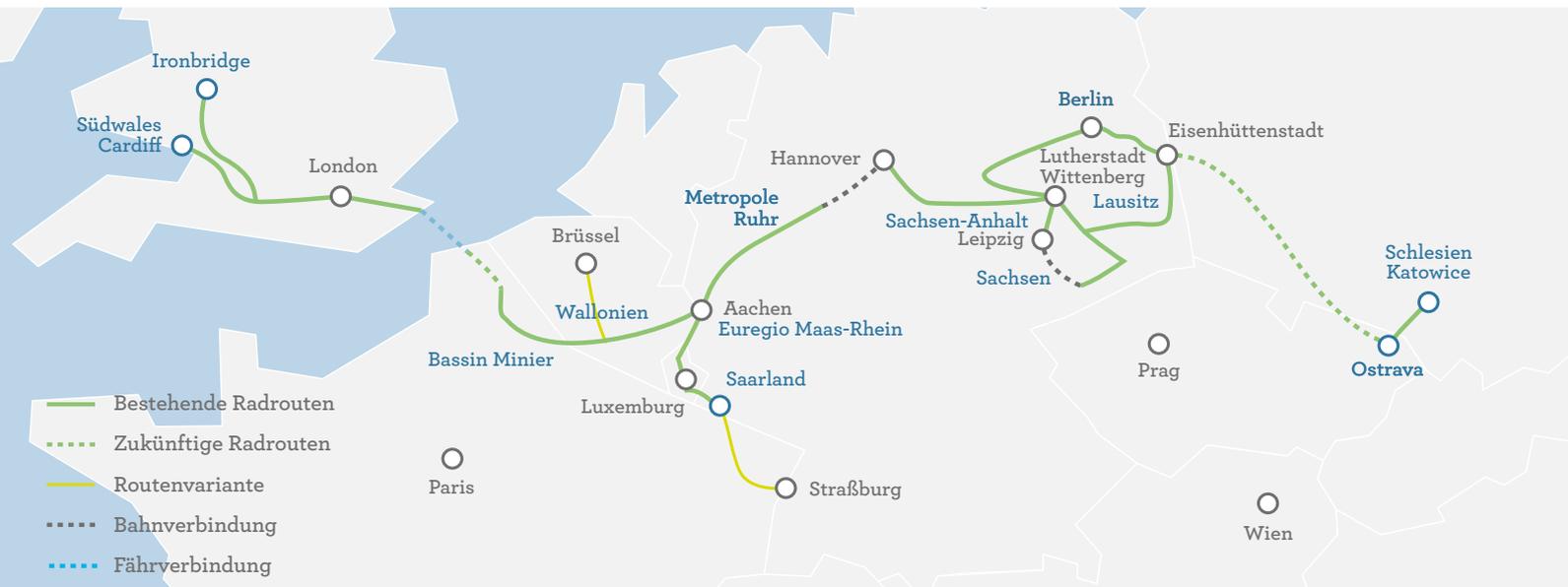
Der Rad-Highway der Premiumklasse bringt Radbegeisterte schnell, sicher und komfortabel durch das Ruhrgebiet. Der RS1 ist eine enorme Herausforderung, denn zehn Städte auf 101 km Länge zu verknüpfen bedeutet, unterschiedliche städtebauliche, landschaftsplanerische und verkehrliche Gegebenheiten zu vereinen. Der Regionalverband Ruhr hat den RS1 im Rahmen einer vom Bundesverkehrsministerium geförderten umfangreichen Machbarkeitsstudie entwickelt. Der Abschnitt zwischen Essen und Mülheim an der Ruhr wurde in zwei unterschiedlichen Bauphasen, parallel zur laufenden Machbarkeitsstudie, vom Regionalverband Ruhr geplant und mit Förderung des Landes NRW ausgebaut. Am Niederfeldsee wurde im Café „Radmosphäre“ eine kurze Pause eingelegt und der Regionalverband stellte das Innovationspotenzial durch den RS1 für städtebauliche Entwicklungen entlang der Trasse dar.

Der RuhrtalRadweg

Flussbegleitend schlängelt sich der RuhrtalRadweg vom sauerländischen Winterberg bis zur Ruhrmündung in den Rhein in Duisburg. Schon seit über zehn Jahren gehört er zu den beliebtesten Radfernwegen in Deutschland. Der RuhrtalRadweg ist ein gemeinsam entwickeltes Projekt des Regionalverbandes Ruhr (RVR) und der Ruhr Tourismus GmbH (RTG). RVR und RTG haben auch die Federführung bei Marketing sowie Routen- und Qualitätsmanagement, in enger Kooperation mit den 23 Anrainerstädten.

Die Nordbahntrasse

Da, wo einst Güterzüge Rohmaterialien zu Fabriken fuhren, gibt es heute einen Fuß-, Rad- und Skaterweg, der 23 km durch



*EuroVelo der Industriekultur mit ca. 3.700 km Länge zwischen Großbritannien und Polen.
Grafik: RVR Konzeptstudie/Miglbauer/Rossmeißl*

Wuppertal führt. Die Nordbahntrasse hat, abseits des Straßenverkehrs, ohne nennenswerte Steigung und in Verlängerung über die ebenfalls zu einem Fuß- und Radweg ausgebauten ehemaligen mittlere Ruhrtalbahn, Anschluss nach Hattingen und zum RuhrtalRadweg. In Wichlinghausen startete die Gruppe bei strahlendem Sonnenschein an der Wichernkapelle, die erste Radwegkapelle im Rheinland. Von dort ging es vorbei an der Legobrücke und dem Draisinenbahnhof. Die Expertinnen und Experten aus Polen und Frankreich waren überaus begeistert von der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger: Diese hatten den Bau nicht nur finanziell unterstützt, sondern auch einen kleinen Teilabschnitt selbst mitgebaut.

Die Delegationen setzten sich so praktisch und theoretisch mit der Bewältigung des Strukturwandels sowie den Themen Alltags- und Freizeitmobilität mit dem Fahrrad auseinander. Der dritte Veranstaltungstag beim Regionalverband Ruhr in Essen hatte zwei Themenschwerpunkte: Die Ruhr Tourismus GmbH stellte die neue radtouristische Dachmarke *radrevier.ruhr* vor, einschließlich des darin enthaltenen RuhrtalRadwegs. Anschließend präsentierte der Regionalverband Ruhr seine Konzeptstudie zur EuroVelo der Industriekultur.

Darin werden die infrastrukturelle Machbarkeit für einen EuroVelo der Industriekultur dargestellt und die Entwicklungsperspektiven aufgezeigt. Gleichzeitig wird die Kooperationsbereitschaft für die notwendige Zusammenarbeit in den europäischen Regionen ermittelt.

Die geplante Route für den EuroVelo der Industriekultur verläuft in West-Ost-Richtung durch den europäischen Kontinent und folgt weitgehend dem Verlauf des europäischen Steinkohlebandes mit seinen Industrieregionen von Südwesten/Cornwall über Nordfrankreich, Belgien, Saarland, Ruhrgebiet, Oberschlesien bis nach Tschechien.

Konzeptstudie: EuroVelo der Industriekultur

Nach dem Schließen vieler Kohlezechen und Stahlhütten werden aus einstigen Industrieorten attraktive Kultur-, Freizeit- und Tourismusorte. Diese Kombination ist auch für den Radtourismus sehr vielversprechend, denn viele einstige Bahntrassen sowie Kanäle für Eisen und Stahl wandeln sich zu attraktiven Radrouten. Der EuroVelo der Industriekultur bietet nicht nur ein historisches Zurückblicken, sondern auch einen Anlass zur Begegnung mit einer ganzen Epoche und zur Würdigung der Industriearbeiter, aber auch zur Auseinandersetzung mit gegenwärtigen Fragen wie Klimawandel und Nationalismen.

Das Thema ist spannend und die vorliegende Konzeptstudie wurde vom Regionalverband Ruhr, als Träger der Route der Industriekultur im Ruhrgebiet und als Ideengeber, in Auftrag gegeben.

Der EuroVelo der Industriekultur soll grundsätzlich auf bestehenden Qualitätsradrouten verlaufen, die durchgehend ausgeschildert sind. Dazu zählen vor allem:

- Bedeutende nationale Top-Radrouten (z.B. RAVel-Netz in Belgien, Saar-, Elberadweg)
- Internationale Radrouten: EuroVelo-Routen
- Regionale Radrouten auf ehemaligen Bahntrassen oder flussbegleitende Wege (z.B. Véloroute du Bassin Minier)

Bahn- und Fährverbindungen werden als integrierter Bestandteil von Radroutennetzen gesehen. Darüber hinaus gibt es jedoch noch Lücken zu schließen. Deshalb werden auch Verbindungen berücksichtigt, die sich erst in einem definierten Planungsstadium befinden. In seiner gesamten Länge wird sich der EuroVelo der Industriekultur über 3.700 km erstrecken.

Die AGFS-Exkursion 2018

Am 19. und 20. Juni zu Besuch in Nimwegen

Nachdem die letzte Exkursion im Jahr 2016 zu Good-Practice-Beispielen in Nordrhein-Westfalen führte, wollte die AGFS in diesem Jahr neue Impulse für die Nahmobilitätsförderung aus der Stadt Nimwegen bieten. Auch wenn sie hinsichtlich Größe und Einwohnerzahl nicht mit Kopenhagen oder Amsterdam vergleichbar ist, bei der Radverkehrsförderung steht sie auf der gleichen Ebene.

In der „Fahrradstadt 2016 der Niederlande“ und Gastgeberstadt der Velo-city-Konferenz 2017 wird dem Radverkehr auf allen Ebenen der Stadt- und Verkehrsplanung fast immer Priorität gewährt. Mit beeindruckendem Erfolg, wie wir erradelt haben.

Zwei Tage in Nimwegen ...

... haben gezeigt, welch großen Stellenwert der Radverkehr in der Mobilität haben kann, wenn er entsprechend gefördert wird. In Nimwegen wird er auf allen Ebenen der Verkehrs- und Stadtplanung (mit)gedacht. Mit dem Ziel, Radfahrende störungsfrei, komfortabel und direkt zu führen. Das Ergebnis sind Radverkehrsanlagen von hoher Qualität, die – das war besonders auffällig – fast durchgängig in Rot asphaltiert sind.

Schon ab dem Hotel konnte unsere 25-köpfige Gruppe unter Führung von Ruben Loendersloot mit den Pedelecs einfach zur ersten Tour durch Nimwegen und zum Dutch Bicycle Center losradeln. Die Infrastruktur ist selbsterklärend und leicht verständlich. Zusätzlich ist das Radverkehrsnetz in seiner Schlüssigkeit absolut beeindruckend.

Dieser Eindruck verfestigte sich am zweiten Tag weiter. Während der mehr als vierstündigen Radtour durch Nimwegen und auf dem Radschnellweg „Rijnwaalpad“ stellte sich schnell ein Freiheits- und Sicherheitsgefühl ein.

Unabhängig davon, ob wir lang auseinandergezogen auf freier Strecke unterwegs waren, als Pulk anhielten oder gemeinsam kleine und große Straßen überquerten: Alle Teilnehmenden konnten das komfortable Fahrgefühl der Pedelecs und die Impressionen der Stadt genießen.

Unterstützt wird die Infrastruktur durch Serviceangebote von gleich hoher Güte. Die bewachten Fahrradgaragen in der Stadtmitte oder am Hauptbahnhof sind rund um die Uhr geöffnet und für die Nutzer kostenlos. Auf dem Rijnwaalpad lässt sich die Farbe der Beleuchtung in einer Unterführung per App steuern. Mit einem einfachen Gamification-Element entsteht eine clevere Marketingmaßnahme: Je häufiger man durch die Unterführung radelt, desto mehr Farben können ausgewählt werden.

Ausschlaggebend für diese sehr guten Radverkehrsbedingungen ist nicht, wie manchmal behauptet wird, die „andere Tradition“ in den Niederlanden. Es ist das ständige, große planerische Engagement in Kombination mit einem adäquaten Finanzmitteleinsatz.

Das Feedback der Teilnehmer hat gezeigt, dass die Exkursion erfolgreich war. Wir sind mit neuen, nachhaltigen Eindrücken einer erfolgreichen Radverkehrsförderung zurückgekehrt. Daneben war der interessante und entspannte Austausch zwischen allen Teilnehmenden ein weiteres Highlight der Exkursion. Wenn wir gemeinsam intensiv an der Förderung der Nahmobilität arbeiten, können wir auch für Nordrhein-Westfalen viel bewegen.

Die nächste AGFS-Exkursion wird sicher ebenso interessant.





Von links nach rechts: Guido Ensemeier, Kolpingstadt Kerpen; Benjamin Wühl, P3 Agentur; Frank Bohle, Ralf Bohle GmbH; Bettina Tull, Referentin für Verkehr, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Landtag NRW; Michael Milde, Abteilungsleiter Verkehrsplanung der Stadt Münster; Christine Fuchs, Vorstand der AGFS; Cora Ehlert, Referentin des Städte- und Gemeindebund NRW; Hendrikje Lucic, Referentin Public Affairs des VSF g.e.V.; Albert Herresthal, Geschäftsführer des VSF g.e.V.; Jan de Bonte, Loendersloot Groep; Thomas Semmelmann, Vorsitzender des ADFC NRW; Dr. Dirk Günnewig, Abteilungsleiter Grundsatzangelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung, Ministerium für Verkehr NRW (VM NRW); Ulrich Malburg, Leiter Referat Vernetzte Personenverkehre, Nahmobilität, Verkehrssicherheit VM NRW; Detlef Berthold, Leiter des Referats Sportstätten, Sport, und Umwelt, Staatskanzlei NRW; Ruben Loendersloot, Loendersloot Group; Peter London, VM NRW; Andreas Hombach, Walter Solbach Metallbau GmbH; Ulrich Reuter, Mitglied des Landtags NRW; Dr. Alexander Berger, Bürgermeister der Stadt Ahlen/Präsidiumsmitglied der AGFS; Konrad Weyhmann, Paul Lange & Co. OHG; Carsten Löcker, Mitglied des Landtags NRW; Martin Lohmann, VM NRW; Nic Peter Vogel, Mitglied des Landtags NRW
Leider nicht im Bild: Jörg Blöming, Mitglied des Landtags NRW; Franz Linder, Inhaber Planerbüro Südstadt/P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität; Thomas Nüchel, Mitglied des Landtags NRW und Vorsitzender des Verkehrsausschusses



Neue Broschüre über Radverkehrsinfrastruktur in NRW erschienen



In den vergangenen Jahren ist eine Vielzahl neuer Formen von Radverkehrsanlagen entstanden. Heute reden wir von Fahrradstraßen, Radfahrstreifen,

Schutzstreifen, Radfahren gegen die Einbahnstraße, Bürgerradwegen, Radschnellwegen und vielem mehr. Doch wie müssen sich Radfahrerinnen und Radfahrer auf den neuen Wegen verhalten und welche Rechte haben sie? Die neue Broschüre „Radfahren in Nordrhein-Westfalen – Infrastruktur für den Radverkehr“ erläutert wichtige Verkehrsregeln und interessante Fakten und sorgt so für mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

Dem in Nordrhein-Westfalen sehr erfolgreichen Thema „Bürgerradwege“ – seit Einführung 1995 sind bereits mehr als 300 km Radwege durch Bürgerengagement entstanden – ist ein eigener Abschnitt ge-

widmet. Dort wird die Funktionsweise erläutert und Ansprechpartner werden benannt. Auch zu Radschnellwegen und den Radvorrangrouten gibt es eigene Ausführungen.

Die Broschüre wurde vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Kooperation mit der AGFS, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und dem Regionalverband Ruhr herausgegeben und kann über die Mediathek der AGFS unter www.agfs-nrw.de bestellt werden. Sie richtet sich an Bürgerinnen und Bürger und kann von den Kommunen in Nordrhein-Westfalen für die Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt werden.

Die Messe „Fahrrad“ auch 2019 wieder in Essen



21.–24.02.2019

Informieren, ausprobieren, kaufen: Vom 21. bis 24. Februar 2019 wird Essen zur Hauptstadt der Radfahrer. Die Fahrrad Essen – die größte Fahrradmesse in NRW – öffnet ihre Tore und überzeugt mit einem gewohnt breiten Angebot. Aussteller zeigen auf mehr als 17.000 m² Ausstellungsfläche Highlights, Trends und Qualität.



Lastenräder waren 2018 ein großes Thema auf der Messe in Essen. Foto: Messe Essen/Rainer Schimm



Ein Trolley, am Fahrrad montiert, ist der geniale Allrounder für den täglichen Gebrauch – zu Hause und im Urlaub! Den Alltag sportlich aktiv, umweltbewusst und ohne finanzielle Belastung gestalten! Verschiedene Gestelle, mit unterschiedlichen Taschen kombiniert – so ist für jeden Bedarf das Passende dabei. Foto: Messe Essen/SES Sandmann



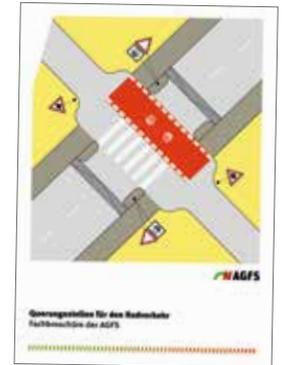
Die Unterhaltung kam in den Messehallen in Essen wie gewohnt nicht zu kurz und die Zuschauer kamen aus dem Stau nicht heraus. Foto: Messe Essen/Schuchrat Kurbanov

AGFS erweitert Leitfaden zu Querungsstellen

Fußverkehr nimmt immer größeren Raum ein

Die Broschüre „Querungsstellen für den Radverkehr“ wurde von der AGFS 2013 herausgegeben. Vorangegangen war ein längerer Entwicklungsprozess mit Beteiligung von Planerinnen und Planern aus der AGFS, den Bezirksregierungen sowie dem NRW-Verkehrsministerium. Herausgekommen war eine Broschüre, die den Anspruch vertrat, dem Radverkehr neue Möglichkeiten zu eröffnen und die Grenzen der StVO offensiv auszulagern, insbesondere unter dem Aspekt einer Bevorrechtigung gegenüber dem motorisierten Verkehr. Die Broschüre diente in vielen Fällen zur Anregung, wie bestehende Querungssituationen im Sinne des Radverkehrs positiv gelöst werden können. Nun gerät der Fußverkehr immer stärker in den Fokus der

Planung. Da das Thema „Queren“ auch für den Fußverkehr eine hohe Bedeutung hat, wird die AGFS die vorhandene Broschüre unter den Aspekten des Fußverkehrs überarbeiten und ergänzen. Ein begleitender Arbeitskreis mit Beteiligung der Partnerinnen und Partner wird, wie in der ersten Version auch, die Erarbeitung der Broschüre fachlich betreuen. Die Broschüre ist aktuell vergriffen und wird 2019 in neuem Umfang neu erscheinen.



Mehr Rad in Stadt und Land

3. Deutscher Kommunalradkongress fand in Göttingen statt

„Die Debatte um Diesel-Fahrverbote zeigt, dass die Städte, Gemeinden und ihr Umland dringend auf eine umweltfreundliche Mobilität angewiesen sind. Der Schlüssel dazu sind eine konsequente Förderung des Radverkehrs und die Schaffung innovativer Radverkehrsangebote, die die Menschen mitnehmen und begeistern. Anstatt um Fahrverbote muss es aktuell darum gehen, gute Alternativen zum Auto zu schaffen, damit die Bürgerinnen und Bürger umsteigen“, erklärte Roland Schäfer, 1. Vizepräsident des Deutschen Städte- und Gemeindebundes und Bürgermeister der Stadt Bergkamen anlässlich des 3. Deutschen Kommunalradkongresses in Göttingen.

Der Förderung des Radverkehrs kommt neben dem ÖPNV bei der notwendigen Verkehrswende eine Schlüsselstellung zu. Durch innovative Lösungen beim Radverkehr kann die Verkehrswende in den Städten beschleunigt werden. So tragen Lastenfahrräder als Bestandteil einer zukunftsweisenden City-Logistik zu einem umweltfreundlichen Transport von Menschen und Gütern bei, die zudem platzsparend ist. Mithilfe der Digitalisierung wird die Suche nach einem sicheren und komfortablen Stellplatz fürs Rad, der per App bereits im Voraus gebucht werden kann, erleichtert. Die Digitalisierung kann zugleich dabei helfen, die verschiedenen Verkehrsmittel wie das Fahrrad, den ÖPNV und die E-Mobilität miteinander zu vernetzen und so ein überzeugendes und komfortables Mobilitätsangebot zu schaffen.

„Es ist erforderlich, durch ein Bündel von Maßnahmen den Radverkehr im Alltag der Menschen noch attraktiver zu gestalten und damit die Lebensqualität in den Städten zu verbessern. Anknüpfungspunkte sind kommunale Verkehrskonzepte, die den Dreiklang aus Platz, Sicherheit und Komfort für Radfahrerinnen und Radfahrer konsequent umsetzen“, betonte Rolf-Georg Köhler, Oberbürgermeister der Stadt Göttingen, während der Eröffnung der Veranstaltung in seinem Grußwort.

Konkret wurde die Forderung erhoben, dass die Politik im Bund und in den Ländern noch mehr als bisher zum Paradigmen-

wechsel für eine umweltfreundliche Mobilität in den Städten, Gemeinden und Regionen beitragen müsste. „Der Bund hat angekündigt, die Mittel für die Radverkehrsförderung um 200 Mio. Euro pro Jahr aufzustocken, etwa um den Bau von dringend erforderlichen Radschnellverbindungen zu fördern. Allerdings ist es bislang nur bei dieser Ankündigung geblieben. Erforderlich ist eine schnelle Bereitstellung dieser Mittel und eine daran anknüpfende Förderoffensive von Bund und Ländern mit einer kontinuierlichen Anhebung und Verstetigung der Mittel für die Radverkehrsförderung“, so Schäfer weiter.

Die Politik darf sich nicht allein auf urbane Räume konzentrieren. Stadt und Land sind aufeinander angewiesen. Dies gilt besonders bei der Radverkehrsförderung. Viele Distanzen können im urbanen Umfeld bereits jetzt bequem mit Fahrrädern und E-Bikes zurückgelegt werden. Anders sieht es auf dem Land aus. Damit die Menschen im Alltag, auf dem Weg zu Arbeit oder beim Besuch von Freunden und Verwandten aufs Rad umsteigen, brauchen wir den Neu- und Ausbau von Radschnellverbindungen. Mit der Erweiterung des E-Radschnellwegs in das Umland führt die Stadt Göttingen diesen Weg konsequent und exemplarisch fort.

Pressemitteilung DStGB



Der 3. Deutsche Kommunalradkongress fand am 19. September 2018 in Göttingen statt. Foto: © mehle-hundertmark.de



Mehr Achtung für die Fußgänger!

Eine vergessen geglaubte Verkehrsart kommt zu neuer Blüte / Kongress in Berlin gibt neuen Anstoß / Drei neue Publikationen bieten vielfältige Anregungen



Die Förderung des Fußverkehrs hat aktuell Hochkonjunktur. Der zweite bundesweite Fußverkehrskongress in Berlin ist erfolgreich gelaufen, es gab viele spannende Vorträge und interessante Diskussionen. Die AGFS hat ihren „Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen“ herausgebracht. Das Umweltbundesamt hat seine Vorschläge für eine

bundesweite Fußverkehrsstrategie veröffentlicht. Der Verband „Fuss e.V.“ ist mit einem Handlungsleitfaden zum Fußverkehr auf den Markt gekommen. Mit gleich drei neuen Publikationen steht den Planerinnen und Planern, aber auch den Politikerinnen und Politikern ein breites Spektrum an Informationen zur Verfügung. Nun gilt es, die Ressourcen neu zu verteilen und dem Fußverkehr auch in der täglichen Arbeit die ihm angemessene Aufmerksamkeit zukommen zu lassen.

Fußgänger sind keine Selbstläufer: AGFS veröffentlicht neuen Handlungsleitfaden



Fußgängern soll zukünftig bei der Verkehrsplanung mehr Beachtung geschenkt werden. Als Gehhilfe reicht die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-West-

falen e.V. (AGFS) Verkehrsplanern den „Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen“ an die Hand. Das 40-seitige Heft gibt konkrete Handlungsempfehlungen und Strategien für alle Kommunen, die das Zufußgehen als eigenständige Verkehrsart stärken möchten.

Der Leitfaden richtet sich sowohl an Städte und Gemeinden, die bereits erste Schritte für mehr Fußverkehr unternommen haben, als auch an jene, die noch ganz am Anfang stehen. Der modulare Aufbau mit fünf Handlungsfeldern ermöglicht einen individuellen Einsatz je nach Bedarf. Ein Arbeitsbuch und ein Fragebogen ergänzen den Leitfaden und vereinfachen seine Umsetzung.

„Unser Leitbild ist ‚Die Stadt als Lebens- und Bewegungsraum‘. Der Handlungsleitfaden Fußverkehr ist ein wichtiges Instrument für unsere Mitglieder, um dieses Leitbild in die Realität umzusetzen. Wir möchten den Fußgängern endlich mehr geben als übrig gebliebene Flächen“, erklärt Christine Fuchs, Vorstand der AGFS.

Seit 2013 fördert das kommunale Netzwerk nicht nur den Rad-, sondern auch den Fußverkehr – eine bislang vernachlässigte Verkehrsart. Dabei ist Zufußgehen nicht nur umweltfreundlich und gesund. Es steigert auch die Lebensqualität in den Kommunen und ermöglicht Teilhabe an der Gesellschaft.

Der Dank der AGFS gilt auch dem Arbeitskreis, der die Erarbeitung des Leitfadens begleitet hat. Darin vertreten waren unterschiedlich große AGFS-Kommunen. Ebenfalls mit dabei waren Vertreter des NRW-Verkehrsministeriums, der Bezirksregierungen und dem Zukunftsnetz Mobilität. Der Handlungsleitfaden ist ab sofort als Download unter agfs-nrw.de/fussverkehrsleitfaden erhältlich.



Studie „Geht doch!“ zeigt Grundzüge einer Fußverkehrsstrategie für Deutschland auf

Im Auftrag des Umweltbundesamtes ging das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) der Frage nach, wie sich die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr erhöhen lässt und unter welchen Voraussetzungen er gezielt gefördert werden kann. Vor allem ging es darum, herauszufinden, wie und durch was Städte und Gemeinden darin bestärkt werden können, sich konsequenter für zu Fuß Gehende einzusetzen und die Infrastruktur für diese zu verbessern bzw. überhaupt erst zu schaffen.

Zum Abschluss des zweiten bundesweiten Fußverkehrskongress hat das Umweltbundesamt die Ideen und Vorschläge für eine bundesweite Fußverkehrsstrategie veröffentlicht. Harry



Lehmann, Leiter des Fachbereichs „Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien“ beim Umweltbundesamt, stellte diese in einem Plenumsvortrag vor. Die Grundzüge sind das Ergebnis eines längeren Prozesses, in dem u.a. auf zwei Expertenworkshops Ideen gesammelt wurden. Das Ergebnis sind 18 Ansätze für Handlungsempfehlungen im rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmen für Bund und Länder, die gut geeignet sind, die überfällige Diskussion zum Fußverkehr zu beflügeln. Die Grundzüge sind als Broschüre auf den Seiten des Umweltbundesamtes bestellbar und stehen zum Download bereit unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/geht-doch>

Die Handlungsempfehlungen

Fußverkehr bekommt in der Forschung einen größeren Stellenwert

- Stärkere Verankerung des Fußverkehrs in den Ressortforschungsprogrammen des BMVI (FoPS), des BMU, des BMI (ExWoSt) sowie in ausgewählten Städtebauprogrammen

Gesetze und Regelwerke schaffen verbindliche Planungsgrundlagen

- Fußläufige Erreichbarkeit als Planungskriterium der Bauleitplanung
- Novellierung des Straßenverkehrsrechts hin zu einem Mobilitätsgesetz
- Änderungen in § 25 StVO, um die Querung von Fahrbahnen zu erleichtern
- Einführung Experimentierklausel in § 45 StVO
- Harmonisierung der FGSV-Regelwerke
- Einführung von Mindeststandards für Fußverkehrsinfrastruktur/Gehwege in der VwV-StVO
- Änderung im Bußgeldkatalog, um Fußgängerinnen und Fußgänger wirksamer zu schützen

Investitionen in die Fußverkehrsinfrastruktur werden finanziell unterstützt

- Eigene Länderprogramme zur Förderung des Fußverkehrs (Entflechtungsmittel)
- Ergänzter Fördertatbestand Fußverkehrsinfrastruktur in der Klimaschutzrichtlinie

- Auslobung eines Bundeswettbewerbes zu „Klimaschutz durch Fußverkehr“
- Unterstützung der Kommunen bei geteilten Zuständigkeiten (z.B. beim Umbau innerörtlicher Bundes- oder Landesstraßen)

Der Fußverkehr bekommt klare Zuständigkeiten im Verkehrsressort

- Klare Zuteilung und Sicherung personeller Ressourcen für den Fußverkehr im BMVI, im BAST sowie in Länderministerien und Kommunen

Der Bund sensibilisiert und koordiniert Aktivitäten zur Fußverkehrsförderung

- Fußverkehrsportale
- Fußverkehrs- oder Stadtmobilitätsakademie (Fortbildung)
- Regelmäßiger bundesweiter Fußverkehrskongress
- Bund-Länder-Arbeitskreis „Fußverkehr“
- Arbeitskreis „Fußverkehr“ beim Verkehrsgerichtstag



FUSS e.V. gibt neue Broschüre heraus: Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. hat mit Unterstützung des Bundesumweltministeriums und des Umweltbundesamtes einen Handlungsleitfaden „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ erarbeitet und an alle Städte in Deutschland ab 20.000 Einwohnern verschickt. Darin werden Verwaltungen und Politik aufgefordert, Schwerpunkte zu setzen und Synergieeffekte mit anderen Themenstellungen zu nutzen. Der Bund und die Länder sind dagegen aufgefordert, die Rahmenbedingungen für die städtischen Aktivitäten durch eine Moderation der „Mobilitätswende“ und eine Fördersystematik zu unterstützen, die dem Wunsch nach einer kleinteiligen und menschengerechteren Gestaltung der öffentlichen Räume nachkommt. Für die notwendigen Schritte auf verschiedenen Handlungsebenen bietet der Verband damit Tipps und konkrete Handlungsanleitungen für Fachleute, aber auch für interessierte Bürgerinnen und Bürger. FUSS e.V. hat in dem breit angelegten Projekt die Wünsche zahlreicher



Interessengruppen sowie der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich einer Fußverkehrsförderung ermittelt. Der Verband führte in den Jahren 2016 bis 2018 zahlreiche Befragungen von Fußgängerinnen und Fußgängern verschiedener Alters- und Zielgruppen durch. Außerdem wurden Verbändevertreterinnen und -vertreter interviewt und es gab intensive Diskussionen im hochrangig besetzten Projekt-Fachbeirat. Darüber hinaus fanden zwölf kommunale Workshops und Fußverkehrs-Checks in fünf Modell- und weiteren Kontaktstädten statt, die einen bundesweiten Überblick zur Fragestellung ermöglichen. Insgesamt waren etwa 700 Fachleute und Laien beteiligt, um herauszufinden, wie eine strategische Förderung des Zufußgehens aussehen sollte und was in einem Handlungsleitfaden für die Kommunen zumindest als Thema benannt werden müsste. Der Leitfaden ist unter www.fussverkehrsstrategie.de zum Download erhältlich.

FUSS e.V.

Berliner Eckpunkte zur Förderung des Fußverkehrs

Mobilitätsbeirat schlägt Konkretisierungen für das Mobilitätsgesetz vor

Die Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Regine Günther hat am Mittwoch, dem 26. September 2018, im Berliner Mobilitätsbeirat die Eckpunkte für eine gesetzliche Regelung zur Fußverkehrsförderung vorgestellt. Sie bilden die Grundlage für den vierten Abschnitt des Berliner Mobilitätsgesetzes, der Mitte 2019 im Abgeordnetenhaus beschlossen werden soll. Das Mobilitätsgesetz bildet die Grundlage für eine neue und vernetzte Mobilität in Berlin, bei der dem Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr der Vorrang gegeben wird. Die Eckpunkte für den Teil Fußverkehr des Mobilitätsgesetzes wurden in einem umfangreichen Beteiligungsverfahren von Grund auf gemeinsam entwickelt. Im März startete der Prozess mit Ideen und Vorschlägen aus über 50 Stellungnahmen des Mobilitätsbeirats. Der Beirat besteht aus Mobilitätsverbänden, Bezirken, Senatsverwaltungen und Vertreterinnen und

Vertretern der Fraktionen. Weitere Grundlage war die bereits 2011 vom Berliner Senat beschlossene Fußverkehrsstrategie. Der „Dialog Fußverkehr“, der aus den Reihen des Mobilitätsbeirates gewählt wurde, diskutierte die Ideen in den darauffolgenden Monaten in Arbeitsgruppen, bei Stadtspaziergängen und in mehreren Dialogrunden.

Die Stadtspaziergänge haben konkrete Beispiele geliefert und einen Perspektivwechsel ermöglicht. Zuletzt wurden mit gemieteten Rollstühlen und Rollatoren die Herausforderungen beim Thema Barrierefreiheit „erfahren“. Weitere Begehungen nahmen die Themen Schulwegsicherheit und Aufenthaltsqualität in den Fokus. Bei einem Ausflug nach Babelsberg wurden Potsdamer Konzepte zur Fußverkehrsförderung besichtigt. Der Mobilitätsbeirat hat nun die Gelegenheit, Stellung zu dem konsolidierten Eckpunktepapier zu nehmen. Der daraus resultierende Referentenentwurf soll Anfang kommenden Jahres vorgestellt werden und geht anschließend in die Verbändebeziehung. Die ersten drei Abschnitte des Mobilitätsgesetzes – Allgemeine Ziele, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Radverkehr – sind bereits im Juli in Kraft getreten.

Presseamt Berlin





Freiburg – Was kommt nach Vauban und Rieselfeld?

Roland Jerusalem, Leiter des Stadtplanungsamtes der Stadt Freiburg, gibt Auskunft



Freiburg steht wie kaum eine andere Stadt in Deutschland für urbanes Flair und eine entspannte Lebensart in einer landschaftlich reizvollen Umgebung. Besucht man Freiburg,

dann wird die besondere Lebensqualität sichtbar und fühlbar: Der weitläufig hochwertig gestaltete Citybereich mit offenen Wasserläufen – stringent verkehrsberuhigt – eignet sich bestens zum Radfahren und für lange Fußwege. Das wird ergänzt durch ein attraktives Stadtbahn- und Busangebot mit kurzen Wegen zu den Haltestellen und guter Taktichte. Grünräume und Stadtparks laden zum Aufenthalt ein. Eine stetig wachsende Anzahl zum Teil spektakulärer Architekturbauten setzt neue Standards in Gestaltung, Energieeffizienz und räumlichem Erleben (z.B. Rathaus im Stühlinger, Universitätsbibliothek ...). Architekten wie Ingenhoven und DeGelo haben in Freiburg neue architektonische Akzente gesetzt.

Darüber hinaus genießt Freiburg in der „Planerszene“ einen besonderen Ruf, der maßgeblich durch zwei große Projekte aus den 1990er-Jahren geprägt wurde: Rieselfeld und Vauban.

In Vauban entstanden auf einer Fläche von rund 35 ha neue Wohn-, Gewerbe- und Mischgebiete in wegweisender Bauweise, großzügig und stringent durchgrünt und nahezu auto-

frei. Autos – sofern vorhanden – parken in zwei „Öko-Parkhäusern“ am Gebietsrand.

Mit Rieselfeld entstand in der gleichen Dekade auf 70 ha ebenfalls ein neuer, attraktiver Stadtteil mit baulich beispielhaftem Charakter. Zwar nicht autofrei, aber konsequent verkehrsberuhigt. Rieselfeld überzeugt ebenfalls durch moderne, angenehme Bauformen mit viel Grün- und Freiräumen.

Beide Stadtteilprojekte liegen verkehrsgünstig und verfügen über sehr gute ÖV- und Radverkehrsverbindungen zur Kernstadt. Und beide haben neue innovative Standards hinsichtlich Architektur, Ökologie, Energie-Effizienz und Mobilität gesetzt. Aber was kommt nach Vauban und Rieselfeld? Ein guter Anlass für die nahmobil, um mit Roland Jerusalem (seit 2012 Leiter des Stadtplanungsamtes in Freiburg) vor Ort über die Zukunft Freiburgs zu reden.



nahmobil: Was macht Freiburg als wachsende Stadt, um die anerkannt

nachhaltige und langfristig angelegte Stadtentwicklung mit den aktuellen Herausforderungen Wohnraumschaffung, Mobilität, Klimaschutz etc. in Einklang zu bringen?

R. Jerusalem: Antwort auf diese zentrale Frage liefert der „Perspektivplan 2030 – Die Stadt weiterentwickeln – Freiburg bleiben!“. Dies ist unsere vom Gemeinderat 2017 beschlossene Vision für Freiburgs künftige Siedlungs- und Freiraumentwicklung

in den kommenden 10 bis 15 Jahren. Als räumliches Entwicklungskonzept ermöglicht der Perspektivplan die Bewertung von Projekten auf einer gesamtstädtischen Ebene und definiert ein klares Leitbild. Der Perspektivplan ist zugleich wichtige Grundlage bei der zukünftigen Aufstellung von Bebauungsplänen und dem Flächennutzungsplan. Mit seinen „Planungswerkzeugen“ stellt der Perspektivplan auch eine Orientierung für die Ausrichtung von Einzelprojekten dar. So ist es möglich, den „Mehrwert“ eines Projektes für die Stadt zu erkennen.

nahmobil: Was sind die Grundsätze für die Stadtentwicklung?

R. Jerusalem: Eine wichtige Erkenntnis, die wir aus vielen Dialogveranstaltungen in der Bürgerschaft gewonnen haben lautet: Neue Wohnungen sollten nur dort gebaut werden, wo eine ausreichende öffentliche Freiraumversorgung sichergestellt ist. Urbane Dichte in Freiburg wird von vielen Freiburgern vor allem dann als positiv empfunden, wenn sie Lebendigkeit, Vielfältigkeit und Kontaktmöglichkeiten mit sich bringt. Diese zentrale Erkenntnis begründet unsere drei Grundsätze für die zukünftige Stadtentwicklung:

- 1) Wohnungen und Freiräume müssen zusammen gedacht werden.
- 2) Bauliche Dichte soll die Stadt lebendig und kommunikativ machen.
- 3) Entlang von Leitstrukturen soll sich Freiraum räumlich entwickeln.

nahmobil: Wie lässt sich die „räumliche Leitidee“ beschreiben?

R. Jerusalem: „Starke Verbindungen“ bieten Orientierung für Freiburgs städtebauliche und freiraumplanerische Zukunft. Entlang von Fluss-, Quer- und Parkverbindungen soll sich die Stadt weiterentwickeln. Diese räumliche Leitidee hebt die starke Trennung zwischen Siedlungs- und Freiraumachsen auf. Beide werden gemeinsam entwickelt. Außerdem legen wir Wert darauf, das richtige Projekt am richtigen Ort umzusetzen.

nahmobil: Wie müssen wir uns die konkrete Handhabung des Perspektivplans 2030 vorstellen?

R. Jerusalem: Wir haben sieben strategische Planungsansätze für die konkrete Umsetzung zur Verfügung:

- **Anreichern**
Monofunktionale Gebäude, Quartiere oder Freiflächen werden um neue Funktionen ergänzt.
- **Akzentuieren**
Die Struktur eines Quartiers oder öffentlichen Raums wird mit neuen Schwerpunkten versehen.
- **Umnutzen**
Gebäude oder Quartiere werden so umgebaut, dass sie attraktive Lebensräume für mehr Menschen bieten.
- **Öffnen**
An Orten, deren Bebauung bisher nicht vorgesehen war, werden innovative Wohnformen ermöglicht. Institutionelle Freiräume werden für eine eingeschränkte Nutzung geöffnet.
- **Formen**
Große Freiräume werden definiert und entwickelt, an deren Rändern neue Wohnanlagen entstehen.

- **Säumen**

Stadtteilränder werden als Freiräume definiert, gesichert und als Freizeitlandschaften kultiviert.

- **Kapern oder Verknüpfen**

Es wird dicht an Infrastrukturen gebaut, beispielsweise an großen Straßen, um neue Stadträume zu erschließen.

Oder:

Fragmentierte Stadtbereiche werden als Ganzes erkannt und durch öffentliche Wege miteinander verbunden.

Mit diesen strategischen Bausteinen haben wir also passende Ansätze für unterschiedliche räumliche Situationen geschaffen. Diese Vorgehensweise wurde in Freiburg bereits mehrfach erfolgreich angewendet.

nahmobil: Freiburg zählt bundesweit zu den fahrradfreundlichen Städten mit überdurchschnittlich hohem Radverkehrsanteil. Gibt es analog zum Perspektivplan 2030 ähnliche Ambitionen auch für die Nahmobilität bzw. den Radverkehr?

R. Jerusalem: Die Infrastruktur und das Serviceangebot für den Radverkehr konnten in den letzten Jahren deutlich ausgebaut werden. Das spiegelt sich im Anstieg des Radverkehrs im Modal Split von 27% im Jahr 1999 auf aktuell 32% wider.

nahmobil: Gibt es Zukunftsziele, den Radverkehr noch weiter zu steigern?

R. Jerusalem: Das ist avisiert. Unsere Zielprojektion für den Binnenverkehr bezogen auf 2020 lautet: Fuß 25%, Rad 35%, ÖV 20%, MIV 20%. Das wären für den Umweltverbund 80%. Die Abnahme der Verkehrsleistung des MIV von 12% würde uns – mit einem Paket zusätzlicher Maßnahmen – ermöglichen, bis 2050 das Ziel einer klimaneutralen Kommune zu erreichen.

nahmobil: Was genau ist in der Radverkehrsführung geplant, um diese Ziele zu erreichen?

R. Jerusalem: Im „Radverkehrskonzept Freiburg 2020“ haben wir ein umfangreiches Maßnahmenpaket beschlossen. Im Vordergrund steht die Realisierung eines „Rad-Vorrang-Netzes“. Auf 13 Routen soll der Radverkehr zügig, komfortabel und sicher geführt werden – auch über längere Distanzen. Damit wollen wir neben dem Binnenverkehr auch die großen Potenziale des Pendlerverkehrs zwischen Stadt und Umland gewinnen.

Wir sind aber auch auf anderen Ebenen aktiv. So hat zum Beispiel die Freiburger Verkehrs AG am 20. Januar 2016 gemeinsam mit der Stadt „FREI.MOBIL by VAG“ als Dachmarke für den Umweltverbund gegründet. FREI.MOBIL kombiniert Bahn, Bus, Rad, Carsharing und Taxi im gesamten Stadtgebiet zu einem Mobilitätsangebot. Ziel ist, die Umsteigemöglichkeiten zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu erleichtern.

nahmobil: Vielen Dank.

Fazit: Für alle Planer/-innen, die an zukunftsweisender Stadt- und Mobilitätsplanung interessiert sind, ist Freiburg auch nach Vauban und Rieselfeld immer wieder eine Reise wert.

Das Gespräch führte Franz Linder, P3 Agentur.

Am Ende der Straße: Härtefälle kennen wir nicht!

Unter diesem Motto stellten sich im November 2017 Projektleiterinnen und Projektleiter Planungsproblemen aus der Praxis

Straßen und Kreuzungen, die am Ende ihrer Leistungsfähigkeit sind und bei denen die klassischen Lösungen nicht mehr greifen; überparkte Plätze und Quartiere, in denen Straßen und Bürgersteige nur sehr eingeschränkt für Fuß- und Radverkehr nutzbar sind – fast jeder kennt solch ein „schwarzes Schaf“ in seiner Stadt. Die Folgen sind fast immer die gleichen: kein individueller Freiraum, hoffnungslose Orte sowie frustrierte Bürgerinnen und Bürger.

Um die Nahmobilität zu einer Größenordnung aufzuwerten, bei der man wirklich von „Basismobilität“ sprechen kann, sind für diese „unlösbaren“ Fälle neue Wege und Ideen nötig. In den AGFS-Broschüren „Nahmobilität 2.0“ und „Städte in Bewegung“ sind bereits erste Handlungsansätze für eine Transformation der Verkehrsinfrastruktur beschrieben. Was bislang fehlte, ist die konkrete Umsetzung in die kommunale Planungspraxis. Diesem Problem stellten sich mehr als 20 Planerinnen und Planer aus AGFS-Kommunen in einem zweitägigen Workshop.

In einem kreativen Arbeitsprozess bearbeiteten die Kolleginnen und Kollegen acht Planungsbeispiele aus der Praxis:

- Die Anbindung eines Radschnellwegs an die Innenstadt
- Die Aufwertung eines vergessenen Stadtteilparks u.a. mit einer neuen Verbindungsfunktion
- Bessere Bedingungen für die Nahmobilität auf einer zentralen Einfallstraße

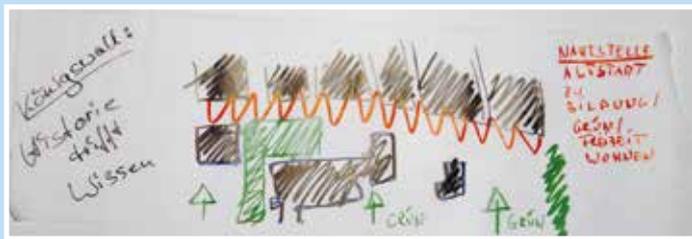
- Eine neue Lösung für eine zentrale Einkaufsstraße mit hoher Verbindungsfunktion
- Die nahmobilitätsfreundliche Umgestaltung einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße
- Die Verbesserung der Nahmobilität und der Querbarkeit einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße
- Den Bau eines multifunktionalen (Rad-)Wegs entlang einer Landesstraße
- Die Entwicklung einer städtischen Radwegeachse mit Anschluss an einen Radschnellweg

Dabei standen ihnen externe Experten aus den Bereichen Verkehrs-, Grün- und Stadtplanung sowie Sport und Bewegung beratend zur Seite. Einzige Vorbedingung für den Arbeitsprozess war, dass man sich von den bestehenden Beschränkungen in der Planung ein Stück weit frei machte und mit einem frischen Blick auf die Suche nach neuen Lösungen ging.

Das Ergebnis sind spannende, teilweise unkonventionelle Ansätze. Allen ist aber eines gemeinsam: Die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs, die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit stehen an erster Stelle. Die Ergebnisse sind in einer Abschlussdokumentation zusammengefasst worden, mit der die Diskussion in der AGFS weiter anregt werden soll.



Planer bei der Arbeit



Das Ergebnis für Minden

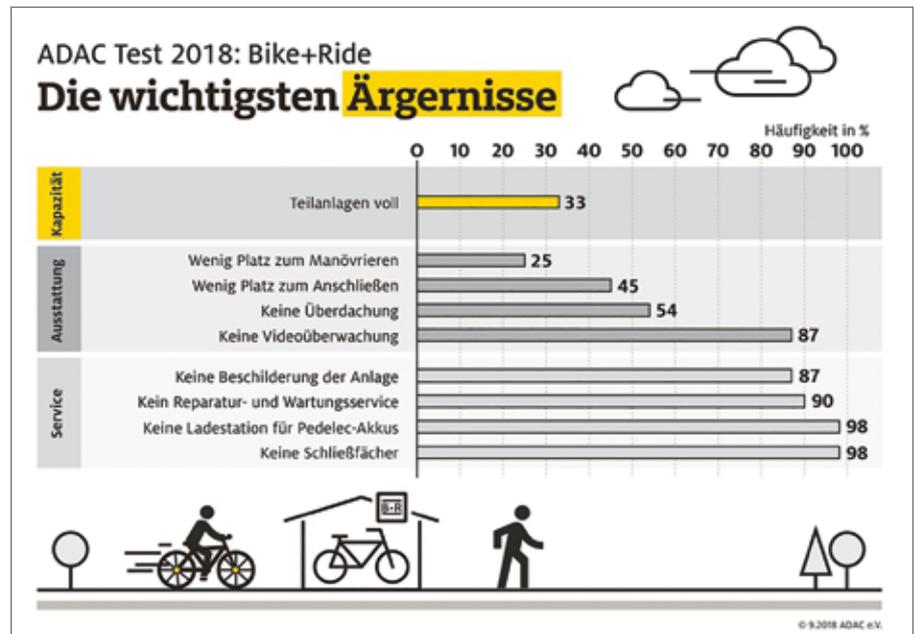


ADAC testete Bike+Ride-Anlagen

Abstellanlagen an deutschen Bahnhöfen mit großem Verbesserungsbedarf

Im September 2018 hat der ADAC einen Bericht über seinen Test von insgesamt 400 Bike+Ride-Anlagen in zehn deutschen Großstädten, dort jeweils an zehn Haltestellen, veröffentlicht. Das Ergebnis ist niederschmetternd: Nach Meinung der Tester sind gerade einmal 23 Anlagen gut oder sehr gut. Als einzige Anlage wurde die Abstellanlage am Düsseldorfer Flughafen mit sehr gut bewertet.

Als größtes Ärgernis wurde der Platzmangel ausgemacht, gut ein Drittel der Anlagen war ausgebucht und hatte keinerlei Reserven. Die seitlichen Abstände waren häufig zu eng, ebenso wie die verbleibende Fläche zum Manövrieren. An vielen Stationen gab es keinen Regenschutz und keine Überwachung, auch Boxen für hochwertige Räder und Sonderflächen für größere Lastenräder waren Fehlanzeige. Alle Ergebnisse gibt es im Internet unter: www.agfs-nrw.de/nm12002 Presse ADAC



Lesen Sie dazu auch das Interview mit Andreas Hombach, Vertriebs-

leiter Fahrradparksystem bei WSM (Seiten 53/54).

Stadt Arnsberg ist Teilnehmer an bundesweitem Forschungsprojekt

„Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“

Dort wo es keine Radwege gibt, müssen Radfahrende ab zehn Jahren auf der Straße fahren. Wenn sie sich aber eine Fahrbahn mit Autos und Lkws teilen, geht es oft eng zu. Ob Piktogramme und Hinweisschilder zu mehr Sicherheit beitragen können, untersuchen nun Psychologinnen und Psychologen der Professur für Diagnostik und Intervention der TU Dresden gemeinsam mit dem Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik der Bergischen Universität Wuppertal. Sie wollen herausfinden, ob die Verkehrsteilnehmenden die Bedeutung von Fahrradsymbolen auf der Straße und auf Schildern verstehen und sich entsprechend verhalten. Mithilfe dieses Wissens sollen auch Straßen, die keine Rad- oder Schutzstreifen aufneh-

men können, künftig für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer und komfortabler gestaltet werden. In Arnsberg sind zwei von Radfahrenden und motorisiertem Individualverkehr gemeinsam ge-



Verkehrsversuch mit Fahrradpiktogramm in Arnsberg. Foto: Stadt Arnsberg

nutzte innerörtliche Straßen mit Piktogrammen markiert worden. Zu Fuß Gehende sowie Rad- und Kfz-Fahrende wurden vor der Umsetzung bzw. werden nach der Umsetzung von den Psychologinnen und Psychologen der TU Dresden befragt. So können die Wissenschaftler/-innen die Wirksamkeit der Maßnahmen prüfen. Die Partner der Universität Wuppertal führen zudem Videobeobachtungen durch und werten Unfalldaten aus. Das Projekt „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ wird bis 2019 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert.

Hauke Karnath, Stadt Arnsberg



Foto: Stadt Recklinghausen

Betrieb von 18 weiteren Fahrradboxen am Hauptbahnhof Recklinghausen gestartet

Stadt Recklinghausen bietet noch mehr Service für Radfahrer

Darauf haben vor allem viele Berufspendler gewartet: Seit dem 14. September 2018 bietet die Stadt Recklinghausen 18 zusätzlich Fahrradboxen an, die am Zugang zum Bahnhofstunnel an der Ludwig-Erhard-Allee installiert wurden. In den Boxen können Radler ihren Drahtesel von der Witterung geschützt und sicher vor Diebstahl unterstellen.

Simon Vogt, städtischer Koordinator für Nahmobilität, hat keine Zweifel, dass das Angebot gut angenommen wird. „Der Bedarf ist da. Die zwölf Boxen, die wir im September 2016 auf der anderen Bahnhofseite aufgestellt haben, waren nach nur wenigen Tagen allesamt gebucht und sind dies bis heute. Nachdem die neuen Boxen an der Ostseite des Bahnhofs aufgestellt wurden, haben bereits zahlreiche Bürger bei uns telefonisch nachgefragt, wann diese zur Verfügung stehen“, erläuterte er. Die Nachfrage nach den Fahrradboxen war erwartungsgemäß größer als das Angebot, sodass die 18 Boxen bereits nach einer Woche mit langfristigen Buchungen belegt sind.

Der Zugang erfolgt schlüssellos über einen persönlichen Zahlencode, den man über das Buchungssystem unter www.recklinghausen.bike-and-park.de erhält.

Über das internetbasierte und mit dem Smartphone kompatible Buchungssystem, das im Auftrag der Stadt von der Firma Kienzler betrieben wird, können die Nutzerinnen und Nutzer, nach einmaliger Registrierung, eine der mittlerweile 30 Fahrradboxen am Hauptbahnhof mieten. Die für den Zugang notwendige PIN erhält man wenige Augenblicke später per E-Mail.

62.000 Euro hat die Stadt in die neuen Fahrradboxen investiert. Vogt ist sich sicher, dass das Geld gut angelegt ist. „Das hat die hohe Nachfrage nach den ersten zwölf Boxen gezeigt. Der Hauptbahnhof ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen dem ÖPNV und dem Fahrrad. Offenkundig besteht bei den Bürgern eine hohe Bereitschaft, für ein attraktives Angebot

auch eine Gebühr zu zahlen.“ Zusätzlich zu den 18 Fahrradboxen wurden an dem Seiteneingang zum Hauptbahnhof 60 Fahrradbügel aufgestellt.

Info:

- Die Boxen können wahlweise für einen Tag (2 Euro), eine Woche (7 Euro), einen Monat (15 Euro) oder ein Jahr (100 Euro) gebucht werden.
- Städtischer Ansprechpartner für die Fahrradboxen ist Simon Vogt, der Koordinator für Nahmobilität, erreichbar unter Tel. 0 23 61/50-14 23 und per E-Mail an simon.vogt@recklinghausen.de.
- Das Buchungssystem wird von der Firma Kienzler betrieben, der Kontakt ist unter Tel. 0 78 31/7 88-0 sowie per E-Mail an info@kienzler.com möglich.

Simon Vogt, Stadt Recklinghausen



Erfolgreich verlief der Probelauf an den neuen Fahrradboxen, den Simon Vogt (r.), Koordinator für Nahmobilität, und Axel Fritz, Abteilungsleiter Straßenbau, durchführten. Foto: Stadt Recklinghausen



Hohenstaufenring, Foto: Stadt Köln

Kölner Radverkehrskonzept Innenstadt

Aktuelles zur Umsetzung

Autospur wird zur Fahrradspur auf dem Theodor-Heuss-Ring

Auf dem Theodor-Heuss-Ring hat die Stadt Köln in Fahrtrichtung zu den Ringen einen 2,50 m breiten Radfahrstreifen geschaffen. Auf diesem können Radfahrerinnen und Radfahrer nun komfortabel und sicher radeln. Fahrradpiktogramme verdeutlichen, welche Bereiche für Radfahrende reserviert sind. Parktaschen, die früher quer zur Fahrbahn eingerichtet waren, wurden in Längsparkstreifen umgewandelt. Im Bereich der Einmündung Clever Straße ist ein neuer Fußgängerüberweg hinzugekommen.



Theodor-Heuss-Ring, Foto: Stadt Köln

Auf der Fahrbahn in Richtung Rhein wurde ein Schutzstreifen mit einer Breite von 2,25 m Breite eingerichtet und Fahrradpiktogramme sind auf der Fahrbahn aufgetragen worden. An Einmündungen und im Bereich von Abbiegespuren wurden zur zusätzlichen Erhöhung der Sicherheit großflächig rot eingefärbte Radstreifen markiert. Vor den Ampelanlagen sind komfortable Wartebereiche für Radfahrende entstanden. An den Kreuzungen mit dem Ebertplatz und dem Konrad-Adenauer-Ufer hat

die Stadt Köln Aufstellflächen für den Radverkehr ergänzt beziehungsweise optimiert und auf dem gesamten Theodor-Heuss-Ring die Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h herabgesetzt.

Pilotversuch auf dem Hohenstaufenring

Auf dem Hohenstaufenring zwischen Zülpicher Platz und Lindenstraße wurde zwischen Mai und Oktober 2018 eine Autospur in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Der rund 450 m lange Abschnitt liegt im verkehrsstarken, städtisch geprägten Bereich der Kölner Ringe. Der nun realisierte Abschnitt dient als



Hohenstaufenring, Foto: Stadt Köln

Pilotstrecke. Die Erfahrungen werden bei den weiteren Planungen für die Kölner Ringe berücksichtigt. Mittelfristig soll auf den Ringen zwischen Basten im Norden und Bayenturm im Süden „von Rhein zu Rhein“ eine möglichst einheitliche Radverkehrsführung hergestellt werden.

Die Markierung des 2,50 m breiten Radfahrstreifens auf dem Hohenstaufenring wird flankiert durch weitere Maßnahmen:

- Einführung von **Tempo 30** für den Autoverkehr.

- **Erneuerung der Ampeln** einschließlich der Schaffung von Aufstellflächen für das **indirekte Linksabbiegen**.
- **Wegfall des Kurzzeitparkens** in den Parktaschen. Dadurch entstehen ausreichende **Ladezonen**, sodass die Radfahrstreifen möglichst durchgehend frei bleiben. Für Kurzzeitparker gibt es ausreichende Kapazitäten in den umliegenden Parkhäusern. 22 Kurzzeitparkplätze werden zudem in Flächen für das **Fahrradparken** umgewandelt. Dadurch stehen in diesem Bereich künftig **234 Fahrradstellplätze** zur Verfügung.
- Die bisher auf den Gehwegen vorhandenen Fahrradabstellplätze werden abgebaut, um dort zusätzliche Flächen für **mehr Aufenthaltsqualität** für Fußgänger zu schaffen.

Radfahrende erhalten auf der Cäcilienstraße eigene Fahrspur

Erstmals hat die Stadt Köln auf der Ost-West-Achse, einer Hauptverkehrsachse des Radverkehrs, eine komplette Fahrspur für Radfahrende eingerichtet. Auf der Cäcilienstraße in Höhe der Nord-Süd-Fahrt können Radlerinnen und Radler nun auf einem 3,00 m breiten Radfahrstreifen bis zum Neumarkt fahren, eine Spur, die bisher für Pkw vorgesehen war. Der Radfahrstreifen ist durch große Fahrradpiktogramme gekennzeichnet und in Einmündungen rot eingefärbt. Dadurch wird verdeutlicht, dass dieser Verkehrsweg für Radfahrende reserviert ist. Nach diesem Schema wurden Verkehrsflächen bereits in der Ulrichgasse und auf dem Theodor-Heuss-Ring neu verteilt. Diese Maßnahme ist Hauptbestandteil des Radverkehrskonzeptes Innenstadt, welches im Juni 2016 durch den Verkehrsausschuss

Cäcilienstraße Richtung Neumarkt. Foto: Stadt Köln



der Stadt Köln beschlossen wurde und sich nun in der Umsetzung befindet.

Auch die Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer, die auf Höhe des Kunsthauses Lempertz die Cäcilienstraße in Richtung Fleischmengergasse queren wollen, wurde verbessert und die bisherigen Konflikte mit dem Fußverkehr wurden entschärft. Ein Teil des vorherigen Radweges, der sich vor dem Übergang am Kunsthaus Lempertz zur Fleischmengergasse befindet, dient nun dem Radverkehr als Aufstellfläche. In diesem Bereich wurden die Bordsteine abgesenkt. Hinter der Kurve in den Neumarkt setzt sich der Radfahrstreifen bis vor die Taxistände fort.

Lückenschluss für den Radverkehr auf bedeutender Ost-West-Achse

Auf der wichtigen Ost-West-Verbindung vom Neumarkt bis hinunter zum Rheinufer hat die Stadt Köln durch einen etwa 200 m langen Lückenschluss eine durchgängige Radverkehrsführung geschaffen. Mit dieser Maßnahme, die Teil des Radverkehrskonzeptes Innenstadt ist, schafft die Stadt Köln den Anschluss der Radverkehrsführung auf den Bächen und der Pipinstraße von der Nord-Süd-Fahrt bis hinunter zum Rheinufer. Durch den Tunnel unter dem Maritim-Hotel können Radfahrerinnen und Radfahrer die Altstadt und die Nordseite der Deutzer Brücke erreichen. Ab sofort ist für den Radverkehr auch das direkte Linksabbiegen in den Maritim-Tunnel zur Markmannsgasse möglich. Früher erreichte man vom Heumarkt kommend den Tunnel nur über mehrere Ampeln.

Fabian Fohlmeister, Andreas Schmitz, Ursula Kann, Stadt Köln

Lückenschluss Ost-West-Achse an der Handwerkskammer. Foto: Stadt Köln



Modellversuch zur dualen Führung auf der Siegburger Straße erfolgreich beendet

Im Winter 2015 hat die Stadt Köln mit einem Modellversuch auf der Siegburger Straße in Poll begonnen. Seitdem wurde untersucht, welche Auswirkungen eine duale Verkehrsführung mit einem baulichen Fahrradweg und einem Fahrradschutzstreifen auf den Verkehr im Umfeld der Siegburger Straße hat.

Im Rahmen einer abschließenden Bürgerinformationsveranstaltung wurden im Juni 2018 allen interessierten Bürgern die Ergebnisse des Modellversuchs vorgestellt: 25% der Radfahrenden benutzen den Schutzstreifen. Die duale Radführung kommt somit individuellen Bedürfnissen der Radfahrerinnen und Radfahrer zugute, da sie die Wahl zwischen der Nutzung von Schutz-



Siegburger Straße. Foto: Stadt Köln

streifen und Radwegen haben. Der Anteil der Radfahrenden, die auf der Fahrbahn fahren, ist in dem Modellprojekt deutlich höher als bei vergleichbaren Radwegeabschnitten, auf denen die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wurde.

Insgesamt haben sich durch die Maßnahme die Geschwindigkeiten der motorisierten Verkehrsteilnehmer verringert und es sind bisher keine Unfälle auf den Schutzstreifen zurückzuführen. Aufgrund dieser positiven Ergebnisse wird die duale Führung zunächst beibehalten. Zudem besteht die Überlegung, die duale Führung über die Grenzen des Modellgebiets hinaus auszuweiten.

Moritz Esselbrügge, Stadt Köln

Neuer Schutzstreifen auf der Kitschburger Straße in Lindenthal

Die viel befahrene Kreuzung Kitschburger Straße/Friedrich-Schmidt-Straße wurde in den letzten Monaten zu einem Kreisverkehr umgebaut. Im Zuge dieser Baumaßnahme wurde auf der Kitschburger Straße zwischen Friedrich-Schmidt- und Aachener Straße ein Fahrradschutzstreifen eingerichtet. Durch diesen Fahrradschutzstreifen haben Radfahrende nun mehr Sicherheit und Fahrkomfort auf der wichtigen Verbindung zwischen dem Stadtwald und der Aachener Straße. Darüber hinaus wurde der



Kitschburger Straße. Foto: Stadt Köln

Schutzstreifen in den Kreuzungsbereichen rot markiert. Eine vorgezogene Aufstellfläche im Kreuzungsbereich Kitschburger Straße/Aachener Straße erleichtert Radfahrenden die Querung in Richtung des Maarwegs und entschärft zudem die Konflikte mit zu Fuß Gehenden im Bereich der Gleisquerung.

Mit dieser Maßnahme konnte ein Abschnitt einer wichtigen Achse aus dem Radverkehrskonzept Lindenthal umgesetzt werden.

Oliver Klaholz, Stadt Köln

Rot eingefärbter Radfahrstreifen im Eisenbahntunnel auf dem Klettenberggürtel

Im Rahmen der Generalsanierung des Klettenberggürtels hat die Stadt Köln für Radfahrende auf einer Länge von etwa 230 m einen 1,85 m breiten, rot eingefärbten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angelegt. Hierzu wurde die vorhandene Fahrbahn jeweils auf 3,15 m breite Fahrstreifenbreiten reduziert. Für zu Fuß Gehende steht nun ein 2,50 m breiter Gehweg zur Verfügung. Vormalig bestand hier im Bereich des Eisenbahntunnels ein 2,50 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Nebenanlage. Auf dem Klettenberggürtel ist von der

Luxemburger Straße bis zum Zollstockgürtel eine durchgängige Radverkehrsführung vorgesehen. In ersten Teilab-



Radfahrstreifen im Tunnel auf dem Klettenberggürtel. Foto: Stadt Köln

schnitten stehen den Radfahrerinnen und Radfahrern nun Fahrradschutzstreifen und vorgezogene oder aufgeweitete Fahrradaufstellflächen vor den Ampeln zur Verfügung. Die Umsetzung der Maßnahme sorgt gemeinsam mit der Einrichtung einer durchgängigen Radverkehrsführung auf der Luxemburger Straße dafür, dass eine bedeutende Lücke im Kölner Radverkehrsnetz geschlossen wird.

Hendrik Colmer, Stadt Köln

Fritz Pleitgen

Ein großer Beitrag zur Volksgesundheit – Radschnellwege

Fritz Pleitgen berichtete als Auslandskorrespondent aus Brüssel, Paris, Moskau, Washington und New York und war zwölf Jahre lang Intendant des WDR. Selbst als Chef der größten Rundfunkanstalt Deutschlands fuhr er gelegentlich mit dem Fahrrad von seinem Wohnort Bensberg zum Sender nach Köln – durch stickige Straßen und dichten Verkehr. Jetzt plädiert er für Radschnellwege.

Acht Fahrradfragen an Fritz Pleitgen

1. *Erinnern Sie sich noch daran, wie sie Fahrradfahren gelernt haben?*

Das war in meinem Leben ein herausragendes Ereignis, festzustellen, dass man sich auf zwei Rädern fortbewegen kann. Das Fahrenlernen war anstrengend – auch weil ich mir das selbst beigebracht hatte – auf einem Damenfahrrad.

2. *Wie oft in der Woche fahren Sie heute mit dem Rad und warum?*

Ich fahre nur noch in den Königsforst, um mich zu ertüchtigen. Vier- bis fünfmal die Woche radle ich dorthin. Da gibt es eine Wassertretstelle. Dort kann ich meine heißen Gelenke kühlen. Dann fahre ich sehr beseelt zurück. Angesichts der heißen Wetterlage zur Zeit ist das natürlich ein Traum. Ansonsten mache ich mit meinem Hund Nordic Walking.

3. *Was bedeutet Fahrradfahren für Sie?*

Seit früher Kindheit bin ich ein passionierter Fahrradfahrer. In meiner Jugend habe ich ausgedehnte Touren gemacht, die in der damaligen Zeit und meiner Umgebung ziemlich Aufsehen erregt haben. So bin ich zusammen mit einem Freund von Bünde in Ostwestfalen mit dem Fahrrad bis Hammerfest gefahren (2.840 km). Das ist die nördlichste Stadt Europas. Das war kurz nach dem Krieg 53/54. Ich war 15 oder 16 und wir fuhren nach einer alten Wehrmatskarte. Zuerst sind wir nach Hamburg gefahren. Da wollten wir eigentlich schon Schluss machen. Dann haben wir gesagt: „Ach, jetzt fahren wir auch nach Dänemark“, denn wir waren vorher noch nie im Ausland. Eine erstaunliche Leistung!

Damals gab es gar keine Straße, es gab nur eine Trasse. Wir sind immer in der Spur der Lkws gefahren. Das war meine Leidenschaft zum Fahrrad. Ich bin dann später auch nach Frankreich mit dem Fahrrad gefahren. Es war mein beliebtestes Fortbewegungs-

mittel. Heute bin ich immer noch ein Anhänger von Radrennen. Jedes Jahr fahre ich als Zuschauer zur Tour de France. Wir fahren immer zum Zielort nach Paris, weil wir dorthin eingeladen werden.

4. *Wie finden Sie die Situation für die Fahrradfahrer in den Städten ... und über Land?*

Wir ersticken am Autoverkehr. Mir macht das zunehmend zu schaffen, wenn ich da über Straßen aste, wo ich kaum noch Luft bekomme wegen der Abgase. Also Radschnellwege tun not. Wenn ich die miserable Verkehrssituation sehe von Bergisch Gladbach nach Köln: Das ist furchtbar. Und jetzt, in ihrer Verzweiflung wollen sie die Katastrophe verlagern von

Bergisch Gladbach nach Bensberg. Für viel Geld. Dann hast du aber den gleichen Effekt auf der Kölner Straße in Bensberg Richtung Köln. Das ist Unsinn. Die müssen mal Fantasie entwickeln.

5. *Wie würde sich Ihre persönliche Situation durch Radschnellwege verändern?*

Ich würde das nutzen, um noch mehr Kontakt mit Köln zu haben und dorthin zu radeln. Dann würde ich allerdings umsteigen auf ein E-Bike, weil es den Berg hinauf doch beschwerlich ist. Und dann würde sich diese Investition auch lohnen. Im Moment tut sie das nicht. Wenn ich durch den Wald presche, dann mache ich das gerne noch mit meinen eigenen Kräften. Letztlich würde das dazu führen, dass ich mein Auto stehen lasse. Da bin ich ganz sicher. Ich würde das nicht bei Wind und Wetter machen. Aber ich bin früher als Intendant gelegentlich – wenn das Wetter gut war – auch mit dem Fahrrad nach Köln gefahren. Es war nur außerordentlich unangenehm, sich generell durch Kalk und Höhenhaus wieder zurückzuquälen. Aber so ein schöner Radschnellweg, der würde

mir Freude bereiten und es würde sich günstig auf meine Gesundheit auswirken.

6. *Wie – glauben Sie – würden sich die Städte durch die Radschnellwege verändern? Und welche gesellschaftlichen Auswirkungen könnten die Radschnellwege haben?*

Radschnellwege würden die angespannte Verkehrssituation in unseren Städten in NRW sehr entlasten. Ich hoffe, dass bald Verkehrskonzepte entwickelt werden, die den Verkehr ein



Fritz Pleitgen – als Auslandskorrespondent hat er viele Radwege in den Metropolen unserer Welt gesehen. Nun setzt er sich entschieden für Radschnellwege in NRW ein. Foto: Marion Werner

bisschen entzerren. Viele Menschen sind heute schon bereit, aufs Fahrrad umzusteigen – vor allem weil es jetzt Pedelecs gibt und E-Bikes. Das würde gut angenommen und wäre eine unglaubliche Entlastung. Und außerdem auch ein großer Beitrag zur Volksgesundheit. Denn wir wissen ja, dass Fahrradfahren sehr gut ist gegen Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems, Diabetes, Depression oder Krebs. Also es hätte eine multifunktionale, positive Bedeutung. Deswegen bin ich ganz entschieden für Radschnellwege.

In Münster kann man sehen, wie sich das Radeln auf das Gemüt auswirkt. Das ist doch eine fröhliche Stadt. Das sehen sie schon auf den Gesichtern, dass die in guter Stimmung sind. Die schleichen nicht misstrauisch rum.

7. Welche Strecke hätten Sie gerne als Radschnellweg ausgebaut?

Ich gebe dieses Interview auch in der Hoffnung, dass es dem Land NRW gelingt, einen Radschnellweg von Bergisch Gladbach und Bensberg nach Köln einzurichten.

Man muss das Angebot machen, dann steigen die Leute

auch um. Wenn es einen Radschnellweg gibt, das spricht sich schnell rum. Ich kenne Kollegen, die nun auch im geseigneten Alter sind, die kommen da ganz fesch mit Helm bei mir vorgefahren – allerdings mit E-Bike – und legen ordentliche Strecken zurück von Odenthal bis Köln. Da müssen sie schon ein paar Hügelchen nehmen. Davor scheute man ja früher zurück. Aber heute ist das alles möglich. Das Fahrrad ist ein gutes Vehikel, um den Autoverkehr ein bisschen zu entlasten. Und es ist ökologisch.

„Wir ersticken am Autoverkehr. Mir macht das zunehmend zu schaffen, wenn ich da über Straßenaste, wo ich kaum noch Luft bekomme wegen der Abgase. Also Radschnellwege tun not.“

8. Als Auslandskorrespondent haben Sie viele Länder kennengelernt. Können Sie etwas zur Situation der Radfahrer in anderen Ländern sagen?

Selbst in Moskau haben sie inzwischen Radwege. Da habe ich früher nie ein Fahrrad gesehen. Oder in New York, da waren früher nur die Pizaburschen mit dem Fahrrad unterwegs. Die haben jetzt gute Radwege. Sogar in São Paulo gibt es inzwischen Radwege. Da müssen wir das doch auch hinkriegen. Hier sind Sie auf einen Enthusiasten gestoßen und der will Taten sehen. Ich sehe das im Ruhrgebiet. Die sind begeistert davon.

Gereon Alter

Radschnellwege könnten die Lebensqualität in unseren Städten deutlich verbessern

Der katholische Pfarrer Gereon Alter hat schon viele Radwege in seinem Leben gesehen, denn er reist am liebsten mit dem Fahrrad – durch die ganze Welt. Über 40 Länder hat er auf zwei Rädern durchquert. Aber auch in seiner Heimat, dem Ruhrgebiet, ist er sonntags gerne mit dem Bike unterwegs. Wir sind noch keine fahrradfreundliche Musterregion, sagt er und plädiert für Radschnellwege.

Acht Fahrradfragen an Gereon Alter

1. Erinnern Sie sich noch daran, wie sie Fahrradfahren gelernt haben?

Sehr genau! Ich hatte ein „Bonanza-Rad“ mit einem riesigen Hirschgeweih-Lenker. Damit bin ich vor unserem Elternhaus hin und her gefahren. Nicht mit Stützrädern, sondern mit meinem Opa. Denn der war eine viel bessere Stütze. Eine nämlich, die mich im entscheidenden Augenblick auch loslassen konnte.

2. Wie oft in der Woche fahren Sie heute mit dem Rad und warum?

Ich bin nicht jeden Tag mit dem Rad unterwegs, weil ich vieles in meiner Kirchengemeinde auch gut zu Fuß erreichen kann.

Aber am Sonntag, nach dem letzten Gottesdienst, bin ich oft unterwegs. Das ist dann wie ein kleiner Kurzurlaub. Da kann ich wunderbar abschalten und mir von der Seele strampeln, was mich die Woche über beschäftigt hat. Das ist ein tolles Gefühl: zu spüren, wie der Kopf mit jedem Kilometer freier wird.

Außerdem hält es mich fit. Ich habe gerade die 50 überschritten. Würde ich nicht regelmäßig Rad fahren, hätte mein Hausarzt sicher größere Probleme mit mir.

Last but not least ist dieses alltägliche Radfahren für mich auch ein Training für die großen Radreisen, die ich mache. Seit mehr als 40 Jahren bin ich mittlerweile mit dem Rad in der Welt unterwegs. Auf solche Touren muss man sich schon auch ein wenig vorbereiten.

„Das Radfahren hat für mich nicht nur eine sportliche, sondern auch eine soziale Dimension. Das gemeinsame Erleben, die vielen Begegnungen unterwegs und das gemütliche Bierchen danach: Auch all das gehört dazu.“

3. Was bedeutet Fahrradfahren für Sie?

Vor allem das Reisen mit dem Rad ist für mich eine große Leidenschaft. Aber auch das Freizeitradeln. Ich habe darüber schon viele Freundinnen und Freunde gefunden, mit denen ich mich immer wieder verabrede. Das Radfahren hat für mich nicht nur eine sportliche, sondern auch eine soziale Dimension. Das gemeinsame Erleben, die vielen Begegnungen unterwegs und das gemütliche Bierchen danach: Auch all das gehört dazu.

4. Wie finden Sie die Situation für die Fahrradfahrer in den Städten ... und über Land?

Ich bin ja im Ruhrgebiet zu Hause. Da hat sich inzwischen vieles getan. Früher war das Radwegenetz im Kohlenpott eine mitelprächtige Katastrophe. Nicht zu Unrecht hat die Stadt Essen über viele Jahre hinweg die Rostige Speiche verliehen bekommen. Es gab viel zu wenige Radwege und wenn, dann waren sie durchwurzelt, viel zu eng oder sie endeten einfach abrupt.

Mittlerweile gibt es viele Bahntrassenwege, eine recht ordentliche Beschilderung und nicht zuletzt das tolle Projekt RS1. Ich habe den Eindruck, dass sich im Ruhrgebiet gerade richtig was tut.

Trotzdem sind wir noch weit davon entfernt, eine fahrradfreundliche Musterregion zu sein, wie es sie in vielen anderen Ländern schon gibt. Nehmen Sie nur das niederländische Groningen oder das dänische Kopenhagen. Es wäre prima, wenn auch die Ruhrgebietsstädte sich in diese Richtung entwickeln würden. Momentan nehme ich uns da eher im unteren Mittelfeld wahr.

5. Wie würde sich Ihre persönliche Situation durch Radschnellwege verändern?

Ich lebe am Rand des Ruhrgebiets. Deshalb bin ich persönlich nicht so stark auf einen Radschnellweg wie den RS1 angewiesen. Ich kenne aber viele, die ihn dringendst gebrauchen könnten und für die sich ganz viel verändern würde. Berufspendler vor allem. Aber auch Menschen, die in der Nachbarstadt zur Schule gehen, ihre Familien und Freunde dort wohnen haben oder ihre Einkäufe mit dem Rad erledigen.

6. Wie – glauben Sie – würden sich die Städte durch die Radschnellwege verändern? Und welche gesellschaftlichen Auswirkungen könnten die Radschnellwege haben?

Es gibt ja bereits Erfahrungen mit Radschnellwegen. Sie zeigen, dass die Menschen, die sich vorher mit dem Auto durch die Innenstadt gequält haben, sich ein E-Bike anschaffen und damit fahren. Radschnellwege machen das Radfahren sicherer. Sie sind gesundheitsfördernd und tun dem Klima gut. Sie gehören zu einem modernen Mobilitätsmix einfach dazu.

Ich persönlich glaube, dass sie auch atmosphärisch etwas mit unseren Städten machen. Auf dem Rad nehmen wir anders wahr und begegnen einander anders als im Auto. Da sitzt nicht jeder für sich in seiner kleinen Blechkapsel, da kommen Menschen miteinander in Kontakt. Ich denke, dass Radschnellwege die Lebensqualität in unseren Städten deutlich verbessern könnten.

7. Welche Strecke hätten Sie gerne als Radschnellweg ausgebaut?

Weil ich im Ruhrgebiet lebe, liegt mir der RS1 natürlich besonders am Herzen. Als Freizeitradler kann man wunderschön auf dem RuhrtalRadweg fahren. Aber für Menschen, die in der Mitte des Ruhrgebiets leben und von einer Stadt zur anderen kommen wollen, kann der RS1 gar nicht schnell genug fertiggestellt werden. Fahren Sie einmal am Freitagnachmittag über die A 40, den sogenannten „Ruhrschleichweg“ – dann wissen Sie, warum.



*Gereon Alter – auf zwei Rädern durch die ganze Welt.
Foto: Gereon Alter*

8. Herr Alter, Sie sind ja mit dem Rad viel gereist. Wo waren denn die besten und schönsten Fahrradwege?

An erster Stelle – das wird sie nicht wundern – muss ich unsere direkten Nachbarn nennen. Die Niederländer haben einfach früh angefangen, sich um eine gute Infrastruktur für Radfahrer zu kümmern, und mittlerweile einen Standard erreicht, von dem wir in Deutschland immer noch träumen. Erst kürzlich hab ich's wieder erlebt. In Zutphen. Da haben viele Radwege Kontaktschleifen, die für eine grüne Welle sorgen, wenn man sich mit dem Rad einer Ampel nähert. Großartig! Ist Ihnen so was schon mal in Deutschland begegnet?

Überraschen wird Sie wahrscheinlich, dass ich an zweiter Stelle die USA nenne. Die haben ja das Image einer Autofahrernation. Und in manchen Staaten ist das sicher auch noch so. Aber in einigen Regionen, in den Neuenglandstaaten zum Beispiel, in Kalifornien oder auch in Oregon sind sie uns mittlerweile um Radlängen voraus. In Oregon etwa gibt es fahrradfreundliche Tunnel. Will man mit dem Rad durch einen solchen Tunnel fahren, kann man vorher auf einen Button drücken und damit einen Warnhinweis für Autofahrer einschalten: „Achtung, Radfahrer im Tunnel! Bitte langsam fahren!“ In Seattle, San Francisco, Los Angeles und vielen anderen Städten sind die meisten Linienbusse mit Fahrradträgern ausgestattet. Man stellt sein Rad darauf und steigt ein. So einfach ist das. Und kostenlos noch dazu.

Den dritten Platz hat in meinen Augen die Schweiz verdient. Durch die hohen Berge und die räumliche Enge in den Städten alles andere als ein leichtes Terrain. Aber was die Schweizer aus diesen widrigen Bedingungen gemacht haben, ist beachtlich. Die Beschilderung ist ganz hervorragend, es gibt viele steigungsarme Trassen und auch wirklich klug gemachte Umfahrungen. Auch da könnten wir uns noch so einiges abschauen.

RS1: Bau des Radschnellweges Ruhr kommt voran

Minister überreicht Förderung für Bochumer Abschnitt

Planung und Bau des Radschnellweges Ruhr (RS1) kommen voran. Als dritte Ruhrgebietskommune beginnt jetzt die Stadt Bochum mit dem Bau auf ihrem Stadtgebiet. Für den ca. 900 m langen Abschnitt „Grüner Rahmen“ zwischen Windhausstraße und Bessemer Straße hat Verkehrsminister Hendrik Wüst jetzt einen Förderbescheid in Höhe von 1,7 Mio. Euro an den Bochumer Stadtbaurat Markus Bradtke überreicht. Verkehrsminister Hendrik Wüst: „Radschnellwege sind in den Ballungsräumen ein gutes Angebot für Pendler. Deswegen freut es mich auch, dass es in Bochum jetzt mit dem Bau des RS1 voran geht. Als Münsterländer freue ich mich darüber besonders, auch weil wir feststellen, dass das Radfahren überall im Land immer mehr Freunde findet.“ Stadtbaurat Markus Bradtke: „Die nun zugesagten Fördergelder und der dadurch mögliche Weiterbau des RS1 bedeuten einen massiven Qualitätsschub für den Radverkehr im Revier. Wir sind froh, dass das Land der Aufwertung der Fahrradinfrastruktur einen hohen Stellenwert beimisst.“

Die Gesamtausgaben für den RS1 in diesem Abschnitt betragen voraussichtlich 2.315.600 Euro. Davon sind 2.097.200 Euro zuwendungsfähig. Das Land beteiligt sich an der Maßnahme mit einem Betrag von 1.782.600 Euro. Baubeginn soll im vierten Quartal 2018 sein. Die Bauzeit ist mit 18 bis 24 Monaten veranschlagt. Beim Abschnitt „Grüner Rahmen“ handelt

es sich um ein 900 m langes Teilstück in Bochum-Stahlhausen. Das Projekt wird jetzt im Zuge der Umnutzung der ehemaligen Industriebrache „Untere Stahlindustrie“ umgesetzt. Insgesamt wird der RS 1 auf einer Strecke von ca. 17 km das Bochumer Stadtgebiet durchqueren.

Parallel zum Bau des Teilabschnitts des Radschnellweges laufen städtebauliche und wasserwirtschaftliche Maßnahmen. Konkret werden die ersten 350 m der Stahlhäuser und der Windhausstraße als Fahrradstraße umgebaut. Vor dem ehemaligen Torhaus 7, dem historischen Torhaus der Krupp-Werke, geht die Linie dann auf das ehemalige Industriegelände und wird als reiner Radweg mit einer Breite von 4,00 m bis zu einem früheren Luftschutzunterstand geführt. Der zum RS1-Standard gehörende Fußweg ist in diesem Bereich nicht erforderlich, weil hierfür ein Weg weiter nördlich angelegt wird. Vom Bunker aus wird der RS1 bis zur Bessemer Straße im Standardquerschnitt einschließlich eines 2,00 m breiten Gehweges weitergeführt. Der Radweg erhält eine Beleuchtung und wird begrünt. Im Zusammenhang mit dem Radweg werden umfangreiche Verfüllarbeiten und die Beseitigung von unterirdischen Altanlagen und Bodenaltlasten notwendig.

Presseamt, Ministerium für Verkehr des Landes NRW

Radpendlerrouten im Umland von Köln

Gemeinsames Projekt der Städte Köln und Leverkusen sowie des Rheinisch-Bergischen Kreises und des Rhein-Sieg-Kreises

Um die Verkehrssituation in der Region zu entlasten und gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ist die Förderung einer klimafreundlichen Mobilität mit dem Fahrrad ein wichtiger Beitrag. Denn das Fahrrad wird längst nicht mehr nur für Ausflüge ins Grüne genutzt, sondern bei passender Infrastruktur auch für den Berufs- und Freizeitverkehr immer attraktiver.

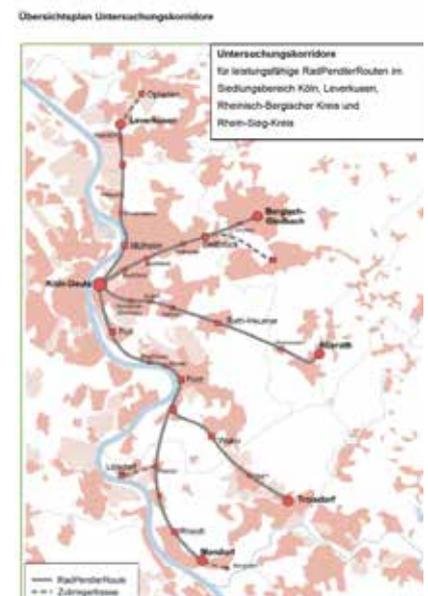
Aus diesem Grunde haben sich Ende 2017 die Städte Bergisch Gladbach, Köln und Leverkusen sowie der Rheinisch-Bergische Kreis und der Rhein-Sieg-Kreis zusammengeschlossen, um zu prüfen, inwiefern leistungsfähige Radwegeverbindungen in der Region machbar sind.

Eine beauftragte Machbarkeitsstudie soll untersuchen, wo und in welcher Qualität solche Strecken sinnvoll sind. Angedacht sind dabei jeweils Rou-

ten, die von den Städten Niederkassel und Troisdorf im Rhein-Sieg Kreis, von Bergisch Gladbach und Rösrath im Rheinisch-Bergischen Kreis und von Leverkusen aus sternförmig nach Köln führen. Das Gutachterbüro prüft auch, in welcher Form eine Umsetzung möglich ist und welche Kosten dadurch entstehen.

Die Bestandsanalyse und die Befahrung möglicher Routen sind bereits abgeschlossen und im Sommer wurden ehrenamtliche Akteure aus Ortsgruppen, Verbänden und Vereinen im Projekt-raum miteinbezogen. Ziel der Studie ist es, einen Vorschlag für die weitere Planung von attraktiven und leistungsfähigen Pendlerwegen für Radfahrende zu entwickeln.

Christian Leitow, Stadt Köln



Geplante Radpendlerrouten ins rechts-rheinische Umland. Grafik: Stadt Köln

Mobilität in Deutschland 2017

Erster Kurzbericht liegt vor, weitere Ergebnisse sollen im November 2018 folgen



Von Mai 2016 bis September 2017 wurden die Deutschen bei der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ wieder nach Verkehrsdaten gefragt: Knapp eine Million Weg von rund 316.000 Personen aus 156.000 Haushalten wurden ausgewertet. Neben der bundesweiten Stichprobe haben 60 regionale Partner eine Vertiefung für ihre Flächen und Einwohner beauftragt. Die Auswertungen dazu laufen auf Hochtouren, die ersten Ergebnisse in Form eines Kurzberichtes sind bereits verfügbar, siehe dazu www.mobilitaet-in-deutschland.de. Weitere Informationen und Ergebnisse werden im Laufe des Novembers erwartet.

in-deutschland.de. Weitere Informationen und Ergebnisse werden im Laufe des Novembers erwartet.

RVR legt regionale Ergebnisse der deutschlandweiten Mobilitätsstudie vor: Rad und ÖPNV kommen als Verkehrsmittel im Alltag noch zu kurz

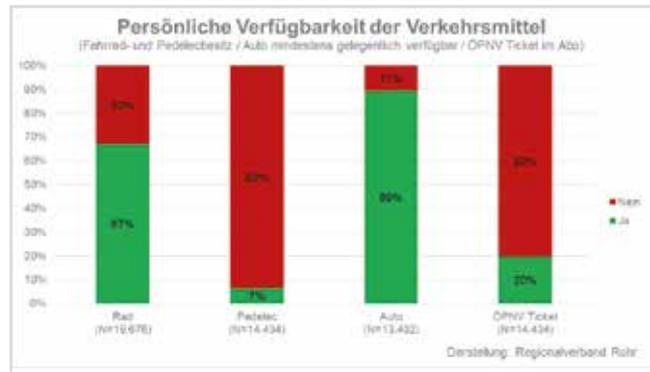
58% aller Wege werden in der Metropole Ruhr mit dem Pkw zurückgelegt. Der Umweltverbund aus öffentlichem Personennahverkehr mit Bussen und Bahnen, Fahrrad und Zufußgehen hat einen Anteil von 42% am Verkehrsaufkommen. Das sind einige der Ergebnisse aus der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“. An der Studie des Bundesverkehrsministeriums hat sich der Regionalverband Ruhr (RVR) ebenso wie das Land NRW, der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) mit einer regionalen Auswertung beteiligt. Für das Ruhrgebiet lassen sich so Aussagen zu 10.000 Haushalten, 20.000 Personen und 60.000 Wegen treffen.

Vor allem die Bevölkerung im Alter von 30 bis 64 Jahren nutzt intensiver das Auto. Bei jüngeren Menschen und in den Großstädten verliert das Auto insgesamt Anteile an andere Verkehrsträger. Mit diesen Werten liegt die Metropole Ruhr sehr nah an den Ergebnissen des Landes NRW und des Bundes.

Dazu Martin Tönnies, Beigeordneter Planung beim RVR: „Erstmals liegen uns repräsentative, belastbare statistische Daten zur privaten Mobilität in der Metropole Ruhr vor. Diese empirische Untersuchung bietet der Region eine hervorragende Grundlage für die weitere Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrsplanung. Wir werden die Ergebnisse für das Regionale Mobilitätskonzept nutzen, das wir gemeinsam mit den Städten und Kreisen zurzeit erarbeiten. Wir müssen attraktive Angebote wie Radschnellwege oder den Rhein-Ruhr-Express schaffen, um Menschen zu bewegen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen, und um unsere Straßen und unsere Innenstädte zu entlasten.“

Die regionale Auswertung zeigt, dass weniger als ein Zehntel der Befragten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unter-

wegs ist, obwohl den meisten die komplette Mobilitätspalette aus Fahrrad, ÖPNV und Pkw zur Verfügung steht. Zwei Drittel besitzen ein Fahrrad, ein Fünftel nutzt ein ÖPNV-Ticket im monatlichen Abonnement und 85% haben einen Führerschein. Davon haben neun von zehn mindestens gelegentlich Zugang zu einem Pkw.

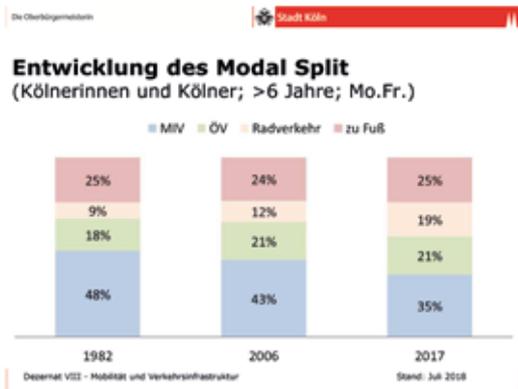


Im November will der RVR im Rahmen des Regionalen Mobilitätskonzeptes eine umfassende Analyse der vorhandenen Infrastruktur und Verkehrsangebote erstellen. Auf dieser Basis sollen Pilot- und Modellprojekte, die die Mobilität im Ruhrgebiet verbessern, vorgeschlagen und die Realisierung angeschoben werden. In der ersten Jahreshälfte 2019 wird der RVR das Regionale Mobilitätskonzept für das Ruhrgebiet dann vorstellen. Gleichzeitig wird die interkommunale Zusammenarbeit durch ein Verkehrsmodell für die gesamte Metropole Ruhr umgestellt. Künftig werden Verkehrsprognosen nicht mehr an den Stadtgrenzen enden.

Barbara Klask, RVR

Kölner Mobilitätswende – hin zum Radverkehr Deutliche Verschiebungen im Modal Split

Die regionale Auswertung der Studie „Mobilität in Deutschland“ (www.mobilitaet-in-deutschland.de) für die Stadt Köln weist deutliche Verschiebungen im Modal Split aus. Von besonderem Interesse sind die Verschiebungen, die sich hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Kölnerinnen und Kölner aus den Daten ablesen lassen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist von 43% (2006) auf 35% im Jahr 2017 gesunken. Damit liegt dieser Wert bereits sehr nah am Zielwert von 33%, der im Strategiepapier „Köln mobil 2025“ für den Zeithorizont 2025/2030 formuliert ist. Die Zahlen deuten zudem darauf hin, dass die absolute Anzahl der täglichen Wege, die die Kölnerinnen und Kölner mit dem Auto zurücklegen, pro Jahr um ca. 1% zurückgeht. Dies deckt sich auch mit den mehrjährigen Beobachtungen an den verschiedenen Dauerzählstellen im Stadtgebiet.



Der Rückgang im MIV ist insbesondere auf eine starke Zunahme des Radverkehrs zurückzuführen, dessen Anteil im gleichen Zeitraum von 12% auf 19% sehr deutlich angestiegen ist. Die Anteile der Wege, die zu Fuß oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, sind nahezu konstant geblieben. Mit 25% hat der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege leicht zugenommen und die 21% für den öffentlichen Verkehr sind identisch mit dem Wert von 2006. Alle Werte beziehen sich ausschließlich auf die Wege der Kölnern und Kölner ab sechs Jahren zwischen Montag und Freitag.

Benjamin Klein, Stadt Köln

Bielefeld fährt Rad – auf dem Weg zur Verkehrswende



*Intensive Diskussionen auf der Bürgerveranstaltung.
Foto: Stadt Bielefeld*

Oberbürgermeister Pit Clausen und Beigeordneter Gregor Moss hatten alle interessierten Bürgerinnen und Bürger am 25. September 2018 zu einem Auftaktabend zum Thema Radverkehr ins Historische Museum eingeladen und 170 sind gekommen. Die Stadt Bielefeld hat sich das Ziel gesetzt, bis 2025 einen Radverkehrsanteil von 25% zu erreichen. Dazu ist eine konsequente Radverkehrsförderung notwendig.

Seit April erarbeitet ein Verkehrsplanungsbüro erstmalig einen strategischen Plan für die Förderung des Radverkehrs in Bielefeld. Dabei werden sowohl das bestehende Radverkehrsnetz als auch die Serviceeinrichtungen wie Fahrradabstellbügel und die bisher erfolgten Kommunikationsmaßnahmen analysiert. In allen Bereichen werden dann konkrete Maßnahmen vorgeschlagen, abgestimmt und priorisiert. Diese werden im Anschluss von der Stadt Bielefeld umgesetzt.

Ziel des Termins war zu erfahren, wie Radelnde die Stadt wahrnehmen, und was Einzelne vom Radeln abhält. Wo sind die



*Großer Andrang bei der Vorstellung des Konzeptes.
Foto: Claudia Böhm*

Liebungsstrecken? Wo gibt es Defizite? Und was sollte als Erstes verbessert werden? Die Veranstaltung sollte aber auch der Aufklärung dienen: Was ist der Unterschied zwischen Schutzstreifen und Radfahrstreifen? Wie ist ein benutzungspflichtiger Radweg gekennzeichnet? Und wie verhalte ich mich auf Fahrradstraßen richtig? Ziel ist das sichere und gleichberechtigte Neben- und Miteinander aller Verkehrsteilnehmer.

Nach der Begrüßung und einem Impulsvortrag ging es direkt an Themenwände, an denen fleißig gearbeitet wurde. Die zahlreichen Anregungen werden aktuell durch das Planungsbüro ausgewertet. Weitere Vorschläge können an das Team Nahmobilität gesendet und ein Online-Fragebogen kann ausgefüllt werden. Es folgen außerdem regelmäßige Informationen auf der Homepage der Stadt. Eine zweite Bürgerveranstaltung zum Fortschritt des Konzeptes ist ebenfalls geplant.

Barbara Choryan, Stadt Bielefeld

Mobilitätswoche an Kindertagesstätte in Bünde

Kinder erobern sich den Raum zurück



In der Kindertagesstätte „Dustholz“ in Bünde wurde eine ganze Woche das Thema Mobilität in den Vordergrund gestellt. Gemeinsam mit dem Kreis Herford und dem Kita-Träger wurde in dem kreisweiten Pilotprojekt der Weg zur Kita sicherer gemacht und gleichzeitig die Bewegung der Kinder gefördert. In den vergangenen Jahren trat auch an dieser Kita das übliche Phänomen auf, dass die Kinder vermehrt mit dem Auto gebracht werden und so in dieser engen Sackgasse gerade zu den Bring- und Holzeiten die Gefahr für Fußgänger und Radfahrer steigt.

„Elterntaxis“ haben zugenommen

Als alleiniger Anlieger dieser Sackgasse kann der vorliegende Kfz-Verkehr ausschließlich der Kita zugeordnet werden. Für den Radverkehr und Fußgänger ist eine Durchlässigkeit in den angrenzenden Park gegeben. Eine öffentliche Wendeanlage am Ende der Sackgasse ist nicht vorhanden, wodurch die wenigen Senkrechtparkplätze der Kita, also auch die private Zufahrt zu einem Feld, zum Wenden genutzt werden. Insgesamt weist der Straßenraum einen 1,50 m breiten niveaugleichen Gehweg und eine Fahrbahnbreite von 4,50 m auf. Da die Kita-Kinder von den Eltern bis zum Gebäude gebracht werden, wird dementsprechend auch in der Sackgasse geparkt und dabei werden häufig die Flächen des Fußgängers mit in Anspruch genommen.

Wie sich ein Straßenraum verändern kann

Aufgrund dieser besonderen Lage an einer Sackgasse konnte die Straße von der Stadt Bünde während der Mobilitätswoche für den Kfz-Verkehr einschließlich für das Kita-Personal komplett gesperrt und der Straßenraum den Kindern zum Spielen zur Verfügung gestellt werden. Neben dem Aufstellen von Blumenkübeln zur optischen Aufwertung wurde der Straßenraum durch Straßenmalerei und gebastelte Verkehrsschildern

zu einer eigenen Spielstraße umgewandelt. Damit gute Erfahrungen bei der Bewegung im Straßenraum gesammelt werden konnten, wurde dieses Projekt tatkräftig durch die Kreispolizei unterstützt. Im Vorfeld der Mobilitätswoche wurde bei einem Spaziergang gemeinsam mit der Polizei durch den Dustholz-Park der Weg zur Kita abgelaufen, um die Verkehrszeichen und Regeln im Straßenverkehr zu erklären.

Während der Mobilitätswoche fanden an der Kita verschiedene Spiel- und Bewegungsaktionen statt, insbesondere der neu gewonnene Raum auf der Dustholzstraße wurde intensiv genutzt. Eine Olympiade am Ende der Woche, die Vater-Kind-Aktion mit dem Bau einer Haltestelle für Fahrräder und Roller sowie der Besuch vom Spielmobil des Kinder- und Jugendzentrums Atlantis sorgten für zahlreiche Aktivitäten rund um die Themen Mobilitätsverhalten, Bewegung, Umwelt und Verkehrserziehung. Selbst die vorbeifahrenden Radfahrerinnen und Radfahrer brachten sich auf ihrem Weg spielerisch ein und ließen die Kinder an dem aufgemalten Fußgängerüberweg die Fahrbahn überqueren.

Rückgewinnung verlorener Räume

Die Stadt Bünde und der Kreis Herford wollten mit diesem Projekt die Eltern dazu bewegen, ihre Kinder nicht mehr mit dem Auto zur Kita zu fahren. Ihnen wurde die Möglichkeit geboten, diesen Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erleben. Insbesondere durch die frühzeitige Verkehrserziehung und das Initiieren solcher Projekte soll ein Umdenken im Mobilitätsverhalten erreicht werden.

Das Ende der Projektwoche bedeutet nicht das Ende des Projektes. Eine Fahrradstraße soll entstehen und somit eine dauerhafte Änderung der Verkehrsführung geschaffen werden.

Annette Lüer, Stadt Bünde

Kampagne „Gemeinsam mit Rücksicht“ auf Essener Fuß- und Radwegen



Präsentieren die neuen Bildtafeln der Kampagne „Gemeinsam mit Rücksicht“ (v.l.n.r.): Wolfgang Packmohr (Leiter der Direktion Verkehr Polizei Essen/Mülheim), Christian Wagener (Radverkehrsbeauftragter), Rolf Fliß (Vorsitzender Bau- und Verkehrsausschuss), Simone Radkob (Umwelt- und Baudezernentin), Jörg Brinkmann (ADFC) und Karl-Heinz Webels (Verkehrswacht)

Die Verkehrswacht Essen, die Polizei Essen, der ADFC Kreisverband Essen und die Stadt Essen setzen sich für mehr Rücksichtnahme auf gemeinsam genutzten Fuß- und Radwegen ein. „Gemeinsam mit Rücksicht“ ist der Name einer Aufklärungskampagne, die im Sommer in Essen startete. Da der Radverkehr in Essen erfreulicherweise immer stärker zunimmt, kommt es gleichzeitig aber immer öfter zu Nutzungskonflikten mit Spaziergängerinnen und Spaziergängern mit und ohne Hund auf den Wegen. Mit der Kampagne möchten die Akteure auf typische Problemsituationen aufmerksam machen und für mehr Rücksicht und Verständnis werben.

13 Bildtafeln mit Comics werden bis zum Herbst von der Essener Arbeit-Beschäftigungsgesellschaft mbH an Wegen im gesamten Stadtgebiet aufgestellt, die stark genutzt werden und auf denen dadurch ein erhöhtes Konfliktpotenzial vorhanden ist. Ziel ist es, mit einem Augenzwinkern statt mit dem erhobenen Zeigefinger in Form von Ver- und Geboten zu arbeiten.

Verständlicherweise kann nicht für jede Fortbewegungsart eine eigene Wegetrasse angelegt werden, sodass in vielen Fällen nur eine gemeinsame Nutzung der Wege durch Fußgänger/-innen, Radfahrer/-innen, Skater/-innen usw. möglich ist. Dies gilt insbesondere bei Wegeverbindungen im Freiraum abseits von Straßen. Bei einem gemeinsamen Fuß- und Radweg sind die Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt und haben aufeinander Rücksicht zu nehmen (§ 1 StVO).

Comics geben Verhaltenshinweise

Bei diesen Wegen treten insbesondere bei schönem Wetter Konflikte auf, wenn viele Radfahrer/-innen auf ebenso viele

Fußgänger/-innen treffen. Nicht selten sind sie in Gruppen unterwegs. Im Begegnungsfall sollten diese Gruppen nicht die gesamte Wegebreite beanspruchen. Auch Inlineskater/-innen verschärfen an einigen Stellen diese Konflikte. In solchen Situationen geht es dann für alle nur mit gegenseitiger Rücksichtnahme besser voran.

Oft ist auch das Tempo der Radfahrenden dem Nutzungsdruck der Wege nicht angepasst. Gerade wenn ältere Menschen oder Kinder unterwegs sind, muss immer damit gerechnet werden, dass diese stehen bleiben oder manchmal spontan die Richtung wechseln. Besondere Aufmerksamkeit sollten Hundehalter walten lassen, die ihre Tiere nicht angeleint oder an einer langen Leine ausführen. Höhere Fahrgeschwindigkeiten sind mit einem elektrisch unterstützten Rad heute kein Problem mehr und so ist auch Fußgängerinnen und Fußgängern zu empfehlen, erst nach hinten zu sehen, bevor sie die Richtung ändern.

Zur Sensibilisierung für diese Nutzungskonflikte wurden die Probleme mittels Comiczeichnungen mit vier verschiedenen Motiven dargestellt, die zum Nachdenken anregen sollen. Die Hoffnung ist, dass die Nutzer/-innen auf diesen Wegen mehr Verständnis füreinander aufbringen, wenn sie sich in einer der klassischen Problemsituationen auf den Zeichnungen wiederfinden. Die doppelseitig, jeweils mit unterschiedlichem Motiv je Seite bedruckten Infotafeln sind für 13 unterschiedliche Standorte vorgesehen.

Christian Wagner, Stadt Essen



Das „Technische Radhaus“ übernimmt in Herne eine Vorbildfunktion am Technischen Rathaus.
Foto: Nina-Maria Haupt/Stadt Herne



Stadt Herne motiviert zum Radfahren

Mit dem Rad zur Arbeit? Kein Problem beim Technischen Rathaus

Morgens schon vor der Arbeit im Stau stehen, zeitraubende Parkplatzsuche und dann auch noch die Spritkosten: Autofahren kann ganz schön nerven. Die Stadt Herne zeigt Mitarbeitenden alternative Fortbewegungsmöglichkeiten auf und gibt besonders für Radfahrende einige Hilfestellungen. Damit möchte sie anderen Unternehmen als Vorbild dienen und aufzeigen, wie Mitarbeitende motiviert werden können, öfter das Rad zu nutzen.

„Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement ist das Radfahren ein wesentlicher Faktor. Es geht darum, den Kolleginnen und Kollegen Alternativen zum Autofahren aufzuzeigen“, erklärt Abteilungsleiter Jürgen Klein Altstedde, der gemeinsam mit der Radverkehrsbeauftragten der Stadt Herne, Margarethe Kreuzmann, fleißig die Werbetrommel rührt.

„Aber um die Kolleginnen und Kollegen fürs Radfahren zu motivieren, müssen wir als Arbeitgeber Angebote schaffen, die das Radeln attraktiv machen“, erklärt Klein Altstedde. Und damit hat die Stadt Herne nun bei ihrem größten Verwaltungsgebäude – dem Technischen Rathaus –, in dem rund 400 Mitarbeitende tätig sind, angefangen.

„Unsere Fahrradabstellanlage ist ein echtes Vorzeigeprojekt“, sagt der Abteilungsleiter. In der ersten Parkreihe vor dem

„Es muss ein Umdenkprozess bei den Menschen stattfinden. Das Mobilitätsverhalten muss sich verändern“, fordert Klein Altstedde. Vor allem das Pendlerverhalten müsse nachhaltig sein.

Haus, das erst im vergangenen Jahr bezogen wurde. „Die Anlage steht auf einer Fläche von sechs Autostellplätzen und bietet 80 Rädern Platz“, berichtet Kreuzmann. In dem sogenannten „Technischen Radhaus“ sind die Fahrräder vor Wind und Wetter geschützt und außerdem gegen Diebstahl gesichert, denn Zugang haben nur Mitarbeitende der Stadt Herne. Platz in dieser Anlage haben auch die stadt eigenen Pedelecs, die Mitarbeitende für Dienstfahrten nutzen können. Wer also kein eigenes Rad besitzt oder es nicht nutzen möchte, kann auf die Räder des Arbeitgebers zurückgreifen.

Eine andere Möglichkeit – gerade für Zugpendler hilfreich – sind die Räder von metropolradruhr. Direkt am Technischen Rathaus wurde jüngst eine weitere Ausleihstation errichtet. Von hier kann man nun schnell und bequem mit dem Rad auch den letzten Kilometer zwischen Arbeitsstätte und dem Hauptbahnhof Wanne-Eickel bewältigen. „Das ist für die städtischen Mitarbeitenden kostenfrei. Denn die ersten 30 Minuten können sie die Räder von metropolradruhr nutzen, ohne Gebühren zu bezahlen“, sagt Kreuzmann, die sich um die speziellen Konditionen gekümmert hat. Dieses Angebot gilt im Übrigen für alle Ausleihstationen im gesamten Stadtgebiet.

Duschen und Umkleiden ergänzen das Angebot

Besonders wer weite Strecken mit dem Rad – womöglich bei hohen Temperaturen – meistert, wünscht sich die Möglichkeit, sich frisch machen zu können, bevor es wieder an die Arbeit geht. Die Möglichkeit bietet die Stadt Herne den Mitarbeitenden im Technischen Rathaus. Drei Duschen für Männer und drei Duschen für Frauen mit angrenzenden Umkleideräumen stehen zur Verfügung.

Diese Maßnahmen gibt es zurzeit nur im Technischen Rathaus, aber: „Wir wollen schauen, dass wir die Radfahrfreundlichkeit auch auf andere Verwaltungsstandorte erweitern“, erklärt der Abteilungsleiter. Und zumindest von dem großen Aktionstag am 13. Juni 2018 konnten alle Mitarbeitenden profitieren. Denn bei der Veranstaltung „Herne fit!“ auf dem Rathaus-

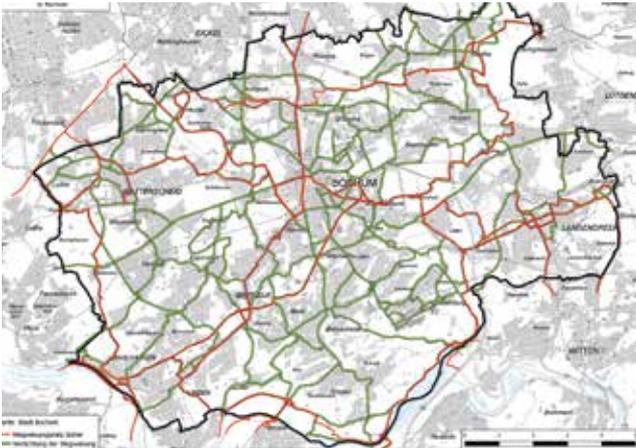
vorplatz stand in diesem Jahr das Fahrrad im Fokus. „Wir wollen die Kolleginnen und Kollegen informieren und sie motivieren, öfter mal das Fahrrad zu nutzen“, erklärt Kreuzmann.

„Wir hoffen, dass wir mit unseren aktuellen Angeboten Mitarbeitende zu einer nachhaltigen Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens motivieren können. Dabei wollen wir es aber nicht nur bei diesen Maßnahmen belassen. Die gesamte Radinfrastruktur soll weiter verbessert werden“, kündigt Klein Altstedde an. Die Stadt Herne nimmt dabei eine Vorbildfunktion ein und möchte vor allem auch andere Arbeitgeber motivieren, radfahrfreundliche Bedingungen für die Mitarbeitenden zu schaffen. Nur durch gezielte Angebote sei es möglich, ein Umdenken bei den Menschen anzustoßen.

Anja Gladisch, Stadt Herne

Bochum: Wegweisungsnetz für den Alltagsradverkehr wird runderneuert

Neue Ziele für den Radverkehr werden integriert / Beschildertes Radnetz wird mehr als verdoppelt



343 Kilometer ausgeschilderte Radouten wird es zukünftig in Bochum geben.

Seitdem das landesweite Radverkehrsnetz erstmals installiert wurde, ist es kontinuierlich durch touristische Wege und lokale Radroutennetze des Alltagsradverkehrs erweitert worden. Mittlerweile misst es landesweit etwa 29.500 km. In Bochum waren im Landesradverkehrs- und Knotenpunktnetz zusammen bisher rund 150 km mit der Wegweisung ausgestattet. Im Wesentlichen beschränkte sich das Netz auf einfache Durchquerungen des Stadtgebietes. Die Stadtteile, große Bildungs-, Versorgungs- und Gesundheitszentren, Gewerbegebiete und viele Freizeitziele waren bisher nicht integriert. Hier hat Bochum nun nachgerüstet. Zum Jahresende 2018 soll damit begonnen werden, insgesamt 139 Ziele auszuschildern. Dabei wird das Wegweisungsnetz für den Radverkehr auf etwa 343 km wachsen.

Künftig werden die Wegweiser für den Radverkehr im gesamten Stadtgebiet sichtbar sein. Auf den Wegweisern werden

grundsätzlich jeweils ein Nah- und ein Fernziel ausgewiesen sein. Durch das dichte Netz werden mindestens die Nahziele immer nur wenige Kilometer entfernt sein – wenn die Kilometergrenze überhaupt überschritten wird: Allein mit den 36 Stadtteilen wird eine so hohe Netzdicke erreicht, dass die Wegweiser praktisch überall sichtbar sind. Auch „Nochnichtradfahrende“ können so erkennen, dass sich die meisten Ziele in hervorragender mit dem Fahrrad erreichbarer Nähe befinden und dass für die meisten Fahrten tatsächlich kein Auto benötigt wird.

Die jetzt entwickelten Routen stellen den derzeit bestmöglichen Kompromiss zwischen grundsätzlich sicherer Befahrbarkeit, Komfort und einer möglichst direkten Route dar. In wenigen Fällen wurden Umwege und zunächst wenig direkte Routen bevorzugt, wenn die direkte Alternative bisher tatsächlich nicht sicher mit dem Fahrrad befahren werden kann. In anderen Fällen wurde das bisherige Landesradwegenetz auf neue Routen verlegt, wo mittlerweile bessere Radverkehrsinfrastruktur geschaffen wurde bzw. wo die ursprüngliche Route eines größeren Umbaus bedarf, um wieder zeitgemäß oder sinnvoll nutzbar zu werden. Dabei stellt die Wegweisung immer ein Angebot dar und wird nie alle interessanten, gut befahrbaren Routen oder Abkürzungen beinhalten können. Im Vordergrund steht letztlich, dass die Beschilderung begreifbar, vertrauenserweckend und schlüssig ist. Wird das Netz zu dicht, ergeben sich zu viele Routenoptionen, die im Ergebnis eher verwirren als aufklären.

Schon jetzt steht fest, dass sich die Wegweisung auch künftig immer wieder verändern wird – mit jeder neu geschaffenen Verbindung beispielsweise auf ehemaligen Bahntrassen und mit großen Projekten wie dem RS1 verändert sich auch das Wegweisungsnetz.

Matthias Olschowy, Stadt Bochum

Kölner „Fahrradbeauftragter on Tour“

Neues Format der Bürgerbeteiligung in den Stadtbezirken

In diesem Jahr hat die Stadt Köln mit dem Format „Fahrradbeauftragter on Tour“ begonnen. Durch die verbesserte personelle Situation im Team des Fahr-



Das Team des Fahrradbeauftragten mit dem Aktionsstand vor Ort

radbeauftragten konnte diese schon länger geplante Form der Bürgerbeteiligung starten. In enger Zusammenarbeit mit der Polizei Köln werden mit einem Event-Bike, also einem umgebauten

Lastenfahrrad, die Stadtbezirke besucht. Ziel ist es, den Bürgerinnen und Bürgern in ihrem Umfeld zu ihren Fragen und Anliegen bzgl. des Radverkehrs in Köln zur Verfügung zu stehen und über aktuelle Planungen zu informieren.

Inhaltlicher Aufhänger ist die in diesem Jahr schwerpunktmäßig verfolgte Kampagne „Sicher mit Abstand!“, in der Stadt Köln und Polizei Köln mittels bedruckter Warnwesten und Turnbeutel vor allem Autofahrerinnen und Autofahrer auf die Einhaltung eines Sicherheitsabstandes von 1,50 m bei zu überholenden Radfahrenden hinweisen und so die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr erhöhen möchten. Im Rahmen von „Fahrradbeauftragter on Tour“ werden diese Warnwesten und Turnbeutel sowie weitere kleine Präsentate zur Thematik „Sicher mit Abstand!“ an interessierte (Rad fahrende) Bürgerinnen und Bürger verteilt. Die Informa-

tionsstände kamen in der Vergangenheit im Rahmen zahlreicher Wochenmärkte zum Einsatz. Das neue Angebot wurde jeweils sehr gut besucht und es entwickelten sich konstruktive Gespräche.

Es ist geplant, die Reihe „Fahrradbeauftragter on Tour“ im kommenden Jahr (zunächst in den noch fehlenden Bezirken) weiterzuführen.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept Ehrenfeld fanden ebenfalls bereits Veranstaltungen ähnlichen Formats, allerdings ohne Beteiligung der Polizei, auf dem Lenau-, dem Neptun- und dem Rochusplatz im Stadtbezirk Ehrenfeld statt. Interessierte Bürgerinnen und Bürger aus dem Stadtbezirk konnten sich hier über das Radverkehrskonzept Ehrenfeld und das Beteiligungsverfahren informieren.

Ursula Kann, Stadt Köln

Sonntag ist im Rhein-Sieg-Kreis Fahrradtag

Zählstellen für Radverkehr online

Radfahren liegt im Trend – und der zeigt sich auch im Rhein-Sieg-Kreis. Die Zahl der Radlerinnen und Radler nimmt stetig zu. An zehn Stellen wird im Kreisgebiet über Zählschleifen erfasst, wie viele Fahrräder sie passieren. Diese Zahlen sind jetzt auf der Internetseite des Rhein-Sieg-Kreises verfügbar.

Gemessen wird u.a. auf touristischen Wegen, wie dem Rheinradweg in Königswinter und Niederkassel beziehungsweise auf dem Siegtalradweg in Windeck und Sankt Augustin. Aber auch wichtige Verbindungen im alltäglichen Radverkehr werden erfasst: Gezählt wird beispielsweise an der B 56 zwischen Neunkirchen-Seelscheid und Much oder an der L 158 zwischen Rheinbach und Meckenheim.

Sonntags wird im Rhein-Sieg-Kreis am meisten geradelt. Mit durchschnittlich 4.225 Radelnden ist er der beliebteste Wochentag. Im Sommer lag der Schnitt sogar bei 8.186. Die seit rund drei Jahren geführte Statistik beweist also die große Bedeutung des Fahr-

radfahrens in der Freizeit. Die bislang meisten Radlerinnen und Radler wurden kreisweit am 5. Mai 2016 gezählt. Knapp 14.000 Menschen passierten damals die zehn Messstellen. Bisher stärkstes Radjahr war 2017: 1.055.713 Radlerinnen und Radler wurden registriert. Damit konnte das Vorjahresergebnis nochmal um 21.620 beziehungsweise 2,1% getoppt werden.



Einbau der Zählstelle auf dem Rheinradweg in Königswinter. Foto: Rhein-Sieg-Kreis

Durch die Zählstellen erhofft sich der Rhein-Sieg-Kreis Erkenntnisse über

die Entwicklung und für die Zukunft des Radverkehrs in der Region. Alle Werte gibt es auf www.rhein-sieg-kreis.de.

Pressestelle Rhein-Sieg-Kreis

Auch in der Stadt Bonn sind die Zählstellen öffentlich einsehbar

An allen 15 Dauerzählstellen in Bonn wurden im 1. Halbjahr 2018 3.982.844 Radfahrer/-innen gezählt. An der Kennedybrücke-Süd (Standort des Barometers) wurden im 1. Halbjahr 2018 764.394 Radfahrer/-innen erfasst. Das stellt eine Steigerung um 2,3% dar, denn im gleichen Zeitraum des Jahres 2017 befuhren 740.664 die Kennedybrücke an dieser Stelle. Die Internetadresse mit den Datenauswertungen ist für alle Bürger/-innen unter folgendem Link zu erreichen: http://www.bonn.de/umwelt_gesundheit_planen_bauen_wohnen/radverkehr/projekte/radverkehrszaehlungen/index.html?lang=de



Vorstellung des Projektes im September 2018 in Frankfurt. Foto: Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)

Frankfurts erste Logistiktram geht auf die Schiene

Feinverteilung mittels Lastenrädern geplant

Der klimafreundliche Transport von Waren ist in einer Großstadt wie Frankfurt ein wichtiges und zukunftsweisendes Thema. Wie ein solcher Transport unter Einbeziehung der Straßenbahn möglich sein kann, wurde im September 2018 in Frankfurt demonstriert.

Partnerschaftlich haben die Stadt Frankfurt, die House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH, die Frankfurt University of Applied Sciences (UAS), die IHK Frankfurt am Main, das Klima-Bündnis und die VGF im Laufe des Sommers 2018 das Konzept für das Pilotprojekt entwickelt. Teile desselben sind Mikrodepots und Logistikboxen-Trailer (Fahrradanhänger), mittels derer die Weiterverteilung der Pakete nach dem Abladen aus der Tram erfolgt. Die Idee für Letzteres stammt von Klaus Grund und Herbert Riemann. Die beiden erhielten hierfür im November 2017 eine Fördersumme des Energiereferats der Stadt Frankfurt im Rahmen des „Ideenwettbewerb Klimaschutz“. Als Versanddienstleister ist die Hermes Germany GmbH Teil des Pilotprojekts. Nach weiteren Abstimmungen zwischen den Partnern ist ein größerer Probetrieb im Herbst 2018 vorgesehen.

Für eine CO₂-arme Citylogistik

„Ideen wie diese braucht unsere Stadt für eine bessere Luft und den Klimaschutz. Ich bin begeistert, wie alle Partner für eine umweltfreundlichere Logistik an einem Strang ziehen“, freut sich Umweltdezernentin Rosemarie Heilig.

„Wenn wir auf diese Weise dazu beitragen können, Frankfurts Straßen zu entlasten, haben wir gemeinsam einen wichtigen Schritt hin zu einer verbesserten Verkehrssituation in der

Stadt getan“, sagt Verkehrsdezernent Klaus Oesterling. In der Pilotphase werden die Bahnen in verkehrsarmen Zeiten die angelieferten Pakete als Sonderfahrten befördern; Fahrgäste werden mit den Gütertrams nicht befördert. Umbauen musste die VGF die eingesetzten Bahnen für dieses Projekt nicht. Für die Sicherung der Mikrodepots in den Trams wurden jedoch geeignete Vorkehrungen getroffen. „Mobilität in all ihren Ausprägungen ist ein Zukunftsthema. Deshalb ist es uns als VGF wichtig, gemeinsam mit unseren Partnern innovative Projekte wie dieses voranzutreiben“, erläutert Michael Rüffer den Einsatz der VGF.

„Mit der Kombination aus Gütertram auf dem Schienennetz der Stadt zur Bündelung und E-Fahrrädern für die Feinverteilung der Waren und Pakete lässt sich eine nahezu emissionsfreie Citylogistik realisieren“, erläutert Ansgar Roese. Durch die Aufteilung der Transportstrecken in kurze Abschnitte, die mit den Fahrrädern zurückgelegt werden, und lange Abschnitte, auf denen die Logistiktram genutzt wird, ergeben sich ein erheblicher Zeitgewinn und eine höhere Arbeitsproduktivität, also ökonomischer Nutzen. Im Vergleich zum Transport mit dem Kraftfahrzeug ist das Fahrrad auf kurzen Strecken in der Stadt genauso überlegen wie die Tram auf langen Strecken. In der Summe ergibt sich ein klares Plus für die Kombination aus beiden. Die Erkenntnisse aus diesen Versuchen werden wichtige Bausteine für die Umsetzung des Gesamtprojektes klimafreundliche Innenstadtlogistik sein.

Pressemitteilung Stadt Frankfurt

„Forum Freie Lastenräder“ ausgezeichnet

Der Deutsche Mobilitätspreis geht in die nächste Runde



Mit dem Deutschen Mobilitätspreis machen die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ und das Bundesministerium für Verkehr und digitale

Infrastruktur (BMVI) digitale Innovationen für eine intelligente Mobilität öffentlich sichtbar und setzen weitere Impulse für den Standort Deutschland. Ziel des Wettbewerbs ist es, die Chancen innovativer digitaler Lösungen für die Mobilität von morgen aufzuzeigen.

Der Deutsche Mobilitätspreis prämiiert im Jahr 2018 innovative Ideen und Projekte, die den digitalen Wandel der Mobilität

so voranbringen, dass Menschen und Güter in Zukunft noch intelligenter und nachhaltiger unterwegs sein können. Leitfragen für die Preisvergabe sind zum Beispiel: Wie macht die Digitalisierung unsere Mobilität nachhaltiger? Wie kann Verkehr effektiver gestaltet und wie können negative Nebeneffekte verringert werden? Und: Wie kommen Menschen und Güter dank digitaler Lö-

„Freie Lastenräder ermöglichen den kostenfreien Zugang zu zeitgemäßer Mobilität. Sie basieren auf ehrenamtlichem Engagement sowie dem Prinzip ‚Teilen statt Besitzen‘ und bilden mit dem Verbund Forum Freie Lastenräder einen wichtigen Baustein für die Mobilitätswende.“
wielebenwir e.V.

sungen nachhaltiger von A nach B? Gefragt sind Innovationen aus ganz Deutschland, die zeigen, wie digitale Lösungen die individuelle Mobilität verbessern. Deshalb steht der Wettbewerb unter dem Motto „Intelligent unterwegs – Innovationen für eine nachhaltige Mobilität“.

Der Deutsche Mobilitätspreis verläuft alljährlich in zwei aufeinanderfolgenden Phasen: In der Best-Practice-Phase werden zunächst zehn Akteure ausgezeichnet, deren Leuchtturmpro-

jekte die Mobilität bereits heute intelligenter machen. In der darauf aufbauenden Open-Innovation-Phase sind neue Ideen für die intelligente Mobilität von morgen gefragt. In beiden Phasen entscheidet eine Jury führender Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Gesellschaft und Politik über die Preisträger.

In der Open-Innovation-Phase sind die Ideen aller Bürger/-innen und Bürger gefragt: Über das Ideenportal des Deutschen Mobilitätspreises wurde im August/September 2018 ein Ideenwettbewerb gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ausgeschrieben. Ganz Deutschland war unter dem Motto „Digital gedacht: Ihre Vision für den Nahverkehr“ aufgerufen, Visionen für den Nahverkehr der Zukunft einzureichen.

Einer der zehn Preisträger: „Forum Freie Lastenräder“

Das „Forum Freie Lastenräder“ besteht deutschlandweit aus mehr als 60 Initiativen, die ein kostenfreies Ausleihen von Lastenrädern ermöglichen. Diese stehen für die Idee der Gemeingüter und wollen nachbarschaftliches Miteinander und gemeinsame Verantwortung fördern. Basierend auf diesem gemeinschaftlichen Gedanken hat der Verein vielebenwir e.V. das Konzept entwickelt und die nötigen Werkzeuge zur Verbreitung geschaffen. Er stellt digitale Tools zur Verfügung, die den Leihprozess für Endnutzer und Initiativen so einfach wie möglich gestalten, und fördert den Aufbau eines stetig wachsenden Netzwerks. Initiativen, die alternative, umweltfreundliche Verkehrslösungen kostenfrei ermöglichen wollen, können die Open-Source-Software nutzen, die den Verleih von mehr als 130 Lastenrädern an nahezu 10.000 Nutzer/-innen koordiniert. Die einzelnen Initiativen haben damit anders als bei Verleihportalen die Möglichkeit, eine eigene Website mit eigener Marke zu entwickeln, die als lokaler Akteur wahrgenommen wird. Eine Onlinewissensbank und ein deutschlandweites Netzwerk unterstützen bei der Umsetzung.

www.deutscher-mobilitaetspreis.de



Land baut Förderprogramm „Emissionsarme Mobilität“ weiter aus

Minister Pinkwart: Wichtiger Beitrag zur Minderung von Emissionen in unseren Städten

Die Förderung der Elektromobilität in Nordrhein-Westfalen wird um drei weitere Förderbereiche ergänzt: Ab Oktober 2018 unterstützt das Land auch den Kauf von Elektrolastenträgern, professionelle Beratungen zur Umsetzung von emissionsarmen Mobilitätslösungen in Unternehmen sowie das Leasing von E-Fahrzeugen in Kommunen.

Wirtschafts- und Digitalminister Prof. Dr. Andreas Pinkwart: „Um die Elektromobilität in Nordrhein-Westfalen flächendeckend zu unterstützen, möchten wir eine besonders große Zielgruppe mit unseren stark nachgefragten Förderprogrammen erreichen. Mit der weiter ausgebauten Förderung setzen wir zusätzliche Anreize für Bürgerinnen und Bürger, Kommunen und Unternehmen, auf klimaschonende elektrische Antriebe umzusteigen. Damit leisten sie

einen wichtigen Beitrag zur Minderung von Schadstoffemissionen in unseren Städten.“

- Konkret erhalten Privatpersonen und Unternehmen beim Kauf eines Elektrolastenträgers bis zu 30% des Kaufpreises dazu, für Kommunen sind sogar 60% der Anschaffungskosten förderfähig.
- Vermieter von mehr als drei Wohneinheiten, Flottenbetreiber mit mehr als vier Fahrzeugen sowie Arbeitgeber mit mehr als vier Stellplätzen erhalten außerdem attraktive Zuschüsse vom Land. Lassen sie sich von Experten Konzepte erstellen, wie sie ihren Fuhrpark auf E-Fahrzeuge umstellen oder die Ladeinfrastruktur ausbauen können, zahlt das Land für diese Leistung einen Zuschuss von maximal 15.000 Euro.

- Die dritte neue Förderung kommt Kommunen in Nordrhein-Westfalen zugute, die Elektrofahrzeuge leasen möchten. Hier übernimmt das Land bis zu 40%, bei Brennstoffzellen-Fahrzeugen bis zu 60% des Neupreises, die als Anzahlung bei Beginn des Leasingvertrags geleistet werden.

Das Land Nordrhein-Westfalen bietet damit nun in seinem Landesprogramm „Emissionsarme Mobilität“ ein sehr umfangreiches Förderportfolio im Bereich Elektromobilität sowohl für Privatleute als auch für Kommunen und Unternehmen an. Weitere Informationen dazu unter www.elektromobilitaet.nrw.de.

Pressemitteilung Wirtschaftsministerium NRW

ADFC-Fahrradklima-Test 2018 noch bis 30. November

Abstimmung über die Fahrradfreundlichkeit von Städten und Gemeinden



Am 1. September ist sie erneut gestartet, die Umfrage zum großen ADFC-Fahrradklima-Test 2018. Der Fahrrad-Club ruft gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium wieder Hunderttausende Radfahrerinnen und Radfahrer dazu auf, die Fahrradfreundlichkeit von Städten und Gemeinden zu bewerten. Die bundesweite Umfrage hilft, Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung zu erkennen. In diesem Jahr ist Familienfreundlichkeit des Radverkehrs das Schwerpunktthema.

Bei der Online-Umfrage werden 32 Fragen zur Fahrradfreundlichkeit gestellt

– beispielsweise, ob das Radfahren Spaß oder Stress bedeutet, ob Radwege von Falschparkern freigehalten werden und ob sich das Radfahren auch für Familien mit Kindern sicher anfühlt. 2016 haben mehr als 120.000 Bürgerinnen und Bürger mitgemacht und die Situation in 539 Städten und Gemeinden beurteilt. 2018 will der ADFC die Beteiligung und die Anzahl der bewerteten Kommunen noch einmal deutlich erhöhen. An der Umfrage teilnehmen können alle, egal, ob sie jung oder alt sind, ob sie viel oder wenig Rad fahren, ob sie mit dem Rad zum Job pendeln oder lieber ins Grüne fahren – je vielfältiger die Teilnehmenden sind, desto aussagekräftiger werden die Ergebnisse.

Die Umfrage findet zwischen dem 1. September und dem 30. November 2018 über die Internetseite www.fahrradklima-test.de

statt. Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2019 präsentiert. Ausgezeichnet werden die fahrradfreundlichsten Städte und Gemeinden nach sechs Einwohner-Größenklassen sowie diejenigen Städte, die seit der letzten Befragung am stärksten aufgeholt haben.

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist die größte Befragung zum Radfahrklima weltweit und findet in diesem Jahr zum achten Mal statt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert den ADFC-Fahrradklima-Test 2018 aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) mit rund 195.000 Euro.

Stephanie Krone, ADFC

Wir sind  UNTERNEHMEN
FAHRRAD!

 **AGFS**

 **BIKE
& CO**

 **PAUL LANGE & CO**
BIKEPARTS AND MORE

 **VSF.** für Mensch und Rad

 **ABUS**
Security Tech Germany

 **busch+müller**

 **ROSE**
CYCLE YOUR WAY

 **WSM**
QUALITÄT IN METALL

 **BARMER**

 **ORTLIEB** WATERPROOF

 **SCHWALBE**

Die volkswirtschaftlichen Kosten der Autonutzung

Vortrag als Podcast und Paper verfügbar

 **VSF.** für Mensch und Rad

Beim vivavelo Kongress der Fahrradwirtschaft, der im April 2018 in Berlin stattfand, zeigte Prof. Dr. Stefan Gössling von der Universität in Lund auf, dass es nicht nur ökologische, sondern auch drastische volkswirtschaftliche Gründe dafür gibt, eine Mobilitätswende in Deutschland herbeizuführen. Grundlage seiner Arbeit ist eine renommierte Kopenhagener Studie, die bereits 2009 die gesellschaftlichen Kosten und den Nutzen von Rad und Auto verglichen hatte. Sie kam damals zu dem Ergebnis, dass das Auto die Gesellschaft 15 Cent/km kostet, während das Rad 16 Cent/km erwirtschaftet.

Gössling hat sich dies für Deutschland angeschaut, die Parameter noch deutlich verfeinert und kommt sogar auf 20 Cent/km, die derzeit nicht durch Steuern und Abgaben der Autofahrer gedeckt sind. „Davon ausgehend, dass ein Auto pro Jahr etwa 20.000 Personenkilometer bewegt wird, bedeutet dies, dass in Deutschland jedes einzelne Auto pro Jahr mit 4.000 Euro von uns allen subventioniert ist“, lautet seine Schlussfolgerung. Im Vergleich dazu seien 200 Mio. Euro für die Radverkehrsförderung „eine schreiende Ungerechtigkeit“, denn das Fahrrad erwirtschaftet pro gefahrenem Kilometer einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen von 30 Cent. Sein Vortrag kann auf

der Webseite von vivavelo als Podcast angehört werden (Kurzlink: <https://bit.ly/2CTqQGE>). Zudem gibt es ein ausführliches Paper, in dem nachzulesen ist, welchen Annahmen er gefolgt ist und zu welchem Ergebnis er kommt.

Claudia Pirsch, VSF



*Prof. Dr. Stefan Gössling beim vivavelo Kongress in Berlin.
Foto: Nora Erdmann/VSF e. V.*

Wirtschaftsverbände präsentieren sich in Berlin

Gemeinsamer Parlamentarischer Abend von VSF, ZIV und ADFC

 **VSF.** für Mensch und Rad

Die Verbände Verbund Service und Fahrrad (VSF), Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) und Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) veranstalteten am 10. Oktober 2018 einen gemeinsamen parlamentarischen Abend. Rund 200 Teilnehmer aus Politik, Verwaltung und Verbänden, darunter mehr als 25 Bundestagsabgeordnete, informierten sich an dem Abend zum

Thema „Faktor Fahrrad – Wirtschaftskraft und Lebensqualität“. Die Besucher erhielten jede Menge Fachinput sowie Zahlen, Daten und Fakten zu Industrie, Handel und Fahrradtourismus. Die Verbände der Fahrradwirtschaft nutzten den Parlamentarischen Abend auch dazu, den politischen Entscheidern ihre politischen Forderungen für substantielle Verbesserungen der Rahmenbedingungen des Radverkehrs nahezubringen.



Vorbesprechung zur Gründung eines Parlamentskreises beim vivavelo Kongress 2018. Foto: VSF/Nora Erdmann

Nach der Begrüßung durch den Parlamentarischen Staatssekretär im BMVI, Enak Ferlemann, leitete Moderator Felix Seibert-Daiker, der bereits beim vivavelo Kongress auf der Bühne gestanden hatte, durch die Veranstaltung.

In den insgesamt zwei Themenblöcken ging es um den „Wirtschafts- und Jobmotor Radverkehr“ sowie um die „Work-Life-Balance – Lebensqualität ohne Stau“. Zur Sprache kamen hier die wirtschaftliche Bedeutung von Fahrradindustrie und Fachhandel, Stadtlogistik mit Cargo-Bikes sowie die große Dynamik durch Start-ups im Fahrradbereich. So sprach Bernhard Lange vom ZIV über die Dynamik der Fahrrad- und E-Bike-Industrie

und VSF-Vorstand Thorsten Larschow zeigte die wichtige Rolle des stationären Fachhandels für Beschäftigung und Ausbildung sowie für die Nahversorgung und Stadtteilkultur auf. Im zweiten Block standen die lebenswerte Stadt, das Einkaufen mit dem Rad, Fragen der Gesundheit, die Bedeutung des Fahrradtourismus sowie generell die Fahrradfreundlichkeit als kommunaler Standortfaktor im Mittelpunkt.

Der Parlamentarische Abend wurde abgerundet mit der offiziellen Gründung des „Parlamentskreises Fahrrad“ des Deutschen Bundestages. Dabei handelt es sich um eine gemeinsame Initiative von VSF, ZIV und ADFC mit dem Ziel, das Thema Radverkehr im Parlament parteiübergreifend stärker zu verankern. Ein erstes Treffen zur Vorbereitung des Parlamentskreises Fahrrad gab es auf Einladung des VSF bereits beim vivavelo Kongress der Fahrradwirtschaft am 16. April 2018 in Berlin in der NRW-Landesvertretung. „Wir wollten die Gelegenheit nutzen, die Sprecher für den Radverkehr der Parteien im Deutschen Bundestag erstmals an einen Tisch zu bringen“, sagt Albert Herresthal, Geschäftsführer des VSF. „Dafür bot der vivavelo Kongress einen guten Rahmen. Jetzt die offizielle Gründung des Parlamentskreises mit dem Parlamentarischen Abend von VSF, ZIV und ADFC zu verknüpfen, schien daher folgerichtig.“ Zu den Rednern zur Gründung des Parlamentskreises gehörten u.a. der Vorsitzende des Bundestags-Verkehrsausschusses, Cem Özdemir, und MdB Gero Storjohann.

Albert Herresthal, VSF

BARMER und Radbonus holen Bürger aufs Rad

Kommunale Aktionen überzeugen

BARMER Etwas für die Gesundheit tun, dabei einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und außerdem die Chance auf einen attraktiven Preis nutzen – die gemeinsame Fahrrad-Aktion der BARMER und des Kölner Start-ups Radbonus erfüllt gleich drei Wünsche auf einmal. In ausgewählten Städten können sich Einzelpersonen und Unternehmen einer Challenge stellen, bei der jeder geadelte Kilometer zählt. Möglich macht das die App Radbonus, die ähnlich wie ein Schrittzähler per GPS-Tracking die gefahrenen Kilometer zählt.

Dass die Idee funktioniert, hat bereits im vergangenen Jahr ein Pilotprojekt mit der Stadtverwaltung Borken gezeigt: Vom 1. Juni bis zum 31. August 2017 haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dort über 40.000 km erradelt und damit im Vergleich zum Auto rund 5,6 Tonnen CO₂ eingespart. Gleichzeitig hat sich die Aktion als ein wichtiger Bestandteil für das betriebliche Gesundheitsmanagement bewährt.

Angespornt von diesem Erfolg und den so gesammelten Erfahrungen möchten die BARMER und Radbonus die Aktion langfristig bundesweit anbieten. 2018 sind sie bereits in Leipzig und Flensburg damit an den Start gegangen. Allein in der sächsischen Landeshauptstadt haben sich die Mitarbeiter von 27 Unternehmen beteiligt und gemeinsam rund 300.000 km zurückgelegt. Überzeugt hat neben dem Gesundheits- und Umweltgedanken auch die Datensicherheit der App. Denn bei der Registrierung erhält jeder Fahrer eine sogenannte Teilnehmer-ID, sodass die Anonymität gewahrt bleibt. Auch werden keine Bewegungsprofile gespeichert. Die App misst lediglich, wann sie gestartet und gestoppt wird sowie die erfahrenen Kilometer. Dass dabei nicht geschummelt wird, garantiert ein spezieller Algorithmus, der Fahrten herausfiltert, die raduntypische Merkmale wie etwa eine sehr hohe Geschwindigkeit von 45 km/h oder mehr enthalten.

Für die BARMER und Radbonus steht

bereits jetzt fest, dass die gesamte Aktion noch ausbaufähig ist. Für 2019 wollen die Kooperationspartner noch mehr Unternehmen und vor allem noch mehr Kommunen aufs Rad holen. Bei Interesse finden Sie die Kontaktdaten und die aktuelle Kampagne in Flensburg unter www.radbonus.com/flensburg.

Christian Broden, BARMER



BARMER und Radbonus kooperieren mit dem Handball-Bundesligisten SG Flensburg-Handewitt.

Schwalbe unter Strom

Erste Reifenpalette speziell für E-Bikes



Kompromisslos auf E-Bike eingestellt: Als erster Hersteller überhaupt bringt Schwalbe eine eigenständige E-Bike-

Reifenpalette heraus – für MTB, Race und Touring. Drei innovative Modelle rollten zur Premiere auf der Eurobike an den Start. Mit der neuen Produktlinie „Schwalbe E-Bike Tires“, eigenem Webauftritt und Katalog setzt das Unternehmen einen neuen Schwerpunkt auf E-Power.

Moderne E-MTBs, elegante City-E-Bikes, leichte E-Rennräder: E-Bikes für jüngere Zielgruppen haben ihre Vorgängermodelle mit Seniorenimage in nur wenigen Jahren rasant überholt. Um das Potenzial der neuen E-Bikes richtig zu nutzen, braucht es Reifen, die die Extra-Power auf die Straße bringen. Die Reifen müssen radikales Fahren ermöglichen, den Uphill-Flow beflügeln und Pannen abwehren. Und sie müssen sowohl die stärkere Beschleunigung als auch die höheren Bremskräfte auf den Untergrund übertragen und dabei kontrollierbar sein. Kurz, die Reifen brauchen mehr von allem: Grip, Stabilität, gute Abrolleigenschaften, Haltbarkeit, Pannenschutz – und zwar in allen E-Bike-Segmenten vom City- und Tourenbike über das Rennrad bis zum Mountainbike.

E-MTB

„Wirbelstrom“ (englisch: eddy current) heißt Schwalbes erster speziell fürs E-MTB entwickelte Reifen – für All Mountain, Enduro und Gravity. Und Eddy Current wirbelt ordentlich Staub auf: Er erlaubt kompromissloses Up- und Downhillfahren, liebt kraftvolle Beschleunigungen genauso wie technische Trails und flowiges Fahren. Denn die neuen Möglichkeiten wollen komplett ausgereizt werden, natürlich bei voller Kontrolle. „22 bis 25 Kilogramm wiegt so ein Bike, mit bis zu 75 Newtonmeter wirken hier fast so hohe Drehmomente wie am Motocross-Bike. Aufgrund der stärkeren Kräfte haben wir Anleihen von Trial- und Motocross-Reifen übernommen, etwa die stabilen Stollen, mehr Gummi und größere Breiten“, fasst Carl Kämper, Junior Product Manager MTB-Reifen, zusammen. „Hinzu kommt ein radikales Größenkonzept mit unterschiedlichen Laufradgrößen an Vorder- und Hinterrad für eine maximale Performance.“ Für seine innovative Technik gewann Schwalbes neuer E-MTB-Spezialist 2018 als einziger Fahrradreifen den begehrten Eurobike Award!

E-Touring

Die Energizer-Modelle waren die ersten echten E-Bike-Reifen überhaupt auf dem Markt und fuhren über die Jahre so manchen Testsieg ein. Sie tragen das ECE-R75 Prüfsiegel und sind damit sowohl für E-Bikes bis 25 km/h als auch für E-Bikes bis 50 km/h bestens geeignet. Jetzt spendiert Schwalbe dem Energizer Plus



eine Rundum-Erneuerung. „Ein hochmodernes, dynamisches Tourenprofil mit glattem Mittelteil und stark diamantierten Seitenflächen“, so beschreibt René Marks, Product Manager Touring-Reifen, das neue Profil. „Es rollt leicht auf der Straße und greift zu, wenn es einmal über unbefestigten Untergrund geht.“ Für den neuen Energizer Plus kreierte Schwalbe mit dem Addix

E Compound die erste Gummimischung, die gezielt für den Einsatz am E-Bike konzipiert wurde. Sie basiert auf dem Addix Speedgrip MTB Compound und bietet das für E-Bikes relevante Maximum an Haltbarkeit, niedrigem Rollwiderstand und außergewöhnlichem Grip auch bei hohen Geschwindigkeiten. Damit der Fahrspaß ungetrübt bleibt, schützt der bewährte, 3 mm starke GreenGuard zuverlässig vor Pannen im Touren-Alltag.

E-Rennrad

Am E-Rennrad spielt der Motor eine zurückhaltendere Rolle als am motorisierten MTB oder Trekkingbike. Rennradfahrer setzen die Unterstützung der leichten, meist abnehmbaren Antriebe punktuell ein, etwa um in einer starken Gruppe bei Anstiegen mitzuhaltend, ohne sich komplett auszupowern. Bei Touren in flachem Gelände lassen viele Sportler den Motor gleich ganz zu Hause und fahren ihr Bike wie ein herkömmliches Rennrad. „Für den neuen E-One bedeutet das: Er muss genauso leicht rollen wie ein ganz normaler Faltreifen, braucht einen hohen Pannenschutz und mehr Grip“, sagt Peter Krischio, Product Manager Rennradreifen. Schwalbe entwickelte dafür das Addix Race Compound mit extra starkem Grip für die höheren Kurvengeschwindigkeiten und längerer Haltbarkeit, während ein V-Guard für ein hohes Pannenschutz-Niveau sorgt. Auch dieser E-Bike Reifen erhielt das ECE-R75 Prüfsiegel für 25 und 50 km/h.

Fazit

Mit seinen drei neuen E-Bike-Tires bringt Schwalbe jetzt für alle wichtigen E-Bike-Segmente innovative Spezialisten heraus. Waren bisher einige Reifen auch für E-Bikes geeignet, so sind sie jetzt eigens für die speziellen Anforderungen motorisierter Bikes entwickelt worden – kompromisslos E-Bike! Alle Reifen sind ab Herbst 2018 im Fahrradfachhandel erhältlich. Weitere Infos unter: www.e-biketires.com

Doris Klytta, Schwalbe/Ralf Bohle GmbH

Busch+Müller und die neue StVZO machen es möglich

Der IQ-XM mit echtem Fernlicht für E-Bikes

Im normalen Abblendbetrieb leistet der neue IQ-XM von Busch+Müller hervorragende 80 Lux: Weit, breit und homogen leuchtet das Großflächen-Lichtfeld, verfügt aber wie jeder straßenzugelassene Scheinwerfer über eine exakte Hell-Dunkel-Grenze. Ein Druck auf den ergonomischen Lenkertaster durchbricht diese Grenze: Mit zusätzlichen 120 Lux leuchtet das Fernlicht nach oben. Enorme Weitsicht, deutlicher Komfortgewinn. Der IQ-XM ist ein Designscheinwerfer aus hochwertigem Aluminium (schwarz oder silber eloxiert) und ist ausschließlich für E-Bikes mit Tretunter-



stützung bis 25 km/h. Der Fernlicht-Lenkertaster leuchtet im Abblendmodus grün und im Fernlichtmodus blau. Er kann an Magura- und Tektro-Bremshebel adaptiert werden.

- 120 Lux Fernlicht per Lenkertaster
- 80 Lux Abblendlicht
- Für E-Bike-Antriebe (8–48 V Gleichspannung)
- Aluminiumgehäuse, schwarz oder silber eloxiert
- Großflächen-Lichtfeld
- Ergonomischer Bedientaster für Lenkermontage
- Anschraubbarer Front-Rückstrahler
- Zulässig nach neuester StVZO
- Erhältlich ab Herbst 2018

Sebastian Göttling, Busch+Müller



busch+müller



Der Vergleich zeigt es: taghelles Fernlicht.

Die perfekte Abstellanlage verbindet Funktionalität, Qualität und Design

Andreas Hombach, Vertriebsleiter Fahrradparksystem bei WSM, im Gespräch mit dem pressedienst-fahrrad

Eine Verkehrswende ist nur dann erfolgreich, wenn Platz für den ruhenden Radverkehr geschaffen wird. Damit die Leute Lust aufs Radfahren bekommen, sind moderne Fahrradabstellanlagen besonders wichtig, wie Andreas Hombach, Vertriebsleiter Fahrradparksystem beim Stadtmöblierer WSM, im Interview mit dem pressedienst-fahrrad betont. Der in Deutschland äußerst beliebte Felgenkneifer (auch Felgenklemmer oder Felgenkiller genannt) hat ausgedient.

pressedienst-fahrrad: Der ADAC kritisiert aktuell die Bike+Ride-Anlagen in deutschen Großstädten scharf [Anm. der Red.: Siehe dazu auch Seite 31]. Haben die Tester recht?

Andreas Hombach: Ich finde es zuerst einmal gut, dass sich der ADAC diesem Thema überhaupt gewidmet hat und sich somit auch mit anderen Verkehrsformen neben dem motorisierten Individualverkehr, kurz MIV, beschäftigt. Es geht bei der Verkehrsplanung um die Verknüpfung verschiedener Mobilitätslösungen – also auch darum, den Blick über den Tellerrand hinaus zu wagen! Es ist richtig, dass die Kapazitäten der bisher realisierten Angebote an Fahrradparkplätzen bei Weitem nicht ausreichen. Die Herausforderungen werden zukünftig noch größer, da der Radverkehr nach Ansicht aller Experten weiter zunehmen wird.

Was läuft bislang schief?

Hochwertige Fahrräder benötigen hochwertige Abstelllösungen – insbesondere hinsichtlich Witterungs-, Diebstahl- und Vandalismusschutz. Da reichen Fahrradparker alleine nicht mehr aus. Dies gilt insbesondere für die stark ansteigende Zahl von Pedelecs.

Fahrradabstellanlagen klingen eigentlich unbedeutend, warum sind sie für die Verkehrswende dennoch so wichtig?

Die Antwort ist relativ einfach: Wenn ich mein Fahrrad am Zielort nicht sicher im Sinne von Schutz vor Einflüssen von Langfingern und dem Wetter abstellen kann, werde ich es eher zu Hause lassen.

Was sagt es über die Radfreundlichkeit einer Stadt oder eines Unternehmens aus, wenn mal wieder öffentlichkeitswirksam ein neuer „Felgenklemmer“ eingeweiht wird?

Zum einen drückt eine solche Entscheidung zur Anschaffung dieser Felgenklemmer oder -quetscher eine fehlende Wertschätzung für das Thema Radverkehr aus. Zum anderen ist es aber auch oft „nur“ Gedankenlosigkeit – schließlich bekommen die zuständigen Sachbearbeiter häufig die „einfache“ Aufgabe, Fahrradparker zu besorgen. Und die Felgenklemmer sind von der Bezeichnung her genauso eine Fahrradabstellanlage wie ein hochwertiges Anlehnsystem. Hinzu kommt die angespannte Haushaltslage der Kommunen – es macht für die verantwortliche Person einen Unterschied, ob sie einen Einstellplatz für 25 Euro oder für 50 Euro bezieht. Fakt: Ist der Entscheider selbst Fahrradfahrer, hat dies Einfluss auf die Qualität der Abstellanlage.

Warum sind „Felgenklemmer“ eigentlich unpraktisch?

Auf den ersten Blick sind sie sogar praktisch – schließlich schiebe ich nur mein Vorderrad in den Bügel und schon ist das Fahrrad abgestellt. Wenn ich jetzt aber eine Diebstahlsicherung anbringen möchte, wird es schon schwieriger. Da muss ich mich unter Umständen zwischen mehreren nebeneinander abgestellten Velos zum Boden zwängen, um zumindest das Vorderrad mit dem Bügel verbinden zu können. Dies ist dann übrigens auch häufig das Einzige, was später vom Fahrrad noch übrig ist ... Über den Rest freut sich jemand anderes. Eine weitere Herausforderung ergibt sich bei den unterschiedlichen Fahrradtypen und Reifenbreiten – in einen Felgenklemmer passt oft weder ein grobstolliger MTB-Reifen noch steht dort ein Rennrad stabil. Lastenräder müssen sich auch einen anderen Parkplatz suchen.

Wie sollten die perfekten Fahrradparkmöglichkeiten in einer Stadt aussehen und wie verändert sich dadurch das Stadtbild und viel wichtiger das Leben in der Stadt?

Das ist eine Art Dreiklang: Wichtig sind Funktionalität und Qualität, aber auch das Design. Die perfekte Fahrradparkmög-

lichkeit bietet Raum für alle Fahrradtypen sowie Witterungs-, Diebstahl- und Vandalismusschutz. Zusätzlich sollte sie aber auch das Stadtbild nicht negativ beeinflussen oder andere Verkehrsteilnehmer behindern. Der richtige Standort ist genauso wichtig wie eine langlebige Konstruktion. Lademöglichkeiten für E-Bikes sind aus meiner Sicht bei den heutigen Reichweiten zwar kein Muss – aber insbesondere an touristischen Destina-

tionen wünschenswert. Gute Fahrradabstellanlagen werden mehr Bürgerinnen und Bürger aufs Fahrrad bringen und somit die Dichte des MIV verringern – mit allen Vorteilen hinsichtlich einer Reduzierung jeglicher Emissionen und mehr Freiraum für die Menschen.

Jeder Radfahrer kennt wohl das Problem: Übervolle Abstellanlagen vor Bahnhöfen oder Einkaufszentren, die mit alten Rädern vollgestopft sind. Wie können solche Zustände verhindert werden?

Da helfen nur regelmäßige Kontrollen. Steht ein altes oder defektes Fahrrad länger als zwei Wochen unbewegt, ist davon auszugehen, dass es zu einer einseitigen Trennung durch die Besitzerin/den Besitzer gekommen ist. Spätestens jetzt sollte es markiert und die Eigentümerin/der Eigentümer dadurch informiert werden, dass es in z.B. zehn Tagen durch die Ordnungsbehörden entfernt und gegebenenfalls entsorgt oder verwertet wird.

Warum lohnt sich auch für private Unternehmen die Investition in hochwertige Fahrradabstellanlagen?

Dies kann durchaus ein Kriterium für die Auswahl des Geschäftes sein, in dem ich einkaufe – oder der Gastronomie, in die ich einkehre. Nicht zuletzt entscheidet bei einigen Menschen mittlerweile sogar die Fahrradfreundlichkeit eines Unternehmens über die Wahl des Arbeitsplatzes.

Gibt es rechtliche Vorgaben für Kommunen für den Bau von Fahrradabstellanlagen?

Die Stellplatzpflicht ist in jeder Landesbauordnung verankert – im Regelfall bis hin zu der notwendigen Anzahl an Fahrradstellplätzen. In einigen LBOen ist sogar die Beschaffung des Fahrradparksystems genauer definiert. Es gibt aber auch Bundesländer, die es den Kommunen überlassen, hier Regelungen zu schaffen – z.B. über Stellplatzsatzungen.

Wie kann ich persönlich meinen Vermieter überzeugen, sinnvolle Lösungen für das Parken von Fahrrädern zu schaffen?

Abgesehen von der Tatsache, dass auch hier manche Menschen ihren Wohnort von der Möglichkeit der Fahrradunterbringung abhängig machen, hat auch der Vermieter Vorteile von einem geregelten statt wildem Fahrradparken. Im Übrigen gibt es auch hier über die Landesbauordnungen der Bundesländer oder die Stellplatzsatzungen der Kommunen klare Vorgaben.



Foto: www.pd-f.de/gregor.bresser

Optimales E-Bike-System für City und Trekking

Zweite Generation vorgestellt: SHIMANO STEPS E6100



Verbesserte Ergonomie und erhöhte Effizienz der Antriebseinheit, eine Vielfalt an Display-Optionen und drahtlosen Verbindungsmöglichkeiten sowie eine speziell für die erhöhten Kräfte an E-Bikes konstruierte und konzipierte Getriebeabgabe: Im Zuge der Einführung des neuen SHIMANO STEPS E6100 Systems stellt SHIMANO eine ganze Reihe an Innovationen vor.

Ganz gleich, ob man das E-Bike als praktische und preisgünstige Alternative zum Auto sieht oder einfach die positiven Gesundheits- und Umweltaspekte oder schlicht den Fahrspaß eines E-Bikes genießen möchte: Mit den Innovationen rund um das SHIMANO STEPS E6100 System hebt SHIMANO sowohl den praktischen Nutzen als auch das schlichte Fahrerlebnis noch einmal auf ein ganz neues Niveau.

ANTRIEBSTECHNOLOGIE

Gespeist von einer Auswahl an externen oder internen Akkus mit wahlweise 504 oder 418 Wattstunden bringt der neue SHIMANO STEPS E6100 Mittelmotor bis 25 km/h satte 500 W in der Spitze (250 W Nennleistung) an Unterstützung auf die Kurbel – die Entfaltung dieser Leistungsreserven erfolgt dabei dynamisch in Abhängigkeit vom Pedalierverhalten des Fahrers. Tritt der Fahrer über 25 km/h weiter in die Pedale, spürt er ein sanftes Ausklingen der Motorunterstützung. Und genau an diesem Punkt spielt die Antriebseinheit des E6100 Systems eine

ihrer großen Stärken aus: das geringe Gewicht von nur 2,8 kg. Mit nochmals 210 g weniger als bei der Vorgängerin DU-E6000 findet der Übergang von Motorkraft zu Muskelkraft damit noch harmonischer und natürlicher statt.

Das Design und die Form der DU-E6100 Antriebseinheit zeigen unverkennbar die Verwandtschaft zum kompakten und leichten SHIMANO STEPS MTB Motor (E8000), mit der sie auch die Position der Aufnahmepunkte für die Montage gemein hat. Daraus resultiert eine solide, steife Verbindung zwischen Antriebseinheit und Rahmen und damit eine noch effizientere Kraftübertragung. Derselbe enge Q-Faktor sorgt für eine ergonomische Position und ein natürliches Fahrgefühl – ähnlich dem auf einem herkömmlichen Fahrrad. Die fortschrittliche Konstruktion des Innenlebens der Antriebseinheit sorgt für minimalen Widerstand bei ausgeschaltetem Motor oder bei Geschwindigkeiten über 25 km/h und garantiert gemeinsam mit einer überarbeiteten und optimierten Charakteristik der Antriebsmodi eine um 20% verbesserte Antriebs-effizienz. Damit einher geht eine um 20% erhöhte Reichweite der SHIMANO STEPS Akkus und somit ein deutlich vergrößerter Aktionsradius. Zudem ist das Geräuschniveau des Antriebs gegenüber dem Vorgängermodell noch einmal deutlich verringert.

Die Antriebseinheit des SHIMANO STEPS E6100 Systems ist in zwei Versionen erhältlich – eine für den Trekking-Einsatz, eine für City-Räder, die u.a. einen vollintegrierten Kettenschutz

mitbringt. Für beide Varianten stehen unterschiedliche Kurbeloptionen zur Verfügung, darunter 170-mm-Kurbelarme für optimierte Bodenfreiheit und wahlweise 38- oder 44-Zähne-Kettenblätter, die auch mit Gates Riemenantrieben kompatibel sind. Als Schaltsysteme kommen entweder Getriebeablen oder Schaltwerke zum Einsatz, jeweils wahlweise in mechanischer oder elektronischer Di2-Ausführung.

DISPLAY-OPTIONEN

Zur Anzeige der wichtigen Systeminformationen stehen den Anwendern grundsätzlich vier Möglichkeiten zur Verfügung. Die erste Wahl ist sicherlich das Standard SHIMANO STEPS. Mit dem Smartphone und der einfach zu bedienenden, übersichtlichen E-TUBE RIDE App lassen sich nicht nur alle wesentlichen Informationen zum System anzeigen, beispielsweise Geschwindigkeit, Trittfrequenz, verbleibende Akkukapazität, Unterstützungsmodus oder gewählter Gang, sondern die Anzeige lässt sich auch für die individuellen Vorlieben konfigurieren. Darüber hinaus können Hinweis- oder Warnmeldungen des SHIMANO STEPS Systems auf kompatiblen Displays von Drittanbietern ebenso angezeigt werden wie auf dem Smartphone – bei Letzterem gar mit direkter Verlinkung zu einer Webadresse, unter der weitere Informationen oder Hilfe zu der ent-

sprechenden Meldung abrufbar sind. Wer wirklich auf jedes Gramm achtet oder ein besonders cleanes, puristisches Cockpit bevorzugt, kann auch gänzlich auf ein Anzeigedisplay verzichten und erhält dennoch Basisinformationen zum gewählten Unterstützungsmodus und der Akkureichweite über die LEDs der EW-EN100.

UNTERSTÜTZUNGSMODI

Die drei Unterstützungsmodi wurden so gestaltet und angepasst, dass sie verschiedene Stufen an Unterstützungsleistung bieten, die sich für unterschiedliche Fahrsituationen und Geländeprofile eignen. Im Eco-Modus erhält der Fahrer die geringste Unterstützungsleistung, im Gegenzug allerdings auch die höchste Reichweite. Im Normal-Modus dagegen findet das System die optimale Balance zwischen dynamischer Unterstützung und möglichst geringem Energieverbrauch. Der High-Modus schließlich bietet die dynamischste Beschleunigung und maximale Unterstützungsleistung bis 25 km/h.

Das neue SHIMANO STEPS E6100 System ist ab Herbst 2018 im Markt verfügbar.

Pressemitteilung Paul Lange GmbH

ROSE Bikes präsentiert das XTRA WATT EVO

Das E-Bike mit vollintegrierter BOSCH Batterie überzeugt mit Design und hochwertiger Ausstattung

ROSE
CYCLE YOUR WAY

Beim neuen XTRA WATT EVO von ROSE Bikes muss der Betrachter zweimal hinschauen, um es als E-Bike zu entlarven. Denn bei der Konstruktion dieses Modells legten die Entwickler des Bocholter Fahrradherstellers besonders großen Wert auf eine innovative und harmonische Integration der Batterie. Versteckt unter einem hochwertigen Designcover aus Carbon wird die PowerTube 500 Batterie von BOSCH eins mit dem kompletten Rahmendesign.

Wie die kompromisslose Integration der Batterie bereits erahnen lässt, hat ROSE Bikes dem XTRA WATT optisch ein Facelift verpasst: Eine sportlich anmutende Geometrie, eine moderne Farbgebung, innenverlegte Züge und ein nahtlos verarbeitetes vorderes Rahmendreieck verleihen dem neuen Modell EVO eine cleane und zeitgemäße Ästhetik. Ein besonderes Augenmerk lag darüber hinaus auf der Weiterentwicklung des Komfort-Modells mit Tiefeinstieg, das zusammen mit dem Herren- sowie dem Unisex-Modell die Produktfamilie formt. Denn auch bei dieser Ausführung verschwindet die Batterie vom Gepäckträger ins hydrogeformte Unterrohr, wodurch der Schwerpunkt optimal gelagert ist. Für die gewünschte Steifigkeit ist das Unterrohr mit zwei zusätzlichen Kammern verstärkt. So verhält sich das Komfort-Modell – auch bestückt mit Gepäck – sehr fahrstabil.

Das EVO ist mit der allerneuesten Motorengeneration von BOSCH ausgestattet, die technisch neue Maßstäbe setzt. Der



Active Line Plus Antrieb ist wesentlich leiser als sein Vorgänger und überzeugt mit einer besonders ausgewogenen Laufruhe. Der sanfte Schub dieser Drive Unit lässt seinen Fahrer über die Straßen gleiten und sorgt für eine perfekt dosierte Tretunterstützung bis 25 km/h. Ein weiterer Vorteil der neuen Technik: Beim Pedalieren bei ausgeschaltetem Motor oder leerem Akku ist kaum ein Widerstand spürbar, sodass man leichter vorwärtskommt. Das Intuvia-Display bietet weiteren Komfort: Es liefert alle Fahrdaten auf einen Blick und ist auch bei Sonnenschein gut ablesbar. Wahlweise steht auch ein Nyon Display zur Verfügung. Laden lässt sich das EVO bequem über eine im Sattelrohr integrierte Buchse: Das Herausnehmen des Akkus für den Ladevorgang ist somit überflüssig, aber natürlich weiterhin möglich.

Ein erstklassiges E-Bike verdient auch eine erstklassige Ausstattung. Das EVO gibt es in gleich vier hochwertigen Varianten: mit neuem elektrischen Rohloff 14-Gang-Getriebe, verlässlicher Shimano Alfine 11-Gang-Nabenschaltung, stufenlosem, automatischem NuVinci Getriebe oder einer Shimano XT Kettenschaltung. Alle Modelle mit Nabenschaltung sind darüber hinaus mit einem besonders wartungsarmen Gates Carbonriemen ausgestattet. Dieser lässt sich über ein exakt einstellbares Ausfallende auf die richtige Spannung bringen. Gebremst wird mit zupackenden Schei-

benbremsen von Shimano, die die E-Power präzise zum Stehen bringen. Noch mehr Sicherheit bietet der Frontscheinwerfer Lumotec IQ-X von Busch+Müller mit Tagfahrlicht und starken 150 LUX. Ein weiteres Highlight: Das EVO verfügt über einen Speedlifter Twist. Mit diesem lässt sich nicht nur die Lenkerhöhe im Handumdrehen und ohne Werkzeug einstellen, sondern auch der Lenker um 90 Grad einschlagen – ein Plus beim Transport auf einem Fahrradträger. Das XTRA WATT EVO ist im ROSE Webshop (www.rosebikes.de) in zwei Farbvarianten ab einem Preis von 3.699 Euro erhältlich.

Lisa-Marie Möllmann, ROSE bikes

Versuch es mal!

Einen Monat ohne Auto.

Ralf und Aki haben es versucht und ihr Auto für einen Monat gegen zwei XTRA WATT EVO von ROSE Bikes getauscht. Die Begeisterung für Bewegung an frischer Luft und ihre Überzeugung, auch länger als einen Monat Pedelec zu fahren, wurde in einem schönen Video festgehalten. Einfach mal schauen und vielleicht überzeugen lassen?

www.agfs.nrw/nm12001



NRW-Tag 2018 mit ESSEN ORIGINAL

Essen feiert erfolgreiche Landesparty



Der RS1 wird mit dem Viadukt in Mülheim großflächig in Szene gesetzt.

Drei Tage, zwei Standorte, ein NRW-Tag mit ESSEN ORIGINAL – vom 31. August bis zum 2. September 2018 feierten das Land Nordrhein-Westfalen, die Stadt Essen, die EMG – Essen Marketing GmbH und die Stiftung Zollverein auf dem UNESCO-Welterbe Zollverein und in der Essener Innenstadt den 72. Geburtstag des Landes NRW; und dies mit Live-Musik sowie einem abwechslungsreichen Kulturprogramm auf dem Welterbe und einem großen Bürgerfest in der City.

So präsentierten sich an den rund 280 Ständen die NRW-Ministerien, die verschiedenen Blaulichtinstitutionen, touristische Organisationen sowie ehrenamtliche Vereine, Verbände und Institutionen. Für volle Plätze, insbesondere in den Abendstunden, sorgte das Bühnenprogramm des Stadtfestes ESSEN ORIGINAL, das Hand in Hand mit dem NRW-Tag in der Innenstadt begangen wurde. Vor allem Headliner Alphaville – präsentiert vom neuen WDR 4 on tour –, Henning Wehland sowie LEA – präsentiert von der Wohnbau eG Essen – zogen die Musikfreunde vor die Bühnen.



Die Erfolgsprodukte des NRW-Verkehrsministeriums dürfen natürlich auch nicht fehlen: die Rad- und Wanderroutenplaner.

Auf der Landesmeile mit dabei war die AGFS, die dort ihre Kampagne „Generation Fahrrad“ vorstellte. Am Glücksrad gab es lange Schlangen, alle wollten einen der schönen Preise ergattern. Mit am Stand vertreten war auch der Radschnellweg Ruhr, der RS1. Vertreter des Regionalverbandes Ruhr beantworteten die zahlreichen Fragen, insbesondere zur Fertigstellung. Der Wissensdurst der Besucher war enorm. Vorgestellt wurde auch der Radroutenplaner des Landes. Am Großbildschirm wurde direkt online das Routing vorgeführt. Den Radroutenplaner gibt es auch als Wanderroutenplaner für Zu Fuß Gehende, dieser war ebenfalls vor Ort präsent.

Zahlreiche Besucher, viele Fragen und interessante Gespräche, so lautete das Fazit dieser gelungenen drei Tage. Die Partnerschaft zwischen Verkehrsministerium, dem Regionalverband und der AGFS hat sich ein weiteres Mal bewährt.

Redaktion und Textpassagen von www.visitesen.de



Das Glücksrad aus der AGFS-Kampagne „Generation Fahrrad“ war aufmerksamkeitsstark wie bei jedem Einsatz.



Thore Schölermann mit der Klimatour 2018 auf der Landesmeile am Burgplatz am NRW-Tag mit ESSEN ORIGINAL. Copyright: Ian Siepmann/EMG

Radeln von der Ruhr an die Nordsee

Tagesausflug eines Teams der Stadtverwaltung Bottrop



300 km an (D)einem Tag! – unter diesem Motto stand die bereits fünfte Ruhr2NorthSea Challenge: eine Radtour von Duisburg nach Bengersiel an der Nordsee, die sportliche Herausforderung mit hochwertiger Verpflegung und moderner Technik verbindet.

15 ambitionierte Mitarbeiter der Stadtverwaltung Bottrop radelten als Team Stadt Bottrop im Rahmen der Challenge am 23. Juni 2018 zusammen mit 700 weiteren Radfahrern 300 km bis an die Nordsee. Das war jedoch kein leichtes Unterfangen, weil ihnen auf der gesamten Strecke ein heftiger Gegenwind entgegenblies.

Organisiert und an dem Tag begleitet wurde das Team von der Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Bottrop. 15 interessierte Radfahrer wurden schnell gefunden, die sich der sportlichen und spannenden Aufgabe stellen wollten und sich der Challenge gewachsen fühlten. Es wurden einheitliche Trikots und Hosen bestellt sowie ein Hin- und Rücktransport organisiert. Finanziell unterstützt wurde das Team von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS).

Los ging es schon mitten in der Nacht: Um 3:15 Uhr trafen sich alle an der Feuerwache in Bottrop. Zwei Feuerwehrautos wurden gepackt und gemeinsam ging es zum Startpunkt nach Duisburg. Um 4:30 Uhr fiel der Startschuss.

Die ersten Radler erreichten gegen 5:15 Uhr Dinslaken. Dort feuerten sechs Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes ihre Kolle-

gen an und hielten ein großes Banner hoch: „Halte durch, wenn du aus Bottrop bist, nur noch 275 km bis zum Meer“.

Alle 50 km wurde ein Service-Punkt angefahren. Nach 100 km – gegen 8:30 Uhr – war die Stimmung noch sehr gut. Nach 200 km sah die Stimmung dann leider ganz anders aus. Der Wind zehrte an den Kräften der Radler und manche fragten sich, warum sie bloß mitgefahren waren. Eine einstündige Pause mit Pasta und Suppe war notwendig, um die Teilnehmer wieder aufs Rad zu bekommen.

Um 18:30 Uhr kamen die ersten Radfahrer aus Bottrop ins Ziel. Bis 23 Uhr waren auch die letzten eingetroffen. Nach einer Stärkung und einem kurzen Frischmachen ging es dann für die meisten direkt in den Feuerwehrautos wieder zurück nach Bottrop, wo die letzten um 3 Uhr im Feuerwehrauto an der Wache ankamen.

Fazit

Ein anstrengender, aber auch spannender und erlebnisreicher Tag mit netten Menschen, die alle die Freude am Radfahren verbindet. Eine nochmalige Zusammenstellung eines „Team Bottrop“ ist definitiv eine Überlegung wert! Das Datum der 6. Ruhr2NorthSea Challenge steht schon fest: 15. Juni 2019. Weitere Informationen zu der Tour unter: www.r2nsc.de

Jasmin Hornstein, Stadt Bottrop



STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima

STADTRADELN mit Landrat- und BotschafterTour im Kreis Lippe

Zum zweiten Mal in Folge beteiligte sich der Kreis Lippe mit all seinen 16 Städten und Gemeinden an der deutschlandweiten Kampagne „STADTRADELN“. Als Auftaktveranstaltung wurden Sternfahrten aus den Ortsteilen zum zentralen Treffpunkt in Leopoldshöhe organisiert. Als besonderes Glück erwies es sich, dass es an dem Tag den STADTRADELN-Botschafter Rainer Fumpfei auf seiner deutschlandweiten Tour nach Lippe führte.

So nahm neben dem Landrat Dr. Axel Lehmann auch Herr Fumpfei an der Sternfahrt ab Detmold teil. Und der zeigte sich von dem Engagement der Lipper begeistert: „Als ich vor ein paar Jahren nach Lippe kam, haben nur vereinzelte Kommunen teilgenommen. Was hier auf die Beine gestellt wurde, und dass alle lippischen Kommunen mit dem Kreis mitmachen, ist schon besonders.“ Mithilfe von Sponsoren war es dem Kreis möglich, alle Teilnehmer mit gelben STADTRADELN-Warnwesten auszustatten, was für ein tolles Bild auf den Straßen sorgte und weiter für die Aktion werben wird. In Leopoldshöhe versammelten sich über 400 Radler zum gemütlichen Radler-Picknick. Von dort ging es, über einem Empfang im Rathaus von Bad Salzflen, für den Botschafter weiter auf Tour. Für die lippischen

Bürger hieß es nun, drei Wochen lang möglichst viele Kilometer zu sammeln.

In dem dreiwöchigen Zeitraum fanden in den Kommunen zahlreiche Aktionen und Veranstaltungen statt. Die vielerorts angebotenen Touren waren gut besucht, und im Nachgang konnten sich viele Bürger über einen Preis freuen. Insgesamt sind 3.426 Lipper mitgeradelt und haben knapp 640.000 km zurückgelegt. Dies entspricht einer CO₂-Einsparung von 91 Tonnen. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Teilnehmerzahl um knapp ein Viertel, die Kilometeranzahl erhöhte sich um 50.000 km. Landrat Dr. Axel Lehmann zeigte sich beeindruckt: „Ich freue mich, dass wir die Vorjahreszahlen toppen konnten. Aber wir wünschen uns natürlich, dass auch nach dem Zeitraum weiterhin das Fahrrad genutzt wird. Der Wettbewerb soll ein Anstoß dazu sein, das persönliche Mobilitätsverhalten zu überdenken und zu ändern.“ Auch im kommenden Jahr wird sich der Kreis an der Aktion beteiligen, möglichst wieder mit allen lippischen Kommunen.

Jürgen Deppemeier, Radverkehrsbeauftragter Kreis Lippe



Sie gaben den Startschuss zum Stadtradeln in Lippe 2018: Bürgermeister Roland Thomas, STADTRADELN-Botschafter Rainer Fumpfei, Landrat Dr. Axel Lehmann, Bürgermeister Gerhard Schemmel (v.r.n.l.).



Für die Teilnehmer der Sternfahrt ging es auf abwechslungsreichen Routen durch die lippische Landschaft.

100.000 km waren das Ziel – Am Ende wurden es 250.000 km!

STADTRADELN in Moers 2018 vom 28. Mai bis zum 17. Juni



Die Preisverleihung am 10. Juli 2018 mit Bürgermeister Christoph Fleischhauer, Vertretern der Sponsoren, dem Radler mit den meisten Kilometern, Abordnungen der Gewinnerschulen sowie dem Team mit den meisten Kilometern pro Radler

Moers hat dieses Jahr zum vierten Mal an der Aktion STADTRADELN teilgenommen. Nachdem im letzten Jahr die 100.000 km um knappe 114 km verpasst wurden, war dieses Jahr das Ziel, das Bürgermeister Christoph Fleischhauer ausgegeben hatte, klar: Wir müssen die 100.000-km-Marke knacken.

Und so startete Moers dann auch mit dem Bürgermeister an Fronleichnam bei bestem Radelwetter zu einer Radtour durch den Moerser Süden. Ziel war die Feuerwache in Moers-Hülsonk, wo der Versorgungszug der Freiwilligen Feuerwehr auf alle Teilnehmenden mit Freige tränken und einer „Original Hülsonker Currywurst“ wartete. Da zeichnete sich mit einer Teilnehmerzahl von rund 120 Radelnden bereits ab, dass das STADTRADELN in diesem Jahr ein großer Erfolg werden würde.

Zum Abschluss wurde noch eine markierte Tour zum Public Viewing des Fußball-WM-Finales angeboten. Karte und GPS-Tracks hierzu konnten auf der STADTRADELN-Seite der Stadt heruntergeladen werden.

Erfolgsfaktor Schulen

Zum Erfolg von STADTRADELN haben maßgeblich die Moerser Schulen

beigetragen. Insgesamt sind in diesem Jahr rund 1.100 Teilnehmende für eines der Schulteams von sieben Schulen mit rund 111.000 km dabei gewesen. Und so ist es nicht verwunderlich, dass am Ende auch die drei Teams mit den meisten Kilometern Schulen waren.

Neben den Schulen radelte auch eine bunte Mischung an Teams aus allen Bereichen des täglichen Lebens mit. Seien es nun die Feuerwehr, die Polizei oder auch Senioren- und Kita-Teams oder verschiedene Sportvereine und Betriebe. Dies zeigt, dass sich STADTRADELN mittlerweile in Moers etabliert hat und Moers zu Recht den Titel „Fahrradfreundliche Stadt“ trägt.

Auch in diesem Jahr Preise im Wert von rund 2.000 Euro

Das beste Team mit den meisten Kilometern pro Radler, der beste Radler sowie die beste Grundschule und die beste weiterführende Schule – sie stellte auch das beste Team absolut – wurden in einer kleinen Feier mit dem Bürgermeister ausgezeichnet und mit Preisen durch die Sponsoren bedacht.

Ein Ziel von STADTRADELN ist, Menschen, die im Alltag das Rad eher wenig nutzen, zu mehr Fahrradfahren zu mo-

ktivieren. Im besten Fall sind sie durch die positiven Erfahrungen während des Aktionszeitraums davon überzeugt worden, auch nach dem Ende von STADTRADELN das Fahrrad weiter verstärkt im Alltag zu nutzen. Deswegen wurden auch unter allen Teilnehmenden zahlreiche Preise verlost.

Rekordergebnis und große Ziele für 2019

Letztendlich kam dieses Jahr beim STADTRADELN in Moers ein phänomenales Endergebnis von 248.245 gefahrenen Kilometern, das entspricht in etwa der 6,2-fachen Länge des Äquators, und 1.753 Teilnehmenden zustande. Hierdurch wurden 35 Tonnen CO₂ eingespart. Damit wurde die Kilometerzahl im Vergleich zum letzten Jahr mehr als verdoppelt, die Teilnehmerzahl sogar beinahe verdreifacht. Mit so einem Ergebnis haben selbst die größten Optimisten im Rathaus nicht gerechnet.

Damit ist das Ziel für 2019, wo Moers wieder am STADTRADELN teilnehmen wird, schon gesetzt: Die 300.000 km sind angepeilt.

Sabrina Meurer, Stadt Moers



Essens Oberbürgermeister Kufen auf Sommerradtour

Zechenstandorte in Essen stehen im Mittelpunkt

Der Essener Oberbürgermeister Thomas Kufen (vorne Mitte), umrahmt von Teilnehmenden am Ziel der Sommerradtour am Weltkulturerbe Zollverein

Ende August lud der Essener Oberbürgermeister Thomas Kufen wie in den Vorjahren zu einer für jedermann offenen Sommerradtour durch den Essener Westen und Norden ein. Anlässlich des Auslaufens des Steinkohlenbergbaus Ende 2018 führte die Radtour zu einigen bedeutenden Zechenstandorten in Essen. Für die interessierten Bürgerinnen und Bürger bot sich dabei die Möglichkeit zu einem zwanglosen Gespräch mit ihrem Oberbürgermeister, der diese Touren auch als Werbung für das Radfahren in Essen betrachtet.

Mit Schließung der Zeche Prosper-Haniel in Bottrop am Ende dieses Jahres endet der deutsche Steinkohlenbergbau. Damit geht ein Zeitalter zu Ende, in dem der Bergbau über 200 Jahre die Form der Industrie und der Infrastruktur, der gesellschaftlichen Verhältnisse und des Soziallebens prägte und damit vor allem im Ruhrgebiet die Arbeit, den Alltag und die Mentalität der Menschen stark beeinflusste. Das Ende dieses Zeitalters ist auch für die Stadt Essen sehr bedeutsam, denn in Essen gab es einmal mehr als 100 größere und kleinere Bergwerke, und über viele Jahre war Essen die größte Bergbaustadt Europas, in der in den 1950er-Jahren annähernd 60.000 Bergleute lebten.

Die Radtour führte zunächst über die Trasse des zukünftigen Radschnellwegs Ruhr (RS1) vorbei am Fördergerüst der Zeche Amalie nach Schönebeck. Hier lag der Standort von Schacht Franz, bei dem erstmals die dicke Kreidemergelschicht im Norden der zentralen Ruhrgebietsstädte durchstoßen werden konnte. Damit begann die Nordwanderung der Zechen im Ruhrgebiet und die Industrialisierung des Bergbaus mit dem Konzentrationsprozess auf große Zechenstandorte.

Über Wolfsbank zur Zeche Zollverein

Anschließend radelte die Gruppe durch Borbeck vorbei am ehemaligen Standort der Zeche Wolfsbank nach Altenessen zur Zeche Carl. Dort sind neben dem Malakowturm auch die Ma-

schinenhalle und das Casinogebäude erhalten und stehen unter Denkmalschutz. Das ehemalige Casinogebäude wurde vor 40 Jahren neu gestaltet und zum soziokulturellen Zentrum umgebaut, einem der ersten im Ruhrgebiet. An den ehemaligen Zechenstandorten gab der Essener Radverkehrsbeauftragte Christian Wagener einige Infos zur Geschichte der Bergwerke. Zudem berichtete er über aktuelle Radverkehrsprojekte in Essen. Die Radtour endete auf Zollverein, dem einzigen Weltkulturerbe des Ruhrgebiets. Zollverein war nicht nur zeitweise die größte Zeche Europas, sie wird auch als schönste Zeche der Welt bezeichnet. Dort wurden die Teilnehmenden von Prof. Noll, dem Vorstandsvorsitzenden der Stiftung Zollverein, empfangen. Bei einem Erfrischungsgetränk berichtete er über Geschichte und Besonderheiten sowie die weiteren Pläne zur Entwicklung des Standorts. Passend zum Thema der Radtour gab es für alle Teilnehmenden zwei Gutscheine für den kostenlosen Besuch der Ausstellung „Das Zeitalter der Kohle“ in der Mischanlage der Kokerei Zollverein. Diese größte und wichtigste Ausstellung zum Ende des Steinkohlenbergbaus wurde vom Ruhr Museum und vom Deutschen Bergbau-Museum Bochum erstellt. Sie läuft bis zum 11. November 2018 und stellt eine faszinierende Zeitreise durch die geschichtlichen, technischen und kulturellen Dimensionen der Kohle dar.

Die Teilnehmenden zeigten sich über die Infos, den freundlichen Empfang auf Zollverein und die gemeinsame Radtour mit dem Oberbürgermeister erfreut. Oberbürgermeister Kufen dankte den gut 40 Mitradelnden für ihre Teilnahme und betonte, bei der Tour auch einiges über die Bedeutung von Lückenschlüssen im Radverkehrsnetz erfahren zu haben.

Christian Wagener, Stadt Essen



Coesfeld erneut fest in Radfahrerhand

Zweite „BikeNight“ ein voller Erfolg

*Angeführt von Polizei und Ordnungsamt fuhren die Teilnehmer auch über die Haupteinfahrtsstraßen von Coesfeld.
Fotos: Kreis Coesfeld (Carsten Böggering, Christoph Hüsing)*

Auch in diesem Jahr blockierten wieder zahlreiche Radfahrer die Kreuzungen der Kreisstadt Coesfeld. Denn unter dem Motto „Alternativen brauchen Platz – auch wir sind der Verkehr!“ startete am 6. September 2018 die zweite „BikeNight“ in Coesfeld.

Die „BikeNight“ wurde initiiert durch Sarah Rensner, Klimaschutzmanagerin des Kreises Coesfeld, und tatkräftig unterstützt durch die Klimaschutzmanagerin der Gemeinde Senden, Mitarbeiter des Ordnungsamts der Stadt Coesfeld sowie die Kreispolizeibehörde. Dem Aufruf zur Teilnahme folgten trotz vorausgegangener Regenschauer zahlreiche Radler aus Coesfeld und dem sonstigen Kreisgebiet, um ausgestattet mit Warnwesten, Tröten und Reflektoren ein Zeichen für das Fahrrad und mehr Radverkehr im Alltag zu setzen. Der größte Teil des Verkehrsraums ist üblicherweise für die motorisierten Verkehrsteilnehmer reserviert, diese hatten während der „BikeNight“ aber das Nachsehen. Die etwa 100 Radfahrer hatten die alleinige Vorfahrt: Geradelt wurde im Verband auf den Straßen der Kreisstadt, sodass auch rote Ampeln kein Hindernis darstellten.

Sarah Rensner zeigte sich zufrieden: „Die ‚BikeNight‘ ist einfach eine Radfahrveranstaltung der besonderen Art. Das war

schon ein tolles Erlebnis, mit so vielen anderen zusammen auf der Fahrbahn, die sonst den Autos vorbehalten ist, zu fahren.“ Sie stellte eine Neuauflage im nächsten Jahr in Aussicht. Zum Ausklang ging es auf den Marktplatz, wo beim Feierabendmarkt zusätzliche Stände der Kreisverkehrswacht und der Polizei zum

Thema Verkehrssicherheit aufgebaut waren.

„Mit der ‚BikeNight‘ wollen wir das Fahrrad als flächen- und ressourcenschonendes Verkehrsmittel ins Gespräch bringen“, erläutert Rensner den Hintergrund der Aktion und ergänzt: „Das Fahrrad ist eine echte Alternative für Mobilität im Alltag, verursacht keinen Verkehrslärm, der das menschliche Wohlbefinden beeinträchtigt, und es bringt zusätzliche Bewegung in den Alltag.“ Die „BikeNight“ reiht sich ein in eine ganze Reihe von Aktivitäten des Kreises Coesfeld zur Förderung nachhaltiger Mobilität.

Weitere Informationen zur „BikeNight“ und zum Klimaschutz im Kreis Coesfeld finden sich online unter:

www.klima.kreis-coesfeld.de



Eintreffen der Radler am Kreishaus vor dem Start der BikeNight

Mathias Raabe, Kreis Coesfeld

Fahrrad-Aktionstag in Gladbeck



Die Verkehrswacht-Mitarbeiter beim Codieren der Fahrräder

Am 16. Juni 2018 wurde auf dem Willy-Brandt-Platz vor der schönen Kulisse des Alten Rathauses der zweite Fahrrad-Aktionstag durchgeführt. Bei schönem Sommerwetter eröffnete Bürgermeister Ulrich Roland gemeinsam mit Thomas Ide als städtischem Verkehrsplaner und Fahrradbeauftragten die Veranstaltung. Der Tag bot einen bunten Strauß an Aktionen und Informationen zum Thema Fahrrad. Publikumsmagnet war die Versteigerung von städtischen Fundsachen, insbesondere Fahrrädern. Über 80 Räder fanden einen neuen Besitzer. Darüber hinaus wurde eine Fahr-

rad-Tauschbörse angeboten, auf der die Gladbecker ihre Gebrauchträder zum Verkauf anbieten und selber fündig werden konnten. Polizei und Verkehrswacht informierten anschaulich zum Thema Verkehrssicherheit. Es wurden ein kostenfreier Sicherheitscheck und die Codierung von Fahrrädern angeboten, ferner konnten die Besucher ihre Seh- und Reaktionsfähigkeit überprüfen.

Für den sportlichen Kick war das Looping-Bike aufgebaut. Viele Mutige probierten den Überschlag mit dem Fahrrad. Als ein ganz besonderes Angebot wurde die kostenlose Fahrradwaschanlage intensiv in Anspruch genommen. Lange Schlangen bildeten sich über die gesamte Zeit vor der kompakten Anlage. Nicht fehlen durfte der Informationsstand der AGFS. Das FotoFun-Modul erfreute sich wieder großer Nachfrage. Das Glücksrad drehte sich und bot sinnvolle Give-aways. Neu dabei war der Seniorenbeirat, dem es ein Anliegen ist, über den sicheren Gebrauch von Pedelecs unter den älteren Radfahrenden zu informieren.



Der AGFS-Stand mit Würfelwand, Glücksrad und FotoFun

Zusätzlich fand die Verlosung für die aktiven Teilnehmer am STADTRADELN statt. Die Stadt Gladbeck hatte als Belohnung für die Teilnahme am STADTRADELN 25 Smartphone-Halterungen verbunden mit einer Navigations-App fürs Fahrradfahren unter den Teilnehmern verlost. Der Fahrrad-Aktionstag fand erst zum zweiten Mal in Gladbeck statt. Die große und positive Resonanz wird dazu führen, dass die Veranstaltung fest ins städtische Veranstaltungsprogramm aufgenommen wird.

Thomas Ide, Stadt Gladbeck

Aktionstag Nahmobilität der Stadt Bottrop

Zahlreiche Stände und Aktionen lockten am 22. September 2018 auf den Berliner Platz

Weil das Gute so nahe liegt, widmete das Stadtplanungsamt Bottrop, vertreten durch die Abteilung Verkehrsplanung, im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche der Nahmobilität einen Aktionstag. Auf Platz und Bühne wurde in der Bottroper Innenstadt ein vielfältiges Programm geboten und zahlreiche Stände luden zum Mitmachen ein. Zu den Höhepunkten im Programm zählten die Einrad-Artistinnen der „Eagles Bottrop“, die ihr Können auf dem Platz zeigten, und das Clown-Duo „Tébé & Leiste“.

Für Kinder unterschiedlichen Alters gab es gleich mehrere Angebote. Auf dem Platz wurde ein Mitmachtanzen angeboten und beim städtischen Spielmobil konnten Kinder u.a. Fahrradwimpel selbst gestalten. Zudem standen neben einem Bobby-Car-Parcours auch mehrere Freiluft-Spiele zur Verfügung. Das Stadtplanungsamt verteilte an Alt und



Jung zahlreiche nützliche Give-aways mit Fahrradbezug.

Verschiedene Institutionen informierten über das Radfahren und boten Aktionen zum Mitmachen an. Wer an drei dieser Aktionen teilnahm, konnte anschließend ein Geschenk in Empfang nehmen und an einer Verlosung teilnehmen. Dabei fanden Besucherinnen und Besucher unterschiedlichste Angebote: So konnte man an einer Fahrradwaschanlage sein Fahrrad kostenfrei waschen lassen oder am Stand der Verkehrswacht sein Fahrrad codieren lassen. Wer

lieber selbst aktiv wurde, konnte die eigene Geschicklichkeit auf dem Rad gleich zweifach beweisen: real auf dem Rad-Parcours und virtuell im Pedelec-Simulator. Anhand einiger Lastenräder von Punta Velo ließ sich auch ausprobieren, wie leicht sich im Alltag auch größere Transporte mit dem Rad erledigen lassen. Der Verein „Fahrspaß“ zeigte mit seinen Spezialrädern, dass auch Menschen mit Handicap aufsteigen können. Wer sich im Straßenverkehr auf dem Rad bisher unsicher fühlte, konnte auf geführten Touren die Stadt erfahren. In Begleitung der Polizei, des ADFC und der Verkehrswacht wurden typische Gefahrenstellen aufgezeigt. Mehrere Händler zeigten Schönes und Nützliches rund ums Rad. Einige Bottroper Fahrradhändler zeigten eine Auswahl ihrer Modelle und bei „arthurkopf“ gab es Kleider und Taschen aus Fahrradschläuchen.

Jasmin Hornstein, Stadt Bottrop

Geht voll ab: DASA-Ausstellung „Stop and Go“ zu Mobilität

Noch bis 19. Juli 2019 ist die Ausstellung in Dortmund geöffnet



Foto: Lumalenscape GmbH

Neue Wege gehen können Gäste der DASA Arbeitswelt Ausstellung seit dem 26. Oktober 2018: „Stop and Go“ ist ein bunter Erlebnisparkours zu allem, was uns täglich bewegt. Die DASA hat eine Art Spielfeld aufgebaut, auf dem die DASA-Besucher an Kreuzungspunkten Mobilitätsentscheidungen treffen. So wie eben jeden Tag. Sie schlüpfen dabei in verschiedene Rollen. Mal nehmen sie die Perspektive des motorisierten Verkehrsteilnehmers ein, mal die des Fußgängers. Die Ausstellung gibt inspirierende Einsichten in Busse und Bahnen, mitten ins Auto, über Fahrräder und natürlich über das Zufußgehen. Sie zeigt: Wir haben die Wahl. Und über allem steht die Frage nach der Zukunft der Mobilität. Zehn Ausstellungsinselformen laden zu bewegendem Momenten ein. An vielen Stellen gibt es Mitmach-Elemente, Hörstationen, Filme oder Sachen zum Angucken. Ein aufgemotzter goldener Opel Corsa steht für bedingungslose Autoliebe, ein erbsengrüner VW Bulli zeugt von Reise-

träumen und Traumreisen der 1970er-Jahre. Alle Sinne kommen zum Einsatz, wenn es um die Geruchs- und Geräuschkulisse im öffentlichen Nahverkehr geht. So manches Fahrradmodell elektrifiziert seine Betrachter, und wer endlich noch einmal mit ferngesteuerten Autos oder einer Carrera-Bahn spielen will, ist in der DASA nun genau richtig. Fahrspaß im Simulator und die Erfahrung kompletter Entschleunigung: „Stop and Go“ zeigt viele Facetten des täglichen Unterwegsseins auf. Arbeits-„Mobilitäten“ erzählen von Lust und Frust des Pendelns und mobilen Arbeitens, passionierte und geplagte Bahnfahrer berichten vom prallen Leben in vollen Zügen. Radfahrer machen klar, wer oder was sie ausbremst. Rätselfragen, Kartenspiel oder Schnecken-tempo: Die Idee der Ausstellung ist es, sich über das eigene Verhalten in Sachen Fortbewegung Gedanken zu machen. Vor allem regt die bunte Schau dazu an, neue Formen von Mobilität im Herzen zu bewegen. Denn: Es

tut sich was auf Deutschlands Straßen. Dem allgegenwärtigen Auto fahren alternative Antriebe in die Parade. Die Ausstellungs-freunde sind nicht zuletzt dazu aufgerufen, Rolle und Raum von Verkehrsmitteln zu hinterfragen. Vielleicht lässt sich der ein oder andere Besucher für Aktionsformen wie die „Critical Mass“, einer weltweiten Bewegung für bessere Radfahrbedingungen, oder den „Parking Day“ für mehr autofreien Raum animieren. Ein umfangreiches Rahmenprogramm und ein vielgestaltiges Workshop-Programm für Schulen sorgen nicht zuletzt für frische Impulse im Spiel der Wege. Für Kinder zwischen einundsechsjahren ist ein Bobby-Car-Parkours aufgebaut. Eine Stempelkarte hilft, im Staßengetümmel die Übersicht über die besuchten Ausstellungsstationen zu bewahren. Das Begleitheft zur Ausstellung setzt auf „Grüne Welle“ für spannende Entdeckungen. Mehr unter: www.dasa-dortmund.de

Monika Rötgen, DASA

Save the Date: AGFS-Kongress 2019

Am 21. Februar 2019 dreht sich in Essen alles um Verkehrssicherheit

2016 verunglückten in Deutschland innerorts insgesamt 113.067 Fußgänger und Radfahrer. Günter Rosenke, Mitglied im AGFS-Präsidium und Landrat des Kreises Euskirchen, betonte bereits auf dem letzten AGFS-Kongress, dass eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für die AGFS auf der Prioritätenliste ganz oben steht.

Daher wird im kommenden Jahr Verkehrssicherheitsarbeit umfassend im Mittelpunkt stehen. Insbesondere den Zusammenhang zwischen Infrastrukturdefiziten und dem Verhalten der Verkehrsteilnehmenden möchte die AGFS

diskutieren. Es werden aber auch wichtige Einzelaspekte wie Formen sicherer Verkehrsinfrastruktur, erfolgreiche PR-Kampagnen oder aktuelle Modell- und Forschungsprojekte thematisiert.

Die Details des Programms werden aktuell entwickelt. Es steht schon fest, dass Robert Follmer vom infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft die zentralen Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2017“ vorstellen und Moderator Tom Hegermann wieder durch das Programm führen wird.

Als langjähriger Kooperationspartner stellt die MESSE ESSEN der AGFS ihre

Räumlichkeiten zur Verfügung. Für alle Teilnehmenden besteht am Kongresstag auch die Möglichkeit zu einem Besuch der Messe „Fahrrad Essen“, die vom 21. bis 24. Februar 2019 ihre Tore öffnet. Die größte Fahrradmesse Nordrhein-Westfalens präsentiert Produkte rund ums Radeln und den Tourismus. Auch die AGFS ist wieder mit einem Messestand vertreten.

Alle Informationen zum AGFS-Kongress 2019 und die Möglichkeit zur Anmeldung werden ab dem 17. Dezember 2018 auf der Website der AGFS veröffentlicht.

11. Kommunale Klimakonferenz am 6./7. Dezember 2018 in Berlin – Bekanntgabe der Gewinner des Bundeswettbewerbs „Klimaaktive Kommune 2018“



„Klima- und Nachhaltigkeitsziele kommunal verankern“: So lautet der Titel der 11. Kommunalen Klimakonferenz, zu der das Bundesumweltministerium und das Deutsche Institut für Urbanistik, Kommunalvertreter, Experten und Multiplikatoren am 6. und 7. Dezember 2018 herzlich nach Berlin ins dbb forum berlin einladen. Kooperationspartner der zweitägigen Veranstaltung sind der Deutsche Städtetag, der Deutsche Landkreistag und der Deutsche Städte- und Gemeindebund.

Passend zum Titel steht zu Beginn der Konferenz das Thema „Klimaschutz und Nachhaltigkeit zusammen denken“ im Fokus. Es wird in einer Keynote, Fachdiskussionen und Blitzlichtern aus der kommunalen Praxis aus verschiedenen Perspektiven anschaulich beleuchtet. Spannung erwartet das Publikum

bei der Bekanntgabe der Gewinner des Bundeswettbewerbs „Klimaaktive Kommune 2018“. Bundesumweltministerin Svenja Schulze wird die Auszeichnung gemeinsam mit Vertretern der kommunalen Spitzenverbände und des Umweltbundesamts vornehmen.

Der zweite Veranstaltungstag lädt zu einem intensiven Erfahrungsaustausch in vier parallelen Foren ein. Hier treffen sich Fachleute und Praktiker in interdisziplinären Workshops zu den Themen „Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele in der Verwaltung“, „Klima- und Ressourcenschutz zur Umsetzung der SDGs (Sustainable Development Goals)“, „Ernährungswende ist Klimaschutz“ sowie

„Nachhaltige und klimafreundliche Kommunen durch umweltbezogenen Gesundheitsschutz“. Zusätzlich stellt eine begleitende Ausstellung thematisch passende bundesweite Institutionen und Projekte vor.

Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenfrei, die Teilnehmerzahl ist begrenzt.

Weitere Infos und Programm unter:
www.klimaschutz.de/11.Klimakonferenz

Anmeldungen unter:
www.kommunalkonferenz.de

Quelle: www.klimaschutz.de/wettbewerb2018

Termine 2018 und 2019



Kaiserlautern: Abschlusskonferenz Stadtradeln

Die Ehrung der Gewinnerkommunen beim STADTRADELN 2018 findet im Rahmen der Kommunalen Klimaschutz-Konferenz des Klima-Bündnis in Kaiserslautern statt. Die rheinland-pfälzische Umweltministerin Ulrike Höfken wird gemeinsam mit Klima-Bündnis-Geschäftsführer Thomas Brose die fahrradaktivsten Kommunen auszeichnen.

Info: www.stadtradeln.de/abschluss/



Augsburg: Verkehrs- sichere Gestaltung innerörtlicher Haupt- verkehrsstraßen

Veranstaltungsreihe: Sicher zu Fuß und mit dem Rad. Eintägige Seminare im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrats.

Ein hoher Anteil des schweren innerörtlichen Unfallgeschehens konzentriert sich auf Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten. Um die Verkehrssicherheit gemäß den Zielen der Bundesregierung zu erhöhen, muss die Verkehrsinfrastruktur vor allem auf diesem Straßennetz verbessert werden.

Das Seminar findet auch an weiteren Terminen statt:

03. Dezember 2018 in Darmstadt

11. Dezember 2018 in Berlin

Info: <https://difu.de/12109>



Osnabrück: 12. Fahrrad- kommunalkonferenz

Die nationale Netzwerkveranstaltung beschäftigt sich in diesem Jahr mit dem Thema „Radverkehr in der Stadt-Umland-Beziehung“, Gastgeber sind die Stadt Osnabrück, der Landkreis Osnabrück und das Land Niedersachsen. Info: www.nationaler-radverkehrsplan.de/fahrradakademie/seminar/20527



Osnabrück: Radverkehr an Knotenpunkten

Vertiefungsseminar der Fahrradakademie: Die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten wurde in zahlreichen Grundlagenseminaren der Fahrradakademie in

den letzten Jahren intensiv diskutiert. Dieses Vertiefungsseminar verzichtet bewusst auf die Vermittlung reiner Planungsgrundlagen. Die Erfahrung der Fahrradakademie zeigt, dass der Teufel oftmals im (Planungs-)Detail steckt. Daher werden in dieser Seminarreihe einzelne Aspekte aus dem jeweiligen Themenkomplex aufgegriffen und im Detail vertieft.

Das Seminar findet auch an weiteren Terminen statt:

27.–28. November 2018 in Erfurt

05.–06. Dezember 2018 in München

Info: <https://difu.de/veranstaltungen/2018-10-29/radverkehr-an-knotenpunkten.html>



Erfurt: Radverkehr an Knotenpunkten

Vertiefungsseminar der Fahrradakademie, s.a. 19.–20.11. Osnabrück. Info: <https://difu.de/veranstaltungen/2018-10-29/radverkehr-an-knotenpunkten.html>



Darmstadt: Verkehrs- sichere Gestaltung in- nerörtlicher Hauptver- kehrsstraßen

Veranstaltungsreihe: Sicher zu Fuß und mit dem Rad, s.a. 15.11. Augsburg. Info: <https://difu.de/12113>



München: Radverkehr an Knotenpunkten

Vertiefungsseminar der Fahrradakademie, s.a. 19.–20.11. Osnabrück. Info: <https://difu.de/veranstaltungen/2018-10-29/radverkehr-an-knotenpunkten.html>



Verkehrssichere Ge- staltung innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen

Veranstaltungsreihe: Sicher zu Fuß und mit dem Rad, s.a. 15.11. Augsburg. Info: <https://difu.de/12115>



Messe Essen „Fahrrad 2019“

Informieren, ausprobieren, kaufen: Essen wird wieder zur Hauptstadt der Radfahrer. Die Messe „Fahrrad Essen“ ist die größte Fahrradmesse in NRW und überzeugt mit einem gewohnt breiten Angebot. Aussteller zeigen auf mehr

als 17.000 m² Ausstellungsfläche Highlights, Trends und Qualität.



Essen: AGFS-Kongress
AGFS-Kongress unter dem Arbeitstitel „Sicher im Verkehr“



Düsseldorf: Cyclingworld
2019 werden etwa 300 Aussteller aus 25 Nationen in der Kaltstahlhalle auf dem Areal Böhler erwartet.



Dortmund: e-Bike-Festival
In der Dortmunder Innenstadt heißt es zum dritten Mal „Lassen Sie sich anstecken beim DEW21 E – BIKE Festival Dortmund 2019 presented by SHIMANO“. e-bike-Festival. Info: www.ebike-festival.org



Dresden: Nationaler Radverkehrskongress



NRW-Radtour
Am ersten Wochenende in den NRW-Sommerferien 2019 wird schon traditionell die NRW-Radtour mit vielen begeisterten Teilnehmern Aufmerksamkeit erregen. Info: www.nrw-radtour.de



Von Hamm bis Soest: Sattel-Fest
Autofrei zwischen Hamm und Soest: Was vor vielen Jahren als gute Idee begann, hat mittlerweile Volksfestcharakter: Das Sattel-Fest wird auch 2019 wieder stattfinden. Info: www.sattel-fest.com



Friedrichhafen: Eurobike 2019
Die Leitmesse für die Fahrradbranche

Fehlerteufel

In der letzten Ausgabe hat der Satz-Teufel zugeschlagen und die Autorin des Artikels „Miet mich – Leihfahrräder in der Mobilitätskette“ unterschlagen. Der Beitrag stammt aus der Feder von Nina Alsdorf, Regionalverband Ruhr.



*Kleines Bild: Auf Einladung des fahrradfreundlichen Kreises Düren berichteten die Zwillinge Hansen (vorne) und Paul Hoepner (Mitte) im Dürener Kino „Lumen“ von ihrer abenteuerlichen Radreise von Berlin bis Shanghai. Foto: Kreis Düren
Großes Foto: Unterwegs. Foto: Hansen und Paul Hoepner*

„Da bekommt man Lust, in die Welt aufzubrechen“.

Hansen und Paul Hoepner berichteten im Dürener Kino „Lumen“ von einer Fahrradreise um die halbe Welt

Sibylle und Klaus Kienapfel waren begeistert: „Die beiden Brüder haben viel gewagt und trotz aller Strapazen nicht aufgegeben und ihr Ziel erreicht. Das ist bewundernswert“, sagte die betagte Dürenerin. Das weit gereiste Ehepaar gehörte zu den rund 150 Zuschauern, die am Dienstag, dem 18. September 2018, im Dürener Kino „Lumen“ den Reisebericht der Zwillinge Paul und Hansen Hoepner gesehen haben.

An ihrem 30. Geburtstag waren die beiden in Berlin aufgebrochen, um mit ihren Rädern nach Shanghai zu fahren. Das ist der am weitesten östlich gelegene Punkt, den sie auf dem Landweg erreichen konnten. Dort kamen sie nach über 13.600 km im Sattel sieben Monate später tatsächlich an, „obwohl Shanghai selbst uns gar nicht interessiert hat“. Ihr Abenteuer – das Unterwegssein – haben sie zu einem Film verdichtet, den sie immer wieder anhielten, um die Bilder und Situationen zu kommentieren, teils frei, teils indem sie Passagen aus ihrem Buch vorlasen.

„Wir wollten einfach aus der Komfortzone aus- und ins Ungewisse aufbrechen, Veränderungen suchen und Grenzen überwinden“, schilderten die heute 36-Jährigen in der Veranstaltung des fahrradfreundlichen Kreises Düren eingangs ihre Motivation. Durch Crowdfunding („Betteln im Internet“) sammelten sie bei über 350 Unterstützern ihre 9.000 Euro Startkapital ein. Anschließend machten sie sich gut ausgerüstet, aber ohne spezielles Training mit ihren 60 kg schweren Rädern auf den Weg:

Unterwegs erleben sie viele Abenteuer. An der polnisch-russischen Grenze entgehen sie nach einer irrtümlichen Grenzverletzung knapp einer langjährigen Gefängnisstrafe, kommen mit einer 500-Euro-Buße davon. Sie fahren durch Steppen und Wüsten, tagelang geht es schnurstracks geradeaus. Sie kämp-

fen gegen den Wind an, Busse und Lkws sind eine ständige Gefahr. Fasziniert sind sie von den bizarr-schönen Landschaften Kirgistans. Als Paul schwer erkrankt, wännen sie ihr Unternehmen schon gescheitert, doch er rappelt sich wieder auf.

Sie versuchen trotz Verbots nach Tibet einzureisen – vergeblich. Sie klettern auf über 5.000 m hohe Himalaya-Pässe und sind wegen ablaufender Visumfristen häufig in Zeitnot. „Eine halbe Stunde später an der Grenze und wir hätten nicht nach China einreisen dürfen“, erzählen die beiden.

Unterwegssein heißt improvisieren, heißt Verzicht. Sie kochen mit Kameldung, essen Heuschrecken, filtern Wasser aus dem Straßengraben durch ihre Halstücher, sind raus aus der Komfortzone. Doch dafür werden sie reich belohnt. Die Hilfsbereitschaft und Gastfreundschaft vieler Menschen beeindruckt sie tief. Am Ende erreichen sie wohlbehalten Shanghai.

„Seien Sie neugierig, brechen Sie auf, sammeln Sie eigene, echte Erfahrungen“, lautete ihr Fa(hr)zit. In einer Fragerunde beantworteten die Zwillinge zahlreiche Zuschauerfragen. Frida Jantzen aus Aachen war fasziniert und vertiefte sich noch an Ort und Stelle in ihr signiertes Buch: „Da bekommt man Lust, in die Welt aufzubrechen.“ Und auch Manfred Lepold aus Jülich war von der Vorführung angetan. „Das war ausgezeichnet“, lobte er die Werbung des Kreises für das umweltfreundliche Zweirad.

Die Hoepner-Zwillinge haben übrigens neue Pläne. Mit dem „Urmel“ haben sie sich ein geländegängiges, muskelkraftbetriebenes Fahrzeug gebaut. Mit ihm wollen sie die Arktis von Süd nach Nord durchqueren, 4.000 km insgesamt. Auf den Film darf man gespannt sein.

Michael Reichert, Kreis Düren

Rad-Aktionstag des Kreises Düren: Rekord mit 600 Startern!

Wettergott Petrus muss Rad-Fan sein. Bei herrlichstem Spätsommerwetter machten sich mehr als 600 Starter auf die 35 km lange Strecke. Das war Rekord. Morgens um 10 Uhr am Brückenkopfpark in Jülich herrschte zum Start dichtes Gedränge, als Landrat Wolfgang Spelthahn, selbst Teilnehmer, eine gute Tour wünschte. Es ging über Stetternich an der Sophienhöhe vorbei bis nach Rödingen zur ersten Rast. Über 1.200 Flaschen Wasser und Apfelschorle wurden während des Tages weitergereicht sowie Hunderte Äpfel, Birnen und Energieriegel.

Es war der 10. Rad-Aktionstag des Kreises Düren, der vor zehn Jahren auf Initiative der damals gerade gegründeten

Initiative „Familie im Kreis Düren“ ins Leben gerufen worden war. Seitdem erfreut sich die Veranstaltung, die die Ämter für Demografie, Kinder, Jugend, Familien und Senioren sowie für Kreis- und Wirtschaftsentwicklung gemeinsam organisieren, steigender Beliebtheit.

Kein Wunder, kann man doch auf entspannte Weise den Kreis Düren kennenlernen. Nach der Rast ging es weiter durch die jülicher Bördelandschaft, über Boslar und Tetz sowie den RurUfer-Radweg zurück in den Brückenkopfpark.

Zur Belohnung gab es dann nicht nur eine kleine Stärkung, sondern auch noch jede Menge Unterhaltung mit Spielen und Aktionen für Jung und Alt. Zum runden Geburtstag wurde eine riesige

Torte herangetragen, die Landrat Wolfgang Spelthahn anschnitt und verteilte. Mit einem Augenzwinkern meinte er, dass ja eigentlich im nächsten Jahr das richtige Jubiläum gefeiert werden könnte – ganz nach rheinischer Art, wenn der Rad-Aktionstag zum elften Mal stattfinden wird.

Michael Reichert, Kreis Düren



Respektvoll in der Natur unterwegs

Booklet zum Mountainbiken erschienen



Der Deutsche Alpenverein (DAV), das Mountainbike Tourismusforum Deutschland (MTD) und der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) stellten auf dem vierten deutschen Mountainbike-Tourismuskongress in Oberstaufen im Allgäu am 7. Juni gemeinsam ein 36-seitiges Booklet für angehende und aktive Mountainbikerinnen und -biker vor. Ob mit oder ohne E-Motor: Das Booklet enthält die wichtigsten Infos zum Mountainbiken und klärt gleichzeitig über das sozialverträgliche und naturschonende Ausüben dieses Sports auf.

Natur aktiv erleben – mit dem Mountainbike

In den Alpen und den Mittelgebirgen, aber auch rund um die Städte ist das Biken sehr beliebt: Praktisch und schnell auf kurzen Strecken, und oft verbunden mit einem ganz besonderen Lebensgefühl, bei dem es um Genuss und Erfahrung geht: Wiesen und Felder, Wälder und Berge erleben, bei einer Abfahrt das Rad rollen und die Haare im Wind fliegen lassen oder die Herausforderungen eines Singletrails meistern.

Mit dem deutlichen Trend zu E-Mountainbikes steigt der Nutzungsdruck auf Wald und Gebirge. „Wie sich die öffentliche Wahrnehmung von Bikern zukünftig entwickelt, haben wir gemeinsam in der Hand. Jeder, der sich respektvoll und umsichtig verhält – gegenüber den Mitmenschen und der Natur –, trägt zu einem positiven Bild bei“, sagt Nico Graaff, Projektleiter beim Mountainbike Tourismusforum Deutschland und selbst aktiver Natursportler. Über das soziale Miteinander hinaus ist dem Vizepräsidenten des DAV, Roland Stierle, der Naturschutz wichtig: „Das Mountainbiken ist seit vielen Jahren bei den Mitgliedern des Alpenvereins sehr beliebt. Negative Auswirkungen auf die Natur sollten ganz vermieden werden. Dazu wollen wir mit gemeinsamer Kraft das notwendige Hin-

tergrundwissen und Verständnis für Zusammenhänge vermitteln.“

Ein Booklet voller geballter Infos und Tipps

Mountainbike-Novizen freuen sich besonders auf ihre erste Ausfahrt in die Natur. Gleichzeitig stellen sich ihnen viele neue Fragen: Wo finden sich Gleichgesinnte? Wie lässt sich die Fahrtechnik verbessern? Wo sind geeignete und besonders empfehlenswerte Wege? Was ist bei der Planung einer Tour und der Pflege des Rades zu beachten? „Mit dem Booklet, das wir auf dem MTB-Tourismuskongress in Oberstaufen vorgestellt haben, vermitteln wir das notwendige Wissen zu all diesen Fragen. Auch Tipps zur Ausrüstung, zur Anreise sowie zur Bike-Pflege sind dabei. Selbst einen kurzen Rechtsexkurs, der die Dos and Don'ts für Biker in Deutschland und anderen Alpenanrainern auf den Punkt bringt, haben wir eingebaut“, umreißt David Eisenberger, Leiter Marketing und Kommunikation des ZIV, die Broschüre. Als digitale Ausgabe im PDF-Format ist das Bike-Booklet unter www.bike-booklet.de zu finden.

*David Eisenberger,
Zweirad-Industrie-Verband e.V.*

Impressum

Herausgeber

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, November 2018

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

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
Dinslaken / 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
Monheim am Rhein / Mülheim an der Ruhr
Münster / Neuss / Oberhausen / Pulheim
Ratingen / Recklinghausen / Rees / Reken
Rhede / Rhein-Erft-Kreis / Rhein-Kreis Neuss
Rhein-Sieg-Kreis / Rietberg
Rommerskirchen / Schöppingen / Schwerte
Soest / Städteregion Aachen / Telgte
Troisdorf / Unna / Velen / Wesel / ...