

fahrradfreundlich

mobil

HEFT 30
MAI 2012

INFOFORUM DER ARBEITSGEMEINSCHAFT FAHRRADFREUNDLICHE STÄDTE, GEMEINDEN UND KREISE IN NRW E.V.

VERKEHRS SICHERHEIT

Nahmobilität 2.0

Broschüre und
Aktionsplan vorgestellt

Neue Hauptstadt für NRW

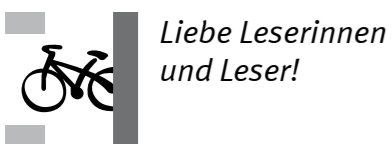
Bonn will Fahrradhaupt-
stadt 2020 werden

Rückblick

Radverkehrskongress,
Preisverleihung „Der
deutsche Fahrradpreis“
und Messe in Essen

Verkehrssicherheit

Quo vadis?



zu einem Zeitpunkt als niemand mehr damit rechnete, hat die Landesregierung ihre Auflösung beschlossen. Wenn Sie dieses Heft in den Händen halten, wissen wir bereits, wie die (Neu-) Wahlen ausgefallen sind. Doch da der Redaktionsschluss lange vor dem 13. Mai lag, konnten wir nur spekulieren, wer künftig in NRW regiert. Besonderes Interesse galt dabei natürlich der Frage, wie der Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität von der neuen Regierung bewertet wird und wie es weitergeht. Wir sind gespannt!

Für den Aufreger schlechthin sorgte kein Geringerer als Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer. Seine Kampfansage gegen die Rüpel-Radler war zwar nicht ganz neu, traf aber einen empfindlichen Nerv.

Schließlich erfreut sich das Radfahren nicht nur immer größerer Beliebtheit, sondern wird angesichts steigender Benzinpreise und seiner Bedeutung für Gesundheit und Klima eine immer größere Rolle im Modal Split spielen. Da ist Anti-Radfahr-Stimmung fehl am Platz.

Unbestritten ist selbstverständlich, dass Verkehrssicherheit groß geschrieben werden muss. Deswegen ist sie auch Schwerpunktthema dieser Ausgabe.

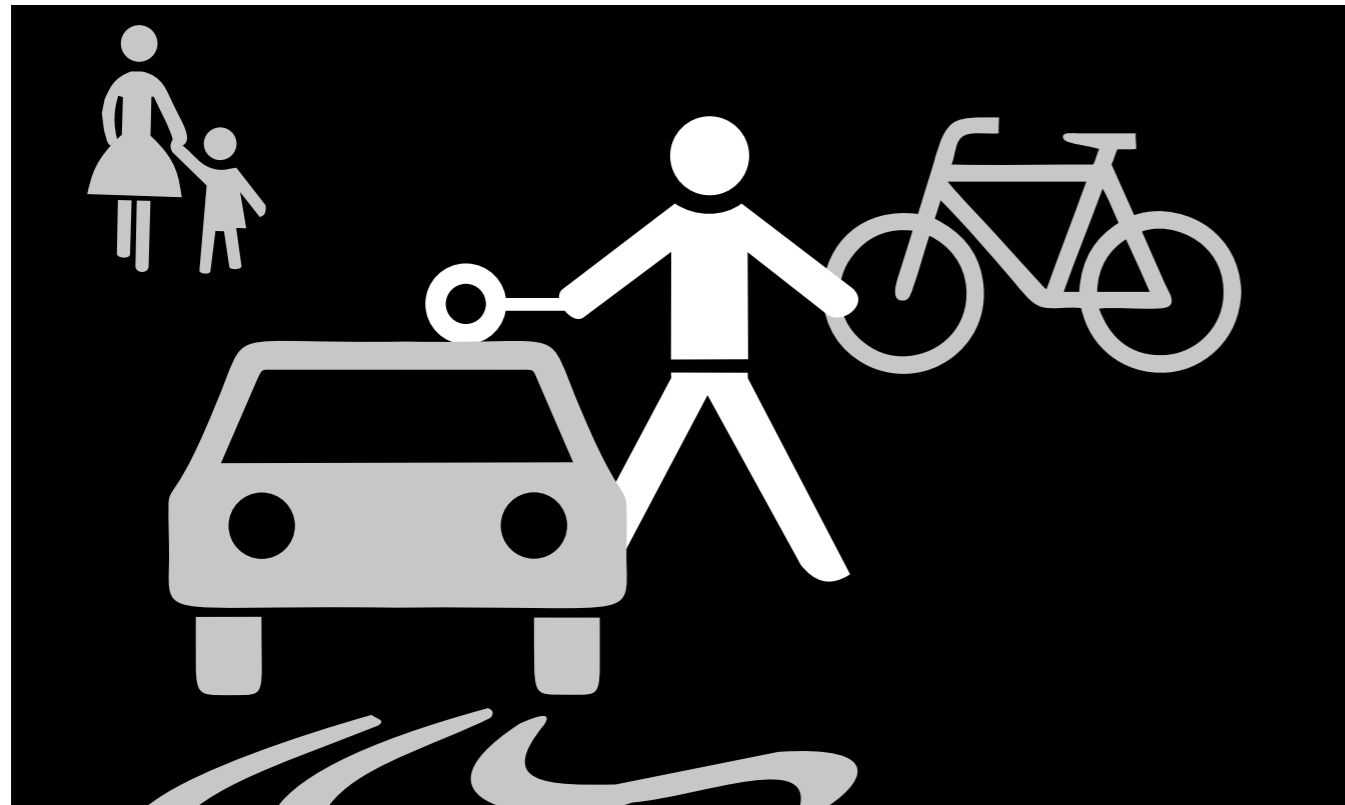
Wir wünschen Ihnen vergnügliches Lesevergnügen, eine sonnige Radlsaison und allen Fußballfans eine traumhafte EM!

Ihre Redaktion

2	Editorial	25	Bundesstadt Bonn soll Fahrradhauptstadt Nordrhein-Westfalens werden Beirat Fahrrad	36	Freizeit und Tourismus Der Förderverein Balkantrasse Leverkusen e.V. informiert Termine im Radelsommer
	Titelthema				
4	Verkehrssicherheit	26	So fährt die Kreisverwaltung Steinfurt zur Arbeit Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Aachen“	37	Lippe RadService-Stationen an touristischen Zielen Kulinarische Radtour „Radeln mit Biss“
6	Das Netzwerk „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“		Service	38	Wunderbar wanderbar – Ausgabe 2012 liegt bereit Der Wanderrouutenplaner NRW Radtouren durch Köln
10	„Krefelder Fairkehr“	27	Zu Fuß gehen und damit Chaos vermeiden	39	Die Hellwegroute Lünen gibt neuen Radstadtplan heraus
11	Krefeld erntet großes Lob	28	Öffentliche Fahrradpumpen – privat finanziert Ein neues Schild für Aachen, das Elternhaltestellen Schild	40	Vennbahnroute Mit dem Rad über die Tabakroute Radtourismus leicht gemacht
12	„Mehr Kontrollen – Weniger Unfälle!“ Kein Platz für den „toten Winkel“	29	Aufs Elektrofahrrad umgestiegen Münsters Stadtverwaltung macht (e-)mobil		Unternehmen Fahrrad!
13	Verkehrssicherheit durch Minikreisel	30	Radfahrschule nun auch für Pedelecs Verkehrserziehung an Aachener Kitas „Rollende Kitas“	41	vivavelo Kongress vivavelo Kongress der Fahrradwirtschaft fordert neue Akzente in der Verkehrspolitik
14	Neues aus Münster zur Aktion „Vorsicht Toter Winkel“ zur Förderung der Verkehrssicherheit	31	721 Fahrräder von Brühler Schülerinnen und Schülern wurden überprüft Fahrradtankstelle in Kempen eröffnet	42	Marathon Mondial für die ganz große Tour
15	Duisburg. Aber sicher!		Infrastruktur	43	30 Jahre ORTLIEB
16	Schwung für Radfahrer 50+ und Senioren“ Radfahrsicherheitstraining 60plus	32	Radverkehr in Köln weiter im Aufwind Kleine Maßnahme mit großer Wirkung	44	So schön kann Schalten sein Mit dem VSF..ServiceRad bleiben Radler mobil
17	Die Ordnungspartnerschaft „Velo2010“ in Köln	33	Klevere Lösung in Köln Broschüre „Fahrradstationen in NRW“ neu aufgelegt		Termine und Veranstaltungen
	Aus der AGFS	34	Der neue Busbahnhof in Horrem – Sicherheit für alle Nutzergruppen 6.300 Meter neue Radverkehrsanlagen für Duisburg	45	Lichtaktionstag Sehen und gesehen werden CYCOLONIA 2012 – Im dritten Jahr erneut mit Besucherrekord
18	Nahmobilität 2.0	35	Ohne Ampeln zügig durch die Innenstadt Rad+Bus gleich Hochgenuss – die neue Formel für Mobilität im Kreis Steinfurt	46	Termine Fahrradflohmarkt in Kempen Herforder Fahrradmeile
19	Radverkehrskongress 2012				... und außerdem
20	Der Deutsche Fahrradpreis 2012			47	AGFK in Bayern gegründet Fahrraddisco: Pedelecs bestromen Veranstaltungen
22	Kreis Warendorf ist „Fahrradfreundlicher Kreis“ AGFS präsentiert sich auf der Fahrrad Essen				
	Kommunikation				
23	Vier Millionen Radkilometer für den Klimaschutz Parken im Straßenraum				
24	„Radverkehr in Dortmund“ erscheint 2012 zum 10. Mal Startschuss zum BYPAD-Verfahren in Herzogenrath				

Verkehrssicherheit

Quo vadis?



Nach dem Jubeljahr 2010 mit seinen stark gesunkenen Zahlen an verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmern herrscht mittlerweile Katerstimmung. Der sensationelle Rückgang der Unfallzahlen war nur eine Momentaufnahme. Im Jahr 2011 gab es laut der vorläufigen Statistik wieder deutlich mehr Getötete und Verletzte auf unseren Straßen. In einer ersten Reaktion haben viele die vermeintlich ungewöhnlichen Witterungsverhältnisse – 2009 strenger Winter, 2010 milder Winter sowie sonniger Frühling und Herbst – für den negativen Ausreißer nach oben verantwortlich gemacht. Da jedoch die Unfallzahlen 2011 in NRW teilweise noch über das Niveau von 2009 gestiegen sind, können die Witterungsbedingungen nicht die alleinige Begründung sein. Laut dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) sind folgende weitere Faktoren für den deutlichen Anstieg der getöteten und verletzten Menschen im Straßenverkehr mitverantwortlich: Das zu hohe Tempo inner- und außerorts auf den Straßen und der weiterhin mangelhafte Schutz von Fußgängern und Radfahrern. Das gibt zu denken: Denn – auch dank der Arbeit der AGFS und

Deutschland (Destatis)

- 3.991 getötete (+ 343/9,4% gegenüber 2010)
- 391.544 Verletzte (+ 20.374/5,5%)

NRW

- 634 getötete (+ 84/15%)
- 14 Tote mehr als 2009**
- 78.019 verletzte (+ 5010/7%)

Radverkehr

- 69 Tote (- 5/7%)
- 16.133 (+ 2.064 / 14 %)
- 43 Verletzte mehr als 2009**

Fußverkehr

- 133 Tote (+ 39 / 41 %)
- 6 Tote mehr als 2009**
- 8.285 Verletzte (+ 731 / 9 %)

ihrer Mitglieder – der Radverkehrsanteil steigt (glücklicherweise) und häufig liegt in vielen Kernstadtbereichen der Fußgängeranteil bei teilweise 75%. Unter diesen Voraussetzungen ist eines auf jeden Fall klar: Verkehrssicherheit bleibt ein wichtiges Thema. Als Erfolg muss man die weiterhin sinkende Zahl der getöteten Rad-

fahrer in NRW werten. Da jedoch die Zahl der verletzten Radfahrer gleichzeitig wieder stark und über das Niveau von 2009 gestiegen ist, drängt sich der Verdacht auf, dass dies nicht von Dauer sein könnte. Vor diesem Hintergrund erscheint die jüngst vom Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer begonnene Debatte um „Kampfradler“ etwas fehl am Platz. Die daraus entstandene Debatte verzerrt die Realität: Es ist glücklicherweise nicht so, dass Autofahrer (auch wenn – laut einer Dekra-Umfrage aus dem letzten Jahr – 70% der Befragten das so sehen) und Fußgänger von den Radfahrern laufend schikaniert werden. Und – auch glücklicherweise – folgt die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer dieser Argumentation nicht. Tatsächlich fühlen sich nur 32% der Radfahrer und 35% Fußgänger im Straßenverkehr sicher. Das ist auch das Ergebnis einer teilweise mangelhaften Infrastruktur, die durch fehlenden Komfort, Netzschlüssigkeit etc. ebenfalls zu den kritisierten Regelverstößen verleitet. Eine ähnliche Position hat sich der ADAC zu Eigen gemacht. Er ist von den Vorteilen des Radverkehrs überzeugt: Weniger Stau,

Stellungnahme des ADFC NRW zum ADAC-Papier „Expertendialog 01|2012: Rad fahren – auf sicheren Wegen“

Mit dem Expertendialog „Rad fahren – auf sicheren Wegen“ schlägt der ADAC ein neues Kapitel im Bereich Radverkehr auf! Gleich die erste Ausgabe des Expertendialogs beschäftigt sich mit der sicheren Führung des Radverkehrs. Der ADAC bekennt sich zu den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und fordert die Kommunen auf, sie anzuwenden. Dementsprechend kann auch der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Nordrhein-Westfalen (ADFC NRW) das Allermeiste aus dieser Fachpublikation unterschreiben. Erfreulich ist z. B. der Hinweis auf die Gleichrangigkeit von Markierungslösungen auf der Fahrbahn gegenüber baulichen Radwegen. Unterschiedliche Auffassungen gibt es bei der Radwegebenutzungspflicht. Während der ADAC ihre Beibehaltung fordert, halten die ADFC-Experten sie für entbehrlich: gute Radwege werden freiwillig benutzt und auf schlechte sollte niemand gezwungen werden. Immerhin verweist auch der ADAC deutlich auf die mittlerweile strengen Anforderungen an benutzungspflichtige Radwege.

Insgesamt ist die Fachpublikation des ADAC ein großer Schritt zur Akzeptanz des Radverkehrs als gleichberechtigter Verkehrsart. Würden sich alle Kommunen an diese Empfehlungen halten, sähe es für den Radverkehr besser aus. Auf dieser Grundlage wird eine Kooperation von ADFC und ADAC möglich. Spannend wäre auch eine Debatte über die Visionen der beiden Verbände. Der ADFC sieht das städtische Wegenetz der Zukunft gegliedert in ein Hauptstrassennetz für den Pkw-Verkehr, während auf der großen Mehrheit der Straßen Tempo 30 oder auch Shared Space gilt.

Thomas Semmelmann, Vorsitzender ADFC NRW, 16.04.2012

Die Kernpunkte des ADAC-Papiers sind:

- Alle Radverkehrsanlagen sollen zukünftig korrekt nach der ERA 2010 dimensioniert und ausgestattet werden. „Billiglösungen“ sind – trotz leerer Kassen – nicht akzeptabel. Ein wichtiges Argument dafür ist die stetige Zunahme der Pedelecs, die generell eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit ermöglichen.
- Die Gewährleistung guter Sichtkontakte zwischen Kfz- und Radverkehr als wichtigstes Mittel zur Vermeidung von Unfällen an den Unfallschwerpunkten Einmündungen und Knotenpunkten.
- Die Stärkung des (Un-)Rechtsbewusstseins bei Radfahrern und Fähigkeit zur Einschätzung von Gefahren
- Die Beibehaltung der aktuellen Regelung zur Radwegebenutzungspflicht.

Lärm, Abgase und die Attraktivität der Innenstädte nimmt zu. Gleichzeitig ist ihm aber auch das Sicherheitsproblem bewusst. Aus diesem Grund widmet sich die Erstausgabe des „ADAC Expertendialoges 01|2012: Rad fahren – auf sicheren Wegen“ dem besseren Schutz der Radfahrer. Vielleicht ein wenig überraschend aber wegen der Vorteile des Radfahrens

für den Einzelnen und die Gesellschaft eigentlich logisch: ADAC und ADFC stimmen beim Thema Radverkehrssicherheit weitgehend überein (s. Kästen). Wieweit die Übereinstimmung der beiden Verbände beim Thema Tempo 30 reicht, wäre in der Tat sehr interessant. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist gerade die Harmonisierung der Geschwindigkeiten auf

den innerörtlichen Straßen besonders wichtig. Denn die Überlebenschance bei einem Zusammenprall mit einem Pkw sinkt von über 70% bei Tempo 30 auf nur noch 20% bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Dementsprechend ist die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Unfallursache mit den schwersten Unfallfolgen – monetär als auch menschlich. Neben dem sehr positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit würden von der großflächigen Einführung von Tempo 30 auch die Aufenthaltsqualität und der Lärmschutz profitieren. Fakt ist Verkehrssicherheit war, ist und bleibt eine der wichtigsten Herausforderungen in der Verkehrsplanung. In den historisch bedingt engen Straßenräumen Deutschlands lassen sich, wenn man es so nennen möchte, drei „Kampfbereiche“ im Straßenraum ableiten: Autos vs. Radverkehr, Radverkehr vs. Fußverkehr und Fußverkehr vs. ruhenden Autoverkehr. Die Aufgabe der Verkehrssicherheitsarbeit bzw. der Verkehrsplanung ist es diese Konflikte durch Überwachung / Ahndung, Bau und Verkehrstechnik, Verkehrserziehung / Verkehrssicherheitsberatung und Öffentlichkeitsarbeit, den sog. vier Säulen der Unfallbekämpfung, zu entschärfen. Dabei muss man sich immer wieder vor Augen führen, dass es den Autofahrer oder den Fußgänger nicht gibt. Jeder Mensch nutzt zwangsläufig immer wieder verschiedene Verkehrsmittel. Damit geht auch ein Perspektivenwechsel einher, der die Menschen die (Verkehrs-) Welt anders wahrnehmen lässt. Plötzlich empfindet man gewohnte Verhaltensweisen als bedrohlich oder falsch. Leider fehlt vielen Verkehrsteilnehmern oft die nötige Empathie sich in Konfliktsituation in den Gegenüber hineinzuversetzen und Verständnis aufzubringen. Dieses Problem zu lösen ist eine wichtige Aufgabe der Verkehrserziehung und der Öffentlichkeitsarbeit. Denn die Verkehrsarten sind gleichberechtigt und jeder Mensch hat das gleiche Recht die Straße zu nutzen. Kurzum: Aus aktuellem Anlass stellen wir in dieser Ausgabe der fffmobil auf folgenden Seiten verschiedene Maßnahmen und neue Ansätze der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit vor.

Das Netzwerk „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“

Ein strategischer Blick auf die Verkehrssicherheitsarbeit

Mehr Verkehrssicherheit für alle – wer könnte da nicht zustimmen? Doch wie ernst wird die Verkehrssicherheit vor Ort wirklich genommen? Ist sie nur dann ein Handlungsfeld, wenn erhöhte Unfallzahlen registriert werden? Oder wird sie auch als Standortfaktor für eine attraktive Aufenthalts- und Lebensqualität in Kommunen verstanden?

Damit Verkehrssicherheitsarbeit zu einem Handlungsfeld kommunaler Arbeit werden kann (und Verkehrssicherheit nicht nur eine weitere Anforderung an eine Kommune definiert), benötigen die Kommunen Unterstützung. Nicht zuletzt deshalb ist in Nordrhein-Westfalen das Netzwerk Verkehrssicheres NRW gegründet worden, das in allen fünf Regierungsbezirken regionale Netzwerke zur Unterstützung der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in den Städten, Gemeinden und Kreisen zur Verfügung stellt. Jedes dieser Netzwerke ist ein Verbund von Kommunen, der sich zum Ziel setzt, die Zahl der Verletzten und Toten im Straßenverkehr zu reduzieren, die eigenständige Mobilität aller Bevölkerungsgruppen zu fördern und dazu beizutragen, die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Städten und Gemeinden zu verbessern. Die fünf regionalen Netzwerke sind im landesweiten Netzwerk „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ zusammengeschlossen.

Die strategische Grundlage für die Arbeit des NRW-Netzwerkes und für die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes insgesamt ist das in 2004 verabschiedete Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen¹. Es beschreibt eine Verkehrssicherheitsarbeit,

→ die u.a. einen „Vision Zero“-Ansatz verfolgt: Demnach darf niemand infolge von Verkehrsunfällen zu Tode kommen oder ernsthaft verletzt werden. Bis zum Jahr 2015 soll die Zahl der Getöteten in NRW zumindest um die Hälfte sinken (vgl. Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2004, S. 9). „Vision Zero“ wird als gemeinsame Aufgabe verstanden, für die sich alle gesellschaftlichen Gruppen, die für Verkehrssicherheit zuständigen Institutionen und letztlich auch die Bürger einsetzen.

→ in der die menschlichen Fähigkeiten das Maß der Dinge im Verkehr abbilden: Ablauf und Gestaltung des Verkehrs sollen sich an den Grenzen

der Leistungsfähigkeit von Menschen orientieren. (vgl. Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2004, S. 8)

→ die nicht nur auf die Handlungsfelder Verkehr und Mobilität beschränkt ist, sondern die auch Bezüge zu Fragen der Gesundheitsförderung, zu Aspekten der Luftreinhaltung und Lärm-minderung oder Bezugnahmen zur demografischen Entwicklung sowie städtebaulichen Aspekten sucht. Diese – und weitere – Anforderungen an die Verkehrssicherheitsarbeit können nur dann erfüllt werden, wenn Verkehrssicherheit als fachbereichsübergreifende Arbeit verstanden wird.

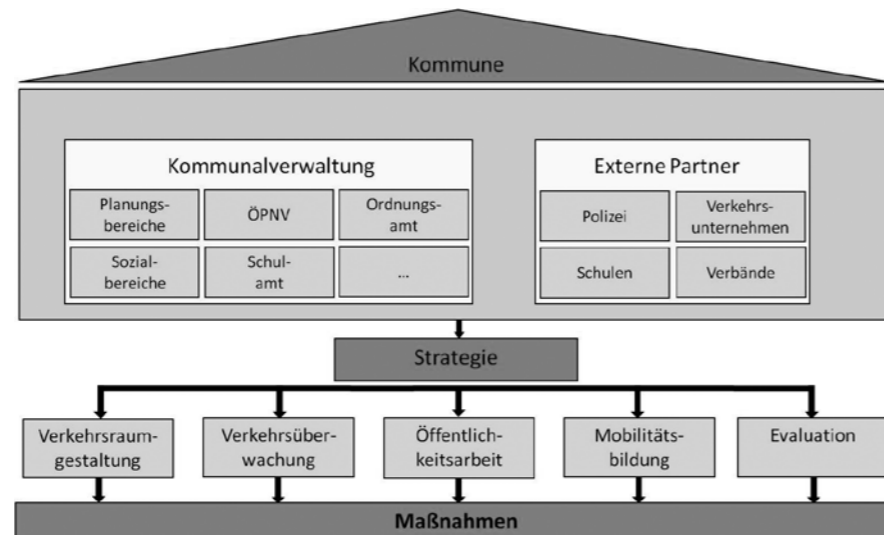


Abbildung 1: Möglichkeiten für eine vernetzte Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene

Verkehrssicherheit als kommunale Querschnittsaufgabe

Damit kommt den kommunalen Gebietskörperschaften bei der Förderung der Verkehrssicherheit eine Schlüsselrolle zu: Zum einen haben sie klar gesetzlich definierte Aufgaben übertragen bekommen, z. B. als Straßenbaulastträger, Aufgabenträger des ÖPNV und Straßenverkehrsbehörde. Gleichzeitig tragen sie Verantwortung für die Sicherstellung von Mobilität im Rahmen der Daseinsvorsorge. Darü-

ber hinaus kennen die lokalen Akteure die Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkte und wissen, welche Maßnahmen und Aktionen an welchen Stellen wirksam eingesetzt werden können. Dazu ist die Einbindung einer Vielzahl lokaler Akteure notwendig – verwaltungsintern und fach-

¹ Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Verkehrssicherheit in NRW. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2004. Düsseldorf, Oktober 2006



bereichsübergreifend aber auch extern wie z.B. der Polizei, den lokalen Verkehrsunternehmen, Schulen und anderen lokalen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit. Verkehrssicherheitsfragen sind in den verschiedensten Ämtern und Hierarchieebenen der Kommunalverwaltung verortet: Flächennutzung und Bauleitplanung sind im Planungsamt angesiedelt, für die Verkehrsplanung ist das Planungsamt und der Verkehrsbetrieb zuständig; Fragen der Ausführungsplanung (Bau) betreffen das Tiefbauamt und unter Umständen den Baulastträger, Linien- und Taxenkonzessionen obliegen der Ordnungsbehörde, Anordnungen wiederum den Straßenverkehrsbehörden. Bei Fragen des Schülerverkehrs ist das Schulverwaltungsamt involviert, haushaltsrechtliche Fragen behandelt das Bauverwaltungsamt und die

sowie die interinstitutionelle Vernetzung die Basis für eine solche Gesamtstrategie bilden (vgl. dazu nachfolgende, idealtypische Grafik, Abb. 1). Dazu bedarf es der Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses von Verkehrssicherheitsarbeit unter den zuständigen Stellen innerhalb der Verwaltung als eine wichtige Voraussetzung für Motivation und Innovation. Diese Aufgabe ist ohne Zweifel nur dann zu managen, wenn für die Koordination ausreichend Arbeitszeit zur Verfügung gestellt wird und die Zuständigkeiten sowie Art der Zusammenarbeit geregelt sind. Darüber hinaus schafft ein politischer Beschluss über eine solche querschnittsorientierte Struktur Legitimation und Rückhalt – auch gegen interne Widerstände.

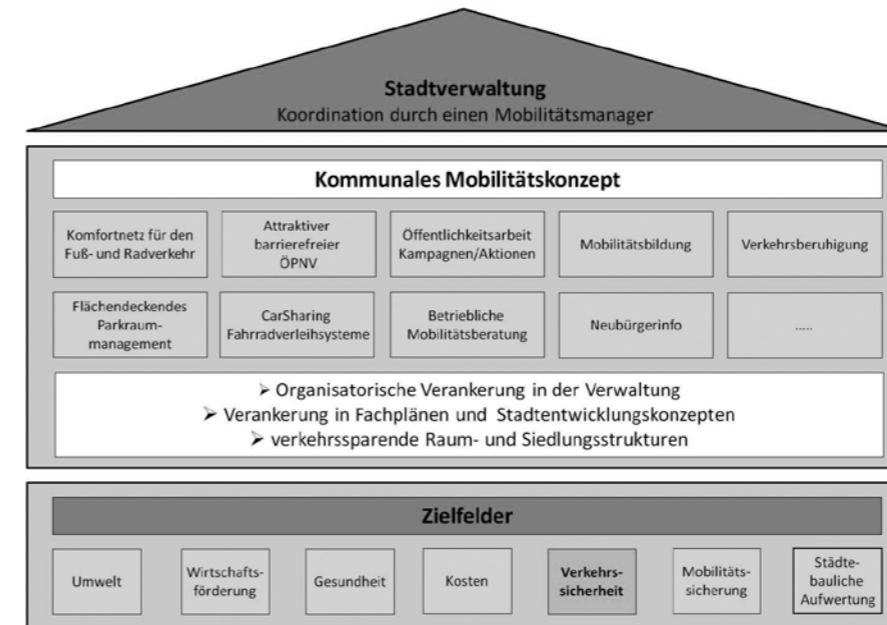


Abbildung 2: Struktur des kommunalen Mobilitätsmanagements

Kämmerei usw. usw. Diese Aufgabenteilung beinhaltet neben einer differenzierten Bearbeitung der Thematik allerdings auch die Gefahr, dass eine Gesamtstrategie kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit, die verschiedene Handlungsansätze zusammenführt, häufig in den Hintergrund tritt oder gar treten muss. Die Erfahrungen aus der Arbeit des Netzwerkes Verkehrssicheres NRW geben Hinweise, dass ressortübergreifende Kommunikations- und Abstimmungsprozesse

Verkehrssicherheit als Teil eines kommunalen Mobilitätskonzeptes

Aufstellung und Verabschiedung von kommunalen Verkehrssicherheitsprogrammen sind eine Möglichkeit, um entsprechende Strukturen zu begründen. Zielführender ist aus Sicht des Netzwerkes die Festlegung auf ein gemeinsames kommunales Mobilitätskonzept, in dem die qualitative Verkehrssicherheitsarbeit als ein bedeutendes Handlungsfeld definiert und dessen Wechselwirkungen mit ande-

ren mobilitätsrelevanten Bereichen beschrieben werden. Bereits vorhandene gesamtstädtische Pläne oder Konzepte (z. B. Verkehrsentwicklungsplan, Nahverkehrsplan) gilt es zu berücksichtigen. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit wird so als Teilziel eines kommunalen Mobilitätskonzeptes verstanden. Diese Ausrichtung entspricht dem strukturellen Ansatz des Mobilitätsmanagementkonzeptes der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Die folgende Abbildung stellt den strategischen Ansatz dar: Abb. 2

Kommunale Steuerung der Verkehrssicherheitsarbeit

Sowohl die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen als auch der Deutsche Städtetag empfehlen die Einrichtung der Stelle eines „Mobilitätsmanagers“, um alle mobilitätsrelevanten Themen innerhalb der Kommune abzustimmen. Die Benennung spezieller Beauftragter für einzelne Handlungsfelder wie Verkehrssicherheit, Radverkehr etc. können dessen bzw. deren Arbeit unterstützen, sofern zusätzliche Kapazitäten vorhanden sind und die interne Anbindung beim Mobilitätsmanagement erfolgt. Die VRS GmbH wird hierzu noch in diesem Jahr in Kooperation mit dem Verkehrsministerium des Landes NRW und den regionalen Netzwerken eine Ausbildung zu



Kinderstadteilplan_Unna



kommunalen Mobilitätsmanagern anbieten. Dieses Angebot richtet sich an alle Kommunen des Landes.

Koordinierungsstellen des Netzwerks zur Unterstützung der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit

Die beschriebene Querschnittsaufgabe benötigt Unterstützung – auch, weil Abstimmungen als „sozial-kommunikative Investition“ zunächst Zeit kosten. Um diese Nachteile zu minimieren bzw. möglichst gar nicht erst auftreten zu lassen, ist das

Netzwerk Verkehrssicheres NRW als Informationsplattform konzipiert. Es lädt alle in der Verkehrssicherheitsarbeit engagierten Akteure ein, sich über aktuelle Entwicklungen und praktische Ansätze in der Verkehrssicherheitsarbeit zu informieren. Um die Vernetzung auf kommunaler Ebene zu erleichtern oder zu initiieren, beraten und unterstützen die Koordinierungsstellen bspw. die Kommunen beim Aufbau eines kommunalen Netzwerks. Die Organisation von Informations- und Erfahrungsaustauschen zwischen den Netzwerkkommunen

hilft, Lösungswege, die sich andernorts ggf. bereits bewährt haben, auch für eigene thematische Anliegen zu nutzen. Durch das Netzwerk realisierte Qualifizierungsmaßnahmen tragen mit dazu bei, für die genuine Arbeitstätigkeit mehr Zeit und/oder neue Anregungen zu gewinnen. Eigene Forschungsaktivitäten des Netzwerks Verkehrssicheres NRW – etwa zur Ausgestaltung von Verkehrssicherheitstagen oder zur Wahrnehmung der Bürgerinnen und Bürger über die Verkehrssicherheitsarbeit in ihrer Stadt – machen es möglicherweise einfacher, Ansatzpunkte für die eigene kommunale Verkehrssicherheitsarbeit zu erfahren. (Abb. A)

Die Koordinierungsstellen haben leicht unterschiedlich gelagerte Schwerpunkte – so ist die Koordinierungsstelle Arnsberg ein besonders kompetenter Ansprechpartner bei Fragen zur Verkehrssicherheitsarbeit mit jungen Fahrern und mit Motorradfahrern und ÖPNV. Die Koordinierungsstelle Detmold sieht ihr Augenmerk u.a. in einem stetigen, Informationsaustausch und der Weiterbildung der Netzwerkkommunen. Die thematische Ausrichtung orientiert sich an den Interessen der Netzwerkmitglieder; der Radfahrersicherheit und Mobilitätsbildung. Demgegenüber ist die Koordinierungsstelle Düsseldorf vor allem in der Forschung und Evaluation von Verkehrssicherheitsmaßnahmen aktiv, während die Koordinierungsstelle Köln sich u.a. mit der Mobilitätssicherung von Älteren, der Mobilitätsbildung sowie mit Fragen des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements auseinandersetzt. Die Koordinierungsstelle für den Regierungsbezirk Münster fokussiert ihre Netzwerkarbeit auf die Mobilität und Verkehrssicherheit von Kindern und Senioren, setzt sich intensiv mit Fragen des Radverkehrs auseinander und richtet besonderes Augenmerk auf Ansätze für ländlich geprägte Gebiete. Darüber hinaus bieten alle Koordinierungsstellen Informations- und Beratungstätigkeiten an, die sich bspw. in Angeboten zur Fort- und Weiterbildung kommunaler Teilnehmer manifestieren, in der Ausrichtung von jährlichen Fachtagungen deutlich machen, in kostenlosen Beratungen vor Ort (Vorträge, Workshops) sowie in kostenlosen Angeboten

für die Umsetzung von Aktionen vor Ort (z. B. Schulweg- und Radwegdetektive, Fahrradfrühförderung) manifestieren. Dabei ist der Leitgedanke, dass die Koordinierungsstelle bei ihrer partizipativ-beratenden Ausrichtung immer auch einen kommunalspezifischen Ansatz verfolgt: Die Richtschnur bei der Entwicklung von Unterstützungslösungen sind stets die kommunalspezifischen Abläufe. Das Internetportal des Netzwerks www.verkehrssicher.nrw.de bietet die Möglichkeit, sich über innovative Ideen und praxisorientierte Konzepte für mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu informieren, und Kontakte zu knüpfen.

Fazit: Netzwerkarbeit lohnt sich

Sie lohnt sich deshalb, weil die Zusammenführung von Akteuren und Maßnahmen die Wirkung von Einzelaktivitäten „vor Ort“ nachweislich verstärkt. Sie ist darüber hinaus lohnenswert, weil sie das Erfahrungswissen zahlreicher Beteiligter erschließen kann und damit passgenauer agieren kann. Ein weiterer Vorteil der Netzwerkarbeit liegt darin, dass – wie Evaluierungsergebnisse illustrieren – Maßnahmen auf lokaler und regionaler



Gelbe Füsse Unna

Ebene signifikant bessere Ergebnisse zeigen als Maßnahmen auf nationaler Ebene. Außerdem eröffnet Netzwerkarbeit die Gelegenheit, Aktivitäten aus anderen Bereichen (z. B. der Bewegungsförderung) mit einzubeziehen, deren Hauptziele zwar anders gelagert sein können, die aber in ih-

ren praktischen Konsequenzen verkehrssicherheitsfördernd wirken – und das ist auch notwendig, weil Verkehrssicherheitsarbeit immer einen interdisziplinären Handlungsansatz erfordert.

Die Koordinatoren/innen der Netzwerke



Regierungsbezirk Düsseldorf

Gründungsjahr: 2008
Mitglieder: 49 von 66 Städten und Gemeinden und alle 5 Kreise
Förderung durch: MWEBWV NRW & Unfallkasse NRW
Sitz: Unfallkasse NRW, Düsseldorf
Koordinator: Sebastian Rabe

Regierungsbezirk Arnsberg

Gründungsjahr: 2007
Mitglieder: 81 von 90 Städten und Gemeinden
Förderung durch: MWEBWV NRW & Dortmunder Stadtwerke (DSW 21)
Sitz: DSW 21, Dortmund
Koordinator: Jürgen Helmgens

Regierungsbezirk Köln

Gründungsjahr: 2005
Mitglieder: 57 von 99 Städten und Gemeinden und alle 8 Kreise
Förderung durch: MWEBWV & Unfallkasse NRW & Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH & Aachener Verkehrsverbund
Sitz: VRS GmbH, Köln
Koordinatoren/innen: Theo Jansen, Katja Naefe, Annegret Neumann, Lena Wasserfuhr, Mareike Wendel

Regierungsbezirk Detmold

Gründungsjahr: 2008
Mitglieder: 23 von 75 Städten und Gemeinden
Förderung durch: MWEBWV NRW
Sitz: Stadt Bad Oeynhausen
Koordinatorin: Christina Trappmann

Regierungsbezirk Münster

Gründungsjahr: 2007
Mitglieder: 74 von 78 Städte und Gemeinden und alle 5 Kreise
Förderung durch: MWEBWV NRW & Westfälische Provinzial Versicherung AG
Sitz: Westfälische Provinzial, Münster
Koordinatorinnen: Doris Bäumer/Silke Schmidtman

Steckbriefe der Koordinierungsstellen

„Krefelder Fairkehr“

Deutliche Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung in 2011

In Krefeld verunglückten im Jahr 2011 insgesamt 98 Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr, 20 davon als passive Verkehrsteilnehmer. Diese Zahlen hat der Arbeitskreis Verkehrssicherheit für Kinder in Krefeld – auch bekannt als Initiative „Krefelder Fairkehr“ – als bislang zweitbestes Ergebnis seiner Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit in der Stadt bewerten können. Im Vergleich zu den schon sehr guten Jahren 2006 (104), 2008 (97) und 2009 (bestes Ergebnis mit 87 Unfällen) reiht sich das Ergebnis von 2011 recht ordentlich ein. Im Vergleich zu 1999 (185 Verunglückte), als die Initiative „Krefelder Fairkehr“ ihre Arbeit aufnahm, sind die Unfallzahlen in der Altersgruppe der Kinder bis 14 Jahre annähernd halbiert worden.

Jugendliche Radler im Fokus

Im Fokus der Initiative von Stadt, Polizei und Verkehrswacht stand im vergangenen Jahr einmal mehr die Gruppe der zehn bis 14 Jahre alten Radfahrer. Die Polizei kontrollierte verstärkt im Umfeld der Schulen, die Schulverwaltung gab für jede Schule neue Radwegepläne heraus. Trotzdem ist die Zahl der auffälligen und als nicht „verkehrssicher“ eingestuften Räder wieder gestiegen. Insgesamt aber kann „Fairkehr“ erfreuliche Zahlen vorweisen. Verunglückten 2007 noch 64 Kinder dieser Altersgruppe auf Fahrrädern, reduzierte sich diese Zahl 2010 deutlich auf 44 Unfälle (auch wenn hier im Vergleich zum Vorjahrsergebnis wieder eine Steigerung um zehn Unfälle zu verzeichnen war). Handlungsbedarf bestand aus Sicht der Verantwortlichen vor allem im Einwirken auf das mangelnde Risikobewusstsein besonders der Jungen in dieser Altersgruppe, dem weiter mit verstärkter Aufklärung auch an den Schulen entgegengetreten werden muss. Während seit Jahren ziemlich konstant um die 40 Mädchen verunglückten, lag die Zahl der verunglückten Jungen regelmäßig höher. Wurde im Jahr 2010 fast ein Gleichstand erreicht 42 Mädchen und 45 Jungen – so war die Differenz in 2011 bei 40 Mädchen und 58 Jungen wieder

sehr viel deutlicher zu sehen. Ein Todesfall musste 2011 nicht beklagt werden. Zuletzt verunglückte 2008 ein Jugendlicher tödlich. Die Zahl der schwer verletzten Kinder ist 2011 mit 21 Jugendlichen im Vergleich zu 1999, wo es 41 Schwerverletzte gab, zwar halbiert worden. Gegenüber 2010 (14) ist die Zahl der schwerer verletzten Kinder jedoch signifikant gestiegen. Das beste Ergebnis war 2008 zu verzeichnen, als die Polizei lediglich neun Unfälle mit anschließender stationärer Behandlung in einem Krankenhaus registrierte. Die Ursache für den tendenziellen Rückgang sehen die Fachleute vor allem im verminderten Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs auf Krefelder Straßen. Die unvermindert hohe Zahl der Verkehrskontrollen von Polizei und Stadt habe auch 2011 dazu geführt, dass sich die registrierten Tempo-Verstöße in den letzten Jahren kontinuierlich verringert haben. Fahrzeuge mit Krefelder Kennzeichen, die die vorgegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen sehr deutlich überschreiten, gibt es nahezu überhaupt nicht mehr. Als „richtige Raser“ gehen den Verkehrskontrollleuten von Polizei und Ordnungsamt vor allem auswärtige Fahrer ins Netz.

„Gut Ding will Weile haben“

Zur Gesamtbilanz gehört jedoch auch der Hinweis, dass es immer wieder Schwankungen bei der Unfallentwicklung gibt. So waren 2004, 2006 und 2008 „erfolgreiche“ Jahre mit geringen Verletztanzahlen, während in 2005, 2007, 2009 und eben auch 2011 Rückschläge hingenommen werden mussten. Von den Verantwortlichen war deshalb auch stets betont worden, dass eine seriöse Bewertung des Unfallgeschehens nur über einen längeren Zeitraum möglich sei. Dabei war im Jahr 2011 auffällig, so der Leiter der Direktion Verkehr der Krefelder Polizei, Karl-Josef Klauer, dass bis einschließlich September die Unfallzahlen noch niedriger als in 2010 waren. Erst die letzten drei Monate, die für den statistischen Durchschnittsnovember und -dezember recht ungewöhn-

lich, eine Vielzahl an trockenen und teilweise noch recht warmen Tagen brachten, ließen die 2011er Statistik dann gegenüber dem Vorjahr noch deutlich ins Hintertreffen geraten. „Umso wichtiger ist es, in den Anstrengungen nicht nachzulassen, denn die Sicherheitskonzeption für die Kinder ist eine dauerhafte Aufgabe. Es gilt: Der Weg ist richtig und erfolgreich, aber noch längst nicht zu Ende“, betonte Hartmut Könnner, Leiter des Arbeitskreises „Krefelder Fairkehr“.

1999 ist die Initiative „Krefelder Fairkehr“ in die intensive Phase der Bekämpfung der Kinderunfälle eingetreten. Ausgangspunkt waren eine Untersuchung und ein Handlungskonzept der Ruhruniversität Bochum. Zuvor konnte 1998 die „Stiftung für Kriminalprävention“ unter Leitung von Klaus Stüllenbergh in Münster-Hiltrup für ein Forschungsprojekt gewonnen werden. Sie beauftragte die Ruhr-Universität Bochum – Lehrstuhl für Verkehrswesen – mit einer Analyse von rund 800 Unfällen mit Kindern und daraus resultierend mit der Entwicklung eines Handlungskonzepts.

Gemeinsam zum Erfolg

Einen wichtigen Beitrag zum Rückgang der Unfallzahlen mit Kindern leisteten auch die zahlreichen baulichen Maßnahmen (seit 1999 insgesamt gut 380) im Straßennetz. Die Politik in Krefeld trug ebenso mit erheblichen finanziellen Mitteln zur Erfolgsgeschichte von „Fairkehr“ bei. Insgesamt stellten Stadt Krefeld und das Land in den vergangenen dreizehn Jahren rund drei Millionen Euro für die Arbeit der Initiative bereit.

Polizei und Stadt heben nach dreizehn Jahren gemeinsamer Arbeit hervor: Der „Krefelder Fairkehr“ ist kein Projekt, sondern selbstverständlicher Bestandteil der Alltagsorganisation zahlreicher Behörden und Institutionen geworden. Die Initiative beeinflusst seit Jahren viele behördliche, politische und pädagogische Entscheidungen.

.....
Michael Hülsmann, Stadt Krefeld

Krefeld erntet großes Lob

Bundes-Kinderunfallkommission entwickelt Schulwegepläne



Ihr siebtes bundesweites Treffen veranstaltete die bundesweite Kinderunfallkommission in Krefeld. Knapp 60 Teilnehmer aus der gesamten Bundesrepublik waren in die Seidenstadt gekommen. Als Arbeitsschwerpunkt sah die Tagesordnung die Erstellung von Schulwegeplänen vor. Ministerialrat Ulrich Malburg vom nordrhein-westfälischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr und Krefelds Baudezernent Thomas Visser hatten die Tagung eröffnet. Hartmut Könnner, Leiter des Fachbereichs Tiefbau und Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft „Krefelder Fairkehr“, stellte die Arbeit der Verkehrssicherheitsinitiative vor und Schulamtsdirektorin Erika Dercks-Dückmann, Abteilungsleiterin Renate Peters und Sarah von Kannen vom Fachbereich Schule gaben einen Überblick über die Krefelder Stadtpläne für Kinder, die Schulwegpläne und die Schulradwegpläne und die damit verknüpften didaktischen Absichten. Gerade weil die Stadt Krefeld im Rahmen der Verkehrssicherheitsinitiative

„Fairkehr“ sehr frühzeitig die Initiative ergriffen hatte, Kinder, Lehrer und Eltern mit Plänen auszurüsten, war die Bundesunfallkommission in die Seidenstadt gekommen, um ihre Konzepte an der Verkehrswirklichkeit zu überprüfen.

Lob für Krefeld

Im Laufe der Tagung zogen etliche Mitglieder der Kommission auch durch die Krefelder Innenstadt und begutachten Fuß- und Radwege, Kreuzungen und Ampelanlagen, die Markierungen auf den Straßen und das Umfeld von Schulen. Andere wiederum erstellten mit Hilfe eines zur Zeit noch im Aufbau befindlichen Leitfadens für die Erstellung von Schulwegeplänen, der derzeit vom Bundesverkehrsministerium entwickelt wird, einen einfachen kindgerechten Schulwegeplan und konnten ihre Arbeit dann am Ende der Tagung mit den ausgereiften Krefelder Plänen vergleichen. Dabei gaben Vertreter des Bundesministeriums nicht nur Hilfestellung sondern erhielten gleichzeitig auch Rück-

meldungen zur Verbesserung ihres im nächsten Jahr erscheinenden Leitfadens. „Bei den Schulwegplänen spielt Krefeld in der Champions-League“ urteilten die Teilnehmer am Ende der Tagung, ein Lob das Hartmut Könnner als Leiter der Verkehrssicherheitsinitiative „Krefelder Fairkehr“ sehr stolz machte.

Der Praxisbeweis

Die Stadtwerke stellten einen Bus und ermöglichten der Besuchergruppe eine Besichtigung von verkehrssichernden Maßnahmen vor Ort, wobei die Probleme und Lösungsmöglichkeiten für die Sicherheit von Schulwegen von Hartmut Könnner und Michael Hülsmann vom Fachbereich Tiefbau erläutert wurden. Unterstützt wurde die zweitägige Tagung auch von der Stadtsparkasse Krefeld. Seit 2005 finden jährlich bundesweite Treffen der Kinderunfallkommissionen statt, erstmalig jetzt auch in Krefeld.

.....
Michael Streubel, Stadt Krefeld

„Mehr Kontrollen – Weniger Unfälle!“

Start der Stadtteilaktion am Gertrudisplatz in Eller am 24. Februar

Der Stadtteil Eller stand für einige Wochen im Mittelpunkt der Kampagne „Achtung Fußgänger“. Unter dem Motto „Mehr Kontrollen – weniger Unfälle“ führen Stadt und Polizei in diesem Bereich vermehrt Geschwindigkeitskontrollen und Parkraumüberwachung durch. An ausgesuchten Kreuzungen wurde darüber hinaus der Fußgänger- und Radverkehr überwacht. Ein Teil der geplanten Kontrollstellen wurde tagesaktuell auf der Homepage der Polizei Düsseldorf – www.polizei-duesseldorf.de – angekündigt.

Zum Start der Aktion informierten die Kooperationspartner der Kampagne „Achtung Fußgänger“ Stadt, Polizei, Rheinbahn, Verkehrswacht und Antenne Düsseldorf am Freitag, 24. Februar, vor Ort auf dem Gertrudisplatz in Eller. Eller ist nach Oberbilk der zweite Stadtteil, der in diesem Jahr verstärkt kontrolliert wird.

Sechs Wochen lang wurde dort besonders auf die Geschwindigkeit der Autofahrer geachtet. Und dies mit Erfolg. Wurden am ersten Tag der Aktion in Oberbilk noch mehr als 500 Raser erwischt, so waren es nach zwei Wochen nur noch rund 120. Nach einem Monat waren es noch knapp 40 Autofahrer, die von den Blitzern erfasst wurden. Aber auch Radfahrer und Fußgänger wurden ins Visier genommen und auf ihr falsches Verhalten hingewiesen. Auch hier zeigte die Aktion Wirkung. Die anfänglichen Fehlverhalten von ca. 30 täglich wurden bis zum Ende halbiert.

Autofahrer, Radfahrer und auch Fußgänger sollen durch die Aktionen nachhaltig für das Thema Verkehrssicherheit sensibilisiert werden, um die Zahl der Verkehrsunfälle zu senken.



Die Kooperationspartner standen nicht nur für Fragen und Anregungen zur Verfügung. Handzettel mit den wichtigsten Verhaltensstipps für Fahrzeugführer und Fußgänger wurden verteilt, ebenso „Ich bin Vorbild!“ Karten mit dem Ziel, die Erwachsenen darauf aufmerksam zu machen, dass Kinder das Verhalten von Erwachsenen beobachten und von diesen lernen. So sollten zum Beispiel Erwachsene die Straße nur bei Grün überqueren, nicht nur zur eigenen Sicherheit sondern auch als Vorbildfunktion für Kinder. Auffallend an den bisherigen Unfallzahlen ist, dass in mehr als 80 Prozent der von Fußgängern mit verursachten Verkehrsunfällen das eigene Missachten von Verkehrsregeln oder die persönliche Unaufmerksamkeit der Grund für den Verkehrsunfall ist.

Daher wurde auch im Stadtteil Eller ab dem 24. Februar 2012 der Fußgänger- und Radverkehr an ausgesuchten Kreuzungen intensiv überwacht.

Die Kooperationspartner fordern alle Düsseldorfer zum Mitmachen auf: Hinweise auf Straßen, an denen Geschwindigkeitskontrollen sinnvoll sein können oder Vorschläge zur Verkehrsraumgestaltung im Stadtteil Eller wurden am Aktionstag vor Ort direkt entgegengenommen. Darüber hinaus können Anregungen auch jederzeit per E-Mail an DirV-FST.Duesseldorf@polizei.nrw.de geschickt werden.

Übrigens finden nach Beendigung der Schwerpunktaktion in Oberbilk auch dort weiterhin Kontroll-Aktionen statt.

Erika Freisinger, Stadt Düsseldorf

Kein Platz für den „toten Winkel“

Gemeinsam mit dem ADAC und der Polizei präsentiert die Stadt Köln vom 11. bis 15. Juni 2012 stadtweit ihre Verkehrssicherheitskampagne zum toten Winkel. Zur anschaulichen Demonstration für die breite Öffentlichkeit wird an verschiedenen Tagen ein Lkw auf einem stark frequentierten öffentlichen Platz aufgestellt. Mittels einer ausgelegten

Folie wird der tote Winkel angezeigt. Interessierte Bürgerinnen und Bürger können auf dem Fahrersitz Platz nehmen und sich selbst von den Ausmaßen überzeugen. Demonstrationen sind jeweils von 10 bis 14 Uhr auf folgenden Plätzen geplant:

- 11. Juni 2012 – Rudolfplatz
- 12. Juni 2012 – Wienerplatz
- 13. Juni 2012 – Heumarkt

Flankierend finden an diesen Tagen auch zusätzliche Demonstrationen an Kölner Grundschulen statt. Mittels Aufklebern, die an Speditionen und den Einzelhandel verteilt werden, und die Radfahrerinnen und Radfahrer erneut auf den toten Winkel hinweisen, erfolgt eine zusätzliche Sensibilisierung der schwachen Verkehrsteilnehmer.

Sabine Bongenberg, Stadt Köln

Verkehrssicherheit durch Minikreisel

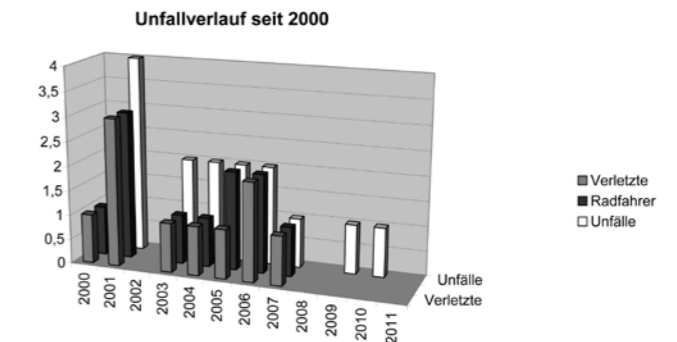
„Regelmäßig Unfälle mit Radfahrern“ lautete die Bilanz der Kreispolizeibehörde 2006 für eine als abknickende Vorfahrt ausgebaute Einmündung in Bünde. Im Verlauf der Vorfahrtstraße waren Schutzstreifen für Radfahrer angelegt und die Radfahrerfurt über die einmündende Straße vollflächig rot markiert. Trotzdem wurden dort fast jedes Jahr 2 Radfahrer übersehen und angefahren, natürlich meist verbunden mit Personenschäden.

Beim anstehenden Ausbau der Hindenburgstraße wurde von der Verkehrsplanung die Anlegung eines Minikreisels vorgeschlagen. Durch das jahrelang gewohnte Bild der abknickenden Vorfahrt bestanden jedoch Zweifel, ob dieses die richtige Planungsvariante ist. Mit dem Planungsausschuss verständigte man sich auf die Einrichtung eines Minikreisels als Provisorium für mindestens 1/2 Jahr. Die alten Bordsteinfluchten konnten eingehalten und so mit geringem Aufwand durch Markierung und Aufbringung einer überfahrbaren Mittelinsel aus Recyclingelementen ein Minikreisel installiert werden. Die Bilanz der Kreispolizeibehörde fiel nach der Probezeit sehr positiv aus. Von den ÖPNV-Unternehmen, die dort Buslinien in alle Fahrtrichtungen betreiben, kamen auch keine Widersprüche. So sind 2007 das Provisorium in einen Minikreisel mit gepflasterter Mittelinsel ausgebaut und Zebrastreifen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Fußgänger markiert worden. Wie später in der ERA 2010 aufgenommen, werden die Schutzstreifen für Radfahrer vor den Zebrastreifen aufgelöst und die Radfahrer mit den Kfz in den Minikreisel geführt.

Seit dem sind lediglich 2 kleine Sachschäden bei Pkw entstanden. Trotz der objektiv sicheren Verkehrsführung ist das subjektive Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmer oft noch ein anderes und sie beklagen, dass die Schutzstreifen vor dem Minikreisel aufhören. Daran werden wir weiter arbeiten, z.B. durch die Veröffentlichung der positiven Unfallbilanz.

Thomas Schuh, Stadt Bünde

Einmündung Hindenburgstraße / Kaiser-Wilhelm-Straße



2007: Umbau der "abknickenden Vorfahrt" in einen Minikreisverkehrplatz

HiBu-KW Unfalldiagramm



Testphase Minikreisel



Endausbau Minikreisel

Neues aus Münster zur Aktion „Vorsicht Toter Winkel“ zur Förderung der Verkehrssicherheit

Das Thema Radfahrer im Toten Winkel taucht zwar nicht häufig aber leider immer wieder mit ungewollter Prägnanz in der Unfallstatistik auf. Die Polizei in Münster hat daher gerne auf den bereits vorhandenen städtischen Aufkleber „Vorsicht Toter Winkel – Sicher fahre ich nur dahinter“ zurückgegriffen und aktuell eine erfolgreiche Aufklärungskampagne gestartet. Hoch offiziell sind die Beamten in zahlreichen Firmen und Betrieben mit Lkw- oder Lieferwagenfuhrpark mit ihrem Polizeiwagen auf den Hof gefahren und haben sozusagen ante portas den mittlerweile gut nachgefragten Aufkleber an den Mann oder an die Frau gebracht.

Der Polizei ist es unter anderem gelungen den Paketdienst DHL mit ins Boot zu bekommen. Die Information „Vorsicht Toter Winkel – Sicher fahre ich nur dahinter“ prangt nun deutlich sichtbar auf dem Heck der großen gelben Fahrzeuge. Wie bei den Linienbussen, die ständig im Stadtgebiet unterwegs sind, multipliziert auch hier die Häufigkeit der Fahrten die Wirkung der Botschaft.

Neben den Stadtwerken Münster haben das städtische Tiefbauamt, die Feuerwehr und die Abfallwirtschaftsbetriebe ihre Fahrzeuge bereits mit den Aufklebern ausgerüstet. Insbesondere der Verband der deutschen Berufskraftfahrer begrüßt die



vor wird es dennoch wichtig sein, dass die schwächeren Verkehrsteilnehmer – hier insbesondere die Radfahrer – die Gefährdung durch abbiegende oder rangierende Großfahrzeuge erkennen und einschätzen können. Die Aufmerksamkeit und Umsicht der Lkw-, Bus- und Transporterfahrer ist bei der heutigen Verkehrslage stark beansprucht. Hinzu kommt bei ortsfremden Fahrern, dass sie sich in einer neuen Umgebung erst orientieren und zurechtfinden müssen. Daher sollten sich Radfahrer in den kritischen Situationen – auch wenn sie als Geradeausfahrer eigentlich die Vorfahrt gegenüber einem rechts abbiegenden Fahrzeug haben sollten – lieber defensiv verhalten.

In Münster wurden inzwischen über 3500 Aufkleber verteilt. Einzelne Städte haben den Aufkleber inzwischen übernommen wie Herr Böhme vom Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung berichten kann. Auch das Bayrische Innenministerium ist sehr interessiert.

Benno Willmeroth, Stadt Münster



Auftakt der Aktion „Vorsicht Toter Winkel“

Die Stadtwerke Münster mit Ihren Linienbussen nutzen die Möglichkeit, den Radfahrer zum Nachdenken anzuregen, schon seit zwei Jahren mit gutem Erfolg. Der Betriebshof berichtet, dass so gut wie keine Beschwerden mehr von Radfahrern über Busse vorkommen, von denen sie sich sonst manchmal bedrängt gefühlt hatten. Offenbar wird die Botschaft, sich lieber hinter den Bussen aufzuhalten, direkt am Ort des Geschehens von den meisten Radfahrerinnen und Radfahrern beherzigt.

Aktion: „Für alle, die am Lenkrad Geld verdienen, wäre es eine enorme Entlastung, wenn die Radler sich daran hielten. Jeder Unfall ist einer zuviel. Die Radler sind oft sehr schnell und schwer zu entdecken, aber sie haben keine Knautschzone.“ Die Bundesregierung ist schon lange bemüht, durch Vorschriften für die Fahrzeuge mehr Sicherheit zu erreichen. Durch die Verbesserung der Sichtfelder mit neuen Spiegelsystemen kann die Verkehrssicherheit positiv beeinflusst werden. Nach wie



Duisburg. Aber sicher!

Auch im Alter sicher in der Stadt mobil

Die Verkehrssicherheitskampagne „Duisburg. Aber sicher!“ der Netzwerkpartner Polizei Duisburg, Bürgerstiftung Duisburg, Duisburger Verkehrs Gesellschaft und Stadt Duisburg unter Beteiligung des Ordnungsamtes und des Amtes für Stadtentwicklung und Projektmanagement entwickelte Ende letzten Jahres das Aktionsprogramm für Seniorinnen und Senioren. Dieses steht auf zwei Säulen: Einerseits ist es das Ziel, die Aufmerksamkeit des Kraftfahrzeugverkehrs auf die Senioren im Straßenverkehr zu richten. Andererseits weisen die Beobachtungen im Bereich dieser Einrichtungen immer wieder auf sehr leichtsinniges Verhalten der Seniorinnen und Senioren hin: Die Abkürzung, manchmal sogar mit dem Rollator, direkt über eine vierspurige Straße, wobei auch ein Grünstreifen in der Mitte kein unüberwindliches Hindernis darstellt, entspricht auch nicht den Anforderungen an eine sichere Mobilität im Alter.

Der Sicherheitstag wurde bisher mehrfach in unterschiedlichen Stadtteilen durchgeführt: Am Vormittag wurde die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge vor den Einrichtungen gemessen. Die Polizei mit Lasermessgeräten und das Ordnungsamt mit einer mobilen Radaranlage waren hier aktiv, Autofahrer wurden angehalten und auf ihr Fehlverhalten hingewiesen: An den Aktionstagen nicht durch Verwarngeld, sondern bei diesen Aktionen gab es Karten: Die rote Karte für deutliches Überschreiten der vorgeschriebenen Geschwindigkeit, die gelbe für leichte Übertretungen und die grüne für vorbildliches Verhalten. An einem Infostand vor der Senioreneinrichtung gab's Information und Diskussion über die Verkehrsraumgestaltung und Möglichkeiten der sicheren Mobilität. Bürgermeister, Bezirkspolitiker und Landtagsabgeordnete beteiligten sich hier. Besucher und Bewohner der Einrichtungen diskutierten mit den Experten. Am Nachmittag gab es in der Einrichtung Tipps für sichere und unbeschwerte Mobilität in der Stadt. Das „Gesehen werden“ im Straßenverkehr spielt eine wesentliche Rolle: Helle Kleidung, die Wahl des richti-



Informationsnachmittag in Rheinhausen, Seniorenzentrum Friedrich-Ebert-Straße



Aktionstag in Homberg, Moerser Straße Ecke Ehrenstraße

gen Weges, Fußgängerüberwege an Ampeln und Zebrastreifen, wo ein Autofahrer auch mit dem Fußgänger rechnen kann, sowie die notwendige Vorsicht beim Überqueren sind wichtige Sicherheitsmaßnahmen. Das Motto „100 Sekunden für Ihre Sicherheit“, das entspricht etwa der Zeit, die der kleine Umweg zur sicheren Fuß-

gängerampel kostet, löste schon deutliche Nachdenklichkeit bei den Seniorinnen und Senioren aus. Für die radfahrenden Besucher gab es Tipps für das verkehrssichere Fahrrad und das richtige und regelkonforme Fahren im Straßenverkehr.

Georg Puhe, Stadt Duisburg

Schwung für Radfahrer 50+ und Senioren“

Zahlreiche Aktionen in Brühl

Auch im vergangenen Herbst hat die Stadt Brühl wieder verschiedene Aktionen zum Thema Fahrradfahren organisiert – diesmal bei der „Radverkehrswoche 50+ und Senioren“ vom 16. bis 22.09.2011. Bei der Auftaktveranstaltung präsentierten Händler moderne und komfortable Tourenräder und leicht zu fahrende, umweltfreundliche Elektro-Fahrräder (E-Bikes) bis hin zu Rädern mit niedrigem Einstieg und Trikes. Auch eigene Fahrräder konnten auf Sicherheit überprüft werden. Die Abfall- und Umweltberatung der Brühler Verbraucherzentrale ermöglichte gemeinsam mit der Stadtwerke Brühl GmbH kostenlose, begleitete Rundtouren auf Elektrofahrrädern, bei denen Interessierte die Vorteile der E-Mobilität testen konnten. Noch mehr spannende Fahrradtouren auf E-Rädern wurden im Rahmen der Radverkehrswoche angeboten: Auf den Spuren des kurfürstlichen Jagdreviers und des ehemaligen Braunkohletagebaus konnten einmalige Naturräume und interessante Highlights in der Ville unter Anleitung entdeckt werden. Die Steigungen der Tour wurden dank E-Unterstützung mit Leichtigkeit gemeistert. Abseits des bekannten Brühler Schlossparks führte Andrea Weis zu einigen unbekanntenen grünen Oasen

im Stadtgebiet von Brühl. Mit dem Brühler ADFC ging es nach Feierabend in die nähere Umgebung der Schlossstadt.



Sehtest der Verkehrswacht Rhein-Erft

Unter dem Motto: „Fahrradfahren – aber sicher“ wurden zwei weitere Veranstaltungen speziell für die älteren Verkehrsteilnehmer angeboten. Denn in jeder Altersgruppe macht das Fahrradfahren Spaß, nur: nicht jeder fühlt sich sicher auf seinem Fahrrad. Neue Verkehrsregeln, aber auch individuelle Unsicherheiten können dazu führen, das Fahrrad öfters mal stehen zu lassen. Erfahrene Mitarbeiter der Deutschen Verkehrswacht führten ein kostenloses Radfahrtraining für Senioren durch, zu dem u.a. folgenden Element gehörten: ein Fahrradsicherheitscheck des

eigenen Fahrrades, Helmberatung, Fahrradsimulator, Seh- und Reaktionstest, Bewegung unter simulierter Rauscheinwirkung (Rauschbrille), Workshop: „Fahrradunfall – was nun?“, sowie ein Fahrradparcours. Um alle Stationen zu durchlaufen, benötigte man ca. 3 Stunden. Das Interesse war riesig groß.

Ebenfalls um Sicherheit ging es bei der Informationsveranstaltung der Polizei unter dem Motto „Alte Hasen – neue Regeln“. Denn gerade als Radfahrer sind die „alten Hasen“ im Straßenverkehr besonders gefährdet und viel verletzlicher, wenn es zu einem Unfall kommt. Eine Vielzahl von Faktoren spielen hierbei eine Rolle: hierzu gehören u.a. Kreisverkehre, unechte Einbahnstraßen, Verkehrszeichen, Erkennbarkeit im Dunkeln, Gestaltung und Zustand der Radwege. Um Radl-Spaß und Sicherheit künftig optimal kombinieren zu können, informierte die Verkehrssicherheitsberaterin der Polizei im Rhein-Erft-Kreis, Polizeikommissarin Ziemek, über Neuigkeiten, Wissenswertes und Chancen des Fahrradverkehrs für die Generation 60plus. Die Veranstaltung war kostenfrei, Kaffee und Kuchen inklusive!

.....
Anke Ingendahl, Stadt Brühl

Radfahrersicherheitstraining 60plus

Es gibt immer mehr ältere Menschen, die das Radfahren wieder für sich entdecken. Denn Radfahren ist eine gute Möglichkeit, leistungsfähig und beweglich zu bleiben. Die Kampagne „FahrRad in Aachen“ hatte 2011 zum ersten Mal zusammen mit der Verkehrswacht und der Verkehrssicherheitsberatung der Polizei mehrere Termine für ein kostenloses Trainingsprogramm angeboten. Dieses Angebot war für ältere Radfahrer gedacht, die Fahrrad fahren können sich jedoch unsicher fühlen und die Fahrpraxis auffrischen wollten. Es sollte vor allem dazu beitragen, die Freude am Fahrradfahren möglichst lange aufrecht zu erhalten und gleichzeitig Verkehrsunfällen vorbeugen. Bei Kaffee und Keksen wurden u.a. sicherheitstechnische Aspekte und

verkehrssichere Verhaltensweise besprochen. Außerdem erhielten die Teilnehmer einen Einblick in die Neuerungen im Bereich Radverkehr in Aachen. Im Anschluss daran wurden die mitgebrachten Fahrräder auf ihre Verkehrssicherheit überprüft und es bestand die Möglichkeit auf dem Gelände der Verkehrswacht einige Runden mit dem eigenen Fahrrad oder mit einem Testpedelec. zu drehen, bevor es auf einer ca. 30 Minuten langen geführte Radtour durch die Stadt ging, bei der verschiedene Verkehrssituationen aufgezeigt wurden. Pünktlich zur Fahrradsaison startet das Angebot auch in diesem Jahr. Ab Mai wird es einmal im Monat angeboten.

.....
Dr. Stephanie Küpper, Stadt Aachen



Die Ordnungspartnerschaft „Velo2010“ in Köln

Viele Partner, ein Ziel: Reduktion der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung

2005 durch den ehemaligen Kölner Polizeipräsidenten Klaus Steffenhagen initiiert, hat sich die Ordnungspartnerschaft Velo2010 mittlerweile fest etabliert. Die Idee hinter „Velo2010“ ist einfach: Eine enge Zusammenarbeit über die Grenzen von Institutionen, Verbänden und Interessengruppen hinweg, mit dem vorrangigen Ziel, die Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung zu reduzieren. Als Mittel zur Zielerreichung setzen die Ordnungspartner vor allem auf Information und Aktionen mit einem direkten, praktischen Nutzen.

Information

Die Ordnungspartnerschaft verfügt über einen eigenständigen Internetauftritt (www.velo2010.de) mit vielfältigen Infos rund um die Radverkehrssicherheit. Neben einer ständig aktualisierten Unfallkarte des Stadtgebiets und ausführlichen Angaben zum Unfallgeschehen, finden sich dort unter anderem „10 goldene Regeln“ zur Radverkehrssicherheit. Diese sind auch bei allen Ordnungspartnern als Faltblatt erhältlich. Darüber hinaus laden die Ordnungspartner jedes Jahr im März zu einem gemeinsamen Pressegespräch ein. Seit 2011 werden zudem regelmäßig stattfindende „Kölner Radverkehrstreffs“ organisiert – offene Bürgerveranstaltungen, mit zumeist einem Schwerpunktthema und der Möglichkeit mit Vertretern der Ordnungspartner ins Gespräch zu kommen. Auch Autofahrer werden ganzjährig für die Sicherheitsbedürfnisse des Radverkehrs sensibilisiert: Mit Kurzhinweisen auf den städtischen Variotafeln wie „Bitte immer blinken – Radfahrer sagen danke“. Die insgesamt 20 Tafeln hängen an den Hauptzufahrtsstraßen sowie auf den Rheinbrücken und informieren normalerweise über die aktuelle Verkehrslage.

Aktionen

Eine Vielzahl verschiedener Aktionen, die jeweils einen direkten Nutzen für die Radverkehrssicherheit haben, ist der zweite Baustein der Arbeit von „Velo2010“. Dazu gehören die jährlichen – vom ADFC ausgearbeiteten – „Mängeltouren“. Die Tour, durch je einen Kölner Stadtteil, wird von den Ordnungspartnern im Beisein von



Verkehrssicherheitsaktion „Toter Winkel“ an einer Kölner Grundschule

Die Partner von „Velo2010“:

- Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC)
- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC)
- Polizei Köln
- Stadt Köln
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)
- Verkehrswacht Köln

Pressevertretern abgeredet. Es werden konkrete Mängel und Gefahrenstellen für den Radverkehr angefahren und vor Ort Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Über 40 Mängel sind so in den vergangenen fünf Jahren aufgenommen worden. Die Hälfte konnte inzwischen behoben werden. Ein weiteres Drittel befindet sich derzeit in der Bearbeitung.

Außerdem veranstaltet das Amt für Straßen und Verkehrstechnik federführend im Namen der Ordnungspartnerschaft jedes Jahr im Mai ein Fahrradquiz. Das Ziel ist, die für den Radverkehr wesentlichen Regeln spielerisch zu vermitteln. 10 mitunter knifflige Fragen warten darauf, beantwortet zu werden – auch online. Attraktive Gewinne haben allein 2011 weit über 1.000 Bürger zum Mitmachen motiviert.

Dazu kommen Aktionen zum „Toten Win-

kel“ und Verkehrssicherheitsaktionen an den Kölner Grundschulen. Anhand eines Lkw und einer ausgelegten Platte wird demonstriert, welche Ausmaße der Tote Winkel hat und dass eine gesamte Schulklasse in diesem Bereich verschwinden kann. In 2012 wird die Aktion voraussichtlich mit rund 160 Klassen durchgeführt. Seit einigen Jahren führt Velo2010 mit unterschiedlichen Partnern auch immer wieder Fahrradchecks durch. Sie richten sich direkt an die vorbeifahrenden Radfahrer und kleinere Reparaturen werden sofort durchgeführt. Bei größeren Mängeln, die auf einem Erfassungsbogen notiert werden, erhalten die Radfahrer eine Vergünstigung bei der Reparatur im Partnerbetrieb der Aktion. Partner sind jeweils gemeinnützige Werkstätten oder angehende Zweiradmechaniker des Nikolaus-August-Otto-Berufskollegs. Die Checks finden an unterschiedlichen Orten, mal eintägig, mal mehrtägig und manchmal auch unter verschiedenen Schwerpunkten, je nach Jahreszeit, statt. So gibt es etwa „Frühlingschecks“ oder auch spezielle „Lichtchecks“ im Herbst. In diesem Jahr werden im Mai und im September Fahrradchecks im Rheinpark durchgeführt. Das Motto: „Alles im Grünen Bereich“.

.....
Benjamin Klein, Stadt Köln

Nahmobilität 2.0

Neue Generation der Nahmobilitätsförderung eingeleitet

Mit Nahmobilität 2.0 hat die AGFS die nächste Stufe der Nahmobilitätsförderung gezündet. Pünktlich zum Radverkehrskongress Ende Februar wurde die neue AGFS-Broschüre fertig, die die Konzeptidee „2.0“ ausführlich vorstellt. „Nahmobilität 2.0“ ist die fachliche Basis für die Aussagen des „Aktionsplans der nordrhein-westfälischen Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“, der ebenfalls auf dem Radverkehrskongress präsentiert wurde.

Hintergrund/Anlass

Bereits im Jahr 2002 entstand die Grundidee der Nahmobilität und wurde in den AGFS-Mitgliedskommunen sukzessive in die Praxis übersetzt. Vor dem Hintergrund sich wandelnder Verhältnisse wie bspw. Klima, Demografie, Elektro-Mobilität und den damit einhergehenden Fragen nach zukünftigen Leistungs-, Komfort- und Sicherheitsansprüchen von Infrastruktur und Verkehrsplanung wurde deutlich: Sowohl die kommunale als auch die Landesverkehrspolitik muss sich neu ausrichten, um adäquat antworten zu können.

Nahmobilität = nichtmotorisierte, individuelle Mobilität, vorzugsweise zu Fuß und mit dem Fahrrad, aber auch mit Inlinern, Skat- und Kickboards etc.

Der Perspektivenwechsel

Unter dem plakativen Begriff „Nahmobilität 2.0“ entwickelt die AGFS 2011 ein neues Leitbild. Zeitgleich entsteht – unter Einbindung aller Schlüsselressorts – der Landesaktionsplan zur Förderung von Nahmobilität. Erklärtes Ziel von AGFS und Land ist es, hochwertige Lebens- und Bewegungsräume mit einem Optimum an Bewegungsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Vor allem Kindern, Senioren und behinderten Menschen soll eine eigenständige Mobilität und so die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht werden.

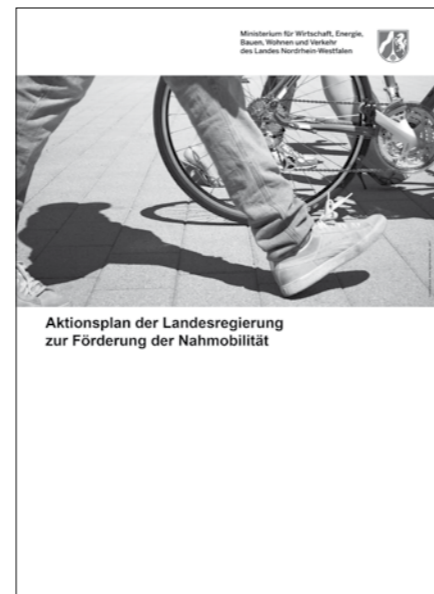
Dabei muss Mobilität nicht nur ökologisch tragfähig gestaltet werden, sondern für alle Nutzer bezahlbar sein und bleiben. Das setzt voraus, dass Nahmobilität, also alle nichtmotorisierten Verkehrsarten, idealerweise, finanziell und flächenmäßig mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Öffentlichen Personenverkehr (ÖV) gleichgestellt werden. Klar ist: Erst wenn Nahmobilität zur Basismobilität geworden ist, kann das Potenzial von Radfahren und Zufußgehen voll ausgeschöpft werden – hinsichtlich seiner Bedeutung für den Klimaschutz, für eine bezahlbare Mobilität und für die Gesundheit.

Ausblick

Zunächst wird es darum gehen, Nahmobilität in den Köpfen der politischen und administrativen Entscheidungsträger zu verankern und zur Pflichtaufgabe zu erheben. Zur Umsetzung des Aktionsplans sind zehn strategische Förderbausteine und einzelne Leitprojekte auf der Ebene der beteiligten Ressorts entwickelt worden. Der Zeithorizont für die Umsetzung ist 2020. Eines der Leitprojekte wurde bereits gestartet: Die AGFS hat in Kooperation mit dem MWEBWV bereits begonnen das Thema Radschnellwege zu bearbeiten, die zukünftig in der Netzhierarchie „höchste Priorität“ erhalten sollen. Erste Ergebnisse werden im September erwartet. Besondere Aufmerksamkeit soll auch der Fußverkehr erhalten. Dazu werden in den nächsten zwei Jahren Konzepte, Maßnahmen und Materialien von der AGFS entwickelt. Hauptthema bleibt weiterhin auch Gesundheit durch Bewegung im Alltag.



Die Broschüre bereitet die Aussagen des Aktionsplanes für die Fachöffentlichkeit auf. Inhalte sind: Definition und Argumentationsstruktur für Nahmobilität sowie ein best practice-Teil



Der Aktionsplan formuliert die politischen Ziele, Eckpunkte und Kerninhalte der Verkehrspolitik des Landes im Hinblick auf die Nahmobilität.

Radverkehrskongress 2012

Rekordbesucherzahlen beim diesjährigen Radverkehrskongress

Unter dem Titel „MEGATREND NAHMOBILITÄT“ lud die AGFS zum 13. Mal zum Radverkehrskongress ein. Erstmals präsentiert sich die Veranstaltung zweitägig. Der Anlass: Die Vorstellung des neuen Aktionsplans der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität und der AGFS-Broschüre Nahmobilität 2.0.

Zwei volle Tage Nahmobilität

Rund 450 Personen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden waren der Einladung am 23. und 24. Februar 2012 nach Essen gefolgt – so viele wie nie zuvor. Nach Oberbürgermeister Reinhard Paß (Essen) und stellvertretender Vorsitzender der AGFS) begrüßte Horst Becker, Parlamentarischer Staatssekretär im MWEBWV des Landes NRW die Teilnehmer und präsentierte im direkten Anschluss die Eckpunkte des Aktionsplans der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Es folgten ein Beitrag von Robert Pressl, FGM-AMOR zum Thema „Parameter für die Mobilität der Zukunft“ und ein Blick in die Zukunft des NRVPs durch Niels Hartwig, BMVBS. Im letzten Punkt des Nachmittagsprogramm „Radverkehrsförderung best practice“ wurden die Nominierten des Deutschen Fahrradpreises vorgestellt. Es folgte die Preisverleihung des Deutschen Fahrradpreises im Abendprogramm (s. Seite 20

Tag zwei stand im Zeichen eines „neuen Denkens“. Zunächst stellte Franz Linder, Planerbüro Südstadt/P3 Agentur die parallel zum Aktionsplan entwickelte Fachbroschüre „Nahmobilität 2.0“ vor. Danach beleuchteten namhafte Fachreferenten unterschiedliche Aspekte der Nahmobilitätsförderung und zeigten auf, an welchen Stellen ein Umdenken in den Köpfen der Entscheidungsträger notwendig ist, um das volle Potenzial der Nahmobilität ausschöpfen zu können.

Durch das Programm führte an beiden Tagen der bekannte Journalist und WDR-Moderator Tom Hegemann.

Das Programm und ein Großteil der Vorträge stehen unter www.fahrradfreundlich.nrw.de zum Download zur Verfügung.



Tag 1 Horst Becker, Parlamentarischer Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW; Robert Pressl, FGM-AMOR; Niels Hartwig, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (v.l.n.r.)



Tag 2 Franz Linder, Planerbüro Südstadt/P3 Agentur „Nahmobilität 2.0“; Jörg Thiemann-Linden, Deutsches Institut für Urbanistik „Eine fußgängerfreundliche Infrastruktur als elementarer Baustein der Mobilität“; Dr. Birgit Wallmann, Deutsche Sporthochschule „Bewegung fängt vor der Haustür an – Lebensräume für mehr körperliche Aktivität“ (v.l.n.r.)



Martin Tönnies, Regionalverband Ruhr „Radverkehr in einer neuen Dimension“; Wigand von Sassen, Landeshauptstadt München „Radhauptstadt München – die Kommunikationskampagne“; Jörg Ortlepp, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. „Nahmobilität und Verkehrssicherheit – aktuelle und zukünftige Herausforderungen“ (v.l.n.r.)

Der Deutsche Fahrradpreis 2012

Die Preisverleihung in Essen

Lange angekündigt und mit Spannung erwartet, war es am Abend des 23. Februar endlich soweit. Der rote Teppich wurde ausgerollt, der Saal in schummrige Orange getaucht – die Preisverleihung des Deutschen Fahrradpreises konnte beginnen.

Schnell wurde deutlich: Nichts ist so wie es mal war. Eingeleitet worden waren die zahlreichen Veränderungen durch die Umbenennung des Preises von „best for bike“ zu „Der Deutsche Fahrradpreis“. Neben Logo, Website und der Erweiterung der Kategorien stand nun mehr auch die Generalüberholung der Preisverleihung an. Mehr Zeit für die Vorstellung der fachlich relevanten Inhalte sollte es geben.



Talkrunde mit Siegfried Neuberger, ZIV; Christine Fuchs, AGFS; Dr. Veit Steinle, BMVBS (v.l.n.r.)

Die nominierten Projekte und Preisträger mussten mehr Aufmerksamkeit erhalten. Außerdem sollte ein höherer Unterhaltungsfaktor die Veranstaltung als solche aufwerten, so die Initiatoren des Preises, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die AGFS und der Zweirad-Industrie-Verband. Erklärtes Ziel des neuen Formats war, der Bedeutung des größten deutschen Fahrradpreises auch durch die Gestaltung der Preisverleihung Ausdruck zu verleihen.

Vorstellung der Nominierten

Die wichtigste Modifikation war die Verlegung der Preisverleihung in den Abend, um sie als eine eigenständige Veranstaltung mit entsprechendem Zeitfenster zu positionieren. Durch die Einbettung der Preisverleihung in den AGFS-Radverkehrskongress war es jedoch möglich, die nominierten Projekte bereits nachmittags zu präsentieren und so fachliche Inhalte von der eigentlichen Preisverleihung zu trennen. Bereits die hierfür gewählte Form ließ erkennen, dass beim Deutschen Fahrradpreis ein anderer Wind wehte. In lockerer Interviewform wurden die Nominierten

von den Moderatoren Tom Hegermann und Steffi Neu in bester WDR 2-Manier zu Entstehung, Besonderheiten und Preiswürdigkeit ihrer Projekte befragt. Die Nominierten Bob Giddens und Heinz Rebellius, Artland Bike Music Festival entließen das begeisterte Publikum mit einem Ständchen in die (Umbau-) Pause.

Die Preisverleihung

Eine halbe Stunde später öffnete der Saal für rund 250 Gäste erneut seine Türen. Steffi Neu, nun im Alleingang, begrüßte das Publikum und übergab direkt an „Billy Bob Buddha“, die den Abend musikalisch eröffneten. Die drei „Buddhas“ präsentierten Musikcomedy vom Feinsten. Nach einer kurzen Talkrunde mit den Projektinitiatoren wurde der Preis in der Kategorie „Alltagsmobilität“ verliehen. Das



Fahrradfreundlichste Persönlichkeit des Jahres 2011: Wigald Boning

Rennen machte das fahrradfreundliche Kreishaus Düren und hatte sich gegen insgesamt 46 Mitbewerber durchgesetzt. Dr. Veit Steinle vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung überreichte die mit 5.000,- Euro dotierte Aus-

Die Nominierten im Überblick

Kategorie Alltagsmobilität

StadtRAD Hamburg → www.stadtrad.hamburg.de

Radwegepaten → www.radkreis-nienburg.de

Fahrradfreundliches Kreishaus Düren → www.kreis-dueren.de



Kategorie Freizeit/Tourismus

Bahntrassenradeln.de → www.bahntrassenradeln.de

Artland Bike Music Festival → www.facebook.com/artland.bicycle.music.festival

Bikepark Trippstadt → www.bikepark-trippstadt.de



Preisträger der Kategorie „Alltagsmobilität“: Fahrradfreundliches Kreishaus Düren, Maik Scharnweber, Hans-Georg Hellebrand und Silke Stach-Reinartz (v.l.n.r.)

zeichnung. In seiner Laudatio lobte er das konsequente Engagement bei der Umsetzung des durchdachten, umfangreichen und vielseitigen Maßnahmenpakets, welches auch für andere Kommunen ein gutes Vorbild darstelle.

Ebenfalls über 5000,- Euro freuen konnte sich der Gewinner der Kategorie Freizeit/Tourismus: Der Bikepark Trippstadt. Die Freude der Trippstädter war so groß, dass sie die Bühne noch vor der Laudatio stürmten. Die Laudatoren selbst, Dr. Günther Horzetzky, Staatssekretär im MWEBWV und Christine Fuchs, Geschäftsführerin der AGFS, fuhren mit dem Tandem ein und bekamen Szenenapplaus.



Frank Busemann in „action“.



Der „Bikepark Trippstadt“ gewinnt die Kategorie „Freizeit/Tourismus“, (v.l.n.r.) Christine Fuchs, Hans Kallenbach, Ralf Drumm und Dr. Günther Horzetzky

„Besonders hat die Jury beeindruckt, dass die Initiative für den Bikepark nicht nur von den Kindern und Jugendlichen ausgegangen war, sondern dass diese auch aktiv bei der Umsetzung mitgewirkt haben, bzw. mitwirken.“ begründeten sie die Entscheidung der Jury.

Neben den drei Hauptkategorien wurde außerdem der Sieger des Fotowettbewerbs ausgezeichnet. Dieser hatte die 500 km lange Anreise in Kauf genommen, um sich seinen Gewinn – ein Faltrad „birdy“ – persönlich abzuholen. Der Fotowettbewerb war mit rund 1000 eingereichten Bildern der „Überraschungserfolg“ des diesjährigen Wettbewerbs.



Gewinner des Fotowettbewerbs Jörg Jäger mit seinem Preis.



Kurz vor Veranstaltungsende begeisterte Frank Busemann, ehemaliger Zehnkämpfer mit seinem Beitrag „Aufgeben gilt nicht“ das Publikum. Als Schlusspunkt wurde der bekennende Radfahrer und Unterstützer von Radprojekten wie School Bike Wigald Boning mit der Auszeichnung fahrradfreundlichste Persönlichkeit des Jahres geehrt. Die Trophäe überreichte Albert Herresthal vom VSF e.V. Danach ließen die Preisträger und das Publikum den Abend bei Getränken und Musik ausklingen. Ein besonderer Dank gilt der Messe Essen, die erstmalig als Sponsor des Deutschen Fahrradpreises aufgetreten ist und die Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt hat.



Billy Bob Buddha in ihren maßgeschneiderten Anzügen aus Sofabezügen.

Kreis Warendorf ist „Fahrradfreundlicher Kreis“

Im Rahmen einer kleinen Feierstunde wurde der Kreis Warendorf am 15. Februar 2012 als 66. Mitglied in die AGFS aufgenommen. Horst Becker, Parlamentarischer Staatssekretär im Verkehrsministerium NRW und Christine Fuchs, Geschäftsführerin AGFS überreichten die Mitgliedsurkunde an Landrat Dr. Olaf Gericke in Alverskirchen.

„In den letzten fünf Jahren wurden fast 50 km Bürgerradwege im Kreis gebaut! Das ist absolute Spitze in ganz NRW!“ Diese Leistung sei vor allem den 34 aktiven Bürgerradweginitiativen im Kreis zuzuschreiben, betonte Landrat Dr. Olaf Gericke. Es ist ganz wesentlich auch ihr Verdienst, dass wir heute „Fahrradfreundlicher Kreis“ werden!“ würdigte Dr. Gericke die Leistungen der zahlreichen „helfenden Hände“. Auch Staatssekretär Horst Becker freute sich über das einzigartige bürgerschaftliche Engagement beim Radwegbau und lobte zudem die Leistungen des Kreises bei der Pflege und Unterhaltung der Radwegeausschilderung. Zudem hob er die



gute regionale Zusammenarbeit im Radtourismus und bei der Erarbeitung von Schulradwegplänen hervor. Bereits im Oktober letzten Jahres hatte die Bereisung des Kreises durch die sogenannte „Bereisungskommission“ mit Vertretern der AGFS und des Ministeriums stattgefunden. Die Auszeichnung „Fahrradfreundlicher Kreis“ wird – wie üblich –

zunächst für sieben Jahren verliehen. Danach erfolgt eine erneute Überprüfung.

Ansprechpartner für Fragen des Radverkehrs ist Martin Terwey von der Kreisverwaltung Warendorf. Er ist unter der Rufnummer 02581/536140 zu erreichen. (E-mail: Martin.Terwey@kreis-warendorf.de)

AGFS präsentiert sich auf der Fahrrad Essen

Messestand vom 24. bis 26. Februar 2012

In diesem Jahr war die AGFS gleich doppelt vertreten. Auf zwei voneinander getrennten Flächen wurden unterschiedliche Themen präsentiert.

Auf der rund 200 qm großen Hauptfläche bildete der Nachbau eines Häuserblocks das Herzstück des Messestandes. Ergänzt wurde die Szene durch mehrere Elemente. Auf einer Litfasssäule fanden die Besucher Informationen rund um den Messestand, am „Ich bin die Energie“-Stand, direkt neben dem „Straßenkaffee“ konnte man sich zum Thema Bewegung und Gesundheit informieren und nebenher eine leckere Kaffeespezialität am Kaffeerad aus Münster trinken. Der Tischkicker vom Radroutenplaner NRW lud zum Spielen ein und lockte genau wie das Glücksrad kleine und „große“ Kinder an den Stand. Erstmals gab es auch die Möglichkeit, sich als AGFS-Kommune am Stand zu präsentieren – diese Möglichkeit nutzten Köln und Erkelenz. Seine Weltpremiere feierte der



Wanderroutenplaner NRW, der – genau wie der Radroutenplaner – unter Anleitung an überdimensionalen Touchscreens ausprobiert werden konnte und zahlreiche Besucher an den Stand lockte. Wieder präsent war auch das Metropolrad Rhein-Ruhr.

Die ca. 60 qm große Nebenfläche war der neuen „Black Box“ sowie den anderen Modulen der Aktion Licht vorbehalten. Gemeinsam mit den ebenfalls neu gestalteten AGFS-Ausstellungstafeln boten sie einen guten Einblick in die Arbeit der AGFS.

Vier Millionen Radkilometer für den Klimaschutz

Klima-Bündnis prämiiert fahrradaktivste Kommunalparlamente und Kommunen beim Stadtradeln 2011

Weit mehr als 20.000 RadlerInnen traten bei der Klima-Bündnis-Aktion Stadtradeln 2011 für die Radverkehrsförderung und den Klimaschutz in die Pedale. Mit von der Partie waren über 500 Mitglieder der kommunalen Parlamente aus rund 60 Kommunen in ganz Deutschland. Das Wettradeln hat sich gelohnt – nicht nur fürs Klima. Heute zeichnet das Klima-Bündnis in Rheinberg die fahrradaktivsten Kommunalparlamente, Städte, Gemeinden und Einzelradler in der Sonderkategorie STADTRADLER aus. Die Teilnehmer legten von Juni bis Mitte Oktober nahezu vier Millionen Radkilometer zurück und ersparten der Umwelt im Vergleich zur Autofahrt

fast 600 Tonnen CO₂. „Stadtradeln zeigt, dass vielen Bürgerinnen und Bürgern die Förderung einer klimafreundlichen Mobilität wichtig ist. Mit ihrer Beteiligung setzen sie ein deutliches Signal an die Politik, der Radverkehrsförderung Rückenwind zu verleihen“, bewertet Klima-Bündnis-Geschäftsführerin Ulrike Janssen den neuen Teilnehmer- und Kilometerrekord. In diesem Jahr sattelten lokale Prominente als STADTRADLER komplett aufs Fahrrad um und ließen ihr eigenes Auto 21 Tage am Stück stehen. Gleich vier davon kamen aus Rheinberg: „Unsere Teilnahme beim Stadtradeln 2011 hat wieder für einige Wochen das Radfahrfieber entfacht.



Mit über 1.700 registrierten Radlerinnen und Radlern konnten wir gut fünf Prozent der Gesamtbevölkerung aktivieren! Dank Stadtradeln war das Thema Radfahren fast täglich in den örtlichen Pressemedien und damit der öffentlichen Wahrnehmung platziert“, sagt Hans-Theo Mennicken, Bürgermeister der mehrfach prämierten Stadt Rheinberg. Beim Stadtradeln sammeln Mitglieder der kommunalen Parlamente und BürgerInnen möglichst viele Radkilometer. Die Aktionsphase dauert drei Wochen zwischen Juni und Mitte Oktober. In dieser Zeit legen die TeilnehmerInnen möglichst viele Wege mit dem Fahrrad zurück. Für den Kampagnenzeitraum 2012 nimmt das Klima-Bündnis bereits Anmeldungen entgegen.

André Muno, Klimabündnis

Die Gewinner in den folgenden Kategorien sind:

Kommunen mit dem fahrradaktivsten Kommunalparlament (prozentuale Beteiligung in Abhängigkeit zu Gesamtkilometern aller ParlamentarierInnen):

Rheinberg mit 2.156,8 Parlamentarier-Kilometern

Kommune mit den meisten Radkilometern (absolut):
Dresden mit 452.826 Kilometern

Kommune mit den meisten Radkilometern pro EinwohnerIn:
Rheinberg mit 7,69 Kilometern pro EinwohnerIn

Sonderkategorie: STADTRADLER mit den meisten Radkilometern:
Ümit Erkan-Lieth aus Wipperfürth mit 1.771 Kilometern

Parken im Straßenraum

Im Rahmen der Seminarreihe „Kein Platz für den Radverkehr? Straßenräume nutzen, Parkraum schaffen“ der Fahrradakademie hat Jürgen Möllers, Fahrradbeauftragter der Stadt Köln, als Referent ausführlich die kreative Kölner Praxis bei der Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum vorgestellt. Die Resonanz auf den Vortrag bei den Veranstaltungen in Frankfurt am Main, Hamburg und München war äußerst positiv. Im Nachgang haben der Fahrrad-

beauftragte und sein Team sehr viele Anfragen nach dem Vortrag als druckfähiges PDF erhalten. Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik nimmt dies zum Anlass, auch den Leserinnen und Lesern der „fahrradfreundlich mobil“ das Angebot zu machen, die PDF-Version des Vortrags bei Interesse zu bestellen. Schicken Sie hierfür einfach eine formlose E-Mail an fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de.

Benjamin Klein, Stadt Köln



Die Dokumentation wird als PDF-Datei kostenfrei zur Verfügung gestellt.

„Radverkehr in Dortmund“ erscheint 2012 zum 10. Mal

Seit 2003 veröffentlicht die Stadt Dortmund, unter Federführung von Tiefbauamt und Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, jeweils zum Jahresbeginn eine Dokumentation zum Thema Radfahren in Dortmund. Die 10. Ausgabe der Broschüre „Radverkehr in Dortmund, Bericht 2011 und Ausblick“ liegt nun vor.

Bereits in den Jahren von 1999 bis 2002 gab es in Form einer gehefteten Blattsammlung Berichte zum Fahrradverkehr in Dortmund.

Hierin wurden von der Fachverwaltung die Aktivitäten zur Radverkehrsförderung innerhalb des vergangenen Jahres dokumentiert und gleichzeitig ein Überblick über die künftigen Arbeitsschwerpunkte zum Radverkehr in Dortmund gegeben.

Im Jahr 2003 änderte sich dann erstmals das Erscheinungsbild, aus der gehefteten Blattsammlung entstand eine mehrfarbige Broschüre. „Radverkehr in Dortmund, Bericht 2002 und Ausblick“ erschien Anfang 2003 als 20-seitiges Heft und fasste die Planungen und Maßnahmen zur Fahrradförderung zusammen, dokumentierte laufende und abgeschlossene Bauvorhaben genauso wie Maßnahmen zur Öffent-



lichkeitsarbeit oder die Wegweisung des landesweiten und innerstädtischen Radwegenetzes. Somit erschien 2003 eine ansprechende und farbige Broschüre mit Texten, Fotos und Tabellen rund um das Thema Fahrrad und Radfahren in Dortmund.

Bei der Verabschiedung des Masterplan Mobilität im Mai 2004, in dem das Radverkehrskonzept der Stadt Dortmund grundlegend überarbeitet worden ist, hat der Rat der Stadt Dortmund noch einmal deutlich gemacht, dass der Radverkehr auch künftig eine besondere Rolle spielen soll. Durch Verbesserungsmaßnahmen in vielen unterschiedlichen Schritten wurde in Dortmund seither kontinuierlich an der

Fahrradinfrastruktur und an einem positiven Fahrradklima gearbeitet. All diese Maßnahmen wurden im Laufe der Jahre in den Berichten zum Radverkehr dokumentiert und jeweils zu Jahresbeginn veröffentlicht. Bunt und seit 2008 in neuer, frischer Optik, informiert der Bericht nun zum 10. Mal in Folge über die Förderung des Fahrradverkehrs in Dortmund.

In den Jahren 2003 bis 2007 wurden jeweils 1.000 Exemplare des Berichts herausgegeben. In erster Linie war der Bericht für die Vertreterinnen und Vertreter der politischen Gremien vorgesehen. Interessierte Bürgerinnen und Bürger konnten die Broschüre aber auch beim Tiefbauamt oder Planungs- und Bauordnungsamt erhalten. Der Dortmunder Bericht „Radverkehr in Dortmund, Bericht 2009 und Ausblick“ erschien dann, aus Kostengründen, erstmals nicht mehr in gedruckter Form. Vielmehr werden seither die jährlichen Berichte als pdf-Datei im Internet auf der Seite des Fahrradbeauftragten der Stadt Dortmund (www.tiefbauamt.dortmund.de) veröffentlicht.

.....
Anette Herter, Stadt Dortmund

Startschuss zum BYPAD-Verfahren in Herzogenrath

Bereits Ende 2011 plante die Stadt Herzogenrath für 2012 ein Qualitätsmanagementverfahren zum Status des Radverkehrs durchzuführen.

BYPAD steht für Bicycle Police Audit (übersetzt etwa „Überprüfung der Fahrradförderung“). Das Verfahren, das im Rahmen dreier EU-Projekte entstanden ist, wurde bereits in über 100 europäischen Städten angewandt. Es basiert auf der Auswertung von Best Practice-Beispielen mit dem Ziel, die Fahrradnutzung zu stärken und die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern. Rd. 20 Personen aus Politik, Verwaltung bzw. den Nutzerverbänden wurden eingeladen, an diesem Prozess teilzunehmen. Das beauftragte Büro „Planungsgemein-



schaft Verkehr – PGV, aus Hannover“, das für die Durchführung vom europäischen BYPAD-Konsortium zertifiziert ist, hatte zuvor einen Fragebogen versandt, der von jedem Teilnehmenden ausgefüllt werden sollte. Am 07. März 2011 traf sich die BYPAD-

Gruppe erstmalig von 15:00 bis 19:00 Uhr im Rathaus der Stadt Herzogenrath. Dabei wurde auf Grundlage des Fragebogens mit den zusammengeführten Antworten aller Teilnehmer diskutiert und eine fachliche Stärken-Schwächen-Analyse mit Städtevergleich vorgestellt. Mit einem rund um positiven Feedback aus der BYPAD-Gruppe endete das erste Treffen gegen 19:00 Uhr. Auf Basis der Diskussionsergebnisse dieses Konsensmeetings sollen dann in einem zweiten Treffen am 03. Mai 2011 die künftigen Qualitätsziele und Handlungsansätze für den Radverkehr in Herzogenrath entwickelt werden.

.....
Joachim Hergesell, Stadt Herzogenrath

Bundesstadt Bonn soll Fahrradhauptstadt Nordrhein-Westfalens werden

Seit gut einem Jahr wird über die Umsetzung eines ehrgeizigen Projektes in der Bundesstadt Bonn diskutiert: Bonn soll spätestens im Jahr 2020 zur Fahrradhauptstadt Nordrhein-Westfalens werden. Seit März 2012 gibt es nun das Team im Stadtplanungsamt, mit Regina Jansen, Marlies Koch und Reinmut Schelper als Verantwortliche für das Vorhaben (s. Foto). Nachfolgende Ziele werden daher in den folgenden Jahren angestrebt:

1. Stärkung des Umweltverbundes: Der Radverkehrsanteil soll mittel- bis langfristig deutlich auf 25 % gesteigert werden, um das Ziel des Leitbildes der Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreis des Landes NRW zu erreichen. Die Steigerung des Radverkehrsanteils darf dabei nicht zu Lasten des Fußgängerverkehrs und des öffentlichen Verkehrs erfolgen.

2. Erhöhung der Verkehrssicherheit: Die Anzahl der verunglückten Radfahrer ist deutlich zu senken, die Anzahl schwer verletzter und getöteter Radfahrer ist langfristig entsprechend einer „Vision Zero“ – soweit möglich – auf null zu reduzieren, ebenso wie die Anzahl der Unfallhäufungsstellen.

3. Steigerung der Zufriedenheit: Die Bonner Bürgerinnen und Bürger sowie die Bonner Unternehmen sollen sich stark mit der Fahrradhauptstadt Bonn identifizieren, so dass ein noch positiveres Fahrradklima geschaffen wird. Die Radfahrerinnen und Radfahrer sind sehr zufrieden mit den Radverkehrsangeboten und nehmen dadurch eine gesteigerte Lebensqualität wahr. Die Verkehrsteilnehmer fühlen sich wahlfrei in der Benutzung eines Verkehrsmittels und treffen eine situationsangepasste Verkehrsmittelwahl unter multimodalen Entscheidungskriterien. Diese drei übergeordneten Ziele sind grundsätzlich in allen Belangen zu verfolgen. Aufgrund des hierfür notwendigen



Team Radhauptstadt Bonn

Einsatzes großer finanzieller Ressourcen und der aktuellen Haushaltslage können die Ziele in Gänze nur langfristig erreicht werden.

.....
Regina Jansen, Stadt Bonn

Bis 2020 sollen nachstehende Zielwerte erreicht werden, in den darauf folgenden Jahren sind diese Werte möglichst noch zu steigern: Es wird angestrebt,
 → den Radverkehrsanteil bis 2020 (von 12 % im Jahr 2009, Studie Infas, „Mobilität in Deutschland“, Bonn 2009) auf 25 % zu steigern,
 → die Zahl der verunglückten Radfahrer bis 2020 um 25 % von ca. 480 im Jahr 2009 (Angaben der Polizei) auf höchstens 350 zu reduzieren,
 → die Zahl der getöteten und schwer verletzten Radfahrer bis 2020 um 50 % von ca. 70 im Jahr 2009 (Angaben der Polizei) auf höchstens 35 zu reduzieren,
 → die Zahl der Unfallhäufungsstellen mit Radfahrerbeteiligung bis 2020 um 100 % von 7 im (Angaben der Polizei) Jahr 2009 auf null zu reduzieren
 → einen eigenen Fahrradklimatest zu entwickeln und bis 2020 die Zufriedenheitswerte zu steigern.

Beirat FahrRad

Der Beirat FahrRad berät als Fachgremium den Rat der Kreisstadt Unna in allen Fahrradbelangen. Sämtliche Ratsfraktionen sind ebenso vertreten wie engagierte Bürger z.B. des ADFC und verschiedene Bereiche der Verwaltung. Auch Polizei und Kreisverwaltung sitzen mit am Tisch, wenn es darum geht, die Kreisstadt Unna noch fahrradfreundlicher zu gestalten. Der Beirat steuert und koordiniert die Radverkehrsförderung. So wurden in den letzten Jahren Maßnahmenpläne und Prioritätenlisten aufgestellt, die kontinuierlich abgearbeitet werden. Derzeit wird ein Strategiekonzept für die Weiterentwicklung des Radverkehrs bzw. der Nahmobilität erarbeitet.

Hervorgegangen ist das Gremium aus dem Forum FahrRad, welches sich wiederum aus der Zertifizierung zur Bypad-Kommune im Jahr 2008 entwickelt hat. Einmal im Jahr werden bei einer gemeinsamen Radtour abgeschlossene Maßnahmen begutachtet und Problemstellen besichtigt.

.....
Patricia Reich, Kreisstadt Unna



Der Beirat auf Tour

So fährt die Kreisverwaltung Steinfurt zur Arbeit

Im Sommer 2011 führte die Kreisverwaltung Steinfurt eine Befragung unter den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zum Thema Verkehrsmittelwahl durch. Ziel war es herauszufinden, mit welchen Verkehrsmitteln der Arbeitsplatz „angesteuert“ wird und welche Beweggründe für die Nutzung eines Verkehrsmittels sprechen. Deshalb gab es im Rahmen der Erhebung auch sogenannte offene Fragen zur Nutzung des PKW, des Fahrrades, der Fahrgemeinschaft und des ÖPNV.

Unter anderem wurde erfragt, welche Motive der Verkehrsmittelwahl zugrunde liegen und welche Voraussetzungen gegeben sein müssten, damit mehr Personen auf

dem Weg zur Arbeit das Fahrrad als Verkehrsmittel wählen. Die Befragung wurde online im Intranet der Verwaltung durchgeführt. Von den 1.263 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kreisverwaltung beteiligten sich 415 an der Befragung.

Es zeigte sich, dass 30% der Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der durchaus fahradaffinen Entfernung von bis zu 10 Kilometern von ihrem Arbeitsplatz entfernt wohnen. Von diesen nutzen bereits 61% die Verkehrsmittel des Umweltverbundes oder kommen mit der Fahrgemeinschaft. Es verbleiben immerhin 39%, die das Fahrrad nutzen könnten. Diese nannten als Gründe gegen die Nutzung des Fahr-

rades vor allem den Zeitvorteil durch die Nutzung des PKW. Aber auch die eigene Bequemlichkeit sowie die Wetterverhältnisse spielten eine Rolle für die Bevorzugung des PKW.

Die Nutzung des Fahrrades für den Weg zur Arbeitsstelle wird durch den Kreis bereits heute durch die regelmäßige Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ gefördert. Die Befragung hat gezeigt, dass noch weiteres Potenzial für die Fahrradnutzung besteht. Nun gilt es, entsprechende Attraktivierungsmaßnahmen wie etwa die Aufwertung der Abstellanlagen zu entwickeln.

.....
Renate Schulte, Kreisverwaltung Steinfurt

Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Aachen“

Bereits zum zweiten Mal wurde von der Stadt Aachen im Rahmen der Kampagne „Fahrrad in Aachen“ zusammen mit der IHK Aachen der Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ ausgetragen. An diesem Wettbewerb konnten alle Unternehmen, Behörden und Einrichtungen in Aachen teilnehmen. Voraussetzung war eine Mindestanzahl von fünf Mitarbeiterinnen oder Mitarbeitern.

Mitmachen lohnt sich

Mit der Kampagne „Fahrrad in Aachen“ soll erreicht werden, dass die Aachenerinnen und Aachener öfters mit dem Rad unterwegs sind. Dies gilt nicht nur in der Freizeit sondern auch im Alltag. Hierzu zählt auch der Weg zur Arbeit oder auf Dienstgängen. Das Fahrrad bildet vor allem auf kurzen Strecken eine gute und gesunde Alternative zum motorisierten Individualverkehr, wovon Arbeitnehmer und Arbeitgeber gleichermaßen profitieren können. Schon kurze, regelmäßig per Rad zurückgelegte Wege sind ein wertvoller Beitrag für die Gesundheit. Dies kann die Anzahl von Krankmeldungen in den Betrieben positiv beeinflussen. Außerdem haben Fahrräder einen geringeren Stellplatzbedarf als Autos, wodurch auch hier eine Kostenersparnis möglich ist.

Viele Aachener Betriebe gehen bereits mit gutem Beispiel voran. Sie stellen ih-



Die Gewinner des Jahres 2011

ren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine überdachte Abstellanlage zur Verfügung, haben Dusch- und Umkleieräume oder stellen Dienstfahräder bereit. 2011 hatten sich acht Betriebe für den Titel beworben. Den Titel „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber in Aachen 2011“ und 2.000 Euro zur weiteren Förderung des Radfahrens erhielt, damals die BET GmbH.

Alle anderen teilnehmenden Betriebe erhielten eine Urkunde „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber 2011“ und Preise wie ein Trekkingrad mit Fahrradzubehör, Fahrrad-

reparaturgutscheine, ein Lastenfahrrad, eine eigens für den Betrieb organisierte Fahrradtour sowie Gutscheine für eine große Inspektion zum Sonderpreis für alle Beschäftigten des Betriebs.

Die ausgezeichneten Betriebe waren: Alexianer Aachen GmbH, BSV, fauna e.V., ImageDRUCK GmbH, Leberherz und Partner GmbH, Lindt&Sprüngli GmbH. Einen mit 1.000 Euro dotierten Sonderpreis erhielt die Firma Ericsson.

.....
Dr. Stephanie Küpper, Stadt Aachen

Foto: Martin Ratajczak

Zu Fuß gehen und damit Chaos vermeiden

Auszeichnung für Herzogenrather Grundschüler

Die Schüler aus dem „Walking-Bus“ und die „Verkehrszähler“ freuen sich über ihre Anerkennung bei der Mission Olympic. Zwar ist „dabei sein ist alles“ ein durchaus zum Wettbewerb „Mission Olympic“ passendes Motto, doch die Stadt Herzogenrath freut sich, nachdem sie zweimal Kandidatenstadt war, endlich eine Auszeichnung zu bekommen. Möglich machen das fitte Grundschüler aus Pannesheide und Kämpchen. Für ihre Projekte „Verkehrszähler“ und „Walking-Bus“ wurden sie in der Kategorie „Förderung gemeinsamer sportlicher Aktivität“ ausgezeichnet. Für jede Schule gab es eine Urkunde, das Preisgeld von 5000 Euro wird geteilt.

In Kämpchen gibt es die „Verkehrszähler“ bereits seit 2009. Die Idee: Eltern und Kindern wieder den Gang zur Schule zu Fuß schmackhaft zu machen, anstatt mit dem Auto vorzufahren. Damit soll das Verkehrschaos vor Schulen verringert und die Kinder wieder in Bewegung gebracht werden, erläutert Schulleiterin Gaby Schwartz-Bernd. Mit Erfolg: Von mehreren Punkten aus machen sich die Grundschüler gemeinsam auf den Schulweg. „Das macht Spaß, und man kann viel entdecken. Auf unserem Weg gibt es ein altes Haus, das nennen wir Geisterhaus“, erzählt Drittklässler Nils Dziwisch. Außerdem gebe es fürs Mitmachen Sterne: Wer



Startpunkt für den Fußgänger-Bus



Verkehrszähler am Werk

eine bestimmte Zahl gesammelt hat, bekommt eine Überraschung, strahlt er. Auch die Grundschüler aus Pannesheide finden ihren „Walking-Bus“ klasse. „Man trifft seine Freunde und kann vor der Schule noch was reden“, erzählt Simon Löher aus der dritten Klasse. Ihr Projekt funktioniert ähnlich, wie in Kämpchen. Jeden Morgen startet ein von Eltern begleiteter „Fußgänger-Bus“ in der Siedlung Mühlenbach und ein zweiter ab dem alten Zollhaus. Hier wurde eigens auch noch eine Elternhaltestelle an der Bushaltestelle eingerichtet ab der dann der Fußgänger-Bus beginnt. Nach der Schule geht es dann wieder zurück. So bekommen die Kinder Bewegung, lernen, im Straßenverkehr achtsam zu sein und sich zurecht zu finden – und weniger Eltern verstopfen mit ihren Autos die Straße, fasst Schulleiterin Monika Wallbrecht zusammen.

„Schön, dass mit diesen Initiativen besonders die Kleinen ausgezeichnet werden. Wenn sie sich bewegen, ist das die Basis für alles, was später an sportlichem Einsatz da ist“, betonte Karl Müller, Regionales Marketing Coca-Cola Rheinland. Der Getränkehersteller hat „Mission Olympic“ mit dem Deutschen Olympischen Sport-

bund initiiert. Die Jury sah das ähnlich und begründete ihre Entscheidung unter anderem damit, dass hier Sport und Aktivität durch einfache, kreative Ideen in den Alltag integriert werden. Mit den beiden Preisträgern freuten sich auch Bürgermeister Christoph von den Driesch und die zuständige Beigeordnete Birgit Froese-Kindermann. Sie erklärte auch, wieso die beiden Schulprojekte bei „Mission Olympic“ eingereicht worden seien: Denn „Verkehrszähler“ und „Walking-Bus“ seien zwar im Sinne der Verkehrssicherheit entstanden, reichten aber in den Bereich Sport hinein. Überhaupt, sei der Wettbewerb eine positive Sache. „So sind wir gezwungen uns immer wieder zu überprüfen und bekämen vielleicht gar nicht mit, wie beweglich Herzogenrath tatsächlich ist.“ Die Preisträger planen derweil, was sie mit ihrem Gewinn machen. Die Kämpchener wollen ihre Aktion fortsetzen, den Schülern zudem einen Wunsch erfüllen. In Pannesheide hat das Schülerparlament bereits einen Vorschlag gemacht: „Die Kinder wollen den Seilgarten auf dem Naturschulhof erweitern“, verrät Monika Wallbrecht.

.....
Joachim Hergesell, Stadt Herzogenrath

Öffentliche Fahrradpumpen – privat finanziert

Nachhaltige Stadtplanung und der Ausbau relevanter Infrastruktur sind wesentliche Voraussetzungen zur Förderung des Radverkehrs in Städten, Gemeinden und Kommunen. Neben den Basisfaktoren wie dem Ausbau des Radwegenetzes und der Gestaltung sicherer Parkmöglichkeiten spielen auch Servicefaktoren, um den Radverkehr kontinuierlich auszubauen, eine wichtige Rolle.

Zu den Servicefaktoren zählen die infrastrukturellen Angebote, die den Fahrradfahrern im Alltag zu Gute kommen und ihnen einen Mehrwert bieten. Als für den Bürger besonders sinnvolles Serviceangebot sind öffentliche Fahrradpumpen zu betrachten. Radfahrer können an diesen Servicestationen unkompliziert ihre Fahrräder aufpumpen und ihre Fahrt sicher wie schnell wieder fortsetzen.

Schwierige Konstellationen in den Haushalten der Städte, Gemeinden und Kommunen machen es häufig unmöglich über die infrastrukturellen Grundversorgungen hinaus Projekte zu realisieren. Einen Aus-



VEKSÖ-Pumpstation

weg aus der finanziellen Notlage kann die Involvierung lokaler Wirtschaftsunternehmen bieten, die für die Anschaffung der Pumpstationen sorgen. Als Gegenleistung könnten die Städte, Gemeinden und Kommunen den Unternehmen gewähren auf den Pumpstationen zu werben.

In der Stadt Lehrte, die 2009 durch eine Jury aus Verkehrsexperten zu Niedersachsens fahrradfreundlichster Kommune bestimmt wurde, hat eine lokale Apotheke zwei Pumpstationen des Unternehmens VEKSÖ GmbH gekauft und der Stadt zur Verfügung gestellt. Die Stationen wurden an hochfrequentierten Plätzen aufgestellt und stehen den Lehrerinnen und Lehrern zur freien Verfügung.

Weitere Pumpstationen der VEKSÖ GmbH finden die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer in den fahrradfokussierten Städten Münster und Kiel.

Der ganzheitliche Ausbau von Infrastruktur sowie die zunehmende Relevanz des Fahrrads als Verkehrsmittel führen zu einem kontinuierlichen Anstieg des Radverkehrs in den Städten. Damit geht eine Veränderung des Stadtbildes einher, welches sich nicht zuletzt an der selbstverständlichen Nutzung von Fahrradpumpen an Verkehrsknotenpunkten manifestiert.

.....
VEKSÖ GmbH

Ein neues Schild für Aachen, das Elternhaltestellen Schild



So sieht es aus!

Seit einigen Jahren werden die langfristigen Effekte von Elternhol- und -bringdiensten deutlich: Hol- und Bringdienste verursachen einen erheblichen Teil der

morgendlichen und mittäglichen Verkehrsbelastung im Umfeld der Schulen. Sie belasten die Umwelt und gefährden die Kinder, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller zur Schule kommen.

Vor diesem Hintergrund wird im Rahmen der Kampagne „FahrRad in Aachen“ seit 2008 an verschiedenen Schulen ein Mobilitätsprojekt zur „Verbesserung des Verkehrsverhaltens an Schulen und auf dem Schulweg“ umgesetzt.

Ziel dieses Projektes ist es u.a. die Verkehrssicherheit an Schulen und im Schulumfeld zu erhöhen sowie den schulbezogenen Hol-/Bringverkehr zu reduzieren bzw. verträglich zu gestalten. Hierfür wurden an einigen Schulen sog. Elternhaltestellen eingerichtet. Die Eltern werden gebeten ihre Kinder an diesen Stellen aus dem Auto steigen und von dort aus alleine oder in einer Gruppe den restlichen Weg zur Schule gehen zu lassen. So wird erreicht, dass der sensible Bereich um die Schule entlastet wird und den Kindern

wird ermöglicht auch ein Stück zu Fuß zur Schule zu gehen.

Für diese Stellen wurden eingeschränkte Haltverbote (Liefer- und Ladebereiche) eingerichtet. Diese Bereiche sind natürlich nicht nur für die Eltern reserviert. Jeder kann dort Liefer- und Ladetätigkeiten ausüben.

Die Vergangenheit hat jedoch gezeigt, dass die Bereiche häufig verbotenerweise für Parkvorgänge genutzt wurden. Dies führte dazu, dass die Eltern keinen freien Bereich vorfanden. Die StVO sieht für sog. Elternhaltestellen keine besonderen Verkehrszeichen vor. Daher wurden während eines Mobilitätsprojektes an der Domsingschule die Schülerinnen und Schüler der vierten Klasse gebeten, ein eigenes Elternhaltestellen Schild zu entwerfen. Von dem schönsten Entwurf wurden Schilder produziert, die nun an verschiedenen Elternhaltestellen hängen.

.....
Dr. Stephanie Küpper, Stadt Aachen

Aufs Elektrofahrrad umgestiegen

RWE stellt der Stadt Marl sieben Pedelecs zur Verfügung

Fahrradfahren ist gesund, umweltfreundlich – und mit modernen Elektrofahrrädern auch außergewöhnlich komfortabel. Sieben solcher sogenannten Pedelecs sowie eine Ladestation stellt nun der Stromkonzern RWE der Stadt Marl zu Verfügung. Am Montag, 14. November, nahm Bürgermeister Werner Arndt die flotten Flitzer von RWE-Kommunalbetreuerin Maria Allnoch entgegen.

Der Bürgermeister freut sich, dass die Stadt mit den modernen Fahrrädern einen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann. „Für die Mitarbeiter, die viel und auf kurzen Strecken unterwegs sind, bietet es sich an, das Auto stehen zu lassen. Da kann die Stadt mit gutem Beispiel voran gehen“, sagt er.

Wer auf ein Pedelec steigt, muss zwar in die Pedale treten und kann nicht einfach den Motor anstellen, wie bei einem Mofa. Der Elektromotor verstärkt jedoch die eigene Tretleistung in vier frei wählbaren Stufen. So wird die eigene Körperkraft um 25, 50, 100 oder 200 Prozent verstärkt. Übersteigt das Tempo die Grenze von 25 km/h setzt die Verstärkung automatisch aus. Der Elektromotor wird über einen Akku betrieben, der an jeder normalen Steckdose aufgeladen werden kann. „Je nachdem, wie stark er beansprucht



Bürgermeister Werner Arndt (mit Helm in der Hand) freut sich über die RWE-Elektrofahrräder, die Maria Allnoch (re.) der Stadt Marl im Namen von RWE übergeben hat.

wird, reicht eine Ladung für eine Strecke zwischen 50 bis 60 Kilometer – und sie kostet nur 5 Cent“, betont Michael Lauche, Leiter des Bürgermeisterramts.

Auch wenn die Elektrofahrräder an jede herkömmliche Steckdose angeschlossen werden können, gibt es eine öffentlich zugängliche offizielle E-Bike-Ladestation am Zentralen Betriebshof der Stadt Marl (ZBH), Zechenstraße 20. Dort können auch Marler Bürgerinnen und Bürger ihre E-Bikes aufladen.

Nutzen werden das Herrenrad, die zwei Damenräder und die vier Tiefeinsteiger die

Mitarbeiter des kommunalen Ordnungsdienstes, der Schreiner und die Baukontrolleure des ZBH sowie die Kontrolleure der Bauordnung. Die Mitarbeiter der Stadtverwaltung und des ZBH freuen sich schon darauf, ihren neuen fahrbaren Untersatz in Anspruch nehmen zu können. „Es macht ja auch einfach Spaß, mit den Pedelecs zu fahren“, ist sich auch Maria Allnoch sicher und wünscht den Mitarbeitern vom ZBH und von der Stadt eine „gute, unfallfreie Fahrt“.

.....
Rainer Kohl, Stadt Marl

Münsters Stadtverwaltung macht (e-)mobil

Der Trend zur E-Mobilität wächst unaufhaltsam – auch auf Münsters Straßen sind bereits zahlreiche E-bikes und Pedelecs unterwegs.

Mit wachsender Geschwindigkeit wachsen auch die Ansprüche an die Infrastruktur und fordern Veränderungen in der Stadtgestaltung.

Aus diesem Grund sollen sich nun die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung praktisch mit dem Thema auseinandersetzen und sich mit der neuen „Art der Mobilität“ vertraut machen. Deshalb wurde von der Amtsleitung entschieden, bei der Neuanschaffung



der Dienstfahräder auch zwei Pedelecs ins Sortiment mit aufzunehmen. In Kürze werden die Pedelecs für die Verwaltungs-

mitarbeiter zugänglich sein. Die Voraussetzung ist die Lösung für einen passenden Stellplatz der wertvollen Fahrräder im Stadtgebäude.

Obwohl ein Großteil der Angestellten bereits mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt, wird bei Außenterminen häufig auf das Dienstfahrrad oder, auf weiteren Strecken im flächenmäßig großen Stadtgebiet, den Dienstwagen zurückgegriffen. Bei größeren Entfernungen bis zu 15 km kann nun das Pedelec eine Alternative bieten, was nicht nur der Gesundheit der Mitarbeiter gut tut, sondern auch dem Klima.

.....
Isabell Schultz, Stadt Münster

Radfahrerschule nun auch für Pedelecs

Die ADFC-Radfahrerschule Bonn/Rhein-Sieg wird 2012 wieder zahlreiche Radfahrkurse für Erwachsene anbieten, die nicht Radfahren können oder ihre früheren Kenntnisse wieder auffrischen wollen. Zudem wird die Schule die erstmals 2011 angebotenen Fahrkurse mit Pedelecs, die sehr stark nachgefragt waren, auch 2012 wieder anbieten.

Alle diejenigen, die daran denken, sich ein elektrisch unterstütztes Fahrrad anzuschaffen oder die vielleicht schon eins haben, aber sicherer damit fahren lernen möchten, können die Technik der Pedelecs in gesonderten Kursen kennenlernen. In den Kursen lernt man den Umgang mit einem Pedelec und wird mit den höheren Geschwindigkeiten etwa beim Überholen vertraut gemacht.

Für beide Kursangebote werden die Übungsfahrräder gestellt. Weitere Informationen erteilt die Radfahrerschule auf Anfrage: radfahrerschule@adfc-bonn.de oder 0228 - 9 18 09 11



Quelle/Source [www.pd-f.de / Kay Tkatzik]

Verkehrserziehung an Aachener Kitas „Rollende Kitas“

Kinder wollen toben, rennen, rutschen, klettern, rollen oder schwingen. Bewegung und Spiel sind ihre grundlegenden Ausdrucks- und Betätigungsformen.

Jedoch bewegen sich schon Kleinkinder heute immer weniger. Das beeinträchtigt ihre Bewegungssicherheit und damit auch ihre Verkehrssicherheit. Doch das muss nicht so sein. Im Rahmen der Kampagne „FahrRad in Aachen“ ist ein Programm für Kitas entwickelt worden, das diesem entgegenwirken will.

Das Projekt soll Kinder im Kindergarten durch Bewegung fit für die Anforderungen im Alltag – und damit auch für den Straßenverkehr – machen. Die Bewegungssicherheit der Kinder soll z.B. mit Aktionsspielen gezielt gefördert werden. Diese Spiele machen nicht nur Spaß, sondern tragen auch dazu bei, die motorischen Fähigkeiten der Kinder deutlich zu verbessern.

Wichtig bei der „Rollende Kita“ ist auch die Mitarbeit der Eltern. Um diese mit ins Boot zu holen, werden Infoabende für El-

tern und Erzieherinnen angeboten. An diesen Abenden werden eine Sportpädagogin und ein Kinder- und Jugendarzt erläutern, wie wichtig die Bewegung schon



für Kleinkinder ist und welche Folgen Bewegungsmangel mit sich bringt.

Als erste Maßnahme wurden sechs von der Verkehrswacht zusammengestellte „move it“-Boxen angeschafft. Die gelbe „move it“-Box bietet alles, was Erzieherinnen für ein abwechslungsreiches Spiel- und Bewegungsangebot im Gruppen- oder Turnraum sowie im Außengelände benö-

tigen. Jeweils zwei stehen ab sofort beim Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen, beim Sportamt und bei der Verkehrswacht zur kostenlosen Ausleihe für Kindergärten bereit. Die sechs „move it“-Boxen konnten durch die großzügige Spende der Sparkasse Aachen angeschafft werden.

Ein weiterer Baustein ist die Verkehrssicherheit. Hierfür wurden Sicherheitskragen an alle Kitas verteilt.

Sie sollen den Kindern schon früh die wichtige Bedeutung des „gesehen werden“ vermitteln. Die Krage bleiben in der Kita und werden bei jedem Ausflug von den Erzieherinnen an die Kinder ausgehändigt.

So soll sich diese Verhaltensweise bei den Kindern einprägen.

Mehr zu den weiteren Bausteinen und dem Konzept „Rollende Kitas“ findet sich unter www.fahrrad-in-aachen.de

Dr. Stephanie Küpper, Stadt Aachen

721 Fahrräder von Brühler Schülerinnen und Schülern wurden überprüft

Bei den Fahrradsicherheitsüberprüfungen an den weiterführenden Schulen in Brühl im Herbst 2011 haben insgesamt 721 Schülerinnen und Schüler das kostenlose Angebot der gemeinsamen Verkehrssicherheitsaktion von Stadt Brühl und Polizei angenommen und ihr Fahrrad auf Verkehrssicherheit überprüfen lassen. Dies ist eine Steigerung der Teilnehmerquote gegenüber des Vorjahres um 15,5%. Seit drei Jahren steigen die Teilnehmerzahlen stetig an. Besonders motivierend wirkt hierbei die begleitend zu den freiwilligen Sicherheitsüberprüfungen angebotene Verlosung. Dank der Unterstützung vieler Unternehmen aus Brühl und Umgebung sowie der Stadt Brühl konnten attraktive Einzelpreise verlost und zwei Klassenausflüge für die Klassen mit den höchsten Teilnahmequoten ausgelobt werden.

Stellvertretender Bürgermeister Wolfgang Poschmann überreichte im Rahmen einer kleinen Feier in der Mensa der Gesamtschule Brühl die zahlreichen Preise an die glücklichen Gewinner. Gleich zwei Klassen konnten einen Gutschein über einen Klassenausflug entgegen nehmen. Die Klasse 6 b der Gesamtschule hat sich mit ihrer sehr hohen Teilnehmerquote einen Ausflug in den Brühler Kletterwald, gesponsert von „Schwindelfrei“ erarbeitet. Die Klasse 5d des Max Ernst Gymnasiums freut sich auf einen Klassenausflug auf Einladung des Phantasialand Brühl.

„Die Verkehrssicherheit der Brühler Schülerinnen und Schüler ist mir ein sehr wichtiges und vorrangiges Anliegen. Ich freue



Preisübergabe

mich sehr, dass die gemeinsame Aktion von Stadt Brühl und Polizei sich großer Beliebtheit erfreut und danke allen Beteiligten ganz herzlich für die großartige Unterstützung“, so stellvertretender Bürgermeister Wolfgang Poschmann.

Der stellvertretende Brühler Bürgermeister freute sich über die Bereitstellung der insgesamt 57 attraktiven Preise durch Sponsoren aus Brühl und Umgebung. Neben dem durch die Stadt Brühl finanzierten Hauptgewinn – einem verkehrssicheren Fahrrad – gab es Gutscheine für das Karlsbad von der Stadtwerke Brühl GmbH, Buchpreise von der Buchhandlung Karola Brockmann, Fahrradhelme vom „Netzwerk für verkehrssichere Städte im Verkehrsverbund Rhein-Sieg und der Deutschen Verkehrswacht, Fahrradzubehör vom Kaufhof Brühl, USB Sticks von der VR-Bank Rhein-Erft und Tischkicker von der Kreissparkasse Köln.

Die meisten Fahrräder wurden am Max-Ernst-Gymnasium überprüft. Dort stellten 237 Schülerinnen und Schüler ihr Fahrrad freiwillig vor. Erfreulich auch die Gesamtzahlen der Gesamtschule. Hier wurden

199 Fahrräder kontrolliert. Gefolgt von der Erich Kästner Realschule, die mit 116 vorgestellten Fahrrädern ihre schulinterne Teilnehmerquote gegenüber dem Vorjahr verdoppelte.

Bei den Überprüfungen an allen weiterführenden Schulen waren insgesamt 58% aller kontrollierten Fahrräder in einem verkehrssicheren Zustand, zwei Fahrräder mussten wegen zu großer Mängel vorübergehend aus dem Verkehr gezogen werden. Die meisten Mängel wurden an den Beleuchtungseinrichtungen der Räder festgestellt.

„Mit den Fahrradüberprüfungen soll nicht nur das vorgestellte Fahrrad auf Mängel überprüft, sondern auch die Achtsamkeit der Schülerinnen und Schüler für einen verkehrssicheren Zustand ihres Fahrrades gefördert werden, um möglichen Unfällen aufgrund nicht funktionstüchtiger Bremsen und unzureichender Beleuchtung vorzubeugen“, erklärte Monika Noethen von der Stadt Brühl, die die Aktion koordinierte.

Presseamt, Stadt Brühl

Fahrradtankstelle in Kempen eröffnet

Auf dem Vorplatz des Edeka Marktes am Altstadtring wurde am 21.10.2011 die erste Fahrradtankstelle in Kempen eröffnet. Die Fahrradtankstelle ist eine private Initiative von der Fa. Scharfenberger, den Stadtwerken Kempen und drei Kempener Einzelhändlern, dem Edeka Markt in Kempen, der Bären-Apotheke und dem Fahrradgeschäft Radsport-Claassen. Radfahrer können ihr Fahrrad mit Motor dort kostenlos mit

Strom aufladen. Hierzu muss man sich nur den Schlüssel von der Kasse des Edeka Marktes besorgen. Werktags kann man von 7–21 Uhr seine Fahrradatterie zum Aufladen an eine Steckdose anschließen. Auch wenn man mit mehreren unterwegs ist, stellt das kein Problem dar, denn es stehen vier Anschlüsse zur Verfügung. Der Strom für die Fahrradtankstelle kommt direkt von der Sonne. Photovoltaik-Module auf dem Dach der Anlage sorgen für CO₂-

freien Strom. Der Batteriespeicher stellt sicher, dass die Akkus auch abends und bei bewölktem Himmel mit regenerativem Strom versorgt werden können. Aufsteller der Fahrradtankstelle ist die Fa. Scharfenberger aus Kempen, die solche Solar-Bikeport in Serie produziert. (www.e-rad-tankstelle.de/downloads/Vers2.12.pdf)

Heinz Puster, Stadt Kempen

Radverkehr in Köln weiter im Aufwind

Ergebnisse der Dauerzählstellen für 2011 – Neues Messsystem im Langzeittest

Seit 2008 gibt es in Köln Dauerzählstellen, die den Radverkehr rund um die Uhr und jeden Tag im Jahr an insgesamt vier Stellen im Kölner Stadtgebiet erfassen. Für das Jahr 2011 haben diese Zählstellen ein Plus von 800.000 Radlern gegenüber 2010 ausgewiesen. Witterungsbereinigt entspricht dies einem Zuwachs von rund 10%. Damit setzt sich der Positivtrend, der seit Beginn der Installation der Zählstellen festzustellen ist, ungebrochen fort. Der Blick auf die Zahlen des ersten Quartals 2012 lassen vermuten, dass sich dieser Trend auch 2012 weiter fortsetzt: Die Zählstellen erfassten etwa 100.000 zusätzliche Fahrten gegenüber dem 1. Quartal 2011.

Wie groß das Potential insgesamt ist, zeigte sich an den Streiktagen im öffentlichen Dienst. Am Mittwoch, den 07. März 2012 fuhren 55% mehr Radfahrer über die Zählstellen als am witterungstechnisch vergleichbaren Vortag. Am Mittwoch, den 21. März 2012 waren es sogar 86% mehr als am Tag zuvor, der ebenfalls vergleichbare Wetterverhältnisse aufwies. Insgesamt

wurden an dem Tag 33.000 Fahrten erfasst. Das sind ganze 6.000 Fahrten mehr, als am bisherigen Spitzentag ermittelt wurden.

Europaweit einmalige Zählstelle im Testbetrieb

Die derzeit vorhandenen automatischen Zählstellen, die mit sogenannten Kontaktschläuchen operieren, wurden jeweils an Zwangspunkten für den Radverkehr installiert, das heißt in Bereichen, in denen der Radfahrer auf einer eigenen Radverkehrsanlage geführt wird und an besagten Stellen auch (so gut wie) gar nicht woanders fahren kann.

Im März hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik jetzt eine weitere Dauerzählstelle in Betrieb genommen. Die bislang europaweit einzigartige Anlage misst sowohl Kfz- als auch Radverkehr und ermöglicht daher die simultane Erfassung beider Verkehrsarten im Mischverkehr. Zunächst soll die Zählstelle, die auf der Bonner Straße – eine vielbefahrene Geschäftsstraße mit Schutzstreifen auf der



Fahrbahn – eingebaut wurde, über den Zeitraum eines Jahres ausgiebig getestet werden. Erste Plausibilitätsanalysen des Messsystems, das mit in der Fahrbahn eingelassenen Induktionsschleifen funktioniert, sind bislang sehr vielversprechend ausgefallen.

Benjamin Klein, Stadt Köln

Kleine Maßnahme mit großer Wirkung

Errichtung einer barrierefreien „Direktverbindung“ in Münster

Genauso geradlinig wie der Zug vom Hauptbahnhof zum ca. 3 km entfernten Zentrum Nord fährt, gelangt seit letztem Jahr auch der Münsteraner auf dem Fahrrad aus der Innenstadt zu seinem am Stadtrand befindlichen Arbeitsplatz. Lange Zeit gab es keine Direktanbindung aus dem Kreuzungsbereich Hoher Heckenweg/ Piusallee in Richtung Wiengarten. Ein kleiner, direkter Lückenschluss ermöglicht es den Radfahrern nun, nahezu kontinuierlich sein Ziel zu erreichen.

Bisher gab es für Radfahrer nur zwei Möglichkeiten: Entweder einen Umweg von 200 Metern in Kauf zu nehmen oder das Fahrrad über eine 15 stufige Treppe zu befördern. Hunderte Radfahrer wählten täglich die zweite Variante und arrangierten sich mit einer eher unkomfortablen Schieberille. Für Rollstuhlfahrer bestand bisher überhaupt keine Alternative. Diese waren sozusagen gezwungen den Umweg durch

das Wohngebiet zu nehmen. Die Treppe stellte eine Barriere dar, die nicht nur Nerven sondern auch Zeit kostete.

Um die Anbindung direkter und attraktiver zu gestalten hat die Stadt eine Lösung erarbeitet: die Umsetzung eines Verbindungsweges zwischen Wiengarten und dem Kreuzungsbereich Hohen Heckenweg/ Piusallee. Die Rampenanlage ist insgesamt 2,50m breit, 30m lang und mit einer Steigung von gerade einmal 3 bis 4% sehr bequem zu befahren.

Eine eher kleine Maßnahmen zeigt große Wirkung: nicht nur wurde die Fahrqualität für den Radverkehr verbessert, sondern auch die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen kann nun gewährleistet werden. Neben der Qualitätsverbesserung erfüllt die Maßnahme die notwendigen Anforderungen an eine verkehrssichere Gestaltung. Vor allem die Länge der Anlage und die Position tragen



dazu bei, vermeintliche Falschfahrten auf der falschen Straßenseite zu vermeiden. Die Umsetzung der Rampenanlage wurde als eines von sechs kommunalen Projekten zur Förderung des Radverkehrs in Münster vom Land NRW gefördert.

Isabell Schultz, Stadt Münster

Klevere Lösung in Köln

Fahrbahndeckensanierungen bieten der Radverkehrsplanung enorme Möglichkeiten

Fahrbahndeckensanierungen bieten immer die Möglichkeit, die bestehende Markierung einer Fahrbahn kostengünstig und häufig sogar kostenneutral zu verändern. Schließlich müsste eine alte Markierung auch wieder aufgetragen werden. Dies bietet der Radverkehrsplanung – gerade in Zeiten knapper Kassen – die einmalige Möglichkeit, Verbesserungen für den Radverkehr, etwa in Form von Schutz- oder Radfahrstreifen sowie punktuellen Markierungen (zum Beispiel Aufstellflächen vor Ampelanlagen) im Straßenraum umzusetzen.

Vor dem Hintergrund des Paradigmenwechsels in Verkehrswissenschaft und Planungspraxis in Bezug auf den Radverkehr erscheint dieses Vorgehen besonders sinnvoll. Nachdem lange Zeit davon ausgegangen worden ist, dass ein baulich angelegter Radweg – und damit die Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr – die beste Führungsform darstellt, hat sich nunmehr die Sichtweise durchgesetzt, dass der Radverkehr in vielen Fällen auf der Fahrbahn und damit im Blickfeld des motorisierten Verkehrs sicherer aufgehoben ist. Die neuen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) aus dem Jahr 2010 sowie die novellierte (und noch nicht wieder in Kraft getretene) Straßenverkehrsordnung unterstreichen dies deutlich.

Bereits seit einigen Jahren werden daher bei Neu- oder Umbauplanungen des öffentlichen Straßenraums in Köln Schutz- oder Radfahrstreifen für den Radverkehr vorgesehen. In den Bereichen, in denen



Fahrbahn-sanierung-Vorgebirgstraße



Fahrbahn-sanierung-Geldernstraße

keine eigene Radverkehrsanlage notwendig ist und der Radverkehr im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt werden soll, finden vermehrt vorgezogene Haltlinien und aufgeweitete Aufstellflächen an Ampelanlagen Berücksichtigung.

Da die Zahl von Neu- oder Umbaumaßnahmen im öffentlichen Straßenland aber begrenzt ist, wurde überlegt, wie das Ziel, den Radverkehr sicher auf der Straße zu führen, beschleunigt werden kann. Der Verkehrsausschuss der Stadt beschloss daher 2008, dass alle Fahrbahndeckensanierungen zukünftig im Vorfeld ihrer Realisierung auf Optimierungsmöglichkeiten für den Radverkehr untersucht werden sollen. Ergibt die Prüfung, dass beispielsweise ein Schutzstreifen auf dem zu sanierenden Streckenabschnitt sinnvoll erscheint und stehen die vorhandenen Straßenquerschnitte einer Einrichtung nicht im Weg, so erstellt die Verkehrsplanung kurzfristig einen entsprechenden Markierungsplan. Dieser wird nach der Sanierung umgesetzt. In den Bereichen, in denen die Prüfung ergibt, dass keine eigenständige Radverkehrsführung notwendig oder möglich ist,

können dennoch oftmals durch punktuelle Veränderungen der ursprünglichen Markierung entscheidende Verbesserungen für den Radverkehr erzielt werden. Dies gilt insbesondere in Einmündungs- und Kreuzungsbereichen und hier vor allem überall dort, wo es Ampelanlagen gibt. Häufig kann der Radverkehr etwa durch vorgezogene Haltlinien oder aufgeweitete Aufstellbereiche aus dem toten Winkel in das Blickfeld des motorisierten Verkehrs gebracht werden.

Allein 2011 wurden mehr als 70 anstehende Fahrbahn-sanierungsmaßnahmen überprüft. Bei mehr als 40 dieser Maßnahmen hat die Prüfung ergeben, dass mittels Markierungen etwas für den Radverkehr getan werden kann. Für mehr als 20 Maßnahmen wurden 2011 entsprechende Markierungspläne erstellt und bei zehn ausgeführten Maßnahmen konnten 2011 im Anschluss an die Sanierung konkrete Verbesserungen für den Radverkehr auf die Straße gebracht werden. Und dies ohne zusätzliche Belastung des städtischen Haushalts!

Benjamin Klein, Stadt Köln

Broschüre „Fahrradstationen in NRW“ neu aufgelegt

Fahrradstationen sind in Nordrhein-Westfalen aus dem täglichen Alltag vieler Berufspendler, aber auch aus der Reiseplanung zahlreichen Touristen nicht mehr wegzudenken. Die im Dezember 2011 von raumkom – im Auftrag des MWEBWV – neu aufgelegte Broschüre „Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen – Leistungsfähige Schnittstellen für einen starken Umweltverbund“ behan-

delt auf 52 Seiten mit zahlreichen Bildern und Abbildungen dieses zentrale Dreh- und Angelkreuz eines modernen, multimodalen Verkehrssystems.

Zu beziehen über:
Gemeinnützige Werkstätten Neuss GmbH
Am Henselsgraben 3
41470 Neuss
mwebwv@gwn-neuss.de



Der neue Busbahnhof in Horrem – Sicherheit für alle Nutzergruppen

Seit dem Jahr 2002 betreibt die Stadt Kerpen die Neuordnung des Bahnhofs in Horrem, der mit täglich fast 15.000 Pendlern der größte Verkehrsknotenpunkt des Rhein-Erft-Kreises ist. Ziel der umfangreichen baulichen und verkehrlichen Änderungen ist in erster Linie die Erhöhung von Sicherheit und Bequemlichkeit der einzelnen Nutzergruppen. Dies wird erreicht, in dem die Belange von Rad- und Autofahrern, den Nutzern des Busverkehrs sowie den zahlreichen Fußgängern optimal mit der Schiene verknüpft werden.



Gefördert vom Land NRW entstanden so unter laufendem Betrieb zahlreiche P&R-Plätze im direkten Bahnhofsumfeld. Angefahren werden sie zum großen Teil über eine neu gebaute Brücke, um die einst stark befahrene Ortslage Horrem von den erheblichen Pendlerverkehren zu entlasten.

Durch die Verlagerung des vormals direkt vor dem Bahnhofsgelände positionierten Zentralen Omnibus Bahnhofs (ZOB), wurde eine großzügige Platzfläche geschaffen. Der ZOB wurde "Backe an Backe" an den vorhandenen Bahnsteig der S-Bahn verlegt, um den Fahrgästen einen barrierefreien und schnellen Weg zur Bahn zu ermöglichen. Die Anfahrt der Busse wird über zwei neue Kreisverkehre optimiert, die vor allem den Rad fahrenden Pendlern durch die Geschwindigkeitsreduzierung mehr Sicherheit geben.

Radstation mit 420 Stellplätzen

Direkt neben dem Omnibusbahnhof wurde ein futuristisches Geschäftshaus in „Insellage“ errichtet, um das der Busverkehr verläuft. Neben Büros entstanden dort bahnhofstypische, gastronomische Angebote sowie die erste Radstation auf Stadtgebiet. Mit Reparaturservice, Kleinteileverkauf und Radvermietung sowie 420 chippgesteuerten Stellplätzen, ist hier ein für Kerpen einmaliges Angebot entstanden, das auch auf die vielen Besucherinnen und Besuchern des etwa 2km entfernten Marienfeldes hin abzielt. Neben Fahrrädern können hier z.B. Pedelecs gemietet werden, die auch den älteren Besuchern ermöglichen, die ausgewiesenen Radwege in diesem einzigartigen Naherholungsgebiet zu nutzen. Für die zahlreichen Fußgänger, wird in Kürze eine 23m

lange und 5m hohe Fußgängerbrücke entstehen. Vor allem die vielen Schülerinnen und Schüler der beiden weiterführenden Schulen Horrem werden so direkt vom Bahnhofsvorplatz aus einen kreuzungsfreien Zugang in Richtung Schulen oder zurück in Richtung Bahnhof haben und ihren Schulweg somit erheblich sicherer gestalten.

Mehr Sicherheit für alle

Mit dem neuen Busbahnhof, der Fußgängerbrücke und den zahlreichen anderen Maßnahmen rund um den Bahnhof werden die Belange von Fußgängern, Radfahrern, Bussen, Personen- sowie Lastwagen zukünftig erheblich besser geleitet und die Gefahrenpunkte erheblich entzerrt.

.....
Ralph Zünskes, Rhein-Erft-Kreis

6.300 Meter neue Radverkehrsanlagen für Duisburg

Duisburg verfügt über ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz. Traditionell ist das Fahrrad ein Verkehrsmittel in der größten Stadt am Niederrhein. Straßenbegleitende Radwege sind an Hauptstraßen schon immer mit geplant und gebaut worden. Aktuell verfügt Duisburg bei einem Straßennetz von etwa 1.250 Kilometern über 410 Kilometer Radverkehrsanlagen als Radwege, Radverkehrsstreifen sowie Sicherheitsstreifen auf der Fahrbahn. Das beschildderte Radroutennetz umfasst inzwischen etwa 225 Kilometer. Weitere 92 Kilometer Strecken sind als Velorouten zur Netzerweiterung geplant.



2011 konnten etwa 6.300 Meter neu gestaltete Radverkehrsanlagen fertig gestellt werden, davon der größte Teil als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert bzw. wo der Straßenquerschnitt nicht ausreichte als Sicherheitsstreifen ausgewiesen. Auch für die folgenden Jahre sind Netzerweiterungen und Lückenschlüsse in ähnlicher Größenordnung im Bauprogramm geplant. Hinzu kommt ein gut ausgebautes und ständig erweitertes Radwegenetz im Freiraum, auf ehemaligen Bahntrassen, auf Deichen und in Grünzügen.

.....
Georg Puhe, Stadt Duisburg

Ohne Ampeln zügig durch die Innenstadt

Die neu gestaltete Ostwest-Innenstadt-Passage, parallel zur fußläufigen Hauptgeschäftsstraße, der Königstraße, ist jetzt deutlich komfortabler für den Rad- und Fußverkehr geworden. Die ehemals vier-spurige Straße ohne Radverkehrsanlagen, die Bahnhof und Rathaus verbindet, wurde auf zwei Fahrspuren je Richtung zurückgebaut.

Der Platz wurde für die Anlage von Radfahrstreifen genutzt. Die neue Verkehrsraum-

anhalten, absteigen auf grün warten und weiterfahren, denn die Ampeln waren für den Kfz-Verkehr getaktet, nicht für den Radverkehr. Im Zuge der Neugestaltung wurden die drei Ampeln demontiert. Der neu gestaltete, etwa 500 Meter lange Ostwest Straßenzug hat Vorrang, das Tempo wurde auf 30 Kilometer begrenzt. Fußgänger können jetzt an vier Zebrastreifen mit Querungshilfen sicher die Straße überqueren. Die Kreuzung Kuhlenwall/Köh-

nem Platz umgebaut, der mit der Einbeziehung des „Schäferturns“, einem Teil der mittelalterlichen Stadtmauer, die Süd-Nord Verbindung Innenstadt zum Innenhafen deutlich aufwertet.

Sofortiger Erfolg

Beobachtungen der neuen Verkehrsführung, hier fahren bis zu 14.000 Kraftfahrzeuge pro Tag, zeigen, dass der Verkehr deutlich flüssiger läuft. Keine hektischen Anfahrmanöver, kein abruptes Bremsen. Fußgänger und Radfahrer haben deutlich weniger Wartezeiten hinzunehmen. Ein Erfolg ist, dass es bereits nach kurzer Zeit sichtbar mehr Radverkehr auf dieser Verbindung gibt. Es ist jetzt attraktiver, aus Richtung Bahnhof mit dem Fahrrad in die Stadt zu fahren. Der Abschnitt zwischen Bahnunterführung am Bahnhof und Stadttheater, ebenfalls etwa 500 Meter, wird in Kürze fuhradgerecht umgestaltet. Hier können allerdings keine Ampeln entfallen. Der Straßenraum wird aber auch hier zugunsten des Radverkehrs mit Radfahrstreifen und markierten Abbiegespuren neu gestaltet.

.....
Georg Puhe, Stadt Duisburg



Köhnerstraße vorher ...



... und nachher

gestaltung führt jetzt zu einer „Beschleunigung“ für den Rad- und Fußverkehr und bietet deutlich mehr Komfort. Dass es auch flott geht, dafür sorgen die drei neu gestalteten Kreuzungen. Bisher wurde der Verkehr hier mit Ampeln geregelt. Für den Radfahrer hieß es im Regelfalle drei mal

nenstraße wurde im Bereich des Kuhlenwalls nach Fertigstellung eines Büro- und Geschäftshauses umgestaltet, die Straße verschwenkt, so dass zwei T-förmige Einmündungen statt der bisherigen Kreuzung entstanden. Vor dem Kuhlenwallkarre wurde der ehemalige Straßenraum zu ei-

Rad+Bus gleich Hochgenuss – die neue Formel für Mobilität im Kreis Steinfurt

Kreis Steinfurt. Auf diesen einfachen Nenner lässt sich ein umfassendes Mobilitätsprojekt des Kreises Steinfurt und seines Verkehrsunternehmens RVM Regionalverkehr Münsterland bringen. Im Tecklenburger Land verbindet der SchnellBus S10 die Gemeinden Recke, Mettingen und Westerkappeln mit dem Oberzentrum Osnabrück. In diesem Modellkorridor untersuchen derzeit die Projektpartner, wie man wirkungsvoll dem demografischen Wandel und der Umweltbelastung durch den Autoverkehr begegnen kann. Im Rahmen des Projektes „ST mobil“ werden in den nächsten drei Jahren verschiedene Bausteine evaluiert.

Neben der Ausweitung des Busangebots zum Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit wurde ein Netzticket entwickelt,

mit dem man zu stark reduzierten Preisen in die Umlandkommunen im 20-Kilometer-Radius gelangen kann. Das Ticket wird als Abonnement ausgegeben und beinhaltet die kostenlose Nutzung eines Pedelecs für ein halbes Jahr. Zu diesem Zweck haben RVM und Kreis Steinfurt 50 knallrote Elektrofahrräder beschafft, die für die Abonnenten zur Verfügung stehen. Ziel dieses Projektbausteins ist es, ein komplettes Angebot für die Wegekette anzubieten: Mit dem Pedelec zur Haltestelle, mit dem SchnellBus weiter zu Arbeit oder in die Freizeit.

Und weil Kreis Steinfurt und RVM kein Know-How in Sachen Zweiräder haben, wurde mit dem örtlichen Fahrradhändler Wulfekammer ein Profi mit ins Boot geholt, der für die Wartung und Instandhal-

tung des Fuhrparks sorgt. In Zusammenarbeit mit dem Heimatverein soll auch der Radtourismus angekurbelt werden, denn die Räder können in der neuen Mobilstation am historischen Schultenhof in der Ortsmitte auch tageweise gemietet werden.

Hier stehen auch weitere Spaßfahrzeuge zur Verfügung, mit denen der Ort und das Umland erkundet werden können. STmobil ist somit ein Vernetzungsprojekt, das engagierte Bürger und die lokale Wirtschaft einbezieht, um Wege zur Arbeit und in der Freizeit nachhaltig auf Rad+Bus zu bringen – ein Hochgenuss nicht zuletzt auch für das Klima.

.....
Dr. Andreas Leistikow, Regionalverkehr Münsterland

Der Förderverein Balkantrasse Leverkusen e.V. informiert

Für das Projekt „Panoramaradweg Balkantrasse“, an dem die vier Kommunen Leverkusen, Burscheid, Wermelskirchen und Remscheid beteiligt sind, gab es am 22. April etwas zu feiern: Die Strecke von Burscheid bis Remscheid, mit direkten Anschlüssen an weitere Bahntrassen-Radwege wurde freigegeben. Übergeordnetes Ziel ist, das bergische Panorama-Radwegenetz an das Rheinland anzubinden. Dies ist nur über die sogenannte Balkantrasse möglich, welche in Leverkusen-Oppladen beginnt.

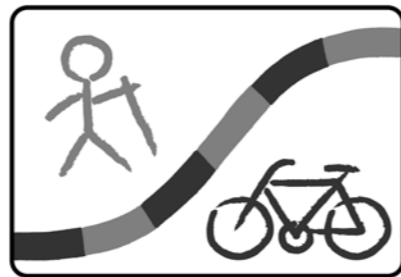
Da Leverkusen sich aus finanziellen Gründen nicht an dem Projekt beteiligen konnte, gründete sich für den wichtigen Lückenschluss im Mai 2010 ein Förderverein, mit dem Ziel den Eigenanteil der Stadt in Höhe von rund 420.000 Euro aufzubringen. Der Verein schreibt seitdem „Erfolgsgeschichte“: Er zählt 1.300 Mitglieder und derzeit fehlen nur noch etwa 120.000 Euro. Für die Beschaffung dieser Summe zieht der Förderverein alle Register: Es werden Klinken bei Gewerbetreibenden wie Privaten geputzt, auf Veranstaltungen und Festen, wie dem Fahrrad-Aktionstag am 1. Mai, wirbt der Verein für sich und bittet um Spenden. Kernstück ist dabei ein „Anteilschein“, der auf den symbolischen Erwerb von laufenden Metern gegen eine „Trassenwährung“ von 70 Euro je Streckenmeter abzielt. Der Erfolg ist imponierend,

selbst auf der regional weithin bekannten Radreisebörse in Bonn konnten Anteilscheine „verkauft“ werden. Mit zahlreichen Werbemaßnahmen wird diese Aktion flankiert, wie eine Kampagne, die sich gezielt an Geschäftsleute und Gastronomie-Betriebe entlang der Trasse richtet. Diese haben nämlich die Möglichkeit ab einem Spendenbetrag von 700 Euro mit einem Link auf der Vereins-Homepage präsent zu sein. Außerdem wird eine stadtweite Plakataktion unter dem Motto: „Die sanfte Tour in die Natur“ für die Aktion „Anteilschein“.

Um im Juni fristgerecht Fördermittel des Landes beantragen zu können, arbeitet der Verein mit Unterstützung eines stadtbekanntes Planungsbüros auf Hochtouren an den erforderlichen Unterlagen. Ziel dabei ist, möglicherweise schon im kommenden Jahr die Lücke zwischen Burscheid und Leverkusen zu schließen. Neben der Beschaffung des Eigenanteils musste sich der Verein auch für die künftige Unterhaltung des Weges verpflichten; die Bedingungen sind in einem Unterhaltungsvertrag geregelt.

Nach dem Kauf des Grundstücks der Balkantrasse und dem Übergang der Eigentumsrechte von der Deutschen Bahn an die Stadt zum 1. Januar 2012 hat der Förderverein Balkantrasse Leverkusen e.V. bereits die komplette Trasse in einer

BALKANTRASSE LEVERKUSEN



Die sanfte Tour
in die Natur
www.balkantrasse.de

Breite von ca. drei Meter frei geschnitten. So soll zunächst die Begeh- und „Erlebbarkeit“ der Strecke gesichert werden, damit die Bürger persönlich sehen können, welche wunderschönen Ausblicke in die bergische Landschaft diese Trasse bietet. Die bisher geleisteten rund 750 Arbeitsstunden werden als „Muskelhypothek“ auf den Eigenanteil verrechnet; weitere „geldwerte“ Arbeitsleistungen sind vorgesehen – auch dies ein Beitrag, den Eigenanteil möglichst rasch zusammen zu bekommen.

Aktuelles über Aktionen und Aktivitäten sowie interessante Neuigkeiten aus der Region finden sich auf der Homepage des Vereins: www.balkantrasse.de

Jürgen Wasse, Förderverein Balkantrasse Leverkusen e.V.

Termine im Radelommer

Bünde. Mit 5000 neuen Faldblättern wirbt die Stadtverwaltung für einen erlebnisreichen Radelommer. Insgesamt stehen in dem Programm 40 Veranstaltungen von März bis Oktober. Organisiert werden sie unter anderem vom ADFC Bünde, dem Kneipp-Verein, dem RC Olympia und der Stadt Bünde.

Los geht's am 25. März um 12 Uhr zu einer 45 Kilometer langen Auftakttour ab dem Rathausplatz. Zu den weiteren Höhepunkten des diesjährigen Radelommers gehören beispielsweise am 5. Mai die Landesverbandsmeisterschaften im Einzelzeitfahren, am 3. Juni das elfte „Miteinander Radeln“ des Bündler Arbeitskrei-



Ralf Grund vom Stadtmarketing lädt zum Mitradeln ein.

ses für Behinderte und Pflegeberatung sowie am 16. Juni ein Ritterschmausradeln zur Diedrichsburg nach Melle. Außerdem sollte man sich bereits jetzt folgende Termine im Kalender anstreichen: am 1. Juli das Volksradfahren „1000 Räder Bünde“, am 26. August ein Nachradeln auf dem Else-Werre-Radweg und am 2. September die Gottesdienst-Radtour „Leib & Seele“. Die Faltblätter mit allen 40 Terminen und Abfahrtsorten gibt es unter anderem im Stadtmarketingbüro im Rathaus. Dieneuen Faltblätter mit den Terminen gibt's unter anderem im Stadtmarketingbüro

Thomas Schuh, Stadt Bünde

Lippe RadService-Stationen an touristischen Zielen

Wer kennt sie nicht, die Alltagsprobleme des Radlers: Die wenigsten Pannen passieren vor einer Werkstatt. Wer nicht mehr weiter fahren kann, ist selten am Bahnhof. Sucht er ein Quartier, muss er evtl. erst zur Touristinfo, usw. Daraus entwickelte Werner Kloppmann, Radverkehrsbeauftragter beim Kreis Lippe die Idee der Lippe RadService-Station. Eine Musterstation wurde in Zusammenarbeit mit dem Freilichtmuseum Detmold eingerichtet. Diesem Vorbild haben sich inzwischen schon 14 weitere Betreiber von touristischen Einrichtungen angeschlossen.

Im Detail: Radtouristen genießen in der Regel die Fahrt auf ihrer Route; der ein oder andere steuert dabei auch Sehenswürdigkeiten und Lokale am Wegesrand an. Verkehrsbüros oder andere Infostellen werden nur im Bedarfsfall aufgesucht, liegen nicht immer an der Strecke und sind gerade am Wochenende häufig geschlossen. Die RadService-Station dient dazu, dem Radtouristen Umwege zu ersparen und ihm bei allen Fragen und Bedürfnissen möglichst in Zielnähe zu helfen. So erwarten den Radler an einer Lippe RadService-Station Radwanderkarten, Radwanderführer, Spiralos, örtliche Tourenvorschläge, Informationsmaterial über weitere touristische Ziele in der Umgebung, Bus- und Bahnfahrpläne, Informationsmappe über Beherbergungsbetriebe, Flickzeug, sowie ein Sortiment der gängigsten Fahrradschläuche, Fahrrad-Service-Koffer mit Werkzeug und Kontaktdaten und Öffnungs-



ADFC Fahrrad-Service-Koffer, Reparaturhandbuch und Standluftpumpe

Touristische Infos

Regionale Radkarten und Flyer

Gängige Schläuche und Flickzeug

Bus- und Bahnverbindungen, Hotels/Pensionen, Werkstattverzeichnis

Rad Service-Station

zeiten sämtlicher Fahrradwerkstätten. Projektpartner sind die Lippe Tourismus Marketing (LTM) und die Kommunale Verkehrsgesellschaft (KVG), die versprechen, auch künftig die Unterlagen auf aktuellem Stand zu halten. Weitere Interessenten sind willkommen! Und für weniger als 100 Euro ist das nötige Material beschafft, noch wichtiger sind aber Engagement und die Bereitschaft sich auf die Bedürfnisse der Radler einzustellen. Die Stationen sind mit einem Logo gekennzeichnet, das sich künftig sowohl in Printmaterialien als auch im Nahbereich in der Rad-

wegweisung sowie im www.radroutenplaner.nrw.de wiederfinden soll. Inzwischen haben weitere Projektverantwortliche Interesse an der Einrichtung solcher Service-Stationen bekundet wie etwa am Weser-Radweg, der Römer-Lippe-Route oder der D-Route3 (= R1). Der Name und die Gestaltung werden dann angepasst, aber das Fahrrad im Hintergrund und der Schriftzug „RadService“ soll immer verwendet werden. Über die AGFS und den ADFC soll die Verbreitung gefördert werden.

Werner Kloppmann, Kreis Lippe

Kulinarische Radtour „Radeln mit Biss“

Die rund 6-stündige Tour verbindet kulinarische Genüsse mit dem attraktiven Radwegenetz des ausgezeichneten Fahrradfreundlichen Kreises Euskirchen. Das Angebot gilt noch bis 30. September 2012 und richtet sich an Genussradler und Familien mit „raderproben“ Kindern. Die rund 40 km lange Rundtour beginnt am Bahnhof in Euskirchen und verläuft um Euskirchen über die Radwege Wasserburgen-Route und Erft-Radweg. Start der Tour ist um 10:00 Uhr am Bahnhof in Euskirchen – praktisch für alle, die mit dem Zug anreisen und auch PKWs, gibt es ausreichend

Parkmöglichkeiten rund um den Bahnhof. Der kulinarische Auftakt findet im „Hotel-Restaurant Rothkopf“ in Euskirchen mit einem Fitness-Frühstückbuffet statt. Im Anschluss daran geht es ins Waldgasthaus an der Steinbachtalsperre, wo Flammkuchen und selbstgebräutes „Steinbach Naturblond“ oder ein Softgetränk warten. Die Schlussetappe führt wieder ins Euskirchner Stadtzentrum. Im „Parkhotel Euskirchen“ wird eine Brotzeit inkl. einem Bier oder einem Softgetränk serviert. Für alle Zugreisenden gibt es ab 17:00 Uhr Verbindungen Richtung Köln, Bonn und Trier.

Die Kulinarischen Radtour ist zum Preis von 32,50 Euro (auch als Gutschein) mit einem Vorlauf von fünf Werktagen buchbar bei der Nordeifel Tourismus GmbH. Neben Speis und Trank ist die Radwanderkarte „Radfahren im Kreis Euskirchen“ im Preis inbegriffen. Die Kulinarische Radtour lässt sich auch mit einer Übernachtung kombinieren. Nähere Informationen liefert der neue Flyer, der bei der Nordeifel Tourismus GmbH kostenlos erhältlich ist und die Website: www.nordeifel-tourismus.de
Marcus Sprung, Kreis Euskirchen

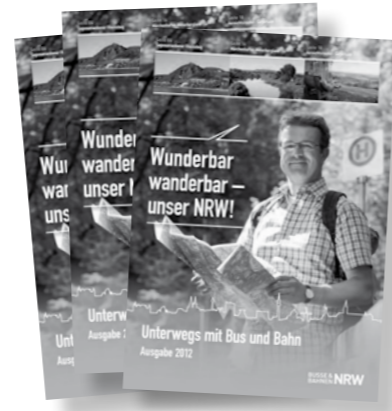
Wunderbar wanderbar – Ausgabe 2012 liegt bereit

Fleißige ffmobil-Leser wissen es schon längst: Jeder Weg beginnt zu Fuß, auch wenn er zum Fahrradständer führt. Einen guten Anlass das alltäglich Geübte auch mal in der Freizeit auszuprobieren bietet der kostenlose Wanderführer von Busse & Bahnen NRW „Wunderbar wanderbar – unser NRW“, der pünktlich zur Wandersaison in der aktuellen Ausgabe 2012 erschienen ist.

Der bekannte TV-Journalist und Buchautor Manuel Andrack, der diese Kampagne seit 2009 begleitet, hat in dem handlichen Wanderführer neun Wanderrouten aus ganz NRW zusammengetragen. Wie auch in den Vorjahren ist für jeden Wandertyp

etwas dabei. Egal, ob man historisches Flair, die sportliche Herausforderung oder unberührte Natur erleben möchte. Die abwechslungsreichen Touren wecken in jedem die Lust unser Bundesland „per pedes“ zu entdecken. Und wenn Sie sich mit dem Wandervirus infizieren haben, wartet noch ein besonderes Schmankerl: Über die Wahl zum NRW-Wanderbahnhof des Jahres kann man eine gemeinsame Wanderung mit Manuel Andrack gewinnen.

Das besondere an den Wandertouren ist, dass sie alle so ausgewählt wurden, dass man bequem mit Bus und Bahn zum Startpunkt an und nach der Wanderung wieder abreisen kann. Da freuen sich Geldbeutel,



Umwelt, Klima und die verbliebenen Radfahrer, die dann mehr Platz auf den Straßen haben

Der Wanderführer ist in den Servicecentern der Verkehrsunternehmen erhältlich. Alle, die direkt loswandern wollen, können sich die Touren auch im Internet unter www.nahverkehr.nrw.de anschauen

Der Wanderroutenplaner NRW

Der Radroutenplaner NRW erfreut sich seit Jahren großer Beliebtheit. Seit Ende Februar 2012 ist als weiterer Baustein zur Verbesserung der Nahmobilität der Fußweg- und Wanderroutenplaner NRW im Netz. Nach dem Prinzip „das Gleiche in grün“ wurden die bewährte Technik, die Karten, die Luftbilder und viele punktbezogene Daten des Radroutenplaners zusammen mit den Informationen zu Wanderwegen in NRW zu einem neuen Produkt zusammengeführt. Nutzer des Radroutenplaners müssen sich nicht umgewöhnen, mit www.wanderroutenplaner.nrw.de ist selbst die Internetadresse ähnlich

aufgebaut. Der Wanderroutenplaner bietet ähnliche Funktionen zur (adressscharfen) Routensuche (z.B. einen bestimmten Wanderweg bevorzugen), sowie zur Ergebnisdarstellung (Drucken von Karten, Gehanweisungen) und Weiterverarbeitung (Download des GPS-Tracks).

Das Netz des Wanderroutenplaners enthält – neben dem Grundgerüst an allen Straßen und Wegen des Landes – Wanderwege gegliedert in überregionale Themenwege, regionale Themenwege, Hauptwanderwege, Bezirkswanderwege, lokale Rundwege und örtliche Wanderwege. Beim Start des Dienstes waren rund

20.000 km Wanderwege zusammengetragen, das Netz wird insbesondere in den unteren Hierarchiestufen laufend ergänzt.

Aus Sicht des Wanderers sind die seit kurzem auch in die Karten des Radroutenplaners NRW integrierten Parkplätze, Schutzhütten und Spielplätze (alle mit Foto) von besonderem Nutzen. Darüber hinaus kann man sich im Wanderroutenplaner alle Bus- und Bahnhofstellen einblenden und zur Planung der An- und Abreise die jeweilige Fahrplanauskunft aufrufen.

.....
Dr.-Ing. Dirk Serwill, IVV Aachen

Radtouren durch Köln

Die Stadt Köln hat sieben neue Vorschläge für ausgiebige Erkundungsfahrten mit dem Rad durch Köln erarbeitet. Jede Tour ist in einem eigenen Falblatt ausführlich beschrieben. Zusammen mit den sechs, bereits im Sommer 2010 veröffentlichten Radtouren stehen nun 13 interessante Routen quer durch das gesamte Stadtgebiet zur Verfügung.

Das ansprechende Design der Falblätter zeichnet sich durch eine Mischung aus Radwegekarten, Fotos und Texten aus. In den sehr übersichtlich gestalteten Kar-



ten sind zusätzlich zum Tourverlauf auch die Stadtbahnlagen und S-Bahnhöfe sowie Anschlusspunkte zum weiteren Kölner Radverkehrsnetz dargestellt.

Dass die Falblätter sehr gut ankommen, zeigt der Blick auf die bereits verteilten Exemplare: Bereits nach einem Monat war jeweils die Hälfte der Auflage (10.000 Exemplare je Tour) weg. Die Touren gibtes auch im Internet: www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr

.....
Benjamin Klein, Stadt Köln

Die Hellwegroute

Der Hellweg verläuft entlang eines jahrhundertalten Weges zwischen Rhein und Weser und ist Teil einer Europa durchquerenden Trasse. Die Radroute „Hellwegroute“ greift diese Wege auf und verläuft von Duisburg nach Höxter. Auf Unnaer Gebiet verbindet sie den ländlichen Osten Unnas mit der Innenstadt und ist gleichermaßen für den alltäglichen Fahrradverkehr interessant als auch bei Freizeitradlern beliebt. Die Strecke wurde in den letzten Jahren ausgebaut und nahm stetig an Bedeutung zu. Bisher war sie für den Autoverkehr weitgehend gesperrt und für Radfahrer bzw. Anlieger freigegeben.

Doch quasi als Geheimtipp wurde der Hellweg verbotener Weise häufig bei Stau auf der parallel verlaufenden B1 bzw. A44 von Autofahrern genutzt. Diese Situation war sicherheitstechnisch sehr bedenklich und musste geändert werden: Seit neustem handelt es sich bei der kompletten ca.

Hellwegroute

Fahrradstraße zwischen Mühlhausen und Hemmerde



Bestand



Neue Beschilderung Hellwegroute

10 km langen Strecke um einen Geh- und Radweg, der entsprechend der Umgebung für Anlieger bzw. gerade auch den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist. Unterbrochen wird der Geh- und Radweg lediglich durch kreuzende Kreisstraßen.

So soll die Hemmschwelle für Autofahrer erhöht und die Sicherheit für Radler und Fußgänger wieder hergestellt werden.

.....
Patricia Reich, Kreisstadt Unna

Lünen gibt neuen Radstadtplan heraus



Pünktlich zur Eröffnung der Fahrradsaison hat die Stadt Lünen ihren Radstadtplan aus dem Jahr 1999 überarbeiten lassen und bringt ihn jetzt neu heraus.

Der Plan bildet – wie die Vorversion – das gesamte Stadtgebiet ab. Dabei stellt er sowohl das Alltagsradwegenetz als auch freizeitorientierte Routen klassifiziert nach ihrer Nutzbarkeit und Ausführung dar. Bei der Erarbeitung der Routendarstellung profitierte die Stadt von der guten Ortskenntnis des ADFC, der die im Plan aus-

gewiesenen Wege und Routen noch mal auf Herz und Nieren prüfte und so eine fehlerfreie Darstellung des Radverkehrsnetzes gewährleistet hat. Es zeigte sich, dass das Radverkehrsnetz an manchen Stellen besser und dichter als angenommen ist, aber auch wo noch nachgebessert werden muss. Im Ergebnis wird nun gerade den auswärtigen Radfahrern mit fehlender Ortskenntnis das Radeln und zu rechtfinden in Lünen deutlich erleichtert. Neben den Planinhalten wurde auch die

Rückseite des Plans inhaltlich und optisch komplett neu gestaltet. Dort finden Radbegeisterte die wichtigsten Informationen zu AGFS, ADFC, den Radstationen, aber auch zur Verkehrssicherheitsarbeit und zu den wichtigsten Freizeitwegen und Sehenswürdigkeiten. Ein Straßenregister und die wichtigsten Adressen machen den neuen Radstadtplan zu einer runden Sache, die den Bürgern und Besuchern das Fahrradfahren in Lünen im Alltag und in der Freizeit so einfach und angenehm wie möglich macht. Ein gelungenes Beispiel für gute Informationsarbeit für den Radverkehr.



Vennbahnroute

Die Vennbahn zwischen Aachen und Troisvierges (Luxemburg), mit dem Hochmoor Hohes Venn dazwischen, gilt mit ihren 125 km als einer der längsten Bahntrassenwege in Europa. Lange diente die Vennbahn als wichtige Verbindung zwischen den Kohlerevierern im Aachener Raum und den Hütten in Luxemburg. 1889 startete der Betrieb zwischen Aachen und Troisvierges. Zu Beginn der 80er Jahre wurde jedoch der kommerzielle Vennbahn-Betrieb eingestellt.

Viele Streckenabschnitte wurden stillgelegt oder gar zurück gebaut.

Statt der Züge sollen nun Ende 2012 Fahrräder auf der neu bedeckten Trasse rollen. Um dies zu erreichen, wurde das Vorhaben in Form eines Interreg-Projektes lanciert. Die Deutschsprachige Gemeinschaft Belgien übernahm die Koordination. Seit 2011 befindet sich der Ausbau der Vennbahn in der Bauphase. Die Stadt Aachen stellt die Verbindung zwischen Walheim und der Landesgrenze zu Belgien her.

Auf dem Abschnitt vom Bahnhof Rothe Erde in Aachen bis Walheim wurde in den letzten Jahren der Vennbahnradweg angelegt. Auf der gesamten Strecke beträgt die größte Steigung auf der überwiegend as-



phalтиerten Strecke nur 1,7% und ist somit auch für wenig geübte Radfahrer leicht zu bewältigen. Für den Blickwechsel in die Landschaft Eifel und Ardennen sorgen Viadukte und Tunnel. Entlang der Strecke wechseln Hochmoore, Bäche, Heidelandschaften und meterhohe Hecken ab. Sanft gewellte Hochflächen wechseln mit engen Tälern. Damit wird das Landschaftserlebnis auf der Vennbahn-Radroutе eindrucksvoll abgerundet.

.....
Dr. Stephanie Küpper, Stadt Aachen

Mit dem Rad über die Tabakroute

Bünde. Rechtzeitig zur neuen Radel-saison hat die Stadt Bünde ihre Tabakradelroute in einem Faltblatt neu veröffentlicht. Das überarbeitete Konzept stammt von Christel Tiemann und Thomas Schuh. Jörg Militzer lieferte den Text. Start und Ziel der 30 Kilometer langen Rundfahrt ist der Tabakspeicher. Von dort führt die Strecke zu insgesamt 15 Stationen unter anderem in Bünde-Mitte, Werfen, Ahle, Holsen, Ennigloh und Dünne. Zu sehen sind prachtvolle Villen ehemaliger Zigarrenbarone, Denkmäler und Fabrikgebäude sowie natürlich das Zigarrenmuseum, aber beispielsweise auch die Nienburger Mühle und das Kötterhaus eines Heimarbeiters. Das Faltblatt beinhaltet einen Übersichtsplan und erklärt mit Hintergrundinformation jede einzelne Station. Die Neuauflage gibt's kostenlos im Stadtmarketingbüro im Rathaus.

.....
Alexander Kröger, Stadtmarketing Bünde

Radtourismus leicht gemacht

22 Millionen Übernachtungen und 153 Millionen Radausflügler in Deutschland – der Radtourismus boomt. Diesem Trend folgend liegt nun auch das erste Buch vor, das eine umfassende Darstellung über die Entwicklung, die Potentiale und die Perspektiven des Radtourismus in Deutschland und in Europa gibt.

In einem einführenden Grundlagenteil werden die wichtigsten Trends für den Radtourismus genannt und eine Typisierung von Radtouristen (wie z.B. der „Regioradler“, der von einer festen Unterkunft aus Tagestouren macht) vorgestellt. Die thematischen Schwerpunkte des Buches sind neben Ausführungen über das Management von Radtourismuszielen und zu einer erfolgreichen Marketing- und Kommunikationsarbeit auch die Basis des Radtourismus – eine nutzerorientierte

Netzplanung und -führung sowie Hinweise zu den wichtigsten Serviceelemente, wie z.B. Wegweisungen, die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn aber auch zu Schutzhütten und einem auf Radler zugeschnittenen Gastronomie-Angebot.

Besonders positiv an dem Lehrbuch ist, dass die Herausgeber Wert darauf gelegt haben, viele Aspekte durch aktuelle Fallbeispiele u.a. anhand des Donauradwegs, der Eifel und Mallorca zu veranschaulichen. Mit „Radtourismus – Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven“ haben Axel Dreyer, Rainer Mühlnickel und Ernst Miglbauer unterstützt durch Beiträge von namhaften Experten aus Wissenschaft, Tourismuswirtschaft und ADFC ein Standardwerk geschrieben. Dabei ist das Buch durch die Breite der Themen nicht nur für Tourismusförderer interessant.



„Radtourismus“ ist im Oldenbourg Verlag München erschienen – ISBN-Nr. 978-3-486-58849-1.

vivavelo Kongress

Fahrradbranche trifft auf Politik

Bereits zum zweiten Mal traf sich die Fahrradwirtschaft Ende Februar in Berlin, um über die Zukunft des Fahrrads und des Radverkehrs zu debattieren. Auf der Agenda des diesjährigen Kongresses standen neben hochkarätig besetzten Vorträgen und Workshops zu Themen rund ums Fahrrad zwei Podiumsdiskussionen, an denen nicht nur Vertreter der Branche teilnahmen, sondern auch Gäste aus der Politik. Beim Podium Politik am ersten Abend diskutierten unter der Leitung des ARD-Tagestagsprechers Thorsten Schröder die Geschäftsführerin der Cycle Union GmbH Severine Lönne, der ADFC-Vorsitzende Ulrich Syberg, der Vorsitzende des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Anton Hofreiter, der CDU-Bundestagsabgeordnete Gero Storjohann und der Abteilungsleiter Umweltpolitik und Infrastruktur im BMVBS, Dr. Veit Steinle. Das Thema des Abends war die Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans. Heiß diskutiert wurde, in wie weit die Bundesregierung überhaupt Einfluss nehmen könne auf die verkehrspolitischen Entscheidungen der Städte und Kommunen. Besonders MdB Gero Storjohann und Dr. Veit Steinle standen auf der Position, die auch schon Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär des BMVBS, bei der Eröffnung verlauten



ließ: Nicht der Bund allein sei für die Radverkehrsförderung zuständig, „eigentlich im Gegenteil, es ist eine große Aufgabe der Länder und noch mehr der Kommunen, die hier besonders gefordert sind. In Zukunft, wenn es gelingen soll, den Stellenwert des Fahrrades noch weiter zu steigern, dann ist das viel mehr eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, zu der viele Akteure einen Beitrag leisten können und müssen.“ Andere Diskussionsteilnehmer wiesen jedoch auf die große politische Bedeutung hin, wenn der Bund sich eindeutig zu einer Weiterentwicklung des Radverkehrs bekennt.

Beim Podium Sicherheit am zweiten Kongressstag standen mögliche Methoden zur Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr zur Debatte (Diskutanten: Michael Adler, Fairkehr und Leiter der Diskussion; Dr. Kurt Bodewig, Präsident der Deutschen Verkehrswacht; Claudia Maiwald, Bundesgeschäftsführerin des VCD; Ludger Koopmann, Stellvertretender Bundesvorsitzender des ADFC und Ronald

Winkler, Fachreferent für Stadtverkehr des ADAC). Als Einführung in die Thematik lieferte VSF Geschäftsführer Albert Herresthal Fakten zu den Unfallzahlen im Straßenverkehr. So sei etwa das oft bemängelte fehlende Licht am Fahrrad lediglich 522 Mal als Unfallursache festgestellt worden, was 0,73% aller Unfälle mit Radfahrer-beteiligung ausmache. Noch immer seien die Hauptunfallursachen bei Unfällen zwischen PKW und Fahrrad das Übersehen des Radlers beim Abbiegen, das Vorfahrtnehmen und die zu hohen Geschwindigkeiten der Autofahrer. Als Lösung für viele dieser Probleme wurde ausführlich über die Einführung der Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 innerorts diskutiert – eine Forderung, die ADFC und VCD schon lange auf der Agenda haben. Mit der vivavelo Abschlusserklärung, die nach dieser Podiumsdiskussion zur Abstimmung kam, stellt sich nun auch die Fahrradwirtschaft hinter diese Forderung.

.....
Claudia Pirsch, VSF e.V.

vivavelo Kongress der Fahrradwirtschaft fordert neue Akzente in der Verkehrspolitik

Beim vivavelo Kongress der Fahrradbranche Ende Februar in Berlin verabschiedeten die Kongressteilnehmer eine Erklärung mit Forderungen an die Politik. Die vivavelo Erklärung soll den Radverkehr voranbringen und das Fahrrad zur geeigneten Alternative zum Auto im Nahverkehr werden lassen. Es ist offenkundig, dass viele Innovationen aus der Branche das Fahrrad immer attraktiver werden lassen. „Radfahren macht nicht nur Spaß, sondern hilft auch dabei, viele Probleme, wie etwa Verkehrsstau, Lärm und Feinstaubbelastung, zu lösen“, sagte Albert Herresthal bei der Präsentation der vivavelo Erklärung. „Die Fahrradwirtschaft fordert von der Politik eine stärkere Unterstützung des Radver-

kehrs in Deutschland. Rahmenbedingungen und Infrastruktur müssen substanziell verbessert werden.“

Die Kernforderungen der Branche sind:

1. Tempo-30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit für mehr Sicherheit im Straßenverkehr!
2. Die Neuverteilung innerstädtischer Flächen – eine Raumoffensive für Radfahrer und Fußgänger zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in unseren Städten!
3. Eine Image- und Öffentlichkeitskampagne für den Radverkehr, auf 10 Jahre angelegt und vom Bund finanziert, zur Unterstützung des notwendigen gesellschaftlichen Bewusstseinswandels!



Die Details und Hintergründe zu den Forderungen sind nachzulesen in der vollständigen vivavelo Erklärung unter www.vivavelo.org.

.....
Claudia Pirsch, VSF e.V.

Marathon Mondial für die ganz große Tour

Er ist der Nachfolger des legendären Tourenreifens Marathon XR. Der neue Reisereifen Marathon Mondial führt den Ur-Gedanken des Marathon fort, den Schwalbe vor 26 Jahren mit Extremtouren-Fahren entwickelte, und bringt ihn technisch auf den neuesten Stand – mit Triple Compound und patentiertem Pannenschutz. „Der Marathon Mondial ist der ultimative Reisereifen“, sagt Schwalbe-Produktmanager René Marks, der selbst einige zehntausend Radreise-Kilometer auf seinem Tacho hat. Der Marathon Mondial vereint alles, was ein Tourenreifen haben muss: Extreme Haltbarkeit, Pannensicherheit und niedriger Rollwiderstand. Schon das Profil erinnert an endlose Asphaltstrecken und Offroadpisten. Der geschlossene Mittelsteg rollt leicht auf der Straße ab. Die seitlichen Stollen geben wie bei einem Mountainbikereifen Traktion

und Grip auf unbefestigten Pisten. Optisch wirkt das Profil dynamisch und modern. Seine unverwüsthliche Haltbarkeit verdankt der Marathon Mondial seiner Gummimischung. Um die an sich gegensätzlichen technischen Eigenschaften von Compounds zu optimieren, kombiniert Schwalbe wie kein anderer Reifenhersteller unterschiedliche Gummimischungen nadelspitz für die jeweilige Anwendung. „State of the Art“ ist daher das TravelStar Triple Compound des Marathon Mondial. Unter der Lauffläche sorgt eine elastische Mischung für leichten Lauf, während eine griffige Gummimischung auf den Reifenschultern Kurvengrip und Traktion bietet. In der Mitte der Lauffläche rollt eine abriebfeste, härtere Mischung mit geringem Rollwiderstand über viele tausend Kilometer. Miese Schotterpisten und Schlaglöcher, Akaziendornen oder Draht aus LKW-Reifen: Radabenteurer wissen von perfiden Reifenkillern zu berichten. Pannenschutz ist daher genauso wichtig wie die Haltbarkeit der Gummimischung. Der leichte, extrem dicht gewebte Schutzgürtel, High Density Guard, schützt durch seine patentierte Technik zuverlässig vor Punktierungen und Durchschlägen. Die Reifenseitenwand wurde zusätzlich mit einer leichten, aber stabilen Gewebelage, „SnakeSkin“, verstärkt und ist damit gut gegen seitliche Verletzungen gefeit. „Seine robuste Haltbarkeit und die angenehmen Fahreigenschaften machen ihn zum perfekten Reifen für extreme Radreisen, ebenso wie für eine Tour über den Weserradweg“, fasst Produkt-Manager Marks zusammen. „Radnomade“ Tilmann Waldthaler, der Hunderttausende Kilometer auf allen Kontinenten tourte, ergänzt: „Mehr als 90 Prozent aller Extremtourenradler fahren Schwalbe Marathon.“ Er muss es wissen. Wer auch auf seinem E-Bike einen robusten Dauerläufer fahren möchte, ist mit dem Marathon Mondial gut bedient. Er



Auch „Radnomade“ Tilmann Waldthaler vertraut auf den Marathon Mondial.

trägt das „E-Bike Ready“-Signet. Und für Preisbewusste gibt es den Marathon Mondial auch in der Performance Version als Drahtreifen mit RaceGuard Pannenschutz-Gewebe und haltbarem Endurance Compound. Der neue Marathon Mondial ist wie alle Schwalbe-Produkte ausschließlich im Fahrradfachhandel erhältlich. Er kostet 55 Euro als Faltreifen der Evolution Line sowie 30 Euro in der Drahtversion.

26 Jahre Marathon – Europas meist verkaufter Markenreifen

Schwalbes Marathon ist der meist verkaufte Fahrradreifen in Europa und einer der wenigen Alltagsreifen, die im Fahrradgeschäft ganz gezielt nachgefragt werden. 1982 testeten Globetrotter erste Prototypen, 1985 kam der erste Reifen mit dem Namen Marathon in den Handel. Schwalbe war damit der erste Hersteller überhaupt, der hochwertige Alltagsreifen auf den Markt brachte. Die stetig gewachsene Reifen-Familie umfasst heute neun Modelle, darunter der „unplattbare“ Marathon Plus.

.....
www.schwalbe.com

30 Jahre ORTLIEB

Große Endverbraucher-Aktionen

18 Jubiläums-Sondermodelle des Back-Roller Classic

ORTLIEB wird 30! Zu diesem Anlass ist ab sofort eine limitierte Back-Roller Classic 30Jahre-Edition über den Fachhandel verfügbar. Unter dem Motto „Around the world“ legen wir bis 31. August 2012 insgesamt 18 verschiedene Back-Roller Classic Sondermodelle auf:

6 Kontinente, in den Farben blau (mit Aufdruck Europa), schwarz (Afrika), gelb (Asien), grün (Australien) und zwei Mal rot (Nord- und Südamerika). 12 „Länder“, Belgien, Britische Inseln, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Iberische Halbinsel, Niederlande, Österreich, Schweden, Schweiz, USA.

Die Besonderheit: Sie werden ausnahmsweise als Einzel-Taschen angeboten (zum UVP von 55,- Euro). So besteht die Mög-



lichkeit, sich seine Lieblings-Kontinente bzw. –Länder ans Rad zu hängen. Oder die Taschen entsprechend der bevorstehenden Reiseroute zusammenzustellen. Auch solidarische Gefühle können so dokumentiert werden, Patrioten können endlich mit „Ihrem“ Kontinent oder Land am Rad durch die Welt fahren, Staatspräsidenten, Kanzler/innen oder Außenminister endlich ökologisch-korrekt und -vorbildhaft per Rad zum Staatsbesuch radeln. An-

sprechend in einem extra gestalteten Jubiläumskarton haben diese Sondermodelle das Zeug zu Sammelobjekten! Die Taschen stehen bei vielen ORTLIEB-Fachhändlern bereit oder können dort bestellt werden. Alternative: Der online-Konfigurator unter www.ortlieb.com/30jahre, über den die Taschen ausgewählt und bestellt werden können. Der Versand erfolgt über den ORTLIEB-Händler, der am Ende des Bestellvorgangs individuell gewählt wird. Dort vor Ort finden Übergabe und Zahlung statt

Großer Reiseberichts-Wettbewerb für EndverbraucherInnen

Bis Mitte August 2012 können Fahrrad- und Outdoor-Begeisterte ihre spannende, kuriose, ergreifende oder auch romantische Geschichte mit „ihrem“ ORTLIEB-Produkt an uns schicken.

Die eingereichten Geschichten werden von einer Jury ausgewertet, die aus namhaften Protagonisten unserer Branchen besteht:

- Ulrike Saade, Geschäftsführerin der Agentur velokonzept
- Alexandra Kirsch, Chefredakteurin der ADFC Radwelt
- Alexander Krapp, Reisedirektor des Magazins outdoor
- Jan Gathmann, Chefredakteur



des Magazins RADtouren
 → Thomas Froitzheim, Geschäftsführer von Naviso Outdoornavigation.

Zu einem Wettbewerb gehören: Gewinne!

Durch die Unterstützung von Herstellern qualitativ hochwertiger Produkte gibt es 30 Preise im Wert von insgesamt über 30.000 Euro zu gewinnen:

- Fahrräder der Firmen riese und müller, utopia velo, velotraum und ZOXBikes
- Die Räder werden nach den individuellen Maßen der GewinnerInnen aufgebaut!
- Luftboote mit Zubehör von AquaDesign
- Scheinwerfer-Sets von Busch & Müller
- Zelt-/Rucksack-Sets von Hel Sport
- Navigationsgeräte von Garmin
- Taschen- und Gepäckträger-Sets von ORTLIEB und tubus.

Link zu Wettbewerb und weiterer Aktion:
www.ortlieb.com/30jahre

.....
www.ortlieb.de



Marathon Mondial: Lauffreudig in der Mitte, griffig an den Schultern.

So schön kann Schalten sein

11 Gänge versteckt in einem Gehäuse, ein kompakter Akku und ein kleiner Schalter – das ist alles, was Radfahrer brauchen, um 2013 fast „schwerelos“ mit dem eleganten Bike durch die Stadt zu gleiten. Die elektronische Alfine Di2, nicht zu verwechseln mit einem elektronischem Antrieb, erlaubt es superleicht Gänge per Knopfdruck zu wechseln. Die Vorteile liegen auf bzw. in der Hand: überragende Funk-



Shimano Alfine Di2

tion und Sicherheit unter allen Bedingungen. Dabei erlaubt die Getriebeabgabe auch die weiche Betätigung des Schaltknopfes während des Pedalierens. Daneben zeigt ein Mini-Info-Display den aktuell eingelegten Gang und den Ladezustand des Akkus an. Verfügbar ab Frühjahr 2013.

www.paul-lange.de

Mit dem VSF..ServiceRad bleiben Radler mobil

Pünktlich zur beginnenden Fahrradsaison bieten viele VSF-Fahrradwerkstätten einen besonderen Service: Mit dem VSF..ServiceRad bleiben Radler auch dann mobil, wenn sie ihr eigenes Rad in die Werkstatt bringen müssen.

Qualität, Service und Zufriedenheit hat sich der Verbund Service und Fahrrad (VSF e.V.) auf die Fahnen geschrieben und deshalb ein extra hochwertiges Leihrad konzipiert. „Der Wunsch nach einem erstklassigen Allzweck-Werkstattleihrad wurde von unseren Händlermitgliedern geäußert“, erklärt Ulf Christian Blume, Leiter des Projekts beim VSF. „Da lag der Gedanke nahe, ein Fahrrad aus Produkten, die mit dem VSF..all-ride Siegel zertifiziert sind, zusammen zu stellen.“

Deshalb gibt es künftig bei vielen VSF-Fachgeschäften das VSF..ServiceRad, ein 20 Zoll Fahrrad mit vielen VSF..all-ride Komponenten. Das VSF..all-ride Qualitätssiegel wird ausschließlich an hochwertige Produkte verliehen, die sich im Alltag und auf Reisen als funktional, wartungsarm und haltbar bewährt haben. Kunden, die ihr Fahrrad für eine Reparatur bei Ihrem VSF-Händler lassen müssen, kommen künftig in den Genuss dieses speziellen Rades. Sie haben so die Gelegenheit, selbst die Qualität der zertifizierten Komponenten zu erradeln – getreu dem Motto des VSF: „Sie fahren – Wir machen den Rest!“

Claudia Pirsch, VSF e.V.



VSF-ServiceRad

Die Mitglieder der AGFS sind an einer Vielzahl von Aktivitäten beteiligt. Stellvertretend für viele andere Veranstaltungen wird hier über eine kleine Auswahl berichtet:

Rückblick

Lichtaktionstag

Am 22. Oktober 2011 veranstaltete die Stadt Aachen im Rahmen der Kampagne „Fahrrad in Aachen“ schon zum dritten Mal zusammen mit der Polizei, der Verkehrswacht, den Fahrradhändlern und dem ADFC die Beleuchtungsaktion „Fahrrad in Aachen, aber Helle!“. Mit dieser Aktion sollte auf die Gefahren hingewiesen werden, die Fahrradfahrer eingehen, wenn sie in der dunklen Jahreszeit keine ausreichende Fahrradbeleuchtung haben. Die Fahrradhändler boten von 11:00 bis 17:00 Uhr am Elisenbrunnen kostenlos einen Check und die Reparatur der Fahrradlicht-



anlage an. Nur die Materialkosten mussten bezahlt werden. Neben den Reparaturen an der Lichtanlage konnten sich die Wartenden an zahlreichen Informationsständen über Neuigkeiten rund ums Rad erkundigen: Seh- und Reaktionstests, eine Ausstellung zum verkehrssicheren Radfahren und ein Verkehrsquiz wurden angeboten. Schon eine Stunde vor Beginn fanden sich die ersten Radler ein. Diese Aktion ist mittlerweile eine feste Größe in Aachen geworden.

Dr. Stephanie Küpper, Stadt Aachen

Sehen und gesehen werden

Ein wichtiger Bestandteil der Kampagne „Fahrrad in Aachen“ ist die Arbeit an Schulen, um dort die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Am 10. November wurde dazu die Aktion Sehen und gesehen werden von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) nach Aachen geholt. Die Schülerinnen und Schüler der dritten und vier-

ten Klasse der Domsingschule hatten die Gelegenheit die „Black Box“ mit drei Themenmodulen zu erforschen. Diese drei Themenmodule behandeln das Thema „Fahrradbeleuchtung“ umfassend und rücken die Aspekte des „Gesehen werdens“ stärker ins Blickfeld.

Dr. Stephanie Küpper, Stadt Aachen



CYCOLONIA 2012 – Im dritten Jahr erneut mit Besucherrekord

Der Erfolg der ersten beiden Auflagen hatte zur Folge, dass die CYCOLONIA 2012 nicht wie bisher im Deutschen Sport- und Olympiamuseum im Rheinauhafen stattfand. Der alte Veranstaltungsort war schlicht zu klein geworden. Allerdings haben die Veranstalter mit dem EXPO XXI in der nördlichen Kölner Innenstadt eine adäquate Alternative gefunden. Nach 5.000 Besucherinnen und Besuchern 2010 und 8.000 im Jahr 2011 haben am 10. und 11. März

2012 etwa 10.000 zahlende Gäste die CYCOLONIA besucht. Entsprechend positiv fällt auch das Fazit des Kölner Fahrradbeauftragten und seinem Team aus, die auch 2012 wieder mit einem eigenen Infostand vertreten waren, für das Radfahren in der Domstadt warben und Interessierten für Fragen, Anregungen und Hinweisen zur Verfügung standen. Besonderer Beliebtheit erfreuten sich die neuen Radtourenfaltblätter (siehe Artikel zu den Faltblät-

tern). Da das EXPO XXI aller Voraussicht nach für die Dauer der Sanierungsarbeiten des Schauspielhauses die Spielstätte des Kölner Schauspiels werden wird, müssen die Veranstalter für das kommende Jahr erneut umdisponieren. Doch eins scheint schon jetzt sicher: Egal wo die CYCOLONIA stattfindet, Sie wird auch im nächsten Jahr erfolgreich sein!

Benjamin Klein, Stadt Köln

Wir sind Unternehmen Fahrrad!

Termine

11. bis 15. Juni 2012
Aktionswoche „Toter Winkel“, Köln
(s. Seite 12)

17. Juni 2012
8. Tour de Ahrtal – „DAS Radevent der Eifel“, 10.00 bis 18.00 Uhr.
Speziell für diesen Tag werden die B 258 zwischen Blankenheim und Müsch sowie die Landstraße 73 von Müsch bis nach Dümpelfeld für den motorisierten Verkehr gesperrt.
www.tour-de-ahrta.de

24. Juni 2012
„Autofreies Volmetal“
Zwischen Meinerzhagen (Lidl-Markt) und Lüdenscheld-Brügge (Aral-Tankstelle) wird die B54 an diesem Sonntag autofrei sein.

29. August–1. September 2012
Eurobike, weltweite Leitmesse der Fahrradbranche in Friedrichshafen

17./18. September 2012
6. Fahrradkommunikationskonferenz, Hannover
Gastgeber sind in diesem Jahr das Land Niedersachsen sowie die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg.

- Radeltermine in Bünde:**
- 3. Juni**, 14 Uhr, 11. „Miteinander Radeln“ für Menschen mit und ohne Handikap
 - 16. Juni**, 13.00 Uhr, Ritterschmausradeln zur Diedrichsburg nach Melle (Start in Bad Oeynhausen)
 - 1. Juli**, 9 Uhr, 1000 Räder Bünde mit dem 14. Bänder Volksradfahren
 - 26. August**, 3 Uhr, Nachradeln auf dem Else-Werre-Radweg
 - 2. September**, 9.30 Uhr, „Leib&Seele – die Gottesdienst-Radtour“

Radttermine in der ganzen Republik unter www.fahrradtermine.de

Fahrradflohmkt in Kempen

Mit über 500 verkauften Fahrrädern hatte der diesjährige Fahrradflohmkt am 24. März 2012 eine Rekordbeteiligung. Bei bestem Fahrradwetter standen Verkäufer mit ihren Fahrrädern und Käufer dichtgedrängt auf dem Buttermarkt. Schon lange vor dem offiziellen Beginn startete das bunte Treiben. Käufer und Verkäufer kamen auf ihre Kosten. Stadt und ADFC bieten mit dem Fahrradflohmkt die Möglichkeit, nicht mehr benötigte Fahrräder an das Kind, die Frau oder den Mann zu bringen. Käufer können für kleines Geld ein Zweirad erwerben. Apropos kleines Geld, es gab Fahrräder in allen Preislagen, von dem schon viel genutzten Kinderrad für 10 Euro bis zum „Birdy“ für 550 Euro. So bunt wie die Vielfalt der Fahrradnutzung war auch das Angebot. Neben den klassischen Hollandfahrrädern und Trekkingrädern wurden auch Pedelecs, Tandems und Fahrradanhänger feilgeboten. Der ADFC



sicherte den Handel mit Kaufverträgen rechtlich ab. Durch den Vertrag zwischen Käufer und Verkäufer wird verhindert, das gestohlene Zweiräder dort anonym gehandelt werden können. Die Polizei Kempen hat in 3 Stunden über 130 Fahrräder registriert. Der Aufkleber „Finger Weg! Mein Fahrrad ist registriert“ verleitet Dieben den Fahrradklau, denn gestohlene Fahrräder können schnell dem Besitzer zugeordnet werden.

.....
Heinz Puster, Stadt Kempen

Herforder Fahrradmeile

Am 1. April fand in der Herforder Radewig die 5. Herforder Fahrradmeile statt. Bei der von der ISG Radewig organisierten Fahrradmeile war die Stadtverkehrsgesellschaft mit einem Stand vertreten. Außer der Information über die verschiedenen Fahrradrouten in Herford und Umgebung stand das Thema Sicherheit im Vordergrund. Die Stadtverkehrsgesellschaft verkaufte daher kostengünstig zum Preis von

jeweils 15 Euro Fahrradhelme in verschiedenen Größen für Kinder, Jugendliche und Erwachsene. Der 1. April war übrigens auch der Start der E-Bike-Saison. Bei der Tourist-Information am Linnenbauerplatz konnte man die Elektro-Fahrräder kostenlos ausprobieren.

.....
Dr. René Schilling, Stadt Herford



Herr Dieter Wulfmeyer, Geschäftsführer der SVH GmbH (Stadtverkehrsgesellschaft) legte zusammen mit der Fahrradbeauftragten Juliane Tack das Programm für den Radlsommer 2012 vor.

AGFK in Bayern gegründet

Auf dem nationalen Radverkehrskongress in Nürnberg am 31.5.2011 haben 14 Städte und ein Landkreis eine Urkunde zur Gründung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK Bayern) unterzeichnet. Begleitet und unterstützt wird diese Initiative durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, den Bayerischen Städtetag, den Bayerischen Gemeindetag und den Bayerischen Landkreistag. Die Gründungsversammlung des Vereins unter Schirmherrschaft des Bayerischen Innenministers Joachim Herrmann fand am 17. Februar 2012 in Erlangen statt. Zu den ursprünglich 15 Gründungskommunen sind weitere Mitglieder hinzugestoßen, so dass die Vereinsgründung mit 38 Kommunen, darunter sechs Landkreise, erfolgen konnte. In der Gründungsversammlung wurden die Satzung, die Aufnahmekriterien und die Mitgliedsbeiträge beschlossen so wie

die Wahlen zu den Vereinsämtern durchgeführt. Als Vereinsvorsitzende wurde die Umweltreferentin der Stadt Erlangen, Frau Marlene Wüstner, gewählt. Die Ziele des Vereins sind in der Vereinsatzung festgelegt. Danach will die AGFK Bayern als Kernaufgabe eine umweltfreundliche Nahmobilität voranbringen. Als zentrales Element wird die Förderung des Radverkehrs durch Projekt- und Öffentlichkeitsarbeit sowie durch die Beratung und den Informationsaustausch unter den Mitgliedern sowie mit Dritten, z.B. Verbänden gesehen. Ein wichtiges Kriterium ist dabei die Erhöhung des Modal-Split-Anteils für den Rad- und Fußverkehr in den Kommunen. Voraussetzung für eine Vereinsmitgliedschaft ist die Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune“. Sie wird auf Vorschlag des Vereinsvorstandes durch das Bayerische Innenministerium verliehen. Maßstab

hierfür ist die Erfüllung der Aufnahmekriterien des Vereins, die in der Gründungsversammlung beschlossen wurden. Den Gründungsmitgliedern wird nach der Satzung ein Bonus einer vierjährigen „Karenzzeit“ eingeräumt. Innerhalb dieser vier Jahre müssen die Voraussetzungen für die Aufnahme in den Verein nachgewiesen werden. Die Frist läuft seit der Gründungsversammlung. Die ersten Prüfungen sind bereits für das Jahr 2012 geplant. Kommunen die dem Verein neu beitreten wollen, müssen bereits bei Aufnahme in den Verein nachweisen, dass Sie die Aufnahmekriterien erfüllen. Danach müssen sich alle Mitgliedskommunen in einem siebenjährigen Turnus einer Überprüfung unterziehen, wenn sie die Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune“ behalten wollen.

.....
Thomas Neubauer, Stadt Erlangen

Fahrraddisco: Pedelecs bestromen Veranstaltungen

Mit einem Event-Modul der besonderen Art macht derzeit die in Bochum ansässige Agentur Radar Media von sich Reden. Vor der Umsetzung der Idee stand der Anspruch, die Themen „CO₂-freie Events“, „Elektromobilität“ und „Fahrrad“ über ein entsprechendes Live-Kommunikationskonzept spielerisch erlebbar zu machen. Dabei sollen der Spaß an der Bewegung und das Gruppenerlebnis im Vordergrund stehen, um Veranstaltungen inhaltlich bei den Teilnehmern zu verankern – ganz gleich welches Oberthema die Veranstaltung hat. Damit wird das Event-Modul zu einem universell einsetzbaren Format für städtische Aktionstage. Herausgekommen ist die erste durch Pedelecs betriebene Veranstaltungsbühne. Mit insgesamt acht auf Bühnenpodesten fixierten Pedelecs lässt sich eine konstante Stromspannung von 2.5 KW erzeugen. Voraussetzung dafür ist natürlich, dass die Besucher selbst in die Pedale treten und so gemeinsam das Event realisieren. Auf diese Weise können von der Podiumsdiskussion bis zum „Unplugged“-

Konzert die unterschiedlichsten Veranstaltungsformen auf die Bühne gebracht werden. Überschüssig erzeugter Strom wird zudem genutzt, um die Ersatzakkus der Pedelecs für das nächste Event aufzuladen. Dabei wurde das Rad im wahrsten Sinne des Wortes nicht neu erfunden. Es gab bereits in der Vergangenheit einzelne Events, bei denen engagierte Bastler alte Post- und DB-Fahrräder umbauten, um auf diese Weise Musikgruppen oder DJs über Muskelkraft elektrisch zu verstärken. Diese Ansätze waren für Oliver Ihrens, geschäftsführender Gesellschafter der Radar Media GmbH, Inspiration zur Professionalisierung der Idee: „Um einer breiten Zielgruppe die Vorzüge von Elektromobilität und den damit einhergehenden Möglichkeiten, z. B. von zukunftsfähigen Nahmobilitätskonzepten zu erklären, braucht es einer imposanten und modernen Ansprache im öffentlichen Raum, die zudem generationsübergreifend funktioniert.“ Denn auch in Bochum glaubt man nicht, dass Pedelecs ausschließlich für die Generation 50+ attraktiv sind. 2012 wird das



So wird es aussehen: Event-Modul im Einsatz

Event-Modul erstmals beim Melt! Festival – das mit dem „green & clean Award“ prämierte und über die Grenzen der Republik anerkannte Open-Air für trendige elektronische Musik – eine eigene Bühne komplett mit Strom versorgen. „Aber unabhängig ob Trend Open-Air oder City-Event“, ergänzt Ihrens, „was uns verbindet, sind Momente, in denen wir gemeinsam etwas bewegen können. Und genau über diesen Weg lassen sich Inhalte einer Veranstaltung mit unserem Event-Modul buchstäblich erfahren.“

.....
Radar Media GmbH, Bochum

Wir sind die AGFS:

Aachen
Bergkamen
Bielefeld
Bocholt
Bönen
Bonn
Brühl
Bünde
Coesfeld
Dormagen
Dorsten
Dortmund
Dülmen
Düsseldorf
Duisburg
Erkelenz
Essen

Euskirchen
Gladbeck
Haltern am See
Hamm
Herford
Herne
Herzogenrath
Ibbenbüren
Iserlohn
Kamen
Kempen
Köln
Krefeld
Kreis Borken
Kreis Düren
Kreis Euskirchen
Kreis Lippe

Kreis Recklinghausen
Kreis Soest
Kreis Steinfurt
Kreis Unna
Kreis Viersen
Kreis Warendorf
Lemgo
Leverkusen
Lünen
Marl
Meckenheim
Minden
Moers
Mülheim an der Ruhr
Münster
Oberhausen
Pulheim

Recklinghausen
Rees
Reken
Rhede
Rhein-Erft-Kreis
Rhein-Kreis Neuss
Rietberg
Rommerskirchen
Schöppingen
Soest
Städteregion Aachen
Troisdorf
Unna
Velen
Wesel

Herausgeber

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte,
Gemeinden und Kreise in NRW e.V.

in Zusammenarbeit mit

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und
Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

© Köln, Mai 2012

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln

Fachliche Betreuung

Planerbüro Südstadt:
Büro für urbane Mobilität, Köln

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

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte,
Gemeinden und Kreise in NRW e.V.

Geschäftsführerin Christine Fuchs
Konrad-Adenauer-Platz 17

47803 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

Fax: 0 21 51/86-42 80

E-Mail: info@fahrradfreundlich.nrw.de

www.fahrradfreundlich.nrw.de