

nahmobil

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

Heft 06 | Oktober 2015

ZU FUSS DURCH DIE STADT

Drei Neue in der AGFS

Herzlich willkommen Ahlen,
Telgte und Gemeinde Heiden!

Unternehmen FahrRad!

Zehn Jahre Förderung
des Radverkehrs

Eine Initiative des Bundesministeriums
für Bildung und Forschung

Wissenschaftsjahr 2015

Zukunftsstadt

Liebe Leserinnen und Leser,

wie Sie vielleicht schon gelesen haben oder sonst auf den folgenden Seiten lesen werden, ist der Fußverkehr seit längerer Zeit ein wichtiges Thema der AGFS. Der „Verkehrsmarkt“ befindet sich im Umbruch. Dank neuer technologischer Entwicklungen, wie der E-Mobilität mit ihren sinnvollen (Pedelecs) und unsinnigen (E-Autos auf Busspuren) Ausprägungen, und neuer Trends (Radschnellwege) haben wir die Chance, die Mobilität entscheidend zu verändern. Sie erinnern sich? Nahmobilität = Basismobilität. Leider steht der Fußverkehr kaum im Fokus der Diskussionen.

Das hat die AGFS mit ihrer neuen Broschüre „Fortschritt“ geändert. Aber in einer Broschüre kann man nicht jede Facette eines Themas vorstellen. Deswegen widmen wir diese nahmobil dem Zufußgehen. Es ist mir wichtig, über praktische Beispiele hinaus noch einmal wesentliche Teilaspekte des Fußverkehrs zu beleuchten. An dieser Stelle vielen Dank an unsere Mitgliedskommunen für die Zulieferung der interessanten Beiträge. Sie zeigen, dass der Fußverkehr in der AGFS schon länger angekommen ist als in anderen Teilen der Gesellschaft.

Aber natürlich dreht sich in dieser Ausgabe nicht alles nur um den Fußverkehr. Wie immer haben wir beachtenswerte Beiträge zu allen Themenbereichen der Nahmobilität für Sie zusammengetragen. In diesem Zusammenhang: Der Deutsche Fahrradpreis



geht in die nächste Runde (Seite 55). Ich freue mich, dass die AGFS 2016 wieder Gastgeberin für die Preisverleihung im Rahmen unseres Kongresses in Essen sein wird.

Ich hoffe, dass wir viele von Ihnen dort als Gäste begrüßen können. Bis dahin viel Spaß mit dieser nahmobil.



Ihre Christine Fuchs
Vorstand der AGFS

PS: Wir freuen uns über jede Anregung, Kritik, Themenvorschläge etc. zur nahmobil. Wie Sie uns erreichen können, finden Sie auf Seite 59.



FUSSVERKEHR

- 7 Zu Fuß in die Zukunft?
- 9 Wiens Fußverkehrsbeauftragte im Gespräch
- 10 Mehrgenerationenbänke finden großen Anklang
- 12 Klosterbrücke und Brückenplatz
- 13 Lenne-Promenade in Iserlohn-Letmathe
- 13 Flanieren statt Parken
- 15 Der Opernplatz – ein „Platz für alle“
- 16 Der Erfurter Weg zur „Begegnungszone Innenstadt“
- 17 SimplyCity – die Kunst der Einfachheit
- 18 „Mehr Bewegung im Alltag!“
- 20 Zu Fuß in der Freizeit
- 22 Rückbau von Signalanlagen in Köln
- 22 Lobby für den Fußverkehr
- 22 Über den Randstein geschaut: Fußverkehrsförderung weltweit
- 23 Neues Forschungsprojekt ACTIVE8!
- 23 Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum

AUS DER AGFS

- 24 Willkommen in der AGFS!
- 25 Zwei Mitglieder verlassen das Präsidium der AGFS
- 26 AGFS-Exkursion 2015 nach Kopenhagen
- 28 Ausgezeichnet! Stadtradeln 2015

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 29 Ich fahre Rad, weil ...
- 29 Neue Leihräder an der Ibbenbürener Radstation
- 29 Rücksicht hat Vorfahrt!
- 30 Mobilität im Handgepäck – ADFC NRW und VRR kooperieren bei Falträdern
- 30 „Masterplan Radverkehr“ für Ratingen
- 31 Preisverleihung beim „10. Kölner Fahrradquiz“
- 31 Ampelgriffe erleichtern Radfahrern das Leben
- 32 Stadt Arnsberg befragt Schüler zum Thema „Radfahren“
- 32 Dauerzählstellen in Köln

- 33 Seit März eine Million Radfahrer auf der Kennedybrücke gezählt

- 33 Knotenpunkt-Wegweiser jetzt auch in Köln
- 34 Kreis Viersen: Neue Radknotenpunktkarte
- 34 Transport-Wunder auf zwei Rädern
- 35 Innerstädtische Radmobilität braucht bessere Infrastruktur
- 35 Entscheidungshilfe für E-Lastenräder

INFRASTRUKTUR

- 36 „Leezenbox“ am Bahnhofpunkt Münster-Roxel
- 36 Neue Fahrradständer in Münsters Süden
- 37 Neue Radverkehrsführungen in Gladbeck
- 38 Radschnellweg Euregio: Bürger präsentieren 86 Vorschläge zur Streckenführung
- 39 Der schnellste Weg nach Mülheim an der Ruhr
- 40 Acht Kilometer Alleen-Radweg
- 41 Ibbenbüren eröffnet dritte Fahrradstraße

- 41 Öffnung der Fußgängerzone
- 41 RadeXpressweg Arnsberg: ein schneller Weg durch die Stadt
- 41 Fahrradtauglicher Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 42 10 Jahre Unternehmen FahrRad!
- 43 Mit der BARMER GEK in die Gänge kommen
- 43 Hightech aus NRW: Busch + Müller
- 44 ORTLIEB – wasserdicht seit 1982
- 44 Paul Lange & Co. – Bikeparts and more
- 44 ROSE Bikes GmbH – Cycle Your Way
- 45 Schwalbe/Ralf Bohle GmbH – die Reifenfanatiker
- 45 VSF – Radfahren fördern. Menschen bewegen.
- 45 WSM – Qualität in Metall
- 46 Schwalbe spendet Fahrräder für Jugendvereine

- 47 E-Mobilität ist beim Fahrrad bereits Wirklichkeit
- 47 Bettina Wulff wird Stadthelm-Botschafterin
- 48 WSM auf der ZEG Bikeshow 2015
- 48 VSF e.V. nimmt E-Bikes unter die Lupe

- 49 Cleverer Fahrradcomputer
- 49 ROSE BLACK LAVA – Tanz auf dem Vulkan
- 50 EUROBIKE AWARD für Befestigungssystem von Ortlieb
- 51 Vom City-Slick bis zum ATB-Allrounder: die Marathon-Neuheiten

UND AUSSERDEM

- 52 Hessen gründet Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität
- 52 Radeln und Surfen am Puls der Zeit
- 53 Neue Sterne für NRW: ADFC zeichnet zwei weitere Radwege aus
- 53 Neue Georadroute Ruhr-Eder macht Winterberg zum Radlerparadies
- 53 ADFC NRW zeichnet erste Jugendherberge mit dem Qualitätssiegel „Bett+Bike Sport“ aus

TERMINE UND VERANSTALTUNGEN

- 54 9. Fahrradkommunalkonferenz Hansestadt Rostock
- 54 Seminarreihe: Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV – Wie das miteinander gelingen kann
- 54 Was sonst noch passiert ...!
- 55 Der Deutsche Fahrradpreis geht in die nächste Runde

RÜCKBLICK

- 56 Gute Tat: Fahr Rad!
- 56 Verkehrssicherheitstage an den Brühler Schulen
- 57 Rund ums Fahrrad – Verbraucherzentrale und Stadt: Infonachmittag am Kamener Bahnhof
- 59 Impressum

Zu Fuß in die Zukunft?

Wir machen den Weg frei für fußgängerfreundliche Wege

Während die AGFS in den letzten 20 Jahren bei der Förderung des Radverkehrs sehr erfolgreich war und NRW das Fahrradland Nr. 1 in Deutschland ist, steht die offensive Förderung des Fußverkehrs noch am Anfang. Die AGFS hat diese Förderung schon frühzeitig begonnen: Im Jahr 2003 hat sie ihr Leitbild einer „fahrradfreundlichen“ Stadt bzw. Gemeinde um die Förderung der Nahmobilität als zentrales Leitmotiv erweitert. Anfang 2013 wurde diese Erweiterung auch mit einer Namensänderung nachvollzogen. Seitdem ist die AGFS auch offiziell fußgängerfreundlich.

Zufußgehen ist eine selbstständige Verkehrsart, die als Basis jeder Mobilität auch einen eigenständigen Verkehrsraum braucht, der aufgrund der hohen sozialen, ökologischen und gesundheitlichen Bedeutung des Zufußgehens unbedingt barrierefrei, adäquat dimensioniert und attraktiv gestaltet sein muss. Jetzt gilt es, diese Erkenntnis auch gesamtgesellschaftlich zu verankern: Fußgänger sind die am meisten vernachlässigten Verkehrsteilnehmer. Und das obwohl Gehen mehr ist als nur Fortbewegung! Gehen sichert Teilhabe an der Gesellschaft, vernetzt und belebt die Stadt, macht Quartiere erst lebendig und wirkt sich – regelmäßig ausgeführt – nachweislich positiv auf die Gesundheit aus. Da das Gehen darüber hinaus unzweifelhaft die umweltschonendste Fortbewegungsart ist, kann der Fußverkehrsraum nicht länger unter den Aspekt der „Restflächenverwertung“ gesehen werden.

Hindernisparcours Gehweg

Denn bei der Fußverkehrsförderung muss man den Slogan „Wir machen den Weg frei“ durchaus wörtlich verstehen. Eine Flut von Verkehrszeichen, Wegweisern, privaten Hinweisgebern, Parkautomaten, Mülleimern sowie Info- und Werbetafeln im öffentlichen Raum behindert vor allem Fußgänger. Nicht zu vergessen der auf vielen Gehwegen gegenwärtige Hundekot. Komplettiert wird dieser Hindernisparcours durch parkende Kfz und die überall – sei es in Zentren oder Wohnquartieren – zu findenden Falschparker. Der massive Raumanpruch des ruhenden Kfz-Verkehrs schränkt den Raum für den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität mehr und mehr ein.

Vor diesem Hintergrund gewinnt das Leitbild der AGFS „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ eine besondere Bedeutung. Bewegung wird ohne Mehraufwand in den Alltag integriert. Dabei hilft eine Infrastruktur, die gleich vor der Haustüre regelrecht zur Bewegung auffordert. Das bedeutet, Bürgersteige und Gehwege sind ausreichend breit und ansprechend gestaltet, es gibt Grün, Sitzgelegenheiten, Wasserläufe und Wasserspender. Dann ist das Zufußgehen auf der Kurzstrecke eine echte Alternative zum Auto. Als Folge entstehen wieder Freiräume für Grün und andere urbane Nutzungen.

Auf diese Weise wird Nahmobilität zur einfachen und selbstverständlichen Alltagsbewegung, zur gesunden Basismobilität.

Das kommt nicht nur Kurzstrecklern, sondern vor allem Kindern und Senioren entgegen, die ein Höchstmaß an Funktionalität und Sicherheit im Straßenverkehr benötigen. Die positiven Effekte liegen auf der Hand: Die Jüngsten können endlich unabhängig vom allgegenwärtigen „Elterntaxi“ eine eigenständige Mobilität entwickeln – und der Aktionsradius der Älteren und Hochbetagten bleibt nicht allein auf das unmittelbare Wohnumfeld bzw. das Stadtviertel reduziert.

Kinder und Senioren haben ähnliche Ansprüche

Und dies ist dringend nötig: Immer mehr selbstständige Kindermobilität wird durch Elternmobilität ersetzt: Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre legen 42% ihrer Wege als Mitfahrer im MIV zurück (infas/DLR 2010: Mobilität in Deutschland 2008. Bonn und Berlin). Vielen Eltern fehlt das Vertrauen in die Sicherheit ihrer Kinder, wenn diese alleine im Straßenverkehr unterwegs sind. Aber eigenständige und sichere Mobilität braucht nicht nur infrastrukturelle Voraussetzungen. Sie muss auch von Kindesbeinen an geübt werden. Dafür ist tägliches Gehen oder Radfahren nötig.

Bei Senioren wird ungefähr ab dem 75. Lebensjahr das Zufußgehen die wichtigste Fortbewegungsart (infas/DLR 2010: Mobilität in Deutschland 2008. Bonn und Berlin – gerade wenn man körperlich nicht mehr so fit ist: Schon heute sind zwei Millionen Rollatoren auf unseren Gehwegen unterwegs. In zehn Jahren werden es sechs Millionen sein (DIE WELT, 12.04.2013). Doch auch schon vor dem 75. Lebensjahr lässt bei vielen Menschen die allgemeine Leistungsfähigkeit nach. Dies ist jedoch nur dann ein Problem, wenn man deswegen auf fremde Hilfe angewiesen ist, also seine Selbstständigkeit verliert. Je näher der Lebensabend rückt, desto wichtiger wird es deshalb zu gehen. Gehen ist die Basis für Autonomie, Lebenslust und Lebensqualität! Nur wer geht, nimmt weiterhin am gesellschaftlichen Leben teil und bleibt geistig und körperlich mobil, und zwar unabhängig von Auto und ÖPNV.

Damit diese Mobilität gefahrlos möglich ist, müssen allerdings die Wege in höchstem Maße sicher und komfortabel gestaltet werden. Denn Senioren sind von Unfällen oft besonders schwer betroffen. 54 Prozent aller 2013 im Straßenverkehr getöteten Fußgänger waren über 64 Jahre alt, obwohl diese Altersgruppe nur 21 Prozent der Bevölkerung ausmacht (Statistisches Bundesamt: GENESIS-Online). Deshalb sind Maßnahmen, die für sicheres und selbstständiges Gehen sorgen, für Kinder und Senioren wichtig und für alle Menschen komfortabel:

- Barrierefreie Gestaltung nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“, zum Beispiel: taktil erfassbar und optisch kontrastreich (siehe dazu Seite 23)
- Erhöhung der subjektiven Sicherheit, Umgestaltung von Angsträumen
- Sichere Querungsstellen



© Bildunterschrift

- Vereinfachung der Verkehrsabläufe, zum Beispiel Verzicht auf freie Rechtsabbieger
- Einfache Orientierung, selbsterklärende Straßen im Sinne von SimplyCity (siehe Seite 17)
- Mehr Sitzgelegenheiten zum Ausruhen und öffentlich zugängliche Toilettenanlagen

Vor dem Hintergrund von Altersgesellschaft, Klimawandel und galoppierenden Gesundheits- und Energiekosten ist eine betont bewegungsfördernde, fußgängerfreundliche Infrastruktur kein Luxus, sondern die elementare Grundlage für eine gesunde Gesellschaft, für gesunde Menschen, für gesunde Umwelt und für ein bezahlbares Gemeinwesen. Technologie und Arzneimittel alleine können Krankheitsverläufe nicht ausreichend kompensieren. Bewegung ist ein zentraler Parameter für Gesundheit, daher muss regelmäßige körperliche Aktivität im Alltag die Basis gesundheitsfördernder Mobilität bilden. Neueste Forschungsergebnisse belegen, auch das psychische Wohlbefinden und unsere kognitiven Fähigkeiten, also Wahrnehmung, Lernen, Erinnern und Denken – kurz die menschliche Erkenntnis- und Informationsverarbeitung, von Bewegungsmangel negativ und von viel Bewegung positiv beeinflusst werden. Im Vergleich zu Menschen, die sich nicht bewegen oder Sport treiben, ist das Gehirn aktiver Menschen leistungsfähiger. Dies gilt über alle Altersklassen hinweg: Schüler und Studenten fällt das Lernen leichter, wenn sie sich vorher körperlich bewegen oder Sport treiben. Im mittleren Lebensalter hilft

regelmäßige Bewegung Alzheimer und Demenz vorzubeugen. Und nicht nur das: Sie ist die einzige wissenschaftlich erwiesene Maßnahme, die eine diagnostizierte Demenz zwar nicht heilen, aber doch ihren Verlauf entscheidend verlangsamen kann! Ganz allgemein sorgt ein aktiver Lebensstil im Rentenalter nachweislich dafür, dass das Gehirn bis ins hohe Alter leistungsfähig bleibt.

Jeder Weg beginnt bekanntlich mit dem ersten Schritt: Das Land NRW ermöglicht die Förderung des Fußverkehrs mit der neuen Förderrichtlinie Nahmobilität, die internationale Fußverkehrskonferenz „Walk21“ fand 2013 in München statt, und im September 2014 wurde in Wuppertal der „1. Deutsche Fußverkehrskongress“ durchgeführt. Die AGFS unterstützt diese Entwicklung mit ihrer neuen Broschüre „Fortschritt – Ein Plädoyer für mehr Fußverkehr“. Sie soll eine Diskussion anstoßen und das Zufußgehen als wichtigen Faktor der Basismobilität wieder stärker in den Fokus der Verkehrsplanung rücken.



Wiens Fußverkehrsbeauftragte im Gespräch

Petra Jens über ihre Arbeit und die Bedeutung des Fußverkehrs

Im Jahr 2013 wurden in Wien 27% aller Wege zu Fuß zurückgelegt, 6% mit dem Fahrrad, 39% mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 28% mit Pkw oder Motorrad. Kein Grund für Stillstand: Die Stadt hatte bereits im Jahr 2010 festgehalten, dass der Anteil des Fußgängerverkehrs ausgehend von einem hohen Niveau noch verbessert werden sollte.

Keine andere Fortbewegungsart wirkt derart inklusiv. Zufußgehen fördern heißt, Gesundheit und Teilhabe aller Menschen am öffentlichen Leben zu fördern, unabhängig von ihren sozialen und physischen Voraussetzungen. Fußgänger beleben den öffentlichen Raum und stärken den Handel. Zufußgehen schafft Gelegenheiten; es ermöglicht Kommunikation und Interaktion mit anderen.

Der gesellschaftliche Nutzen übersteigt durch positive Gesundheitseffekte, durch die Reduktion von Lärm- und Schadstoffbelastung sowie von Unfällen die Kosten für die Förderung bei Weitem. Insbesondere unter dem Aspekt der bevorstehenden Alterung der Gesellschaft und des sich verändernden Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen ist die Stärkung des Fußverkehrs wesentlich für die künftige Entwicklung.

Damit dies gelingt, hat die Stadt Wien eine Fußverkehrbeauftragte – eine in Deutschland bisher unbekannt Position. Ein guter Grund für die Redaktion der nahmobil direkt bei Petra Jens nachzufragen.

Redaktion: In Deutschland gibt es Radverkehrs- oder Fahrradbeauftragte in fast jeder größeren Stadt. Fußverkehrsbeauftragte sind dagegen kaum verbreitet. Die Stadt Leipzig sucht aktuell jemanden. Können Sie uns kurz beschreiben, was Ihr Amt für Aufgaben umfasst?

Petra Jens: Meine Aufgaben bestehen darin, für den Fußverkehr in Wien Kommunikation zu betreiben. Das heißt zum einen, das Bewusstsein für den hohen Wert des Zufußgehens mit Aktionen, Kampagnen und Veranstaltungen zu heben. Das bedeutet aber auch, Ansprechstelle für Bürgerinnen und Bürger zu sein, Anfragen und Beschwerden an die zuständigen Abteilungen zu leiten und zwischen Bürgerinitiativen und Stadtverwaltung zu vermitteln. Und schließlich sind wir dazu da, die Vernetzung zwischen Verkehrsplanung, Verwaltung, Kultur und Zivilgesellschaft zu stärken.

Darüber hinaus gibt es auch in der Verkehrssicherheitsbehörde eine eigene Stelle, welche sich für die technischen Belange der Fußverkehrsinfrastruktur einsetzt. Dazu zählt etwa die Durchsetzung von Mindestgehsteigbreiten und die Erstellung von Schulwegplänen.

Sie sind seit mehr als zwei Jahren im Amt. Was hat sich in diesen zwei Jahren für die FußgängerInnen in Wien verändert?

Zufußgehen wird zunehmend als urbanes Thema erkannt. Hat man anfangs die Idee, über das Zufußgehen zu sprechen, noch belächelt, so werden die Artikel dazu in Medien zunehmend länger und qualitativvoller. Das hat zur Folge, dass Bedürfnisse von Zufußgehenden nicht mehr so leicht übergangen werden können, dass es einfacher wird, neue Aufenthaltsqualitäten im Straßenraum zu schaffen. Das prominenteste Beispiel ist die neu gestaltete Mariahilfer Straße als Begegnungs- und Fußgängerzone, aber auch kleinere Projekte, wie eine Terrasse über dem Wiental oder ein imposanter Fußgängersteg über den Handelskai zum Donauufer. Was sich außerdem geändert hat: Es werden mehr Daten zum Fußverkehr gesammelt und es wird mehr darüber geforscht.



Aus welchen Gründen sollten Kommunen das Zufußgehen fördern?

Ganz einfach: Zufußgehen wirkt inklusiv wie keine andere Verkehrsart. Es schließt niemanden

aus und kommt vor allem Menschen im Alter, Kindern und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zugute. Zufußgehen ist gesund und beugt Zivilisationskrankheiten wie Übergewicht, Herz-Kreislauf-Störungen und Diabetes vor. Zufußgehen stärkt die Wirtschaft, denn wo viele Menschen zu Fuß unterwegs sind, profitiert der Einzelhandel. Aber das wichtigste Argument für Kommunen ist, dass der Fußverkehr am wenigsten Platz verbraucht, am wenigsten kostet und weder Lärm noch Abgase erzeugt.

Was ist der erste, vielleicht der wichtigste Schritt für Kommunen zur Förderung des Fußverkehrs?

Der erste Schritt ist eine Bestandserhebung und eine Strategie. Zuerst muss man sich die Frage stellen, wo derzeit Stärken und Schwächen bestehen, und wohin man sich entwickeln möchte. Außerdem braucht es einen politischen Willen, dem Fußverkehr Ressourcen zu widmen.

Was können andere Städte von Wien lernen?

Wir beraten laufend Delegationen aus aller Welt und ich glaube, dass unsere Arbeit tatsächlich auf viele Städte übertragbar ist. Was kann man lernen:

Erstens: Keine Angst davor zu haben, sich mit dem Thema Fußverkehr lächerlich zu machen. Die Menschen freuen sich, wenn sie als Zufußgehende wahrgenommen werden und nehmen Angebote gerne an.

Zweitens: Eine Strategie entwickeln, die zu konkreten Maßnahmen führt.

Drittens: Zufußgehen ist viel mehr als ein reines Verkehrsthema. Daher darf man nicht auf einer verkehrstechnischen Ebene stehen bleiben – damit schafft man selten Begeisterung. Um eine neue Kultur des Zufußgehens zu schaffen, braucht es viele Partner, die mitziehen. Gesundheit, Soziales, Wirtschaft und Kultur sowie Zivilgesellschaft müssen mit einbezogen werden.

Viertens: Positive Bilder von der Straße schaffen. Gelegenheiten bieten, bei denen die Straße als Lebensraum erlebt wird. Gleichzeitig aber auch jede noch so kleine Infrastrukturverbesserung sichtbar machen.

Haben Sie auch einen Tipp zur Fußverkehrsförderung für die AGFS als kommunales Netzwerk?

Ja. Zeigen Sie positive Beispiele von Städten aus aller Welt auf. Bereiten Sie dies für Entscheidungsträger, Planungsbüros, Verwaltung und BürgerInnen auf. Denn es hilft sehr, über den eigenen Tellerrand zu schauen. Man denkt immer, die eigene Gemeinde stünde unter besonderen Rahmenbedingungen, die vieles unmöglich machen. Dabei hat jede Stadt zu kämpfen, um Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchzusetzen. Das ist in Singapur nicht anders als in Bielefeld.

Die AGFS verfolgt das Ziel eines idealen Modal Splits mit einem Fußverkehrsanteil von 35% und einem Radverkehrsanteil von 25% in Städten und Gemeinden. Welche Wünsche und Vorstellungen haben Sie für die Verkehrsentwicklung von Wien?

Wir streben in Wien einen Modal Split von 80:20 an. Das heißt, 80% der Wege sollen im Umweltverbund, also mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden. Um Ziele für den Fußverkehr zu beschreiben, reicht der Modal Split nicht aus. Es braucht auch qualitative Kriterien – etwa, ob sich Kinder und Menschen im Alter selbstständig zu Fuß in der Stadt bewegen können, oder die Frage, auf welche Weise der öffentliche Raum beansprucht wird. Außerdem sollte man sich die Frage stellen, wie es mit der Flächenzuteilung aussieht. In Wien nimmt der motorisierte Verkehr zwei Drittel des Straßenraumes ein, leistet aber nur ein Drittel der Wege.

[Anmerkung der Redaktion: In Wien wird der Modal Split so berechnet, dass nur das Verkehrsmittel der längsten Wegetappe zählt. Somit fallen beispielsweise alle Fußwege zum oder vom öffentlichen Verkehr weg.]

Welche Maßnahmen schweben Ihnen da konkret vor?

Erstens Forschung und Datenerhebung. Derzeit wird in Wien über ein Konzept zu Fußgängerzählungen nachgedacht.

Zweitens braucht es längerfristig zentrale Budgetmittel, um Infrastrukturprojekte für den Fußverkehr zu realisieren. Derzeit ist es in Wien so, dass für derartige Projekte die einzelnen Bezirke aufkommen müssen.

Und drittens müssen Prozesse aufgesetzt werden, um Verbesserungen für den Fußverkehr flächendeckend umsetzen zu können.

Im Oktober 2015 findet die Konferenz „Walk21“ in Wien statt. Sie wird von der Stadt Wien als zentraler Baustein für die Umsetzung ihrer Verkehrspolitischen Ziele bezeichnet. Warum?

Die Konferenz „walk21“ ist eine große Chance für Wien. Mit dem „Jahr des Zufußgehens“ arbeiten wir bereits seit Monaten darauf hin, die Aufmerksamkeit auf das Thema zu erhöhen. Wenn dann Expertinnen und Experten aus aller Welt zu uns kommen, um sich auszutauschen, so wird dies nachhaltige Auswirkungen auf die hiesigen Akteure haben.

Wenn Sie in die Zukunft denken: Wie sieht „Ihr“ Wien in 20 Jahren aus?

Der Motorisierungsgrad wird weiter zurückgehen, gleichzeitig wird Wohnraum teurer. Der öffentliche Raum wird eine größere Bedeutung für das soziale Leben haben. Die Stadt wird insgesamt dichter besiedelt sein, dabei aber grüner und ruhiger. Die hohe Qualität des öffentlichen Raumes wird allen Menschen in Wien zugute kommen und somit auch zum sozialen Ausgleich beitragen.

Frau Jens, vielen Dank für das Gespräch und weiterhin viel Erfolg für Ihre Arbeit.



Mehrgenerationenbänke finden großen Anklang

Umgestaltung der Fußgängerzone in Gladbeck Stadtmitte erfolgreich gestartet

Wie es zum Projekt Stadtmitte kam

Die Ergebnisse des Familienberichts 2008 waren Anlass für die Stadt Gladbeck, die Innenstadt stärker in den Fokus zu nehmen. Der Bericht verweist auf die schwierige sozialökonomische Situation verschiedener Bevölkerungsgruppen, die in der Innenstadt wohnen. Ferner zeigten sich Probleme in der Situation des Handels sowie städtebauliche Mängel in öffentlichen und privaten Bereichen. Dies führte u. a. zu einer räumlich-sozialen Segregation der Stadtmitte, wo belebte, attraktive Stadträume neben unattraktiven Hinterhöfen und Fassaden mit Aufwertungsbedarf liegen. Die Stadt Gladbeck hat daraufhin das Büro Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH mit der Erarbeitung eines integrierten Handlungskonzepts beauftragt,

mit dem die Aufnahme in das Stadterneuerungsprogramm „Soziale Stadt NRW“ gelang.

Wichtiger Meilenstein: die Umgestaltung der Fußgängerzone

Übergeordnete Ziele des Projekts und aller Maßnahmen sind die Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse im Stadtteil Stadtmitte und die Stärkung der einzelhandelsgeprägten Innenstadt als Mittelpunkt des kulturellen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens Gladbecks. Eine von vielen wichtigen Maßnahmen ist dabei die Umgestaltung der Fußgängerzone. Um die Akzeptanz zu erhöhen, sind die Bürgerinnen und Bürger intensiv an den Planungen beteiligt worden. Das Büro

RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten stellte den Vorentwurf, der die Basis für die grundlegende Gestaltung der gesamten Fußgängerzone bildet, bei einer großen Stadtkonferenz unter Moderation des Quartiersmanagements vor. Dabei hatten die Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, ihre Anregungen und Wünsche zu äußern. Es fanden zudem Planungsspaziergänge vor Ort u.a. mit dem Senioren- und Behindertenbeirat zur Klärung spezieller Anforderungen dieser Zielgruppen statt. Darüber hinaus hatten alle Interessierten die Möglichkeit, während einer offenen Woche im Stadtteilbüro den Entwurf zu diskutieren und Ideen einzubringen.

Highlight und Alleinstellungsmerkmal in der Gladbecker Fußgängerzone: die Mehrgenerationenbänke

Unterschiedliche Nutzergruppen haben unterschiedliche Anforderungen an Sitzen, Ausruhen und Kommunizieren. Daher lag es nahe, besondere Bänke für alle Generationen für die Fußgängerzone zu entwerfen und zu installieren.

Die Gladbecker Mehrgenerationenbänke gibt es in zwei Formen mit ganz besonderen Merkmalen:

Lineare Bänke gliedern die Fußgängerzone in verschiedene Abschnitte und sind in relativ nahen Abständen zueinander positioniert, sodass auch stark mobilitätseingeschränkte Menschen oft pausieren können.

Runde Bänke sind an einzelnen Stellen im Stadtraum, z.B. an Wegekrenzungen, verortet, die dem entsprechenden Raum eine besondere Note geben. Die runde Form hat den Vorteil, dass die Passanten nach innen gerichtet sitzend die Möglichkeit haben, miteinander zu kommunizieren (sehr beliebt bei weiblichen Teenagern), oder nach außen gerichtet ihre Blicke rundum schweifen lassen können.

Damit sich alle Generationen auf den Bänken wohlfühlen, gibt es niedrige Sitzflächen für kleine Kinder, normale Sitzhöhen für alle sowie erhöhte Flächen für ältere Menschen, sodass sie besser aufstehen oder sich anlehnen können. Rückenlehnen und Sitzflächen sind aus einem isolierenden Holzwerkstoff, der für Behaglichkeit beim Sitzen sorgt. Zudem bieten Armlehnen weiteren Komfort, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen als Hilfe beim Aufstehen.

Besondere Akzente werden bei Dunkelheit gesetzt. Durch lineare Lichtbänder werden die Konturen der Bänke hervorgehoben: Das schafft eine außergewöhnliche Atmosphäre in der Fußgängerzone.

Für die Planung, Umsetzung und nicht zuletzt bei zukünftigen Baumaßnahmen nicht unwichtig: Die Mehrgenerationenbänke bestehen aus einzelnen Modulen, sodass sie mit entsprechendem Gerät verlagert werden können. Zudem sind dadurch unterschiedliche Konfigurationen entstanden, was dazu führt, dass keine Bank der anderen gleichen muss.

Die anfänglichen Befürchtungen der Bürgerschaft, die Bänke würden unbequem sein und nicht angenommen sowie schnell durch Vandalismus beschädigt werden, haben sich bisher in keiner Weise bestätigt. Bei gutem Wetter findet sich nur selten eine Bank, die nicht „belegt“ ist. Aus Sicht der Gladbecker also ein voller Erfolg!

Quartiersmanagement Projekt Stadtmitte Gladbeck, c/o Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Köln, Dorothee Rodermann und Anja Boddenberg



Klosterbrücke und Brückenplatz

Neugestaltung in Arnsberg berücksichtigt optimale Gehwege

Die Klosterbrücke und der Brückenplatz in Arnsberg wurden mit ihrem vierspürigen Ausbau in den 1970er-Jahren eindimensional als Verkehrsraum betrachtet. Über Jahrzehnte entstand das triste Bild eines Straßenzuges ohne jegliche Aufenthaltsqualität. Dabei ist dieser Straßenraum von besonderer historischer und städtebaulicher Bedeutung und hat großes Potenzial für die Stadt. Die aktuelle Neugestaltung legt den Grundstein für eine Aufwertung der Achse zwischen Altstadt und Neustadt.

Verbindung zwischen Altstadt und Neustadt, Straßenraum und Landschaft

Lange wurde die Ruhr als trennendes Element zwischen Altstadt und Neustadt empfunden. Erst die Renaturierungsmaßnahmen der vergangenen Jahre haben den Fluss als gliedernendes und belebendes Element wieder in das Bewusstsein der Arnsberger zurückgeholt. Die Gestaltung der Klosterbrücke mit ihren weiten Seitenräumen, ihren hochwertigen Gestaltungsdetails und den großzügigen neuen Sitzmöglichkeiten unterstützt ihre Funktion als Verbindung von Stadtraum und Landschaft. Damit werden die Bedürfnisse der Fußgänger berücksichtigt sowie Handel und Gastronomie gestärkt.

Der Kfz-Verkehr wurde durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und eine Reduzierung der Fahrspuren beruhigt. Kreisverkehre sorgen für einen verbesserten und zügigen Verkehrsfluss. Die breiten Gehwege bieten viel Bewegungsraum und laden ein, innerstädtische kurze Wege zu Fuß zu gehen. Am Brückenplatz und den einzelnen Zufahrten zu den

Kreisverkehren wurden neue Fußgängerüberwege angelegt, die in Verbindung mit den lang gezogenen Mittelinseln eine sichere Querung der Straße ermöglichen. Der gesamte Bereich wurde zudem mit Fahrradschutzstreifen versehen. Damit ist im Zentrum Alt-Arnsbergs eine einheitliche, durchgängige Lösung für Radfahrer geschaffen worden. Und auch der Ruhrtalradweg ist durch abgesenkte Bordsteinkanten und eine barrierefreie Rampe in Höhe der Handwerkskammer an die Innenstadt angebunden worden.

Mehr städtisches Flair in der Innenstadt

Der Brückenplatz bietet nach der Umgestaltung mehr Parkplätze als zuvor. Die bewirtschafteten Kurzzeitstellplätze heben sich in der Pflasterfarbe von der Umgebung ab, liegen jedoch auf gleichem Niveau wie der Fußgängerbereich. Somit steht die Fläche, wenn sie nicht beparkt ist, als Aufenthalts- und Kommunikationsfläche oder für Außengastronomie zur Verfügung. Die alleeartige Bepflanzung mit neuen Bäumen unterstreicht den städtischen Charakter des Brückenplatzes. Hochwertige Möblierungselemente tragen zu einem attraktiven Straßenbild bei und laden zum Verweilen ein. Die moderne Beleuchtung sorgt nicht nur zu später Stunde für Sicherheit, sondern ist auch ein gestalterisches Element. Der Clou: Die Lichtstelen auf der Klosterbrücke lassen sich in ihrem oberen Bereich auch Blauschalten und können somit die Brücke zusätzlich inszenieren.

Stadt Arnsberg

Lenne-Promenade in Iserlohn-Letmathe

Das für die Stadt und die Region bedeutende Projekt wird 2016 fertiggestellt

In Iserlohns größtem Stadtteil Letmathe entsteht eine ufernahe Promenade auf einer Länge von etwa einem Kilometer entlang der Lenne. Ziel ist, den Fluss mit dem Stadtteil und Ortskern zu verbinden und den Bürgern und Gästen einen weiter aufgewerteten Wohn-, Lebens- und Freizeitraum zu bieten. Als Teil des von Winterberg bis Hagen verlaufenden 130 km langen Fernradweges „Lenneroute“ wird die Lenne-Promenade ein Anziehungspunkt mit hoher Aufenthaltsqualität sowohl für Radtouristen als auch für heimische Radfahrer und Fußgänger.



Im Rahmen des Strukturförderprogramms REGIONALE 2013 des Landes Nordrhein-Westfalen haben sich acht Städte und Gemeinden entlang der Lenne zum Projekt „LenneSchiene“ zusammengeschlossen, um gemeinsam Projekte zu realisieren, welche die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrem Wohnumfeld stärken und die Wohn-, Freizeit- und Lebensqualität im Lennetal weiter erhöhen sollen. Der sie verbindende Fluss Lenne und damit die Lenneroute stehen dabei im Vordergrund der Planungen.

Die Lenne-Promenade wird voraussichtlich im Frühjahr 2016 fertiggestellt. Ihre Konturen sind bereits heute deutlich erkennbar: Eine Platzfläche zwischen den beiden Brücken im Bereich

des Letmather Bahnhofs wird durch den Lennedamm und uferseitig durch eine großzügige Sitzstufenanlage am Wasser gefasst. Den Sitzstufen vorgelagert werden große, quadratische Trittsteine, die ins Flussbett gelegt werden. So erhält die Lenne-Promenade einen direkten und attraktiven Zugang zum Wasser, welcher Radfahrer, Innenstadtbesucher und Spaziergänger zum Verweilen einlädt.

Die parallel zur Lenne verlaufende Hagener Straße – die Hauptgeschäftsstraße Letmathes – wird über zwei neu gestaltete Achsen östlich und westlich mit der Lenne-

Promenade verbunden. Östlich angrenzend verbindet der bereits 2014 angelegte Fuß- und Radweg Letmathe mit den Stadtteilen Stenglingsen und Grüne (Dechenhöhle). Dort wurde vor Kurzem auch der touristische Erlebnispunkt „Bike-Park Letmathe“ eröffnet. In den kommenden Jahren soll die Lenneroute auch westlich der Promenade bis zur Stadtgrenze Hagens verlängert werden, womit weitere Alltagsmobilitätsangebote für den Rad- und Fußverkehr geschaffen werden.

Stadt Iserlohn

Flanieren statt Parken

Kolumba-Viertel und Opernquartier in der Kölner Innenstadt werden fußgängerfreundlich

Mit dem Projekt „Zukunft der Kölner Bühnen“ wurden ein Umbau und eine Umgestaltung des Kolumba-Viertels und des Opernquartiers beschlossen. Das Kolumba-Viertel liegt östlich der Nord-Süd-Fahrt, einer wichtigen Verbindung in Köln mit ca. 64.000 Kfz/Tag. Da aus finanziellen Gründen eine Tieferlegung der Nord-Süd-Fahrt nicht realisierbar ist, wurden andere Handlungsansätze gesucht, um die Lebensqualität im Quartier zu erhöhen. Geplant ist eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Quartier, um die Belastungen zu senken.

Fremdparker aus dem Viertel fern halten

Das Kolumba-Viertel liegt in der Kölner Innenstadt und wird von der Nord-Süd-Fahrt, einer als Stadtautobahn geplanten Straße und Schlagader der Innenstadt, erschlossen. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität soll der ruhende Verkehr neu geordnet werden. Verkehrsuntersuchungen zeigten, dass ein Großteil der Parkstände tagsüber von Fremdparkern genutzt wird, während nachts viele Parkstände leer stehen. Daher soll in einem ersten Schritt der Fremdverkehr in die bestehenden



Parkhäuser und Tiefgaragen verlagert werden. So wird zum einen der Parksuchverkehr wesentlich reduziert. Zum anderen können

viele Parkflächen im öffentlichen Raum entfernt werden, wodurch Gestaltungsmöglichkeiten im Fußgänger- und Aufenthaltsbereich entstehen. Die Erschließung soll dem neuen Parkraumkonzept mit geänderten Zielen bzw. Quellen angepasst werden, sodass der Weg von der Einfahrt in das Quartier zu den meistgenutzten Parkhäusern und Tiefgaragen möglichst kurz und verträglich gehalten wird. Gleichzeitig soll auch der Quell- und Zielverkehr insgesamt reduziert werden. Hierfür sind eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten im Quartier sowie Maßnahmen in den Zufahrtbereichen (z.B. Knotenpunktgestaltung des Quartiers) vorgesehen. Die Maßnahmen sollen den motorisierten Verkehr in diesem innerstädtischen City-Einkaufsbereich um 30–50% reduzieren, sodass wichtige Fußgängerachsen durch weniger Verkehr und mehr Flächen gestärkt werden.

Aufenthaltsqualität schaffen

Als erste Maßnahme wurde der L.-Fritz-Gruber-Platz umgestaltet. Aus einem trostlosen Parkplatz wurde ein architektonisch anspruchsvoller Platz, der jetzt dem Fußgängerverkehr

vorbehalten ist. Bei der Gestaltung wurde dem Namensgeber, dem Gründer der Fotomesse „photokina“, Rechnung getragen: Eine spezielle Pendelleuchte über dem Platz wirft gestochene scharfe Schattenbilder von Passanten auf die weiße Platzfläche.

Als nächster Schritt soll die Fußgängerquerung über die Nord-Süd-Fahrt im Zuge der Breite Straße umgestaltet und autofrei umgebaut werden.

Im Opernquartier, gegenüber dem Kolumba-Viertel ebenfalls an der Nord-Süd-Fahrt gelegen, wurden jetzt die Fahrbahnbreiten und die Anzahl der Autostellplätze zugunsten der Flächen für die Fußgänger reduziert.

Ebenso wird bei der Neugestaltung der östlichen Domumgebung Fläche des motorisierten Verkehrs zugunsten des Fußgänger- und Radverkehrs umgestaltet. Bereits vor einigen Jahren wurden in der Hohen Pforte sowie auf der Deutzer Freiheit, der Bonner Straße und der Venloer Straße zusammen mit der Markierung von Schutzstreifen bzw. der Öffnung von Einbahnstraßen bauliche Radwege zurückgebaut. Die gewonnenen Flächen stehen jetzt den Fußgängerinnen und Fußgängern zur Verfügung.

Bei der Neuschaffung von Anlagen zum Fahrradparken werden die erforderlichen Flächen immer öfter im Fahrbahnbereich gesucht, um die Nebenanlagen für den Fußgängerverkehr freizuhalten.

Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Stadt Köln

Der Opernplatz – ein „Platz für alle“

Rückbau einer ehemals vierspurigen Hauptverkehrsstraße schafft Räume für Veranstaltungen



Allein im August 2015 wurde der Opernplatz in Duisburg zweimal für Großveranstaltungen genutzt: Der 10. Targobank Run, ein Firmenlauf mit 300 Mannschaften und 6.000 Teilnehmern, startete vor der imposanten neoklassizistischen Fassade des Theaters auf dem 2006 neu gestalteten Opernplatz. Und Ende August fand hier das zweite Haniel Klassik Open Air Konzert mit den Duisburger Philharmonikern statt.

Der Ort dieser innerstädtischen Events ist eine ehemals vierspurige Straße, die den Hauptbahnhof in Ost-West-Richtung mit dem etwa einen Kilometer entfernten Rathaus verbindet und als Zäsur Innenstadt und Theater trennte. Mit dem Neubau des CityPalais mit Spielcasino und Mercatorhalle, einem Veranstaltungs- und Kongresszentrum, wurde auch der Straßenraum neu gestaltet. Ziel war es, das Theater, Spielort der Deutschen Oper am Rhein, besser an die Innenstadt anzubinden und den anliegenden König-Heinrich-Platz in die neue Gestaltung einzu beziehen. Für Großevents wird der Platz für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt, Ausweichmöglichkeiten gibt es parallel zum neuen Opernplatz.

Angemessene Geschwindigkeit durch Schritttempo

Die Straße mit vier Fahrspuren und zusätzlichen Linksabbiegespuren wurde auf zwei Fahrspuren zurückgebaut und einheitlich auf einer Länge von etwa 100 m vor dem Theater gepflastert. Alle Barrieren, die Zu- und Abfahrtsspindeln in die Tiefgarage unter dem König-Heinrich-Platz und das üppig wuchernde Straßengrün wurden entfernt und es entstand ein großzügiger Platz als Verlängerung des König-Heinrich-Plat-

zes bis zu den Stufen des Theaters. Im verkehrsberuhigten Bereich hat der Fahrzeugverkehr die 100 m lange Strecke im Schritttempo zurückzulegen. Dieser Platz gehört inzwischen zu den wenigen verkehrsberuhigten Bereichen, wo die Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer aufeinander funktioniert. Alle mussten im Schritttempo lernen, ihre Verhaltensmuster zu verändern. Inzwischen geht der Fußgänger selbstbewusst über die Fahrbahn, nicht ohne den herannahenden Autofahrer im Auge zu behalten, die Autofahrer halten für die Fußgänger und wenn alles gut funktioniert, winkt oder lächelt man sich zu. Auch in der Fortsetzung des Platzes Richtung Westen wurden die vier Fahrspuren auf zwei zurückgebaut, an vier Kreuzungen die Ampeln entfernt, Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angelegt und Zebrastreifen für Fußgänger zur Querung markiert. Seitdem gilt hier Tempo 30.

Der Opernplatz in Duisburg funktioniert seit 2006 als verkehrsberuhigter Platz und seine vielfältigen urbanen Nutzungsmöglichkeiten haben inzwischen alle Skeptiker und Kritiker überzeugt. Die hier etablierte Verkehrskultur, die Gleichberechtigung der Fußgänger, Autofahrer und Fahrradfahrer und ihre gegenseitige Rücksichtnahme funktionieren. Knapp 13.000 Fahrzeuge passieren täglich den Platz.

Mithilfe des Konjunkturpaketes II konnten 2012 weitere Verkehrsflächen in Stadtteilzentren nach dem Vorbild des Opernplatzes barrierefrei zu multifunktionalen „Stadtplätzen für alle“ umgestaltet werden.

Georg Puhe, Stadt Duisburg



Der Erfurter Weg zur „Begegnungszone Innenstadt“

Die Erfurter „Begegnungszone Innenstadt“ ist die Kernidee des 2012 vom Stadtrat ohne Gegenstimmen beschlossenen „Verkehrsentwicklungsplans Innenstadt mit Wirtschaftsverkehr“. Und gleich vorweg: Es geht nicht um die in den Nachbarstaaten Deutschlands gebräuch-

liche Aufstellung von amtlichen Verkehrszeichen, welche Mischverkehr aus Fußgängern sowie Fahrzeugen mit mehr als Schrittgeschwindigkeit erlauben.

Die Begegnungszone soll ein spezifisches Erfurter Markenzeichen sein für ein klar definiertes zentrales, städtebaulich wie touristisch exponiertes Gebiet innerhalb des Stadtzentrums. Darin befinden sich mit Domplatz, Anger und Fischmarkt die bedeutenden Erfurter Stadtplätze sowie die diese verbindenden Hauptgeschäftsstraßen. Dieser Bereich erhält einen besonderen verkehrlichen Charakter zugewiesen: Im Rahmen eines partnerschaftlichen Miteinanders aller Straßenraumnutzer wird dem Zufußgehen und dem Aufenthalt Vorrang eingeräumt. Der Kfz-Verkehr soll auf das unbedingt notwendige Maß minimiert werden.

Straßenverkehrsrechtlich soll die Begegnungszone in der Zukunft mit Fußgängerbereich oder Verkehrsberuhigtem Bereich im Wesentlichen nur noch zwei unterschiedliche Regelungen umfassen. Sämtliche öffentlichen Stellplätze in der Begegnungszone werden ausschließlich Bewohnern, mobilitätsbeeinträchtigten Personen sowie zum Laden und Liefern zur Verfügung stehen. Damit wird erreicht, dass der Parksuchverkehr deutlich abnimmt. Für Besucher stehen außerhalb der Begegnungszone in den Parkhäusern sowie im Straßenraum Stellplätze zur Verfügung. Über das vorhandene Parkleitsystem sind diese leicht aufzufinden. Fahrradfahrern wurden einerseits weitere Abschnitte der Fußgängerbereiche ganztägig geöffnet, andererseits müssen sie sich in einigen Straßen an die Geschwindigkeit der Fußgänger anpassen.

Die Erarbeitung des Integrierten Verkehrsentwicklungsplanes Innenstadt erfolgte in einem offenen Prozess. In drei Expertenworkshops wurden die einzelnen Stufen mit Vertretern der Stadtratsfraktionen, Verbänden und Interessenver-

tretungen diskutiert. Die Bürger konnten sich im Internet unter „Forum.Erfurt.de“ einbringen. Aus den Anregungen, Kritiken und Diskussionen resultiert die Kernidee der Begegnungszone. In diesem Bereich soll die Verkehrsberuhigung fortgesetzt und die Aufenthalts- und Wohnqualität weiter erhöht werden. Die Erreichbarkeit mit Kfz bleibt dabei unverändert wie bisher bestehen. Zentrales Anliegen ist es, die Erfurter Innenstadt attraktiv zu gestalten und sie damit in der Konkurrenz der Standorte zu stärken.



Geltungsbereich: Lageplan Begegnungszone



Fußgängerbereich Marktstraße in der Begegnungszone

Wichtige Maßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung in der Innenstadt von Erfurt wurden bereits umgesetzt. So erfolgte Anfang 2014 die Einführung einer restriktiven Lieferzeitbegrenzung in den Fußgängerbereichen verbunden mit der Ausweisung weiterer Ladezonen an deren Rändern.

Mitte 2014 wurde mit der Meister-Eckehart-Straße die letzte Durchfahrt durch die Begegnungszone für den Kfz-Verkehr gesperrt.

Der mutigen Idee zum Ausrufen der Begegnungszone folgen nun sehr viele kleine und teilweise sehr mühsame Schritte bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen. Das Ziel ist klar und die Erfurter Altstadt entwickelt sich ausgesprochen positiv zu einem sehr lebendigen und vielfältigen Stadtzentrum.

Weitere Informationen unter: www.erfurt.de/ef115752

Dr. Martin Weidauer, Landeshauptstadt Erfurt,
Abteilung Verkehrsplanung,
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung



Defekte und zwecklose Betonpoller



Schilderwald in Mülheim an der Ruhr

SimplyCity – die Kunst der Einfachheit

Modellprojekt in Arnberg und Mülheim an der Ruhr abgeschlossen

In vielen Städten und Kommunen ist der öffentliche Raum insbesondere im Bereich der Zentren von dem Phänomen der „Überkomplexität“ geprägt. Hier setzte SimplyCity, ein Modellprojekt des damaligen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MWEBWV), an. Es steht für ein neues, vereinfachtes Stadt- und Mobilitätskonzept nach dem Motto „Weniger ist mehr!“. Die Umsetzung von SimplyCity ermöglicht den Menschen qualitativvolles, barrierefreies und sicheres Zufußgehen und Radfahren. Damit wird die Verkehrsplanung den auf lange Sicht vorherrschenden demografischen Bedingungen gerecht. Gleichzeitig werden Infrastrukturen geschaffen, die auch den Ansprüchen von Kindern an ihr Lebensumfeld gerecht werden. Mobilität wird für alle Verkehrsteilnehmer sicherer und entspannter. Die Reduktion von Verkehrszeichen und Markierungen sowie der gezielte Ersatz von Signalanlagen durch bauliche oder alternative Betriebsformen vereinfachen überkomplexe Strukturen. Überforderung und Desorientierung, wichtige Stressfaktoren im Straßenverkehr, werden verringert.

Die Grundlage bildet ein mehrstufiger Planungs- und Kommunikationsprozess mit der kooperativen Beteiligung aller gesellschaftlichen Gruppen. Neben der (Grundlagen-)Planung sind Moderation, Präsentation sowie Kommunikation die Schlüsselkomponenten des Projekts. Dessen Ziele sind:

- die Reduktion von Verkehrszeichen, Wegweisern und überflüssiger Markierungen,

- die Vereinfachung der Verkehrsführung und -regelung,
- die „Entrümpelung“ der öffentlichen Verkehrs- und Aufenthaltsräume,
- die Erleichterung mobilitätsbezogener Bezahlregelungen,
- die Neuordnung des Kfz-Parkens und des Ladeverkehrs,
- der Abbau oder zumindest die Optimierung von (überflüssigen) Signalregelungen sowie
- die Befreiung der Stadträume von privaten Werbemaßnahmen, die eine Behinderung für den Fuß- und Radverkehr oder die Verkehrssicherheit darstellen.

Das Modellprojekt

Aus 25 Bewerberstädten wählte eine Jury die Städte Arnberg und Mülheim an der Ruhr als Standorte für den Modellversuch aus. In beiden Städten wurde SimplyCity in jeweils drei Untersuchungsgebieten durchgeführt.

Beispielhaft für das Projekt war das Vorgehen in Mülheim-Heißen: Dort wählte eine Fachkommission im Jahr 2009 insgesamt 126 von 301 vorhandenen Verkehrszeichen aus (41,9%), die als überflüssig oder kontraproduktiv erachtet wurden. Die entbehrlichen Schilder wurden ca. 2 Monate lang verhüllt und so die neue Situation erprobt. Die gewonnen Erkenntnisse hinsichtlich Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit sowie das Feedback aus Politik und Bürgerschaft führten dazu, dass die überflüssigen Schilder danach endgültig demontiert wurden. Im Anschluss wurden Gegenstände wie deplatzierte Blumenkübel,

Parkbänke, zwecklose Betonpoller und kaputte Mülleimer entfernt bzw. neu angeordnet und so Platz für Fußgänger und Radfahrer geschaffen.

Workshop liefert Wünsche

Für die weitere Umgestaltung wurde in einem Workshop das Wunschbild einer SimplyCity für Heißen entwickelt:

- Die Menschen und das menschliche Miteinander stehen im Mittelpunkt.
- Die Aufenthaltsqualität und dadurch die Lebensqualität steigen deutlich, nicht zuletzt dadurch, dass mehr „Grün“ Einzug gehalten hat.
- Motorisierte und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt.
- Lebendigkeit und Ruhe sind gleichermaßen vertreten.

Anhand dieser Vorgaben wurden die konkreten Maßnahmen und weiteren Schritte festgelegt. Die zentrale Maßnahme war die Attraktivierung des Zentrums von Heißen durch die Anordnung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Tempo 20 sowie durch die Verbreiterung der Gehwege. Zusätzlich wurden folgende Maßnahmen und Planungen mit der Stadt Mülheim an der Ruhr erarbeitet:

- Ersatz der zentralen Lichtsignalanlagen (LSA) durch einen Minikreisel
- Abbau einer Fußgängersignalanlage
- Erneuerung/Ergänzung von Sitzbänken durch funktionale und städtebaulich attraktive Bänke
- Erneuerung von Fahrradabstellanlagen durch funktionale und städtebaulich attraktive Fahrradständer
- Neuordnung und -regelung der Parkraumsituation

Die Planungen wurden bis 2012 umgesetzt. Die Kosten der Gesamtmaßnahme beliefen sich auf 166.000 Euro.

Das Projekt wurde bislang nicht evaluiert, aber die Erfahrungsberichte aus Mülheim-Heißen sind sehr positiv: Anfänglich gab es in der Bevölkerung und auch in der Politik große Bedenken bezüglich der Auswirkungen der Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit: Es wurden signalisierte Kreuzungen durch einfachste Kreisverkehrslösungen ersetzt und über 40% der



Rückbau der bisherigen LSA zu einem Minikreisverkehr

straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung in den betroffenen Bereichen abgebaut. Dieses Vorgehen war mit einem gewissen Risiko behaftet, da der Bereich auch vor „SimplyCity“ absolut unfallunfallfällig war. Es hätten also auch rein zufällige Unfälle die Maßnahmen als kontraproduktiv wirken lassen können. Erfreulicherweise gibt es jedoch bis heute keinerlei Auffälligkeiten bezüglich der Unfallsituation. Ausgesprochen positiv ist, dass es bis heute keine Beschwerden oder Anfragen zum Rückbau der Maßnahmen gibt. Im Gegenteil: Die Politik fordert zunehmend die Anwendung der SimplyCity-Kriterien auch an anderen Stellen.

Weitere Informationen sind unter www.simply-city.de verfügbar.

„Mehr Bewegung im Alltag!“

Spazieren gehen im Stadtteil – Förderung des Fußverkehrs für Senioren in Essen

Seit März 2012 finden in Essen über die gemeinsame Initiative „Mehr Bewegung im Alltag! Willst du mit mir geh'n? – Spazieren gehen im Stadtteil“ von Seniorenbeirat, Seniorenreferat des Amtes für Soziales und Wohnen und der Gesundheitskonferenz wöchentliche einstündige Spaziergänge statt, die ehrenamtlich von Seniorenteams angeboten werden. Zurzeit sind 110 Patinnen und Paten in 33 Patenteams aktiv. Sie bieten in jeder Woche 33 Spaziergänge in ihrem eigenen Stadtteil an. Der Zugang ist niedrigschwellig: Der Treffpunkt bleibt gleich, die Spaziergänge sind kostenlos, eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

Es ist geplant, in mindestens jedem Essener Stadtteil, in dem mehr als 3.000 Seniorinnen und Senioren wohnen, einen Spaziergang zu installieren. Durch die regelmäßigen Spaziergänge sollen soziale Kontakte, die körperliche und geistige Fitness und das Vertrautbleiben mit dem Stadtteil gefördert werden.

Spaziergänge im Stadtteil sind damit eine einfache Grundidee mit einem großen Potenzial der Identifikation mit dem Stadtteil, der sozialen Einbindung und der zeitgemäßen Gesundheitsförderung. Der Einsatz der Patinnen und Paten wird durch das Engagement von Seniorenbeirat und Gesundheitskonferenz sowie durch regelmäßige Austauschtreffen unterstützt. Die Patinnen und Paten können an einem Erste-Hilfe-Kurs teilnehmen, erhalten einen Stadtplan, Handzettel und Plakate für ihre Werbung im Stadtteil, einen Patenbutton, ein Notfallpäckchen und weitere Materialien und Infos.

Fachlicher Hintergrund

Nach neuen Erkenntnissen ist Bewegung ein starker und umfassender Schutzfaktor für die Gesundheit. Entsprechend ist Inaktivität ein bedeutsamer Risikofaktor für viele Zivilisationskrankheiten. Körperlich aktiv zu sein trägt entscheidend dazu



Patentreffen mit Oberbürgermeister Reinhard Paß im Rathaus, Foto: Elke Brochhagen, Stadt Essen

bei, auch im Alter selbständig, mobil und psychisch stabil zu bleiben. Kein Medikament hat eine so vielfältige Wirkung wie ausreichende Bewegung, wie bereits in der AGFS-Broschüre „Ich bin die Energie“ ausführlich dargestellt wurde. Von allen Bewegungsarten ist das Gehen die ursprünglichste Art der menschlichen Fortbewegung. Das Gehen hat entscheidende Vorteile: Es ist fast für jeden geeignet, es ist risikoarm, es erfordert keine Ausrüstung und es ist fast überall möglich.

Nahmobilität – Fußgängerfreundlichkeit als Dimension der Stadtplanung

Der Anreiz zum Gehen wird nicht nur von der individuellen Motivation, sondern auch von einem mehr oder weniger bewegungsfreundlichen Umfeld im Stadtteil beeinflusst. Die Paten und Spaziergänger haben dazu inzwischen viele Erfahrungen gemacht und können wichtige Informationen geben, welche Anreize und Hürden für Fußgänger im Stadtteil bestehen. In diesem Zusammenhang entstand ein Kontakt zwischen der Initiative und dem Institut für Stadtplanung der Universität Duisburg-Essen, Herrn Prof. Schmidt und Frau Dr. Tran, die das Konzept „Walkability“ als neue Dimension der Stadtplanung vorstellten.

„Walkability“ ist ein Konzept zur Förderung aktiver Alltagsbewegung. Es bezeichnet eine gehfreundlich gestaltete Umwelt mit barrierefreier Zugänglichkeit, Sicherheit und Attraktivität des Wohnumfeldes und umfasst auch soziale Aspekte wie Treffpunkte und Kommunikationsorte.

- Das Konzept beschreibt
- den gesellschaftlichen Aspekt: Möglichst eigenständige Mobilität für alle Menschen sorgt für Teilhabe und hilft bei Integration und Inklusion.
 - den Klima-Aspekt: Zufußgehen ist ressourcenschonend, umweltfreundlich, reduziert Luftverschmutzung und Lärmbelastigung.
 - den städtebaulichen Aspekt: Das Zufußgehen ist Basis-mobilität, reduziert die privaten und gesellschaftlichen Kosten der Mobilität und fördert die Lebensqualität im urbanen Raum.
 - den gesundheitlichen Aspekt: Bewegung sorgt für körper-

liches und geistiges Wohlbefinden und wirkt vorbeugend gegenüber Erkrankungen.

Methoden wie die Erfassung der Situation im Stadtteil über Checklisten und die Ermittlung eines Walkability-Index sind entwickelt.

Im Rahmen des Seminars „Urbane Mobilität 21. Zwischen Angsträum und Fußgängerparadies“ untersuchten vier Studiengruppen des Instituts im Sommersemester 2013 gemeinsam mit den Spaziergangsgruppen die Fußgängerfreundlichkeit der Essener Stadtteile Karnap, Katernberg, Huttrop und Essen-Süd. Beim Patentreffen am 30. Juli 2013 wurden für diese Stadtteile jeweils eine Bestands- und eine Problemanalyse, ein Leitbild und ein Konzept mit Verbesserungsmaßnahmen vorgestellt.

Inzwischen ist die Initiative über die Presse sehr bekannt geworden und hat eine große Resonanz gefunden. Täglich werden die Spaziergänge des Tages in der Lokalpresse unter „Das Beste von heute in Essen“ angekündigt. Viele Seniorinnen und Senioren nutzen die Spaziergänge auch, um neben ihrem eigenen Stadtteil auch andere Stadtteile kennenzulernen. Die Spaziergangsgruppen engagieren sich auch für ihren Stadtteil. So sammelte eine Gruppe Geld für eine Kita, deren Spielgeräte beim Sturm Ela zerstört worden waren.

Die Initiative erhielt 2014 für Ihr Engagement den Klimaschutzpreis von RWE und Stadt Essen in der Rubrik Mobilität und wurde Anfang 2015 für den Engagementpreis NRW nominiert. Im Juni 2015 hatte sie überraschend weitgereisten Besuch aus Tartu, der zweitgrößten Stadt Estlands. Zwei Tage lang informierten sich die Gäste über neue Formen der Gesundheitsförderung im Alter und die Presse titelte: „Willst du mit mir geh'n bis Tartu?“

Damit realisiert die Initiative „Mehr Bewegung im Alltag! Willst du mit mir geh'n? – Spazieren gehen im Stadtteil“ zeitgemäße Prävention und Gesundheitsförderung, mobilisiert ein beachtliches bürgerschaftliches Engagement von Seniorinnen und Senioren, schafft Bilder und Vorbilder eines aktiven Alterns und fördert die Lebendigkeit der Stadtteile.

Christian Wagener, Stadt Essen

Zu Fuß in der Freizeit

Im Alltagsverkehr ist das Zuzußgehen der heimliche Massenverkehr. Weniger bekannt ist, dass Gehen mit deutlichem Abstand die beliebteste Frischluft-Freizeitaktivität der Deutschen ist. Diese Aussage ist schnell erwiesen, wenn man sich anschaut, was alles zum Gehen zählt: Spazierengehen, Nordic Walking, Pilgern, Trekking, Bergsteigen, Geocaching, Trailrunning und natürlich als Hauptform das Wandern. 69% der Deutschen sind aktive Wanderer.

Früher wurde „Wandern“ häufig als Synonym für Spießigkeit wahrgenommen. Dies hat sich in den letzten zehn Jahren, seit der Veröffentlichung des Buchs „Du musst wandern – Ohne Stock und Hut im deutschen Mittelgebirge“ von Manuel Andrack deutlich geändert. Wandern boomt, ist regelrechter Trendsport. Die Gründe dafür sind überzeugend: Einerseits steht Wandern für Entspannung, Naturerlebnis und – in seinen extremeren Ausprägungen Trekking und Bergwandern – auch für Abenteuer. Andererseits motivieren aber auch die immensen Vorteile für Gesundheit und Fitness immer mehr Menschen in Freizeit und Urlaub zum Gehen. Wandern stärkt die Muskulatur, schont die Gelenke, senkt den Puls und das Körpergewicht. 83% aller Wanderer fühlen sich nach einer Wanderung glücklich. Das macht es zum fast perfekten Training für die ganze Familie. Outdoor, Gesundheit und Prävention verschmelzen so.

Die Zugangsbarrieren sind sehr gering: Man kann direkt vor der Haustür starten. Die Mittelgebirge sind zwar die beliebtesten Wanderziele, aber der Trend geht zu Tagesausflügen, Kurzreisen und Wanderungen in der „Nachbarschaft“. Auch im Flachland oder in den Naherholungsgebieten der Ballungsräume wird viel gewandert. Hieraus ergeben sich Chancen für Kommunen, die ihren Bürgern attraktive Fußwege und vernetzte Grünanlagen anbieten: Mit dem Wandern werden in Deutschland 2,5 Mrd. Euro erwirtschaftet. Davon kann – unter den richtigen Voraussetzungen – ein Teil in die Wertschöpfung der eigenen Kommune geleitet werden.

Auf den Wegen der Jakobspilger in Westfalen

Am 8. Mai 2015 eröffnete der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) in der Stadt Telgte eine knapp 200 km lange neue Pilgertrasse. Diese führt entlang einer aus dem Mittelalter bekannten Fernhandelsroute in zehn Etappen von Bielefeld über die Städte Warendorf, Münster, Coesfeld, Velen und Borken bis nach Wesel. Dabei wurde auch diese Wegstrecke vom LWL erforscht und durch die Ausschilderung der charakteristischen Jakobsmuschel – europaweit einheitlich gelb auf blauen Grund – der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. In Westfalen gibt es seit Start des Projektes „Wege der Jakobspilger in Westfalen“ im Jahr 2002 vier Jakobswegen nach historischem Vorbild. Mit der neuen fünften Route ist die Wiedereinrichtung der Jakobswegen in Westfalen nun vollendet.

Zahlreiche Aktionen in Velen wie Pilgertouren, Stempelstellen und Pilgerunterkünfte beleben die Wegstrecke und so besonders die Etappe 8 von Velen nach Borken.

Natalie Jakubik, GiG-Marketing Velen Ramsdorf e.V.
Tourist-Info



Burg Ramsdorf

Baumberger Ludgerusweg

Er ist erst ein paar Wochen alt, verspricht aber schon die besten Aussichten und viele neue Einsichten: der neue „Baumberger Ludgerusweg“. Mit seiner wunderbaren Flora und Fauna, den zahlreichen Architektur- und Kulturdenkmälern und seinen zahlreichen Sehenswürdigkeiten, die typisch für das Münsterland sind, weiß er bestens zu trumpfen. Am 21. August 2015 feierte er seinen offiziellen Geburtstag in einer großen Feierstunde in der Benediktinerabtei Gerleve.



Pfarrkirche St. Ludgerus in Billerbeck

Während der Geograf Josef Räkers als Ehrenamtlicher vom Baumberge-Verein für die Kennzeichnung des Hauptweges, den „Baumberger Ludgerusweg“, sorgte, waren außerdem in den vergangenen Wochen 47 ehrenamtliche zertifizierte Wegezeichner unterwegs und kennzeichneten die Zugangs- und Rundwege durch die Baumberge-Gemeinden Billerbeck, Coesfeld, Darfeld, Havixbeck und Nottuln, die zum „Baumberger Ludgerusweg“ führen. „Insgesamt sind es 600 km an Wegenetz, die eine neue Kennzeichnung erhalten haben. Durch die Zugangs- und Rundwege gibt es auch Doppelungen“, erklärte Josef Räkers, der zusammen mit der Baumberge Touristik dieses Projekt umgesetzt hat. Die finanzielle Unterstützung aus dem LEADER-Programm der EU und der Sparkassenstiftung für den Kreis Coesfeld machten es möglich.

Der „Baumberger Ludgerusweg“ führt den Wanderer über eine Gesamtstrecke von 30 km. Das ist mehr als eine Tagesetappe. Da macht es Sinn, den „Baumberger Ludgerusweg“, der mit einem lilafarbenen Logo gekennzeichnet ist, in einzelnen Abschnitten zu erwandern. Nicht weniger spannend sind die fünf – mit einem gelben Logo gekennzeichneten – Zugangswege um die Baumberge-Gemeinden, die zum Hauptweg führen. Ihre Streckenlänge variiert zwischen 6 und 20 km. Sie bieten sich daher zum Teil auch für Halbtagswanderungen an.

Startpunkt für eine erste Etappe auf dem „Baumberger Ludgerusweg“ kann beispielsweise die Pfarrkirche St. Lamberti in Coesfeld sein. 15 km lang ist dieser Abschnitt, der zur Benediktinerabtei Gerleve führt, vorbei an der Ludgeri-Rast, weiter über den „Sint-Lürs-Weg“ in Richtung Billerbeck.

Wer 22 km in Angriff nehmen möchte, kann an der Benediktinerabtei Gerleve starten, um nach Billerbeck zu gelangen. Durch die malerische Berkelaue führt diese Etappe auf dem

„Baumberger Ludgerusweg“ in das Naturschutzgebiet Baumberge. Parallel zur alten Landwehr geht's weiter zum Tilbecker Kreuz. An dieser Bushaltestelle verkehrt der RegioBus R 63 nach Nottuln. Von dort fährt der RegioBus R 62 nach Gerleve und Coesfeld.

Infolyer und Wanderkarte zum „Baumberger Ludgerusweg“ sind in den Rathäusern der Kommunen, Schreibwarengeschäften und Buchhandlungen erhältlich.

Dazu gibt es ein umfangreiches interaktives Wanderportal: www.baumberger-ludgerusweg.de

Haldenführer: Der RVR gibt eine Neuauflage zum „Gipfelstürmen“ heraus

Mit der neu aufgelegten Freizeitbroschüre „Gipfelstürmen in der Metropole Ruhr – Haldenerlebnisse bei Tag und Nacht“ lockt der Regionalverband Ruhr (RVR) die Menschen auf die künstlich geschaffenen Berge im Ruhrgebiet. In der druckfrischen Publikation werden 30 der mehr als 100 Halden vorgestellt, die zu Fuß oder mit dem Rad entdeckt werden können. Sie liegen in Neukirchen-Vluyn, Moers, Duisburg, Oberhausen, Bottrop, Gladbeck, Essen, Gelsenkirchen, Marl, Herne, Herten, Recklinghausen, Bochum, Oer-Erkenschwick, Castrop-Rauxel, Waltrop, Dortmund, Bergkamen und Hamm.

Neben den bekannten Wahrzeichen der Region wie Otto Pienes „Geleucht“ auf der Halde Rheinpreußen in Moers, dem Tetraeder in Bottrop auf der Halde Beckstraße, der Horizontastromie auf der Halde Hoheward in Herten/Recklinghausen und dem „blauen“ Korridorpark auf der Halde Großes Holz in Bergkamen werden auch weniger bekannte Berge vorgestellt. Dazu gehören z.B. die Halde Brassert in Marl mit dem Gipfelkreuz und die Sonnenuhr auf der Halde Schwerin in Castrop-Rauxel. Neu hinzugekommen ist die Halde Pluto in Herne, auf deren Plateau der RVR im letzten Jahr eine Aussichtsplattform gebaut hat.

Mit mehr als 30 Halden gehört der Regionalverband Ruhr zu den größten Haldenbesitzern in der Metropole Ruhr. Mitte der 1980er-Jahre begann der Verband, die aus der Bergaufsicht entlassenen Objekte als Freiflächen zu sichern, teilweise mit Landschaftskunst auf den Plateaus neue Akzente zu setzen und so die „Berge“ für die Bevölkerung erlebbar zu machen. Mittlerweile gehören die Halden mit zu den beliebtesten Naherholungszielen in der Region. Die kostenlose Broschüre kann im Onlineshop des RVR (www.shop.metropoleruhr.de) bestellt werden.

www.halden.metropoleruhr.de



Rückbau von Signalanlagen in Köln



Die Stadt Köln hat in den letzten Jahren über 90 Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre, Querunginseln und Zebrastreifen ersetzt. Sowohl im Hinblick auf den Verkehrsfluss aller Verkehrsteilnehmer als auch aus Verkehrssicherheitsgründen war das Programm höchst erfolgreich. Darüber hinaus wurden Kosten in Höhe von 1,4 Mio. Euro eingespart. Über die Nutzungsdauer von

15 Jahren der Lichtsignalanlagen steigen die Ersparnisse auf 3,9 Mio. Euro.

Wegen dieser positiven Bilanz wurde geprüft, ob weitere Anlagen ersetzt werden können. Folgende Gesichtspunkte waren dafür maßgebend:

1. Die Verkehrsstärke auf dem höchst belasteten Straßenzug liegt unter 15.000 Kfz pro Tag (Einsatzgrenze von Minikreisverkehrsanlagen).
2. Die Strecke wird von keiner Stadtbahn befahren.
3. Die Hauptfahrbahn hat nicht mehr als einen durchgehenden Fahrstreifen pro Richtung.

Diese grobe Vorauswahl ergab, dass noch weitere 200 Anlagen auf ihre Betriebsformänderung hin untersucht werden sollen.

Stadt Köln,
Amt für Straßen- und Verkehrstechnik

Lobby für den Fußverkehr

Die AGFS hat sich nicht als einzige Institution der Förderung des Fußverkehrs verschrieben. Seit 30 Jahren vertritt FUSS e.V., der Fachverband Fußverkehr Deutschland, die Interessen der Fußgänger in Deutschland beim Gehen im Alltag oder in der Freizeit. In seiner Tätigkeit seit 1985 hat er sich schon erfolgreich mit sehr vielen Problemen und Herausforderungen rund um das Zufußgehen beschäftigt.

Kontakt:
FUSS e.V. – Bundesgeschäftsstelle
Tel. 030 / 492 74 73
info@fuss-ev.de
www.fuss-ev.de

Über den Randstein geschaut: Fußverkehrsförderung weltweit

Sydney, Australien

Die australische Hauptstadt Sydney hat im April 2015 ihre Fußverkehrsstrategie verabschiedet. Sie soll die Stadt für Fußgänger leichter zugänglich, attraktiver und sicherer machen. Die Ziele sind, Menschen aller Altersgruppen zum Gehen anzuregen und dadurch die lokale Wirtschaft sowie die Gesundheit der „Sydneyiders“ zu fördern.

Der Strategie- und Aktionsplan entstand nach umfassender Beratung und der Einbeziehung von fast 100 Einsendungen aus der Bürgerschaft. Damit die Strategie Realität wird, investiert Sydney zukünftig mehr als 15 Mio. australische Dollar pro Jahr in sein Fußwegenetz. Die wichtigsten Schlüsselmaßnahmen sind:

- Der Neubau von mindestens 5 km Fußgängerzone und -wegen
- Die Reduzierung von Ampelumlaufzeiten für Fußgänger
- Die Entwicklung von Kommunikationskampagnen für das Zufußgehen
- Die Schaffung eines eigenen Fußgängerleitsystems in der ganzen Stadt
- Die Attraktivierung von öffentlichen Plätzen
- Die Ausrichtung der Planung von Neubaugebieten und Stadterneuerungsmaßnahmen am „Maßstab Mensch“
- Alle fünf Jahre werden die Maßnahmen in einem „walkability audit“ überprüft.

Eine ausführliche Fassung der Strategie finden Sie unter: www.cityofsydney.nsw.gov.au

Schottland

Bislang einmalig ist die Nationale Fußverkehrsstrategie von Schottland. Sie wurde 2014 verabschiedet und soll dafür sorgen, dass man zu den größten Fußverkehrsnationen der Welt, den Niederlanden, Norwegen und der Schweiz, aufschließt. Für alle Menschen, unabhängig von ihrem Alter, soll Zufußgehen die Basis ihrer täglichen Mobilität werden.

Entwickelt wurde die Strategie gemeinsam mit Fachleuten und der Bevölkerung auf zwei nationalen Konferenzen und durch eine Meinungsumfrage. Hinzu kamen „Begehungen“ und gezielte Untersuchungen. Für die Realisierung dieser Vision hat man drei strategische Ziele formuliert:

- Entwicklung einer Kultur des Gehens, in der jeder häufig geht – als Teil seiner Alltagswege, zur Erholung oder in der Freizeit
- Bessere Voraussetzungen für das Gehen durch attraktive, durchdacht geplante und natürliche Wege und Räume
- Jedermann hat die gleiche Chance auf eine einfache, bequeme, sichere und eigenständigen Mobilität.

Die Schaffung bzw. Verbesserung der Infrastruktur ist nur ein Aspekt. Außerdem sollen die Gewohnheiten und das Mobilitätsverhalten der Schotten verändert werden. Dafür werden in einem ersten Schritt die verschiedenen Zugangsbarrieren, die Menschen am Gehen hindern, identifiziert und Wege zu ihrer Beseitigung gesucht. Hierbei wird besonders Wert auf die Zusammenarbeit von lokalen Organisationen, Behörden und Bürgern gelegt.

Die „National Walking Strategy“ ist im Internet verfügbar: www.gov.scot/Resource/0045/00452622.pdf

Neues Forschungsprojekt ACTIV8! – mehr Effizienz bei Planung und Strategieentwicklung

Nahmobilität ist eine wesentliche Säule nachhaltiger Mobilität. In den letzten Jahren ist eine Vielzahl von Planungs- und Förderrichtlinien, Aktionsplänen, Initiativen etc. entstanden, um die Nahmobilität zu stärken. Allerdings stoßen diese Bemühungen häufig an Grenzen: unklare Wirkungszusammenhänge zwischen den Modal-Split-Anteilen und ihren jeweiligen lokalen Voraussetzungen („Treiber und Barrieren“) bedingen Effizienzdefizite (hinsichtlich Mitteleinsatz und Akzeptanz) bei der Förderung der Nahmobilität. Eine stärker wissenschaftsbasierte Vorgehensweise kann hier spürbare Verbesserungen bringen: maßgeschneiderte Lösungen anstatt starrer Patentrezepte.

Wo befinden sich die besten räumlichen Voraussetzungen für Nahmobilität? Welche Formen der Nahmobilität sind dort bevorzugt zu fördern? Warum sind regionale Erfolgsgeschichten zur Förderung der Nahmobilität nicht ohne Weiteres auf andere Räume übertragbar? Gibt es Patentlösungen? Was muss unternommen werden, um erfolgreiche Ansätze effizient in die Fläche zu bringen?

Dies sind nur einige Fragen, die im kürzlich gestarteten Forschungsprojekt ACTIV8! beantwortet werden sollen. Projektziel ist es, strategische Planungswerkzeuge zur effizienten Förderung aktiver Mobilität für lokale und überregionale Akteure zu entwickeln. Die jeweiligen Anteile aktiver Mobilität sind räumlich nicht zufällig verteilt, sondern resultieren aus dem Zusammenwirken vieler Faktoren. In der ersten Phase des Projekts wird dazu ein umfassendes mathematisch-statistisches Modell entwickelt, das die gesamtheitliche Wirkung räumlicher (z.B. Topografie, Witterung, Siedlungsstruktur), sozialer (Demogra-

fie, sozioökonomische Struktur etc.) und infrastruktureller (z.B. Qualität von Fuß- und Radwegen, Verzahnung mit öffentlichem Verkehr) Faktoren auf die Nahmobilität untersucht, quantifiziert und erklärt. Die empirische Basis dazu sind Modal-Split-Daten österreichischer Gemeinden und Regionen.

Aus den Modellergebnissen ist ablesbar, welches Potenzial aktiver Mobilität vor Ort grundsätzlich existiert und in welchen Bereichen Maßnahmen ergriffen werden könnten, um es zu erschließen. Spätere Projektphasen haben die Erarbeitung eines allgemeinen Maßnahmenpools und die Ableitung sinnvoller Maßnahmen für einzelne Gebiete zum Inhalt. Um die Wirkung einzelner Maßnahmen auf aktive Mobilität vorab testen zu können, ist ein Werkzeug zur Maßnahmensimulation geplant wie auch ein Toolset für interregionales Benchmarking.

ACTIV8! ist ein vom österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Rahmen der Programmlinie „Mobilität der Zukunft“ gefördertes Forschungsprojekt. Projektlaufzeit ist von Mai 2015 bis Oktober 2017. Das Projektkonsortium setzt sich aus einem interdisziplinären Team aus den Bereichen Raumplanung, Verkehrsplanung, Stadtforschung, Marktforschung und Mobilitätsforschung zusammen.

Für weitere Informationen kontaktieren Sie:
office@tbwresearch.org

Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum



Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat ergänzend zu den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der FGSV und zu verschiedenen DIN-Normen in 2012 den Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum herausgegeben. Da sich die Zuständigkeit des Landesbetriebes nicht auf alle Erfordernisse der Barrierefreiheit erstreckt, liegen die Schwerpunkte der Veröffentlichung im Einsatz von Bodenindikatoren, der Ausstattung von LSA, der Überwindung von Höhenunterschieden u. Ä. Der Leitfaden

ist neben den H BVA Fördervoraussetzung nach der aktuellen Förderrichtlinie Nahmobilität.

Ziel des Leitfadens ist es, alle Verantwortlichen in NRW dazu zu bewegen – unabhängig von historisch gewachsenen Insel-

lösungen – den nun endlich erarbeiteten Stand der Technik in der Barrierefreiheit anzuwenden, damit alle Betroffenen das Recht auf selbstständige Mobilität künftig auch überregional (er)leben können.

Darüber hinaus versucht der Leitfaden, den Stand der Technik praxisnah und verständlich abzubilden. Daher fokussiert er sich neben einer theoretischen Erläuterung der Grundprinzipien im Wesentlichen auf Musterskizzen, in denen diese Prinzipien auf verschiedene Verkehrsraumsituationen angewendet werden. Auch wenn die detaillierte Auseinandersetzung mit den barrierefreien Lösungen im Einzelfall durch die Musterskizzen nicht ersetzt wird, erleichtern sie die Lösungsfindungen erheblich.

Darüber hinaus hat der Leitfaden erheblich dazu beigetragen, dass sich die getrennte Querung über die Grenzen NRW's etabliert hat und seit der DIN 18040-3 größere Nullabsenkungen als 1 m auch bundesweit möglich sind.

Der Leitfaden kann als barrierefreie Veröffentlichung von der folgenden Seite heruntergeladen werden:

www.strassen.nrw.de/service/publikationen/index.html

Willkommen in der AGFS!

Mit den beiden Städten Ahlen und Telgte sowie der Gemeinde Heiden hat die AGFS mittlerweile 74 Mitglieder



Aufnahme der Stadt Ahlen in die AGFS.

Gleich drei Neuaufnahmen kurz nach den Sommerferien in Nordrhein-Westfalen – wenn das kein Grund zur Freude ist! Alle drei „Neuen“ liegen in Westfalen, in Kreisen, die bereits AGFS-Mitglieder sind. Ahlen und Telgte sind die ersten beiden Kommunen im Kreis Warendorf, die AGFS-Mitglieder werden. Die Gemeinde Heiden ist als sechste Kommune des Kreises Borken mit dabei. Im Herbst ist dann noch die Aufnahme der beiden Städte Schwerte und Kleve vorgesehen.

Aufbruchstimmung in Ahlen

Als erste Stadt im Kreis Warendorf hat Ahlen am 17. August 2015 das Prädikat „fußgänger- und fahrradfreundlich“ erhalten. Die Aufnahme in die AGFS sei auf keinen Fall als Abschluss, sondern als Startschuss zu verstehen: „Es ist noch eine Menge Luft nach oben, wir müssen noch besser werden“, rief der Bürgermeister Politik, Verwaltung und Bürgerschaft auf, mehr aufs Rad zu setzen. Guter Hoffnung, dieses „hehre Ziel“ umzusetzen, ist die Landesregierung, für die der Abteilungsleiter im Verkehrsministerium, Winfried Pudenz, nach Ahlen kam. Die Bewerbung der Stadt Ahlen habe gezeigt, dass eine Aufbruchstimmung zu spüren ist. Gute Beispiele seien aus Sicht des Landes die Einbindung der Bürgerradwege ins Radwegenetz und die Entwicklung des Zechenbahnradweges. Wünschenswert sei die weitere Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr. Gearbeitet werden müsse zudem daran, noch mehr Hochborde abzusenken und weitere Abstellbügel aufzustellen, so Pudenz.



Gute Stimmung bei der Aufnahme der Gemeinde Heiden in die AGFS.

Der Radverkehr müsse zum „Basisverkehr“ werden, bekräftigte Christine Fuchs das Ziel der AGFS auch in Ahlen erneut. Das Fahrrad habe eine herausragende Bedeutung für Umwelt, Städtebau, Wirtschaft, Tourismus und Gesundheit. „Diese Potenziale versuchen wir zu fördern.“

Stadt Telgte

Am 8. September 2015 folgte die Stadt Telgte, in direkter Nachbarschaft zu Münster gelegen, als 73. Mitglied der AGFS. Die Aufnahme erfolgte im Rahmen einer Feierstunde mit Vertretern von Politik, Stadtverwaltung, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW sowie AGFS-Vorstand im Rathaus. Zuvor hatte sich die Stadt mit ihrem Antrag zur Aufnahme in die AGFS einer Kommission vorgestellt und einen ganzen Tag die Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit Telgtes erlebbar gemacht.

Bürgermeister Wolfgang Pieper machte darüber hinaus noch deutlich: „Man muss aber nicht nur mit Fakten überzeugen, sondern vielmehr an das Herz der Menschen appellieren – Nahmobilität muss mit Freude gelebt werden.“ Die Urkundenüberbringer des Ministeriums und der AGFS machten deutlich, dass die Freude am Fahrradfahren im Stadtgebiet erkennbar ist: Seien es die vielen Fahrradtouristen, die es sich im historischen Stadtkern gut gehen lassen, oder die vielen Telgter, die ihre Alltagsrouten in der lebens- und liebenswerten Stadt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen.

Insbesondere wurde gelobt, dass die Stadt Telgte sich dem Thema Fußgängerfreundlichkeit im Zusammenhang mit einer barrierefreien Altstadt stellt.

Gemeinde Heiden

In der Woche darauf, am 21. September 2015 wurde dann die Gemeinde Heiden als 74. Mitglied im Rahmen einer Feierstunde im Rathaus in die AGFS aufgenommen.

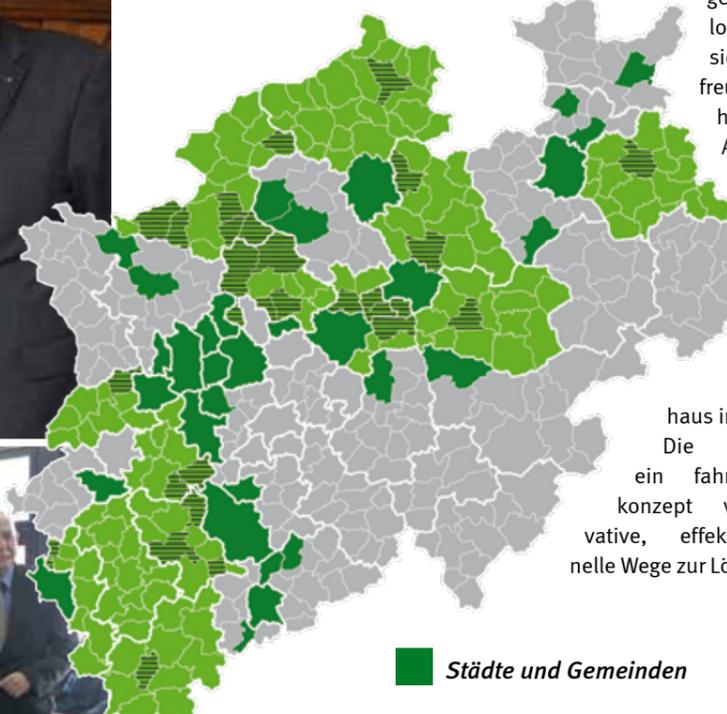
Die Gemeinde Heiden hat ein fahrradfreundliches Gesamtkonzept vorgelegt, indem innovative, effektive und unkonventionelle Wege zur Lösung von Problemen bevor-



Aufnahme der Stadt Telgte als 74. Mitglied in die AGFS.

zugt werden. Weiterhin wurden kommunalpolitisch deutliche Prioritäten für den Rad- bzw. Fußverkehr gesetzt.

Das Leitprinzip „Nahmobilität“ und die Vision „Gemeinde als Lebens- und Bewegungsraum“ der AGFS decken sich mit den politischen Zielen der Gemeinde Heiden. Bei der Orts- und Verkehrsentwicklungsplanung wird ein Schwerpunkt auf den Aspekt „Ressourcen erkennen und nutzen“ gelegt. Ziel einer Planung in diesem Sinne ist eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs und eine Erhaltung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeit der verschiedenen Einrichtungen und Lebensräume in der Gemeinde – also eine Förderung der Nahmobilität sowohl zum Zwecke der Nahversorgung als auch zum Zwecke der Naherholung. Neben dem European Energy Award ist das damit die zweite Auszeichnung für die Gemeinde Heiden.



■ Städte und Gemeinden ■ Kreise ■ Kreisangehörige Städte und Gemeinden in fußgänger- und fahrradfreundlichen Kreisen

Zwei Mitglieder verlassen das Präsidium der AGFS

Der bisherige Vorsitzende des AGFS-Präsidiums, Gregor Kathstede, Oberbürgermeister der Stadt Krefeld, und einer der zwei Stellvertreter, Lothar Mittag, Bürgermeister der Stadt Rhede, verlassen dieses Jahr das Gremium. Beide sind bei der diesjährigen Kommunalwahl aus persönlichen Gründen nicht mehr zur Wiederwahl angetreten.

Herr Kathstede war in seiner Funktion als Oberbürgermeister der Stadt Krefeld seit 2004 Vorsitzender des Präsidiums. Herr Mittag war seit 1999 Bürgermeister der Stadt Rhede und wurde im Jahr 2010 in das Präsidium gewählt. Wegen ihrer Begeisterung für das Thema Nahmobilität und die Arbeit der AGFS ist ihr Ausscheiden ein großer Verlust. Unter ihrer Führung hat sich die AGFS mit einer eigenen Geschäftsstelle professionalisiert und ist auf über 70 Mitglieder angewachsen.

Die AGFS bedankt sich herzlichst für die langjährige, zeitintensive Unterstützung und wünscht ihnen alles Gute für den nächsten Lebensabschnitt. Ihre Nachfolger werden auf der Mitgliederversammlung der AGFS im Dezember 2015 gewählt.



Gregor Kathstede



Lothar Mittag



AGFS-Exkursion 2015 nach Kopenhagen

Um – im wahrsten Sinne des Wortes – zu erfahren, wie Stadträume und Verkehrsinfrastruktur gestaltet sein müssen, damit Menschen in ihrem Alltag körperaktiv mobil sind, in ihrem direkten Umfeld Sport treiben und so ihre Gesundheit fördern, führte die AGFS-Exkursion am 5. und 6. Mai 2015 nach Kopenhagen. Diesem fachübergreifenden Ansatz folgend, war auch die hochkarätige Reisegruppe interdisziplinär zusammengesetzt.

Das Programm war mit zwei Radtouren und insgesamt acht Vorträgen sehr ambitioniert. Der Höhepunkt des ersten Tages war eine dreistündige Radtour mit Niels Jensen, Stadtplaner bei der Stadt Kopenhagen. Es war beeindruckend, die schiere Menge des Radverkehrs während der Rushhour in Kopenhagen zu erleben. Hier wurde einem direkt vor Augen geführt, dass das Fahrrad ein Massenverkehrsmittel ist: Zur Rushhour sind die 2,0 m breiten Radstreifen auf den Pendlerstrecken über-

füllt. Es wird in zwei, teilweise in drei Reihen nebeneinander gefahren.

Am zweiten Tag war neben einer weiteren Radtour, diesmal bei strahlendem Sonnenschein, der Vortrag von Mikael Colville-Andersen von der Copenhagenize Design Company besonders eindrucksvoll. Der Fotograf und Blogger ist einer der gefragtesten Berater zum Thema Radverkehrsförderung. In seinem engagiert gehaltenen Vortrag „Bicycle Urbanism“ nahm er Stellung zur heute immer noch üblichen autoorientierten Verkehrsplanung und gab einen Ausblick auf die Fuß- und Radverkehrsplanung in aller Welt.

Insgesamt erlebt man in Kopenhagen – nicht nur in der Innenstadt – eine sehr hohe städtebauliche Qualität. Bewegung, Mobilität und Sport werden hier sehr gut miteinander verbunden. So kommt man an vielen Orten dem Leitbild der AGFS von der „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ sehr nahe. Die zentrale Voraussetzung dafür ist die Konsequenz, mit der man das Auto aus dem öffentlichen Raum zurückgedrängt und die dadurch frei gewordenen Flächen dem Radverkehr und der Aufwertung der Aufenthaltsqualität zugeschlagen hat. Das Rad-

fahren ist dort mittlerweile gesellschaftlich so stark verankert, dass es z.B. bei der Umwidmung von Straßen in Citylagen zu Fahrradstraßen, der Anlage von Radwegen oder dem Wegfall von Parkplätzen zugunsten von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum keine Proteste mehr gibt.

Kopenhagen hat bei der Rad- und Fußverkehrsförderung sowie der Gestaltung des öffentlichen Raums ein sehr hohes Niveau erreicht. Dieser Erfolg hat sich jedoch nicht kurzfristig eingestellt, sondern ist das Ergebnis eines Prozesses, der mittlerweile über 30 Jahre andauert. Neben vielen kleinen Anregungen für die Arbeit zu Hause haben die Teilnehmer auch die Erkenntnis mitgenommen, dass in NRW – trotz aller bisherigen Erfolge und Fortschritte – noch viel zu tun ist.

Bei den Gesprächen mit dem dänischen Verkehrsministerium und der Cycling Embassy of Denmark bzw. dem dänischen Radfahrerbund stellte sich aber auch heraus, dass NRW in einer Hinsicht Spitze ist: Die Vernetzung von Land und Kommunen bei der Radverkehrsförderung in NRW über die AGFS ist einzigartig. Um diesen Aspekt werden die AGFS und NRW – auch in Dänemark – beneidet.



Vorne v.l.n.r.: Arndt Klocke, Landtagsabgeordneter (MdL) NRW; Andreas Becker MdL NRW; Günter Garbrecht, MdL NRW; Ulrich Malburg, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) NRW; Albert Herresthal, VSF g.e.V.; Horst-Heinrich Gerbrand, Städte- und Gemeindebund NRW; Andreas Hombach, Walter Solbach Metallbau GmbH; Staatssekretär Michael von der Mühlen, MBWSV; Michael Blaess, Stadt Wesel; Peter London, MBWSV; Rolf Kathrein-Lehmann, Ortlieb Sportartikel GmbH. Hinten v. l. n. r.: Ina Spanier-Oppermann, MdL NRW; Hubertus Fehring, MdL NRW; Christine Fuchs, AGFS; Detlef Berthold, Ministerium für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport; Konrad Weyhmann, Paul Lange & Co.; Ingola Schmitz, MdL NRW; Stefan Böhme, Stadt Münster.

Ausgezeichnet: STADTRADELN 2015!

Der National Energy Globe Award Germany wurde im Rahmen des Klima-Bündnisses überreicht

Am 1. Juli 2015 war es so weit: Die Klima-Bündnis-Kampagne STADTRADELN wurde mit dem National Energy Globe Award Germany ausgezeichnet. Über 1.500 Projekteinreichungen gab es aus mehr als 170 Ländern. Das Zertifikat wurde vom Energy-Globe-Gründer Wolfgang Neumann an André Muno, STADTRADELN-Projektleiter beim Klima-Bündnis, überreicht. Nach dem Sustainable Energy Europe Award 2011, der von der EU verliehen wird, ist es bereits die zweite große Auszeichnung für die Kampagne.

STADTRADELN in NRW

Da passt es dann ja ausgezeichnet, dass in NRW gute Steigerungsraten zu verzeichnen sind. In 2015 haben sich 47 Kommunen an der Aktion beteiligt, knapp 50% mehr als im Vorjahr. Zum Beispiel:

Bottrop und Gladbeck

Die Stadt Gladbeck nahm in diesem Jahr zum dritten Mal am STADTRADELN teil. Die

„Metropole Ruhr“, zu der sich Gladbeck und Bottrop auch zählen, hat 2014 insgesamt 1.556.791 km zu dem klimafreundlichen Gesamtergebnis von über 20 Mio. km beigetragen.

In diesem Jahr hat Gladbeck mit der Nachbarstadt Bottrop kooperiert, was zu vielen Synergieeffekten geführt hat. Es wurde gemeinsam für das STADTRADELN geworben und gemeinsame Touren wurden angeboten. Auch die Abschlussveranstaltung mit der Verlosung von attraktiven Preisen fand gemeinsam statt.

Viele Verbände und Vereine boten ehrenamtlich Touren an, die intensiv genutzt wurden. Gleichzeitig haben sie damit auch auf ihre sonstigen Aktivitäten aufmerksam gemacht, was ihnen zusätzliche Vorteile brachte.

Dass die Bewegung beim Radfahren gesundheitliche Vorteile mit sich bringt, lässt sich durch die vielen älteren Radfahrerinnen und Radfahrer in Gladbeck nicht beweisen, aber immerhin vermuten. „Sport für bewegte Bürger“ und „Seniorenbeirat“ haben jede Woche mindestens eine Tour angeboten.

Ausflug von Radlern aus beiden Städten

Besonders erfolgreich war eine über die Stadtgrenzen hinweg organisierte Fahrradtour mit den beiden Stadtoberhäuptern. Oberbürgermeister Bernd Tischler aus der Stadt Bottrop sowie Bürgermeister Ulrich Roland aus Gladbeck fuhren zusammen mit rund 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus beiden Städten zu einem attraktivem Ausflugsziel. Beide Stadtspitzen sind auch außerhalb des Aktionszeitraumes begeisterte Radfahrer. So hat z.B. Bürgermeister Ulrich Roland bereits drei Partnerstädte von Gladbeck mit dem Fahrrad besucht. Wodzislaw in Polen, Schwechat in Österreich und Marcq-en-Baroeul in Frankreich wurden jeweils von einer ganzen Gruppe von Radlern angesteuert, da der Bürgermeister Unterstützung von einigen begeisterten Radfahrern der Freiwilligen Feuerwehr Gladbeck erhalten hatte.

Gemeinsame Bilanz

Insgesamt konnten beide Städte zusammen rund 160.000 km verbuchen – ein tolles Zeichen für den Radverkehr und ein Erfolg für Klima- und Umweltschutz.

Eine Stempelkarte mit zehn Aktionspartnern in beiden Städten hat den Radlern erste Ziele für Touren im Aktionszeitraum aufgezeigt und zusätzliche Gewinnchancen eröffnet.

Ein Dank geht an alle Unterstützer, Sponsoren, Vereine und Verbände für ihr Engagement und nicht zuletzt an die Radlerinnen und Radler, die mit „Pedal Power“ den Wettbewerb STADTRADELN zum Erfolg machten und die Freude am Radfahren in die eigene Stadt tragen. Vereinbart wurde bereits eine Kooperation im nächsten Jahr.

*Dr. Dieter Briese, Katrin Knur, Stadt Gladbeck,
Amt für Planen, Bauen, Umwelt (Umweltabteilung)
stadtradeln.de*

Ich fahre Rad, weil ...



Im Sommer 2015 wurde das Plakat „Ich fahre Rad, weil ich gute Laune tanke“ an etwa 250 Infostelen in Köln aufgehängt.

Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Stadt Köln

Neue Leihräder an der Ibbenbürener Radstation



Sechs neue Leihräder wurden von der Stadt Ibbenbüren für die Radstation angeschafft. Die alten Fahrräder waren in die Jahre gekommen und nicht mehr auf dem neuesten Stand.

Ausgestattet mit acht Gängen, Rücktritt, Nabendynamo und weiteren Extras profitieren die Nutzer von den neuen Rädern. Nach und nach soll der gesamte Bestand erneuert werden.

Manfred Dorn, Stadt Ibbenbüren

Ab sofort: Radfahren in der Fußgängerzone
Rücksicht hat Vorfahrt!

In Dülmen ist seit Januar 2015, probeweise für ein Jahr, ganztägig das Radfahren in der Fußgängerzone erlaubt.



Damit verfolgt die Stadt Dülmen zwei Ziele: Zum einen soll die Innenstadt so attraktiver für Besucher werden, zum anderen wird durch die Maßnahme der Radverkehr in der Innenstadt gefördert.

Die Fußgängerzone stellt eine Hauptverbindungsachse in der Dülmener Innenstadt dar, sodass die neue Regelung gerade den Schülerinnen und Schülern auf dem Weg zur Schule und Beschäftigten auf dem Weg zur Arbeit zugute kommt. Außerdem erleichtert die Freigabe der Fußgängerzone Radfahrenden den Einkauf in der Innenstadt, da beispielsweise der Wochenmarkt oder Geschäfte nun direkt mit dem Rad angefahren werden können.

Von besonderer Bedeutung ist jedoch, dass der Fußverkehr weiterhin Vorrang hat. Für den Radverkehr gilt Schrittgeschwindigkeit. Und wenn es die Situation erfordert, sind die Radfahrerinnen und Radfahrer zum Absteigen

und Schieben verpflichtet. Das Motto heißt „Rücksicht hat Vorfahrt!“ und ist die Voraussetzung dafür, dass die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr auch in Zukunft möglich ist.

Zur Halbzeit der Probephase zieht die Stadt Dülmen ein sehr positives Fazit. Zählungen in der Fußgängerzone im März und im Juni ergaben, dass das Angebot des Radfahrens in der Fußgängerzone sehr gut angenommen wird. Zudem sind keine Beschwerden oder Unfallmeldungen eingegangen, sodass die Öffnung bisher als eine erfolgreiche Maßnahme gewertet wird. Ob aus der Probephase eine dauerhafte Einrichtung wird, wird Anfang 2016 entschieden.



Mobilität im Handgepäck – ADFC NRW und VRR kooperieren bei Falträdern

Als umweltfreundliche Ergänzung zum ÖPNV erschließt das Rad einen deutlich erweiterten Mobilitätsradius. So eignet sich ein Faltrad für den täglichen Weg zum Bahnhof genauso wie für die „letzte Meile“ zum Arbeitsplatz oder zur Freizeiteinrichtung. Der Vorteil des Faltrads ist, dass es am Ziel ganz einfach diebstahlsicher untergebracht werden kann. Ein weiterer Pluspunkt ist, dass Falträder in Bussen und Bahnen kostenlos und bequem transportiert werden können. Denn zusammengeklappt zählen sie zu den Gepäckstücken und unterliegen nicht den Regeln der Fahrradmitnahme im ÖPNV. Das Lösen eines Zusatztickets ist beim Faltrad also nicht nötig.

Die Falträder der Marke Tern können bei ausgewählten Fahrradhändlern in der Region zu einem vergünstigten Preis von 599 Euro erworben werden. Das Rad ist mit einer 8-Gang-Schaltung, Schutzblechen und Gepäckträger ausgestattet und mit einem Gewicht von 13,4 kg für eine Körpergröße bis zu 190 cm

geeignet. Für die ersten 200 Kunden gibt es weitere Zugaben, wie z.B. ein hochwertiges Schloss.

Nach der gelungenen Faltrad-Kooperation mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) kooperiert der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club NRW (ADFC NRW) nun auch mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Seit dem 18. August 2015 kann das Faltrad-Vorteilspaket zu stark vergünstigten Konditionen auch bei autorisierten Händlern im Bereich des VRR erworben werden.

Das ADFC-VRR-Faltrad wird ausschließlich über autorisierte Fahrradfachhändler im Bereich des VRR vertrieben. Kompetente Beratung und fachgerechter Service sind damit garantiert. Die teilnehmenden Fahrradfachhändler innerhalb des VRR-Gebietes finden Sie online unter www.vrr.de/faltrad.

ADFC NRW e.V.

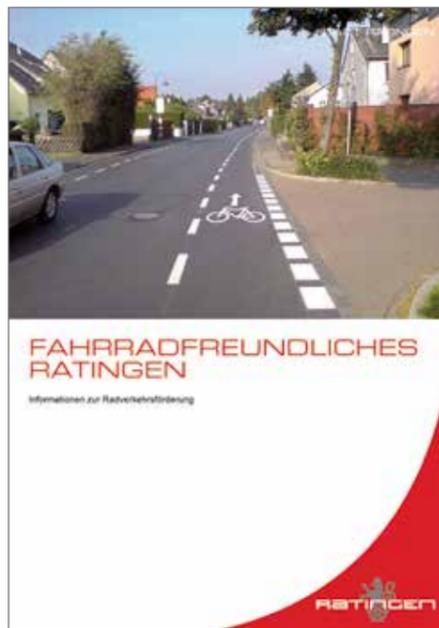
„Masterplan Radverkehr“ für Ratingen

Stadtverwaltung gibt neue Broschüre zum Masterplan heraus

Die Stadt Ratingen setzt sich dafür ein, dass die städtische Mobilität erhalten und in ihrer Funktionsfähigkeit gestärkt wird. Dazu leistet der Radverkehr einen großen Beitrag. Daher hatte die Stadt Ratingen mit dem „Masterplan Radverkehr“ ein umfangreiches Gutachten in Auftrag gegeben, das den Weg einer umfassenden Radverkehrsförderung aufzeigt.

Die neu erschienene Broschüre „Fahrradfreundliches Ratingen. Informationen zur Radverkehrsförderung“ bringt den Ratinger Bürgerinnen und Bürgern diesen „Masterplan Radverkehr“ näher. Das umfangreiche Gutachten ist inhaltlich bisher wenig bekannt gemacht worden, obwohl schon eine Reihe von konkreten Maßnahmen umgesetzt wurden und diese für alle Radfahrerinnen und Radfahrer sichtbar sind. Hier versteht sich die Broschüre als wichtiges Element zur Kommunikation des „Masterplans Radverkehr“ an die Öffentlichkeit.

In der Broschüre werden die Zielsetzungen und Strategien der Radverkehrsförderung in Ratingen näher erläutert. Im Fokus stehen aber vor allem die Ergebnisse der umfangreichen Analyse des Radverkehrspotenzials, der Radverkehrsunfälle,



des Radverkehrsnetzes, der Radverkehrsführungen und der Situation des Fahrradparkens in Ratingen. Auch die Themen Netzlücken, Radfahrer und Fußgänger oder Freizeitrouten wurden im Rahmen des Gutachtens untersucht. Ergebnisse und Einschätzungen aus dem Masterplan Radverkehr zu all diesen Themen werden in der Broschüre kompakt zusammengefasst. Ein zentrales Ergebnis des 2011 fertiggestellten Masterplans sind umfangreiche Maßnahmenempfehlungen auf Basis der Analysen von Streckenabschnitten und Knotenpunkten. Die Broschüre erläutert auch hier, welchen Hintergrund diese Empfehlungen haben und zeigt Beispiele, wie diese konkret aussehen können. Gleichzeitig wird ein Ausblick auf zukünftige Handlungsfelder gegeben.

Die Broschüre liegt für die Ratinger Bürger im Amt für Stadtplanung, Vermessung und Bauordnung, in der Tourist-Information und im Medienzentrum kostenlos aus und wird auch im Rahmen der Kampagne „STADTRADELN 2015“ aktiv verteilt.

Paula Stegert, Stadt Ratingen

Preisverleihung beim „10. Kölner Fahrradquiz“

Zahlreiche Gewinner wurden am 23. Juni 2015 im Kölner Zoo geehrt

Das große „Kölner Fahrradquiz“ feierte in diesem Jahr den ersten runden Geburtstag und lud zur feierlichen Preisverleihung in die Räume des „Zoo-Event“ ein. Wer hier geehrt wurde, hatte vorher mehrere Hürden überwunden, denn es galt zehn Fragen zu wichtigen Regeln im Radverkehr bis Ende Mai 2015 richtig zu beantworten. Anlässlich des Jubiläums wurden in diesem Jahr auch Fragen zu den Kölner Stadtteilen und zum Kölner Dom gestellt, mit deren richtiger Beantwortung ein Sonderpreis für einen Gutschein „Der Zoo am Abend“ für eine Gruppenführung mit 15 Teilnehmern winkte.

In diesem Jahr nahmen insgesamt 805 Personen an dem Quiz teil. 250 Einsender mit richtigen Lösungen bewarben sich um die ausgelobten Preise. Die glücklichen Gewinner erhielten am 23. Juni 2015 ihre Preise aus der Hand von Klaus Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln.

Leider waren die Preisträger des ersten und zweiten Preises verhindert. Rolf Stamm freute sich aber auch so über den ersten Preis – eine dreitägige Radreise auf dem Rurufer-Radweg. Frau Annika Gulle wurde dagegen sportlich ausgezeichnet

net und besitzt jetzt ein nagelneues Original-Hollandrad, gestiftet vom ADAC Nordrhein. Über den dritten Preis, zwei Tages-Tickets für einen Wellness-Tag im Neptunbad, konnte sich Sandra Porschke freuen. Als „Fachmann“ für die Fragen zum Kölner Stadtraum erwies sich Michael Chaberny, der mit dem Sonderpreis – der Abendführung im Kölner Zoo – geehrt wurde.



Von den Schulklassen, die sich 2015 an dem Quiz beteiligt hatten, freuten sich die Klasse 7b des Hildegard-von-Bingen-Gymnasiums über den dritten Platz und damit einen Preis in Höhe von 100 Euro, die Klasse 7b der Gemeinschaftshauptschule Tiefentalstraße belegte den zweiten Platz (200 Euro) und den ersten Platz errang die Klasse 7a des Erzbischöflichen

Ursulinengymnasiums in Köln und konnte damit ein Preisgeld von 300 Euro für ihre Klassenkasse einsammeln.

Nach der Preisverleihung gab es – dank der freundlichen Unterstützung des Kölner Zoos – noch einen besonderen Programmpunkt, denn alle Beteiligten konnten noch zu einem Rundgang im Zoo aufbrechen.

Sabine Bongenberg,
Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Stadt Köln

Ampelgriffe erleichtern Radfahrern das Leben



Haben Sie das auch schon in Ihrer Stadt beobachtet? Radfahrer bleiben gerne auf ihrem Rad sitzen, während sie bei Rot an Ampeln warten, und stützen sich dabei an den Masten ab. Häufig sind die Ampelmasten ganz blank poliert von den vielen Händen, die sich an dieser Stelle bereits abgestützt haben. Damit diese Wartestellung bequemer und auch sicherer für die Radfahrer wird, gibt es den Ampelgriff. So können sie sich auch bei schlechtem Wetter festhalten, ohne kalte oder schmutzige Hände zu bekommen. Außerdem kann sich der Radfahrer beim Losfahren von dem Griff sicherer und kraftvoller abstoßen.

Diese praktischen Ampelgriffe können beim Verbund Service und Fahrrad

(VSF e.V.) zum Sonderpreis von 40 Euro (plus MwSt. und Versand; ursprünglich 60 Euro) erworben werden, so lange der Vorrat reicht. Der Griff ist aus hochwertigem, witterungsbeständigem Kunststoff (Polyamid), der für alle Jahreszeiten im Außenbereich geeignet ist. Zur Lieferung gehört ein spezieller Befestigungssatz sowie eine Montageschablone. Der Griff wird auf einer radfahrerfreundlichen Höhe von ca. 1,20 m an den Ampelmasten angebracht. Auf dieser Höhe ist er sowohl von Erwachsenen als auch von Kindern bequem zu erreichen.

Bestellungen können via E-Mail direkt an den VSF gerichtet werden: info@vsf-mail.de oder über die Webseite des Verbands getätigt werden: www.vsf.de/engagement/ampelgriffe.

Stadt Arnsberg befragt Schüler zum Thema „Radfahren“



So haben 96% der Befragten mindestens ein eigenes Fahrrad und 60% fahren gerne, teilweise sogar sehr gerne Rad.

Geringer Modal-Spilt

Dennoch wird das Rad für den Schulweg nur selten genutzt: Am Laurentianum fahren 22% der Befragten mit dem Rad zur Schule, am Franz-Stock-Gymnasium sind es sogar nur 10%. Die Gründe, die aus Sicht der SchülerInnen gegen das Radfahren sprechen, ähneln sich: Wetter, Topografie, Distanz, Zeit und Bequemlichkeit.

Verbesserungsbedarf

Mehr als 98% der befragten SchülerInnen sehen generellen Verbesserungsbedarf. Ganz oben auf der Wunschliste stehen sichere und überdachte Radab-

stellanlagen. Zudem wünschen sie sich vor allem sichere Verkehrskreuzungen, kürzere Ampelphasen für RadfahrerInnen sowie getrennt geführte Radwege. Auch Imagekampagnen für das Radfahren stehen die Befragten offen gegenüber.

Fazit

Trotz guter Voraussetzungen hat es das Rad als Verkehrsmittel zur Schule in Arnsberg nicht leicht. Zum einen wird die bisherige Infrastruktur als verbesserungswürdig eingestuft. Zum anderen zeigen die Gründe, die gegen das Radfahren angeführt werden (Wetter, Distanz, Topografie), dass sich vor allem in den Köpfen etwas ändern muss. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, neben infrastrukturellen Maßnahmen vor allem Bewusstseinsbildung zu betreiben.

Dr. Katrin Henneke, Stadt Arnsberg

Zielsetzung und Umfang

Die Stadt Arnsberg hat im Sommer 2015 am Gymnasium Laurentianum (Alt-Arnsberg) und am Franz-Stock-Gymnasium (Hüsten) eine Befragung zum Thema „Radfahren“ durchgeführt. Ziel war es, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie viele SchülerInnen für den Schulweg das Rad nutzen und was sie gegebenenfalls davon abhält. Für die Befragung wurde ein Fragebogen entwickelt, der auf einem Musterbogen des Bundesministeriums basiert und auf die Situation vor Ort angepasst wurde.

Die Befragung, die von dem Ingenieurbüro orange edge aus Hamburg durchgeführt wurde, fand an zwei Tagen vor Ort in den Klassenzimmern statt. Insgesamt nahmen 661 SchülerInnen teil.

Ergebnisse

Gute Voraussetzungen

Die Daten zeigen, dass es in Arnsberg eigentlich gute Voraussetzungen für eine Radfahrkultur unter SchülerInnen gibt.

Dauerzählstellen in Köln

Im Rahmen der Regionale 2010 haben die Städte Köln, Bonn, Leverkusen und die Kreise Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Oberbergischer Kreis und der Rhein-Kreis Neuss die RadRegionRheinland gegründet. Um den touristischen Radverkehr in Köln und der RadRegionRheinland zu evaluieren, wurden insge-

samt an 46 Standorten Dauerzählstellen für den Radverkehr installiert. Auf dem Kölner Stadtgebiet sind nun fünf neue Dauerzählstellen vornehmlich für den touristischen Radverkehr in Betrieb gegangen. Die Zählstellen befinden sich an der Alfred-Schütte-Allee, am Vorbergpark, am Alphons-Silbermann-Weg, auf der Marcel-Probst-Promenade

(Stadtwald) und am Niederländer Ufer. Die Erhebungsergebnisse ermöglichen es, die Entwicklung des Radverkehrs auf dem touristischen Radwegenetz nachhaltig zu dokumentieren.

*Stadt Köln,
Amt für Straßen und Verkehrstechnik*

Seit März eine Million Radfahrer auf der Kennedybrücke gezählt

Im März 2015 wurden im Bonner Stadtgebiet zwölf Dauerzählstellen für den Radverkehr eingerichtet. Die Zählstellen wurden auf den Haupttrouten der Freizeitwege installiert. Die Radler werden über Induktionsschleifen erfasst, die im Asphalt eingelassen werden und daher robust sind und zuverlässig funktionieren.

Radverkehrszählungen sind im Bereich der Verkehrsplanung wichtig, um Engpässe auf den Rad- und Fußwegen zu ermitteln und um die Entwicklung des Radverkehrs auch im touristischen Bereich darzustellen. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die Planung einer langfristigen Verbesserung für den Radverkehr. Die Dauerzählstellen dienen außerdem zur Evaluierung der städtischen Radverkehrsförderung.

Seit der Installierung der Zählstellen wurden bis zum 16. August 2015 gut 2,5 Mio. Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt, davon 1,5 Mio. auf den drei Bonner Brücken und alleine auf der Kennedybrücke über 1 Mio. Die stärkere Nutzung der Brückenradwege an Werktagen weist darauf hin, dass die Brücken, insbesondere die Kennedybrücke von Berufspendlern



genutzt werden. Anders sieht es bei den Rheinradwegen aus: An den Zählstellen wurden Spitzenwerte an den Sonn- und Feiertagen aufgezeichnet, was auf eine höhere Nutzung durch Freizeitradler schließen lässt. Das Ergebnis der Zählungen kann mit der Wetterlage kombiniert werden. An sonnigen, warmen Tagen sind eindeutig mehr Radfahrerinnen und Radfahrer unterwegs, als bei schlechtem Wetter. Das lässt sich durch

die Zählungen klar nachweisen. Aber auch an Sonntagen zeichnet sich eine höhere Nutzerfrequenz ab, die auf eine Freizeitnutzung hinweist. Auf der Kennedybrücke wird es demnächst auch noch einen 2,5 m hohen Fahrradbarometer geben. Hier können die Radler dann die Zählung direkt nachvollziehen.

Durch die Messung über Dauerzählstellen lässt sich die Entwicklung des Radverkehrs über einen längeren Zeitraum darstellen. Jahreszeitliche und tageszeitliche Schwankungen sowie die Einbeziehung der Wetterlage lassen Rückschlüsse auf den Fahrzweck des Radverkehrs zu.

Regina Jansen, Stadt Bonn

Knotenpunkt-Wegweiser jetzt auch in Köln

Große Presseaktion beim Aufstellen der ersten Knotenpunkttafeln



Aufstellen der ersten Wegweiser

Im Rahmen der Regionale 2010 haben die Städte Köln, Bonn, Leverkusen und die Kreise Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Oberbergischer Kreis und der Rhein-Kreis Neuss die RadRegionRheinland gegründet.

Ziel des Projektes RadRegionRheinland ist es, den Radverkehr und -tourismus in der Region zu fördern und die Region über die Grenzen des Rheinlandes hinaus als Fahrradurlaubsziel bekannter zu machen. Die fahrradfreundliche Region Köln/Bonn soll dabei sowohl für die Menschen in der Region als auch für Besucher und Touristen auf neue Art erfahrbar gemacht werden. Das geplante Freizeittroutennetz der RadRegionRheinland, das von einer Vielzahl von überregionalen Themenrouten und bestehenden bzw. geplanten Rad-

wanderwegen und -netzen überlagert wird, wird derzeit ausgeschildert.

Die Wegweisung erfolgt nach dem bereits bekannten Muster der NRW-Radroutenbeschilderung, das sind weiße Hinweisschilder mit roter Schrift, Entfernungsangabe und Fahrradsymbol. Das Besondere an der Beschilderung der RadRegionRheinland ist, dass das Netz in ein Knotenpunktsystem, ein bewährtes Beschilderungssystem im Radtourismus, eingebunden ist. Das Knotenpunktsystem ist in Köln neu. Entwickelt wurde es in den Niederlanden und Belgien, in Nordrhein-Westfalen wird das Knotenpunktsystem bereits mit Erfolg z.B. in der Region Aachen und dem Kreis Heinsberg eingesetzt.

In Köln umfasst das Netz der RadRegionRheinland ca. 300 km ausgeschilderte Routen. Diese liegen teilweise auf bereits ausgeschilderten NRW-Routen, insgesamt gibt es damit jetzt auf Kölner Stadtgebiet etwa 450 km ausgeschilderte Radrouten.

Im März 2015 wurde im Beisein der örtlichen Presse die erste Knotenpunkttafel in der Nähe des RheinEnergieSTADIONS aufgestellt.

Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Stadt Köln

Kreis Viersen: Neue Radknotenpunktkarte



Kostenfreie Karte an vielen Stellen erhältlich

Der Kreis Viersen hat im Winter 2014/2015 die bestehende Radwegebeschilderung um das Knotenpunktsystem ergänzt. Radfahrer können alle Ortskerne, Bahnhöfe sowie die kulturellen und landschaftlichen Highlights im Kreis nun über Knotenpunkte nach dem Prinzip „Radeln nach Zahlen“ erreichen. Das Radknotenpunktnetz des Kreises Viersen ist mit den Knotenpunktnetzen im Kreis Heinsberg und im Rhein-Kreis Neuss sowie mit dem niederländischen Knotenpunktnetz verknüpft.

Radknotenpunktkarte

Für viele Radfahrer ist ein großformatiger Faltpfad für die Tourenplanung unverzichtbar. Daher hat der Kreis Viersen nun eine kostenlose Radwanderkarte herausgegeben, die sich speziell dem Knotenpunktsystem im Kreis Viersen widmet. Auch die Anschlüsse an die bestehenden Knotenpunktsysteme in den Niederlanden, im Kreis Heinsberg und im Rhein-Kreis Neuss sind in der Karte dargestellt. Unterstützend enthält sie Entfernungsangaben zwischen den einzelnen Knotenpunkten, damit die Länge der Radtour vorab exakt geplant werden kann. Auf der Kartenrückseite finden sich zahlreiche weiterführende Informationen rund ums Radfahren im Kreisgebiet wie Radverleih, Meldehotline für Schäden am Radwegenetz etc. Die Karte liegt in allen örtlichen Servicestellen der Städte und Gemeinden des Kreises, im Kreishaus sowie im Haus der

Wirtschaft in Viersen kostenlos aus – solange der Vorrat reicht. Die Erstellung der Karte konnte durch Fördermittel im Rahmen der Mitgliedschaft des Kreises in der AGFS realisiert werden.

Digitale Karten

Informationen zum Knotenpunktsystem sind auf der Homepage des Kreises unter www.kreis-viersen.de/radfahren verfügbar. Hier sind die digitalen Radwanderkarten einschließlich des Knotenpunktnetzes für alle neun Städte und Gemeinden im PDF-Format hinterlegt. Im Online-Portal OpenStreetMap (www.openstreetmap.de) sind die Knotenpunkte des Kreises unter der Grundkarte „Radfahrkarte – CycleMap“ dargestellt. Die neuen Radknotenpunkte und das zugehörige Streckennetz sind seit Juni 2015 auch im Radroutenplaner NRW abrufbar (www.radroutenplaner.nrw.de).

QR-Codes

Wer mit dem Rad unterwegs ist, kann sich auch digital über seinen aktuellen Standort im Knotenpunktsystem des Kreises informieren. Hierzu genügt ein Smartphone mit einem QR-Code-Scanner. An den Pfosten aller 116 Knotenpunktstandorte sind im Frühjahr 2015 Aufkleber mit QR-Codes angebracht worden. Der Scan des QR-Codes mit dem Smartphone führt zum Online-Portal OpenStreetMap. Hier wird der aktuelle Knotenpunkt einschließlich der benachbarten Punkte zentriert angezeigt. Die Übersicht ist zoombar. Interessierte können die kostenfreie Radknotenpunktkarte unter Telefon 021 62/39 14 15 bestellen.

Sandra Sieg, Kreis Viersen

Innerstädtische Rad-Mobilität braucht bessere Infrastruktur

Die Verbraucherzentrale NRW wollte von Verbraucherinnen und Verbrauchern wissen: Was fehlt zum Durchbruch des Fahrrads als Transportmittel der Innenstädte?

Zwar sind Lastenräder, Radanhänger oder Transporttaschen an Fahrrädern keine absoluten Exoten mehr. Aber den flächendeckenden Durchbruch als Transportmittel für die innerstädtische Alltagsmobilität hat das Rad in NRW noch nicht geschafft. Die Umweltberatung der Verbraucherzentrale NRW wollte wissen, woran es hapert, und hat rund 750 Verbraucherinnen und Verbraucher in ganz NRW zum Transportieren mit dem Fahrrad befragt.

Umstieg mit Hürden und Schlaglöchern

Für die Fahrt mit einem Lastenrad oder Anhänger sind vielen Bürgerinnen und Bürgern extra ausgewiesene Radwege wichtig, denn diese bieten mehr Sicherheit. 62% der Befragten aus 18 NRW-Städten sagten, dass das Angebot an Radwegen in ihrer Stadt erweitert werden müsse. Dann wären sie bereit, das Fahrrad im Alltag öfter zum Transportieren von Kind, Hund und Großeinkauf einzusetzen. Besonders in Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern ist der Bedarf groß. Hier gaben 72% an, dass sie sich mehr Radwege wünschen.

Auch die schlechte Qualität der existierenden Radwege ist für etliche Befragte ein Hinderungsgrund für eine Einkaufsfahrt mit dem Rad: Über 60% wünschen sich für den Einsatz von beladenen Fahrrädern einen besseren Zustand der Radwege und Radverkehrsstraßen. Gut jeder zweite Befragte vermisst zudem sichere Abstellmöglichkeiten für sein Rad.

Transporträder könnten etliche Autofahrten überflüssig machen

Das Interesse, ein Lastenrad auszuleihen, ist bei fast jedem fünften der Befragten da. Nur 10% schließen aus, Lastentransporte auf zwei oder drei Rädern zu erledigen. Damit ist ein Großteil der Befragten offenbar bereit, sich mit der Alternative Lastenrad zu befassen oder sich selber eines anzuschaffen. Auf das (Zweit-)Auto verzichten wollen die Verbraucher allerdings auch bei guten Transportbedingungen mit dem Rad bisher nur selten. 12% der Befragten sagten, sie könnten sich vorstellen, ein Auto durch ein Rad zu ersetzen. In den Großstädten sind es immerhin schon 17%, die eine solche private Verkehrswende erwägen.

Sollten die oben benannten Hürden für den Radtransport aus dem Weg geschafft sein, können sich fast drei Viertel (73%) der Befragten vorstellen, auch den Wochenendeinkauf mit dem Rad statt mit dem Auto zu erledigen. Das Potenzial ist also gegeben, nicht nur die Menge der sprit- und abgasintensiven – und somit besonders klimaschädlichen – Pkw-Kurzstreckenfahrten zu verringern, sondern auch die Anzahl der Pkw, die parkend die Städte verstopfen.

Die Umweltberatung der Verbraucherzentrale NRW hat zu den Deutschen Aktionstagen Nachhaltigkeit im Juni 2015 in 18 Städten Verbraucherinnen und Verbraucher zum Transportieren mit dem Fahrrad informiert. Hierzu wurden an Informationsständen Lastenräder, Fahrradanhänger und andere Transportsysteme gezeigt und dazu beraten. Verbraucherinnen und Verbraucher konnten sich im Rahmen dieser Aktion an der Umfrage beteiligen.

Nathalie Golla, Björn Rickert, Verbraucherzentrale NRW

Transport-Wunder auf zwei Rädern

Lastenrad-Wanderausstellung zeigt neue Möglichkeiten der Mobilität auf

Das Fahrrad ist bereits lange nicht mehr nur bloßes Fortbewegungsmittel, um von A nach B zu kommen. In vielen Städten wächst die Zahl von Transporträdern als umweltfreundliche Alternative zum Pkw. Mit einer Lastenrad-Wanderausstellung möchte die Regionale 2016 Agentur neue mobile Lösungsansätze aufzeigen und Bürgerinnen und Bürger in der Region motivieren, das Auto auch mal stehen zu lassen.

Zu sehen sind u.a. die Lastenfahrräder „GEORG“ der Stadt Bocholt und „RUDI“ der Regionale 2016 Agentur sowie weitere Transporträder. Die Ausstellung wurde vom ADFC Sachsen er-



„RUDI“ ist das mobile Lastenrad der Regionale 2016 Agentur und wird gemeinsam mit weiteren Transporträdern in der Wanderausstellung im westlichen Münsterland zu sehen sein. (Foto: André Dünnebacke/Regionale 2016 Agentur).

stellt und wird von der Regionale 2016 Agentur präsentiert. „Lastenräder sind die ‚Kombis‘ unter den Fahrrädern. Die Ausstellung zeigt Möglichkeiten auf, wie beispielsweise der Einkauf im Supermarkt auch ohne Pkw bewältigt werden kann“, sagt Dr. André Wolf, Mobilitäts-Experte der Regionale 2016 Agentur.

Die Ausstellung ist 2015 zu sehen in Bocholt (25. August bis 9. September), in Rhede (11. bis 23. September), in Borken (25. September bis 7. Oktober) und in Coesfeld (9. bis 16. Oktober). Der Eintritt ist kostenlos.

Entscheidungshilfe für E-Lastenräder

Das durch das Programm „Intelligente Energie – Europa“ (IEE) unterstützte Projekt PRO-E-Bike fördert saubere und energieeffiziente Fahrzeuge, Elektro-Fahrräder und Elektro-Scooter (E-Bikes), die für den Transport von Gütern- und Personen genutzt werden können. Zu den Zielgruppen zählen z.B. Lieferunternehmen, öffentliche Verwaltungen und natürlich die Bürger in städtischen Gebieten Europas, die nach einer Alternative zu „konventionell fossil betriebenen“ Fahrzeugen suchen.

Die Projektmaßnahmen konzentrieren sich auf marktfähige E-Bikes/Produkte sowie auf Fördermaßnahmen, die helfen sollen, den Einsatz von E-Bikes im Stadtverkehr zu stimulieren. Das Projekt PRO-E-Bike soll Verhaltensänderungen bei Bürgern und Unternehmern manifestieren und ihnen die Entscheidung erleichtern, konventionell betriebene Fahrzeuge durch E-Bikes zu ersetzen. Das Projekt soll außerdem dazu beitragen, mess-

bare Effekte in Bezug auf die CO₂-Emissionsreduktion sowie Energieeinsparungen aufzuzeigen.

Nun wurde im Projekt PRO-E-Bike eine Entscheidungshilfe (kostenlos downloadbar als Excel-Tabelle) so umgesetzt, dass sie in allen EU-Ländern verwendet werden kann. Die Berechnungen können jedoch auf unterschiedliche Situationen angepasst werden, u. a. können nationale Daten eingefügt werden. Die im Pro-E-Bike-Konsortium zusammengeschlossenen Partner haben ihre nationalen Daten für das Werkzeug bereitgestellt. Die Datei (z.B. English – Version 2 – NEW) kann unter folgendem Link (in mehreren Sprachen) kostenlos heruntergeladen werden: www.pro-e-bike.org/publications2/

www.nationaler-radverkehrsplan.de



„Leezenbox“ am Bahnhofpunkt Münster-Roxel

Multimodale Mobilität ist ein wesentliches verkehrsplanerisches Rezept, um den Kfz-(Pendler-)Verkehr zu substituieren. Mit dem Rad bequem zum Bahnhofpunkt und dann per Zug weiter zur Arbeit oder zum Einkaufsbummel. Kein Stau, kein Stress. So weit so gut. Doch vor Ort will das Fahrrad sicher und geschützt abgestellt werden. Am neuen Bahnhofpunkt in Münster-Roxel wurde eine überdachte Fahrradabstellanlage – die „Leezenbox“ – errichtet, die alle Komfortkriterien erfüllt.

Die „Leezenbox“ bietet Platz für 58 Fahrräder, die allesamt an Anlehnbügel abgestellt werden können. Der abschließbare Käfig verfügt über ein elektronisches Schließsystem und ist mit einer Zugangskarte bedienbar, der Innenraum ist videoüberwacht. Die Nutzung der „Leezenbox“ ist vollkommen kostenlos, es wird lediglich ein einmaliges Pfand von 50 Euro fällig,

das bei Kündigung zurückerstattet wird. Um den Nutzern von E-Bikes und Pedelecs gerecht zu werden, stehen neun Elektro-Schließfächer zum Aufladen der Akkus zur Verfügung. Der Strom ist kostenlos. Betrieben wird die „Leezenbox“ von der Stadtwerke Münster GmbH im Auftrag der Stadt Münster.

Die unmittelbare Nähe zum Bahnsteig ist wesentlich für die Akzeptanz und den Erfolg der „Leezenbox“; diese Erkenntnis aus langjähriger Erfahrung haben die Beteiligten in die Planung einfließen lassen. Direkter und schneller Umstieg, kurze Wege zwischen Fahrrad und Zug! Der Einzugsbereich des Bahnhofpunktes hat sich aufgrund der guten Rad-Erreichbarkeit inklusive Abstellanlage entscheidend vergrößert.

Phillip Oeinck, Stadt Münster

Neue Fahrradständer in Münsters Süden

Durch Fahrräder blockierte Gehwege sind für Anwohner und Fußgänger unbefriedigend. Geordnete Fahrrad-Abstellanlagen schaffen mehr Sicherheit auf den Gehwegen und für die Fahrräder.

Münsters Südviertel ist ein lebendiges Quartier. Urban, citynah, bunt. Studenten und junge Familien prägen das Viertel. Leider konnten viele Anwohner des Südviertels lange Zeit nicht auf geeignete Abstellmöglichkeiten für ihre Fahrräder zurückgreifen, denn das Quartier besteht überwiegend aus Mehrfamilienhäusern ohne Fahrradabstellanlagen auf privatem Grund. Vor dem Hintergrund des Münsteraner Phänomens, dass im Durchschnitt jeder Einwohner zwei Fahrräder besitzt, gestaltete sich die „Park-Situation“ auf den Gehwegen des Südviertels (gelinde gesagt) chaotisch. Räder standen kreuz und quer, versperrten Hauseingänge, behinderten Fußgänger.

Um die Gehwege wieder ihrem ursprünglichen Sinn zuzuführen, hat sich die Stadt Münster dazu entschlossen, im gesam-

ten Quartier Fahrradständer im öffentlichen Raum zu installieren. Die Kosten wurden aus dem städtischen Programm „Neue und zusätzliche Parkmöglichkeiten für Fahrräder in [...] den innenstadtnahen Wohngebieten“ getragen. An insgesamt 32 Standorten wurden zunächst im Südviertel binnen kurzer Zeit 273 Fahrradstellplätze errichtet, zumeist in Form von Anlehnbügel. Wenn erforderlich, wurde dafür auch ein Kfz-Stellplatz „geopfert“.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Mittlerweile hat sich im Südviertel die Fahrrad-Abstellproblematik deutlich entschärft. Die Fahrradständer sind nahezu komplett ausgelastet. Der Erfolg ist Ansporn und Motivation zugleich, zügig und systematisch in weiteren Quartieren der „Fahrrad-Flut“ Herr zu werden. Denn dies bringt nicht nur Vorteile für Radfahrer, sondern insbesondere für Fußgänger!

Phillip Oeinck, Stadt Münster

Neue Radverkehrsführungen in Gladbeck

Schutzstreifen-Markierungen bereits auf rund 11 km Länge

Die Stadt Gladbeck nimmt notwendige Tiefbauarbeiten an Kanal- und Versorgungsleitungen stets zum Anlass, um gleichzeitig die in einer Straße vorhandene Radverkehrsführung zu überprüfen.

Bülser Straße

In der Bülser Straße in Gladbeck wurden 2014 im Abschnitt zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Buersche Straße größere Tiefbauarbeiten an Kanal und Wasserleitungen durchgeführt. Ende des Jahres wurden die Tiefbauarbeiten mit dem Aufbringen einer neuen Fahrbahndecke abgeschlossen. Die Verwaltung hatte im Zuge dieser Tiefbauarbeiten die bestehende Radverkehrsführung in dem o.g. ca. 600 m langen Abschnitt überprüft und eine Schutzstreifen-Markierung für den Radverkehr vorgeschlagen. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss hatte im Januar 2014 einstimmig diese geänderte Aufteilung des Fahrquerschnittes in der Bülser Straße im Abschnitt zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Buersche Straße beschlossen.



Die neue Markierung in der Fahrbahn sieht zukünftig beidseitige Schutzstreifen in einer Breite von 1,5 m vor, die dazwischen liegende Kernfahrbahn hat eine Breite von 4,5 m. Für die Anlage der Schutzstreifen in der Bülser Straße mussten die im Fahrbahnraum vorhandenen Parkmöglichkeiten in die Seitenbereiche verlagert werden. Die zulässigen Abschnitte für das Parken im Seitenraum werden nun entsprechend beschildert. Durch die Änderung der Radverkehrsführung ist die Anzahl der Pkw-Stellplätze weitgehend erhalten geblieben.

Um zukünftig Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrenden zu minimieren und eine eindeutige Verkehrssituation zu schaffen, bleibt der Gehweg nur noch den Fußgängern vorbehalten und wird entsprechend als solcher ausgeschildert.

Thomas Ide, Leiter der Verkehrsplanung im Amt für Planen, Bauen, Umwelt der Stadt Gladbeck: „Die neue Führung für den Radverkehr in der Bülser Straße ist ein weiterer Beitrag für die fahrradfreundliche Stadt Gladbeck. Zukünftig fährt der Radfahrende immer sicher im Blickfeld des Autofahrers. Der ebene Fahrbahnbelag ermöglicht ihm dabei eine komfortable und zügige Fahrt.“

Zweckeler Straße und Feldhauser Straße

Eine weitere neue Radverkehrsführung wurde in der Zweckeler Straße und Feldhauser Straße in Gladbeck eingeführt. Im Abschnitt zwischen der Einmündung Schillerstraße und dem Abfahrtsarm Feldhauser Straße wurde im letzten Herbst eine neue Fahrbahndecke aufgebracht. Im Zuge dieser Arbeiten hat die Verwaltung auch hier die bestehende Radverkehrsführung auf dem gesamten Straßenzug von der Innenstadt bis nach Zweckel überprüft und Vorschläge für eine veränderte Führung erarbeitet. Diese Überlegungen wurden in der Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 16. Juni 2015 beraten. Der Ausschuss hat dem Planungsvorschlag der Verwaltung, den Radverkehr zukünftig auf dem Straßenzug Zweckeler Straße und Feldhauser Straße zwischen der Schillerstraße und dem Kreisverkehr Kardinal-Hengsbach-Platz auf Schutzstreifen für Radfahrer zu führen, einstimmig zugestimmt.

Im Zuge der Neumarkierung wird der Fahrradfahrer zukünftig auf einer Länge von ca. 1,7 km eine durchgängige und einheitliche Führung im Fahrbahnraum von der Innenstadt nach Zweckel und umgekehrt erhalten. Mit den aktuellen Markierungsarbeiten gehen auch kleinere Tiefbauarbeiten wie z.B. Herstellung von Bordsteinabsenkungen u.Ä. einher. Die Markierung der Schutzstreifen und die einzelnen Fahrrad-Piktogramme im Fahrbahnraum weisen den Radfahrenden ihren Verkehrsraum zu, dem Autofahrer verdeutlichen sie, dass sich Fahrradfahrer erlaubtermaßen in der Fahrbahn bewegen dürfen.

Gute Erfahrungen mit Schutzstreifen-Markierungen

Die zahlreichen Schutzstreifen-Markierungen, die es bereits in Gladbeck gibt, haben sich nicht nur nach Einschätzung der Verwaltung bewährt. Auch die Polizei bescheinigt, dass es sich hierbei um eine sinnvolle und sichere Führung des Radfahrers handelt.

„Die Markierungen in der Zweckeler Straße und Feldhauser Straße sind ein wichtiger Beitrag, Gladbeck weiterhin fahrradfreundlich umzugestalten. Die verkehrssichere Führung hat dabei oberste Priorität. Die Verkehrsunfallforschung bestätigt, dass es gerade für Fahrradfahrer wichtig ist, von den Autofahrern gesehen zu werden. Und das werden sie am besten auf der Fahrbahn“, so Thomas Ide.

Die Markierungsarbeiten wurden im Juli/August 2015 durchgeführt und durch begleitende Öffentlichkeitsarbeit unterstützt, die örtliche Presse hat das Thema aufgegriffen. In der Bevölkerung gab es verschiedene Nachfragen zu unterschiedlichen Aspekten der neuen Verkehrsregelungen. Es zeigt sich, dass für die neuen Maßnahmen sicher eine Eingewöhnungsphase bei allen Verkehrsteilnehmern notwendig ist. Insgesamt sind die Erfahrungen mit Schutzstreifen-Regelungen in Gladbeck sehr positiv, mittlerweile haben fast 11 km Straßenabschnitte im Stadtgebiet von Gladbeck solche Markierungen.

*Thomas Ide, Stadt Gladbeck,
Amt für Planen, Bauen, Umwelt, Abt. Verkehrsplanung*



So sieht er im niederländischen Nijmegen aus: Ein ähnlicher Radschnellweg ist zwischen Aachen und Heerlen geplant. Die Bürger haben für das deutsch-niederländische Projekt rund 86 Vorschläge eingebracht, die nun in Workshops gewichtet und weiterentwickelt werden sollen.



Radschnellweg Euregio: Bürger präsentieren 86 Vorschläge zur Streckenführung

Workshops zur Trassenführung im Herbst

Der Rücklauf war beeindruckend: Insgesamt 86 Vorschläge sind im Rahmen der Machbarkeitsstudie in die Planung des Radschnellwegs Euregio aufgenommen worden. Zahlreiche konkrete Ideen und Anregungen zur Trassenführung wurden bis Ende Juni im Internet präsentiert. „Die Resonanz war sehr positiv“, freut sich Ralf Oswald, Radverkehrsbeauftragter der StädteRegion Aachen. „Zwischen Aachen und Richterich gibt es beispielsweise Vorschläge, den Radschnellweg über bereits bestehende Straßen, den geplanten Campus am Westbahnhof und neben der Bahnlinie oder über die Soers zu führen. Die Bürger haben sich wirklich sehr viele Gedanken gemacht, auch zur Gestaltung im Bereich Kohlscheid und weiter nach Herzogenrath.“ Alle Streckenvorschläge und Kommentare können online unter www.radschnellweg-euregio.de eingesehen werden.

Im nächsten Schritt geht es nun darum, unter Berücksichtigung der Vorschläge eine konkrete Streckenvariante zu entwickeln. Dazu werden die Ideen der Bürger nun bewertet und gewichtet. Im Herbst werden in Herzogenrath-Kohlscheid und Aachen-Richterich bzw. -Laurensberg Workshops für alle Interessierten angeboten. Nach der Ausarbeitung einer bestimmten Trasse werden voraussichtlich 2016 die politischen Gremien der Projektpartner – der StädteRegion, der Städte Aachen und Herzogenrath – entscheiden, ob die Planung für den Rad-

schnellweg weiter fortgesetzt und dieser realisiert werden soll. Ziel des geplanten Radschnellwegs Euregio ist, mit dem Fahrrad über eine möglichst attraktive Verbindung zwischen Aachen und Herzogenrath mit Abzweigen nach Kerkrade und Heerlen zur Arbeit zu gelangen. Die StädteRegion war ursprünglich einer von fünf Gewinnern beim Planungswettbewerb des Landes Nordrhein-Westfalen. Dank der Landesförderung wurde Anfang dieses Jahres eine sogenannte Machbarkeitsstudie beauftragt, die nun untersucht, ob und mit welcher Linienführung eine hochwertige und schnelle Radverbindung für die Region Vorteile bringen kann. Projektpartner sind die Stadt Aachen und die Stadt Herzogenrath sowie auf niederländischer Seite die Gemeinden Heerlen und Kerkrade sowie die Provinz und die Parkstad Limburg.

In den Niederlanden wurden bereits einige Radschnellwege sehr erfolgreich umgesetzt. Deshalb haben sich die deutschen Planer im Vorfeld der Bürgerbeteiligung exemplarisch den Rijn-Waalpad in Nijmegen angeschaut, der mit konkreten Vorschlägen, konkreten Ideen und Kritik zur Trassenführung in einem ähnlichen Verfahren und mit großem Engagement der Bürger entwickelt wurde.

Ralf Oswald, StädteRegion Aachen

Der schnellste Weg nach Mülheim an der Ruhr

Reaktivierung der ehemaligen Bahntrasse „Rheinische Bahn“

Vor fast genau 150 Jahren baute die Rheinische Bahngesellschaft ihre Ruhrgebietsstrecke vom (linksrheinischen) Osterath u.a. über Duisburg, Mülheim, Essen, Bochum nach Dortmund. Während die im Winkhauser Tal parallel verlaufende Bergisch Märkische Bahnstrecke heute die zentrale Magistrale im Personenverkehr darstellt, wurde die Rheinische Bahn bis auf wenige Teilstrecken im Jahr 2002 zwischen Duisburg und Bochum stillgelegt. Der bis dahin auf ihr verbliebene Güterverkehr wurde auf andere Strecken verlagert. Bereits damals wurde der Bau eines Fuß- und Radweges avisiert und seit 2006 genießt der Weg offiziellen Projektstatus. Im Jahr 2010 wurde der Abschnitt 1 von der Essener Innenstadt (Universitätsviertel) bis zum Kaldenhoverbaum in Schönebeck realisiert. Im Mai 2015 konnte dann mit dem kurzen Abschnitt 2a der Lückenschluss zum Gruga-Radweg an der Stadtgrenze von Mülheim und Essen realisiert werden.

Auf autofreier Strecke von Mülheim nach Essen

Mit der Eröffnung des 5 km langen Abschnittes 2b bis zum Mülheimer Hauptbahnhof (Eppinghofer Straße) steht nun eine direkte, nahezu kreuzungs- und autofreie, rund 10 km lange Verbindung der Innenstädte von Mülheim und Essen zur Verfügung. Die Trasse der Rheinischen Bahn konnte hierdurch dauerhaft z.B. vor Überbauung gesichert werden und wird ferner wieder als umweltfreundlicher Verkehrsweg genutzt. Realisiert hat

dies der Regionalverband Ruhr (RVR) in Zusammenarbeit mit den Städten Essen und Mülheim im Rahmen des Förderprogramms ÖPEL. Der Weiterbau als Hochpromenade über die Stadtviadukte in der Mülheimer Innenstadt bis zur Ruhr ist finanziert und wird durch die Stadt Mülheim voraussichtlich bis 2017 erfolgen. Der Weiterbau über die Ruhr bis nach Broich zur Hochschule Ruhr West wird ebenfalls zeitnah angestrebt.

Der Radweg Rheinische Bahn zwischen Essen und Mülheim wird im Hinblick auf Streckenführung, Dimensionierung (Nebeneinanderfahren und Überholen) und Ausbaustandard auch als Radschnellweg bezeichnet. Unter dem Namen Radschnellweg Ruhr (RS1) ist der Weiterbau zwischen Duisburg und Hamm in den nächsten Jahren projektiert. In Zusammenarbeit mit dem ADFC Mülheim gibt die fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt Mülheim einen Übersichtsplan heraus, um über den Wegeverlauf, die Lage der Zugangsrampen und -treppen sowie die wichtigsten Anschlussrouten zu informieren.

Stadt Mülheim an der Ruhr



Acht Kilometer Alleen-Radweg

Landrat eröffnete offiziell den Weg zwischen Unna-Königsborn und Welver

Viele Jahre wurde geplant, zwei Jahre wurde gebaut. Jetzt ist das unter Regie des Kreises entstandene gut 8 km lange Teilstück des Alleen-Radweges zwischen dem Kreis-Tierheim in Unna-Königsborn und der Stadtgrenze Hamm fertig. Beim Anradeln zur offiziellen Eröffnung waren mehr als 100 Radfahrer dabei.

Geschichte

Der heutige Alleen-Radweg war einst die Bahntrasse der „Westfälischen Emschertalbahn“. 1876 eröffnet, verband diese das westfälische Welver mit dem Ruhrgebiet und führte über Dortmund bis nach Sterkrade. Einer der prominentesten Zugreisenden wird heute noch direkt am Alleen-Radweg gedacht: Die englische Königin Elisabeth II übernachtete während ihres ersten Deutschlandbesuches am Bahnhof Lenningsen in ihrem Sonderzug.

Während der westliche Abschnitt der Bahnstrecke ab Unna-Königsborn heute die S-Bahn-Verbindung trägt, wurde der östliche Abschnitt von Welver nach Unna nach der Stilllegung 1968 zurückgebaut und in einen Wander- und Radweg umgewandelt. Ein Glück nicht nur für diese Nutzer: Dass der Bahndamm durch die Uelzener Heide für viele Tier- und Pflanzenarten ein „Lebensraum aus zweiter Hand“ wurde, wiesen Unnaer Naturschützer in den 1980er-Jahren nach. Heute haben die Radler und Spaziergänger vom Weg aus die Sicht auf große Naturschutzgebiete im Unnaer Osten. 1975 schloss der Kreis Unna mit der Deutschen Bundesbahn einen „Gestattungsvertrag“, um auf der einstigen Bahntrasse einen Rad-, Wander- und Reitweg anlegen zu können. Mit einfachen Mitteln wurden Böschungstreppen und Brücken angelegt. So beliebt der Weg auch bei vielen Nutzern war, so klagten viele auch über die zahlreichen Hindernisse und Einschränkungen auf dieser Strecke. Eine Lösung bot das „Alleen-Radwegeprogramm“ des Landes NRW, das die Nutzung stillgelegter Bahnstrecken als kommunale Radwege fördert: 75% der Kosten für Grunderwerb und Baumaßnahmen werden hier übernommen. Die Chance nutzte der Kreis, um gemeinsam mit den Städten Hamm und Welver sowie Straßen NRW eine durchgehende und attraktive Wegeverbindung zu schaffen. 2010 wurde der Kaufvertrag zwischen dem Kreis Unna und der Bahn geschlossen, 2012 bewilligte auch das Land den Zuschuss für den Kauf, die überfällige Sanierung von Brücken, den Bau neuer Rampen und den Ausbau des Weges mit Asphalt. Zu den Gesamtkosten von rund 2,7 Mio. Euro trägt das Land rund 1,98 Mio. Euro bei.

Investitionen

Die Förderung aus dem Alleen-Radwegeprogramm setzte voraus, dass der neue Weg auch die Standards einhält: Eine durchgängige Asphaltdecke gehört dazu ebenso wie leicht zu befahrende Rampen und Brücken. Nach gründlicher Abwägung gegenüber Lösungen mit einer wassergebundenen Decke beschloss der Kreistag: Die rund 8,5 km lange Strecke auf dem Gebiet des Kreises Unna wird in der gleichen Qualität wie die Abschnitte auf Hammer und Welver Gebiet gebaut – auch die Nachbarkommunen hatten sich für eine Asphaltierung entschieden. Seit August 2013 wurde der neue Alleen-Radweg gebaut: Bis zum Frühjahr 2014 wurde die Brücke über den Mühlenbach saniert, ebenso eine benachbarte Brücke über ein Gewässer. Die alte Holzbrücke über die Schwertlacke wurde durch eine Holz-Stahl-Konstruktion ersetzt. Drei Rampen in der Strecke zwischen dem Tierheim des Kreises an der Hammer Straße in Unna und dem Bönener Bereich wurden mit einem sanften Steigungsverhältnis von 6% und jeweils einem Zwischenpodest ganz neu ausgebaut. Im ersten Halbjahr 2014 wurde über den Ahlbach aus vorgefertigten Holz-Stahl-Konstruktionen eine neue Brücke gebaut, danach wurden die Durchlässe und eine Brücke zwischen Heerener Straße und Sinnerstraße saniert. Die Asphaltierung des Weges bis zum Mai 2015 schloss die eigentlichen Bauarbeiten ab.

Komfortabler Weg zu vielen Routen

Seitdem ist der Alleen-Radweg schon durchgängig befahrbar und begehbar. Fünfzehn Bänke und elf Tischgruppen laden zur Rast an der Strecke ein. Neue und zusätzliche Nutzergruppen entdecken den Weg als attraktive Route. So wird er heute nicht nur von Spaziergängern, Wanderern, Skatern und Freizeit-Radlern genutzt. Die schnelle Verbindung zwischen Unna, Hamm, Werl und Welver schätzen Radsportler ebenso wie Menschen, die mit dem Rad zum Arbeitsplatz oder zum Einkauf fahren. Der Alleen-Radweg bietet zudem direkte Anschlüsse an weitere attraktive Rad- und Wanderrouten der Region: Sowohl die Route der Industriekultur, der Seseke-Radweg, die Hellweg-Route und die neue Westfälische Salzroute sind schnell und sicher zu erreichen. Für den fahrradfreundlichen Kreis Unna ist der Alleen-Radweg eine wertvolle Ergänzung seines dichten und mehrere Hundert Kilometer langen Radwege-Netzes. Er kann in Zukunft auch als Zubringer für den geplanten Radschnellweg Ruhr RS1 dienen.

© Günther Klumpp, Horschler GmbH



Ibbenbüren eröffnet dritte Fahrradstraße

Die für den Radverkehr wichtigste Nord-Süd-Verbindung Groner Allee in Ibbenbüren wurde ausgebaut und als Fahrradstraße wieder eröffnet. Die Straßenbreite konnte von 7 auf 4,90 m reduziert werden. Parkplätze befinden sich jetzt nur noch vereinzelt im Seitenraum. Die vorhandenen Bäume sollten, aufgrund des Beschlusses eines Anliegerworkshops, erhalten bleiben. Im Einmündungsbereich zur Werthmüh-

lenstraße/Widukindstraße kann der Fahrradfahrer die grüne Signalstellung für ihn über einen separaten Taster bereits 30 m vor der Kreuzung anfordern. Diese Grünanforderung wird von den Fahrradfahrern sehr gut angenommen. In den nächsten drei Jahren ist die Fortführung der Fahrradstraße Groner Allee in Richtung Süden geplant.

Manfred Dorn, Stadt Ibbenbüren



Groner Allee in Ibbenbüren

Öffnung der Fußgängerzone in Köln

In Köln befinden sich zwei der am meisten frequentierten Fußgängerzonen Deutschlands: die Hohe Straße und die Schildergasse mit nahezu 10.000 Passanten pro Stunde. Diese Fußgängerzonen sind bisher komplett für den Radverkehr gesperrt und bilden daher eine

Barriere für den Radverkehr sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung. Diese Fußgängerzonen will die Kölner Verwaltung außerhalb der Geschäftszeiten für den Radverkehr öffnen. Besonders sensibel ist der Bereich unmittelbar um den Dom, aber gerade

dieser Bereich ist bisher ein Hindernis auf dem Weg vom rechtsrheinischen ins linksrheinische Köln.

Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Stadt Köln

RadeXpressweg Arnsberg: ein schneller Weg durch die Stadt

Die Stadt Arnsberg ist dabei, mit dem RadeXpressweg (RXA) eine schnelle, aber nicht durchgehend den Standards eines Radschnellweges entsprechende Alltagsverbindung durch die Stadt zu schaffen. Dabei geht es vor allem darum, direkte Wege, die schon gefahren werden, zu verbinden, für Radfahrer sicherer zu machen und qualitativ auszubauen. Dazu sind noch einige bauliche Veränderungen notwendig, einige Maßnahmen laufen schon.

Vornehmliches Ziel ist es, den Alltagsverkehr zu stärken, indem Reisegeschwindigkeit und Komfort erhöht werden. Darüber hinaus gilt es, eine Alternative zum RuhrtalRadweg zu schaffen, der teilweise so stark frequentiert ist, dass es zu Konflikten kommt.

Im Juli 2015 ist der Redaktionsleiter der Westfalenpost in Arnsberg gemeinsam mit Manfred Schäfer, Radverkehrsbeauftragter, und Dr. Katrin Henneke, Zukunftsagentur der Stadt Arnsberg, die

knapp 18 km lange Strecke geradelt und hat ausführlich in der Tagespresse darüber berichtet. Dies hat er mit einem Aufruf verbunden, Ideen und Anregungen zu äußern. Über diesen Weg gingen zahlreiche gute Vorschläge ein, die der Radverkehrsbeauftragte ernsthaft zu prüfen versprach.

Dr. Katrin Henneke, Stadt Arnsberg

Fahrradtauglicher Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat den fahrradtauglichen Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen neu geregelt und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) beauftragt, das Antrags- und Umsetzungsverfahren neu festzulegen. Der bisherige Erlass vom 16. Oktober 2006 wurde aufgehoben. Die Grundlage für die Neuregelung bildet der folgende, im Bundeshaushaltsplan 2015 im Kapitel 1203, Titel 780 12 enthaltene Haushaltsver-

merk: „Mit der Maßgabe der hälftigen finanziellen Beteiligung sowie der Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch Kommunen und Gemeindeverbände können mit diesen Ausgaben Betriebswege an Bundeswasserstraßen auch für den Radverkehr tauglich ausgebaut werden. Hierzu können auf Antrag einmalig Mittel aus diesem Titel in Höhe von 50 Prozent der Kosten für den Radwegeausbau (Sprungkosten gegenüber dem Betriebswegeausbau) verwendet werden.“

Städte und Gemeinden, die Interesse an einer Förderung auf der Grundlage des vorstehenden Haushaltsvermerkes haben, werden gebeten, sich an die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Robert-Schuman-Platz 1 in 53175 Bonn zu wenden. Als Kontaktperson steht in der GDWS Herr Gerd Franke (E-Mail: gerd.franke@wsv.bund.de, Tel.: 02 51/2 70 84 40) zur Verfügung.

www.bmvi.de/

Kinder, wie die Zeit vergeht ...

Seit 2005 engagieren sich einige der größten Fahrradhersteller, -zubehörproduzenten und -verbände aus Deutschland gemeinsam mit der AGFS in „Unternehmen Fahrrad!“ für die Förderung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel. Bis heute ist dies für alle Beteiligten eine bundesweit einzigartige Win-win-Situation. Die Mitglieder partizipieren am Wissenstransfer und am Ideenaustausch zwischen politischen und administrativen Entscheidern und der Industrie. Sie erhalten die Möglichkeit, ihre verbands- und firmenspezifischen Wünsche, Ansprüche und Forderungen direkt vorzutragen und bei den politischen Entscheidern zu verankern – im Sinne aktiver, positiver und direkter Lobbyarbeit. Gleichzeitig wird der Bekanntheitsgrad der Unternehmen gesteigert, sie zeigen durch ihr Engagement für das Radfahren gesellschaftliche Verantwortung und gewinnen Sympathiepunkte bei neuen sowie alten Kunden.

Die Erfolgsstory begann Anfang der 2000er-Jahre. Die Lage des Radverkehrs war damals nicht so positiv wie heute. Der Modal-Split-Anteil für das Fahrrad stagnierte seit über zehn Jahren bei 9%. Es fehlte im Gegensatz zu Automobil und ÖPNV eine Lobby in der Politik. Ein Dialog über die Chancen und Potenziale des Fahrrads als Alltags- und Freizeitverkehrsmittel fand – wenn überhaupt – nur am Rande statt. Ebendieser Dialog wollte die AGFS mit einer eigenen Plattform initiieren und die Lobbyarbeit im Gesamtbereich Fahrrad strategisch aufbauen. Ende 2004 wurde im Beisein des damaligen NRW-Verkehrsministers Dr. Axel Horstmann „Unternehmen Fahrrad!“ ins Leben gerufen. Der Förderkreis definierte sich als „Pressure Group“ mit den Zielen, das volle Potenzial des Radverkehrs auszuschöpfen und den Ausbau der hierfür erforderlichen Infrastruktur zu forcieren. Ein Anspruch, dem sich die Mitglieder heute noch verpflichtet fühlen, wie ihre Selbsteinschätzungen zeigen:

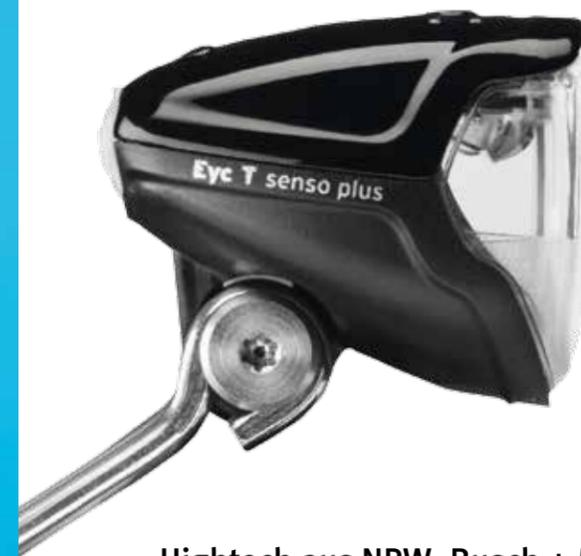


Mit der BARMER GEK in die Gänge kommen



Mit 8,6 Mio. Versicherten gehört die BARMER GEK zu den größten Krankenversicherungen in Deutschland. Warum uns so viele Menschen vertrauen, lässt sich in einem Satz zusammenfassen: Weil wir Gesundheit weiter denken! Wir unterstützen unsere Versicherten nicht nur im Krankheitsfall, sondern betreiben gemeinsam mit ihnen Prävention. Dabei spielt Bewegung eine entscheidende Rolle. Nicht

umsonst ist die 2003 gestartete Gesundheitsinitiative „Deutschland bewegt sich!“ die größte und erfolgreichste. Hier zeigen wir u.a., dass es nicht automatisch um sportliche Höchstleistungen geht, sondern dass die Bewegung im Alltag zählt – etwa die Fahrradfahrt zur Arbeit oder zum Einkaufen. Laut aktuellem Fahrradmonitor fährt immerhin jeder zweite Deutsche gelegentlich Rad und tut damit etwas für seine Gesundheit. Ein gutes Ergebnis, das sich aber noch deutlich verbessern lässt. Deshalb liegt uns die Aktion „Unternehmen Fahrrad!“ sehr am Herzen. Denn nur wenn Städte in sichere Abstellanlagen, gute Radwege und komfortabel zu befahrende Radrouten investieren, kann ein Verkehrsklima des gesunden Miteinanders auf den Straßen entstehen. Und nur dann werden noch mehr Menschen dazu motiviert, das Fahrrad zu nutzen.



Hightech aus NRW: Busch + Müller

Am 1. September 2015 feiert Busch + Müller sein 90-jähriges Jubiläum. Bereits in den 20er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts stellte Busch + Müller Katzenaugen (Rückstrahler) für Fahrräder her. Zur heutigen Produktpalette des Familienunternehmens gehören vor allem Fahrradscheinwerfer und -rücklichter, aber auch eine breite Palette an Fahrradzubehör. Ein zweites Standbein stellt die Produktion von Rückspiegeln für

motorisierte Zweiräder dar. Viele bedeutende Erfindungen auf dem Gebiet der Fahrradbeleuchtung – Standlicht, Tagfahrlicht, Streifenlichttechnologie für Rücklichter, aber auch die haus-eigene IQ-Lichttechnik, die bestes Licht auf dem Fahrrad bietet – stammen vom Sauerländer Lichtspezialisten. Inzwischen ist das Unternehmen mit Dr. Rainer Müller und dessen Sohn Guido in zweiter und dritter Generation in Familienbesitz. Dem Standort Meinerzhagen ist man stets treu geblieben. Idee, Technologie, Design, Werkzeugbau, Kunststoff- und Metallverarbeitung, Galvanik-Artikel von Busch + Müller sind alle „Made in Germany“.

„Unternehmen Fahrrad!“ findet das Ohr von Entscheidern auf Landes- und Bundesebene. Es erreicht mit konkreten Projekten Verständnis und Anerkennung für eine fahrradfreundliche Lebensweise. Das ist ein Kommunikationskanal, der einem als Industriebetrieb kaum offensteht – und damit ist „Unternehmen Fahrrad!“ für uns ein unverzichtbares Bindeglied zwischen Unternehmen und Politik.

Von Jahr zu Jahr leidet der Mensch mehr an Wohlstandskrankheiten, die Umwelt wird durch Emissionen belastet und die Straßen werden verstopft. Der Trend zur Fortbewegung per Rad ist eine der wenigen Gegenbewegungen hierzu – und wird deshalb auch zukünftig immer wichtiger.

ORTLIEB – wasserdicht seit 1982

Die ORTLIEB Sportartikel GmbH wurde 1982 in Nürnberg gegründet und hat heute ihren Standort im mittelfränkischen Heilsbrunn. Hier werden alle wasserdichten Produkte im Hochfrequenz-Schweißverfahren hergestellt. Mit Qualität „Made in Germany“ garantieren wir hochwertiges Outdoor-Equipment für jeden Anspruch, bei jedem Wetter, in jedem Terrain. Fahrradtaschen für Reise und Alltag bilden dabei von Anfang an einen Schwerpunkt im Produktsortiment.

Als Gründungsmitglied von „Unternehmen FahrRad!“ haben wir in den vergangenen zehn Jahren die professionelle Arbeit in diesem Gremium



sehr schätzen gelernt, neue Freundinnen und Freunde gewonnen und – nicht zuletzt – immer wieder wertvolle Erkenntnisse im Bereich Fahrradförderung und Fahrradmobilität erhalten.

Das Potenzial des Themas „Fahrrad“ ist glücklicherweise unerschöpflich, die Entwicklung extrem dynamisch. Weltweit ist das Rad als Fortbewegungs- und Transportmittel auf dem Vormarsch. Die Herstellung funktioneller und qualitativ hochwertiger Fahrradtaschen für die unterschiedlichen Bedürfnisse und Zielgruppen wird deshalb noch wichtiger werden.

Der Vernetzung mit der Politik, vielen Anregungen über den „Tellerrand“ hinaus und dem Wissensaustausch der Mitglieder von „Unternehmen FahrRad!“ untereinander beteiligen wir uns gerne, sind Partner, Kritiker und Förderer. Paul Lange & Co. und „Unternehmen FahrRad!“ – wir sind Fahrrad!

Paul Lange & Co. – Bikeparts and more

Als Generalimporteur von Shimano und 28 weiteren Fahrradzubehörmarken unterstützt das europaweit agierende Unternehmen gerne Initiativen, Verbände und Organisationen, die das Ziel haben, das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel im Alltag zu fördern. Angefangen hat das Engagement mit der AGFS, genauer gesagt, mit der Gründung von „Unternehmen FahrRad!“ im Jahr 2004. Wie gut und richtig diese Entscheidung war, zeigte sich in den vielen Meilensteinen, die die AGFS hervorgebracht hat: Radverkehr als System,



Nahmobilität im Lebensraum Stadt und der Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität sind zurückliegende Beispiele, Radschnellwege und die Mobilität im Quartier sind zukunftsgerichtete Projekte der AGFS. Im Kontext

der Vernetzung mit der Politik, vielen Anregungen über den „Tellerrand“ hinaus und dem Wissensaustausch der Mitglieder von „Unternehmen FahrRad!“ untereinander beteiligen wir uns gerne, sind Partner, Kritiker und Förderer. Paul Lange & Co. und „Unternehmen FahrRad!“ – wir sind Fahrrad!

ROSE Bikes GmbH – Cycle Your Way

ROSE
CYCLE YOUR WAY

Der Begriff „custom-made“ ist seit der Gründung von ROSE Bikes GmbH wichtiger Bestandteil der Unternehmensphilosophie. Keine Bikes von der Stange, sondern speziell auf Wunsch des Kunden angefertigte Einzelstücke. Egal ob Rennrad, Mountainbike oder Trekkingbike – die Ausstattung kann frei konfiguriert werden, ganz nach den eigenen Vorstellungen entsteht so ein Unikat. Seit über 100 Jahren steht der Name ROSE für Qualität, Leistung, Individualität und Tradition im Fahrradhandwerk. Ehrensache, dass auch die Marke ROSE individuell und von Hand in Bocholt montiert wird. Besonders wichtig ist uns der enge Austausch, der bei „Unterneh-

men FahrRad!“ zwischen Politik, Kommunen und Vertretern der Fahrradbranche stattfindet. So schauen alle Beteiligten regelmäßig über den Tellerrand und arbeiten gemeinsam daran, die Weichen für die Zukunft richtig zu stellen.

Die Nahmobilität der Zukunft wird besonders vom Fahrrad dominiert werden. Mit dem Rad ist man flexibel und schnell unterwegs, dazu kommen noch positive Nebeneffekte für Umwelt und Gesundheit. Neben dem technischen Fortschritt, der gerade im E-Bike Bereich eine rasante Entwicklung gemacht hat, wird ein ganz wesentlicher Punkt sein, dass die Infrastruktur für das Fahrrad mitwächst. Dazu gehören vor allem Konzepte, um das Rad im urbanen Bereich noch besser zu integrieren und zu fördern, sowie auch Radschnellwege, die speziell Berufspendler noch mehr dazu animieren, auf das Auto zu verzichten.

Schwalbe/Ralf Bohle GmbH – die Reifenfanatiker

Die deutsche Ralf Bohle GmbH ist mit ihrer Marke Schwalbe Marktführer bei Fahrradreifen in Europa. Über 180 Mitarbeiter arbeiten in der Bohle-Gruppe mit Tochterunternehmen in Italien, Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden und USA/Kanada. Das in der dritten Generation familiengeführte Unternehmen zeichnet sich besonders durch seine Innovationen aus, wie z.B. den ersten „unplattbaren“ Fahrradreifen, den Schwalbe Marathon Plus.

„Die AGFS engagiert sich seit mehr als 20 Jahren erfolgreich für die Radverkehrsförderung. Andere Bundesländer schauen neidisch darauf, was hier in NRW erreicht wurde. Dafür engagieren wir uns gern“, erklärt Geschäftsführer Frank Bohle.

„Das moderne Fahrrad ist zugleich ein Problemlöser und ein ökonomisch bedeutender Faktor“, stellt er weiter fest. „In einer bis vor einigen Jahren ungeahnten Weise bietet das Fahr-

rad Lösungen für städtische Verkehrsprobleme, für reinere Luft und für ein gesünderes Leben. Auch Politik und Gesellschaft erkennen jetzt weltweit die Chancen moderner Fahrräder und innovativer Verkehrskonzepte.“



VSF – Radfahren fördern. Menschen bewegen.

Der VSF ist ein unabhängiger Fachverband der Fahrradwirtschaft mit aktuell rund 300 Mitgliedern, die sich aus Fahrradfachhändlern, Herstellern, Großhändlern, Dienstleistern, ideellen Projekten sowie Fördermitgliedern zusammensetzen. Der VSF verfolgt das Ziel, die Rahmenbedingungen für den Fahrradfachhandel zu verbessern, und engagiert sich für eine fahrradgerechte Verkehrspolitik.

„Die Treffen des „Unternehmen FahrRad!“ geben interessante Einblicke, wie Landespolitik funktioniert und wie immer wieder Stolpersteine überwunden werden können. Die Nähe zu den handelnden Akteuren macht dabei die

Veranstaltungen so aufschlussreich und gibt uns viele Möglichkeiten zum direkten Dialog“, sagt VSF-Vorstand Albert Herresthal. Als zentrales Thema der Zukunft sieht der VSF die Infra-

struktur: mehr Platz für den Radverkehr bei der Verteilung von Verkehrsflächen. Radschnellwege sind ein wichtiger Baustein, um den Alltagsverkehr zu fördern. Aber es braucht auch einen gesellschaftlichen und politischen Bewusstseinswandel: Radverkehr

ist nicht „nice to have“, sondern substanziell für die Lösung von Verkehrsproblemen und der Wahrung von Lebensqualität in unseren Städten.

VSF. für Mensch und Rad

WSM – Qualität in Metall

Die WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH aus Waldbröl hat den Trend zur Fahrradmobilität und deren Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln früh erkannt. Bereits vor 25 Jahren kamen die ersten Fahrradparksysteme von WSM auf den Markt. Inzwischen haben wir ein breites Spektrum von hochwertigen Abstell- und Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder und E-Bikes im Angebot.

Seit Jahren arbeiten wir eng mit der AGFS zusammen, deren Ideen zur Entwicklung zukunftsfähiger Städte wir sehr schätzen. Besonders wertvoll: die



Broschüren für Stadt- und Verkehrsplaner sowie die Kongresse und Kampagnen zum Thema Nahmobilität. Durch die Mitgliedschaft im „Unternehmen FahrRad!“ können wir die wichtige Arbeit der AGFS unterstützen.

Fahrräder und E-Bikes werden immer beliebter und erlangen einen zunehmenden Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen. Der Radtourismus wird weiter wachsen. Das braucht eine entsprechende Infrastruktur

wie z.B. Radwege und Fahrradparksysteme – und auch hierfür macht sich die AGFS stark.

Wir sind **Unternehmen FahrRad!**



Die Kids des Jugendvereins mit den neuen Rädern im Ferienlager in Remagen-Kripp, die Stv. Vorsitzende des Vereins, Meike Krämer (hinten rechts) und Schwalbe Außendienstmitarbeiter Gerd Clute (hinten, 2.v.r.)

Fahrradhändler Milan Röhrig aus Sinzig (hinten rechts) übernimmt im Auftrag von Schwalbe für fünf Jahre die Wartung der Bikes.

Schwalbe spendet Fahrräder für Jugendverein



Kinder und Jugendliche fürs Radfahren begeistern: Diese Möglichkeit im heimischen Bergneustadt ließ sich Schwalbe nicht entgehen. Der Oberbergische Fahrradreifenspezialist spendete im Juli zehn Fahrräder an den Förderverein für Kunst, Jugend und Kultur e.V. und übernimmt zudem fünf Jahre lang die Kosten für die Wartung der Bikes. Die Abwicklung erfolgt über Fahrradhändler Milan

Röhrig von Milan's Bike Shop in Sinzig. Die Einrichtung fördert die kulturelle, künstlerische und soziale Bildung von Kindern und Jugendlichen mit einem vielfältigen, engagierten Programm – von Hausaufgabenhilfe über gemeinsames Malen, Lesen, Spielen, Wandern oder Radfahren bis hin zu Bildungs- und Freizeitreisen.

Doris Klytta, SCHWALBE | Ralf Bohle GmbH

E-Mobilität ist beim Fahrrad bereits Wirklichkeit

VSF liefert Daten zur aktuellen Entwicklung in der E-Mobilität

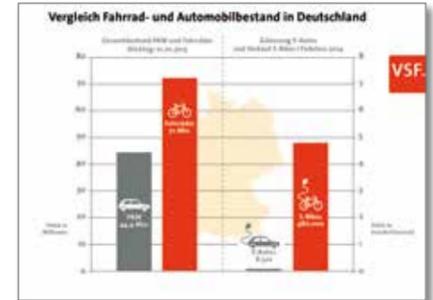


Ende August richtete sich die Aufmerksamkeit der Fahrradwelt wieder auf die Eurobike in Friedrichshafen. Zu dieser weltweiten Leitmesse der Fahrradbranche erschienen Politiker aus Bund, Ländern und Gemeinden, aber auch Mitglieder des EU-Parlaments, so u.a. Norbert Bartle, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Birgitta Worrigen, die Radverkehrsbeauftragte der Bundesregierung, Winfried Hermann, Verkehrsminister von Baden-Württemberg, und Michael Cramer, Mitglied des Europaparlaments.

Seit mehreren Jahren beherrscht das Thema E-Bike das Messer-geschehen. Auch auf der politischen Ebene findet sich das Thema „E-Mobilität“ auf der Agenda. Der Verbund Service und Fahrrad (VSF e.V.) bemängelt dabei allerdings, dass viele Akteure die E-Mobilität auf das E-Auto verengt sehen, obwohl die Realität eine ganz andere Sprache spricht, wie die Grafik verdeutlicht, die der Verband anlässlich der Eurobike 2015 erstellt hat. „Das E-Bike ist Vorreiter der E-Mobilität in Deutschland“, sagt Albert Herresthal, Vorstand beim VSF. „Wir rechnen im Jahr 2015 mit rund 520.000 verkauften Pedelecs, bzw. E-Bikes und damit mit einem neuen Verkaufsrekord“. Hingegen werden die

Zulassungszahlen für E-Autos im unteren fünfstelligen Bereich liegen. Das Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2020 eine Million E-Autos auf die Straßen zu bringen, scheint äußerst unrealistisch. „Trotzdem pumpt die Bundesregierung weiterhin hohe Fördermittel in die automobilen Elektromobilität, obgleich die Abstimmung mit den Füßen bereits geschehen ist. Aus Sicht des VSF sollte es um eine nachhaltige Mobilität gehen, die es Menschen ermöglicht, ohne Stau, Lärm und Umweltbelastungen schnell von A nach B zu kommen. Wenn dies mit dem E-Bike geschehen kann, ist dies gerade in Ballungsgebieten die effizienteste Lösung.“

Mehr Informationen unter www.vsf.de.



Bettina Wulff wird Stadthelm-Botschafterin

Die ehemalige „First Lady“ Bettina Wulff unterstützt ab sofort das erfolgreiche Charity- und Präventionsprojekt Stadthelm



„Es ist für mich eine Herzensangelegenheit, das freiwillige Tragen von Fahrradhelmen zu unterstützen“ – mit diesen Worten stellte sich Bettina Wulff als neue Botschafterin und Kampagnengesicht des Stadthelm-Projektes bei der Jubiläumsveranstaltung am Bodensee vor: Im Rahmen der Eurobike, Europas größter Fahrradmesse, feierte der Stadthelm sein fünfjähriges Jubiläum mit einer Schiffstour über den Bodensee. Er wurde 2010 vom Bundesverband Kinderneurologie-Hilfe e.V. gemeinsam mit dem Sicherheitsspezialisten ABUS und der Kommunikationsagentur pars pro toto GmbH entwickelt. Denn das Tragen eines Fahrradhelmes reduziert das Risiko von Kopfverletzungen, der Haupttodesursache bei Fahrradunfällen von Kindern und Jugendlichen, um fast 70%. Die ehemalige „First Lady“, selbst Mutter von zwei Kindern: „Ich fahre begeistert Fahrrad, selbstverständlich mit Helm. Denn ich bin von dem Schutz überzeugt und möchte nicht nur meinen Kindern Vorbild sein.“

Die Stadthelme gibt es in verschiedenen Designs und Größen. Sind mit dem Schriftzug der jeweiligen Stadt versehen. Unter www.stadthelm.de/haendlersuche kann mit Angabe der

Postleitzahl der richtige Fachhändler gefunden werden. Die Preise beginnen ab 64,95 Euro. Mit jedem verkauften Stadthelm unterstützt Hersteller ABUS die Arbeit des Bundesverbandes Kinderneurologie-Hilfe e.V. mit 5 Euro. Bisher wurden bereits über 70.000 Stadthelme in 91 teilnehmenden deutschen Städten und Regionen verkauft. Und auch international ist der Stadthelm auf dem Vormarsch. So gibt es ihn beispielsweise bereits in Frankreich, Österreich und Dänemark.

Bettina Wulff möchte vor allem Jugendliche über 14 Jahre dazu ermuntern, einen Fahrradhelm zu tragen. „Bisher nutzen nur 11% dieser Gruppe einen Helm. Wenn diese Quote durch meinen Einsatz gesteigert wird, haben wir schon viel erreicht!“

Weitere Informationen unter www.stadthelm.de.



Plakat mit Bettina Wulff

WSM auf der ZEG Bikeshow 2015



WSM, Anbieter von Fahrradparksystemen in Deutschland, wertet seine Teilnahme an der diesjährigen ZEG-Bikeshow in Köln als erfolgreich.

An vier Tagen vom 17. bis 20. Juli

2015 präsentierten zahlreiche Hersteller ihre Neuheiten und Innovationen, darunter auch Infrastruktur- und Systemlösungen. Für das nordrhein-westfälische Metallsystembauunternehmen, das Unternehmen, Kommunen und Privatleuten fortschrittliche Lösungen zur Unterstützung der Fahrradmobilität anbietet, zeigte sich in Köln ein neuer Trend: Bikeboxen, zur wetter- und diebstahlsicheren Aufbewahrung hochwertiger Fahrräder und E-Bikes sind zunehmend gefragt.

Schutz mit ADFC-Empfehlung

Die in Köln vorgestellte BikeBox 1 ist eine robuste Stahlblechkonstruktion und schützt hochwertige Fahrräder und/oder Gepäck bei Tag und Nacht und bei jedem Wetter. Damit eignet sich das ADFC-empfohlene Parksysteem für Schulen, Sportstätten, Behörden, Firmen, Campingplätze, Wohnanlagen, Privathaushalte, für Mitarbeiter, Kunden oder für den Eigenbedarf.

Box für Teilen und Reparieren

BikeBoxen von WSM sind skalierbar und eignen sich auch für Bikesharing und andere interessante Servicekonzepte, bei

denen Fahrradbesitzer ihr Gefährt über Nacht oder an Wochenenden in eine Box einschließen und warten oder reparieren lassen können. Verriegelt mit einem Codeschloss, kann das Rad außerhalb üblicher Ladenöffnungszeiten eingestellt und gewartet oder repariert seinem Besitzer zurückgegeben werden. Nach WSM-Angaben fanden sowohl die vorgestellte BikeBox als auch weitere Produkte wie Fahrradwandhalter und Pedalparker großes Interesse bei den ZEG-Händlern.

Matthias Oberländer, WSM Walter Solbach Metallbau GmbH



VSF e.V. nimmt E-Bikes unter die Lupe

Räder, auf die man sich verlassen kann



VSF..all-ride ist das Qualitätssiegel des Verbunds Service und Fahrrad (VSF g.e.V.), mit dem Produkte aus dem Alltags- und Reiseradsegment ausgezeichnet werden. In diesem Jahr standen neben Nabendynamos, Sätteln, Fahrradständern und Minipumpen auch City-/Trekkingräder und E-Bikes auf der Agenda. 50 Räder

von rund 20 Herstellern kamen durch die Empfehlung des VSF-Fachhandels in die Vorauswahl. Die Erfahrungen der Händler aus dem alltäglichen Umgang mit den Produkten sind die Basis jeder Zertifizierung. Nach einem ausführlichen Test und der Auswertung der Fragebögen von Herstellern und Fachhändlern erhielten letztlich neun Modelle das VSF..all-ride-Qualitätssiegel:

City-/Trekkingräder:

- Patria Helios mit dem Siegel „Leichtbau mit Stahl“

- Stevens P18 Lite mit dem Siegel „beste Fahreigenschaft“
- Stevens Superflight Disc mit dem Siegel „Sicherheit und Leichtbau“
- Tout Terrain Metropolitan Shopper mit dem Siegel „perfekte Details“
- Tout Terrain Tanami mit dem Siegel „beste Verarbeitung“

E-Bikes:

- Contoura Caldera E mit dem Siegel „spürbar leicht“
- Riese & Müller Culture mit dem Siegel „beste Ausstattung“
- blueLABEL Charger mit dem Siegel „höchster Komfort“
- blueLABEL Pony mit dem Siegel „beste Fahreigenschaft“

Wichtigste Bausteine der Beurteilung der Räder waren neben der Ausstattung auch die Fahreigenschaften, die Lebensdauer, die Bewertung des Gesamtgewichts im Verhältnis zum Einsatzzweck und des optischen Eindrucks, den die Zweiräder hinterlassen haben.

Alle zertifizierten Produkte und weitere Informationen zum Verfahren sind auf der Webseite www.vsf.de/qualitaetssiegel.de zu finden.

Cleverer Fahrradcomputer



Die Digitalisierung findet in immer mehr Lebensbereichen Eingang und macht auch

nicht bei Radfahrern Halt. Das Handy ist natürlich auch bei der Radtour dabei – mal mit, mal ohne Ohrenstöpsel (besser ohne!). Was liegt näher, als das Smartphone technologisch mit der Funktionalität eines Fahrradcomputers zu verbinden?

Die Antwort auf diese Frage liefert CA-TEYE eindrucksvoll mit dem neuen Modell „Strada Smart“, dass in zwei Betriebsmodi arbeitet. Im sogenannten „Mirror“ Modus lässt es sich per Bluetooth mit allen gängigen Smartphones koppeln. Der Computer greift dabei auf die über das GPS-Modul des Smartphones generierten Geschwindigkeits- und Positions- bzw. Distanzdaten zu und zeigt die daraus generierten Informationen in Echtzeit auf dem Display an. Darüber hinaus werden aber auch typische Telefoninformationen wie eingehende Anrufe oder Nachrichten dargestellt, so dass der Fahrer sein Smartphone während der gesamten Fahrt gut geschützt beispielsweise in der Trikottasche lassen kann



und dennoch über alles Wichtige im Bilde ist.

Immer im „Bild“

Im „Sensor Direct“ Modus erhält der Strada Smart seine Informationen dagegen von den je nach Modellversion mitgelieferten oder optional erhältlichen Herzfrequenz-, Trittfrequenz-, Leistungs- und Geschwindigkeitssensoren. So kann, beispielsweise bei Regenfahrten, das Smartphone auch zu Hause bleiben.

Neben den innovativen technischen Merkmalen überzeugt der „Strada Smart“ optisch mit einem schlanken Design und

einem großzügigen, gut ablesbaren Display.

www.paul-lange.de

ROSE BLACK LAVA – Tanz auf dem Vulkan



Es ist heiß, es ist schwarz, und es kommt aus dem Berg: das BLACK LAVA. Im Herzen ein Trekkingbike, im Alltag eine Stilikone, auf der Straße eine echte Schönheit. Der neu entwickelte, hydrogeformte Aluminiumrahmen überzeugt mit moderner Formensprache, Qualität und Eleganz. Klar die Linien, clean die Optik, das BLACK LAVA ist ein reines Scheibenbremsenrad, störende Bremssockel sucht man vergebens. Die ausschließlich erhältliche starre Gabel ohne Federung passt ins makellose Bild, sie spart zudem Gewicht und verleiht dem Bike ein agiles Handling. Innen verlegte Züge im Unterrohr und in der Gabelscheide runden den ansprechenden Eindruck ab. Das BLACK LAVA erfüllt sämtliche Ansprüche des Alltags und sieht dabei noch verdammt gut aus!

BLACK LAVA – Temperament, gepaart mit technischen Finessen

Exklusiv bis ins Detail: 2016 kommt das BLACK LAVA nur noch mit Carbon Drive. Zudem bietet dieses Rad feinste Technik mit einer verwindungssteifen 15-mm-Steckachse, einem effi-

zienten „Shutter Precision“-Nabendynamo und einem sicheren AXA-Rahmenschluss. Gespachtelte Schweißnähte sorgen für eine elegante und saubere Optik.

Mehr Informationen auf rosebikes.de.



EUROBIKE AWARD für Befestigungssystem von Ortlieb

Neue Wasserdichte XL-Fahrradtasche mit Rollverschluss, neuer Rucksack und neue Gepäckträger



Rack-Lock, das neue universelle System zur Befestigung von Taschen und Körben am Gepäckträger, wurde mit dem EUROBIKE AWARD 2015 ausgezeichnet. Einmal eingestellt, wird der Adapter nur noch auf dem Gepäckträger platziert und eingerastet. Sowohl die flexiblen als auch die starren Klemmen sind in der Breite und um die eigene Achse verstellbar, sodass der Rack-Lock Adapter problemlos auf Gepäckträgern mit einer Breite von 60 bis 160 mm sicheren Halt findet. Über einen gezielten Griff lässt sich zudem der Auslösehebel entfernen und dient damit als Schlüssel, um den Behälter am Träger zu sichern.



Mit dem Rad durch Europa, unterwegs mit der Familie oder einmal um den Globus? Kein Problem mit den neuen XL-Fahrradtaschen Back-Roller Pro. Mit einem Fassungsvermögen von 70 L (Paar) sind die Taschen die größten am Markt erhältlichen. Gleichzeitig überzeugen sie durch ein optimales Volumen-Gewicht-Verhältnis. Der bewährte Rollverschluss sorgt dafür, dass alles trocken und sauber bleibt. In der fest montierten Innentasche können wichtige Dinge übersichtlich und griffbereit verstaut werden. Noch schnelleren Zugriff und zusätzlichen Platz bietet die Außentasche (8 L) – praktisch auch um nasse Sachen separat unterzubringen.

Der Commuter Daypack ist ein Rucksack, der komplett auf die Bedürfnisse trendbewusster Fahrrad-Pendler ausgelegt ist. Ein großes Hauptfach bietet reichlich Stauraum, Notebook oder Tablet finden im gepolsterten Extrafach ihren Platz. Zuverlässigen Schutz vor Nässe bietet der Rollverschluss mit Schnellzugriff. Eine Reißverschluss-



Außentasche (nicht wasserdicht), Befestigungslaschen für Bügelschloss und Rücklicht sowie ein Reflexlogo sind weitere Features. Auch in puncto Design überzeugt der Rucksack mit einer schlichten, reduzierten Ästhetik. Das Außenmaterial, ein PU-beschichtetes Mischgewebe, vereint den textilen Look von Baumwolle mit der Abriebfestigkeit eines Corduragewebes. Für das besondere Plus an Tragekomfort sorgt die eingeschweißte TPU-Rückenpolsterung mit Ventilationskanälen, luftdurchlässigen Trägern und abnehmbaren Brust- und Hüftgurten. Das Tragesystem ist eine ORTLIEB-Entwicklung, komplett hergestellt in Deutschland. Wie alle Produkte der URBAN LINE ist der Rucksack in den Farben „coffee“ und „pepper“ erhältlich.

Der schicke, wasserdichte Fahrradlenkerkorb ist der perfekte Shopping-Assistent. Mit einem Volumen von 15 bzw. 22 l trägt er mühelos die Zutaten fürs Abendessen oder das neue Outfit für den Sommerurlaub. Selbst bei randvoller Befüllung lässt er sich dank des variablen Faltverschlusses mit Kordelzug zuverlässig schließen. Im Innenfach können Geldbeutel, Schlüssel oder Smartphone griffbereit verstaut werden, während die Abstellfüße für sicheren Stand beim Be- und Entladen sorgen. Praktisch: Der Fahrradkorb passt mit dem neu entwickelten ORTLIEB Rack-Lock Adapter auf nahezu jeden Gepäckträger – ob breit oder schmal, mit oder ohne Federklappe. Für bessere Sichtbarkeit im Straßenverkehr ist der Korb mit dem ORTLIEB-typischen, leuchtstarken Reflektor versehen. Der Fahrradkorb ist erhältlich in den Größen 15 und 22 Liter und kann mit max. 10 kg beladen werden.



Der puristische Gepäckträger Rack2 aus Aluminium ist mit drei integrierten Befestigungspunkten ausgestattet, die eine direkte Anbringung aller Taschen mit Quick-Lock3 bzw. Quick-Lock3.1 System ermöglichen. Der Vorteil: Tasche und Träger bilden eine direkte Verbindung, die frei von störenden Arretierungshaken ist. Der Gepäckträger verfügt zusätzlich über eine Auflagefläche, z.B. für Trunk-Bag oder Fahrradkorb, an der auch die übrigen ORTLIEB Halterungssysteme eingehängt werden können. Ösen für ein optionales Rücklicht vervollständigen die Ausstattung. Er ist geeignet für Fahrräder mit den Laufradmaßen 26" und 28".

Der Commuter Daypack ist ein Rucksack, der komplett auf die Bedürfnisse trendbewusster Fahrrad-Pendler ausgelegt ist. Ein großes Hauptfach bietet reichlich Stauraum, Notebook oder Tablet finden im gepolsterten Extrafach ihren Platz. Zuverlässigen Schutz vor Nässe bietet der Rollverschluss mit Schnellzugriff. Eine Reißverschluss-

Vom City-Slick bis zum ATB-Allrounder: die Marathon-Neuheiten

Sie rollen auf Race Compounds, sind Tubeless Easy oder auf jedem Terrain zu Hause: Zur Eurobike 2015 stellte Schwalbe komplette Neuauflagen von vier Marathon-Modellen vor, darunter eine echte Weltneuheit!

Wie kein zweiter gilt der Supreme als das Designmodell unter den Marathons. Ohne ihn ist so manches Rad nur halb so schön. Das neue Semislick-Profil strahlt pure Dynamik aus und rollt ebenso leise wie geschmeidig über den Asphalt. Auch in puncto Leichtlauf hat der Marathon Supreme durch die Onestar-Gummimischung des Top-Rennradreifens Pro One zugelegt – und das ohne Einbußen bei der Pannensicherheit zu machen. „Wer es noch schneller und leichter mag, der kann optional zur Tubeless-Easy-Version mit Microskin greifen“, erläutert René Marks, Product Manager Touring bei Schwalbe.

Auch der Marathon Almotion, das „Rollwunder“ laut Trekkingbike-Magazin, legt weiter an Dynamik zu. 2014 war er der erste Tubeless-Reifen für Touren überhaupt. Ab 2016 rollt er mit der neuen Tubeless-Easy-Technik. „Wer das Potenzial moderner Reifentechnik voll und ganz ausschöpfen will, der fährt Tubeless Easy“, bringt es René Marks auf den Punkt. Jetzt vereinen die schlauchlosen Reifen niedriges Gewicht und sehr guten Rollwiderstand – damit ist der Almotion Tubeless Easy der schnellste Marathon! Das neue MicroSkin-Gewebe und das Tubeless-System sorgen dabei für hohe Pannensicherheit.

„Tubeless-Easy-Technik für Tourenreifen: Das ist eine Weltneuheit, die wir auf der Eurobike der internationalen Fachwelt vorgestellt haben“, betont der Product Manager. Und für alle, denen dieser Wechsel zu schnell geht, fügt er noch hinzu: „Tubeless Easy-Reifen können auch ganz normal mit Schlauch gefahren werden.“

Leichtfüßig auf jedem Terrain

Der Marathon Plus MTB mit SmartGuard ist der denkbar pannensicherste All-Terrain-Reifen von Schwalbe. „Um das Profil noch vielseitiger zu machen, haben wir die Außenstollen und den geschlossenen Mittelsteg weiter verbessert. Damit rollt er noch leichtfüßiger über feste Wege, während ihm im Gelände die kräftigen Außenstollen den nötigen Biss geben. Er ist MTB- und Tourenreifen zugleich“, charakterisiert ihn René Marks. Erhältlich in 26, 27,5 und 29 Zoll.

2016 kehrt darüber hinaus der Marathon Cross zurück. Mit geringem Gewicht und griffigem All-Terrain-Profil überzeugt er vor allem sportliche und vielseitige Alltagsfahrer. Bei all seinen sportlichen Qualitäten bleibt er ein echter Marathon mit hoher Laufleistung, Reflexstreifen und RaceGuard-Schutzgürtel.

Doris Klytta, SCHWALBE | Ralf Bohle GmbH

Marathon Supreme: Der Designreifen unter den Marathons rollt jetzt auf einem Rennradreifen-Compound – und optional auch Tubeless Easy. Im Tourenreifen-Segment ist das eine Weltneuheit!

Leicht und griffig: der Marathon Cross für sportliche Alltagsfahrer.

Für MTB und Touren: Der Marathon Plus MTB ist der pannensicherste All-Terrain-Reifen von Schwalbe.



Hessen gründet Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität

Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) soll die Nahmobilität in Hessen umfassend fördern, Verkehrsplaner und Entscheidungsträger für das Thema sensibilisieren, dem Erfahrungsaustausch dienen und Projekte anregen.

Zur Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer hat die hessische Landesregierung die Gründung der AGNH beschlossen. „Unser Ziel ist die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer. Fußgänger und Radfahrer wollen im Verkehrsraum keine Randexistenz mehr führen“, sagte Wirtschaftsstaatssekretär Mathias Samson. „Wir begreifen Nahmobilität als gleichberechtigten Teil des Verkehrssystems. Eine gute Verknüpfung mit dem Bus- und Bahnverkehr macht es für Autofahrer attraktiver, auf das Fahrrad umzusteigen oder kurze Strecken zu Fuß zu gehen.“

Erster Schritt: Lenkungskreis

Die AGNH soll die Nahmobilität in Hessen umfassend fördern, Verkehrsplaner und Entscheidungsträger für das Thema sensibilisieren, dem Erfahrungsaustausch dienen und Projekte anregen. Am 7. Juli 2015 beriet zum ersten Mal der Lenkungskreis der AGNH in Wiesbaden. Dessen Mitglieder sind Kommunen, Hochschulen, Verkehrsverbände und die drei regionalen hessischen Radforen. Samson: „Die Attraktivität der Nahmobili-

lität hängt eng damit zusammen, wie einladend Straßen und Plätze, Bahnhöfe und U-Bahn-Stationen gestaltet sind. Deshalb müssen bei diesem Thema viele Seiten zusammenarbeiten.“

Investitionen in Radwegenetz

Um die notwendige Infrastruktur zu stärken und auszubauen werde das Land daher massiv in das Radwegenetz investieren. Im Rahmen der Sanierungsoffensive 2016–2022 sollen deshalb jährlich 4 Mio. Euro investiert werden, um so rund 60 neue Radwege entlang von Landesstraßen zu bauen. „Wir unterstützen zugleich die Kommunen beim Ausbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur. Alleine in diesem Jahr überweisen wir den Städten und Gemeinden 8 Mio. Euro zweckgebunden für den Ausbau der Nahmobilität“, so Samson.

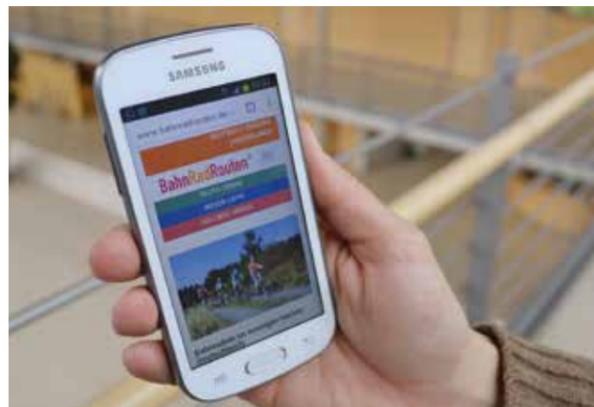
„Nach allen Vorgesprächen wissen wir, dass landesweit ein hohes Interesse besteht, ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen und den Belangen der Fußgänger mehr Geltung zu verschaffen“, sagte Samson. „Deshalb bin ich zuversichtlich, dass die Arbeitsgemeinschaft in überschaubarer Zeit zu konkreten Ergebnissen kommt.“

hessen.de, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Radeln und Surfen am Puls der Zeit

Die Internetseite der BahnRadRouten steht ab sofort im responsiven Design zur Verfügung

Ab sofort können Radfahrer und Fans der BahnRadRouten die Internetseite der drei Fernradrouten mit jedem Endgerät bequem nutzen. Ob mit dem Smartphone, dem Tablet oder weiterhin am großen Bildschirm – alle Informationen stehen



Ideal für unterwegs: Die Webseite der BahnRadRouten kann nun auch mobil abgerufen werden.

passend mit wenigen Klicks zur Verfügung. „Da viele Nutzer unserer Internetseiten auch während ihrer Radtour schnell mal etwas nachschauen möchten, war uns dieser Schritt sehr wichtig. Zudem wollen wir dem geänderten Nutzerverhalten Rechnung tragen“, sagt Carmen Müller, Geschäftsführerin der Arbeitsgemeinschaft BahnRadRouten.

Die Routen Teuto-Senne, Weser-Lippe und Hellweg-Weser sind weiterhin einzeln wählbar. Sie werden dann, je nach Auswahl, im Einzelnen genauer beschrieben. Sowohl über den Streckenverlauf, die Anliegerorte, GPS-Daten als auch Tipps zur Tourenplanung und das passende Kartenmaterial kann hier mehr in Erfahrung gebracht werden. Auch die Bahnanbieter werden vorgestellt, sodass der Radler die Rückfahrt mit der Bahn bequem im Voraus planen kann. Diese Kombination aus Bahn und Rad bietet mehr Flexibilität in der Ausgestaltung einer Tour. Unter der Adresse www.bahnradrouten.de können sich Radfahrer selbst ein Bild von den drei Radrouten machen.

Weitere Infos sind bei der pro Wirtschaft GT unter der Telefonnummer 052 41/85 10 83 und per E-Mail unter info@bahnradrouten.de erhältlich.

Neue Sterne für NRW: ADFC zeichnet zwei weitere Radwege aus

Der ADFC hat zwei Radwanderwege in NRW neu als „Qualitätsradrouten“ ausgezeichnet. Die Wege durch die „Flusslandschaft Achterhoek-Westmünsterland“ und die „Vechtetalroute“ sind als radtouristisch besonders wertvoll klassifiziert und jeweils mit drei Sternen zertifiziert worden. In der grenzüberschreitenden „Flusslandschaft Achterhoek-Westmünsterland“ führen insgesamt vier nahezu autofreie Radstrecken über 446 km entlang der Flüsse Aa, Berkel, Singe und IJssel. Über Umsteige-

punkte lassen sie sich beliebig kombinieren – laut ADFC ist das etwas Einzigartiges.

Die „Vechtetalroute“ folgt auf einer Länge von 223 km dem Lauf der Vechte von der Quelle im münsterländischen Darfeld bis zur Mündung in der niederländischen Handelsstadt Zwolle. Abwechslungsreiche Landschaften und Kunstwerke am Weg machen laut dem Fahrradclub den besonderen Reiz aus. Über 60 Werke zeitgenössischer Künstler sind entlang der Strecke frei zugäng-

lich zu besichtigen. Damit gehören insgesamt elf Radwege aus NRW zu den deutschlandweit 51 Qualitätsradrouten. Sie sind u.a. gut befahrbar und ausgeschildert und bieten Radlern unterwegs zum Beispiel Hotels, Lokale oder auch Spielplätze.

*www.flusslandschaft.eu
www.vechtetalroute.de
Silke Dames, Tourismus NRW*

Neue Georadroute Ruhr-Eder macht Winterberg zum Radlerparadies

Winterberg wird zu einem herausragenden Ziel für Radwanderer: Durch die neue Georadroute Ruhr-Eder kreuzen sich in der Stadt im Sauerland ab sofort drei größere Radwege. Die neue Route verbindet den hessischen Edersee mit dem Hochsauerland und kann ab Winterberg entweder über den Ruhrtalradweg oder über die Lenneroute bis ins Ruhrgebiet fortgeführt werden. Namensgebend für die Georadroute Ruhr-

Eder ist der Geopark Grenzwelten, der von den Gipfelregionen des Sauerlandes bis hinunter in die Täler und Becken der Hessischen Senke reicht. Wer hier hindurch radelt, erhält spannende Einblicke in die Erdgeschichte und die Entwicklung der Natur- und Kulturlandschaft. Als Beschilderung der 210 km langen Rundtour dient der „Korbacher Dackel“, ein ehemals in der Region beheimatetes Urzeitreptil.

Auf Radtouristen spezialisierte Unterkünfte machen längere Touren mit Übernachtung möglich. Viele Radwege lassen sich für Kurz- oder Tagesetappen oft auch mit dem Zug erreichen.

*www.georadroute.de
www.ruhrtalradweg.de
www.lennerroute.de
Anna Sophie Pietsch, Tourismus NRW*

ADFC NRW zeichnet erste Jugendherberge mit dem Qualitätssiegel Bett+Bike Sport aus

Die Jugendherberge Winterberg in Westfalen-Lippe darf sich seit diesem Sommer wohlverdient mit dem „Bett+Bike Sport“-Zertifikat schmücken. Sie ist damit bundesweit die erste Jugendherberge, die sich den vom ADFC festgelegten Qualitätskriterien für rad-sportfreundliche Gastbetriebe stellte und erfolgreich zertifiziert wurde. Am 28. Juli 2015 überreichte Anke Reininger, Regionalmanagerin Bett+Bike NRW, das offizielle Qualitätssiegel an Jugendherbergsleiterin Heike Wielgoss, die sich sehr über die Auszeichnung freute: „Wir sind stolz darauf, die Anforderungen für die Zertifizierung erfüllt zu haben. Eine Vielzahl unserer Gäste sind Radfahrer und es werden immer mehr. Nun kön-

nen wir noch mehr Service anbieten und sind sehr gut auf diese Zielgruppe eingestellt.“ Bereits 2012 war die Jugendherberge offiziell vom ADFC NRW als fahrradfreundliche Unterkunft zertifiziert worden. Mit dem zusätzlichen Zertifikat „Bett+Bike Sport“ möchte die Herberge nun vor allem auch Mountainbiker und Rennradfahrer ansprechen. Hierfür hat sie einige radsportfreundliche Leistungen in ihr Serviceangebot aufgenommen, wie z.B. den diebstahlsicheren Raum, die Technikecke, einen Wäscheservice, Sportlernahrung und vieles mehr.

Das „Bett+Bike Sport“-Zertifikat
Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-

Club (ADFC) hat gemeinsam mit der Deutschen Initiative Mountain Bike (DIMB) und weiteren Radsportexperten die anspruchsvollen Kriterien für das Bett+Bike Sport-Zertifikat festgelegt und vergibt dieses nur nach sorgfältiger Prüfung an geeignete Gastbetriebe. Der ADFC verfügt über zwei Jahrzehnte Erfahrung mit der Zertifizierung von Bett+Bike-Gastbetrieben, die einen auf Radtouristen zugeschnittenen Service bieten.

*www.bettundbike.de
www.djh-wl.de/de/jugendherbergen/winterberg*

9. Fahrradkommunalkonferenz Hansestadt Rostock

NOVEMBER 2015
09./10.

Gastgeber der Fahrradkommunalkonferenz 2015 sind die Hansestadt Rostock und das Land Mecklenburg-Vorpommern. Der Empfang wird im 1750 erbauten repräsentativen Barocksaal der Stadt stattfinden, die Konferenz in der Stadthalle Rostock. Thema der diesjährigen Konferenz ist die Erreichbarkeit als Schlüsselgröße für Verkehr, Mobilität und Siedlungsentwicklung. Sowohl auf dem Land als auch in der Stadt ergeben sich vielfältige Herausforderungen, um

die Erreichbarkeit wichtiger Ziele zu gewährleisten. Im Zentrum der Veranstaltung steht daher die Frage, welche Rolle dem Radverkehr in einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zukommt. Die Fahrradkommunalkonferenz präsentiert vielfältige Praxisbeispiele und gibt praxiserprobtes Handwerkszeug für den Alltag der Radverkehrsförderung mit auf den Weg.

Die Fahrradkommunalkonferenz richtet sich exklusiv an mit Fragen des Radverkehrs befasste Führungskräfte so-

wie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Verwaltungen der Städte, Kreise und Gemeinden, aus Regionen und Landesbehörden. Die Teilnahme ist nur für die oben genannten Zielgruppen und nach vorheriger Anmeldung (bis 30. Oktober 2015) möglich. Die Veranstaltung ist kostenlos.

Das Programm sowie das Anmeldeformular finden Sie unter: www.fahrradademie.de/fahrradkonferenz/

Seminarreihe: Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV – Wie das Miteinander gelingen kann

DEZEMBER 2015
01. AUGSBURG
DEZEMBER 2015
08. HANNOVER
DEZEMBER 2015
09. FRANKFURT AM MAIN

Dieses Seminar wendet sich insbesondere der Frage zu, wie das Miteinander von Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV bei geringem Platzangebot gelingen kann. Es beinhaltet konkrete Fragestellungen, die in der Praxis immer wieder diskutiert werden. Ziel ist es, Handwerkszeug und Praxisbeispiele an die Hand zu geben, wie Konflikte wirkungsvoll vermieden oder abgemildert werden

können und das Miteinander gelingen kann. Die Teilnahmegebühren betragen 50 Euro. Enthalten sind eine Seminarmappe, die ausgewiesenen Pausenmahlzeiten sowie Tagungsgetränke während der Veranstaltung.

Programm unter: www.difu.de/sites/difu.de/files/archiv/veranstaltungen/2015-2016_fahrrad-akademie_seminarreihe_1.pdf

Im Herbst bietet die Fahrradademie zwei Webinare an:

OKTOBER 2015
27. 14.00 UHR

Thema: Lastenräder im Wirtschaftsverkehr
Referent: Arne Behrensen, CargoBike.jetzt

NOVEMBER 2015
17. 14.00 UHR

Thema: Handlungsempfehlungen zur Radwegenbenutzungspflicht
Referent: Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr – PGV-Alrutz, Hannover

Anmeldung unter: www.fahrradademie.de/e-learning/index.phtml

Was sonst noch passiert ...!

NOVEMBER 2015
12.

3. Erfahrungsaustausch „Barrierefreies Bauen im öffentlichen Straßenraum“

Am 12. November 2015 sind Fachleute aus den Bereichen Straßen- und Tiefbau, Behindertenkoordinatoren und Vertreter aus der Selbsthilfe der Menschen mit Behinderungen zum 3. Erfahrungsaustausch der NRW-Städte zum Thema Barrierefreiheit in Oberhausen eingeladen.

Themenschwerpunkte sind die Erstellung von barrierefreien Wegeketten, deren administrative, aber auch planungs- und bautechnische Umsetzung

sowie die Förderung der Barrierefreiheit nach den neuen Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRiNah). In einer Podiumsdiskussion werden aktuelle Problemstellungen und Erfahrungen der Teilnehmer zum Thema „Barrierefreies Bauen“ diskutiert.

Das Anmeldeformular und weitere Informationen finden Sie ab dem 15. August 2015 auf der Internetseite der Stadt Oberhausen:

www.oberhausen.de
Bernhard Klockhaus
Stadt Oberhausen
bernhard.klockhaus@oberhausen.de
Tel.: 02 08/8 25 22 82

OKTOBER 2015
20.-23.

Walk21-Konferenz 2015 in Wien

Die Konferenzreihe Walk21 ist eine internationale Veranstaltungsserie, die das Ziel hat, das Gehen verstärkt im Bewusstsein der Öffentlichkeit zu verankern. Sie reagiert damit auf das wachsende Interesse von politischen Entscheidungsträgern, Wissenschaftlern, Interessenvertretern und Experten am Fußverkehr.

Im Jahr 2015 ist Wien die Gastgeberstadt der Walk21-Konferenz: Vom 20. bis 23. Oktober 2015 versammeln sich an die 1.000 Experten im Wiener Rathaus

und diskutieren über Strategien zur Förderung des Fußverkehrs. Das Motto der Walk21 Vienna lautet „Stepping ahead“ und umfasst folgende Schwerpunkte: Öffentlicher Raum, Lebensqualität und Resilienz, Sicherheit und Gesundheit und Einander begegnen.

Die Walk21 Vienna ist ein zentraler Baustein auf dem Weg zur Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele der Wiener Stadtregierung wie sie etwa im Stadtentwicklungsplan STEP 2025 oder in der Smart City Rahmenstrategie festgeschrieben sind. Im Jahr 2015 steht Wien mit dem „Jahr des Gehens“ ganz im Zeichen des Fußverkehrs und eine umfassende Kampagne wird alle Menschen in Wien zu mehr Fußwegen anregen.

Alle Informationen zur Walk21 Vienna: www.walk21vienna.com

FEBRUAR 2016
25.

Save the Date: AGFS-Kongress am 25. Februar 2016 in Essen

Radschnellwege erfüllen in der zukünftigen Nahmobilität eine strategisch wichtige Funktion hinsichtlich der Bündelung und Beschleunigung von massenhaftem Radverkehr. Sie bieten die Chance überregional, regional und lokal neue Reichweiten, neue Räume und neue – auch autoaffine – Zielgruppen zu erschließen. Deshalb stellt die AGFS ihren Kongress am 25. Februar 2016 unter das Motto „Radschnellwege“. Wie in den Vorjahren stellt die MESSE ESSEN als langjähriger Kooperationspartner wieder ihre Räumlichkeiten zur Verfügung. Im Congress

Center Ost werden über 500 Teilnehmer erwartet, die über neue Entwicklungen dieses wichtigen Themas informiert werden sollen.

Für alle Teilnehmer besteht wieder die Möglichkeit zu einem Besuch auf der Messe „Fahrrad Essen“, die vom 25. bis 28. Februar 2016 ihre Tore öffnet. Auf ca. 16.000 m² Ausstellungsfläche werden rund um die Themen Fahrrad und Tourismus neue Produkte gezeigt. Den Messestand der AGFS finden Sie an der gewohnten Stelle in Halle 9. Der Eintritt ist für Teilnehmer des Kongresses frei.

NOVEMBER 2015
04.

Die Fahrradbranche präsentiert sich beim Parlamentarischen Abend in Berlin

Der Dialog zwischen der Fahrradwirtschaft und der Bundespolitik findet seit einigen Jahren in vielfältiger Weise statt, z.B. durch den Kongress vivavelo (www.vivavelo.org) in der NRW-Landesvertretung oder im Rahmen des Besuchs der Kanzlerin auf der Eurobike 2013. Jetzt rückt die Fahrradwirtschaft den Parlamentariern in Berlin noch ein Stück näher: Erstmals veranstalten der Verbund Service und Fahrrad (VSF e.V.), der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) gemeinsam einen Parlamentarischen Abend in den Räumen der Deutschen Parlamentarischen Gesellschaft (DPG) am Friedrich-Ebert-Platz in Berlin.

Im Mittelpunkt des Parlamentarischen Abends, der am 4. November 2015 stattfindet, steht die Bedeutung der Fahrrad-

wirtschaft sowie das Potenzial des Radverkehrs. Schirmherr der Veranstaltung ist der Abgeordnete Gero Storjohann, Mitglied im Verkehrsausschuss. Eingeladen sind vor allem die Bundestagsabgeordneten aus den Ausschüssen für Verkehr und Tourismus, aber auch Vertreter aus den Ministerien und aus Verbänden. „Wir wollen bei diesem Parlamentarischen Abend auf die erhebliche ökonomische Relevanz der deutschen Fahrradwirtschaft hinweisen“, sagt VSF-Vorstand Albert Herresthal als Mitveranstalter. „Immerhin steht die Fahrradbranche für einen Jahresumsatz von 16 Mrd. Euro und sichert 278.000 Vollzeitarbeitsplätze.“ Ein wichtiges Ziel des Parlamentarischen Abends besteht darin, den Bund zu einem stärkeren Engagement bei der Radverkehrsförderung zu ermutigen. „Da gibt es noch viel Luft nach oben“, sagt der VSF, „und der Bund nimmt den Radverkehr immer noch zu wenig wahr. Das zeigt sich beispielsweise beim Thema E-Mobilität, wo das E-Bike von der Bundesregierung regelmäßig vergessen wird.“ Die Grafik, die der VSF hat erstellen lassen (siehe Seite 47), zeigt die aktuelle Realität: Während im Jahr 2014 rund 480.000 E-Bikes verkauft wurden, verzeichnete das Kraftfahrtbundesamt lediglich 8.522 Neuzulassungen von E-Autos. „E-Mobilität ist beim Fahrrad längst Alltag. Höchste Zeit also, dass auch die Bundesregierung die Zeichen der Zeit erkennt und entsprechend handelt.“

Claudia Pirsch, VSF e.V.

Der Deutsche Fahrradpreis geht in die nächste Runde

 **DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS**
best for bike

Der Deutsche Fahrradpreis sucht wieder die besten Projekte der Radverkehrsförderung. Ob Radschnellweg, Fahrradparkhaus, Handy-App mit nützlichen Tipps für unterwegs, eine kreative Kampagne oder Verleihsysteme für Lastenräder. Der Fachpreis wird bereits zum 16. Mal an richtungweisende Projekte

und Maßnahmen verliehen, die das Radfahren im Alltag, in der Freizeit oder

im Tourismus fördern, erleichtern oder überhaupt erst ermöglichen. Auch 2016 werden die Gewinner der Kategorien „Infrastruktur“, „Service“ und „Kommunikation“ mit jeweils 3.000 Euro ausgezeichnet.

Die Fachjury aus Politik, Wirtschaft und Verbänden wählt Anfang 2016

aus allen Bewerbungen diejenigen, die durch ein neuartiges Konzept überzeugen, mit besonders großem Engagement durchgeführt wurden oder in ihrem Bereich neue Maßstäbe setzen. Bewerben können sich Einzelpersonen, Gruppen, Vereine, Unternehmen und öffentliche sowie private Institutionen bis zum 15. Dezember 2015. Auf der Homepage www.der-deutsche-fahrradpreis.de steht dazu ein Online-Formular bereit. Die Preisverleihung findet am 25. Februar 2016 auf dem AGFS-Kongress in Essen statt.



Gute Tat: Fahr Rad!

Beim diesjährigen Kerpener Stadtfest stand zum ersten Mal das Thema Radfahren auf dem Programm. Presse und Lokalradio hatten im Vorfeld ausführlich berichtet, Werbung für die Fahrradveranstaltung erfolgte ebenfalls durch entsprechende Flyer. In der vielerorts verteilten Stadtfestbroschüre wurde auf die verschiedenen Radverkehrsaktionen beim Stadtfest hingewiesen. An allen Buswartehallen mit Werbeträgern wurde mit beleuchteten Citylightpostern für die große Sternfahrt geworben.

Vielfältiges Angebot beim Kerpener Stadtfest

Am Stadtfestwochenende gab es dann Angebote für Jung und Alt, zwei Fahrradparcours für Kinder und Jugendliche waren aufgebaut, für jedermann bestand die Möglichkeit, Pedelecs auszuprobieren, das Kerpener Netzwerk 55+ „Betreutes Fahrradparken“ bot für die radfahrende Besucherschaft Getränkegutscheine. An zwei Tagen verteilte die Verwaltung an einem Stand Informationen und Broschüren rund um den Radverkehr. Viele interessierte Bürgerinnen und Bürger besuchten den Gemeinschaftsstand, den die Stadt zusammen mit dem ADFC Rhein-Erft-Kreis durch Fachleute besetzt hatte. Vorhandenes Kartenmaterial wurde kostenlos verteilt, viele Fragen der Stadtfestbesucherschaft zum Thema Radfahren und Radverkehr konnten beantwortet werden, Hinweise auf Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur konnten aufgenommen werden. Renner bei der kostenlosen Verteilung von Infomaterialien waren die neue Radwanderkarte Kerpen und die aufwändige Broschüre zur Raderlebnisroute Kerpen, die gemeinsam mit dem Kerpener Heimatverein erarbeitet wurde. Stark nachgefragt waren ebenso geführte Touren des ADFC, der von kleinen Feierabendfahrten bis zu Mehrtagestouren über ein breites Angebot verfügt und darüber informierte.

Bühnenprogramm zum Thema Radfahren

Am Sonntag wurde auf der Großen Bühne am Stiftsplatz ein moderiertes Fahrradprogramm durchgeführt, hier endete auch

die stadtweite Fahrradsternfahrt, bei der nach dem Motto „Gute Tat: Fahr Rad“ fast 100 Radfahrerinnen und Radfahrer trotz rekordverdächtig hoher Hitze von allen Kirchtürmen der Stadt den Weg zur Bühne auf dem Stiftsplatz im Stadtteil Kerpen fanden. Als Belohnung gab es für alle ein T-Shirt mit dem Aufdruck des Kampagnenlogos „11 ORTE. 2 RÄDER. EINE STADT“. Neben der Auslosung von Preisen für Gewinner des Fahrradrätselspiels wurde von der Kerpener Bürgermeisterin Marlies Sieburg auf der Bühne die Fahrradfreundlichkeit von Kerpen gepriesen und die Schaffung einer „Fahrradfreundlichen Stadtverwaltung“ angekündigt, die schon teilweise umgesetzt ist. So gehören zum städtischen Fuhrpark mittlerweile vier moderne Pedelecs, es gibt Duschen und Spinde für die Rad fahrende Mitarbeiter-schaft und für das kommende Frühjahr wurde ein autofreier Arbeitstag angekündigt, an dem der Arbeitsplatz im Rathaus ausschließlich zu Fuß, mit dem Rad oder Bus erreicht werden soll.



Die Bürgermeisterin dankte insbesondere der AGFS, dem Netzwerk verkehrssicheres NRW, dem Land NRW wie auch einem T-Shirt-Sponsor für ihre Unterstützungen, ohne die eine solche Veranstaltung nicht umsetzbar gewesen wäre. Die in enger Abstimmung mit der AGK (Aktionsgemeinschaft Kerpen) entwickelten und durchgeführten Aktionen sollen auch beim nächsten Stadtfest 2016 wieder stattfinden. Denn nach dem Fest waren sich alle einig: Es war eine tolle Sache und die muss weitergeführt werden.

Guido Ensemeier, Kolpingstadt Kerpen

Verkehrssicherheitstage an den Brühler Schulen

Zum siebten Mal veranstaltete die Stadt Brühl in der Zeit vom 31. August bis zum 16. September 2015 Verkehrssicherheitstage an allen sieben weiterführenden Schulen in Brühl. Insgesamt haben ca. 700 Schülerinnen und Schüler aus den Jahrgangsstufen 5 und 6 an einem vielfältigen Aktionsprogramm zur Verkehrssicherheit teilgenommen. Die weiterführenden Schulen in Brühl können sich ihr Programm aus verschiedenen

interessanten Angeboten zur Verkehrssicherheit zusammenstellen. Besonders beliebte Aktionen an den Schulen sind die „Black Box“ und die „Toter Winkel“-Aktion.

Bei der „Black Box“ der AGFS wird das Prinzip von Fahrradbeleuchtung hautnah und interaktiv veranschaulicht, frei nach dem Motto „Sehen und gesehen werden“. Außerdem lernen die einzelnen Schülerinnen und Schüler an drei weiteren Stationen

unterschiedliche Aspekte von Beleuchtung und reflektierenden Materialien kennen und können dabei die Theorie in die Praxis umsetzen. Eine Aktion zeigt die vorgeschriebenen Bestandteile der Fahrradbeleuchtung detailliert auf, ein Reparaturkurs bietet Tipps und Tricks zur Selbsthilfe und ein weiteres Modul stellt sehr anschaulich die Bedeutung und Wirkungsweise von reflektierenden Elementen dar.

Die „Toter Winkel“-Aktion wird unter Anleitung der Brühler Feuerwehr durchgeführt. Dabei wird den Schülergruppen gezeigt, dass Fußgänger und Fahrradfahrer z.B. im toten Winkel eines Lastkraftwagens für den Fahrer nicht sichtbar sind und dass sich sogar eine ganze Schulklasse im toten Winkel „verstecken“ kann. Die Aktion soll die eigene Wahrnehmung des toten Winkels ermöglichen und so Verkehrsverhalten bewusst ändern.

Die Verkehrssicherheitstage werden durch die Schulumfelderkundungen mit der Verkehrssicherheitsberaterin der Polizei sowie durch einen Fahrradgeschicklichkeitsparcours abgerundet.



Ergänzt wurden die Veranstaltungen für die Brühler Grundschüler durch insgesamt vier Aufführungen des Theaterstücks „Abgeschnallt“ der Theatergruppe „Theatertill“. Die Schülerinnen und Schüler der 1. und 2. Schuljahre lernten, dass Verkehrserziehung auch lustig und unterhaltsam sein kann. Sie erlebten, dass die Protagonistin „Jule“ sich im Straßenverkehr selbstständig bewegen möchte und dadurch allerlei Gefahren ausgesetzt ist, die sie mithilfe ihrer Freunde meistert.

Unmittelbar an die schulischen Verkehrssicherheitstage schließen sich im Oktober 2015 die Fahrradsicherheitschecks durch die Brühler Kinderunfallkommission an. Im Rahmen einer Ordnungspartnerschaft von Stadt Brühl, Polizei und Brühler Fahrradhändlern werden die Polizeibeamten des Bezirksdienstes Brühl in den weiterführenden Schulen die Fahrräder auf einen verkehrssicheren Zustand kontrollieren.

Andrea Krämer, Stadt Brühl

Rund ums Fahrrad – Verbraucherzentrale und Stadt: Infonachmittag am Kamener Bahnhof

Am 2. Juni 2015 ging es am Kamener Bahnhof „rund ums Fahrrad“. Denn zur Europäischen Woche der Nachhaltigkeit widmete man sich in diesem Jahr der klimafreundlichen Mobilität. Dazu lud die Verbraucherzentrale Kamen vor die AWO-Radstation ein. Unterstützt wurde sie dabei vom Radbeauftragten der Stadt Kamen und vom Team der Radstation.

„Interessante, ortsspezifische Infos und Mietangebote für Fahrradfahrer, die wir gerne weiter bekannt machen wollen“, versprach Organisatorin Jutta Eickelpasch von der Verbraucherzentrale Kamen für ihren Aktionsstand.

Sie verteilte ihren neu erschienen Flyer „Transportieren mit dem Fahrrad“, dazu gab es die leihbare rote „E-Bike-Flotte“ der AWO zum Bestaunen und Testen, ein gelbes Transportrad aus dem Kamener Fahrradmuseum als begehrtes Fotomotiv und das neue Lastenrad ULF vom ADFC. Mit dem neuen, orangenen Vehikel können praktisch und zügig Einkäufe in der Stadt transportiert werden. Es finden auch ein bis zwei Kinder vorne Platz, selbst Anschallgurte sind vorhanden. Eine lustige und denkbare Alternative zum Zweitwagen also. Er wurde vor Ort direkt erprobt und kann kostenlos geliehen werden. Kinder und Spielbegeisterte konnten am GlücksRad der Umweltberaterin Fragen zur klimafreundlichen Mobilität und zur fahrradfreundlichen Stadt Kamen beantworten – es gab also ein rundes Angebot an diesem Aktionsnachmittag. Dazu wurde noch alkoholfreies

„Radler“ für Besucher und Pendler angeboten – aber das Wetter machte einen Strich durch die Rechnung der Veranstalter. Es war bedeckt und stürmisch, wirklich kein Wetter für zum Radfahren, es musste vorzeitig eingepackt werden. Umweltberaterin Eickelpasch: „Schade. Aber wir sind trotzdem zufrieden. Die Kooperation mit der Stadt, der AWO-Radstation und dem ADFC war toll. Und die, die sich durch das stürmische Wetter nicht abschrecken ließen, waren wirklich interessiert.“

Jutta Eickelpasch, Verbraucherzentrale Kamen



Vor und mit der AWO-Radstation: Akteure des ADFC, der Stadt Kamen und der Verbraucherzentrale machten mobil.

Foto des Fotowettbewerbs „Der deutsche Fahrradpreis 2015“
in der Kategorie Profi Hanna Kostina
www.der-deutsche-fahrradpreis.de



Impressum

Herausgeber

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, Oktober 2015

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität

Fachliche Betreuung

PS Planerbüro Südstadt: Büro für urbane Mobilität

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

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

c/o Rathaus Stadt Krefeld
Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

Fax: 0 21 51/86-43 65

E-Mail: info@agfs-nrw.de

www.agfs-nrw.de



Zur Vereinfachung der Lesbarkeit wurde in diesem Magazin teilweise auf eine geschlechtsspezifische Ansprache verzichtet.
Es sind selbstverständlich vorurteilsfrei Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

Wir sind die AGFS

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