

nahmobil

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

Heft 13 | Juni 2019



RADSCHNELL- VERBINDUNGEN

Gemeinsam planen
AGFS und Landesbetrieb
Straßenbau NRW in der
Planerwerkstatt

Gemeinsam stärker
Wuppertal wird 87. Mitglied
in der AGFS

Gemeinsame Ziele
Beteiligungsverfahren
für den NRVP 2021

EIN BLICK IN DIE ZUKUNFT:

Zukunft der Mobilität Perspektiven, Ziele, Maßnahmen



AGFS



ZUKUNFT DER MOBILITÄT

Kapitel 1. Zeit, neu zu denken. Zeit, mutig zu handeln.

Es wird lang in unseren Städten und Straßen. Nicht nur, wenn es – wie aktuell diskutiert – um genügend saubere Luft zum Atmen geht. Es wird lang für Pendler: ÖPNV-Nutzer, Radfahrer und Fußgänger, weil unsere gebaute städtische Verkehrsinfrastruktur längst an ihre Kapazitätsgrenzen stößt und kaum noch erweiterbar ist.

Innovative von Digitalisierung, Smart Cities, Mängeln in ÖPNV oder zunehmend steigenden und verengten Stadträumen ist die aktuell hoch diskutierte Frage nach der zukünftigen Ausrichtung unserer Verkehrsnetze Teil der Lösung, aber insbesondere die ganz wichtig: Es gilt, größer zu denken, langfristig zu planen und die Vision einer neuen Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln, die den spezifischen Ansprüchen von Stadt und Mobilität gerecht wird. Eine Infrastruktur

zu sein – strukturell integriert – über die Verkehrsmittel hinweg Grundanforderungen der Menschen an Wohnortnähe, Aufenthaltsqualität, Klimaverträglichkeit sowie zunehmend Gesundheit und Saubere erfüllt und neue Mobilitätsformen ermöglicht.

Keine kleine Herausforderung, die sich Bürger*innen/-innen, Bürgerämter und Pläne/-innen unter der Leitung der Arbeitsgemeinschaft Fußgänger- und Radfahrerfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFR) im Rahmen eines Workshops zum Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen e.V. (StGB NRW) gestellt haben. In der Vision „Zukunft der Mobilität“ zeigen sie Wege auf, wie Politikergötter und kommunale Lebenswerke qualitativ neu gestaltet werden können.



Christine Fuchs, Vorstand der Arbeitsgemeinschaft Fußgänger- und Radfahrerfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFR)



Roland Schöler, Bürgermeister Stadt Siegen, Präsident des StGB NRW, 1. Vizepräsident des StGB

PERSPEKTIVEN, ZIELE, MASSNAHMEN

ZUKUNFT DER MOBILITÄT

Die Vision
Kann man eine Vision in Worte fassen, gar auf wenige zentrale Punkte reduzieren? Dabei stellt sich nicht ein übergreifendes Bild ein. Die Stadt der Zukunft wird zum urbanen „Lebens- und Bewegungsraum“, in dem sich Nachhaltigkeit, **ERÖFFNUNG, FREIZEIT, LICHTSICHHEIT, GESUNDHEIT und ÖKOLOGIE**.

Bewegung ändern: Die Verkehrsinfrastruktur
In der Stadt der Zukunft ist Mobilität gekennzeichnet mit einer Leichtigkeit, Flexibilität und Flexibilität für den individuellen Bewegungsprozess. Der mobile Angebot ist unabhängig von Einkommen und Status für alle Bürger nutz- und bezahlbar. Dies wird über beide des gesellschaftlichen Spiegels vorgelebt, aber effektiv umgesetzt.

Die Nahmobilität als vorkonventionelles Fortbewegungsmittel eröffnet ein breites „Bewegungsspektrum“ Möglichkeiten, die Stadt zu erfahren und zu begreifen. Derzeit, bestehende Fuß- und Radwegenetze – vorzugsweise in Grünanlagen – durchziehen die Stadt und verbinden zwischen den Straßen in Form von Rad-schleifen als Pendelwege, Zubringer zum ÖPNV, Freizeit- und Sportwege.

Die „klassische“ Straße wandelt sich zu Multi-Funktion und Kommunikation, auf der

den Menschen in Bewegung, Qualitäten und Zentren wieder zu neuen Blöcken gelangt. Beziehung entsteht, Verantwortung wächst für das Gelingen einer guten Nachbarschaft und das Gelingen mit dem eigenen Handeln. Ein breites Feld der Vielfalt, individuelle (Einkaufs)angebote und lokale soziale Funktionen werden durch neue, urbane Lebensformen. Die Anwesenheit erfolgt hierher über Design, um den verschiedenen Individualitäten gerecht zu werden.

Die traditionelle Baukultur wird bewusst und neu, die Strukturen werden nicht auf den Weg gebracht. China orientiert sich nicht länger allein an wirtschaftlichen Gesichtspunkten, sondern berücksichtigt soziale, ökologische und nicht zuletzt auch gesundheitliche Aspekte.

Im ÖPNV ergänzen flexible Angebote wie Sammeltaxi, Rufbusse, autonome betriebene Bahnen und Busse den konventionellen Linienverkehr. Park- und Fahrräder, Fahrrad- und Mobilitätsstationen, Verkehrsgeräte, Carsharing etc. vorzugsweise zum Verleih von Auto auf ÖPNV und Fahrrad. Park- und Fahrräder sind erweitert über digitale Plattformen, lokale Bürgerämter und Bürger die unterschiedlichen Mobilitätsangebote je nach Situation und Bedarf kombinieren.

Die neue Urbansität



PERSPEKTIVEN, ZIELE, MASSNAHMEN

Zum Download unter:
www.agfs-nrw.de



Liebe Freundinnen und Freunde der AGFS,

Nordrhein-Westfalen ist das Fahrradland Nummer eins in Deutschland: Gleich drei Preisträger des Deutschen Fahrradpreises 2019 kommen aus NRW. In der Kategorie Infrastruktur ging der 1. Platz an die Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes in der Metropole Ruhr. Auch Platz 2 kommt aus NRW: die Radwelle aus Oberhausen. Und in der Kategorie Kommunikation gewann #RingFrei aus Köln.

Das ist ein toller Erfolg. Aber trotzdem ist die Entwicklung der Nahmobilität weder qualitativ noch bei der Ausschöpfung ihres Potenzials bisher da angelangt, ist, wo die AGFS sie sieht. Wie unser Kongress im Februar gezeigt hat, müssen wir beispielsweise bei der Verkehrssicherheit deutlich nachlegen. Trotz vieler guter Ansätze verunglücken immer noch zu viele Radfahrerinnen und Radfahrer bzw. Fußgängerinnen und Fußgänger – und das in der Regel unverschuldet. An diesem Missstand arbeiten wir. Auch 2019 wird unsere Kampagne „Liebe braucht Abstand“ laufen und in zwölf weiteren Mitgliedskommunen durchgeführt.

Wir engagieren uns auch weiterhin für den Ausbau eines sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes. In diesem Sommer erscheint der sehnsüchtig erwartete Leitfaden zu Radschnellwegen des Verkehrsministeriums NRW, an dessen Entwicklung die AGFS mitgewirkt hat. In seiner fachlichen Tiefe und Breite wird er (zunächst) einmalig in Deutschland sein. Um das bestehende Netz zu verbessern und Lücken zu schließen, haben wir eine Planerwerkstatt gemeinsam mit Straßen.NRW durchgeführt. Die Aufgabe, nahmobilitätsfreundliche und attraktiv gestaltete Ortsdurchfahrten zu



gestalten, wurde kreativ und kooperativ gelöst.

Erfolge unserer Arbeit werden also sichtbar, auch wenn es vielen Menschen zu lange dauert. Wenn Sie diese Entwicklung als Kommune beschleunigen und mitgestalten möchten, verstärken Sie unser Netzwerk! Unterstützen Sie die anderen Mitglieder mit Ihren Erfolgen und profitieren Sie gleichzeitig von deren Erfahrungen und unserer gemeinsamen Kommunikationsarbeit. Wir freuen uns über jede engagierte Kommune.

Herzlichst

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

Ihre Christine Fuchs

nahmobil 13 | Inhalt



RADSCHNELL- VERBINDUNGEN

- 9 Planungsleitfaden Radschnellverbindungen
- 12 Unschlagbar schnell zur Arbeit radeln
- 13 Radschnellweg Ruhr (RS1) – Baustart für Abschnitt in Gelsenkirchen
- 15 Radschnellverbindungen für die Stadt Köln
- 16 Radschnellweg zwischen Neuss, Düsseldorf und Langenfeld
- 17 Radschnellweg OWL 2.0
- 18 Die Europa-RadBahn
- 19 Stephan Brings im Gespräch
- 20 Freundeskreis Radschnellwege der AGFS

AUS DER AGFS

- 21 Der Deutsche Fahrradpreis 2019
- 24 Neuer Teilnehmerrekord beim AGFS-Kongress
- 26 Vier tolle Tage im Februar

- 27 „Liebe braucht Abstand“ in Troisdorf unterwegs
- 28 Die zweite AGFS-Planerwerkstatt war wieder ein voller Erfolg
- 30 Acht Fragen an Elfriede Sauerwein-Braksiek
- 31 Wuppertal ist das 87. Mitglied der AGFS
- 32 Nationaler Radverkehrskongress in Dresden
- 34 Zukunft der Mobilität
- 34 Schlüsselfaktor „Ruhender Verkehr“ – nächste AGFS-Fachtagung im Herbst

FUSSVERKEHR

- 35 Premiumwege
- 36 Europäische Woche der Mobilität 2019
- 37 Fußgänger- und Radfahrerquerung neu gestaltet
- 37 Barrierefrei durch Rommerskirchen

- 38 Bevorrechtigung einer Fuß-/Radhauptverbindung in Bielefeld-Mitte
- 39 Drei Fahrradstraßen in Soest neu eingerichtet
- 39 Ibbenbürener Fahrradstraße mit innovativem Lichtkonzept

INFRASTRUKTUR

- 40 Dülmener Bahnhof als multimodaler Knotenpunkt
- 41 Nachts nachleuchtender Radweg in Duisburg
- 42 Grünpfeil für Radverkehr – Forschungsprojekt der BAST
- 42 Stadt Köln beteiligt sich an Pilotprojekt „Grünpfeil für Radfahrer“
- 43 Infrastruktur in Köln
- 45 Neues aus dem Kreis Recklinghausen

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 46 Köln als Vorreiter für den Einsatz technischer Innovationen im Radverkehr



- 47 Netz der Radstationen im Kreis Unna wird dichter**
- 48 Ausbau der Mobilstationen im Kreis Unna**
- 49 Initiative „Fahrradstellplätze für Düsseldorf“**
- 50 Rekordjahr für Radfahrer**
- 51 Zweigleisiges Mobilitätsprojekt zur Verkehrserziehung in Aachen**
- 52 Kolpingstadt Kerpen mit fahrradfreundlicher Verwaltung**
- 53 Hamm rüstet städtische Flotte um**
- 54 Berufspendler sollen aufs Fahrrad umsteigen**
- 54 Nahmobilitätskonzept für die Stadt Kamen**
- 56 Ein Lastenrad für Köln-Chorweiler**
- 57 Wie weit ist weit genug?**
- 57 Neue Fahrradabstellanlage entlang der Cäcilienstraße in Köln**
- 58 Zählstellen für den Radverkehr in Dortmund**

- 59 In Arnsberg „Zu Fuß und mit dem Rad zur Arbeit“**
- 59 Mobilstationen auf der Quartiersebene**
- 60 „ZukunftsRadKöln“**
- 61 RVK e-Bike gestartet!**

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 62 Parlamentskreis Fahrrad im Bundestag**
- 63 VSF wächst und gedeiht**
- 63 „Wie sicher sind Pedelecs?“**
- 64 SKS GERMANY engagiert sich für fahrradfreundliche Mobilität**
- 65 Schwalbe investiert in die Zukunft**
- 65 Mobilität bedeutet Teilhabe**
- 66 Paul Lange & Co. OHG als Gastgeber für Critical Mass**
- 67 Radlerfrühstück: Ui, das ist aber nett!**

AUSBLICK UND RÜCKBLICK

- 68 Cyclingworld Düsseldorf 2019**
- 68 Mobilität stand im Mittelpunkt**
- 69 Termine 2019**

FREIZEIT UND TOURISMUS

- 71 Das Rheinland wird zur Top-Radregion**
- 72 Radeln nach Zahlen quer durch die Metropole Ruhr**
- 73 Düsseldorf entdecken**
- 73 Kreis Viersen legt Radkarte neu auf**

Abbiegeassistenten für Lkw und Busse werden ab 2022 Pflicht

Die EU-Gesetzgeber haben sich am 26. März 2019 vorläufig auf neue Regeln für mehr Sicherheit im Straßenverkehr geeinigt. Dazu gehören verpflichtende Abbiegeassistenten für Busse und Lkw bei neuen Fahrzeugtypen ab 2022, für alle neuen Lkw und Busse dann ab 2024. So sollen häufig tödliche Abbiegeunfälle mit Fußgängern und Radfahrern künftig verhindert werden. EU-weit vorgeschrieben sind ab 2022 auch Spurhalteassistenten, eine intelligente Geschwindigkeitsassistenten sowie ein erweitertes Notbremsassistentensystem für Pkw.

Quelle: Europäische Kommission, mehr Informationen unter: https://ec.europa.eu/germany/news/20190326-abbiegeassistenten_de

Leitfaden zur umweltfreundlichen Beschaffung von Elektrorädern

Pedelecs als Diensträder einzusetzen wird in immer mehr Kommunen konsensfähig. Sie ersetzen dabei häufig den Dienstwagen. Das Umweltbundesamt (UBA) hat im Dezember 2018 einen Leitfaden herausgegeben, um die Kommunen bei der nachhaltigen Beschaffung von Elektrorädern zu unterstützen. Dabei wurde auf folgende Aspekte Wert gelegt:

- Lange Akku-Laufzeit und Verfügbarkeit von Ersatzakkus
- Mechanische und elektrische Sicherheit
- Langlebige, reparaturfreundliche und recyclinggerechte Konstruktion

Der Leitfaden ist auf der Seite des UBA herunterladbar: www.umweltbundesamt.de/publikationen, Suchwort: Elektrofahräder

Quelle: *Umweltbundesamt*

Bundeswettbewerb „Nachhaltige Urbane Logistik“

Die Preisträger des ersten Bundeswettbewerbs „Nachhaltige Urbane Logistik“ wurden Anfang Dezember 2018 ausgezeichnet. Aus 76 eingereichten Projekten haben sich fünf Projekte für ein Preisgeld von insgesamt 70.000 Euro qualifiziert. Unter den fünf Preisträgern waren auch Projekte, die auf der Basis von Microhubs eine Feinverteilung über Lastenräder vorgenommen haben. Die Stadt Heidelberg führt eines der Gewinnerprojekte durch: Intelligente City-Logistik Altstadt.

Das Forschungsprojekt untersucht die Nutzung von Mikrodepots in Verbindung mit E-Lastenrädern als Lösung auf der „allerletzten Meile“ in der Heidelberger Altstadt und setzt dabei neben Elektromobilität besonders auf Digitalisierung. Das umfassende Vorhaben dient der Entwicklung und Untersuchung einer White-Label-Lösung auf der letzten Meile, d.h., Sendungen sollen durch einen neutralen Anbieter gesammelt und gebündelt zugestellt werden. Dabei werden auch rechtliche Fragen berücksichtigt und eine Vielzahl an KEP-Dienstleistern eingebunden. Weiterhin wird das Projekt durch wirtschaftliche Analysen begleitet. Das Projekt setzt sich zum Ziel, die Luft- und Lärmemissionen zu minimieren, die Sicherheit im Verkehrsraum zu erhöhen und das Verkehrsaufkommen zu reduzieren.

Alle Projekte bieten interessante Ansätze und können so als

Ideengeber für die eigene Kommune genutzt werden.

Quelle: www.nachhaltige-urbane-logistik.de

Qualität entwickeln mit und durch Bewegung in Kitas

Mit dem Kooperationsprojekt „QueB – Qualität entwickeln mit und durch Bewegung“ untersucht der Forschungsverbund Capital4Health in Zusammenarbeit mit der Plattform Ernährung und Bewegung e.V. Handlungsmöglichkeiten für aktive Lebensstile in Kitas. Dabei wird insbesondere der Frage nachgegangen, wie die Kita-Organisation gestaltet sein muss, damit sowohl die Kinder als auch die pädagogischen Fachkräfte ihre Handlungsmöglichkeiten für einen gesunden Lebensstil nachhaltig erweitern können. Im Rahmen des Projektes wurde auch eine Kita-Check-App entwickelt, mit der Kitas ihre Bewegungsfreundlichkeit in neun Bereichen auf den Prüfstand stellen können.

Quelle: www.pebonline.de/projekte/queb

Förderprogramm „Nationaler Radverkehrsplan 2020“

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes werden auch für 2020 und die Folgejahre Mittel des Bundes zur nicht investiven Förderung des Radverkehrs bereitgestellt. Das Antragsverfahren ist zweistufig, im ersten Schritt wird eine Projektskizze eingereicht und im zweiten Schritt wird für ausgewählte Projekte ein konkreter Antrag gestellt. Folgende Förderschwerpunkte werden gesetzt:

- Mobilitätsbildung
- Potenziale des Radverkehrs
- Schnittstelle zum Fußverkehr

Detaillierte Informationen zu den Schwerpunkten sowie zum gesamten Verfahren sind online im Fahrradportal verfügbar. Die Projektskizzen müssen bis zum 1. August 2019 eingereicht werden.

Quelle: nationaler-radverkehrsplan.de/bund/foerderprogramm/foerderprogramm-nationaler-radverkehrsplan-2020

Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“

Im Rahmen ihres Förderauftrages „Klimaschutz durch Radverkehr“ sucht das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) modellhafte, investive Projekte zur Verbesserung der Radverkehrssituation in konkret definierten Gebieten wie beispielsweise Wohnquartieren, Dorf- oder Stadtteilzentren. Ziel ist es, neben der Einsparung von Treibhausgasemissionen, den Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsleistung zu erhöhen und einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität vor Ort zu leisten. Durch ihren Vorbildcharakter regen die Förderprojekte bundesweit zur Nachahmung an. Besonders förderwürdig sind Projekte, die in Kooperation mit verschiedenen Akteuren realisiert werden. Im ersten Schritt ist im Zeitraum vom 1. August bis zum 31. Oktober 2019 eine Projektskizze einzureichen. Ausgewählte Projekte werden anschließend zur Antragstellung aufgefordert.

Quelle: www.klimaschutz.de/radverkehr

Landkreise für Förderprojekt gesucht

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) fördert im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative eine Projektentwicklung für Landkreise. LAND – KREIS – GEMEINDE unterstützt den koordinierten und praxisorientierten Klimaschutz und die Regionalentwicklung von insgesamt zwölf Landkreisen aus vier verschiedenen Bundesländern, mit Beteiligung der jeweiligen Landesministerien. Sie werden in Coachings individuell in ihrer Projektentwicklung begleitet und werden in Trainings geschult, die vielfältigen Effekte von Klimaschutzmaßnahmen strategisch mitzudenken und erfolgreich zu kommunizieren – ob in Entscheidungsprozessen oder in der konkreten Projektplanung. Dazu wird das Klimaschutz-Business-Model-Canvas angewendet. Weitere Informationen finden Sie auf der Projektwebsite unter: www.land-kreis-gemeinde.de

Quelle: www.land-kreis-gemeinde.de

Fördergelder Klimaschutz

Rund 10 Mio. Euro können die Landeshauptstadt Düsseldorf und die Stadt Bochum zur Umsetzung ihrer Vorhaben im Bereich der „Emissionsfreien Innenstädte“ erhalten. Ziel der Projekte ist, Treibhausgasemissionen und Schadstoffbelastungen in den Innenstädten zu verringern. Dazu wollen beide Städte das Fahrradfahren deutlich attraktiver gestalten, um den motorisierten Verkehr im Innenstadtbereich zu reduzieren. Bochum setzt dabei u.a. auf sogenannte „geschützte“ Radwege und den Umstieg von Paketzustellern auf Lastenräder. Düsseldorf plant zudem die städtische Fahrzeugflotte zu elektrifizieren. Um die Lieferverkehre zu reduzieren, sollen zudem Waren für den Innenstadtbereich zunächst am Stadtrand gebündelt werden. Eine unabhängige Jury hat die Gewinner-Kommunen des zweiten Wettbewerbs „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ ausgewählt, die Gewinner wurden im Oktober 2018 bekannt gegeben.

Quelle: www.wirtschaft.nrw

Professur für Radverkehr

Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) hat ein Förderprogramm „Stiftungsprofessuren Radverkehr“ gestartet. Noch bis 30. Juni 2019 können Hochschulen eine Interessenbekundung einreichen. In einer zweiten Phase werden bis zu sechs Hochschulen zur Antragstellung aufgefordert.

Gefördert werden Professuren zu Radverkehrsthemen aus den Fachrichtungen Ökonomie, Verkehrsplanung, Politikwissenschaft, Psychologie, Rechtswissenschaften sowie Technik und Digitalisierung. Antragsberechtigt sind Hochschulen in öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Trägerschaft. Die Professuren sollen zum Sommersemester 2020 starten. Sie werden bis zu fünf Jahre lang gefördert – mit einem jährlichen Höchstbetrag von bis zu 400.000 Euro je Professur.

Quelle: nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/bmvi-foerdert-radverkehrs-professuren

Fachplaner für Radverkehr

Ein neues Weiterbildungsangebot kommt aus Dresden. Das Europäische Institut für postgraduale Bildung GmbH bietet ab Herbst 2019 bis April 2020 eine Weiterbildung zum „Fachplaner für Radverkehr (EIPOS)“ an. Der Lehrgang wendet sich an Bauingenieure mit der Vertiefung Stadt- und Verkehrsplanung, Verkehrsingenieure, Diplomingenieure mit Fachrichtung Raumplanung sowie Landschaftsarchitekten und Geografen.

Inhaltlich befasst sich die Ausbildung mit allem rund um den Radverkehr, die Teilnehmer lernen:

- Radverkehrskonzepte zu erstellen, welche u.a. Nachfrageanalysen, Netzplanungen, Maßnahmenplanungen, Wegweisungskonzepte und Aussagen zum Fahrradparken umfassen,
- Radverkehrsanlagen zu planen (unter Berücksichtigung einer entsprechenden Grundausbildung),
- vorgelegte Planungen zu Verkehrsanlagen und zur Radverkehrswegweisung fachlich aus Sicht des Radverkehrs zu beurteilen sowie
- Maßnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation zu radverkehrsspezifischen Themen zu konzipieren.

Als gemeinnützige GmbH ist EIPOS Teil des Unternehmensverbundes der Technischen Universität Dresden AG (TUDAG). Mehr Informationen unter: www.eipos.de

Bundesrat gibt grünes Licht für E-Scooter

Elektrische Tretroller mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 20 km/h dürfen künftig im Straßenverkehr fahren: Der Bundesrat stimmte am 17. Mai 2019 einer Verordnung der Bundesregierung zu, die den Umgang mit „Elektrokleinstfahrzeugen“ regelt.

- Anders als in der Regierungsverordnung ursprünglich vorgesehen, dürfen die E-Scooter aber nicht auf Gehwegen und in Fußgängerzonen fahren, sondern ausschließlich auf Radwegen bzw. Radfahrstreifen. Gibt es solche nicht, müssen die Roller auf die Straße. Für alle E-Scooter gilt ein Mindestalter von 14 Jahren. Dies machte der Bundesrat zur Bedingung für seine Zustimmung.
- In einer begleitenden EntschlieÙung spricht sich der Bundesrat dafür aus, dass E-Scooter EinbahnstraÙen auch entgegen der Fahrtrichtung befahren dürfen, sofern dies für Fahrräder erlaubt ist. Er bittet die Bundesregierung, die Straßenverkehrs-Ordnung entsprechend zu ändern.
- Die Roller müssen bremsen können und eine Beleuchtungsanlage haben.
- Zum Versicherungsnachweis wurde von der Bundesregierung eigens eine aufklebbare Versicherungsplakette zur Anbringung an E-Scootern konzipiert.
- Eine Helmpflicht besteht aber nicht.

Ab wann die E-Scooter tatsächlich fahren dürfen, entscheidet die Bundesregierung: Sie muss die vom Bundesrat beschlossenen Änderungen noch umsetzen, dann kann sie die Verordnung im Bundesgesetzblatt verkünden.

Quelle: www.bundesrat.de/DE/plenum/bundesrat-kompakt/19/977



Planungsleitfaden Radschnellverbindungen

Nordrhein-Westfalen gibt verbindliche Regeln für den Bau von Radschnellverbindungen heraus

Radfahren entlastet Straßen und Umwelt, kostet wenig, fördert die Gesundheit und macht auch noch Spaß. Als Pedelec ist das Fahrrad auch auf längeren Strecken für viele Menschen eine echte Alternative zum Auto. Darum wird mit Nachdruck an dem Ziel gearbeitet, in Nordrhein-Westfalen ein gut ausgebautes und sicheres Radverkehrsnetz im besten Standard zu bauen.

Die höchste Kategorie von Radverkehrsanlagen sind Radschnellverbindungen. Sie bestehen aus besonders breiten und komfortabel zu befahrenden Radwegen, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen. Auf ihnen soll der regionale und städtische Radverkehr geführt, gebündelt und beschleunigt werden. Radfahrende gelangen möglichst ohne Umwege, Kurven oder größere Unterbrechungen durch Kreuzungen und Einmündungen schnell, bequem und sicher an ihr Ziel.

Der „Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb“ von Radschnellverbindungen in Nordrhein-Westfalen regelt alle notwendigen Details, um einen hohen und gleichbleibenden Standard für schnelle Radverbindungen zu gewährleisten. Er wird als Loseblatt-Sammlung voraussichtlich im Sommer/Herbst erscheinen und ist für die in der Baulast des Landes liegenden regionalen Radschnellverbindungen verbindlich. Für kommunale Radschnellverbindungen wird den Kommunen die Anwendung empfohlen. Im Folgenden werden einige Aspekte aus dem Leitfaden vorgestellt.

Qualitätskriterien

Ziel ist es, mehr Menschen auf das Fahrrad zu bringen. Dazu müssen hohe Radverkehrsaufkommen mit mehr als 2.000 Radfahrenden pro Tag in kurzer Reisezeit abgewickelt werden können. Mit dem Planungsleitfaden werden folgende Qualitätskriterien sichergestellt:

- Die Zeitverluste durch Anhalten und Warten sollen minimiert werden, sodass mindestens eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h erreicht werden kann.
- Die Breite der Radschnellverbindungen soll garantieren, dass Radfahrende sich begegnen und ohne Störung durch einen Dritten überholt werden können.
- Durch begleitende Gehwege werden Rad- und Fußverkehr voneinander getrennt. Dies gewährleistet ungehindertes Radfahren und verbessert die Verkehrssicherheit.
- Für den Betriebs- und Winterdienst gelten die gleichen Standards wie bei Landesstraßen.

- Die Führung von Radschnellverbindungen erfolgt möglichst direkt, ohne Umwege und weitgehend getrennt vom Kfz-Verkehr.
- Der Belag mit Asphalt oder in begründeten Ausnahmen mit Pflaster ohne Fuge ermöglicht ein schnelles und komfortables Vorankommen.
- Die Wegweisung erfolgt nach den Hinweisen zur wegweisenenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW.
- Innerorts werden Radschnellverbindungen durchgängig beleuchtet, außerorts in besonderen Fällen.
- Einheitliche Designelemente stellen die Wiedererkennbarkeit sicher.

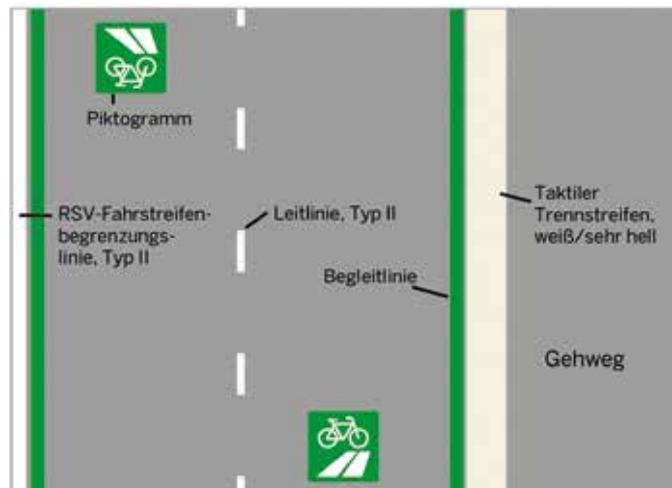
Markierung von Radschnellverbindungen

- Radschnellverbindungen werden beidseitig mit Fahrbahnbegrenzungslinien markiert, sofern keine Bordanlagen vorhanden sind. Sie werden als Markierungen mit erhöhter Nachsichtbarkeit bei Nässe (Typ-II-Markierung) in weißem Schmalstrich (0,12 m Breite) aufgebracht.

- Die Leitlinie wird genauso, allerdings im Strich-Lücke-Verhältnis von 1:2 ausgeführt. In Fahrradstraßen werden keine Leitlinien markiert.

Zur Verdeutlichung des Verlaufs werden Radschnellverbindungen durchgängig beidseitig mittels einer grünen Begleitlinie gekennzeichnet.

- Piktogramme werden an Zufahrten und unmittelbar hinter Einmündungen markiert. Zusätzlich werden sie bei Radfahrstreifen im Verlauf der Strecke aufgebracht.
- Der taktile Trennstreifen muss mit einem Langstock tastbar und optisch kontrastierend zum Umfeld sein.



Beispielhafte Darstellung der Markierung von Radschnellverbindungen

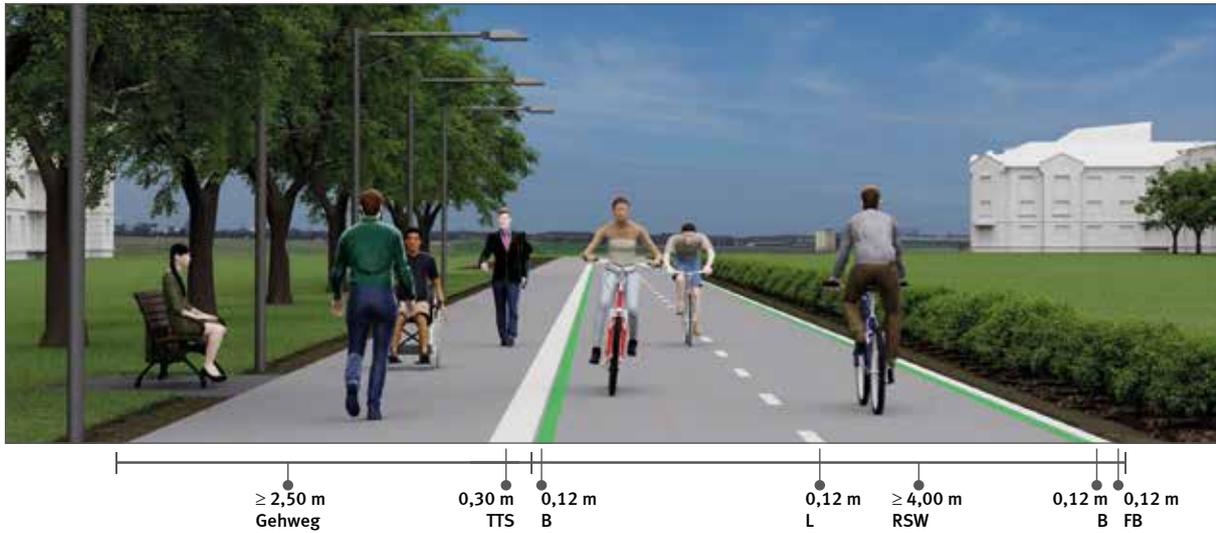
Wie in der beispielhaften Darstellung gezeigt, kann die Begrenzungslinie neben einem weißen bzw. sehr hellen taktilen Trennstreifen entfallen.

Umsetzung von Radschnellverbindungen

Aktuell werden mit Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen sieben Radschnellverbindungen geplant, gebaut oder sind zum Teil schon befahrbar. Für diese sieben Projekte mit einer Gesamtlänge von mehr als 250 km werden voraussichtlich 370 Mio. Euro investiert.

Führungsformen für Radschnellverbindungen

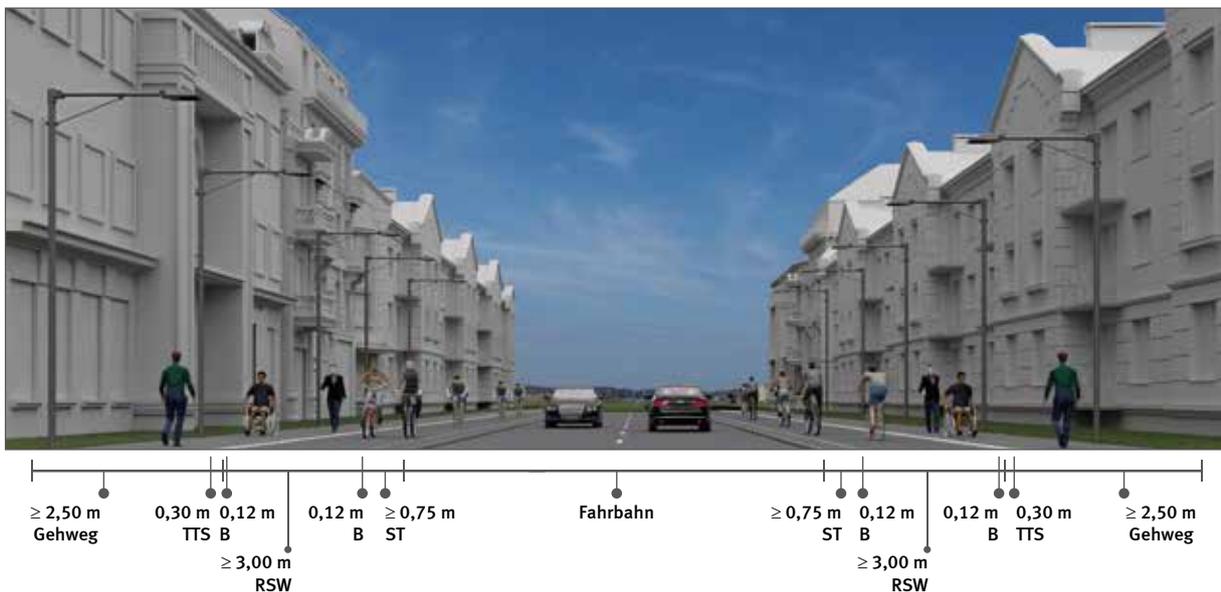
Radweg im Zweirichtungsverkehr, eigenständig geführt



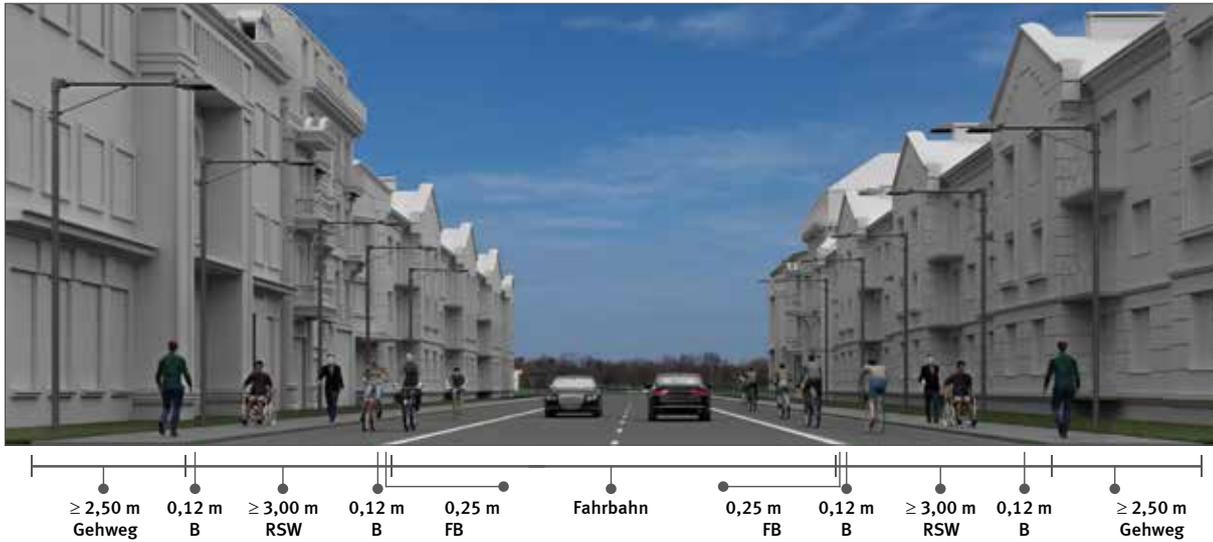
Radweg im Zweirichtungsverkehr, straßenbegleitend



Radweg im Einrichtungsverkehr, straßenbegleitend



Radfahrstreifen im Einrichtungsverkehr



Fahrradstraße



Abkürzungen in den Abbildungen

- B = Begleitlinie
- FB = Fahrstreifenbegrenzung
- L = Leitlinie
- RSW = Radschnellweg
- ST = Sicherheitstrennstreifen
- TTS = Taktiles Trennstreifen



So soll es einmal aussehen auf dem RS1. Visualisierung: Stadt Dortmund

Unschlagbar schnell zur Arbeit radeln

24 km des geplanten Radschnellwegs Ruhr führen durch Dortmund

Der Radschnellweg Ruhr (RS1) ist vielen, die daran arbeiten, eine Herzensangelegenheit. Auch in der Dortmunder Stadtspitze, in der Fachöffentlichkeit, bei Bürgerversammlungen und bei Politikern trifft der geplante Radschnellweg durchs Ruhrgebiet auf breite Zustimmung. Für Winfried Sagolla, Leiter der Mobilitätsplanung im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, ist der 101 km lange Radweg für den Alltagsverkehr zwischen Duisburg und Hamm das wichtigste Verkehrsprojekt seiner Arbeit. Seine Kollegen im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt erhoffen sich eine Bestätigung ihres jahrelangen Einsatzes für den Radverkehr. Auch Bernd Herrmann, Fachspartenleiter für Straßenplanung im Tiefbauamt, ist überzeugt, dass der Radschnellweg einen wichtigen Beitrag leistet für den Imagegewinn des Radverkehrs.

Für Begeisterung sorgt der Radschnellweg vor allem wegen seiner hohen Qualitätsstandards, die die Radverbindung für den Alltagsverkehr attraktiv machen. „Ein wesentlicher Pluspunkt ist der Zeitvorteil, den der Radschnellweg dem Radverkehr durch seine Bevorrechtigung an Kreuzungen und niveaufreie Überquerung von Straßen in seiner Trasse quer durch das Stadtgebiet verschafft“, sagt Bernd Herrmann. Deshalb erhofft er sich eine deutliche Förderung der Nahmobilität durch die „Fahrradautobahn“, die in den nächsten Jahren geplant und gebaut werden soll.

Arbeit für den Radschnellweg begeistert

In Dortmund ist der Radschnellweg Ruhr untrennbar mit dem Namen Winfried Sagolla verbunden. Der Verkehrsplaner und leidenschaftliche Radfahrer brennt für den RS1, den ersten deutschen Radschnellweg, den er 2010 mit dem Regionalver-

band Ruhr (RVR) und anderen Verkehrsplanern des Ruhrgebiets aus der Taufe gehoben hat und den die Planungsamtsleiter, Dezernenten und Oberbürgermeister der beteiligten Kommunen sowie das NRW-Verkehrsministerium mit dem damaligen Minister Michael Groschek mit vereinten Kräften unterstützt und forciert haben.

Das Engagement des Landes geht so weit, dass Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen seit Ende 2016 rechtlich Landesstraßen gleichgestellt sind und Bau sowie Unterhaltung vom Land finanziert werden. Lediglich für die Ortsdurchfahrten – in Dortmund sind das ca. 6 km der insgesamt 24 km auf Dortmunder Stadtgebiet – sind die Kommunen zuständig, sie werden zu 85% vom Land bezuschusst. Auch der Bund hat sich an den Planungskosten beteiligt, indem das Bundesverkehrsministerium die Machbarkeitsstudie finanziert hat, die die Realisierbarkeit des Radschnellweges zwischen Duisburg und Hamm belegt. Für die Stadt Dortmund schätzt Sagolla die städtischen Eigenanteile für den Radschnellweg auf ca. 500.000 Euro.

Folgewünsche für Radverbindungen in den Stadtbezirken

„Für Dortmund ist der RS1 das Leuchtturmprojekt in Sachen Fahrradverkehr, das eine neue Strukturierung des städtischen Radverkehrsnetzes sowie zahlreiche Folgewünsche für Radverbindungen in den Stadtbezirken angestoßen hat“, sagt Winfried Sagolla. Denn der Radschnellweg soll vor allem den Alltagsverkehr aufs Rad bringen. „Für mich persönlich ist der RS1 deshalb das wichtigste Verkehrsprojekt, das dem Radverkehr einen kräftigen Schub verleihen kann, weil auf der komfortablen und an Kreuzungen überwiegend bevorrechtigten Radverbindung durch die ganze Stadt eine tägliche Strecke von von

5 bis 7 km zur Arbeit besser und schneller mit dem Fahrrad zurückzulegen ist als mit irgendeinem anderen Verkehrsmittel – vor allem, wenn man die Parkplatzsuche miteinkalkuliert.“

Städtische Mitarbeiter nehmen zusätzliche Arbeit unter Zeitdruck in Kauf, um den Radschnellweg Ruhr auf Dortmunder Stadtgebiet in seinem ersten Abschnitt durchs Kreuzviertel von der großen Heimstraße bis zur Sonnenstraße/Ecke Arneckestraße möglichst noch im nächsten Jahr zu realisieren. Auch angefragte Ingenieurbüros verschieben Zeitpläne für andere Projekte oder verdichten ihre Arbeit, um an diesem bedeutenden Projekt des Radverkehrs mitzuwirken, das inzwischen bundesweit Ideen zu fast 100 weiteren Radschnellwegen angestoßen hat.

Bundesweit 100 Nachahmerprojekte

Auch auf regionaler und nationaler Ebene haben die Planungen des Radschnellweges dazu geführt, dass der Regionalverband Ruhr das Regionale Radwegenetz über den Freizeitverkehr hinaus alltagstauglich macht. Bundesweit ist eine Breitenwirkung mit an die 100 Nachahmerprojekten angestoßen worden.

Zwischen Mülheim und Essen können Radfahrer auf einem 6 km langen Teilstück auf der ehemaligen Trasse der Rheinischen Bahn das Fahrgefühl des schnellen Radelns schon erleben. Das 24 km lange Teilstück auf Dortmunder Stadtgebiet muss langwierigere Herausforderungen meistern, weil die geplante Trasse zum Teil auf dem vorhandenen Straßennetz und z.B. mitten durch das eng bebaute gründerzeitliche Kreuzviertel führt. Gerade in diesem Abschnitt ist ein besonders großer Nutzen für den Alltagsradverkehr zu erwarten. Denn viele Bewohner des Kreuzviertels nutzen bereits das Rad als Verkehrsmittel, und die Trasse des RS1 verbindet das beliebte Wohnquartier mit der Universität sowie der Innenstadt bis nach Unna oder Bochum.

„Wir arbeiten unter Hochdruck daran, dass wir im Herbst 2019 mit den Bauarbeiten zur Deckensanierung im Bereich der Großen Heimstraße und Sonnenstraße bis zur Arneckestraße beginnen und diesen Streckenabschnitt Ende des Jahres befahren können“, gibt Sagolla das ehrgeizige Ziel vor, dem einige Jahre Bauarbeiten bis zur Fertigstellung der Brücken über die Hohe Straße und die B 54 folgen sollen. „Dann gelingt es hoffentlich mit dem Radschnellweg, den Radverkehrsanteil von derzeit etwa 6% am Gesamtverkehr bis zu meinem Ruhestand in drei Jahren auf mindestens 10% zu erhöhen“, hofft der engagierte Verkehrsplaner, der seit 1991 für den Dortmunder Radverkehr arbeitet.

Anette Herter, Heike Thelen, Stadt Dortmund



Bürgerinformation zum RS1 im Kreuzviertel.

Foto: Stadt Dortmund

Radschnellweg Ruhr (RS1) – Baustart für Abschnitt in Gelsenkirchen

Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) und Emschergenossenschaft kooperieren

Es sollen am Ende 101 km sein, die Radfahrerinnen und Radfahrer auf dem Radschnellweg RS1 von Duisburg nach Hamm zurücklegen können. Mit dem Baustart für das Teilstück Gelsenkirchen im Bereich Wattenscheider Bach wird eine weitere Lücke in dem Großprojekt geschlossen. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und Straßen.NRW-Direktorin Elfriede Sauerwein-Braksiek unternahmen gemeinsam mit Prof. Dr. Uli Paetzel, Vorstandsvorsitzender von Emschergenossenschaft und Lippeverband, im März den ersten Spatenstich für den 2,8 km langen Radschnellweg in Gelsenkirchen.

„Mit dem heutigen Spatenstich hier in Gelsenkirchen kommen wir bei der leistungsfähigen Radinfrastruktur im Ballungsraum Ruhrgebiet wieder ein Stück voran. Wir wollen bessere Fahrradwege in Nordrhein-Westfalen. Deshalb haben wir die Mittel für die Radwege massiv erhöht. In diesem Jahr sind es 39 Mio. Euro. Das ist ein Plus von 3 Mio. Euro gegenüber 2018. Au-

ßerdem haben wir das Landesrecht so verändert, dass Landesstraßen und Radschnellwege schneller geplant werden können. Seit diesem Jahr ist für die Planung von Radschnellwegen kein förmliches Linienbestimmungsverfahren mehr notwendig. Ich hoffe, dass wir so möglichst zügig auch weitere Radschnellwegprojekte in Nordrhein-Westfalen vorantreiben können“, sagte NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst.

Auf einer alten Bahntrasse werden die Radfahrerinnen und Radfahrer schon ab Ende 2019 in Gelsenkirchen unterwegs sein. Dort, wo früher die Rheinische Bahn zwischen Hattinger Straße (Stadtgrenze Essen) und Parkstraße (Stadtgrenze Bochum) verkehrte, entstehen ein 4 m breiter Radweg und ein 2 m breiter, baulich getrennter Gehweg, auf denen die Radlerinnen und Radler sowie die Fußgängerinnen und Fußgänger unterwegs sein können, ohne sich gegenseitig zu behindern.



Auf der Fahrrad-Draisine Richtung RS1: NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst, Straßen.NRW-Direktorin Elfriede Sauerwein-Braksiek und Prof. Dr. Uli Paetzel, Vorstandsvorsitzender von Emschergenossenschaft und Lippeverband (1. Reihe v.l.n.r.). Als Beifahrer hinten drauf: MdL Mehrdad Mostofizadeh, Werner Wöll, Bürgermeister Gelsenkirchen, und Thomas Eiskirch, Oberbürgermeister Bochum (v.l.n.r.). Foto: EGLV / Anne-Kathrin Lappe

„Radschnellweg ist kein Zukunftsthema mehr, sondern längst im Planungs- und Baualltag des Landesbetriebes angekommen“, sagte Straßen.NRW-Direktorin Elfriede Sauerwein-Braksiek und betonte die Bedeutung der neuen Wege für Radfahrer. „Der Ausbaustandard der Radschnellwege ist hoch und die Strecken werden nicht nur planerisch wie eine Landesstraße behandelt. Auch bei der Unterhaltung können sich Radfahrer auf den Standard von Straßen.NRW verlassen.“ Durchgehende Beleuchtung in den Städten und vor allem ein Winterdienst, der die Strecken von 6 bis 22 Uhr schnee- und eisfrei hält, gehören dazu. Das Projekt Radschnellweg ist dabei vor allem für den Ballungsraum Ruhrgebiet ein wichtiger Baustein. Der RS1 ermöglicht es, auch mit dem Rad schnell von A nach B zu kommen – in der Regel abseits vom übrigen Verkehr und ohne Stau.

Beim Bau des Gelsenkirchener Teilstücks kooperiert Straßen.NRW mit dem Wasserwirtschaftsverband Emschergenossenschaft, der im Rahmen des Generationenprojekts Emscher-Umbau Kanalbauarbeiten am Wattenscheider Bach ausführt. Die Baustraße der Emschergenossenschaft wird später zum RS1 umfunktioniert.

Wasserwirtschaft und Radwege sind für die Emschergenossenschaft keine Gegensätze. „Im Rahmen des Emscher-Umbaus schaffen wir eine neue grün-blaue Infrastruktur. Diese gilt es nun zu entdecken und zu erleben. Viele unserer Betriebswege entlang der Gewässer haben wir bereits geöffnet und zu Radwegen umgebaut. Im Zuge des Emscher-Umbaus sind 130 km an neuen Radwegen entstanden. Daher freuen wir uns, dass wir nun auch den Radschnellweg RS1 mitbauen“, sagte Prof. Dr. Uli Paetzel, Vorstandsvorsitzender von Emschergenossenschaft und Lippeverband.

Der RS 1 in Gelsenkirchen ist in drei Bauabschnitte (BA) unterteilt:

- BA von Kraye Straße bis Hollandstraße (hier 1. Spatenstich)
- BA von Hattinger Straße (Stadtgrenze Essen) bis Kraye Straße
- BA von Hollandstraße bis Parkstraße (Stadtgrenze Bochum)

Auf dem Gelsenkirchener Abschnitt des RS1 müssen neun Bauwerke saniert werden, darunter auch die ehemalige Eisenbahnbrücke an der Ückendorfer Straße. Dieses Bauwerk steht unter Denkmalschutz. Für die 2,8 km lange Strecke werden 7,06 Mio. Euro investiert. Gebaut wird nach dem RS1-Standard „4 + 2“: 4 m Radweg und 2 m baulich getrennter Fußweg.

Seit 2016 sind Planung und Bau der Radschnellwege in die Verantwortung des Landesbetriebes Straßenbau NRW übergegangen. Hier haben sie den Rang einer Landesstraße.

Die Emschergenossenschaft investiert in die Kanalbauarbeiten am Wattenscheider Bach rund 50 Mio. Euro. Die naturnahe Umgestaltung des Wattenscheider Bachs beginnt im Anschluss im Jahr 2022 und dauert bis 2024. Im Zuge des Vorhabens, die Gewässer in der Region vom Schmutzwasser zu befreien, in das die Emschergenossenschaft über einen Zeitraum von 30 Jahren mehr als 5 Mrd. Euro investiert, wird auch am Wattenscheider Bach ein neuer unterirdischer Abwasserkanal erstellt. Die Kanalbauarbeiten werden etwa bis Oktober 2021 dauern.

Pressemitteilung Emschergenossenschaft

Radschnellverbindungen für die Stadt Köln

RadPendlerRouten im rechtsrheinischen Köln / Gesamtstädtisches Konzept wird erstellt /
Verbindung nach Frechen in der Umsetzung



Die Entwicklung und Umsetzung leistungsfähiger RadPendlerRouten ist ein gemeinsames Projekt der Stadt Köln mit den angrenzenden Städten Leverkusen, Bergisch Gladbach, Rösrath, Troisdorf und Niederkassel sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Rhein-Sieg-Kreis. Dabei geht es darum, attraktive und komfortable Fahrradinfrastruktur insbesondere für den Berufs-, aber auch für den Freizeitverkehr zu entwickeln. „Für die Stadt Köln leistet die vorliegende Machbarkeitsstudie mit den vier RadPendlerRouten von Köln in die rechtsrheinischen Nachbarstädte einen wichtigen Beitrag für die Erreichung der Ziele von Köln mobil 2025. Für die rechtsrheinischen Stadtbezirke wird durch diese Ergebnisse ein wichtiger Grundstein für die Stärkung des Umweltverbundes gelegt. Darüber hinaus zeigt dieses Kooperationsprojekt, dass vor allem im Zusammenschluss der Regionen die Mobilitätswende erfolgreich umsetzbar ist“, so Andrea Blome, Verkehrsdezernentin der Stadt Köln.

Im Fokus stehen vier Hauptachsen mit einer Gesamtlänge von rund 80 km, die sternförmig nach Köln führen. Die RadPendlerRouten beginnen jeweils am Bahnhof Köln Messe/Deutz und verlaufen Richtung Leverkusen, Bergisch Gladbach, Rösrath und Troisdorf/Niederkassel. Die Routen weisen eine Länge zwischen 12,9 km und 23,4 km auf. Ergänzt werden diese Hauptachsen durch Zubringertrassen, die von Bergisch Gladbach-Bensberg nach Köln-Dellbrück, von Niederkassel zur S-Bahn-Station in Troisdorf-Spich und vom Bahnhof in Opladen bis nach Leverkusen-Mitte führen sollen. Hintergrund des Projektes ist die stark überlastete Verkehrssituation zwischen Köln

und dem rechtsrheinischen Umland. „Die RadPendlerRouten sind ein weiterer Baustein für die Förderung des Radverkehrs und somit ein wichtiger Schritt für die Umsetzung des städtischen Mobilitätskonzeptes“, so Andrea Deppe, Baudezernentin der Stadt Leverkusen. Mit den RadPendlerRouten soll eine echte Alternative geschaffen sowie der wachsenden Rolle des Fahrrads als beliebtes Verkehrsmittel – auch für alltägliche Pendlerstrecken – Rechnung getragen werden.

Positives Ergebnis der Machbarkeitsstudie

Erste Ergebnisse zu leistungsfähigen RadPendlerRouten zwischen Köln und dem rechtsrheinischen Umland hat jetzt eine Machbarkeitsstudie geliefert. Die Machbarkeitsstudie wurde in der Zeit von Januar 2018 bis Januar 2019 erstellt. Ziel ist es, durch ein neues, attraktives Produkt den Radverkehr zwischen den Städten der Rheinschiene und dem rechtsrheinischen Umland zu beschleunigen, die Menschen noch mehr zum Umstieg auf das Fahrrad zu motivieren und dadurch die Hauptverkehrsstraßen zu entlasten. Darüber hinaus wird ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Die Machbarkeitsstudie bescheinigt allen vier Routen eine grundsätzliche Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit sowie ein hohes Verlagerungspotenzial, um den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu forcieren. Die Studie geht davon aus, dass durch die RadPendlerRouten auf den untersuchten Strecken insgesamt bis zu 12.000 Radfahrende mehr unterwegs sein könnten als bisher. „Das positive Ergebnis der Machbarkeitsstudie bringt uns einen großen Schritt voran und verdeutlicht, dass

wir mit diesem innovativen Projekt einen großen Gewinn für die ganze Region generieren können“, freut sich Gerhard Wölwer, zuständiger Dezernent beim Rheinisch-Bergischen Kreis.

Neben den beteiligten Städten und Gemeinden wurden auch Vereine, Verbände und Initiativen, die sich für das Thema engagieren, in die Planung einbezogen. An der Ehrenamtsbeteiligung nahmen insgesamt 20 Vertreter der Verbände und Initiativen sowie 18 Beteiligte der Planung (Planungsbüros, Städte und Kreise) teil. Für die Teilnehmer bestand somit nicht nur die Möglichkeit, sich zu informieren, sondern auch, sich am Planungsprozess zu beteiligen und eigene Vorschläge und Anregungen zu geben. In diesem Zuge wurden an Thementischen je Route viele Gespräche geführt und mögliche Trassenverläufe diskutiert. Die gewonnenen Erkenntnisse flossen anschließend in den weiteren Prozessverlauf mit ein.

Ein wichtiges Kriterium für die Auswahl der Routen war dabei, dass sie einen hohen Qualitätsstandard ermöglichen, beispielsweise durch eine komfortable Breite und eine möglichst direkte, umwegfreie Routenführung. RadPendlerRouten sollen ein zügiges und klimafreundliches Vorankommen ohne viele Fahrtunterbrechungen an Kreuzungen oder Ampeln ermöglichen. Wichtige Kriterien sind eine gute Anbindung an Wohngebiete, Arbeitsstätten, weiterführende Schulen sowie an das vorhandene Schienennetz. Des Weiteren flossen naturschutz- und flächenrelevante Aspekte ebenfalls mit ein.

Mit der Machbarkeitsstudie ist ein erster wichtiger Schritt auf dem Weg zur Umsetzung dieses neuen Angebotes für den Radverkehr im rechtsrheinischen Köln und in der Region geschafft. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden jetzt von allen Projektpartnern der Politik vorgestellt. Ende März wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie in den Verkehrsausschuss der Stadt Köln eingebracht. Im Anschluss werden weitere Planungsschritte eingeleitet und die gute regionale Kooperation wird fortgeführt.

Gesamtstädtisches Radschnellwege-Konzept

Neben der Planung und Umsetzung von RadPendlerRouten im rechtsrheinischen Köln liegt derzeit ein weiterer Schwerpunkt auf dem Ausbau von Radschnellwegen und Radschnell-

verbindungen. Im Rahmen des Planungswettbewerbes Radschnellwege NRW wurde bereits ein Konzept mit möglichen Verbindungen für die Region Rheinland erarbeitet.

Ein gesamtstädtisches Konzept mit Radschnellwegen bzw. Radschnellverbindungen zur Vernetzung der einzelnen Stadtbezirke wird derzeit durch ein Planungsbüro in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln erarbeitet.

Ein erster Netzentwurf liegt bereits vor. Dieser wurde am 1. April 2019 in einem Werkstattgespräch zwischen Politik, Verwaltung, Verbänden/Initiativen, Mitgliedern der Stadtgesellschaft und dem Planungsbüro diskutiert und das weitere Vorgehen abgestimmt.

Radschnellweg Köln–Frechen

Vorgreifend auf ein gesamtstädtisches Radschnellwege-Konzept wurde mit der Planung des Radschnellweges zwischen Köln und Frechen bereits ein erstes Projekt forciert. Die Vorplanung für den Radschnellweg ist annähernd abgeschlossen. Die letzten Detailpunkte werden derzeit zwischen allen Projektbeteiligten abgestimmt. Danach wird die Planung den politischen Gremien zur Entscheidung und Beschlussfassung vorgelegt.

Am Projekt beteiligt sind die Stadt Köln, die Stadt Frechen und der Rhein-Erft-Kreis. Die Federführung wurde vom Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung der Stadt Köln übernommen. Mit der Änderung des Straßen- und Wegegesetz NRW im Oktober 2016 kam mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW ein weiterer Projektpartner dazu. Dieser ist zuständig für die Planung, den Bau und die Unterhaltung von Radschnellverbindungen des Landes.

Aktuell wird die weitere Durchführung des Projektes zwischen den beiden Straßenbaulastträgern Landesbetrieb Straßenbau NRW und der Stadt Köln abgestimmt. Dies soll über eine Verwaltungsvereinbarung geregelt werden.

Weitere Informationen zum Planungsstand: <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radschnellweg-koeln-frechen>

Hendrik Colmer, Christian Leitow, Stadt Köln

Radschnellweg zwischen Neuss, Düsseldorf und Langenfeld

Umweltverträglichkeitsstudie voraussichtlich bis Herbst abgeschlossen

Düsseldorf gehört gemeinsam mit den Nachbarstädten Neuss, Langenfeld und Monheim zu den Gewinnern des Landeswettbewerbs zum Bau von Radschnellwegen in NRW. Die Trasse verläuft von der Neusser Innenstadt über die Südbrücke und die Stadtteile Volmerswerth und Flehe zur Heinrich-Heine-Universität und von dort weiter durch die Stadtteile Wersten und Holthausen in die Bezirkszentren Benrath und Garath. In Garath verzweigt sich der Radschnellweg Süd in einen Ast Richtung Langenfeld und einen Ast Richtung Monheim.

2016 wurde die Machbarkeitsstudie zur Umsetzung des Radschnellweges fertiggestellt, mit der alle notwendigen Be-

schlüsse eingeholt werden konnten. Die Stadt Monheim ist währenddessen aus der gemeinsamen Planung ausgetreten und setzt ihren Abschnitt gesondert um. So kann die Anbindung an die Nachbarstadt Monheim bald als erstes Teilstück der Radschnellverbindung befahren werden.

Für die restliche 25 km lange Trasse wurden zusätzliche Varianten untersucht, um die optimale Streckenführung für den Radverkehr zu finden.

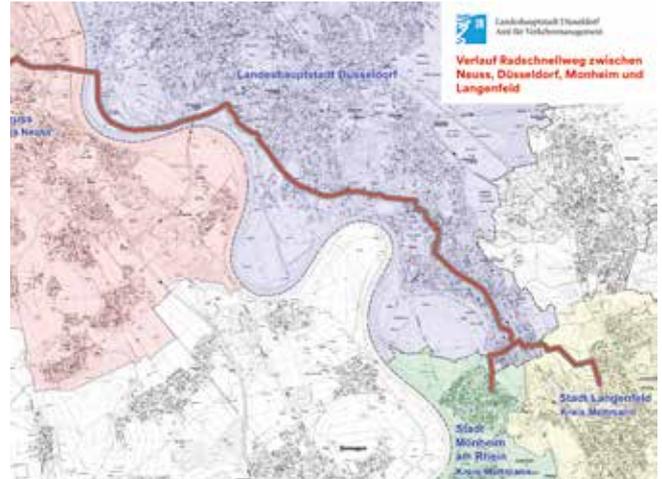
Es geht vorwärts!

Aktuell läuft die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstu-

die, in der mit Raumanalysen und Auswirkungsprognosen der Einfluss des Radschnellweges auf die Umwelt dargestellt wird. Hier werden auch die alternativen Varianten der Trassenführung berücksichtigt. Die Umweltverträglichkeitsstudie soll im Herbst abgeschlossen sein. Die Ergebnisse der Untersuchung werden im Anschluss beraten und den politischen Gremien vorgelegt.

Nachdem das Ministerium die Abschnitte der freien Strecke im letzten Jahr festgelegt hat, konnte nun auch die Planungsvereinbarung zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und den Städten Neuss, Düsseldorf und Langenfeld aufgesetzt werden, die als Grundlage für die Ausschreibung der nächsten Planungsphasen erforderlich ist. Da nach Änderung des Straßen- und Wegegesetzes für Radschnellwege kein Linienbestimmungsverfahren mehr erforderlich ist, hoffen die beteiligten Städte auf eine schnellere Umsetzung des 48 Mio. Euro teuren Projektes.

Claudia Pälme, Landeshauptstadt Düsseldorf



Der Verlauf des Radschnellweges zwischen Neuss, Düsseldorf und Langenfeld. Abbildung: Landeshauptstadt Düsseldorf

Radschnellweg OWL 2.0

Zwischen Herford, Bielefeld, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück soll ein neuer Radschnellweg entstehen

Durch den Anschluss des neuen Teilstücks an den bereits in Planung befindlichen RS3 wird der Radschnellweg OWL 2.0 geboren. Erst die Weiterführung über Bielefeld und Gütersloh bis nach Rheda-Wiedenbrück kann das erhebliche Potenzial für den Radverkehr im Oberzentrum Bielefeld und dem wirtschaftsstarken Kreis Gütersloh erschließen. Südlich bietet er zukünftig Anknüpfungsmöglichkeiten an die Region Westfalen/Ruhrgebiet.

Das Projekt

Der Radschnellweg OWL 2.0 wird in der zukünftigen Nahmobilität eine strategisch wichtige Funktion hinsichtlich der Bündelung und Beschleunigung von bedeutenden regionalen und kommunalen Radverkehren erfüllen. Er verkürzt die Reisezeiten zwischen den Städten mit den stärksten Pendlerverflechtungen in OWL und sorgt damit für nennenswerte Verlagerungen vom Kfz- auf den Radverkehr. Durch Anbindung an die kommunalen Netze fördert er außerdem Einkaufs-, Ausbildungs-, Freizeit- und Tourismusverkehre und verbessert damit wesentlich die Lebensbedingungen in der Region. Bestehende Straßenverbindungen und Parkplatzkapazitäten werden ebenso entlastet wie

eine Verbesserung der Luftqualität und eine Reduzierung von Lärm erreicht. Die Einbindung und Anbindung des Radschnellweges OWL 2.0 wird durch flankierende Planungen wie ein Radverkehrswegenetz OWL, Velorouten und ein integriertes Radverkehrskonzept für die Regiopolegion unterstrichen.

Projektpartner

Die Städte Bielefeld, Gütersloh und Herford sind bereits Teil der „Regiopolegion Bielefeld“ und haben sich über die Entwicklung eines integrierten Radwegenetzes in der Regiopolegion verständigt. Die Einbeziehung der Kreise Gütersloh und Herford sowie der Stadt Rheda-Wiedenbrück sichert die Umsetzung des Radschnellweges OWL 2.0. Unterstützung erhält das Projekt durch die Beteiligung der fachkundigen Ehrenamtler der ADFC-Verbände Gütersloh, Bielefeld und Herford. Über die Projektpartner hinaus werden auch externe Akteure wie Parteien, Bürgerinnen und Bürger, Initiativen, Schulen, Einzelhandel, IHK und Unternehmen eingebunden. Eine wissenschaftliche Begleitung ist ebenfalls vorgesehen.

Nächste Schritte

Das Projekt hat bei der REGIONALE

2022 bereits den C-Status erreicht, Ziel ist es nun, den B-Status zu erlangen. Dazu soll zunächst eine Machbarkeitsstudie durchgeführt werden. In ihr sollen eine Potenzialabschätzung, eine Variantenbetrachtung und eine Kosten-Nutzen-Analyse enthalten sein. Der Kommunikation wird außerdem eine große Rolle zugeschrieben. Die bisher sehr positive Berichterstattung soll weiterhin vorangetrieben werden, um den Rückhalt des Projekts in der Bevölkerung sicherzustellen. Zur Koordinierung des gesamten Projektes ist bereits eine Projektstelle bei der Stadt Bielefeld eingerichtet. Hervorzuheben ist ebenfalls die bereits sehr gute Zusammenarbeit der Projektgruppe.

*Barbara Choryan, Stadt Bielefeld/
Nahmobilitätsbeauftragte*



Die Projektgruppe hat Herrn London, Verkehrsministerium NRW, zu Gast.

Foto: Fritz Spratte

Die Europa-RadBahn

Grenzenlos fietsen zwischen Kleve, Kranenburg und Nijmegen



Europa-RadBahn – Trennung von Fußgängern und Radfahrern, Beleuchtung, Lichtsignalanlage mit frühzeitiger Erfassung des Radfahrers. Foto: Stadt Kleve



Europa-RadBahn – Servicestation mit Fahrradverleih, Fahrradboxen mit Lademöglichkeit und überdachte Fahrradständer. Foto: Stadt Kleve

Entlang der stillgelegten Bahntrasse zwischen Kleve und Kranenburg, die zurzeit im Draisinenverkehr touristisch genutzt wird, entsteht eine ca. 11 km lange, durchgängige und direkt geführte Radwegeverbindung unter Berücksichtigung aller Klimaschutz- und radverkehrsrelevanten Aspekte. Die Europa-RadBahn eignet sich zur überregionalen grenzüberschreitenden Verbindung der Städte Nijmegen und Kleve.

Um den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu erleichtern, bauen die Stadt Kleve und die Gemeinde Kranenburg die Europa-RadBahn. Die neue Trasse wurde von Beginn an so geplant, dass sie neben konventionellen Rädern auch für die E-Mobilität auf dem Rad attraktiv ist. So ist die neue Europa-RadBahn 3 m breit, um gefahrloses Überholen in beide Fahrtrichtungen zu garantieren. An Straßenquerungen sorgen Vorrangschaltungen für allenfalls kurze Stopps oder gar durchgängiges Fahren. Wer will und kann, ist also problemlos flott unterwegs und schnell am Ziel. Gleichzeitig können auch Touristen oder eher gemütliche Freizeiträder die neue Strecke für einen Ausflug oder die täglichen Besorgungen nutzen.

Ein Weg für Pendler, für den Einkauf, für die Freizeit

Rast- und Abstellplätze sowie Ladestationen und ein Radverleih machen die neue Strecke für alle Nutzer komfortabel. In Kleve wird die Strecke innerorts mit LED-Leuchten ausgestattet und Fuß- und Radweg werden durch taktile Bodenelemente getrennt. Für alle Nutzer stehen erstklassige Verbindungen in die Radwegenetze von Kleve und Kranenburg zur Verfügung. Den Namen Europa-RadBahn verdient sich das Vorhaben durch die Anbindung an das niederländische Radwegenetz rund um und in Nijmegen.

Damit wird die Europa-RadBahn zum Anschauungsbeispiel für vergleichbare Regionen. Sie soll im Sommer 2019 fertiggestellt sein.

Finanzierung

Für das Gesamtprojekt mit einer Investitionssumme von rund 6,52 Mio. Euro hat der Bund seine finanzielle Unterstützung in Höhe von rund 4,3 Mio. Euro (70% Förderquote) zugesichert. Darüber hinaus fördert das Land Nordrhein-Westfalen mittels einer erstmalig in Nordrhein-Westfalen beispielhaft umgesetzten Co-Finanzierung mit rund 921.000 Euro (15% Förderquote) den Ausbau der grenzüberschreitenden Radwegverbindung. Für die Kommunen verbleibt ein Eigenanteil in Summe von rund 1,3 Mio. Euro.

Weiterführende Information unter: www.europa-radbahn.de

Stadt Kleve

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Stephan Brings im Gespräch

Radfahren wäre die Lösung für so viele Probleme

Wenn er privat unterwegs ist, dann meistens auf dem Fahrrad – irgendwo zwischen Köln und Eifel. Das hat ihn zu einer Art inoffiziellen Botschafter für das Fahrradfahren werden lassen. Stephan Brings kennt sich auf den Radwegen seiner Heimat aus – und hat auch die ein oder andere Idee, wie seine Heimat fahrradfreundlicher werden könnte.

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

Ja, mein Bruder Peter ist ja ein Jahr älter als ich und lernte sehr früh Fahrrad fahren. Ich war nicht nur jünger, sondern hatte als Kind auch sehr schlechte Augen. Ich war das, was man in Köln „schäl“ nennt. Deswegen trug ich eine dicke Brille. Das hat mich behindert. Trotzdem habe ich die Herausforderung angenommen und schnell Rad fahren gelernt.

Meine Eltern haben gar keinen Führerschein. Bei uns in der Familie gab es nie Autos. Darum hat mein Vater darauf gedrungen, dass alle schnell aufs Rad kamen.

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

Ich gehe kaum zu Fuß und habe keinen Führerschein. Deswegen mache ich fast alles mit dem Rad. Ich fahre fast täglich von Nippes, wo ich lebe, nach Ehrenfeld, wo unser Proberaum ist. Das sind 6,5 km hin und zurück.

Was bedeutet Fahrradfahren für Sie?

Es ist für mich etwas sehr Vertrautes. Mir ist das einfach noch nie leid geworden. Ich fahre gerne Rad. Im Alltag um von A nach B zu kommen. Aber Radfahren ist auch alleine sein für mich. Dann fallen mir Melodien für neue Songs ein,



Stephan Brings weiß, wovon er spricht: Das Fahrrad ist für ihn nicht nur Fortbewegungsmittel, sondern Lebenseinstellung. Zu Radschnellwegen hat der Sänger und Bassist der Band Brings eine klare Meinung. Foto: Marion Werner

die ich in mein Handy singe, damit ich sie nicht wieder vergesse. Bevor es Handys gab, habe ich immer 30 Pfennig dabei gehabt. Damit habe ich von der Telefonzelle aus bei mir zu Hause angerufen und meinen Anrufbeantworter vollgesungen. Also auf dem Rad bin ich kreativ. Natürlich ist es auch die Bewegung, die ich mag. Bei unserm Job musst du fit sein. Mein Bruder geht joggen und macht das, um fit zu bleiben. Ich fahre von Nippes in mein Häuschen in der Eifel – dann brauchst du nicht mehr zu joggen. Und Radfahren ist kommunikativ. Wenn du in Kerpen an der Bierbude kurz hältst, dir etwas zu trinken holst und da steht noch jemand mit dem Rad, dann wirst du mit dem auf jeden Fall ein Wort wechseln. An der Tankstelle die Autofah-

rer, die wechseln kein Wort miteinander.

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

Also hier in Köln wird es immer enger. Die Stadt nimmt an Rad fahrenden, jungen Leuten zu. Oft behindern sich die Radfahrer gegenseitig. Wenn eine rote Ampel kommt, dann sammeln sich so viele Radfahrer an der Ampel, dass es gefährlich wird, wenn alle zusammen losfahren. Da ist dann definitiv viel zu wenig Platz für alle.

Und trotzdem freue ich mich über jeden, der Rad fährt. Denn wir wissen alle, was abgasmäßig in unseren Städten los ist. Da wäre Radfahren die Lösung für so viele Probleme.

Ich bin überzeugt, dass die Leute einen Arbeitsweg von bis zu 20 km täglich mit dem Fahrrad in Kauf nehmen, wenn sie nicht permanent ihr Leben dabei gefährden würden. Als junger Familienvater, der verant-

wortlich ist für zwei Kinder und eine Frau, kannst du dich nicht ständig in Lebensgefahr begeben. Wenn du auf einem sicheren Radschnellweg nach Köln fahren könntest, würdest du das machen. Das Radfahren für alle als tägliches Fortbewegungsmittel wird noch nicht so angenommen von der Bevölkerung, weil die Infrastruktur einfach noch nicht da ist.

Ich würde den Platz für Radschnellwege den Autofahrern wegnehmen. Bis jetzt hat sich jedoch wenig getan. Alleine wenn du dir vor Augen hältst, wie einer der bekanntesten Radfernwege, der Rheinradweg, wie der in Köln durch die sehr belebte Altstadt geführt wird – das kann doch nur Krach mit den Fußgängern geben. Da kannst du eigentlich nur absteigen und zu Fuß gehen.

Wie würde sich Ihre persönliche Situation durch Radschnellwege verändern?

Ich lebe in Nippes und habe ein Häuschen in Kalenberg in der Nordeifel. Dazwischen liegen 62 km. Die Strecke fahre ich sehr gerne mit dem Rad, weil ich dabei auch meine Ruhe habe. Aber die ersten 12 km, bis man aus der Stadt raus ist, sind sehr mühsam. Du musst immer wieder anhalten und bei der Ampelschaltung hast du das Gefühl, dass du zu Fuß genauso schnell gewesen wärest. Ich finde, daran könnte man wirklich was tun. Es bräuchte freigeschaltete Radtrassen. In Holland gibt es das ja. Aber die haben sich das auch was kosten lassen. Dort sind in der Mitte vom Radweg Streifen – wie für Autos.

Den Platz wirst du den Autofahrern wegnehmen müssen. Leider ist das total konträr zur jetzigen Entwicklung auf dem Automarkt. Früher haben wir mit fünf Mann im R4 gesessen. Der war ungefähr 1,40 m breit. Heute fahren viele Leute diese SUVs. Die sind einfach riesig. Auf dem Land sind die Straßen in den Dörfern ja oft noch enger. Wenn du dann auf der Höhe von zwei aneinander vorbeifahrenden Autos mit dem Rad unterwegs bist, kannst du nur noch in den Straßengraben springen.

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

Wir würden alle gesünder leben. Jemand wie ich, der sein Leben lang in der Stadt farrad fährt, ist gesundheitlich vermutlich gefährdeter als ein Autofahrer. Du darfst in Kneipen nicht mehr rauchen, aber auf der Straße darfst du weiterhin Menschen – sogar Mütter mit Kinderwagen – mit giftigen Abgasen belasten. Das wird nicht verboten. Wann wird die Entscheidung für die Gesundheit der Menschen getroffen? Viele Autofahrer meinen, weil sie Kfz-Steuer zahlen und die Radfahrer gar nichts, hätten sie mehr Rechte. Aber die Kfz-Steuer holt natürlich nicht im Geringsten das raus, was Autos der Umwelt und unserer Gesundheit antun. Wenn man nur an den Abrieb der Reifen denkt. Der ist ja nicht weg, sondern in unserer Luft und in unserem Boden und irgendwann werden wir den trinken und essen.

Welche Strecke hätten Sie gerne als Radschnellweg ausgebaut?

Klug wäre es, rechtsrheinisch eine Strecke raus aus Köln zu bauen. Wenn

du von Osten in die Stadt reinfahren willst, wird es spätestens in Mülheim ungemütlich und gefährlich für Fahrradfahrer. In Bergisch Gladbach würden viele Leute mit dem Fahrrad nach Köln radeln, wenn das nicht so gefährlich wäre. Auf der Bergisch Gladbacher Straße bis nach Dellbrück raus, da ist ein Wahnsinnsverkehr. Da wäre ein Radschnellweg dringend nötig. Der Radschnellweg von Frechen nach Köln, der angedacht ist, wäre auch super. Da ist oft wenig Platz, wie z.B. auf der Luxemburger Straße vom Militärring stadteinwärts. Wir müssen was tun, damit weniger Leute Auto fahren und mehr Leute aufs Rad steigen.

Was machen Sie im Winter mit dem Fahrrad?

Ich fahre immer. Auf einem meiner Fahrräder habe ich sogar Reifen mit Spikes. Damit kann ich sogar auf festgefahretem Schnee fahren. Leider werden die Radwege nicht wirklich geräumt, so dass du eigentlich nur auf der Fahrbahn der Autos halbwegs fahren kannst. Das ist gefährlich. Deswegen wäre es super, wenn es ordentlich geräumte Radwege gäbe.

Freundeskreis Radschnellwege der AGFS – für mehr Radschnellwege in NRW

Radschnellwege haben das Potenzial, den Radverkehr zu revolutionieren. Mit dem Bau der schnellen Radverbindungen geht es in Nordrhein-Westfa-



len trotz des Landeswettbewerbs Radschnellwege bedauerlicherweise noch nicht recht vorwärts. Die AGFS hat deshalb den „Freundeskreis Radschnellwege“ ins Leben gerufen. Prominente Persönlichkeiten mit Bezug zu Nordrhein-Westfalen sprechen sich öffentlich für den Bau dieser Premiumradwege aus. Mit dabei sind bereits

- der Fernsehpfarrer und Radreisende Gereon Alter,
- der Musiker Stephan Brings,
- der Radsportler und doppelte Paralympics-Sieger Hans-Peter Durst,
- der Journalist Fritz Pleitgen,
- der Wanderer Manuel Andrack,
- der WDR-Moderator Matthias Bongard und

- die Schauspielerin und Moderatorin Joyce Ilg.

Weitere Mitglieder sollen folgen. „Von einem Radschnellweg habe ich geträumt, wenn ich mich vor 20 Jahren gelegentlich mit dem Fahrrad vom WDR die 16 km durch den Kölner Autoverkehr nach Bensberg quälte“, gibt Fritz Pleitgen an, wenn man ihn danach fragt, warum Radschnellwege seiner Meinung nach eine Bereicherung für unsere Gesellschaft sind. Unter www.radschnellwegefreunde.nrw finden Sie die Beweggründe aller Mitglieder, sich für dieses wichtige Thema zu engagieren.



Der Deutsche Fahrradpreis 2019

Am 13. Mai wurden die Gewinner des Deutschen Fahrradpreises 2019 in der Messe Dresden im Rahmen des Nationalen Radverkehrskongresses (NRVK) ausgezeichnet. 110 Bewerbungen, davon 26 Projekte aus Nordrhein-Westfalen und drei davon auf dem Siebertreppchen. Moderiert wurde der Abend von Barbara Hahlweg, bekannt aus der ZDF-Nachrichtensendung heute.

Infrastruktur

Den 1. Platz belegte das NRW-Projekt „Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes in der Metropole Ruhr“. Das bestehende Radwegenetz in der Region soll auf rund 1.800 km ausgebaut werden und zudem für die Alltagsmobilität attraktiver gestaltet werden. Laudatorin Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, lobte die regionale Zusammenarbeit mit den Kommunen und Kreisen bei der Planung des großflächigen Netzes. Gemeinsam wird ein Bedarfsplan mit 53 Kommunen, vier Kreisen und zahlreichen Institutionen und Verbänden erarbeitet. Bisher sind bereits ca. 700 km von den 1.800 km an regionalen Netzen fertiggestellt.

Das Projekt „Radwelle“ aus der Stadt Oberhausen belegte den 2. Platz. An mehreren Ampeln in der Stadt werden Fahrradfahrer automatisch erkannt und dadurch wird eine grüne Welle für sie ausgelöst.

Platz 3 ging an das Berliner Projekt „Regelplan Lastenradparkplatz“. Das Bezirksamt Neukölln von Berlin schafft proaktiv für die Bewohner einen Anreiz, Lastenräder im Rahmen eines Pilotprojekts sicher im öffentlichen Raum abzustellen.

Service

Das Konzept „Freie Lastenräder“ wurde mit 3.000 Euro ausgezeichnet. Mit 85 Initiativen, mehr als 180 Rädern und mehr als 10.000 Nutzenden ist es das größte Fahrradverleihsystem, das kostenfrei der Öffentlichkeit zur Verfügung steht. „Die Reproduzierbarkeit ist einzigartig und zeichnet sich durch eine nachhaltige Sharing-Infrastruktur aus“, so der Laudator Raoul Schmidt-Lamontain, Bürgermeister der Stadt Dresden.

2.000 Euro gingen an das Mietradsystem „MVG Rad Landkreis – Der Landkreis München steigt auf“ in Bayern. In 21 Gemeinden sollen über 160 MVG Radstationen entstehen, damit vermehrt Autofahrten durch intermodale Wegeketten im ÖPNV und mit dem Mietrad zurückgelegt werden.

Den 3. Platz und ein Preisgeld von 1.000 Euro erhielt das Projekt „Fahrrad2Go – Radmitnahme im Linienbus leicht gemacht!“. Durch eine hydraulische Unterstützung kann das Be- und Entladen des Fahrrads im Bus ohne externe Hilfe vorgenommen werden. Dadurch unterstützt das Fahrrad die Attraktivität des ÖPNV, besonders im ländlichen Raum.



Links: Marcel Knauff, Stadt Oberhausen, und Laudatorin Christine Fuchs, Vorstand AGFS; Rechts: Die Gewinner der Kategorie Infrastruktur (v.l.n.r.): Christian Götttsche und Denise Schröter, Bezirksamt Neukölln von Berlin, Marcel Knauff, Stadt Oberhausen, Maria T. Wagener und Martin Tönnies, Regionalverband Ruhr, sowie Christine Fuchs, Vorstand AGFS

Kommunikation

Das Kölner Aktionsbündnis „#Ringfrei“ räumte den 1. Preis ab. Durch eine gezielte Ansprache der Öffentlichkeit sowie eine klare Einbindung der Politik wurde eine Aufhebung der Radwegenutzungspflicht auf den Kölner Ringen erreicht. Martin Duldig, Sächsischer Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, betonte, wie wichtig eine klare Kommunikationsstrategie ist.

Den zweiten Platz teilen sich die Projekte „Radmesser“ und „Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt“ mit einem Preisgeld von jeweils 1.500 Euro.

Der Tagesspiegel veröffentlichte Daten zum Überholabstand zwischen Auto- und Radfahrenden unter dem Titel „Radmesser“. Die Partizipation von über 5.000 Bürgerinnen und Bürgern in Berlin ermöglichte eine umfangreiche Datenerfassung mittels eines selbst entwickelten Sensors.

Die Ausstellung des Deutschen Architekturmuseums „Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt“ zeigt neben einem Katalog und einem Begleitprogramm, wie der Radverkehr ein Bestandteil der innerstädtischen Architektur ist und wie Fahrradinfrastruktur in Zukunft aussehen muss.

Fotowettbewerb „Radfahren verbindet“

Knapp 400 eingereichte Fotos – der Schüler Lennard Prediger setzte sich mit einer Aufnahme von seinen Großeltern beim E-Bike-Fahren im Sonnenuntergang gegen die starke Konkurrenz durch. Albert Herresthal, Geschäftsführer beim Verbund Service und Fahrrad e.V., übergab während der feierlichen Abendveranstaltung persönlich den 1. Preis, eine fünftägige Radreise für zwei Personen durch das Erzgebirge. Den 2. Platz belegte Simon Chrobak mit dem Foto einer jubelnden Gruppe von Lasten-

radfahrern. Er gewann einen hochwertigen Fahrradcomputer. Der Drittplatzierte Adrian Ackermann fotografierte begeisterte Radsportler, die auf den Gardasee blicken. Der Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV) sponserte neben dem 2. Preis auch ein Beleuchtungsset von Busch & Müller.



Lennard Prediger und Laudator Albert Herresthal, VSF

Max Raabe verzauberte alle mit seinem Gesang

Der Chansonsänger wurde vom Bundesminister für Verkehr höchstpersönlich als Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2019 geehrt. Andreas Scheuer lobte nicht nur die musikalischen Künste, wie die Fahrradhymne „Fahrrad fahr’n“, sondern auch das private Engagement von Max Raabe, der am liebsten mit dem Rad unterwegs ist. Obendrein erhielt der Sänger einen vergoldeten Retro-Helm, natürlich nicht ohne Anspielung auf die Fahrradhelm-Kampagne „Looks like shit. But saves my life.“



Links: Die Gewinner der Kategorie Service. Rechts: Die Gewinner der Kategorie Kommunikation (v.l.n.r.): Stefanie Lampe und Dr. Annette Becker, Deutsches Architekturmuseum, Andreas Baum, Michael Gegg und Hendrik Lehmann, Radmesser, Carolin Ohlwein, Hans-Günter Grawe und Reinhold Goss, Aktionsbündnis #RingFrei, und der Laudator Martin Dulig, Sächsischer Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



Max Raabe und Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die Jury - Wer steckt eigentlich dahinter?

18 Expertinnen und Experten haben am 13. März 2019 die oben genannten Preisträger in drei Wahlgängen gewählt. 110 Projekte wurden eingereicht, davon 35 in den Kategorien Infrastruktur und Kommunikation sowie 40 in der Kategorie Service.



Die Fachjury (v.l.n.r.): Rudolf Bergen, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Ronald Winkler, ADAC Bundesverband, Peter London, Ministerium für Verkehr NRW, Thomas Hartmann, BMVI, Burkhard Stork, ADFC Bundesverband, Iris Hegemann, Deutscher Tourismusverband e.V., Jan Rickmeyer GIZ, Andreas Swensson, Stadt Hamburg, Hendrikje Lucic, VSF e.V., Stefan Burger, AGNH Hessen, Michael Blaess, AGFS NRW, Thomas Kiel, Deutscher Städtetag, Julia Schäfer BMVI, Dr. Markus Brohm, Deutscher Landkreistag, Siegfried Neuberger, ZIV e.V., Anika Meenken, VCD Bundesverband e.V.

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

Ausführliche Informationen zu den Nominierten, die Jurybegründung, Factsheets zu den Gewinnern sowie Bilder der Preisverleihung finden Sie auf www.der-deutsche-fahrradpreis.de.

Platz da!



Neuer Teilnehmerrekord beim AGFS-Kongress

Mehr als 600 Teilnehmer bei „Platz da! Der AGFS-Kongress zur Verkehrssicherheit“



Wenn es um Verkehrssicherheitsarbeit geht, ist menschliches Verhalten der zentrale Ansatzpunkt. Dennoch kann eine sichere Verkehrsinfrastruktur, die menschliches Fehlverhalten toleriert, erheblich zu einer Reduzierung von Unfällen beitragen. Eine tragende Rolle spielt dabei die kommunale Verkehrsplanung. Unter dieser Prämisse diskutierten Experten aus Wissenschaft, kommunaler Planung und Verkehrssicherheit am 21. Februar 2019 in Essen. Moderiert wurde der Kongress mit großer Kompetenz von Tom Hegemann.

Eine Frage des Geldes

„Stärken Sie die Kommunen!“, diesen Appell richtete Frank Meyer, Oberbürgermeister der Stadt Krefeld und Vorsitzender des AGFS-Präsidiums, gleich zu Beginn an den Bund und an das Land NRW. Nur durch weitere finanzielle Unterstützung seien die Städte und Gemeinden in der Lage, Infrastrukturen für eine Verkehrspolitik zu schaffen, mit denen die Verkehrssicherheit erhöht werden und Deutschland seine Klimaziele erreichen könne. Zusagen hierfür gab es pauschal von den Vertretern des Landes und des BMVI. Sicherheit sei eine zentrale Voraussetzung für den Umstieg aufs Rad. Das Land gebe für die Förderung der fahrrad- und fußgängerfreundlichen Nahmobilität in diesem Jahr insgesamt 2,25 Mio. Euro mehr als im Vorjahr aus, erklärte Dr. Dirk Günnewig vom Verkehrsministerium NRW. Für den Bund bekannte sich die Radverkehrsbeauftragte Karola Lambeck besonders zum weiteren Ausbau der Radschnellwege und wies auf die Überprüfung der Straßenverkehrsordnung auf größere Nahverkehrsfreundlichkeit hin, die derzeit im Gange sei.

Platz für Sicherheit

Inhaltlich begann der Kongress nicht mit einem Leitvortrag über Verkehrssicherheit, sondern Robert Follmer vom Bonner Institut infas stellte die Ergebnisse der letzten Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ vor. Relativ ernüchternd fällt sein Resümee für die Entwicklung der Nahmobilität aus: Die Anteile von Fuß- und Radverkehr sind im Vergleich mit den vorangegangenen Studien (2002 und 2008) stabil. Tatsächlich könnte es sogar sein, dass der in den vorangegangenen Studien festgestellte leichte Zuwachs durch die Korrektur des Mikrozensus rückwirkend nicht mehr belegbar ist.

Die schleppende Entwicklung ist nicht verwunderlich. Mit den bisherigen Maßnahmen ist nach dem Urteil von Jörg Ortlepp von der Unfallforschung der Versicherer kein signifikanter Zuwachs an Sicherheit in der Nahmobilität zu erreichen. An Kreuzungen und Querungen ereignen sich nach der Analyse der Versicherer immer noch die meisten Unfälle mit Personenschaden – Grund hierfür sei mangelnde Sicht und Sichtbarkeit, etwa durch parkende Pkw und Lkw. Sicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer brauche mehr Platz als beiden bisher im Straßenverkehr eingeräumt würde.

Ampeln sind an Kreuzungen nicht immer die sicherste und beste Querungshilfe für Fußgänger. Eberhard Clauß berichtete von den positiven Erfahrungen der Stadt Köln mit dem Rückbau von Ampelanlagen und deren Ersatz durch alternative Betriebsformen wie Zebrastreifen. Auch die subjektive Sicherheitswahrnehmung spielte in Essen eine Rolle: Fußgänger und Radfahrer fühlen sich zunehmend von motorisierten Fahrzeugen bedrängt, wobei auch das Verhältnis von Fußgängern und Radfahrern untereinander oft nicht von Rücksichtnahme geprägt ist.



Die große Bedeutung von Verkehrssicherheit spiegelt sich in dem voll besetzten Saal Europa in der Messe Essen wider. Alle Foto auf dieser Seite: AGFS/Andreas Endermann

Diesem Thema widmet die AGFS die große Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“. Lesen Sie mehr dazu auf Seite 27 oder in der letzten nahmobil, Nr. 12.

Dass auch bei der Verkehrssicherheit der Schein trügen kann, zeigen Forschungen der TU Braunschweig zum Einfluss der Infrastruktur auf das Überholverhalten von Autofahrern. Das erstaunliche Ergebnis: Keine Markierungen verleiten im Gegensatz zu Radfahrstreifen und vor allem Schutzstreifen Autofahrer dazu, den gesetzlich geforderten Mindestabstand von 1,5 m häufiger einzuhalten. Wie man trotzdem mit markierten Radverkehrsanlagen eine hohe Sicherheit erreicht, zeigte Horst Wohlfarth von Alm mit seinem Bericht über die Maßnahmen in Berlin.

Dass man auch das Autoparken neu denken müsse, dafür plädiert Professor Jürgen Gerlach. Er zeigte, wie auch der ruhende Verkehr ein Risikofaktor ist. Die AGFS plädiert seit Langem für eine teilweise Verlagerung des Parkens auf private Flächen als eine Lösung für das Problem. Der öffentliche Raum,



/ AUS DER AGFS /

Frank Meyer, Vorsitzender des AGFS-Präsidiums und Krefelds Oberbürgermeister begrüßte die Teilnehmer für die AGFS

der dadurch frei wird, könnte dann zugunsten einer sicheren Infrastruktur für die Nahmobilität sowie für mehr Grün- und Aufenthaltsflächen genutzt werden.

Laut Tilman Bracher vom Deutschen Institut für Urbanistik wird eine zeitgemäße Straßenverkehrsordnung derzeit dringend gesucht. In ihrer jetzigen Form sichert sie vor allem die Privilegierung des Autoverkehrs. Das gelte es mit einer klugen Novellierung zu ändern, bevor ein „Dachgesetz“ zur Straßenverkehrsplanung verwirklicht werden könne.

Die AGFS möchte den Anteil der Nahmobilität im Modal Split deutlich erhöhen. Das Fazit des Kongresses ist, dass dieses Ziel nicht erreicht wird, wenn bei der Gestaltung der Straßen und den rechtlichen Rahmenbedingungen die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer nicht an erster Stelle steht. Straßen müssen künftig so gestaltet werden, dass menschliches Fehlverhalten so gut wie möglich tolerierbar ist: mit genügend Platz für den Fuß- und Radverkehr, Kreuzungen mit freien Sichtbeziehungen und einer einfach zu verstehenden Verkehrsführung.

Mobilität in Deutschland 2017 – Robert Follmer präsentierte die wichtigsten Erkenntnisse aus der lange erwarteten Mobilitätsstudie.

Jörg Ortlepp bekräftigte den Handlungsdruck: Statistisch gesehen werden 13 Kongressteilnehmende 2019 einen Unfall haben, zwei werden bei einem Unfall tödlich verunglücken.

Franz Linder stellte die gemeinsame Verkehrssicherheitskampagne von AGFS, Verkehrsministerium NRW, Landesverkehrswacht und Zukunftsnetz Mobilität vor.



Vier tolle Tage im Februar

Der AGFS-Messestand auf der Fahrrad Essen 2019 wurde von wissbegierigen Besuchern förmlich überrannt



Während an der zentralen Infotheke Ansprechpartner aus den 87 Mitgliedskommunen Informationen und Materialien über die AGFS präsentierten, widmete sich der weitere Messestand in diesem Jahr fast ausschließlich der Verkehrssicherheit. Wie beim AGFS-Kongress (neuer Teilnehmerrekord) zeigte sich die Themenauswahl auch beim Messestand als Volltreffer.

Im Mittelpunkt stand der Abstand: Beim Überholen von Radfahrern sollen Autofahrer nach einem Gerichtsurteil mindestens 1,50 m einhalten. Im Straßenverkehr kann längst nicht jeder Autofahrer richtig abschätzen, wie viel 1,50 m wirklich sind. Das konnte am Stand ausprobiert und geübt werden. Auf einem Fahrradsimulator konnten vorausschauendes Fahren, das Erkennen von Gefahrensituationen und die Vermeidung von Unfällen trainiert werden. Besonders der „tote Winkel“ wurde auf dem Simulator vorgeführt.

Parallel dazu lief der Kurzfilm zur Kampagne „Liebe braucht Abstand“. In ihm werden typische Situationen, in denen problematisches Abstandsverhalten zwischen den Verkehrsteilnehmern zu Konflikten führt, thematisiert. Gleichzeitig zeigt er, wie man sich besser und für alle sicherer verhalten sollte. In diesem Zusammenhang stand auch die Vorstellung der Kampagne „Gemeinsam mit Rücksicht“ der Stadt Essen. Auf insgesamt 13 Bildtafeln mit Comics wirbt sie für mehr Rücksichtnahme auf gemeinsam genutzten Geh- und Radwegen. Dem

wichtigen Thema eigenständige Mobilität von Grundschulern bzw. dem Bringen der Kinder mit dem Auto zur Schule widmete die AGFS eine große, anschaulich gestaltete Tischzeitung. Sie griff die potenziellen Gefahren von „Elterntaxis“ für Kinder auf und zeigte Alternativen für den Schulweg.

Natürlich drehte sich auch wieder das Glücksrad unaufhörlich. Im Sinne der Verkehrssicherheit wurden insbesondere Preise wie z.B. Reflexmaterialien verlost. Als besonderes Highlight konnte man das Gesellschaftsspiel „Platz da!“ gewinnen. Am Foto-Fun-Modul entstanden in kürzester Zeit realistische Fotomontagen mit Motiven der Kampagne „Liebe braucht Abstand“. So konnten die Besucher die Verkehrssicherheit als bleibende Erinnerung in Form einer Postkarte mit nach Hause nehmen.

Das vielfältige Informationsangebot rundeten die Vorstellung des Rad- und Wanderroutenplaners des Verkehrsministeriums NRW auf dem großen Touchscreen und die Verteilung der neuen Auflage der beliebten Freizeitkarte „Fahr Rad in Nordrhein-Westfalen“ ab. Mit vier anstrengenden, aber dank des überragenden Besucherzuspruchs auch sehr schönen Tagen kann der Messestand auch in diesem Jahr als voller Erfolg bezeichnet werden. Die AGFS freut sich darauf, sich auch im nächsten Jahr wieder auf der Fahrrad Essen präsentieren zu dürfen.

Der Fahrradsimulator in Aktion



Die Tischzeitung



Viel interessierter Besuch am Messestand





Die Plakat-Walker verteilen Give-Aways und ziehen die Aufmerksamkeit auf sich. Foto: Peter Obenaus

„Liebe braucht Abstand“ in Troisdorf unterwegs

Kampagne zum Abstandsverhalten begeistert und regt zum Nachdenken an

Beim Troisdorfer Familienfest fand am Sonntag, dem 12. Mai 2019 eine Aktion zur Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ auf der Wilhelm-Hamacher-Straße statt. Es ging um das Abstandsverhalten im Straßenverkehr und Interessierte konnten in einer Deklaration nachlesen, welche Leitsätze und Leitwerte für das zukünftige Verkehrsgeschehen in Troisdorf beschlossen worden waren. Neben den Plakat-Walkern, die kleine Geschenke verteilten, wurde der Slogan „Liebe braucht Abstand“ mit Kreidespray auf den Asphalt aufgetragen. Denn egal ob mit dem Auto, ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß unterwegs – ein respektvoller Umgang untereinander ist unerlässlich. Der nächste Aktionstag findet am Samstag, dem 22. Juni 2019, in der Stadt Ahlen statt. Dort werden vor einer gemeinsamen Fahrradtour Schwimmnudeln an Fahrrädern befestigt, um den Mindestabstand von 1,50 m zu verdeutlichen.

Auch die Stelzenläufer sind begeistert von der Kampagne.
Foto: Peter Obenaus



Die Kampagne „Liebe braucht Abstand“ wird fortgesetzt

Die erfolgreiche Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ wird bis 2020 fortgeführt. Das beschloss der Lenkungskreis zur Kampagne, bestehend aus Vertretern der beteiligten Institutionen AGFS, Zukunftsnetz Mobilität NRW und Verkehrswacht Nordrhein-Westfalen, gemeinsam mit dem Fördergeber, dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

2018 ist die Kampagne mit den sechs Pilotstädten Ahlen, Brühl, Dortmund, Dülmen, Minden und Troisdorf gestartet. Nun sollen bis zu zwölf weitere Kommunen folgen. Interessierte Städte, Gemeinden und Kreise können ein Teilnahmeformular ausfüllen und an m.pretzsch@p3-agentur.de weiterleiten. Das Formular mit weiteren Informationen steht auf der Projektwebseite zum Download bereit.

Ausführliche Informationen zur Kampagne finden Sie unter: www.liebe-braucht-abstand.de

Der Slogan macht sich auch gut auf Asphalt.
Foto: Peter Obenaus



Die zweite AGFS-Planerwerkstatt war wieder ein voller Erfolg

Nahmobilität und Aufenthaltsqualität in Ortsdurchfahrten von AGFS und Landesbetrieb Straßenbau NRW gemeinsam behandelt



Am ersten Tag bereiteten die Experten die Teilnehmer auf die Arbeit an Tag zwei vor.

Der gemeinsame Workshop von Kollegen aus AGFS-Kommunen und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW lieferte kreative Ideen für die Nahmobilität und die Steigerung der Aufenthaltsqualität in Ortsdurchfahrten.

Der erfolgreiche Verlauf und das große Interesse an der ersten Planerwerkstatt hat die AGFS schon frühzeitig ermutigt, das Format zu wiederholen. Auf Wunsch vieler Mitgliedskommunen wurden in dem zweiten Workshop „Ortsdurchfahrten im Kontext von Nahmobilität 2.0“ bearbeitet. Da sich kommunale Planung und Landesbetrieb Straßenbau NRW bei vielen Ortsdurchfahrten zwangsläufig eng abstimmen müssen, war es nur logisch, den Workshop gemeinschaftlich mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW durchzuführen.

„Es war nicht das Ziel, am Ende des Tages eine ausgearbeitete Planung auf dem Tisch zu haben. Wir wollten in einen Austausch kommen, um gemeinsam die besten Lösungen zu finden“, sagte Elfriede Sauerwein-Braksiek, Direktorin des Landesbetriebes Straßenbau NRW, zum Ende der Veranstaltung. Auch Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, betonte, dass es zunächst darum gehe, zwei Planungskulturen zueinander zu bringen. „Wir sind dabei, eine gemeinsame Sprache zu finden, um in Zukunft schneller und erfolgreicher zusammenarbeiten zu können“, so Christine Fuchs.

Sollen sich Radfahrer die Straße mit den Autos teilen? Oder soll es einen eigenen Radweg geben? Wie muss eine Kreuzung

aussehen, wenn immer mehr Menschen mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind? Das sind Fragen, die sich die Teilnehmer in Witten gestellt haben. Acht kommunale Verkehrsplaner hatten konkrete Fälle aus ihrer Praxis mitgebracht. Gemeinsam wurden kreative Lösungsvorschläge entwickelt. Der Ansatz war auch diesmal im Zweifel über die Richtlinien hinaus zu denken, auch wenn die Ideen so erst mal nicht 1 : 1 umgesetzt werden können. Dabei wurden die Planer von Experten aus Verkehrs- und Landschaftsplanung unterstützt.

Das Beispiel der B 226 in Herne zeigt, wie sich die Anforderungen an die Planung gewandelt haben. Die Bundesstraße ist vor gut 25 Jahren nach damals modernstem Standard vierspurig ausgebaut worden – für den Autoverkehr. Dass 2019 nun darüber nachgedacht wird, wie man diese Straße auch für Radfahrer komfortabel und sicher nutzbar macht, spiegelt die Veränderung der Mobilität wider.

Unterschiedliche Materialien nutzen

Dass es nicht bei Visionen bleiben muss, zeigen andere Beispiele, die in der Planerwerkstatt gelöst wurden. In Rietberg (Kreis Gütersloh) könnte eine Einbahnstraßen-Regelung helfen, den Autoverkehr auf einer engen Straße so zu reduzieren, dass Radfahrer mehr Platz bekommen. In Dülmen-Rorup (Kreis Coesfeld) würden die Planer den Verkehr gerne mit kleinen Kreisverkehren „ausbremsen“ und die schmale Ortsdurch-



In Kleingruppen wurden die Beispiele bearbeitet.



Neben sieben klassischen Ortsdurchfahrten wurden auch Ideen für die Umgestaltung eines Knotenpunkts entwickelt.



Die Ergebnisse wurden nach je zwei Sessions im Plenum vorgestellt.

fahrt begrünen. Der Einsatz von unterschiedlichen Materialien zur Fahrbahngestaltung könnte im Kerpener Ortsteil Türnich (Rhein-Erft-Kreis) eine Lösung sein, den Radfahrern mehr Sicherheit zu geben und Autofahrer aufmerksamer zu machen. Zudem möchte man mit Piktogrammen auf der Fahrbahn arbeiten, die anzeigen, dass Autos und Radfahrer gemeinsam Nutzer der Straße sind. „Eine Studie hat ergeben, dass diese Piktogramme auf der Fahrbahn eher dazu führen, dass Autofahrer einen ausreichenden Sicherheitsabstand einhalten, als die sogenannten Schutzstreifen, die Autofahrer oft als Randmarkierung ihrer Fahrbahn wahrnehmen“, so Michael Vieten, Verkehrsplaner aus Neuss, der den Workshop-Teilnehmern zur Seite stand. Entsprechend nah würde dann an den Radlern vorbeigezogen.

Für Euskirchen-Kuchenheim wurde darüber nachgedacht, die gleichen Ziele wie in Türnich mit dem Einbau eines Multifunktionsstreifens in der Fahrbahnmittte zu erreichen. Dadurch

würde auch Fußgängern das Querere erleichtert und eine verkehrsberuhigende Wirkung auf den Kfz-Verkehr erzielt. Für die Führung eines Radschnellweges in Bielefeld-Ummeln hatten die Planer die Idee, eine Einbahnstraße mit einer Fahrradstraße zu kombinieren und so mehr Raum für den Rad- und Fußverkehr zu realisieren. Die Ortsdurchfahrt in Neuss-Grimlinghausen könnte durch verschiedene punktuelle Maßnahmen, wie die Gestaltung von Eingangsbereichen am Ortsanfang, und die Anlage von baulichen Radwegen sowohl optisch aufgewertet als auch sicherer sowie fußgänger- und fahrradfreundlicher werden.

Das gemeinsame Format kam auch bei den Teilnehmenden sehr gut an. „Mein Kollege und ich fanden die Veranstaltung sehr rund und vor allem gelungen.“ Das positive Feedback bestärkt die AGFS, die Veranstaltung zu verstetigen, auch gemeinsam dem Landesbetrieb Straßenbau NRW. „Das ist eine Partnerschaft, die mit dieser Planerwerkstatt begonnen hat“, zeigte sich Christine Fuchs zuversichtlich.

Der Radverkehr bewegt die Gemüter. Zum Schluß gab es noch ein Pressegespräch zu den Ergebnissen der Planerwerkstatt.

Gearbeitet wird bei der Planerwerkstatt klassisch: Mit 6B-Bleistift und Skizzen auf Transparentpapier.

Bei Fragen konnten die Teilnehmer auf das Wissen der Experten zurückgreifen.



Acht Fragen an Elfriede Sauerwein-Braksiek

„Radschnellwege haben gerade in Ballungsräumen einen sehr hohen Stellenwert.“

Frau Sauerwein-Braksiek ist Direktorin des Landesbetriebes Straßenbau NRW. Zu dessen Aufgaben gehört auch die Umsetzung von Radschnellwegen. Zur AGFS und ihrem Thema „Nahmobilität“ besteht damit neben der Anlage von straßenbegleitenden Rad- und Gehwegen an klassifizierten Straßen sowie der Gestaltung von Ortsdurchfahrten eine weitere Schnittstelle. Eine engere Zusammenarbeit der beiden Institutionen ist wünschenswert und auch schon in Vorbereitung, ein erster Schritt dazu war die Durchführung einer gemeinsamen Planerwerkstatt im Februar 2019 (siehe Seite 28).

Frau Sauerwein-Braksiek, Sie haben am Ende der Planerwerkstatt eine positive Bilanz zur Veranstaltung gezogen. Welche Punkte waren ausschlaggebend für Ihre Bewertung?

Bei der Planerwerkstatt konnten die Teilnehmer in einer kreativen Atmosphäre und losgelöst vom Alltagsgeschäft gemeinsam an Projekten arbeiten und Lösungen suchen. Und die Betonung liegt dabei wirklich auf dem Wort „gemeinsam“. In der Werkstatt-Atmosphäre haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kommunen und die Straßen.NRW-Kollegen tatsächlich auch einmal „um die Ecke“ gedacht und dabei Ideen entwickelt, die die Projekte voranbringen können. Zwei Tage gemeinsam zu arbeiten, aber auch Zeit zu haben, einmal abseits der Fachthemen ins Gespräch zu kommen, schafft eine vertrauensvolle Atmosphäre. Das wollen wir auf jeden Fall mit weiteren Planerwerkstätten fördern.

Bei welchen Themen sehen Sie weitere Kooperationsmöglichkeiten?

Grundsätzlich geht es darum, Verkehr nicht mehr nur vom Auto aus zu denken. Städte und Gemeinden wollen ihren Bürgern ein lebenswertes und attraktives Umfeld bieten. Das bedeutet oft, dass Verkehr zurückgedrängt werden soll. Hier muss man gemeinsam nach Lösungen suchen, wie Fußgänger, Radfahrer und in Zukunft vielleicht auch noch E-Scooter-Fahrer sicher unterwegs sein können, ohne dass die Verbindungsfunktion von Straßen verloren geht.

Welchen verkehrlichen Stellenwert bzw. welche Funktion haben aus Ihrer Sicht Radschnellwege?

Radschnellwege haben gerade in den Ballungsräumen



Diplom-Ingenieurin Elfriede Sauerwein-Braksiek, Direktorin und Sprecherin des Direktoriums, Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW)

einen sehr hohen Stellenwert. Die schnelle Verbindung von A nach B, die sicher und zuverlässig mit dem Rad zu nutzen ist, kann in den Städten zu einer enormen Entlastung der oft angespannten Verkehrslage führen. Und ich bin überzeugt, dass viele Menschen gerne das Rad nicht nur in der Freizeit, sondern auch für den Weg zur Arbeit nutzen möchten. Dazu müssen aber die Voraussetzungen stimmen und daran arbeitet Straßen.NRW. Mit den Möglichkeiten der E-Bikes werden die Radschnellwege auch für die ländlichen Regionen immer interessanter, weil mit diesen Rädern auch bequem weitere Strecken zu bewältigen sind. Wichtig ist aber, gleichzeitig die übrige Radinfrastruktur weiter zu fördern. Dies gelingt uns z.B. mit dem Instrument der Bürgerradwege. So kann dort, wo der Landesbetrieb nicht mit erster Priorität bauen kann, dennoch eine funktionierende Infrastruktur geschaffen werden.

Ein Thema interessiert unsere Leser besonders: Wie geht es mit den Radschnellwegen in NRW, besonders mit dem RS1 weiter? Wann wird es möglich sein, von Hamm bis nach Duisburg „in einem Rutsch“ fahren zu können?

Straßen.NRW ist vor etwas mehr als zwei Jahren in die Planung des RS1 eingestiegen. Dabei hat sich im Vergleich zur Machbarkeitsstudie aber eine wichtige Voraussetzung geändert: Radschnellwege sind einer Landesstraße gleichgesetzt, was Planung und Bau angeht. Das hat den Vorteil, dass auch Landesmittel für diese Wege fließen, es bremst das Verfahren aber auch, weil wir in vielen Fällen eine aufwendigere Planung vorlegen müssen, die der einer Landesstraße gleichkommt. Beim RS1 kommt hinzu, dass einige Teilstrecken von den Städten geplant und gebaut werden. Hier finden zwar regelmäßige Abstimmungen statt, wie schnell die Planungen in den Kommunen vorangetrieben werden, liegt aber nicht in unserer Hand. Wir wollen bei diesem wichtigen Projekt aber dennoch vorankommen und gehen mit einem engagierten Team an die Planungen. Und auch wenn der RS1 aus vielen Teilstücken zusammenwachsen muss, die einzelnen Abschnitte haben, wie man in Essen und Mülheim sieht, auch schon eine bedeutende Funktion für die Mobilität der Bürger dort.

Was sind Ihrer Meinung nach die zentralen Herausforderungen an die Mobilität der Zukunft?

Mobilität wird in der Zukunft vor allem durch Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger und intelligente Steuerung funktionieren. Darauf müssen wir uns bei unseren Planungen einstellen. Die Herausforderung ist, viele Akteure an einen Tisch zu bekommen und auch alle Interessen zu kennen. Wir müssen also ins Gespräch kommen und Rücksicht auf die unterschiedlichen Bedürfnisse nehmen. Das gilt für die Wünsche von Fußgängern und Radfahrern nach Sicherheit und einem lebenswerten Umfeld ebenso wie für die Anforderungen von Wirtschaft und Handel an eine funktionierende Infrastruktur.

Der Ruf nach Tempo 30 auch auf klassifizierten Straßen zumindest in sensiblen Innerortsbereichen wird immer lauter. Wie ist Ihre Haltung dazu?

Tempo 30 kann in sicherheitsrelevanten Bereichen schon jetzt realisiert werden. Allerdings darf ein solches Instrument der Verkehrssteuerung auch nicht abgenutzt werden. Dann verliert es die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer. Bundes- und Landesstraßen haben eine überregionale Funktion und wir sind auch dafür verantwortlich, den Verkehr fließen zu lassen.

Wir müssen also die Situation vor Ort betrachten und gemeinsam Lösungen finden. Wenn es um eine generelle Regelung geht, innerorts Tempo 30 einzuführen, so ist das eine politische Entscheidung, die wir als Straßen.NRW nicht treffen.

Persönlich: Sind Sie eher mit dem Rad, zu Fuß, mit Bus/Bahn oder ... unterwegs?

Zugegeben, mit dem Rad nicht so häufig. Aber mit der Bahn, soweit es die Koordination der Termine möglich macht. Und zur Entspannung schnüre ich gerne die Laufschuhe.

Was möchten Sie unseren Lesern zum Abschluss noch mit auf den Weg geben?

Lassen Sie uns im Gespräch bleiben. Straßen.NRW setzt bei seinen Projekten auf eine frühe Beteiligung der Bürger, um Anregungen und Kritik noch im Planungsprozess aufzunehmen. Auch wenn wir nicht allen Wünschen entsprechen können, bin ich überzeugt, dass wir gemeinsam zu einem besseren Ergebnis für eine gute Mobilität kommen.

Wuppertal ist das 87. Mitglied der AGFS



Feierliche Urkundenübergabe mit NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst, AGFS-Vorstand Christine Fuchs und Oberbürgermeister Andreas Mucke.

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und AGFS-Vorstand Christine Fuchs überreichten Oberbürgermeister Andreas Mucke am Mittwoch, dem 27. Februar 2019, gemeinsam die Aufnahmeurkunde und bescheinigten der Stadt Wuppertal damit offiziell die Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit.

Im Dezember 2018 hatte eine Expertenkommission zu Fuß und mit dem Rad die Situation vor Ort geprüft und positiv über die Aufnahme in das kommunale Netzwerk abgestimmt. Wuppertal zeige, dass auch in Städten mit bewegter Topografie die Förderung von Rad- und Fußverkehr möglich ist, so das Urteil des Gremiums, bestehend aus Verkehrsexperten des Landtags, der AGFS-Mitgliedskommunen, des Verkehrsministeriums sowie von Organisationen wie dem ADFC.

Bürger-Engagement und städtische Maßnahmen überzeugen

Inbesondere das bürgerschaftliche Engagement ist bei der

Entscheidung positiv in die Waagschale gefallen. Zu nennen sind hier die über die Stadtgrenzen hinaus bekannte Nordbahntrasse – ein Skate-, Fuß- und Radweg, dessen Ausbau maßgeblich von der Bürgerinitiative Wuppertalbewegung vorangetrieben und gemeinsam mit dem Verkehrsressort umgesetzt wurde – sowie die „Initiative Lastenfahrradverleih Fienchen“. Derzeit plant die Stadt weitere Verbindungen zwischen den Zentren und den bereits vorhandenen sowie projektierten weiteren Trassen (Schwarzbach-Trasse, Loh-Hatzfeld). Auch für den Fußverkehr wird einiges getan. Eine neue Fußgängerbrücke verbessert die Erreichbarkeit des Bahnhofs und der für 2019 geplante Umbau der Fußgängerzone soll deren Aufenthaltsqualität erhöhen. Außerdem will die Stadt offensiver gegen Falschparker auf Gehwegen vorgehen.

Verbesserungspotenzial und Vorteile als Mitglied der AGFS

Doch auf Wuppertals Weg zu mehr Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit sind auch noch einige Aufgaben zu bewältigen. Bei der Baustellenführung für Radfahrer, den Grünzeiten an Ampeln, der Zahl der Radabstellanlagen oder der Öffentlichkeitsarbeit sieht die Bereisungskommission noch Verbesserungspotenzial. Außerdem sollte geprüft werden, ob die Radwegebenutzungspflicht an einigen Radwegen aufgehoben werden kann. Hier soll die Mitgliedschaft in der AGFS bereits Hilfe leisten. Als Teil der AGFS kann Wuppertal künftig exklusive Mittel für die Förderung der Nahmobilität beantragen und profitiert von einem etablierten Netzwerk für den fachlichen Austausch sowie die gegenseitige Unterstützung bei Problemen und Planungsfragen. Darüber hinaus entwickelt die AGFS regelmäßig Broschüren, Leitfäden und Kampagnen, die auf aktuelle Bedürfnisse ihrer Mitglieder abgestimmt sind. Sämtliche Materialien stehen den Mitgliedern kostenlos zur Verfügung.

Nationaler Radverkehrskongress in Dresden



Am 13. und 14. Mai 2019 kamen auf dem 6. Nationalen Radverkehrskongress 800 Expertinnen und Experten in Dresden zusammen, um über die zukünftige Gestaltung und Entwicklung des Radverkehrs zu diskutieren. Zum zehnjährigen Kongressjubiläum fanden unter dem Motto „Weiterdenken“ Debatten in zwölf Fachforen statt. Dort stellte auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer seine acht Leitziele mit Beispielen für mögliche Maßnahmen und die Beteiligungsplattform vor.

Ziel 1: Lückenloser Radverkehr in Deutschland

Radwege sollten nicht mehr plötzlich an einer Kreuzung enden. Neben den Kommunen hat sich das Bundesverkehrsministerium (BMVI) zum Ziel gesetzt, möglichst viele Radwege an Bundesstraßen und Wasserstraßen zu bauen. Bei Neu- und Ausbau von Bundesstraßen soll in Zukunft deshalb immer geprüft werden, ob auch gleich ein begleitender Radweg gebaut werden kann. In Fällen, in denen das nicht der Fall ist, sollte dies künftig begründet werden.

Ziel 2: Vision Zero im Radverkehr

Wir brauchen breite, sichere Radwege, die im Idealfall auch klar vom Autoverkehr abgetrennt sind. Bei der Breite müssen wir daran denken, dass auch ausreichend Platz für neue Formen der Mobilität wie etwa Elektrokleinstfahrzeuge benötigt wird. Das BMVI plant höhere, wirksame Bußgelder für das unerlaubte Parken auf Schutzstreifen sowie für das Parken in zweiter Reihe.

Ziel 3: Urbaner Lastenverkehr wird Radverkehr

Experten schätzen, dass 20% des Lieferverkehrs per Rad abgewickelt werden können. Das sollte unser Ziel sein. Das heißt

z.B. Platz für Lastenräder. Die Kommunen können aber auch Verteilzentren einrichten, von denen aus die letzte Meile zum Kunden per Lastenfahrrad gefahren wird.

Ziel 4: Deutschland wird Fahrrad-Pendlerland

Der Bund stellt 25 Mio. Euro jährlich für breite und sichere Radschnellwege bereit. Der Bund wird hier mit den interessierten Kommunen und Ländern pragmatische Lösungen finden, wenn die Hürden dort möglicherweise für zu hoch erachtet werden. Denn Angebot schafft Nachfrage. Wenn wir erst breite, schnelle und lange Radstrecken haben, werden auch mehr Pendler aufs Fahrrad steigen.

Ziel 5: Deutschland wird Fahrradstandort

Das BMVI wird z.B. zum Wintersemester 2020 erstmals Hochschulprofessuren fördern, die sich mit Radverkehrsthemen beschäftigen. Ziel ist es, Fachkräfte auszubilden, die ihr Know-how dann vor Ort in den Kommunen einbringen.

Ziel 6: Radverkehr wird intelligent, smart und vernetzt

Räder könnten in Zukunft einen Sender haben, über den sie mit den Ampeln und Fahrzeugen in der Umgebung kommunizieren können. Im Idealfall ist dann auf bestimmten Strecken eine grüne Welle für Radfahrer möglich und Autos können Radfahrer nicht mehr übersehen.

Ziel 7: Radverkehr erobert Stadt und Land

Darunter fallen auch die neuen Leuchtturmprojekte des BMVI, die in diesem Jahr erstmals mit insgesamt 20 Mio. Euro in den Kommunen gefördert werden können. Kommunen können sich ab sofort bewerben. Denkbar sind z.B. längere kreu-

zungsfreie Radverkehre in der Stadt mit Tunneln oder Brücken eigens für Radfahrer.

Ziel 8: Das Fahrrad im Zentrum moderner Mobilitätssysteme

Das BMVI arbeitet an einer Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung, die den Radverkehr nutzerfreundlicher und damit noch attraktiver machen soll. Geplant ist z.B. ein Halteverbot auf Schutzstreifen. Das BMVI arbeitet außerdem daran, die Regelwerke und Handlungsempfehlungen zu überarbeiten, damit wir einheitliche und bessere Standards beim Radwegebau bekommen.

Bis zum 30. Juni 2019 werden erstmals alle Interessierten dazu eingeladen, online ihre Meinungen und Ideen zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland einzureichen. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat den Anfang gemacht mit acht Zielen, die im Rahmen der Online-Beteiligung priorisiert und mit eigenen Ideen unterfüttert werden können. Die Rückmeldungen sollen in die Entwicklung des neuen Nationalen Radverkehrsplans 2021 (NRVP) des Bundesverkehrsministeri-

ums einfließen. Der NRVP ist die Grundlage für die Förderung des Radverkehrs durch den Bund.

Informationen zur Teilnahme unter: www.zukunft-radverkehr.bmvi.de

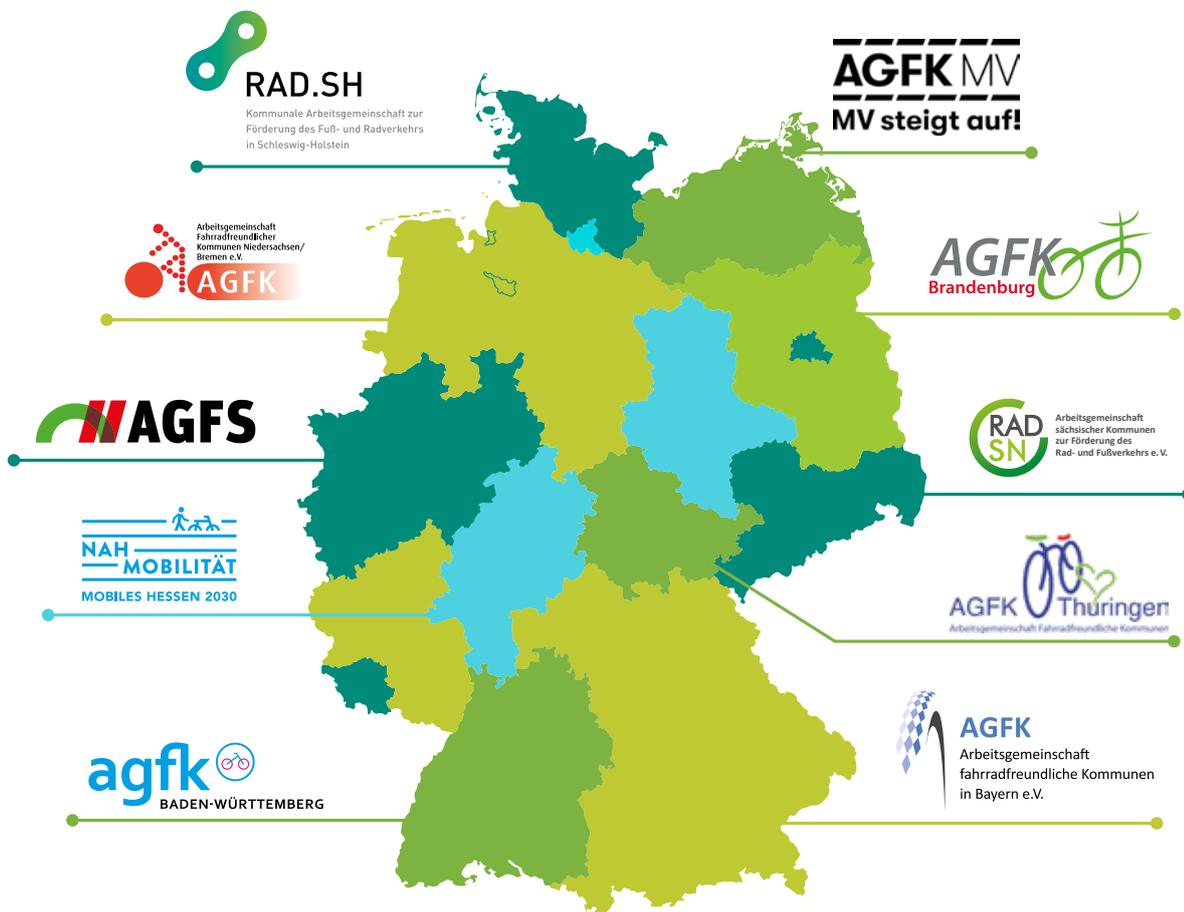
Weitere Informationen zum 6. Nationalen Radverkehrskongress gibt es unter: www.nationaler-radverkehrskongress.de

Zehn Arbeitsgemeinschaften an einem Stand

Bundesweit zehn kommunale Arbeitsgemeinschaften zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs haben sich auf der Ausstellung zum Nationalen Radverkehrskongress an einem Gemeinschaftsstand zusammen präsentiert. Unter dem Motto „Wir machen Radverkehr“ boten alle Akteure Informationen über sich und ihre wichtigsten Aktionen. Vielfältiges Interesse bei den Besuchern, neugierige Fragen und spannende Gespräche – so konnten alle Arbeitsgemeinschaften für das gemeinsame Anliegen werben und (hoffentlich) auch Interessenten für eine Mitgliedschaft gewinnen. Die Kontaktdaten aller Beteiligten sind kompakt zusammengefasst abrufbar unter: www.wir-machen-radverkehr.de

WIR MACHEN RADVERKEHR.

Die kommunalen Arbeitsgemeinschaften für mehr Rad- und Fußverkehr in Deutschland.



Die Zukunft der Mobilität ist grün und gesund

AGFS und StGB NRW veröffentlichen gemeinsame Leitbildbroschüre



Über die Zukunft der Mobilität wird schon viel diskutiert. Im März haben die AGFS und der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen (StGB NRW) eine neue Leitbildbroschüre veröffentlicht, die ihre Vision von der Mobilität der Zukunft skizziert. Ihr Anspruch ist

es, die Diskussion weiterzuführen und endlich das in den Mittelpunkt zu stellen, was die Basis unserer Mobilität bildet: die Infrastruktur.

Fokus Verkehrsinfrastruktur

In den öffentlich laufenden Debatten über die Mobilität der Zukunft geht es fast immer um autonomes Fahren, alternative Antriebsformen oder die Digitalisierung und Vernetzung des Verkehrssektors. Doch vielerorts sind bereits seit Langem die Kapazitätsgrenzen überschritten und auch innovative Technologien können die Probleme nicht lösen. Die AGFS und der StGB NRW spannen einen deutlich weiteren Bogen. Sie greifen die wichtige Frage auf, wie die Verkehrsinfrastruktur gestaltet sein muss, um den zukünftigen Ansprüchen von Stadt und Mobilität gerecht zu werden. Mit der gemeinsamen Veröffentlichung zeichnen die Herausgeber die Vision einer Infrastruktur, welche die Grundansprüche der Menschen an Wohnverträglich-

keit, Aufenthaltsqualität, Klimawandel sowie zunehmend Gesundheit und Ökologie erfüllt und neue Mobilitätsformen ermöglicht.

Workshop und Thesenpapier

Die Broschüre ist auf Basis der Ergebnisse eines Workshops entstanden, der im März 2017 vom StGB NRW durchgeführt wurde und unter Beteiligung der AGFS stattfand. Bürgermeister, Beigeordnete und Planer waren dazu eingeladen, aus Sicht der Mitgliedsstädte eine Vision für die Mobilität 2030 zu erarbeiten. Im November 2017 hatte der StGB NRW dazu bereits ein Thesenpapier veröffentlicht. Mit der nun erschienenen Broschüre zeigen die Herausgeber Wege auf, wie Probleme gelöst und kommunale Lebensräume qualitativ neu gestaltet werden können. Die Broschüre „Zukunft der Mobilität – Perspektiven, Ziele, Maßnahmen“ ist kostenfrei auf www.agfs-nrw.de erhältlich.

Schlüsselfaktor „Ruhender Verkehr“ – nächste AGFS-Fachtagung im Herbst

In vielen Kommunen wird der Platz knapp. Im öffentlichen Raum prägen parkende Autos das Erscheinungsbild. Ihr enormer Platzbedarf provoziert vielerorts Nutzungskonflikte. Es fehlen Flächen für Nahmobilität und Aufenthaltsqualität. Aber auch abgestellte Fahrräder können Fußgänger und Menschen mit Rollatoren oder Kinderwagen behindern. Es bedarf dringend einer Neuregelung, um Platz für Bewegung und Grün zu gewinnen. Doch speziell beim Auto ruft die Verknappung von Parkraum oder eine höhere Bepreisung starke Widerstände hervor.

Wie kann Parken allgemeinverträglich geregelt werden? Was sind die zentralen Handlungsfelder? Welche Herausforderungen sind an die Einführung eines Parkraummanagements gebunden?

Gibt es leicht umsetzbare bauliche Maßnahmen, mit denen Parkflächen schnell erweitert werden können? Dies ist eine Auswahl der Fragen, die beantwortet werden. Das konkrete Programm und der Veranstaltungsort werden noch bekannt gegeben.

Die Fachtagung ist ein Weiterbildungsangebot der AGFS. Sie steht Vertretern aus allen NRW-Kommunen offen. Die Teilnehmerzahl ist jedoch begrenzt. AGFS-Kommunen erhalten einen exklusiven Zugang.



Premiumwege

10 Wege zu Fuß ins Aachener Grün



Auf attraktiven Wegen sollte es auch etwas zu sehen geben. Entlang der Premiumwege werden neue Bäume gepflanzt. Sie machen den Straßenraum schöner, verbessern die Luft und spenden Schatten. Plätze entlang der Premiumwege werden aufgewertet zum Ziel eines kleinen Spaziergangs, wenn es nicht der lange Ausflug ins Grüne sein soll.

Mithilfe neuer Wegweiser finden sich nicht nur Ortsfremde auf den Wegen zurecht, auch ortskundige Bürger entdecken, dass das nächste „Premiumgrün“ nur ein paar Minuten entfernt ist.

Verankert sind die „10 Premiumwege ins Grüne“ im „Innenstadtkonzept

Innerhalb von 20 Minuten zu Fuß aus der Innenstadt zu einem der umliegenden Grünräume – und das auf komfortablen, ansprechenden und barrierefreien Wegen: Das ist das Ziel für die 10 Premiumwege.

Die Aachener Innenstadt bietet Einkaufsmöglichkeiten und ein breites Gastronomieangebot mit historischem Flair. Was fehlt, sind attraktive Grünflächen. Bei gutem Wetter einfach mal die Sonne genießen, draußen Sport treiben oder bei einem Spaziergang frische Luft schnappen, dazu wollen immer mehr Menschen ins Grüne.

In der Innenstadt lässt sich kein neues, großflächiges Grün schaffen. Rund um den Stadtkern liegen jedoch viele Grünräume mit unterschiedlichen Qualitäten. Viele dieser Grünareale sind innerhalb von 20 Gehminuten aus der Innenstadt zu erreichen.

Zu schmale Gehwege, unsichere Querungen und ein wenig ansprechendes Umfeld sorgen allerdings dafür, dass sich der Weg in den nächsten Park nicht wie der Beginn eines schönen Spaziergangs anfühlt. Deshalb werden diese Hindernisse auf den Premiumwegen aus dem Weg geräumt.

Auf Fußwegen mit einer Mindestbreite von 2,50 m lässt es sich bequem nebeneinander gehen. Durch vorgezogene Gehwege an Querungsstellen können sich Fußgänger und Autofahrer besser sehen, denn sie verschwinden nicht mehr hinter parkenden Autos. Das Querens wird für alle leichter, wird der Bordstein abgesenkt und der Bereich mit taktilen Elementen ausgestattet. Und wer auf dem Weg eine Pause braucht, findet in regelmäßigen Abständen von 200m eine Sitzbank vor.

2022 – Entwicklungsperspektiven für die Aachener Innenstadt“ (ISK 2022). Wesentliche Grundlage der Konzeption waren die Beteiligungsverfahren im Rahmen der Erarbeitung des ISK 2022 und der „Vision Mobilität 2050“ als erstem Baustein der Erarbeitung einer langfristigen Verkehrsentwicklungsplanung.

Als Teil des ISK 2022 können für weite Abschnitte des Wegenetzes Fördergelder aus dem Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ beantragt werden. Die Planung geht jedoch auch über das Fördergebiet hinaus, sodass zusätzliche Förderkulissen genutzt werden, etwa die „Soziale Stadt“ oder eine Beantragung von Mitteln im „Kommunalen Klimaschutz.NRW“.

Die Umsetzung erfolgt schrittweise: Zunächst wird eine Maßnahmenübersicht mit Lageplänen, groben Kosten und einer Priorisierung erstellt, anschließend werden Maßnahmen konkretisiert und Fördermittel beantragt. Um kosteneffizient zu arbeiten, werden die Vorhaben u.a. mit dem örtlichen Versorgungsunternehmen abgestimmt, sodass bauliche Veränderungen zeitlich und baulich abgestimmt nach anstehenden Leitungsarbeiten vorgenommen werden.

Die Bearbeitung der Wege erfolgt routenweise und zunehmend in Abstimmung mit den geplanten Rad-Vorrang-Routen. Aufgrund des Koordinationsbedarfs und des schrittweisen Vorgehens wird bis zur vollständigen Umsetzung der Premiumwege mit einer Bearbeitungszeit von bis zu 20 Jahren gerechnet.

Florian Nachreiner, Stadt Aachen

Europäische Woche der Mobilität 2019

Schwerpunktthema „Aktive Mobilität“ mit Fußverkehr im Vordergrund



3 Ampelquizfragen zur Europäischen Mobilitätswoche

Seit 2002 findet sie jedes Jahr immer zum gleichen Zeitraum (vom 16. bis 22. September) statt: die Europäische Mobilitätswoche (EMW). Sie geht zurück auf eine Initiative der Europäischen Kommission für nachhaltige Mobilität in Städten. Europäische Städte und Gemeinden werden aufgerufen, sich eine Woche dem Thema nachhaltige Mobilität zu widmen. Jedes Jahr wird die Europäische Mobilitätswoche unter ein Motto gestellt.

Die Aktionswoche 2019 ist der Nahmobilität gewidmet und steht unter dem Motto „Aktive Mobilität“. Besonders der Fußverkehr soll hier im Mittelpunkt stehen. Dazu hat das Umweltbundesamt (UBA) eine Aktionsbox entwickeln lassen, die vier kleine Aktionsideen beinhaltet. Das Umweltbundesamt beschreibt die Ideen wie folgt:

Aktionsideen

Drei der Aktionsideen spielen mit Symbolen des Fußverkehrs: der Fußgängerampel (Warten & Raten – das Ampelquiz), dem Zebrastreifen (Weckt den Pilzkopf in Euch!) und dem Bürgersteig (Schablonenset Edgar). Sie können für sich stehen oder genutzt werden, um Verbesserungen der Infrastruktur herauszuheben bzw. notwendige Verbesserungen zu diskutieren. Die vierte Aktionsidee, PerPedes – Mein EMW-Wegebuch, möchte, gepaart mit einer Prise Wettbewerbsgeist, Lust aufs Gehen und seine positiven Eigenschaften machen.

Die AktionsBox liefert nicht nur die Aktionsideen, sondern beinhaltet auch größtenteils die notwendigen Materialien zur Umsetzung. Klassische Verbrauchsmaterialien wie etwa Kreidespray können für kleines Geld im Baumarkt dazugekauft werden. Für alle, die mehr wollen, finden sich unter www.umweltbundesamt.de/der-aktionsbox-fussverkehr-sofort-loslegen Druckvorlagen zu den einzelnen Aktionen. Dort gibt es auch Hinweise zu den verwendeten Materialien, sodass einzelne

Bausteine der AktionsBox leicht vervielfältigt werden können (Quelle: UBA).

Für Fragen rund um die Organisation und Umsetzung ist das Umweltbundesamt als nationale Koordinierungsstelle zur Europäischen Woche der Mobilität der richtige Ansprechpartner.

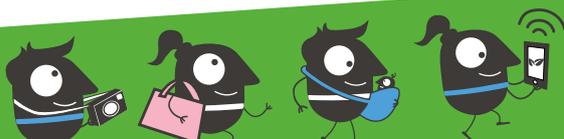
Zebrastreifen-Aktion

Eine weitere witzige Aktion pro Fußverkehr ist die Zebrastreifen-Aktion, die vom Umweltbundesamt gemeinsam mit Norbert Krause/krauses Projektdesign entworfen wurde. Auch hier wieder ein Zitat von der Webseite des Umweltbundesamtes: „Suchen Sie den schönsten, sinnvollsten, verlässlichsten oder markantesten Zebrastreifen in Ihrer Stadt, nehmen Sie vier Freundinnen und Freunde mit und lassen Sie sich vom berühmten Albumcover einer der erfolgreichsten Bands aller Zeiten inspirieren. Egal, ob als kleine Kommune, Verband oder Großstadt: Werden Sie Teil einer EU-weiten Aktion zur Förderung nachhaltiger Mobilität!“

Mehr dazu unter: www.umweltbundesamt.de/emw-mit-machaktion-2019-weckt-den-pilzkopf-in-euch

Und nun? Einfach anmelden und mitmachen!

Mehr als 2.700 Kommunen haben sich im letzten Jahr an der Woche der Europäischen Mobilität beteiligt und sich so für eine gesunde und umweltverträgliche Mobilität eingesetzt. Erstmals hat eine deutsche Stadt einen ersten Preis als beste Kommune erhalten: Die Stadt Lindau in der Kategorie „weniger als 50.000 Einwohner“. Anforderungen und Bedingungen für eine Teilnahme sind auf der Website des Umweltbundesamtes veröffentlicht: www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche-registrierung



WECKT DEN PILZKOPF IN EUCH!
EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE

Fußgänger- und Radfahrerquerung neu gestaltet

Direkte und eindeutige Führung verbessert die Situation



Die neu gestaltete Querungsstelle in der Übersicht. Foto: Stadt Soest

Das Mühlenpättken als sehr stark frequentierter Weg aus der Altstadt in die außerhalb des Zentrums liegenden Wohngebiete mit in der Nähe bestehenden Schulen zeigte jahrzehntelang ein äußerst unharmonisches Bild mit verkehrlich fragwürdigen Elementen, insbesondere für Radfahrer. Einzig

eine Fußgängerampel trug dem querenden Verkehr Rechnung. Diese stand jedoch an ungünstiger Stelle, sodass die Radfahrer sich einen schmalen, rechtwinklig abknickenden Gehweg mit den Fußgängern teilen mussten, um zur Ampel gelangen zu können. Zudem wurde das Queren an anderer Stelle auch noch durch Ketten verhindert.

Im neuen Zustand zeigt sich ein ganz anderes Bild, da sich jetzt Radfahrer und Fußgänger nicht mehr den Weg streitig machen. Es ist ausreichend Platz für beide vorhanden. Zudem braucht an der zu einer Kreuzung ausgebauten Wegebeziehung der geradeaus fahrende Radfahrer nicht die Fußgängerampel zu benutzen, sondern kann auf einer eigenen Spur fahren. Ein Taster hilft dabei, die Kreuzung ohne störenden Verkehr zu queren, zumal damit die Fußgänger-

ampel gekoppelt ist. Zu verkehrsschwachen Zeiten ist der Radverkehr nicht gezwungen sich am Taster die Freigabe zu holen. Er kann unter Achtung der Vorfahrt die Kreuzung überqueren. Für den Radverkehr ist dies somit eine reine Bedarfssampel.

Manfred Scholz, Stadt Soest



Veloweiche für rechts abbiegende und geradeaus querende Radfahrer. Foto: Stadt Soest

Barrierefrei durch Rommerskirchen

Bushaltestellen und Signalanlagen werden umgebaut



An der barrierefreien Ampel (v.l.n.r.): Gerda Moritz, Rudolf Reimert, Fr. Daub, Bürgermeister Dr. Martin Mertens. Foto: Gemeinde Rommerskirchen

In der Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes vom 14. Dezember 2012 wird zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit eingefordert. Deshalb hat der Fachbereich Tief-

bau in den letzten Jahren mehrfach in den Fachausschüssen und im Gemeinderat über das Thema Sicherheit und Barrierefreiheit von Bushaltestellen berichtet und Beschlüsse herbeigeführt. Im September 2014 wurde die Verwaltung beauftragt, ein Konzept für die Umsetzung des Projektes auszuarbeiten. Das Ingenieurbüro ISAPLAN hat dieses Konzept erar-

beitet. Im ersten Schritt wurde das Gemeindegebiet in drei Ausbaubereichen eingeteilt. Der erste Abschnitt umfasst die südlichen Ortsteile, der zweite Abschnitt die nördlichen Ortsteile und der

dritte Abschnitt die Haltestellen auf der freien Strecke.

Für den ersten Teilabschnitt Eckum und Rommerskirchen waren acht Haltestellen zum Umbau vorgesehen. Hierzu wurde im Juli 2015 ein Förderantrag beim VRR gestellt. Im Dezember 2016 hat die Gemeinde die Einplanungsmittel erhalten. Der Zuwendungsbescheid folgte im April 2018. Der Fördersatz beträgt 90%. Die Baumaßnahmen wurden zwischenzeitlich abgeschlossen. Für den ersten Abschnitt sind Kosten in Höhe von ca. 160.000 Euro angefallen. Im Jahr 2019 sind der Teilabschnitt Butzheim/Frixheim/Anstel sowie die punktuelle Nachrüstung an weiteren Haltestellen mit Baukosten von ca. 180.000 Euro für den Ausbau vorgesehen. Der Förderantrag ist gestellt und die Gemeinde erwartet zeitnah den Bewilligungsbescheid.

In den Folgejahren sind dann noch die Teilabschnitte Vanikum/Sinsteden

(ca. 150.000 Euro), Evinghoven/Oeko-
ven/Deelen (ca. 180.000 Euro) und Wid-
deshoven/Hoeningen/Ramrath/Villau
(ca. 180.000 Euro) vorgesehen. Ledig-
lich die Haltestellen an der freien Stre-
cke (ca. 600.000 Euro) sind im Aus-
bauprogramm noch nicht abschließend
erfasst.

Mit den jetzt umgebauten Halte-
stellen entsprechen insgesamt bereits
elf Haltestellen den Vorgaben des Per-
sonenbeförderungsgesetzes. Bis zum
Ende des Jahres 2019 werden weitere
13 Haltestellen dazukommen.

Unter Berücksichtigung der zu erwar-
tenden Förderungen ist eine Realisie-
rung der Barrierefreiheit innerhalb der
Ortslagen bis 2022 möglich.

Barrierefreier Umbau von Lichtsignalanlagen

Im Gemeindegebiet Rommerskirchen
befinden sich insgesamt vier Fußgänger-
bedarfsampeln, von denen drei an der
stark befahrenen B 477 innerhalb der
Ortslagen Eckum, Butzheim und Frix-
heim liegen. Die Verwaltung plant seit
Längerem das Gesamtprojekt barriere-

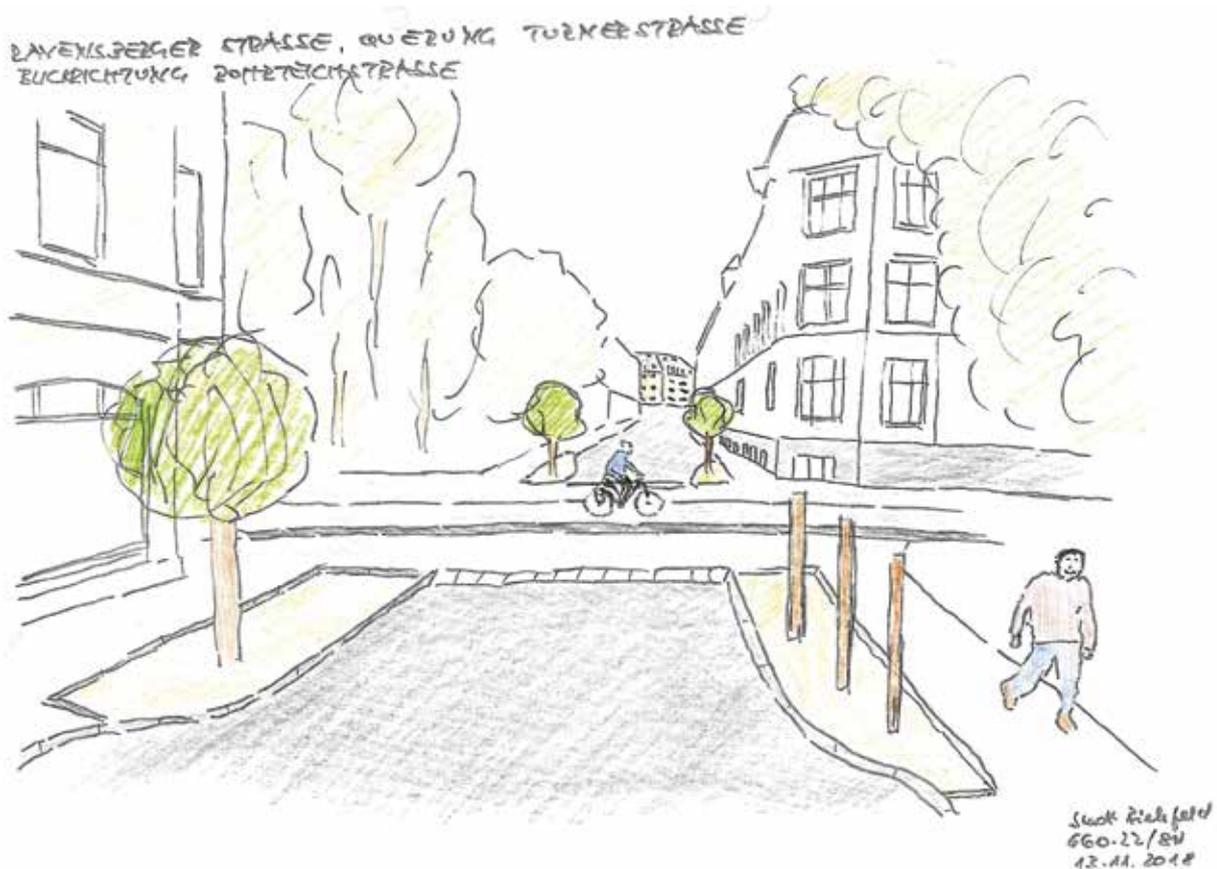
freies Rommerskirchen. Teile dieses Pro-
jektes wurden bereits umgesetzt.

Im Jahr 2018 wurde die barrierefreie
Umrüstung von zwei der vier Lichtsignal-
anlagen in Eckum und Frixheim in Zu-
sammenarbeit mit dem Landesbetrieb
Straßenbau NRW geplant und durchge-
führt. Die Kosten für diese Maßnahme
belaufen sich auf ca. 100.000 Euro, von
denen 60% vom Landesbetrieb Straßen-
bau NRW übernommen werden. Die bei-
den verbliebenen Anlagen folgen im Jahr
2019.

R. Reimert, Gemeinde Rommerskirchen

Bevorrechtigung einer Fuß-/Radhauptverbindung in Bielefeld-Mitte

Verbesserung der Querung für den Fuß- und Radverkehr sowie gestalterische Aufwertung des Straßenraums



Visualisierung der geplanten Querungsstelle. Abbildungen: Oliver Spree

Für den Radverkehr stellt die Ra-
vensberger Straße als Bestandteil des
Haupttrouten-Netzes eine wichtige Ost-
West-Verbindung in Bielefeld dar. Darü-
ber hinaus ist sie eine wichtige Verbin-

dung für den Fußverkehr zwischen der
Innenstadt und dem Naherholungsge-
biet Luttergrünzug im Osten Bielefelds
sowie Bestandteil von Schulwegrouten.
Die Offenlegung des derzeit noch ver-

rohrten Gewässers Lutter in der Ravens-
berger Straße bietet die Chance für eine
Aufwertung des Stadtbildes, eine Erhö-
hung der Aufenthaltsqualität und eine
Verbesserung der Verbindung von der

Innenstadt in den Luttergrünzug. Im Rahmen der Offenlegung der Lutter wird der gesamte Straßenraum der Ravensberger Straße neu gestaltet. Die Ravensberger Straße quert die Turnerstraße in einer Tempo-30-Zone.

Planung

In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und auf Grundlage der Fachbroschüre der AGFS „Querungstellen für den Radverkehr“ sieht die Planung vor, den Verkehr aus der Ravensberger Straße gegenüber der Turnerstraße zu bevorzugen. Dabei sollen die Verkehrsflächen der Ravensberger

Straße inkl. einer Bordsteinführung über die Turnerstraße hinweggeführt werden. Die geplante Fortführung der Oberflächenmaterialien aus der Ravensberger Straße über die Turnerstraße hinweg unterstreicht die Wartepflicht, betont die Verbindung im Zuge der Ravensberger Straße und sorgt für eine höhere Gestaltungsqualität im Kreuzungsbereich. Den Verkehrsteilnehmern in der Turnerstraße wird die Querung der Ravensberger Straße (und die damit verbundene Wartepflicht) durch eine optische Einengung der Fahrbahn mittels beidseitiger Pflanzbeete und einer Gehwegüberfahrt inkl. Anrampungsstein ver-

deutlich. Die Kosten für die Maßnahme werden auf rd. 40.000,00 Euro geschätzt.

*Barbara Choryan, Stadt Bielefeld/
Nahmobilitätsbeauftragte*



Drei Fahrradstraßen in Soest neu eingerichtet

Preisgekrönte Lösung demarkiert / Fahrradstraße als Alternative

Die Stadt Soest hat drei Fahrradstraßen neu eingerichtet. Zunächst musste die Jakobistraße, eine enge Einbahnstraße in der Altstadt, die 2013 wegen einer innovativen Markierung mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet worden war, auf Druck des Bundes- und des Landesverkehrsministers in eine Fahrradstraße umgeändert werden, weil sie nicht StVO-regelkonform war.



In der Jakobistraße wurde der Schutzstreifen demarkiert und durch eine Fahrradstraße ersetzt. Foto: Stadt Soest



*Fahrradstraße im Windmühlenweg.
Foto: Stadt Soest*

Die Markierung, die seit 2008 Bestand hatte, wurde entfernt und mit Beschilderung sowie einer anderen Markierung neu dem Verkehr übergeben.

Die Soester Bevölkerung, die die Altmarkierung vermisst, zeigt kein Verständnis für die von der Aufsichtsbehörde angeordnete Maßnahme, zumal sie die Sicherheitsinteressen aller Radfahrer berührt sieht. Die Verwaltung hat

jetzt die Hoffnung, dass die Autofahrer sich an die Verkehrsregeln, die das amtliche Verkehrszeichen 244 „Fahrradstraße“ vorschreibt, halten werden. Ein Flyer, der zusammenfassend die Verkehrsregeln hierzu beschreibt, wurde in Umlauf gebracht.

Eine weitere Innenstadtstraße wurde in derselben Art und Weise neu markiert: Randmarkierung mit Breitstrich, 1 m Strich/Lücke.

Die dritte Fahrradstraße „Windmühlenweg“ wurde als gegenläufige Fahrbahn eingerichtet. In dieser Straße, die sehr viel Radverkehr durch zwei Schulen aufweist, verbleibt eine befahrbare Asphaltfläche von 4,50 m, der Sicherheitsstreifen zu am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen jeweils 0,50 m. Markierung mit Breitstrich, 1 m Strich/Lücke.

Manfred Scholz, Stadt Soest

Ibbenbürener Fahrradstraße mit innovativem Lichtkonzept

Die Fahrradstraße Wieschkebrook verbindet Ibbenbüren mit dem Ortsteil Laggenbeck auf einer Länge von 1,5 km. Die Fahrradstraße wurde mit 43 LED-Leuchten ausgestattet die mit PIR-Sensoren und PLUG-AND-PLAY-Leuchtencontroller ausgestattet sind. Die eingebaute Sensorik bietet die Möglichkeit zur Programmierung von sogenanntem

Lauflicht, d.h., die Lichtstärke wird entsprechend der Nutzererfassung geschaltet und gedimmt.

Somit wird die optimale Energieeinsparung erzielt und zusätzlich die Umwelt geschont. Unnötige Beleuchtung („Lichtverschmutzungen“) wird gerade hier im ländlichen Bereich vermieden.

Manfred Dorn, Stadt Ibbenbüren



Foto: Stadt Ibbenbüren

Dülmener Bahnhof als multimodaler Knotenpunkt

Klimagerecht mobil unterwegs



Die Stadt Dülmen möchte das Bahnhofsgelände zu einem modernen, multimodalen Knotenpunkt ausbauen.
Grafik: Stadt Dülmen

In Dülmen im Kreis Coesfeld laufen derzeit die Vorbereitungen für ein Mobilitätsprojekt, das die Stadt nachhaltig verändern soll: Die Kommune möchte das Bahnhofsgelände zu einem modernen, multimodalen Knotenpunkt ausbauen. „Bahnhof Dülmen – klimagerecht mobil unterwegs“ heißt das Vorhaben, mit dem der Umweltverbund gestärkt und Impulse für die Nahmobilität gesetzt werden sollen. Eingebettet in das kommunale Klimaschutzkonzept, sind zudem die Reduzierung der Treibhausgase und die Verbesserung der CO₂-Bilanz zentrale Ziele.

Bahnreisenden, die derzeit in Dülmen ein- und aussteigen, bietet sich ein eher trostloser Anblick: Von einem Willkommensort oder einem Mobilitätsknotenpunkt ist das deutlich in die Jahre gekommene Bahnhofsgelände kilometerweit entfernt. Fehlende Barrierefreiheit durch Stufen- und Treppenanlagen, zu wenig sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder oder Pedelecs, zudem ein wenig einladendes Bahnhofsgebäude – doch das soll sich jetzt ändern. „Mobil zu sein, ist die Voraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben. Deshalb arbeiten wir intensiv daran, Infrastruktur und Angebote zukunftsfähig aufzustellen und Verkehrsmittel nutzerfreundlich zu vernetzen. Das Bahnhofprojekt bietet uns die große Chance, das Areal zu einer Mobilstation mit vielen ineinandergreifenden Angeboten umzugestalten“, erklärt Astrid Wiechers, Leiterin des Fachbereichs Stadtentwicklung. Möglich werden soll dies durch eine Umsetzung im Rahmen des Förderprogramms „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ sowie durch eine Förderung des Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

Neugestaltung und zentraler Haltepunkt

Und das ist geplant: Zentrale Maßnahme ist die Umgestaltung des Vorplatzes. Dieser wird als sogenannte „schiefe

Ebene“ angelegt, die leicht ansteigend ist und gemeinsam mit ergänzenden Rampen eine barrierefreie Erschließung des Bahnhofs sicherstellt. Der Vorplatz ist gleichzeitig zentraler Haltepunkt für Linienbusse und den Bürgerbus (ZOB). Ein neues Fahrradparkhaus mit Abstellmöglichkeiten für 700 Fahrräder entsteht auf dem Gelände. Zudem wird eine neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Gleise führen und die südlichen Stadtbezirke mit dem Bahnhof und der Innenstadt verbinden. Die bisherige Überführung war ausschließlich für Fußgänger ausgelegt. Abgerissen und aus Eigenmitteln der Stadt neu gebaut wird das Empfangsgebäude. Weitere Bausteine sind zusätzliche Park&Ride-Möglichkeiten und integrierte Klimaschutzmaßnahmen wie Photovoltaikanlagen. Ebenso sind Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge geplant.

Entstanden sind die Maßnahmen und Bausteine in einem breit aufgestellten Prozess. Mehr als 100 Bürgerinnen und Bürger nahmen im Frühjahr 2018 an einem Auftakt-Workshop teil, in dem die Vorentwurfsvarianten diskutiert und Anregungen eingebaut wurden. Ende des vergangenen Jahres folgte eine weitere Informationsveranstaltung. Die Stadt arbeitet zudem eng mit dem Land NRW, der Bezirksregierung Münster und der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft zusammen.

Ambitioniert ist der Zeitplan: Aufgrund der Vorgaben des Fördergebers sind wesentliche Teilprojekte bis Ende Juni 2022 in Betrieb zu nehmen. Derzeit werden Förderanträge vorbereitet, Planungen für die einzelnen Bausteine konkretisiert und Vorarbeiten auf dem Areal durchgeführt. Eine Aufbruchsstimmung sei in Dülmen deutlich zu spüren, berichtet Bürgermeisterin Lisa Stremlau: „Es ist viel in Bewegung. Mit diesem Projekt haben wir die Möglichkeit, den Bahnhof zu einem Aushängeschild für Dülmen zu machen und die Mobilität in unserer Stadt weiter zu stärken.“

Weitere Informationen zu dem Projekt sind im Internet unter www.duelmen.de/bahnhof.html zu finden.

André Siemes, Stadt Dülmen



Im Frühjahr 2018 fand zu dem Projekt ein Auftakt-Workshop für Bürgerinnen und Bürger statt. Foto: Stadt Dülmen/Siemes

Nachts nachleuchtender Radweg in Duisburg

Schülerprojekt gelangt zur Umsetzung

Ein auf einer ehemaligen Bahntrasse in Duisburg verlaufender Radweg wurde nach einer in einem Schülerwettbewerb der RAG-Stiftung entwickelten Idee mit lumineszierenden Markierungen versehen, um bei Dunkelheit die Orientierung und das Sicherheitsgefühl zu verbessern. Eine nachträgliche Beleuchtungs-ausstattung wäre aufgrund des hohen Aufwands ansonsten ausgeblieben.

Separat geführte Rad- und Gehwege durch Grünflächen haben außerhalb zentraler Lagen meist keine Beleuchtung und bedingen bei Dunkelheit ein eingeschränktes Sicherheitsgefühl und eine mangelhafte Orientierung.

Hier setzt die Idee an, eine Kaltplastik mit speziellen Pigmenten aufzubringen, die tagsüber das Sonnenlicht absorbieren und nachts grüngelb nachleuchten. Sie stammt von Schülerinnen und Schülern der Gesamtschule Duisburg-Meiderich, die beim Schülerwettbewerb „Förderturm der Ideen“ 2016/2017 Sieger in der Kategorie „Lebenswerte Stadt“, Sekundarstufe II wurden. Der Wettbewerb war Teil des Programms „Glückauf Zukunft!“, das die RAG-Stiftung, die RAG AG, Evonik Industries AG und die IG BCE ins Leben gerufen haben. Für die Umsetzung der Projektskizze stellte die RAG-Stiftung 50.000 Euro zur Verfügung.

Eine Projektgruppe erarbeitete unter der Moderation der den Wettbewerb begleitenden Agentur ein umsetzbares Konzept. Beteiligt waren das Schülerteam nebst Lehrerin und Schulleiter, die Stadt Duisburg und die Wirtschaftsbetriebe Duisburg sowie die Swarco Limburger Lackfabrik GmbH, Evonik Industries AG und ferner der Regionalverband Ruhr als Baulastträger dieser auch regional bedeutsamen Radtrasse (radrevier.ruhr).

Als Kriterien für die Identifikation einer Strecke zur Umsetzung im Stadtteil wurden im Planungs- und Diskussionsprozess festgelegt:

- guter Asphaltbelag vorhanden, da sich wassergebundene Decken und Pflaster nicht für Markierungen eignen;
- keine Beleuchtung vorhanden;
- die Verbindung als Radverbindung sollte für die Schülerinnen und Schüler relevant sein, damit sie vom Projekt profitieren.

Die Wahl fiel auf einen 2,6 km langen, kürzlich asphaltierten Streckenabschnitt des „Grünen Pfads“ im Bereich des Landschaftsparks Duisburg-Nord, der Bedeutung für den Alltags- wie auch den Freizeitverkehr hat. Bei Dunkelheit gibt es keine Beleuchtung auf der Trasse, die durch einen Grünbereich führt, und an der auch die Jugendherberge liegt. In seinem Umfang geht das Projekt, das den wesentlichen Abschnitt der gesamten Trasse umfasst, deutlich über Pilotvorhaben mit wesentlich kürzeren Strecken hinaus.

Um bei dem gegebenen Budget eine möglichst große Wirkung zu erzielen, wurde anstelle eines vollflächigen Auftrags eine 5 cm breite Markierungslinie an den Rändern des an sich unbeleuchteten Rad- und Fußwegs gewählt. Zur Erhöhung des Kontrasts wurde sie auf einem etwas breiteren weißen Begrenzungsstrich aufgebracht.

Damit wird eine Wirkung erzielt, die zwar einer aktiven Beleuchtung nicht gleichzusetzen ist, aber eine deutlich wahrnehmbare durchgehende Orientierung in Ergänzung einer an sich erforderlichen Fahrradbeleuchtung erreicht. Da eine nachträgliche Ausstattung separat geführter Wege mit Beleuchtung mit hohem Aufwand verbunden ist, dem die Betriebs- und Wartungskosten hinzuzurechnen sind, unterbleibt dies in der Regel. Außerdem sind die vermiedenen Umweltwirkungen des Stromverbrauchs zu berücksichtigen.

Patrick Hoenninger, Stadt Duisburg



Randmarkierung „Grüner Pfad“. Foto: RAG

Grünpfeil für Radverkehr – Forschungsprojekt der BAST

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) führt derzeit in Zusammenarbeit mit verschiedenen Kommunen einen Pilotversuch durch, um die grundsätzliche Umsetzbarkeit einer Grünpfeilregelung für den Radverkehr zu prüfen.

Bei Rot an Ampeln nach vorherigem Anhalten rechts abbiegen – dies erlaubt die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), wenn rechts neben dem roten Lichtzeichen ein grüner Pfeil auf schwarzem Grund angebracht ist. Diese Regelung ist seit 1994 Bestandteil der bundesdeutschen StVO, in der DDR wurde der Grünpfeil bereits 1978 eingeführt. Die bislang nur für den rechten Fahrstreifen einer Straße geltende Regelung soll mit einer zurzeit laufenden Novelle der StVO auf am rechten Fahrbahnrand gelegene Radfahrstreifen sowie baulich angelegte straßenbegleitende Radwege ausgedehnt werden.

Die BAST initiiert nun im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Pilotversuch, um zu untersuchen, ob es unter Aspekten der Verkehrs-



Grünpfeil nur für Radverkehr.
Grafik: BAST

sicherheit sinnvoll ist, die Grünpfeilregelung in ausgewählten Fällen auf den Radverkehr zu beschränken. In den Städten Bamberg, Darmstadt, Düsseldorf, Köln, Leipzig, München, Münster, Reutlingen und Stuttgart werden deshalb an ausgewählten Knotenpunkten für die Dauer des Pilotversuchs entsprechende Verkehrszeichen angebracht.

Für die Verkehrsteilnehmer ändert sich an der eigentlichen Regelung nichts: Es darf nach vorherigem Anhalten auch bei Rot rechts abgebogen werden, wenn andere Verkehrsteilnehmer dabei nicht behindert oder gefährdet werden. Neu ist jedoch, dass diese Verkehrszeichen durch den Zusatz „nur Radverkehr“ dies ausschließlich Radfahrern gestatten.

Im Jahr 2020 soll auf Basis der gewonnenen Erfahrungen beschlossen werden, ob die StVO sowie die Anforderungen in der zugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) entsprechend angepasst werden.

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

Stadt Köln beteiligt sich an Pilotprojekt

„Grünpfeil für Radfahrer“

Drei Standorte werden berücksichtigt

Neben acht weiteren deutschen Städten hat sich die Stadt Köln erfolgreich um die Erprobung eines Grünpfeils für den Radverkehr beworben. Das Pilotprojekt wird nun an drei ausgewählten Straßenecken in den Stadtbezirken Innenstadt, Ehrenfeld und Zollstock umgesetzt. Eine entsprechende Beschilderung ermöglicht Radfahrenden, dort nach vorherigem Anhalten auch bei roter Ampel vorsichtig rechts abzubiegen.

Die Stadt Köln testet die Grünpfeilregelung ab sofort an folgenden Einmündungen:

- Köln-Zollstock: Höninger Weg stadtauswärts, Abbiegen am Grünpfeil in Richtung Kalscheurer Weg von einem Schutzstreifen für Radfahrer in Mischverkehr.



Der Grünpfeil in Köln-Zollstock am Höninger Weg stadtauswärts, Foto: Stadt Köln

- Köln-Neustadt/Nord: Venloer Straße stadtauswärts, Abbiegen am Grünpfeil in Richtung Spichernstraße von einem baulichen Radweg in Mischverkehr.
- Köln-Ehrenfeld: Subbelrather Straße stadteinwärts, Abbiegen am Grünpfeil in Richtung Leyendeckerstraße von einem Radfahrstreifen in Mischverkehr.

Die Auswahl erfolgte anhand verschiedener Kriterien. Neben dem Unfallgeschehen wurden Signalprogramme ausgewertet, die Abbiegesituationen begutachten, das bisherige Verkehrsverhalten beobachtet und die örtlichen Rahmenbedingungen in ihrer Gesamtheit geprüft. Letztendlich hat ein Gremium mit allen Projektbeteiligten drei

Knotenpunkte ausgewählt, die sich in Köln besonders für die Erprobung des Grünpfeils eignen. Da die wissenschaftliche Begleitforschung für das Projekt verschiedene Situationen untersuchen möchte, weisen alle drei Einmündungen Unterschiede in der Radverkehrsführung auf.

Nach einer Eingewöhnungsphase wird das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nochmals beobachtet und ausgewertet. Dabei wird auch untersucht, ob Radfahrende ausreichend Rücksicht auf den Fußverkehr nehmen.

Das Projekt ist zunächst auf die Dauer von einem Jahr beschränkt. In 2020 soll auf Basis der in Köln und in

anderen deutschen Städten gewonnenen Erkenntnisse auf Bundesebene beschlossen werden, ob die Straßenverkehrs-Ordnung sowie weitere Vorschriften angepasst werden.

Bisherige Erfahrungen mit Grünpfeilen in Köln

Die Stadt Köln hat in der Vergangenheit bereits erste Erfahrungen mit Grünpfeilen gesammelt, die ausschließlich für Radfahrende vorgesehen sind. Es handelt sich dabei beispielsweise um Ampeln, die sich im Bereich der für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen befinden. Insgesamt gibt es mittlerweile sechs Standorte (weitere werden der-

zeit geprüft), an denen diese Regelung umgesetzt wurde. Die Erfahrungen sind bislang positiv verlaufen. Gerade für Radfahrende, die unmittelbar Wind und Wetter ausgesetzt sind, haben kurze Wartezeiten eine besondere Bedeutung. Zudem sind die Schaltzeiten von älteren Ampelanlagen in sehr vielen Fällen auf die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs und weniger auf die von Radfahrenden programmiert. Zur Verkürzung von Wartezeiten für den Radverkehr hat sich die Stadt Köln in der Vergangenheit daher bereits dazu entschieden, an reinen Fahrradampeln die herkömmliche Grünpfeilregelung umzusetzen.

Oliver Klalholz, Stadt Köln

Infrastruktur in Köln

Stadtweit umgesetzte Maßnahmen für den Radverkehr

Eigene Radspur schafft wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und Ehrenfeld

In der Neustadt/Nord hat die Stadt Köln die Einbahnstraße Gladbacher Straße für Radfahrerinnen und Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet. Bisher war es nur möglich, die Gladbacher Straße in Richtung Kaiser-Wilhelm-Ring zu befahren. Eine Direktverbindung von der Innenstadt nach Ehrenfeld, parallel zur stark frequentierten Venloer Straße, gab es bisher nicht. Aus dem Zentrum kommende Radfahrende mussten an der Kreuzung Christophstraße/Kaiser-Wilhelm-Ring einen Umweg über die parallel verlaufenden Straßen in Kauf nehmen.

Die Schließung dieser Netzlücke zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen Ehrenfeld und Neuehrenfeld gehört als eine der sogenannten „Big-5-Maßnahmen“ zu den wichtigen Zielen des Radverkehrskonzeptes Innenstadt, das der Verkehrsausschuss 2016 beschlossen hatte. Die Bezirksvertretung Innenstadt beauftragte die Verwaltung am 3. April 2019, die Planungen zur Öffnung der Gladbacher Straße umzusetzen.

Um den Radfahrenden auf dieser viel befahrenen Strecke mehr Schutz zu gewähren, wurde für sie ein eigener Radfahrstreifen angelegt. Wegen des begrenzten Straßenraums mussten dafür Abbiegespuren umgewandelt und das Parken neu geordnet werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde von 50 auf 30 km/h reduziert. Die neue Aufteilung der Verkehrsflächen gliedert das Straßenbild klarer und schafft darüber hinaus mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger.

Hendrik Weischet, Stadt Köln

Kürzere Wege und mehr Komfort im Kölner Zentrum rund um den Neumarkt

Durch bauliche Veränderungen am Neumarkt hat die Stadt Köln eine neue, bequeme Nord-Süd-Radverbindung durch die

Innenstadt geschaffen. Gleichzeitig wurden an der Westseite des Neumarkts Konflikte zwischen Radfahrerinnen, Radfahrern, Fußgängerinnen und Fußgängern weitgehend entschärft.

Im Bereich der Richmodstraße wurde eine Fahrradampel installiert, die zu einer vereinfachten Querung der Stadtbahngleise beiträgt. Durch die um einige Sekunden vorgeschaltete Ampelphase erhalten Radfahrende nun die Möglichkeit, auf der Fahrbahn noch vor den Kraftfahrzeugen den Neumarkt in südlicher Richtung zu verlassen. Eine vorgezogene Aufstellfläche für Radfahrende und Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn veranschaulichen die neue Fahrmöglichkeit.

Außerdem konnte im Kurvenbereich Neumarkt/Hahnenstraße eine Engstelle entschärft werden, indem eine fahrbahnseitige Radverkehrsmarkierung aufgebracht wurde. Es handelt sich hierbei um ein zusätzliches Angebot, von dem Fußgängerinnen, Fußgänger und Radfahrende in gleichem Maße profitieren. Die Verbesserungen sind Bestandteil des Radverkehrskonzeptes Innenstadt und Teil des Maßnahmenpakets zur Optimierung des Radverkehrs am Neumarkt. Für das Jahr 2019 sind im südlichen Bereich des Neumarkts, an der Einmündung Fleischmengergasse, weitere Verbesserungen für den Radverkehr vorgesehen.

Oliver Klalholz, Stadt Köln

Neue Fahrradschutzstreifen auf der Wilhelm-Mauser-Straße und auf der Vitalisstraße in Bickendorf und Vogelsang

Auf der Wilhelm-Mauser-Straße wurden, im Rahmen einer Generalsanierungsmaßnahme der Fahrbahn, auf einer Länge von rund 800 m durchgehende Fahrradschutzstreifen sowie an den Einfahrten und Einmündungen rote Furten markiert. Die Wilhelm-Mauser-Straße ist für Radfahrende aus dem Stadtteil Vogelsang eine wichtige Verbindung.



Einbahnstraße Gladbacher Straße wurde geöffnet.
Foto: Stadt Köln

Auf zwei weiteren Teilabschnitten der Vitalisstraße wurden auf einer Länge von insgesamt 450 m Fahrradschutzstreifen für Radfahrende markiert.

Aufgrund des beengten Straßenraumes konnten nicht auf dem gesamten Streckenabschnitt Fahrradschutzstreifen eingerichtet werden. Aus diesem Grund wurde hier die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.

Hendrik Colmer, Stadt Köln

Fahrspur auf der Ulrichgasse erfolgreich umgewandelt

Nach rund siebenmonatiger Bauzeit sind die Arbeiten zur Neugestaltung des Verkehrsknotenpunktes Sachsenring/Ulrichgasse/Vorgebirgsstraße und an den benachbarten Kreuzungen Lothringer Straße/Vorgebirgsstraße sowie Kartäuserwall/Ulrichgasse abgeschlossen. Die Maßnahme stellt einen Meilenstein in der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Innenstadt dar.

Auf dieser bedeutenden Radverkehrsachse hat die Stadt Köln in den vergangenen Jahren sukzessive die Radverkehrsinfrastruktur ertüchtigt. Durch die nun umgesetzten Maßnahmen wurde eine circa 1,1 km lange Lücke im Radverkehrsnetz zwischen Bonner Wall im Süden und Karl-Berbuere-Platz im Norden geschlossen.

Im Bereich des Kreuzungspunktes mit dem Sachsenring wurde hierfür eine Autospur in eine 2,50 m breite Radspur umgewandelt. Südlich der Lothringer Straße wurde auf der Vorgebirgsstraße die Lücke durch die Markierung von Schutzstreifen geschlossen. Perspektivisch plant die Stadt Köln eine Verlängerung der Radverkehrsinfrastruktur in Richtung der nördlich befindlichen Innenstadt über die Tel-Aviv-Straße und die Neuköllner Straße in Richtung der Cäcilienstraße.

Gleichzeitig wurden entlang der Ringe auf dem westlichen Sachsenring ebenfalls 2,50 m breite und etwa 450 m lange Radfahrstreifen angelegt und damit eine Autospur dem Radverkehr übergeben. Die Fortführung der Radverkehrsinfrastruktur auf dem östlichen Sachsenring wurde ebenfalls fertiggestellt. Damit werden die Planungen für die radverkehrsfreundliche Gestaltung der Kölner Ringe weiter vorangetrieben.



Markierung am Sachsenring, Einfahrt Ulrichgasse.
Foto: Stadt Köln

Neben der Neuaufteilung des Straßenraumes wurde eine Vielzahl weiterer Maßnahmen umgesetzt. Hierzu zählen u.a. die Erneuerung der Ampelanlage, die zukünftig eine Stadtbahnbevorzugung vorsieht, die barrierefreie Ausstattung der Fußgängerquerungen sowie die Herstellung einer neuen Querungsmöglichkeit zur Haltestelle Ulrepforte. Darüber hinaus wurde ein Rechtsabbieger von der Ulrichgasse in den Sachsenring zurückgebaut. Hauptziel aller Maßnahmen ist die Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Fabian Fohlmeister, Stadt Köln

Fahrradpiktogramme auf der Venloer Straße

Vor Jahren hat die Stadt Köln auf der Venloer Straße, zwischen Ehrenfeldgürtel und Äußerer Kanalstraße, die Benutzungspflicht für Radwege aufgehoben. Damit haben Radfahrende hier die Wahl, ob sie den baulichen Radweg oder die Fahrbahn benutzen. Um diese Situation für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer noch mehr zu verdeutlichen, hat die Stadt Köln nun auf diesem Abschnitt in beiden Fahrrichtungen Fahrradpiktogramme als sogenannte „Piktogrammreihe“ markiert. Ziel der Maßnahme ist ein Zugewinn an Verkehrssicherheit und ein angepasstes Fahrverhalten.

Im Rahmen des „Ehrenfelder Raddialoges“ wurde das Aufbringen von Piktogrammen in den Arbeitssitzungen diskutiert. Daher hat die Stadt Köln diese Lösung als Sofortmaßnahme im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Ehrenfeld veranlasst.

Das Vorhaben wird im Rahmen des Förderprojektes „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wissenschaftlich von der Bergischen Universität Wuppertal begleitet. Die wissenschaftliche Begleituntersuchung trägt dazu bei, vertiefende Kenntnisse über die Wirkungen von Fahrradpiktogrammen auf das Fahrverhalten von Autofahrerinnen und Autofahrern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern, zu erhalten.

Hendrik Colmer, Christian Leitow, Stadt Köln

Neues aus dem Kreis Recklinghausen

Wegweisende Beschilderung / Kreisstraße für Rad- und Fußverkehr vorbehalten /

Mitgliedschaft in der AGFS verlängert

Planung der „wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ im Kreis Recklinghausen startet

Ende 2018 wurde die Planung zur „wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ im Kreis Recklinghausen (mittlerer Korridor) ausgeschrieben. Das Planungsbüro VIA aus Köln erhielt den Zuschlag. In diesem Frühjahr beginnt das Büro mit der Planung, die umfangreiche, bereits vorhandene Freizeitwegweisung miteinander zu verbinden und zu verdichten.

Schwerpunkt der Arbeiten ist die Installation der „wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ für das verdichtende Netz (600 km). Das beschilderte Netz soll sämtliche Marketingkonzepte unterstützen. Dabei werden bestehende Themenrouten wie die Römer-Lippe-Route ebenso berücksichtigt wie das Knotenpunktsystem des RVR, das 2018 im Kreis Recklinghausen installiert wurde.



Das Team des Kreises präsentiert die neuen Ortstafeln.

Kreisstraße 16 (2) ist nur für den Fuß- und Radverkehr freigegeben

Die Kreisstraße K 16 (2) durch die Borkenberge bleibt auch weiterhin ausschließlich für Rad- und Fußgänger freigegeben. Die insgesamt 3,8 km lange Strecke führt von Haltern am See (L 652) bis zum Flugplatz Borkenberge im Kreis Coesfeld, mitten durch das Militärgelände Borkenberge. Allerdings ist der Zugang mit dem Fahrrad oder dem Kinderwagen jetzt erleichtert.

1,8 km der Straße liegen auf dem Gebiet des Kreises Recklinghausen, 2 km

gehören zum Kreis Coesfeld. Die ehemalige Militärstraße ist 4 bis 6 m breit und macht etwa in der Mitte des Geländes einen Schwenk. Von dort führt sie teilweise über einen Schotterweg zum Flugplatz Borkenberge.



Die Kreisstraße K16 (2) bietet erstklassigen Fahrkomfort.

Das gesamte Gelände stand bis zum 31. Mai 2015 unter militärischer Verwaltung. Über 100 Jahre lang war es ein Truppenübungsplatz. Die K 16 (2) durch das Vogel- und Naturschutzgebiet gemäß Fauna-Flora-Habitat-(FFH)-Richtlinie durfte außerhalb der von den Streitkräften angezeigten Übungsbetrieb von Fußgängern und nichtmotorisiertem Verkehr genutzt werden.



Durchgängig autofrei, ist die K16 (2) dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten.

Nach dem Abzug der britischen Streitkräfte zum 31. Mai 2015 fiel im Zuge der Rückgabe der Straße an die Kreise die Entscheidung, die Kreisstraße auch weiterhin nur dem nicht motorisierten Verkehr vorzubehalten.

Der ehemalige Schotterweg wurde in einen asphaltierten Weg umgewandelt und ermöglicht jetzt die durchgängige Befahrung der Strecke. Die Schranken bleiben als klare optische Sperre

für den motorisierten Verkehr erhalten. Um eine problemfreie Umfahrung für alle Nichtmotorisierten zu gewährleisten, ganz gleich ob mit Rollstuhl, Fahrrad oder Kinderwagen, wurden an den Umlaufsperrern die Querpfosten abgeflexelt. Eine Zugangsschranke wurde außerdem versetzt. Für die Radfahrer ist die K 16 (2) jetzt eine komfortable Strecke durch ein ungestörtes Stück Natur.

Zehn neue Ortseingangsschilder

Zehn neue Ortseingangsschilder der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) weisen darauf hin, dass der Kreis Recklinghausen auch weiterhin das Gütesiegel „fußgänger- und fahrradfreundlicher Kreis“ tragen darf.

Die zehn Schilder setzen ein Zeichen: „Fahrradfahren und überhaupt die Bewegung an der frischen Luft sind im Kreis Recklinghausen sehr beliebt. Die Menschen fahren mit dem Rad über Bahntrassen zur Arbeit. Unsere Naherholungsgebiete locken Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen an. Mit der Verlängerung der Mitgliedschaft in der AGFS verpflichten wir uns erneut, die Nahmobilität in unserer Region im Fokus zu haben“, sagt Landrat Cay Süberkrüb.

Für den Kreis steht die Mitgliedschaft in der AGFS auch für guten Wissens- und Erfahrungsaustausch. Der exklusive Zugang zu Fördermitteln des Landes für die Öffentlichkeitsarbeit sowie die Beratung und Hilfestellungen bei Fragen der Nahmobilität sind weitere Pluspunkte.

Alle Fotos: Kreis Recklinghausen



Die zukünftige Beschilderung für den Kreis wird ergänzt.



Köln als Vorreiter für den Einsatz technischer Innovationen im Radverkehr

Mit der EMBERS Challenge Köln in die richtige Richtung

Meldungen über Verkehrsbehinderungen und Informationen zu Gefahrenstellen in Echtzeit? Im Rahmen eines Forschungsprojekts wurde die Bike Citizens App für die Stadt Köln mit zusätzlichen, auf der EMBERS-Technologie basierenden Features ausgestattet, die das aktive Melden von Hindernissen samt Visualisierung ermöglicht.

EMBERS – so lautet der Name eines von mehreren Partnern aus Industrie und Forschung ins Leben gerufenen Projekts. Im Mittelpunkt steht die Entwicklung einer Plattform, die es Städten und anderen Anwendenden ermöglicht, der Öffentlichkeit einen Einblick in ihre sonst schwer zugänglichen mobilitätsbezogenen Daten zu ermöglichen. Dadurch wird es für innovative Start-ups und Unternehmen möglich, diese Mobilitätsdaten für neue Apps heranzuziehen und Lösungen für Mobilitäts Herausforderungen zu entwickeln. Beteiligt sind das portugiesische Unternehmen Ubiwhere, das Fraunhofer-Institut für Offene Kommunikationssysteme FOKUS in Berlin, die Pariser Elite-Universität an der Sorbonne, das französische Forschungsinstitut Inria und die Technische Universität Berlin. Das Projekt wurde finanziell durch Horizon 2020 gefördert, ein EU-weites Forschungs- & Innovationsprogramm. Im Rahmen von EMBERS wurden drei Pilotprojekte initiiert, die mithilfe der EMBERS-Technologie innovative mobile bzw. Web-Applikationen entwickeln, um heutige Mobilitäts Herausforderungen in Städten zu lösen. Dazu gewann EMBERS die Städte Trikala, Porto und Köln für eine Partnerschaft.

Kooperation mit der Stadt Köln

In enger Zusammenarbeit mit der Stadt Köln hat Bike Citizens eine Lösung entwickelt, die es Radfahrenden ermöglicht, zusätzliche Informationen über die aktuelle Verkehrssituation, wie z.B. Baustellen und andere Verkehrshindernisse, direkt über die App zu melden und so der Stadt Köln einen Überblick zu verschaffen, welche Hindernisse von den Radfahrenden wahrgenommen werden. Die Fahrrad-App von Bike Citizens dient zur Navigation und nutzt Gamification-Ansätze, um die Menschen zum Radfahren zu motivieren. Nun lag das Hauptaugenmerk darauf, zusätzliche App-Features zu entwickeln, die die Fahrrad-Community während des alltäglichen Radverkehrs stärker einbeziehen und die Sicherheit der Radfahrenden verbessern. Dazu gehört auch eine gute Übersicht über aktuelle Gefahrenstellen für Radfahrende in der Stadt, sodass die Stadt selbst gezielte Maßnahmen einleiten kann.

Die Pariser Elite-Universität an der Sorbonne arbeitete gemeinsam mit Ubiwhere an kampagnenspezifischen Landingpages, auf denen potenzielle Test-User erste Informationen über die Kampagne erhielten und letztendlich auch das EMBERS-Projekt und die

Mobilitätsplattform MbaaS, Mobility Backend as a Service, kennenlernen konnten.

Die neuen Features in der App sowie die offene Schnittstelle zwischen der App- und der Web-Applikation wurden sechs Wochen lang in Köln getestet.

Über Bike Citizens

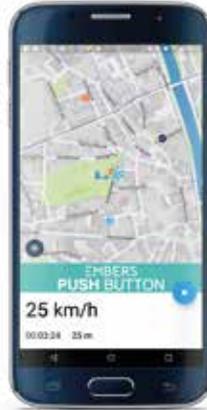
Bike Citizens wurde 2011 von den Fahrradboten Daniel Kofler und Andreas Stückl gegründet und verfügt über Standorte in Graz und Berlin. Ziel von Bike Citizens ist, das Radfahren in Städten attraktiver zu machen und in weiterer Folge zu einer Verbesserung der urbanen Lebensqualität beizutragen. Dafür entwickelt Bike Citizens eigene Produkte und bietet urbanen Radfahrenden Menschen eine Plattform für Information und Austausch. Mit Städten, Unternehmen und Organisationen arbeitet Bike Citizens an Softwarelösungen sowie Kommunikations- und Marketingkonzepten zur Förderung des Radverkehrs. Mehr Informationen: www.bikecitizens.net

Was ist die EMBERS Challenge Köln?

Aktive Radfahrende konnten von Oktober bis Mitte November 2018 an der „EMBERS Challenge Köln“ teilnehmen und einen allgemeinen Überblick über das Radnetzwerk der Stadt Köln erhalten, selbst über Gefahrenstellen informiert werden sowie individuell Stellen auf den Strecken melden und über die Stadt einer Fahrrad-Community bereitstellen.

Mittels der Smartphone-Halterung FINN konnte jeder Test-User sein Smartphone sicher am Fahrrad befestigen. Nach dem Starten der mit Features der EMBERS-Technologie ausgestatteten Bike Citizens App lotste diese die über 200 Test-User nach deren persönlich bevorzugten Routen-Wünschen, schnelle oder bequeme Route, an das Ziel.

Während der Fahrt hatten die Test-User dann die Möglichkeit, Baustellen, schlechte Straßenverhältnisse, Veranstaltungen, Wetterbeeinträchtigungen und Zwischenfälle, wie etwa Staus, Unfälle oder Straßensperren, auf ihren Strecken durch einfaches Betätigen des „EMBERS Push Buttons“ zu markieren. Nach Beendigung der Fahrt wurden die Markierungen automatisch über die zu testenden Schnitt-



stellen an die Zentrale der Stadt Köln übermittelt. Die Stadt Köln hatte die Möglichkeit, diese Markierungen freizuschalten und für alle Teilnehmenden in der App sichtbar zu machen. Auch konnte die Stadt selbst Markierungen (z.B. für Baustellen) setzen, um Test-User zu informieren, wo es zu Verzögerungen und Abweichungen auf Strecken kommen könnte.

Der Fahrradbeauftragte der Stadt Köln, Jürgen Möllers, blickt optimistisch in eine Zukunft mit digitalisiertem Verkehr: „Wir sehen die Digitalisierung als eine große Chance für den Radverkehr. Die EMBERS Challenge Köln gab uns einen Einblick, welche Möglichkeiten sich durch Digitalisierung in der Radverkehrsplanung ergeben.“ Auch das Fazit von Peter Frech, Deputy European Project Leader bei EMBERS City, fällt positiv aus: „Die Digitalisierung des Radverkehrs führt zu mehr Sicherheit auf den Straßen Kölns.“

Christine Frankl, Bike Citizens

Berichterstattung über Verkehrshindernisse war noch nie so einfach wie mit dem „EMBERS Push Button“. Foto: © Bike Citizens

Netz der Radstationen im Kreis Unna wird dichter

Werne am Bahnhof kommt mit Full Service dazu / Kamen feiert 20-jähriges Jubiläum



Außenwerbung der Radstation in Werne.



Radstation in Werne am Bahnhof.

Das Netz der Radstationen im Kreis Unna wächst: Die Radstation am Bahnhof Werne ist unter neuer Regie und mit neuem Service in 2019 gestartet. Das Integrationsunternehmen Das Dies, eine Tochter der AWO, hat zum Jahreswechsel die Radstation am Bahnhof Werne vom Perthes-Werk übernommen. Perthes hatte nach Wegfall bisheriger Arbeitsmarktmaßnahmen den Betrieb gekündigt.

Die neue Betreiberin verspricht nicht nur qualifiziertes Stammpersonal in der Station. Ob Reparaturen, Ersatzteile, Tourenräder oder Pedelecs im Verleih, dazu Informationen zu den

schönsten Touren der Region – die Kunden finden hier das breite Angebot aller inzwischen acht Radstationen im Kreis Unna. Jetzt ist auch die Radstation Werne mit einem elektronischen Chip-Zugang 24 Stunden jeden Tag für Parkkunden geöffnet.

Videüberwacht und wettergeschützt parken diese dort – ob mit Prepaid-Tagesticket, Monatschip oder Jahreschip. Mit dem Chip haben sie zudem Zugang zur Radparkstation am Werner Stadthaus und zu allen anderen Radstationen im Kreis Unna.

Im Frühjahr wird sich die Station mit einem Fest zum Saisonstart allen Interessierten präsentieren.

Radparkhaus ergänzt Radstation

Die Radstation am Bahnhof Kamen feiert Ende April 20. Geburtstag – und bekommt gleich noch eine attraktive Filiale: Die Stadt Kamen baut das Pavillon-Gebäude eines ehemaligen Reisebüros auf dem zentralen Willy-Brandt-Platz in der Fußgängerzone zum modernen Radparkhaus mit rund 80 Plätzen aus. Das Radparkhaus in der Innenstadt ist 24 Stunden per Chip-Zugang für City-Besucher, Anlieger und Touristen geöffnet. Noch in diesem Jahr bekommt es wie die anderen Radstationen und Radparkstationen des Kreises Unna noch einen Zugang per Smartphone: Direkt aus der fahrtwind-App können Kunden den videoüberwachten und wettergeschützten Radparkplatz buchen, ebenso die Leihräder, die in der Radstation wie im Radparkhaus bereitstehen. Die DasDies Service GmbH als Betreiberin im Kreis Unna hält eine Flotte von rund 100 Tourenrädern und Pedelecs bereit. Den Geburtstag der Radstation und die Eröffnung des neuen Radparkhauses feiert die Stadt Kamen am 27. April 2019 bei ihrem Frühlingmarkt mit allen Radlerinnen und Radlern.

Weitere Informationen:

→ <https://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis-region/politik-verwaltung/kreisverwaltung/planung-und-mobilitaet/verkehr/fun-flexibel-unterwegs-im-kreis-unna>

→ www.die-radstationen.de

→ www.dasdies.de

Radstationen: ein Meister-Fachbetrieb mit acht Filialen

Ein Meister-Fachbetrieb mit acht Filialen: So stellen sich die Radstationen des Kreises auf. Sie bilden nicht nur selbst ihren Nachwuchs erfolgreich aus. Die insgesamt 20 Festangestellten werden auch in Wartung und Reparaturen der neuesten Fahrradtechnik kontinuierlich geschult: Alle sind inzwischen für Bosch-E-Bike-Technik ebenso zertifiziert wie etwa von Magura in der Wartung und Reparatur von Bremsen und Hydraulikgabeln. Von den insgesamt 20 festangestellten Fachkräften kam ursprünglich nur der Betriebsleiter als ausgebildeter Zweiradmechaniker-Meister direkt aus der Branche. 18 Mitarbeiter, darunter gelernte Kaufleute und Mechaniker, waren zuvor als Langzeitarbeitslose auf Transferleistungen angewiesen, zwei Drittel sind Menschen mit Behinderungen. Die

DasDies Service GmbH, ein Integrationsunternehmen der AWO, das die Radstationen betreibt, war für sie ein Sprungbrett: So hat etwa ein ehemaliger Auszubildender nicht nur erfolgreich die Zweirad-Monteur-Lehre bestanden, sondern erfolgreich auch die Ausbilderprüfung abgelegt. Bewerbungen für die Ausbildungsplätze im kaufmännischen und technischen Bereich, die die Radstationen in Unna, Kamen, Lünen und Werne anbieten, werden noch entgegengenommen – vorzugsweise von Menschen, die auf dem klassischen Ausbildungsmarkt als Benachteiligte wenig Chancen haben.

Die Radstationen arbeiten hier nicht nur als Schnittstelle im Nahverkehr, sondern auch als Eckpfeiler im sozialen Arbeitsmarkt: Die Stationen kümmern sich zusätzlich jährlich um rund 30 erwerbslose Menschen, die über Arbeitsgelegenheiten oder Sonderprogramme zur sozialen Teilhabe einen Einstieg bzw. Wiedereinstieg in eine Beschäftigung suchen.

Sabine Leiß, Klaus-Peter Dürholt, Günther Klumpp



Alle Fotos: G.Klumpp/horschler.eu

Ausbau der Mobilstationen im Kreis Unna

Mehr Radkomfort an den Verkehrsknoten des Kreises / Servicezentrale „fahrtwind“ übernimmt Steuerung

An den wichtigsten Verkehrsknoten des fahrradfreundlichen Kreises Unna soll das Park- und Serviceangebot für Radler deutlich ausgebaut und aufgewertet werden. Das empfiehlt ein aktuelles Gutachten im Auftrag des Kreises. Die beauftragten Gutachterbüros hatten an rund 50 Knotenpunkten eine „Bewertungsmatrix“ für den Aufbau von Mobilstationen entwickelt. Dabei stellten die Gutachter fest: Um mehr Kunden für die Nutzung des Umweltverbundes aus Rad, Bus, Bahn, Car-sharing und Mitfahrgelegenheiten zu begeistern, sind selbst an Bahnhöfen, Busbahnhöfen und zentralen Haltestellen noch zusätzliche Radangebote nötig. So fehlen vielfach attraktive überdachte Fahrradparkanlagen. Die Investition in abgeschlossene

und videoüberwachte Parkstationen schlugen die Gutachter vor, die auch ungepflegte und ungenutzte Fahrradboxen ersetzen könnten. Sinn machen aus Gutachtersicht solche Einrichtungen selbst an einer bisher als eher mittelmäßig bedeutsam angesehenen Bushaltestelle in Kamen. Von dieser Haltestelle haben Pendler innerhalb jeder Stunde fast so viele Bus- und Bahnangebote in die Mittel- und Oberzentren des Reviers und nach Ostwestfalen wie z.B. am Lüner Hauptbahnhof. Das Gutachten soll den Städten und Gemeinden des Kreises einen Maßstab an die Hand geben, mit dem sie über Einrichtung und Ausbau von Mobilstationen wie auch über Prioritäten entscheiden können.

Flexibel unterwegs im engen Netz der Mobilstationen

Besucher und Einwohner des Kreises Unna sollen bei Mobilitätsangeboten die freie Wahl haben: Bus, Bahn, Leihrad, Carsharing, Taxi, Fahrgemeinschaften – wie sie das wünschen und wie sie das brauchen. In einem Netz von 50 Mobilstationen wollen der Kreis und seine kreisangehörigen Kommunen an zentralen Verkehrsknotenpunkten dieses Angebot schaffen. Kernelemente sind bereits vorhanden: Mit acht Radstationen verfügt der Kreis über das dichteste Netz solcher Serviceknoten in der Republik. Unter dem Motto „Flexibel Unterwegs im Kreis Unna“ – kurz FUN – werden sowohl an Bahnhöfen wie auch an Schnellbushaltestellen die Angebote ergänzt. Ein vom Kreis in Auftrag gegebenes Gutachten liefert dafür – abgeleitet vom Handbuch Mobilstationen NRW – die Auswahlkriterien der nötigen Infrastruktur: Radparkstationen mit elektronischem Zugang und Videoüberwachung, Carsharing-Autos und -plätze, gemanagte Park&Ride-Angebote sind als Bedarf ausgewiesen. Hinzu kommen klare Wegweisungen und eine neue Aufenthaltsqualität an den Verkehrsknoten. Beleuchtung, Sicherheit und Sauberkeit sollen die Fahr-



gäste überzeugen. Der Kreis Unna setzt dabei in enger Abstimmung mit seiner Tochter Verkehrsgesellschaft Kreis Unna und der Betreiberin der Radstationen auf eine moderne Digitalisierung im Nahverkehr. Einmal registrieren und alle Mobilitätsangebote nutzen. Unter diesem Schlagwort qualifiziert der Kreis Unna seine unternehmensübergreifende Servicezentrale „fahrtwind“ sowohl personell, analog per Hotline und digital mit der gleichnamigen App. Registrierte fahrtwind-Kunden haben jetzt schon den Zugang zu allen Bus- und

Weitere Informationen:

- <https://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis-region/politik-verwaltung/kreisverwaltung/planung-und-mobilitaet/verkehr/fun-flexibel-unterwegs-im-kreis-unna>
- www.die-radstationen.de
- www.fahrtwind-online.de
- www.dasdies.de

Bahnangeboten, zu Taxibus und Pendlerportal (Organisation von Fahrgemeinschaften) sowie Radstationen und Leihrädern. Ergänzt wird das Angebot bald um Carsharing und

E-Ticketing für alle Angebote. Das Land NRW fördert die digitale Aufwertung und Vernetzung der Angebote mit insgesamt über 300.000 Euro.

Sabine Leifßen, Klaus-Peter Dürholt, Günther Klumpp

Foto: G.Klumpp/horschler.eu

Initiative „Fahrradstellplätze für Düsseldorf“

Neue Abstellanlagen für Fahrräder werden sehr gut angenommen

Eine positive Bilanz zu rund 1.000 neu geschaffenen Fahrradabstellanlagen hat Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke gezogen. Die erste Überprüfung der Nutzung habe gezeigt, dass für die Abstellmöglichkeiten eine sehr hohe Nachfrage bestehe. Im vergangenen Jahr hat das Amt für Verkehrsmanagement an rund 100 Standorten in der Innenstadt neue Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen.

Die Fahrradabstellanlagen gehören zur Düsseldorfer Fahrradoffensive und sind ein Zeichen für Düsseldorf als fahrradfreundliche Stadt. Bezüglich besserer und sicherer Abstellplätze gibt es hohe Forderungen an die Stadt seitens der Radfahrenden.

„Dass sogar neben voll ausgelasteten neuen Abstellanlagen noch Fahrräder abgestellt werden, zeigt, dass es einen hohen Parkdruck bei den Fahrrädern gibt und der Bedarf das neu geschaffene Angebot sogar übersteigt“, sagte die Verkehrsdezernentin. Bei den Abstellanlagen handelt es sich um mobile und flexibel einsetzbare Einheiten, deren Einsatz nach Bedarf gesteuert werden kann. So sollen noch mehr Bürger für ein fahrradfreundliches Düsseldorf gewonnen werden, aber alle Belange einer gerechten Nutzung des öffentlichen Raumes möglich blei-

ben. Zuschke betonte: „Aufgrund von Staus und einer steigenden Umweltbelastung ist es erforderlich, die umweltfreundliche Mobilität in unserer Stadt zu stärken. Wir sind hier nicht ideologisch unterwegs, sondern haben die Auflage und Pflicht, Ansätze für ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten zu finden, wie auch noch einmal verstärkt vom Luftreinhalteplan gefor-



Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf

dert. Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiger Baustein dafür.“

Fortführung der Sommeroffensive Fahrradabstellanlagen

Fahrräder brauchen weniger Platz, verursachen weniger Lärm und keine Abgase. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung. Der Fahrradverkehr in Düsseldorf nimmt stetig zu und damit auch der Bedarf für Fahrradabstellanlagen.

Das Amt für Verkehrsmanagement wird die „Offensive Fahrradabstellanlagen“ 2019 fortführen. In diesem Jahr sollen weitere rund 900 Abstellplätze geschaffen werden. Auch diese sind flexibel einsetzbar, also schnell aufgebaut und bei Bedarf auch schnell umplatziert.

Dass Parkplätze für die neuen Fahrradabstellanlagen in Anspruch genommen werden, bleibt dabei die Ausnahme. Dies erfolgt nur in Gebieten, in denen es keine Alternativen gibt.

Neue Fahrradboxen für den S-Bahnhof Hellerhof

Neben den Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet baut die Landeshauptstadt auch ihr Bike&Ride-Angebot weiter aus. Zehn neue Fahrradboxen stehen seit Anfang des Jahres am S-Bahnhof Hellerhof für Nutzer bereit. Außerdem wurden dort vorhandene Fahrradständer durch neue ersetzt und neu angeordnet. Neben den Boxen stehen Fahrradfahrern dann rund 40 Abstellmöglichkeiten für ihre Drahtesel zur Verfügung. Weitere 13 Boxen sind für den S-Bahnhof Hamm in Vorbereitung.

Düsseldorf verfügt bereits über Bike&Ride-Angebot mit Fahrradboxen, die den öffentlichen Personennahverkehr, den



Stellten die Fahrradabstellanlage in der Cantadorstraße vor: (v.r.) Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke, Radbeauftragter Steffen Geibhardt und Linda Boesel von der Stabstelle Radverkehr. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Wilfried Meyer

Schienspersonennahverkehr der Bahn und das Fahrrad verknüpfen. Das Angebot wird rege in Anspruch genommen und es bestehen Wartelisten für die Fahrradboxen. „Mit der Errichtung der sicheren und wettergeschützten Fahrradboxen sowie den Fahrradbügeln sind wir in der Umsetzung unseres Ziels, der Stärkung des sogenannten Umweltverbundes sowie der Förderung des Radverkehrs, wieder einen Schritt weiter gekommen“, erklärt Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke.

Kai Fischer, Amt für Verkehrsmanagement – Landeshauptstadt Düsseldorf

Rekordjahr für Radfahrer

Auswertung Düsseldorfer Zählstellen mit neuem Hoch

Allein an der Zählstelle der Landeshauptstadt am Mannesmannufer wurden 1.042.633 Fahrradfahrer registriert. Das sind 13% mehr als 2017 – so viele wie noch nie. Im Schnitt fuhren dort täglich 2.857 Radfahrer vorbei. Auch an den übrigen Zählstellen stieg die Zahl der registrierten Pedalritter.

Ihre Zahl nahm an den 13 Messpunkten gegenüber 2017 um 6,6% auf 5,36 Mio. zu. Immer mehr Menschen in Düsseldorf wählen gemäß den Zahlen des Amtes für Verkehrsmanagement das Rad als Mobilitätsalternative – der Radverkehr in Düsseldorf hat im vergangenen Jahr merklich zugenommen.

Die Daten der Dauerzählstellen und weitere Daten werden von der Stadtverwaltung jedes Jahr zur Planung und Optimierung des Radverkehrs in Düsseldorf erhoben und ausgewertet. Sie dienen der Anpassung der Radverkehrsinfrastruktur an das tatsächliche Radverkehrs-

aufkommen. Zudem werden umgesetzte Projekte durch die Auswertungen evaluiert.

So werden z.B. einmalig Zählungen für die Planung des Ausbaus von Radwegen vorgenommen, um die aktuelle Situation zu ermitteln und das Radwegbauprojekt entsprechend auszulegen. Darüber hinaus erfolgen an vielen Stellen im Rahmen der Gesamtverkehrsplanung jährliche Zählungen, um die Entwicklung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt zu dokumentieren.

Ergänzend zu diesen regelmäßigen Zählungen wurden in Düsseldorf 13 Dauerzählstellen eingerichtet, die Tag und Nacht den Radverkehr zählen. Die dort erhobenen Daten dienen der Verfeinerung der jährlichen Zählungen und dokumentieren die Nutzung der entsprechenden Radverkehrsanlagen.

Ab sofort können die Standorte und Daten der Dauerzählstellen auch im Netz

unter www.duesseldorf.de/radschlag eingesehen werden.

Kai Fischer, Amt für Verkehrsmanagement – Landeshauptstadt Düsseldorf



Das Mannesmannufer ist in Düsseldorf einer der meistfrequentierten Orte für den Radverkehr. Dort wurde bereits 2015 ein Zähldisplay installiert, auf dem die täglichen Radfahrerzahlen sowie die Jahresgesamtzahl abgelesen werden können. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

Zweigleisiges Mobilitätsprojekt zur Verkehrserziehung in Aachen

„Fahrrad in Aachen“ für den DEKRA Award 2018 nominiert



*Kinder üben auf dem Fahrradparcours
sicheres Radfahren. Fotos: Stadt Aachen*

Um die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen zu erhöhen, hat Stephanie Küpper, die Leiterin der Kampagne „Fahrrad in Aachen“, ein kompaktes Konzept entwickelt. Es besteht aus zwei Bausteinen: der Mobilitäts- und Verkehrserziehung im außerschulischen Lernort Floriansdorf und dem Mobilitätsprojekt an Grund- und weiterführenden Schulen. Mit beiden Bausteinen werden Kinder und Jugendliche im Alter von 4 bis 16 Jahren angesprochen.

Mobilitäts- und Verkehrserziehung im Floriansdorf

Seit dem Schulhalbjahr 2015/2016 wird vormittags für Grundschulklassen und nachmittags für alle Kinder Mobilitäts- und Verkehrserziehung angeboten. Die Kinder sollen fit für den Straßenverkehr gemacht werden. „Dazu gehört nicht nur, dass die Kinder ihr Fahrrad gut beherrschen, sondern auch, dass sie die Gefahren kennen und richtig reagieren können“, sagt Stephanie Küpper.

Deshalb lernen Kinder ab dem zweiten Schuljahr im theoretischen und praktischen Unterricht viele Aspekte, die im Straßen-

verkehr wichtig sind. Dazu gehören Verkehrsregeln wie „rechts vor links“, das verkehrssichere Fahrrad, Verkehrszeichen und das richtige Abbiegen.

Der DEKRA Award wird einmal im Jahr von der Prüfgesellschaft DEKRA in den Kategorien Sicherheit im Verkehr, bei der Arbeit und zu Hause verliehen. In der Kategorie Sicherheit im Verkehr wurde im letzten Jahr das Mobilitätskonzept der städtischen Kampagne „Fahrrad in Aachen“ nominiert.

Bewerbungen sind unter <https://www.dekra-award.de> bis 19. September 2019 möglich.

Überdies wird ein Spezialtraining zum „toten Winkel“ angeboten. Im theoretischen Unterricht befassen sich die Schülerinnen und Schüler z.B. damit, wie sie mit rechts abbiegenden Lkw an Kreuzungen umgehen sollten. „Im praktischen Teil können sie sich in ein Feuerwehrauto setzen, die verschiedenen toten Winkel erkunden und selber sehen, dass eben manchmal nichts zu sehen ist“, so Küpper.

Erfahrungen der Polizei zeigen, dass die Fahrsicherheit von Kindern auf dem Fahrrad (Motorik, Gleichgewichtssinn, Koordinationsfähigkeit) in den vergangenen Jahren deutlich zurückgegangen ist: Kinder, die im vierten Schuljahr an der Radfahrausbildung teilnehmen, sind häufig

nicht in der Lage, mit ihrem Fahrrad verkehrssicher auf der Straße zu fahren.

Daher sollte schon ab der ersten Klasse im Schonraum das Fahrradfahren geübt werden. Das Floriansdorf in Melaten ist so

ein Schonraum. Hier können die Kinder üben, wie sie auf bestimmte Situationen im Straßenverkehr reagieren können.

Dabei kommt auch der Spaß am Radfahren nicht zu kurz.

Mobilitätsprojekt an Grundschulen und weiterführenden Schulen

„Hol- und Bringdienste verursachen einen erheblichen Teil der morgendlichen und mittäglichen Verkehrsbelastung im Umfeld der Schulen“, sagt Stephanie Küpper. Sie würden die Umwelt belasten und die Kinder gefährden, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Roller zur Schule kommen.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Aachen ein Konzept entwickelt, mit dem die eigenständige Mobilität von Grundschulern und auch etwas älteren Schulkindern gefördert werden soll. Seit 2008 wird dieses Konzept an Aachener Schulen umgesetzt. „Mittlerweile haben siebzehn Grundschulen und fünf weiterführende Schulen daran teilgenommen“, erläutert Stephanie Küpper, Projektleiterin der Kampagne „FahrRad in Aachen“.

Es besteht aus verschiedenen ineinandergreifenden Bausteinen, darunter: Elterninformation, Schüler- und Elternbefragung, straßenräumliches Grobkonzept, Einrichtung von Elternhaltestellen, Fahrradtraining im Schonraum, Verkehrsunterricht, Radschulwegpläne, Kinderstadtpläne, „Busschule online“ sowie verkehrssichernde Maßnahmen.

Mit diesem Projekt will die Stadt Aachen die Verkehrssicherheit an der Schule und im Schulumfeld erhöhen und den Hol- und Bringverkehr von Kindern durch Eltern reduzieren und verträglicher gestalten. Wichtig ist auch, die Selbstständigkeit und die motorischen Fähigkeiten der Kinder und Jugendlichen zu fördern und dafür zu werben, dass sie sich gesund und umweltbewusst fortbewegen. Auf Grundlage der bisherigen Erfahrungen arbeitet Stephanie Küpper daran, dass die interessierten Schulen die einzelnen Konzeptbausteine mit der Zeit selbstständig umsetzen.

Harald Beckers, Stadt Aachen

Beispiel:

Die Stempelaktion ist ein Baustein dieses Projektes und wurde speziell für Grundschulen konzipiert. In dem Wochenkalender stempeln die Schülerinnen und Schüler jeden Morgen, wie sie zur Schule gekommen sind. Für jedes Verkehrsmittel (Auto, Auto mit Elternhaltestelle, Roller, Fahrrad, Bus und zu Fuß) gibt es einen Stempel. Die Schüler sollen dadurch über ihr eigenes Mobilitätsverhalten nachdenken und verstehen lernen, wie ihr Verhalten sich auf die Umwelt, das Klima und die Erde auswirkt.

Bei dem Mobilitätsprojekt werden aber auch die Eltern mit einbezogen. Es liegt ja an den Eltern, wie die Kinder zur Schule kommen. Sie sollten ihre Kinder darin unterstützen, den Schulweg eigenständig zu gehen. Rund 30% aller Grundschüler mit einer Schulweglänge von maximal 1.500 m werden zur Schule begleitet.

In diesem Jahr beteiligen sich an der Stempelaktion 20 Grundschulen mit ca. 3.900 Kindern. Im letzten Jahr waren es 15 Grundschulen.



Kolpingstadt Kerpen mit fahrradfreundlicher Verwaltung

Radhaus am Rathaus geplant

Seit dem Bewerbungsverfahren zur Aufnahme in die AGFS im Jahr 2010 hat sich in Kerpen einiges getan. Zur Förderung der Nahmobilität wurde eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten umgesetzt, die allesamt im nun auslaufenden Radverkehrskonzept Kerpen enthalten waren. In Anschluss an das Radverkehrskonzept wurde dann nach einem Mobilitätsleitbildprozess im Herbst 2018 das Mobilitätsprogramm Kerpen 2025 durch die Verwaltung erarbeitet und auf politischer Ebene einstimmig beschlossen. Damit ist die Verwaltung beauftragt, die im Mobilitätsprogramm beschriebenen Maßnahmen möglichst zügig umzusetzen. Neben ergänzender Nahmobilitätsinfrastruktur wie Netzschlüsse im Radverkehrsnetz oder die barrierefreie Umgestaltung von Fußverkehrsanlagen beinhaltet das Mobilitätsprogramm einige herausragende Projekte, die durch

ihre Größe, ihre Lage oder auch ihre Gestaltung die Fußgänger- und Radverkehrsfreundlichkeit der Kolpingstadt Kerpen erkennen lassen. Das Radhaus am Rathaus ist ein solches Projekt, das gleichzeitig einen weiteren Baustein zum Ausbau einer fahrradfreundlichen Verwaltung darstellt.

Ein Radhaus als Leuchtturm

An sehr prominenter Stelle im Zentrum des Stadtteiles Kerpen soll ein Radhaus als Anbau an das vorhandene Rathaus Möglichkeiten u.a. für die Öffentlichkeit bieten, das Fahrrad sicher und witterungsunabhängig abzustellen. Darüber hinaus bietet das Radhaus Platz für die Fahrradflotte der Stadtverwaltung, die aktuell aus vier Pedelecs, zwei Standardrädern und einem großen Lastenpedelec besteht. Der vorhandene Kom-

pressor wird im neuen Radhaus für jedermann Gelegenheit bieten, die Fahrradreifen bequem mit dem richtigen Luftdruck zu befüllen. Für Pedelecs werden im Radhaus öffentliche Lademöglichkeiten vorhanden sein, zusätzlich soll dort eine öffentliche Fahrradreparaturwerkstatt in Form einer entsprechenden Säule aufgestellt werden. Auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung, die ihren Arbeitsplatz mit dem Fahrrad erreichen, können das Radhaus benutzen. Für Kunden des ÖPNV bietet sich mit dem Radhaus ein bequemer Umstieg vom Rad auf den Bus und umgekehrt an. In direkter Nachbarschaft des Radhauses befindet sich nämlich die zentrale Bushaltestelle „Neues Rathaus“. Das Radhaus soll bis zu 60 Fahrräder beherbergen, der Planungsprozess wird im Jahr 2019 starten. Bürgermeister Dieter Spürck hofft auf eine Fertigstellung des Projektes im Jahr 2021.

Guido Ensemeier, Stadt Kerpen



IN PLANUNG

EIN RADHAUS
AM
RATHAUS KERPEN



Erste Planskizzen der Verwaltung (Planungsamt, Martin Schoppe) zeigen ein Radhaus, das in seiner Formensprache der Architektur des vorhandenen Rathauses folgt und sich in zentraler Lage in die öffentlichen Flächen eingliedert.

Hamm rüstet städtische Flotte um

Rückenwind für mehr Elektromobilität



Wird es so bald überall in Hamm aussehen?

Foto: Peter Hillebrand

In Hamm gibt es derzeit ca. 130 E-Mobile und 380 Benzin-Hybrid-Fahrzeuge. Die Stadt ist einem Förderaufruf des Bundesverkehrsministeriums gefolgt, um Mittel für die Stärkung der Elektromobilität zu erhalten.

Hamm gehört zu den wenigen deutschen Großstädten, die ein konkretes Ziel für die Reduzierung des durch den Verkehr verursachten CO₂-Ausstoßes haben. Bis zum Jahr 2025 soll dieser um ein Drittel (53.000 Jahrestonnen) reduziert werden.

Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, spielt neben der stärkeren Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel die Senkung des Benzinverbrauchs der Fahrzeuge die zentrale Rolle. Da der Pkw in den kommenden Jahren das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel bleiben wird, kann dies nur mit deutlich mehr Elektromobilität erreicht werden.

Stadt und Stadtwerke haben bereits einiges unternommen, um die Elektromobilität voranzubringen. Auf öffentlichen Parkplätzen können E-Fahrzeuge kostenlos parken. Zudem wurden öffentliche Ladesäulen im Stadtgebiet installiert, und der städtische Fuhrpark wird Zug um Zug mit E-Mobilen ausgerüstet.

Neben den E-Mobilen gibt es weitere, vielversprechende Ansätze für mehr Elektromobilität. Durch E-Bikes werden neue Nutzer für das Rad gewonnen, da sich der Aktionsradius durch den Elektroantrieb deutlich vergrößert. Auch der Einsatz des Elektroantriebs in Bussen kann künftig Emissionen senken, wenn der Strom aus erneuerbaren Energien gewonnen wird.

Wenn die beantragten Fördergelder fließen, können weitere wichtige Schritte eingeleitet werden:

- Zwei (noch zu bestimmende) Stadtteile sollen zu Modellquartieren der Elektromobilität entwickelt werden – mit Ladestationen, Leihmobilen und Umrüstung von Fahrzeugflotten der ortsansässigen Betriebe.
- Für die Stadtverwaltung als einem der größten Hammer Arbeitgeber soll ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden, das auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und Elektromobilität setzt.

Cornelia Winkelmann, Stadt Hamm



Berufspendler sollen aufs Fahrrad umsteigen

Kreis Coesfeld startet Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes

Das Fahrradfahren hat im Kreis Coesfeld, genau wie im gesamten Münsterland, traditionell einen hohen Stellenwert, der Radverkehrsanteil beläuft sich auf rund 25%. Doch gerade im Alltagsverkehr ist noch viel Luft nach oben: So werden nach wie vor fast die Hälfte der Wege zwischen 2 und 5 km mit dem Pkw zurückgelegt, bei Distanzen zwischen 5 und 10 km sind es sogar über 60%.

Daher hat der Kreis Coesfeld im November 2018 mit Unterstützung der Planersocietät aus Dortmund sowie des Planungsbüros VIA aus Köln damit begonnen, ein kreisweites Radverkehrskonzept zu erarbeiten. Mit dem Radverkehrskonzept, das als Klimaschutzteilkonzept aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert wird, sollen direkte, komfortable und schnelle Radwegeverbindungen zwischen den Kommunen des Kreises Coesfeld und darüber hinaus entwickelt werden, um Berufspendler für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad oder Pedelec zu motivieren.

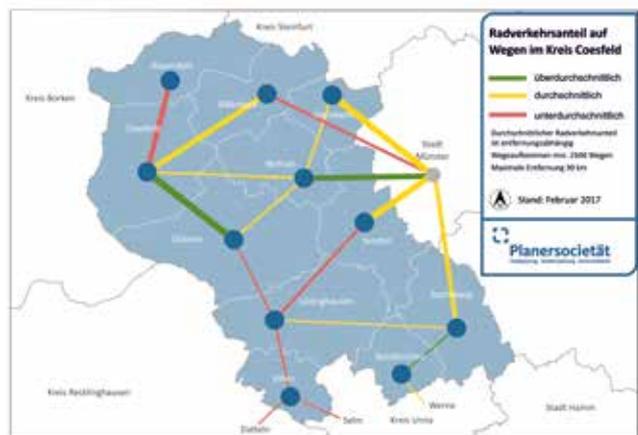
Umfangreiche Beteiligung vorgesehen

Im Rahmen der Konzepterstellung ist eine intensive Beteiligung der Städte, Gemeinden und Nachbarkreise, aber auch der mit dem Thema Radverkehr befassten Verbände vorgesehen. Zudem wird es öffentliche Veranstaltungen und ein Online-Beteiligungsportal geben. So soll ein möglichst breit gefasster Konsens über die zu erarbeitende Netzplanung und die anvisierten Ausbaustandards gefunden werden. Auf ausgewählten Strecken soll nämlich nicht nur der ERA-Standard (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) umgesetzt, sondern ein sogenannter „Mit-

telstandard“ realisiert werden. Dieser wird zwar nicht dem Rad-schnellwege-Standard entsprechen, aber deutlich mehr Komfort bieten als der bisherige Standard-Radweg, was etwa die Breite oder auch eine verbesserte Orientierung durch Randmarkierungen betrifft.

Aktuelle Informationen zum Radverkehrskonzept finden sich unter www.klima.kreis-coesfeld.de/mobilitaet.

Mathias Raabe, Kreis Coesfeld



Liefern erste Hinweise für wichtige Radwegeverbindungen zwischen den kreisangehörigen Kommunen im Kreis Coesfeld: die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2017 (Quelle: Kreis Coesfeld)

Nahmobilitätskonzept für die Stadt Kamen

Arbeitsgrundlage für die nächsten 10 bis 15 Jahre

Als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) fördert die Stadt Kamen aktiv die Nahmobilität und ist bestrebt, durch eine Attraktivitätssteigerung den Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu erhöhen.

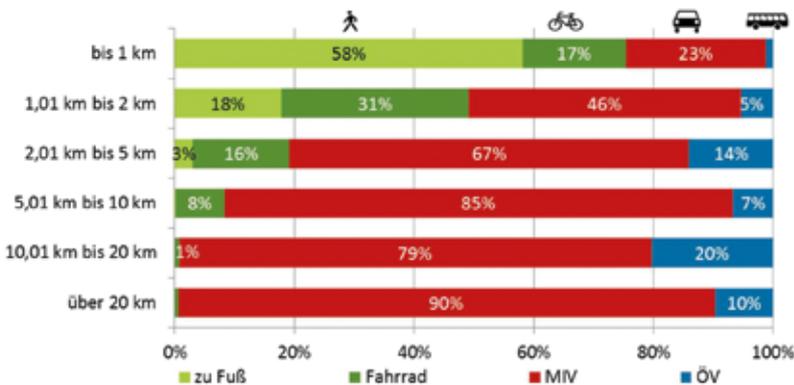
Obwohl sich Kamen aufgrund seiner Topografie und Stadtstruktur gut für die Nahmobilität eignet, werden laut Modal Split 2012 dennoch mehr als 60% aller Wege mit dem Auto zurückgelegt. Dabei wird der motorisierte Individualverkehr bei ca. 30% aller Wege für Strecken genutzt, die nicht länger sind als 3 km und sich somit gut für den Rad- und Fußverkehr eignen würden. Während der Fußverkehrsanteil mit knapp 16% relativ hoch ist, ist der Radverkehrsanteil von 13,3% noch ausbaufähig. Der ÖPNV ist das am wenigsten genutzte Verkehrsmittel (9,1%).

Bereits bei Wegelängen von 2 bis 5 km nimmt der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, deutlich ab. Im Entfernungsbereich von 5 bis 10 km ist der Anteil der Kfz-



Bürgerbeteiligung: auf dem Fahrrad. Foto: Stadt Kamen

Abbildung 3: Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit der Wegelänge (in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung nach Stadt Kamen (2012)

Wegenutzung nach Entfernung. Grafik: Stadt Kamen

Nutzung mit 85% deutlich dominierend. In diesem Bereich bestehen große Verlagerungspotenziale zum Radverkehr.

Die Erarbeitung eines umfassenden Konzeptes für die Nahmobilität in Kamen ist eine Maßnahme aus dem im März 2016 beschlossenen integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK). Das Nahmobilitätskonzept wurde durch das Büro Planersocietät aus Dortmund aufgestellt und als Klimaschutzteilkonzept Mobilität im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) gefördert (Förderzeitraum 10/2016 bis 12/2017, Förderkennzeichen 03K04410).

Ziel: 25% für den Radverkehr

Das Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist ein Radverkehrsanteil von 25% bis 2030 und ein weiterhin hoher Fußverkehrsanteil. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog mit über 40 Maßnahmen erarbeitet.

Eine integrierte Fuß- und Radverkehrsförderung darf sich nicht allein auf die Infrastruktur (insbesondere Netz und Abstellanlagen) beschränken, sondern muss auf allen Ebenen stattfinden und umfasst somit auch gute Serviceangebote und eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit gegenüber der Politik, der eigenen Bevölkerung und weiteren Akteuren, die aktiv in die Rad- und Fußverkehrsförderung eingebunden werden können. Daher wurden im Rahmen der Konzepterstellung umfangreiche Beteiligungsmöglichkeiten angeboten, u.a. in Form von Stadtspaziergängen und Planungsradtouren, als sogenanntes Mobilitätscafé sowie als Workshop mit Schülerinnen und Schülern.

Umfangreiches Maßnahmenpaket geschnürt

Die übergeordneten Maßnahmen umfassen beispielsweise den Bau von Querungshilfen, eine Meldeplattform für Grünschnitt, Vermüllung und Vandalismus sowie die Bewusstseinsbildung für die Nahmobilität. Zur Förderung des Fußverkehrs sollen Plätze und Routen mit Aufenthaltsqualität und mehr Raum für den Fußverkehr geschaffen werden. Auch Maßnahmen wie „Die nette Toilette“ kommen den Fußgängern zugute.

Das umfangreiche Maßnahmenpaket zur Förderung des Radverkehrs beinhaltet die Verbesserung der Radinfrastruktur, Markierungslösungen, das Freigeben von Einbahnstraßen sowie Serviceangebote und Lademöglichkeiten. Es soll ein möglichst geschlossenes Wegenetz mit einem hierarchisierten Netz – insbesondere für den Alltagsradverkehr, aber unter Berücksichtigung von Freizeit- und touristischen Routen – aufgebaut werden, das es ermöglicht, sicher und bequem sowie möglichst zügig zu fahren. Hierbei sind nicht nur Verbindungen innerhalb der Stadt zu betrachten, sondern insbesondere auch zu den Nachbarkommunen. Auch die

Schnittstellen zum ÖPNV und zum SPNV spielen eine wesentliche Rolle hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilität in der Stadt Kamen und wurden bei der Konzeption berücksichtigt.

Zukünftig wird es darum gehen, den Fuß- und Radverkehr weiter als System zu fördern und in seiner Gesamtheit zu betrachten. Neben baulichen Maßnahmen spielen hier auch Maßnahmen zur Schaffung einer neuen nahmobilitätsfreundlichen Mobilitätskultur eine wichtige Schlüsselrolle. Auch hier wurden mithilfe der Beteiligung der Bevölkerung erste Schritte unternommen. Diese Arbeitsgrundlage sollte auch mit den Verbänden und der Politik weiter gefestigt und ausgebaut werden. Aus dem Nahmobilitätskonzept ergeben sich dementsprechend weitere Maßnahmen, Aufträge und Detailplanungen, die in den nächsten 10 bis 15 Jahren umgesetzt werden sollen.

Die zuständigen Ausschüsse – sowohl der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss als auch der Umwelt- und Klimaschutzsausschuss – wurden ebenfalls fortlaufend über das Nahmobilitätskonzept informiert. Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität wurde in der Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschuss am 21. Februar 2019 beschlossen.

Im Web zu finden unter:

<https://www.osp.de/kamen/plan/uebersicht.php?pid=35666>

Gabriela Schwering, Stadt Kamen



Planungsworkshop mit Bürgern. Foto: Stadt Kamen

Ein Lastenrad für Köln-Chorweiler

Verbraucherzentrale NRW und lokale Partner aus dem Bezirk bringen Cargobike ins Rollen



Von Chorweiler Jugendlichen entworfene Graffiti machen das Lastenrad „ChorRider“ zum Unikat.
Foto: VZ NRW

Gemeinschaftsprojekt für Chorweiler: Im August 2018 stellten die Kooperationspartner das neue Lastenrad vor. Foto: VZ NRW

Kostenlos und klimafreundlich Dinge mit dem Rad transportieren – auch in Chorweiler ist das seit August 2018 möglich. Gemeinsam mit Partnern aus dem Stadtteil hat das landes- und kostenlos und klimafreundlich Dinge mit dem Rad transportieren – auch in Chorweiler ist das seit August 2018 möglich. Gemeinsam mit Partnern aus dem Stadtteil hat das landes- und EU-geförderte Projekt „MehrWert NRW“ der Verbraucherzentrale (VZ) im Kölner Norden einen Lastenrad-Verleih aufgebaut. Egal ob Großeinkauf, Umzugskartons oder zwei bis vier Kinder: In der großen Transportbox des dreirädrigen „ChorRider“ ist jede Menge Platz. Verwaltet wird das Rad vom Verein Fundus Köln-Nord e.V., der in Chorweiler auch einen Secondhandladen betreibt.

Nachhaltige Mobilität im Bezirk und soziale Teilhabe

Die Idee, in Chorweiler ein selbst verwaltetes Lastenrad auf die Straße zu bringen, entstand 2017 im Arbeitskreis „Nahmobilität“. Denn der Boom an Leihfahrrädern und Cargobikes war bislang an dem Bezirk vorbeigegangen. Sharingfirmen hatten den durch verdichtete Hochhausbebauung gekennzeichneten Kölner Norden als zu unattraktiv ausgeschlossen. Damit fehlten kostengünstige Mobilitätsangebote für die rund 13.300 Einwohner. Zugleich hatten gemeinnützige Organisationen aus Chorweiler großes Interesse daran, ein Lastenrad zu nutzen und öffentlich sichtbar zu machen.

Buchung über die Online-Plattform von „Kasimir“

Das Projekt „MehrWert NRW“ vernetzte die Akteure aus dem Stadtteil – neben dem Verein Fundus Köln-Nord e.V. die Sozialraumkoordination der Stadt Köln, das Sozialmanagement der Wohnungsgesellschaft GAG und weitere Engagierte – mit der erfahrenen Kölner Lastenradinitiative „Kasimir“. Über deren Online-Plattform www.kasimir-lastenrad.de wird die Ausleihe organisiert. Ein Fahrradfest machte im Frühjahr 2018 neugierig auf das neue Transportmittel. Dabei konnten die Besucherinnen und Besucher bereits verschiedene Lastenräder Probe fah-

ren. Außerdem wurden Namensvorschläge gesammelt, die die Verbundenheit mit dem Stadtteil ausdrücken sollten.

Sponsoren ermöglichen die Anschaffung

Fundus Köln-Nord e.V. übernahm die Verwaltung und das Einwerben von Sponsorengeldern. Mit der Sparkasse KölnBonn und der Bürgerstiftung Köln wurden lokale Partner gefunden, die sich gerne für das Lastenrad-Projekt einsetzten. Die Wahl fiel auf ein stabiles und kippsicheres Radmodell mit Transportbox zwischen den beiden vorderen Rädern, 7-Gang-Nabenschaltung und Rollenbremsen. Bis zu 100 kg Fracht können aufgeladen werden. Für die Mitnahme von zwei bis vier Kindern gibt es Bänke und Sicherheitsgurte.

Grüner Held im Großstadtdschungel

Auch die Gestaltung des Lastenrads ist im Stadtteil entstanden – in einem Graffiti-Projekt des Vereins „Outline“. Jugendliche entwickelten für die eigentlich braune Transportbox ein Motiv mit einer angedeuteten Chorweiler Skyline, die aus einem Blätterdschungel herausragt. Damit wird das Transportbike zu einem echten Unikat und zu einem Botschafter für Umwelt- und Klimaschutz.

Info und Kontakt: Der Verein Fundus Köln-Nord e.V. ist zu erreichen per E-Mail an funduskoelnord@gmail.com. Wer das Rad ausleihen möchte, schaut auf der Buchungsplattform von „Kasimir – Dein Lastenrad“: www.kasimir-lastenrad.de

Andrea Schmitz, Verbraucherzentrale NRW

Gründungsleitfaden für Lastenrad-Initiativen

Mit dem Projekt „MehrWert NRW“ hat die Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen von 2015 bis 2018 lokale Initiativen unterstützt, die sich für klimafreundliche Mobilität und einen nachhaltigen Konsum einsetzen. Seit Oktober 2018 vernetzt und stärkt das ebenfalls vom Land und der EU geförderte Projekt „MehrWertKonsum“ der Verbraucherzentrale das bürgerschaftliche Engagement für Nachhaltigkeit in NRW. Im Infoportal www.mehrwert.nrw finden Interessierte z.B. einen Gründungsleitfaden für einen (kosten) freien Lastenradverleih. Lastenradinitiativen und viele weitere Gruppen aus ganz NRW sind verzeichnet auf einer Online-Karte unter www.mehrwert.nrw/initiativenkarte.

Wie weit ist weit genug?

Aachen schätzte den Abstand nicht immer richtig



Das sind 1,50 m? Aktionsstand zur Schätzung des Abstands zwischen Auto und Fahrrad auf der EUREGIO-Wirtschaftsschau. Foto: Stadt Aachen

Vom 22. bis 31. März 2019 fand in Aachen die EUREGIO-Wirtschaftsschau statt. Die regional größte Verbrauchermesse ist eine Mischung aus Markt- und Spaßpark auf einer Fläche von 20.000 m².

Ausstellende präsentieren alljährlich in mehreren großen Zelhallen aktuelle Dienstleistungen und Produkte aus unterschiedlichen Branchen. Zum Rahmenprogramm der zehntägigen Schau gehören Motto-Tage, Bühnenshows sowie Live-Talkrunden, aber auch Workshops, Spiele und Vorführungen.

Der Fachbereich 61/300 (Verkehrsplanung und Mobilität) hat den Stand der Stadt Aachen am 26. und 27. März 2019 zum Thema Mobilität mit dem Schwerpunkt Überholabstand zwischen Kfz- und Radfahrenden besetzt. Hierzu wurde die Seitenansicht eines Autos her-

gestellt, in der das Beifahrerfenster ausgespart wurde. Neben dem Aufsteller (im Innenraum des Autos) wurden zwei Stühle für Fahrer und Beifahrer aufgestellt und auf der anderen Seite des Aufstellers (der Fahrbahnseite) ein Fahrrad.

Einschätzung des seitlichen Abstandes

Den Einstieg in das persönliche Gespräch mit den Gästen bildete i.d.R. die Frage nach den neuen Warnwesten, die die Stadt Aachen zum Thema Überholabstand hat produzieren lassen und die am Stand aushingen. Frage: „Darf ich so eine Weste haben?“ – Antwort: „Ja, wenn Sie kurz eine Schätzung abgeben.“

Die Gäste des Standes wurden eingeladen, sich auf den „Fahrer-Stuhl“ zu setzen und über den „Beifahrer“ hinweg

aus dem Fenster „auf die Fahrbahn“ zu schauen. Dort versob ein Mitarbeiter auf Ansage des Kfz-Fahrenden ein parallel aufgestelltes Fahrrad so lange, bis zwischen Auto und Fahrrad seiner Ansicht nach ein Abstand von 1,50 m hergestellt war. Im Anschluss wurde der reale Abstand zwischen Auto und Rad gemessen.

Nur ca. die Hälfte der Gäste wusste um den geforderten Mindestabstand von 1,50 m bzw. schätzten den real hergestellten Abstand realistisch ein. Im anschließenden persönlichen Gespräch wurden die Hintergründe für einen Mindestüberholabstand vertiefend erläutert.

Abschließend erhielten die Gäste die gewünschte Warnweste und zusätzlich eine Postkarte mit Aufkleber zum Abziehen. Der Aufkleber ist für das Cockpit im Innenraum des privaten Kfz gedacht und soll noch lange an das Erlebnis auf der EUREGIO und daran erinnern, bei der nächsten Autofahrt Radfahrende mit mindestens 1,50 m Abstand zu überholen.

Insgesamt war die Resonanz auf die Aktion sehr positiv. Wir werden das Auto bei nächsten Gelegenheiten wieder präsentieren und so kontinuierlich daran arbeiten, bei den Kfz-Fahrenden ein Bewusstsein für die Wichtigkeit der Einhaltung eines Mindestüberholabstandes zu Radfahrenden zu erzeugen.

Claudia Nowak, Stadt Aachen

Neue Fahrradabstellanlage entlang der Cäcilienstraße in Köln

In der Kölner Innenstadt hat die Stadt Köln entlang der Cäcilienstraße in Fahrtrichtung Neumarkt insgesamt acht Parkplätze umgewandelt und dadurch den Komfort sowie die Verkehrssicherheit für Radfahrende verbessert.

Mit der Maßnahme wurde ein zusätzliches Angebot für den Lieferverkehr geschaffen. Künftig stehen insgesamt vier Kurzzeitparkplätze als zeitlich befristete Ladezone zur Verfügung. In den Abend-

stunden ist die Fläche ausschließlich für das Anwohnerparken reserviert. Weitere vier Kfz-Stellplätze wurden in 40 Fahrradparkplätze umfunktioniert, die sich seit der Fertigstellung einer sehr großen Beliebtheit erfreuen. Insgesamt konnten Sichtbeziehungen optimiert und die hohe Nachfrage an Fahrradabstellanlagen gedeckt werden.

Oliver Klaholz, Stadt Köln



Foto: Stadt Köln

Zählstellen für den Radverkehr in Dortmund

Knapp 330.000 Radfahrer*ende im ersten Jahr zwischen nördlicher Schnettkerbrücke und Dorstfelder Allee



Genau 329.807 Fahrräder haben die Dauerzählstelle für Radverkehr am Radweg zwischen der nördlichen Schnettkerbrücke und der Dorstfelder Allee im Jahr 2018 seit Beginn der Aufzeichnung (23. Januar 2018) passiert. Am „Jahrestag“ (23. Januar 2019) waren es genau 341.975. Die Zahl der Radfahrenden verteilt sich etwa gleich auf beide Fahrtrichtungen – in Richtung Technische Universität einerseits und in die Innenstadt andererseits.

Der bisherige Spitzenwert von 2.285 Fahrrädern am Tag wurde am Dienstag, dem 8. Mai 2018, gemessen. Die meisten Radfahrten pro Woche wurden 2018 vom 16. bis 22. April gezählt (11.811 Radfahrten), die meisten Radfahrten pro Monat im Juli (43.907).

„Uns war im Vorfeld bewusst, dass wir eine stark von Radfahrenden genutzte Strecke für die Zählstelle ausgewählt haben, aber die Zahl von über 300.000 Radfahrerinnen und -fahrern hat unsere Erwartungen übertroffen“, sagt Winfried Sagolla, Bereichsleiter Mobilitätsplanung.

Die Dauerzählstelle am Fuß- und Radweg, der nördlich parallel zur A 40 (Rheinlanddamm) zwischen Wittekindstraße und Dorstfelder Allee verläuft, ist die erste von mehreren geplanten Dauerzählstellen. Dieser Fuß- und Radweg wird bereits heute als Verbindung zwischen Technischer Universität Dortmund und Innenstadt stark von Radfahrenden frequentiert. Er soll auch Bestandteil des Radschnellwegs Ruhr (RS1) von Duisburg über Dortmund nach Hamm werden.

Evaluation des Radverkehrs

Die Förderung der Nahmobilität und insbesondere des Radverkehrs ist zentrales Ziel im Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Dortmund. Denn 59% der Wege unter 5 km, für die heute zum großen Teil der Pkw benutzt wird, können zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Wenn dies geschieht, senkt

das die Verkehrsbelastung auf den Straßen und vermindert die negativen Begleiterscheinungen des motorisierten Verkehrs wie Lärm- und Schadstoffemissionen.

Um die Auslastung der Radverkehrsinfrastruktur zu überprüfen und den Radverkehr zu evaluieren, beabsichtigt die Stadt Dortmund, an bedeutenden Radwegeverbindungen weitere Dauerzählstellen für den Radverkehr einzurichten.

An den Zählstellen werden an 365 Tagen im Jahr die Radverkehrsmengen erfasst. Darüber hinaus dienen die Zahlen als Grundlage für weitere Planungen im Bereich Radverkehr.

Richtungsgetrennte Erfassung der Fahrräder

Die Dauerzählstelle „Snettkerbrücke“ besteht aus einem Zählgerät mit Detektoren, die die Fahrräder richtungsgetreunt erfassen. Die tägliche Radverkehrsmenge und die Jahressumme werden vor Ort auf einer Displaysäule angezeigt, zusätzlich können die Radverkehrsmenge des Vortages und die Jahressumme auch über folgende Internetseite der Stadt Dortmund abgefragt werden:

https://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/verkehr/radverkehr/dauerzaehlstelle_radverkehr/index.html

Die Einrichtung der Zählstelle wurde mit Mitteln des Landes gefördert, weitere Dauerzählstellen für den Radverkehr sollen in den nächsten Jahren folgen. Diese werden nicht alle mit einer Anzeige vor Ort ausgerüstet, die Zählwerte sind dann über das Internet verfügbar.

Katrin Pinetzki, Stadt Dortmund



Die Zählstelle. Fotos: Stadt Dortmund

In Arnsberg „Zu Fuß und mit dem Rad zur Arbeit“

Wettbewerb läuft im fünften Jahr / Mit dem E-Bike dienstlich unterwegs / Auch beim Stadtradeln aktiv



Wettbewerbsauszeichnung „Zu Fuß und mit dem Rad zur Arbeit“. Foto: Stadt Arnsberg

Im ersten Quartal 2019 haben die Mitarbeiter*innen der Stadt Arnsberg rund 10.000 km im Rahmen des Wettbewerbs „Zu Fuß und mit dem Rad zur Arbeit“ zurückgelegt. Diese Aktion wird seit einigen Jahren von der Zukunftsagentur, dem Fachdienst Stadt- und Verkehrsplanung (Radverkehrsbeauftragter) sowie dem Personalrat organisiert und von Sponsoren unterstützt.

Die Mitarbeiter*innen der Stadt Arnsberg (also auch von Stadtwerken und Technischen Diensten), die mit dem Rad oder zu Fuß zur Arbeit kommen, trotzen damit regelmäßig dem widrigen Sauerländer Wetter – auch bei Minusgraden, Schnee und Eis. Peter Stieffermann aus

der Stadtverwaltung tat das an 222 Tagen im Jahr – einsame Spitze!

Insgesamt wurden auf dem Weg von und zur Arbeit im vergangenen Jahr über 45.000 km ohne Auto zurückgelegt. Dies entspricht einer Steigerung zu 2018 um rund 5.000 km. Davon entfiel das Gros von rd. 43.800 km auf die Radler*innen und rd. 1.700 km auf die Fußgänger*innen. Spitzenreiter waren bei den Radfahrenden Michael Voss mit 4.581 km und bei den Zu-Fuß-Gehenden die Vorjahressiegerin Martina Bergmeier mit 596 km.

Insgesamt haben die Mitarbeiter*innen seit der ersten Aktion vor fünf Jahren rund 180.000 km Arbeitsweg klimafreundlich zurückgelegt.

Neue Dienst-E-Bikes

Zur Unterstützung der Mitarbeitermobilität setzt die Stadt Arnsberg seit vielen Jahren auf Dienst-E-Bikes – und dies so erfolgreich, dass die nun mittlerweile zweite Generation an Rädern angeschafft wurde: Die ersten zwei Fahrräder der Marke „Horex“ stehen seit Anfang 2019 für Dienstfahrten bereit, weitere werden folgen. Auch die bisherigen sechs Dienst-E-Bikes werden nicht ausgemustert, sondern nach Technik-Check und ggf. Akku-Runderneuerung

als E-Bikes oder konventionelle Diensträder weitergenutzt.

2019: Stadtradeln

2019 nimmt die Stadt Arnsberg erstmals – als bislang einzige Kommune im Hochsauerlandkreis und als eine der wenigen aus Südwestfalen – am „Stadtradeln“ teil: Vom 24. Juni bis 14. Juli treten stadtweit die Radler*innen an, um möglichst viele Kilometer für den Klimaschutz zu erradeln (www.stadtradeln.de/arnsberg).



Start der Kampagne „Stadtradeln“ (v.l.n.r.: Sebastian Witte, Klimaschutzbeauftragter; Thomas Vielhaber, Planungs- und Baudezernent; Ralf Paul Bittner, Bürgermeister; Norbert Becker, Rainer Gründel, ADFC Arnsberg; Tatjana Schefers, Stadtmarketingmanagerin). Foto: Stadt Arnsberg

Mobilstationen auf der Quartiersebene

Stadt Köln stellt gemeinsame Flächen für Carsharing und (Leih-)Fahrräder in der Altstadt-Süd zur Verfügung

Die Stadt Köln hat im hochverdichteten Severinsviertel zwei wohnortnahe Mobilstationen eingerichtet. Die Station in der Josephstraße wurde am 7. Februar 2019 von Andrea Blome, der Dezernentin für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, vorgestellt. Eine weitere Station in der Straße Severinswall wurde im März fertiggestellt.

An beiden Standorten gibt es ab sofort ein gebündeltes Angebot von Carsharing-Fahrzeugen, Fahrradabstellmöglichkeiten, Leihrädern sowie Lastenleihrädern. Damit soll der Umstieg zu einem anderen Verkehrsmittel vereinfacht und Alternativen zum eigenen Kraftfahrzeug aufgezeigt werden. Bereits heute leben im Severinsviertel 60% der Haushalte autofrei. Das Angebot der Stationen richtet sich vornehmlich an die direkte Nachbarschaft im Severinsviertel. Damit unterscheidet sich das Kon-

zept vom bisherigen Ansatz, Mobilstationen in der Nähe von Verknüpfungspunkten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu errichten.

Die Mobilstationen in der Josephstraße und im Severinswall haben jeweils Platz für vier Fahrzeuge von cambio CarSharing (am Severinswall drei Fahrzeuge), ein Lastenleihrad von Donk-EE-Naturstrom, etwa zehn Leihfahrräder (KVB-Leihrad, FordPass Bikesharing, Mobike) sowie zehn Privaträder. Die Stationen sind rund um die Uhr geöffnet. Die Angebote können über Apps oder über die Internetseiten der entsprechenden Anbieter gebucht werden.

Mit den beiden Mobilstationen verfolgt die Stadt Köln auch das Ziel, den Flächenverbrauch durch parkende Fahrzeuge mit einem attraktiven Alternativangebot zu reduzieren und mehr

Verkehrsflächen für Fußgänger-innen und Radfahrer-innen zur Verfügung zu stellen. Die Ausweisung von Flächen für Leihräder bringt für Kunden den Vorteil, an einer zentralen Stelle einfacher auf diese zugreifen zu können. Und auch für Fußgänger erhöht sich der Komfort, wenn Leihräder nicht wie bisher ungeordnet auf den Gehwegen abgestellt werden.

Die Stadt Köln hat in den vergangenen Jahren bereits Stationen am Charles-de-Gaulle-Platz, am Bahnhof Mülheim und in der Stegerwaldsiedlung errichtet und dadurch erste Erfahrungen sammeln können. In den nächsten Jahren wird die Stadt die Einrichtung von Mobilstationen deutlich forcieren.

Die Mobilstationen im Severinsviertel sind als Modellvorhaben Teil des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung. Die Gesamtkosten für die Ausstattung der beiden Mobilstationen einschließlich Beschilderung betragen rund 7.400 Euro. Der Betrag wird aus dem Modellvorhaben finanziert.

Oliver Klaholz, Stadt Köln

Die Stadt Köln wurde ausgewählt als eine der vier Modellquartiere im ExWoSt-Projekt „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“. Insgesamt hat die Stadt Köln einen Zuwendungsbescheid über eine Fördersumme von 225.000 Euro erhalten. Mit dem Modellvorhaben sollen Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr im Projektgebiet Altstadt-Süd gefördert werden. In Ergänzung zu dem Projekt Mobilstationen wird derzeit u.a. ein Fußverkehrskonzept für das Severinsviertel erstellt. Weitere Maßnahmen, wie die Einrichtung von Fahrradstraßen oder die Umwandlung einer Fahrspur auf der Ulrichgasse zugunsten eines Radfahrstreifens, sind für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur vorgesehen und ebenfalls Bestandteil des Modellvorhabens.

Informationen unter: www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2016/aktive-mobilitaet-staedte/01-start.html

„ZukunftsRadKöln“

Veranstaltung zur Zukunft des Radverkehrs in Köln



Im vergangenen Jahr hat die Stadt Köln unter dem Titel „ZukunftsRadKöln“ einen Kommunikationsprozess zur Förderung einer neuen Radkultur in Köln ins Leben gerufen. Zunächst verwaltungsintern und anschließend im Dialog mit Verkehrsverbänden und der Politik. Es wurden in mehreren Treffen und bei Workshops viele Themen rund um das Rad diskutiert.

Am 25. Februar 2019 begrüßte Oberbürgermeisterin Henriette Reker rund 80 Repräsentantinnen und Repräsentanten aus den Bereichen Verkehr, Wirtschaft, Bildung, Gesundheit, Soziales, Kirche, Verwaltung und Politik zu einer Veran-

staltung im Historischen Rathaus. Im Mittelpunkt standen Diskussionen, Gespräche und ein Ideenaustausch über die Zukunft des Radverkehrs in Köln.

Ziel des Treffens war es, die unterschiedlichen Akteurinnen und Akteure miteinander ins Gespräch zu bringen, zu vernetzen und weitere Potenziale in der Stadtgesellschaft zur Förderung des Radverkehrs in Köln herauszuarbeiten.

Bei der Veranstaltung standen nach einer Einführung Impulsvorträge zu dem Thema „Warum mehr Radverkehr gut ist für Köln“ auf der Tagesordnung. Als Referenten waren Professor Dr. Ingo Froböse (Deutsche Sporthochschule),

Dr. Ulrich Soénius (Industrie- und Handelskammer zu Köln) und Pfarrer Hans Mörtter (Evangelische LutherKirche Köln Südstadt) zu Gast. Es folgten Gesprächsrunden und ein interaktiver Teil, bei dem die Anwesenden Themen zum Radverkehr diskutieren und gemeinsam Antworten finden konnten. Die Zusammenarbeit mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Veranstaltung soll künftig durch weitere Veranstaltungen intensiviert und auch durch Kampagnen begleitet werden.

Ursula Kann, Stadt Köln

RVK e-Bike gestartet!

Sieben Stationen und 70 E-Bikes stehen im Verleihsystem zur Verfügung



E-Bike-Station am Bahnhof in Roisdorf. Foto: rvk

Seit dem 7. Mai 2019 ist das neue E-Bike-Verleihsystem RVK e-Bike verfügbar. Das neue Mobilitätsangebot erstreckt sich über den gesamten linksrheinischen Teil des Rhein-Sieg-Kreises und Weilerswist im Kreis Euskirchen.

Mit dem RVK e-Bike ist heute eines der ersten regionalen Fahrradverleihsysteme Deutschlands gestartet – und darüber hinaus eines der ersten, das nur mit E-Bikes betrieben wird. Mit insgesamt 70 rund um die Uhr verfügbaren E-Bikes, die kommen werden, wird Bürgerinnen und Bürgern an sieben voll automatisierten Verleihstationen von nun an eine neue, klimafreundliche Mobilitätsalternative im Umweltverbund, also in enger Verknüpfung zum ÖPNV, geboten. Das Angebot richtet sich primär an die Kernzielgruppen (ÖPNV-)Pendler und Freizeitradler/Touristen.

Kooperationsprojekt mit Förderung vom Bundesumweltministerium

Das Projekt ist zunächst auf fünf Jahre ausgelegt und wird im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) gefördert. Direkt beteiligt sind die sechs linksrheinischen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises und Weilerswist im Kreis Euskirchen. Der Rhein-Sieg-Kreis und der Kreis Euskirchen unterstützen das Projekt als (Mit-)Eigentümer der RVK. Betreiber des Verleihsystems ist die Firma nextbike aus Leipzig, die über zahlreiche Erfahrungen und Referenzen aus anderen Projekten verfügt. Für den Betrieb der E-Bikes stellen die regionalen Energieversorger e-regio aus Euskirchen und enewa aus Wachtberg klimafreundlichen Ökostrom zur Verfügung.

Die E-Bike-Stationen mit jeweils zwölf Ladeständern befinden sich an den jeweils wichtigsten ÖPNV-Knotenpunkten der beteiligten Kommunen: Dies sind die Bahnhöfe Meckenheim, Rheinbach, Roisdorf (Bornheim), Odendorf (Swisttal) und Wei-

lerswist, die Stadtbahnhaltestelle Alfter/Alanus-Hochschule sowie die Bushaltestelle Berkum EKZ in Wachtberg. Das Netz der Abgabepunkte wird durch virtuelle Stationen verdichtet, die in der Smartphone-App für Nutzer sichtbar sind.

Tarife

Abo-Ticketinhaber im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zahlen weniger. Bereits ab 1 Euro pro 30 Minuten können die E-Bikes entliehen werden (Nicht-VRS-Kunden: 2 Euro). Die Tageshöchstsätze liegen bei 12 bzw. 18 Euro. Wer das E-Bike in der Zeit zwischen 17 Uhr nachmittags und 8 Uhr des Folgetages entleihen möchte, kann den günstigen Übernachtertarif für 2 (VRS-Abonnenten) bzw. 3 Euro nutzen und das E-Bike bis nach Hause mitnehmen. Daneben gibt es einen monatlich kündbaren Monatstarif (12 bzw. 15 Euro) sowie einen Jahrestarif (48 bzw. 60 Euro), bei dem jeweils die erste halbe Stunde einer jeden Fahrt kostenfrei ist.

E-Bike mieten – so einfach funktioniert's

Nutzer können sich kostenlos in der nextbike-App registrieren und die Räder per RVK- oder nextbike-App lokalisieren und buchen. Bei der Ausleihe an der gewünschten Leihstation wird entweder der QR-Code am Rad mit dem Smartphone eingescannt oder die Radnummer in der App eingetippt. Anschließend öffnet sich das Fahrradschloss automatisch. Auch die Rückgabe ist kinderleicht, da das E-Bike an einer der sieben Stationen einfach in die dafür vorgesehene Einrichtung eingeklickt und die Ausleihe hierdurch automatisch beendet wird. Die E-Bikes können 30 Minuten im Voraus vorreserviert werden.

Pressemitteilung rvk



(v.l.n.r.): Landrat Sebastian Schuster (Rhein-Sieg-Kreis), Ralf Kalupner (CEO nextbike GmbH), Gertrud Sahler (Abteilungsleiterin Umwelt und Verkehr, Bundesumweltministerium), Dr. Rolf Schumacher (Bürgermeister Gemeinde Alfter, RVT-Vorsitzender) und Landrat Günter Rosenke (Kreis Euskirchen, Aufsichtsratsvorsitzender RVK) bei der Eröffnung der ersten Station. Foto: rvk.

Wir sind



Parlamentskreis Fahrrad im Bundestag

Sehr gut besuchte konstituierende Sitzung

Der auf dem Parlamentarischen Abend von den Verbänden VSF, ZIV und ADFC im letzten Herbst offiziell gegründete Parlamentskreis (PK) Fahrrad des Deutschen Bundestags veranstaltete kürzlich seine konstituierende Sitzung. Mit seinen 44 parlamentarischen Mitgliedern ist er einer der mitgliederstärksten Parlamentskreise im Bundestag. Zur ersten Sitzung des PK Fahrrad begrüßte der Vorsitzende, MdB Gero Storjohann, mehr als 50 Teilnehmende aus Politik und Verbänden. In ihrem inhaltlichen Input gab Karola Lambeck, Radverkehrsbeauftragte des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), gemeinsam mit Thomas Hartmann, Referatsleiter Radverkehr im BMVI, einen Überblick zur Radverkehrsförderung des Bundes. Der PK Fahrrad wird mehrmals im Jahr tagen. Eine dieser Sitzungen wird vom Verbund Service und Fahrrad (VSF) gestaltet werden und thematisiert die Bedeutung des Fachhandels für die Nahversorgung, die Fahrradkultur, den Werkstattservice und die Verkehrssicherheit.

Zusätzlich werden die Parlamentarier auf Einladung des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) und des VSF im September die Leitmesse „Eurobike“ in Friedrichshafen besuchen und dort individuelle Führungen durch Vertreter der Verbände erhalten.

„Das große Interesse der Parlamentarier des Deutschen Bundestages an der Arbeit des Parlamentskreises zeigt, dass die Bedeutung des Radverkehrs auch in der Bundespolitik angekommen ist“, sagt Albert Herresthal, Geschäftsführer des VSF, anlässlich der gut besuchten Auftaktveranstaltung. „Eine wichtige Funktion des Parlamentskreises liegt darin, fraktionsübergreifend den Boden für fahrradfreundliche Entscheidungen des Parlaments zu bereiten. Die Branchenverbände werden durch ihren fachlichen Input mit dazu beitragen, dass die Parlamentarier über die ökonomische Bedeutung der Fahrradwirtschaft gut informiert sind.“

Claudia Pirsch, vsf



Erste Sitzung des Parlamentskreises. Foto: Büro Storjohann



Albert Herresthal. Foto: Antonia Richter

VSF wächst und gedeiht

Vielfalt der Mitglieder bildet das Spektrum der Branche ab

VSF. für Mensch und Rad

Der Verbund Service und Fahrrad e.V. (VSF) befindet sich zu Beginn der Saison 2019 weiterhin auf Wachstumskurs. Mit insgesamt 314 Mitgliedern und Förderern zeigt der Verband eine positive Entwicklung und spiegelt dabei auch die Vielfalt und Innovationskraft der Branche wider. Dabei bilden die 225 Fachgeschäfte das Herzstück des VSF, gefolgt von den Mitgliedergruppen Industrie

(41 Unternehmen) und Dienstleister (14 Firmen). Gerade in NRW gibt es eine ganze Reihe innovativer Hersteller, meist inhabergeführte Familienunternehmen mit langer Tradition am Standort, die den VSF und dessen Ziele durch ihre Mitgliedschaft unterstützen. Mit 13 sozialen Projekten sind auch Fahrradfirmen Mitglied, die beispielsweise primär eine karitative oder sozialpolitische Agenda verfolgen. Neun Einzelmitglieder sowie zwölf Förderer gehören ebenfalls zum Verbund.

„Unser Wachstum empfinden wir als eine schöne Bestätigung unserer Arbeit und der vielen Services für die Mit-

glieder“, freut sich VSF-Geschäftsführer Albert Herresthal über die positive Entwicklung. „Neben der VSF.all-ride Werkstatt, unseren Fortbildungsangeboten und der politischen Arbeit für das Fahrrad und den lokalen Fachhandel ist sicherlich auch die Offenheit der Mitglieder untereinander und das große Interesse an einem vertrauensvollen Austausch eine Besonderheit des VSF. Die Förderung des Radverkehrs ist dabei eines der gemeinsamen Ziele. Deshalb engagiert sich der VSF e.V. auch für die AGFS.“

Claudia Pirsch, vsf

„Wie sicher sind Pedelecs?“

VSF unterstützt Unfallforschung

VSF. für Mensch und Rad

„Wie sicher sind Pedelecs?“ ist eine viel diskutierte Frage, seit die Fahrräder mit Elektrounterstützung sich immer größerer Belieb-

heit erfreuen. Zwar liefern statistische Daten zu Verkehrsunfällen ein grobes Bild. Doch für eine verlässliche Analyse, welche die immer wieder gern in den Medien geführte Debatte auf eine sachliche Basis stellen könnte, ist die Datenlage viel zu dünn. Aus einem Vortrag von Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), auf der Jahrestagung des Verbund Service und Fahrrad (VSF e.V.) im November 2018 entstand nun eine Ko-

operation zwischen Unfallforschung und Fahrradfachhandel, die zu einer besseren Datenlage und damit zu einer sachlichen Basis für die Sicherheitsdiskussion führen soll.

Zu diesem Zweck werden Kunden, die wegen eines Unfallschadens in die Werkstatt eines Fahrradfachgeschäftes kommen, anonymisiert zum Unfallhergang befragt. Ein entsprechender Fragebogen wurde gemeinsam von UDV und VSF entwickelt,

der besonders auch Aufschluss über die Ursachen von Alleinunfällen liefern soll. Diesen Fragebogen bekommen VSF-Werkstattkunden seit Mitte März ausgehändigt.



Foto: pd-f.de/Sebastian Hofer

„Das beste Rezept gegen unsachliche Debatten, die mehr um der Schlagzeile Willen geführt werden, sind Daten und Fakten“, sagt Albert Herresthal, Geschäftsführer des VSF. „Der VSF will, dass Radfahrende mit oder ohne Elektrounterstützung sicher unterwegs sind. Deshalb unterstützen wir die Unfallforschung gerne in ihrer qualifizierten Arbeit. Wenn die daraus gewonnenen Erkenntnisse mit dazu beitragen können, Defizite der Infrastruktur

oder des Verkehrsverhaltens deutlich zu machen, dann haben wir schon ein Etappenziel erreicht.“

Der Fragebogen kann auch online unter www.udv.de/pedelecbefragung ausgefüllt werden.

Claudia Pirsch, vsf



SKS GERMANY engagiert sich für fahrradfreundliche Mobilität

Neu im „Unternehmen FahrRad!“

SKS GERMANY ist seit Kurzem Mitglied beim „Unternehmen FahrRad!“ und engagiert sich so für die Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Mit dem „Unternehmen FahrRad!“ bietet die AGFS eine Plattform für den regelmäßigen Wissenstransfer mit relevanten Akteuren der Fahrradwirtschaft. Deren gemeinsames Ziel ist es, den Radverkehrsanteil in Deutschland zu steigern. Der Zusammenschluss ist zudem ein kraftvolles Instrument, um Politik, Wirtschaft und Verbänden das große Potenzial des Fahrrads als Verkehrsmittel, im Tourismus, beim Umweltschutz und in der Gesundheitsvorsorge deutlich zu machen.

Mit seinem Produktportfolio und dem dazugehörigen Know-how auf dem Fahrradmarkt verstärkt SKS GERMANY nun das Bündnis aus Unternehmen und Verbänden. „Die Mitglieder sind wichtige strategische Partner“, so Christine Fuchs, Vorstand der AGFS. „Wir freuen uns sehr, mit SKS GERMANY einen weiteren wichtigen Player der deutschen Fahrradwirtschaft in unserem Kreis begrüßen zu dürfen.“ Auch im Haus SKS äußert man sich erfreut über die Kooperation: „Eine fahrradfreundliche Infrastruktur wird den Radverkehrsanteil nachhaltig steigern. Als Unternehmen der Fahrradbranche ist es uns deshalb ein großes

Anliegen, die Ziele der AGFS zu unterstützen“, so Vertriebsleiter Marcel Spork.

Presse SKS Germany

Mit seinen innovativen Produkten zählt das 1921 gegründete Unternehmen SKS GERMANY zu den führenden Herstellern von Radzubehör. Qualitativ hochwertige Mini- und Rahmenpumpen, Dämpfer- und Standpumpen, die Fußpumpe AIRSTEP sowie das Kultprodukt, der RENN-KOMPRESSOR, prägen das Luftpumpen-Sortiment. Weltweit bekannt ist SKS GERMANY auch für seine innovativen Radschützer. Sie versprechen einen optimalen Schutz gegen Dreck und Spritzwasser. Neben Fahrrad-Werkzeugen, Kettenschützern, Flaschen, Flaschenhaltern und Fahrradtaschen sowie einer Rad-Pflegeserie wurde auch die Smartphonehalterung COMPIT in das SKS-Programm integriert, die fahrradbasierte Mobilität intelligent vernetzt.

Schwalbe investiert in die Zukunft

Grundsteinlegung für das Schwalbe Hybrid Building



Es wird das neue Schwalbe-Herzstück am Stammsitz in Reichshof: das zukunftsweisende Hybrid Building mit rund 2.200 m² Grundfläche. Am 22. Juni 2018 wurde feierlich der Grundstein für die rund 17 Mio. Euro teure Investition gelegt.

„Das Hybrid Building komplettiert unsere Gebäudeteile zu einem runden Ganzen und spiegelt auch optisch eindrucksvoll unsere Unternehmenswerte wider: technische Dynamik, menschliche Kreativität und verantwortliches



Umweltbewusstsein“, erläutert Frank Bohle, geschäftsführender Gesellschafter der Ralf Bohle GmbH. Soweit möglich



wurde die nachhaltige Bauweise inspiriert vom Cradle-to-Cradle-Prinzip, nach dem nur Materialien verwendet werden, die am Ende der Nutzung recycelt werden können. Die Architektur bietet einen inspirierenden Rahmen für die Forschungs- und Entwicklungsabteilung sowie für Marketing und Geschäftsführung. Eine Ausstellung zur Markenwelt wird auf faszinierende Weise die Fahrradkultur und Schwalbes Leidenschaft für Fahrradreifen erlebbar machen. Der Dachgarten lädt ein zum Entspannen und zum Blick auf die Oberbergischen Hügel.

Seit Schwalbe 1995 seine weltweite Logistikzentrale in Reichshof-Wehrath

fertiggestellt hat, ist das Unternehmen in Deutschland und international kräftig gewachsen. Während sich der Umsatz von 30 Mio. auf 180 Mio. Euro vervielfachte, stieg die Mitarbeiterzahl am Standort von 60 auf rund 140. „Das neue Gebäude soll unseren aktuellen und künftigen Mitarbeitern einen attraktiven Arbeitsplatz geben, Platz schaffen für weitere Kapazitäten – und unsere weltweit erfolgreiche Marke repräsentieren“, fasst Frank Bohle die Gründe für die Investition zusammen.

*Doris Klytta, SCHWALBE
Ralf Bohle GmbH*

Mobilität bedeutet Teilhabe

Ein Besuch bei Pfarrer Meurer in Köln

Zur Arbeit, zum Einkaufen oder zu einem Besuch bei der Familie – wir alle sind jeden Tag ganz selbstverständlich und auf unterschiedliche Weise unterwegs. Für die meisten von uns versteht es sich von selbst, die freie Wahl zwischen Auto, Bus, Bahn oder Fahrrad zu haben. Doch selbst in einem reichen Land wie Deutschland ist der Zugang zu eigenständiger Mobilität nicht für jeden gewährleistet. In vielen finanziell benachteiligten Familien reicht das Geld nicht einmal, um den Kindern ein gebrauchtes Fahrrad zu kaufen.

Zum Glück gibt es Menschen wie Pfarrer Franz Meurer aus Köln. In seiner Kirchengemeinde St. Theodor und



Pfarrer Meurer (r.) und Mazhar Helioun in der Fahrradwerkstatt. Foto: P3 Agentur

St. Elisabeth setzt er sich seit 1992 für die Menschen ein, die finanziell nicht so gut aufgestellt sind. Im Sockelgeschoss der Kirche St. Theodor befinden sich eine Kleiderkammer, eine Küche, Räume für die Lebensmittelausgabe sowie eine Gemeindefabrik und eine Garage. Sachspenden werden hier an die Bedürftigen des Stadtteils verteilt.

Die Fahrradwerkstatt ist Meurer ein besonderes Anliegen. Hier repariert Mazhar Helioun (72) gespendete Fahrräder und macht sie fit für den Straßenverkehr. Er ist 2013 mit seiner Familie aus Syrien nach Deutschland gekommen und musste ganz von vorne anfangen. „Ich habe mehr als 40 Jahre für natio-

nale und internationale Projekte gearbeitet und hatte ein wohl situiertes Leben mit Häusern, einer Ingenieursfirma und Geschäften. Ich hatte ein gutes Leben. Als der Krieg ausbrach, habe ich alles verloren“, sagt Helioun. Für ihn bedeutet die Arbeit in Meurers Projekt auch, Teil der Gesellschaft zu sein. „Ich mag diese neue Tätigkeit, denn ich erlebe so viele schöne Momente, treffe Menschen jeden Alters, und das gibt mir Hoffnung“, erzählt Helioun über seine neue Tätigkeit. Die reparierten Fahrräder werden an Kinder, Flüchtlinge und

Bedürftige aus den Stadtteilen Höhenberg und Vingst gespendet oder verliehen. „Das Fahrrad ist die Grundvoraussetzung, um überhaupt mobil zu sein“, erklärt Pfarrer Meurer, der für sein Projekt inzwischen Fahrradspenden aus dem gesamten Stadtgebiet erhält. Für sein soziales Engagement wurde Meurer bereits mehrfach geehrt. Zuletzt erhielt er 2019 den Ehrenring des Rheinlandes, die höchste Auszeichnung, die der Landschaftsverband Rheinland verleiht.

Frank Bohle, geschäftsführender Gesellschafter der Ralf Bohle GmbH und

Mitglied bei „Unternehmen FahrRad!“ war gemeinsam mit Franz Linder von der P3 Agentur vor Ort, um sich ein Bild von Pfarrer Meurers Arbeit zu machen. Beide unterstützen Meurer bereits seit einigen Jahren mit Sachspenden. Auch die Firma Paul Lange & Co. OHG – und früher auch ABUS – beteiligen sich an der Spendenaktion, die jedes Jahr zur Weihnachtszeit stattfindet. Beide zeigten sich tief beeindruckt und gerührt vom Engagement des Kölner Pfarrers.

Paul Lange & Co. OHG als Gastgeber für Critical Mass



Konrad Weyhmann und Barbara Schattmaier begrüßten die Critical-Mass-Teilnehmer. Foto: Paul Lang&Co.



Im Saal bei Paul Lange trafen rund 300 Teilnehmer der Critical-Mass ein. Foto: Paul Lang&Co.

Der ADFC Baden-Württemberg schreibt: „Mit der Critical Mass wollen Radfahrer zeigen, dass sie ein wichtiger Teil der städtischen Mobilität sind, und sie möchten mit dieser Aktion mehr Platz und mehr Sicherheit im Straßenraum einfordern.“

Das Unterfangen konnte auch am 1. März, als gelungen betrachtet werden. Über 500 Radfahrer radelten 20 Kilometer kreuz und quer durch Stuttgart – darunter auch auf der B 14 – und trafen sich anschließend zu einem netten „Einkehrschwung“, der sogenannten After Mass (AM), bei Paul Lange & Co.

Die Teilnehmer waren positiv überrascht von dem tollen Empfang im leer geräumten Schulungsraum, wo sie sich bei Chili, Linsensuppe und reichlich Getränken stärken konnten. Zusammen mit „Alltagsradler“ Konrad Weyhmann präsentierte die Geschäftsführende Gesellschafterin Barbara Schatt-

maier die Firma und führte einige interessante Daten zum Radmarkt aus. Am Schluss durfte sich Christiane Eichenhofer über eine Spende von über 2.000 Euro für die gleichnamige Stiftung freuen, die die Teilnehmer für Speis und Trank zugunsten der Tour Ginkgo spendeten.

AM-Organisator Alban Manz war voll des Lobes: „Mit unserem Kooperationspartner Paul Lange hatten wir eine tolle After Mass – das war natürlich auch eine wunderbare Werbung für die Critical Mass. Gerne wieder!“ Und Barbara Schattmaier ergänzte: „Es geht um Sicherheit für Radfahrer und das Fahrrad als moderner Teil urbaner Mobilität. Dafür sind wir gerne Gastgeber.“

Konrad Weyhmann, Paul Lange & Co.

Radlerfrühstück: Ui, das ist aber nett!



Fotos: Paul Lange & Co.



„Du strampelst wie jeden Morgen den Neckarradweg entlang der Hofener Straße, da steht plötzlich ein blaues Paul-Lange-Zelt auf dem Radweg und ein Typ winkt wie wild. Was ist denn da los?“

Ganz einfach, Benny und ich, beide im Marketing bei Paul Lange & Co. tätig, boten den Fahrradpendlern ein kostenloses „Biker-Frühstück“ an. Rührei mit Speck gab es nicht, dafür Kaffee, fünf Sorten Tee, Brezeln und einen leckeren Apfel. Warum das? Einfach so! Es sollte ein Dankeschön an die Radler sein, die jeden Morgen in Sichtweite unseres Büros zur Arbeit pendeln. Und das waren nicht wenige. Wir beide hatten gut zu tun, die komplett überraschten Pendler zu versorgen, uns mit ihnen über ihre Situation als Fahrradpendler in Stuttgart zu unterhalten, gleichzeitig Neuankömmlinge aus beiden Richtungen „abzufangen“ und dabei noch mit klammen Fingern und halb eingefrorenem Kuli ein paar Gesprächsnotizen zu machen ...

„I hann' koi Zeid, i muass schaffa!“

Kurz nach sieben Uhr schleppten wir Zelt, Tisch und alles andere an die Stelle, an der der Radweg etwas breiter und das Zelt gut einsehbar war – um 7.30 Uhr standen wir „Gewehr bei Fuß“. Kommt da überhaupt jemand? Halten die an? Es sind Herbstferien und dann der Temperatursturz! Zweifel waren im Vorfeld angebracht, aber egal, das ziehen wir jetzt durch. Um das Fazit vorwegzunehmen: Spaß hat's gemacht und die Radfahrer fanden die Aktion richtig toll. Also die, die sich die Zeit nahmen und nicht mit 20 km/h durchs Zelt sausten mit dem kurzen Hinweis: „I hann' koi Zeid, i muass schaffa!“ Es gab eine erstaunliche Breite an Kommentaren zum Radfahren in Stuttgart. Hier eine absolut nicht repräsentative Auswahl:

- Umsteiger: Ich bin vor zwei Jahren vom Auto umgestiegen und genieße die Freiheit und Unabhängigkeit (20 km einfach!).
- Winter: Jaaaa, im Sommer kann jeder!
- Wäre gut, wenn mehr Radwege geräumt würden.
- Erstaunlich, wie wenig man anziehen muss, um trotzdem warm unterwegs zu sein.
- Alltag: Weil es am billigsten ist und morgens am schnellsten.

- Tut rundum gut.
- Für die Gesundheit (S-West -> Fellbach 15 km einfach).
- Bauen: Es ist verwaltungstechnisch einfacher, eine Auto-garage zu bauen als eine Fahrradgarage (Stuttgarter Hotelbesitzer).
- Licht: Immer mit Licht. Wahnsinn, wer ohne fährt. Die Blender nerven immer häufiger.
- Community: Verrückt, wie manche Radler am LEUZE durchrasen, die spinnen doch! [Anmerkung des Autors: Finde ich auch!]
- Das nächste Fahrrad: Ein Tandem.
- E-Biker, zweite Generation (27.000 km auf dem Tacho): Ein noch besseres E-Bike.
- Vorankommen: Die vielen Ampeln nerven – Flow ist was anderes.
- Radwege: Ich verstehe nicht, warum der Radweg im Schlossgarten entlang des Schlangenwegs und nicht auf der Platanenallee geführt wird? [Anmerkung des Autors: Ich auch nicht!]
- Fangen irgendwo an und hören irgendwo auf, sind meistens zu schmal.
- Über den Charlottenplatz zu fahren ist der Horror.

Soweit ein kleines Kaleidoskop an Meinungen zum Radfahren in Stuttgart, das wir von etwa 25 bis 30 Radfahrern erhalten haben. Als angenehmen Nebeneffekt des Radstopps konnten die Teilnehmer für das Bürgerbegehren für ein fahrradfreundliches Stuttgart, den sogenannten Radentscheid, unterschreiben. Ein Angebot, das sehr gern angenommen wurde. Auffällig waren die miserablen Schuhe, meist Sneaker oder Jogging-schuhe, mit denen die meisten Radler bei Temperaturen um fünf Grad unterwegs waren. Dass es gute und warme Winterradschuhe gibt, scheint sich noch nicht so rumgesprochen zu haben. Erstaunlich (oder nicht?) waren die vielen Frauen, die unterwegs waren. Eine Frau darauf angesprochen meinte: „Klar, wir Frauen sind zäher, wir halten das auch im Winter durch.“ Hmm, ich denke darüber nach.

Konrad Weyhmann, Paul Lange & Co.

Cyclingworld Düsseldorf 2019

Start in ein spannendes Veranstaltungsjahr

Die dritte Ausgabe der Cyclingworld Düsseldorf blickt auf ein gelungenes Wochenende mit insgesamt etwa 20.000 Besuchern und 3.000 Testfahrten zurück. „Dass Fahrradfahren ein gesamtgesellschaftliches Trendthema geworden ist, beweist allein schon unser doppelt so hoher Vorverkauf zum letzten Jahr!“, erklärt Stefan Maly, Gründer und Ideengeber der Cyclingworld.

Auch die Landeshauptstadt war mit einem Stand vertreten. Unter dem Motto „Besser Radfahren in Düsseldorf“ informierte das Amt für Verkehrsmanagement die Besucher über die Radverkehrsmaßnahmen 2019, sowie über attraktive Radrouten in Düsseldorf. Das Umweltamt warb mit seiner Kampagne „Mach’s Fahr Rad“ für den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad.

Und das Veranstaltungsjahr in Düsseldorf geht weiter ...

Am 16. Juni 2019 können sich alle Fahrradbegeisterten auf ein besonderes Highlight freuen: Zum Düsseldorfer Fahrradsonntag finden gleich vier Fahrradevents statt.

An diesem Sonntag verwandelt sich die Uferpromenade im Herzen Düsseldorfs am Rhein in eine riesige Event- und Begegnungsfläche. Radfahrer, Experten, Gelegenheitsradler und neugierige Passanten geben sich am 14. Düsseldorfer radaktiv Tag ein Stelldichein.

Zum zweiten Mal dabei: das Mobilitätsforum für Menschen mit Behinderung.

Für Radsportbegeisterte bietet das traditionsreiche Radrennen Rund um die Kö auf Deutschlands bekanntester Shoppingmeile ein buntes Programm. Dieser Klassiker unter den Radrennen hat im vergangenen Jahr bereits seinen 50. Geburtstag gefeiert.

Unter anderem finden hier die finalen Läufe des Petit Départ, dem Radsportwettbewerb für Düsseldorfer Kinder, statt.

Nach einem erlebnisreichen Sonntag bietet die radnacht Düsseldorf dann den perfekten Abschluss für den Düsseldorfer Fahrradsonntag. Auf abgesperrten Straßen geht es einmal durch die ganze Stadt.

Weitere Informationen zum Düsseldorfer Fahrradsonntag und den Veranstaltungen finden Sie unter www.duesseldorf.de/radschlag.

*Kai Fischer, Amt für Verkehrsmanagement,
Landeshauptstadt Düsseldorf*



*Die Landeshauptstadt auf der Cyclingworld.
Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf*

Mobilität stand im Mittelpunkt

Der erste Hammer Mobilitätstag – sicher und klimafreundlich

Am 7. April 2019 fand in Hamm der erste Hammer Mobilitätstag statt. Er vereinte gleich fünf Veranstaltungen rund um die Mobilität und einen verkaufsoffenen Sonntag in der Innenstadt. Vom Bahnhof bis zum Marktplatz hatten die Besucher die Möglichkeit, alles rund um Verkehrssicherheit, klimafreundliche Mobilität auf zwei Rädern und E-Mobilität auf vier Rädern, Oldtimer und Neuwagen zu erkunden. Und dies ganz ohne Parkplatzsuche, denn an diesem Tag war die Busnutzung in Hamm kostenlos.

Mobil – aber sicher!

Aus den Verkehrssicherheitstagen war erstmals ein großer Aktionstag geworden. Für die Besucher stand dabei das eigene Erleben im Vordergrund. So konnten das eigene Rad auf Verkehrssicherheit getestet und auf dem Fahrrad- oder Motor-radsimulator schwierige Verkehrssituationen erlebt werden. Ein Überschlagsimulator und ein Gurtschlitten machten fühlbar,

was ein Unfall bedeutet. Interessierte konnten der Polizei bei der Unfallaufnahme über die Schulter schauen und lernen, wie die Polizei Unfallflüchtigen auf die Schliche kommt. Auch wenn Personen zu Schaden kommen, steht die Polizei den Unfallopfern zur Seite. So berichteten Seelsorger über ihre Arbeit, Verbandskästen konnten überprüft und Erste-Hilfe-Maßnahmen noch einmal geübt werden.

Damit gar nicht erst ein Unfall passiert, wurde der tote Winkel erlebbar gemacht und es wurden Warnwesten und Leuchtüberzieher für Rucksäcke verkauft. Und wer sich einmal mit einer Rauschbrille fortbewegt hat, weiß, dass Alkohol und Drogen am Steuer keine gute Idee sind. Für Menschen mit Einschränkungen zeigte eine Fahrschule Hilfsmittel und auch die Stadtwerke gaben praktische Tipps zum Ein- und Ausstieg in Bussen. Darüber hinaus gab es an vielen Ständen der Aussteller noch einiges zu entdecken.



Fahrräder auf dem Mobilitätstag. Foto: Kasten/FUGe



Verkehrssicherheit am Bahndamm. Foto: Bundespolizei

Klimafreundlich mobil

Die Besucher erlebten auf der Klimameile, dass Klimaschutz keinen Verzicht bedeutet. Sie konnten Räder ausprobieren und sich beim ADFC über schöne Radrouten informieren. Am Stand des Nahverkehr Westfalen-Lippe erfuhren die Gäste mehr über den neuen Rhein-Ruhr-Express (RRX) und seine Bedeutung für den Nahverkehr im Ruhrgebiet. Und wenn es doch mal der Pkw sein soll, warum dann nicht ein geteiltes Auto über Carsharing? Der größte Anbieter für Hamm informierte darüber, wie es geht. Informationen über das Autofasten und Neuigkeiten rund um den städtischen Klimaschutz rundeten die Meile ab.

E-Mobilität – ein Tag voller Innovationen

E-Mobilität ist auf dem Vormarsch. Gleich acht Autohäuser präsentierten beim ersten Hammer Mobilitätstag aktuelle

Modelle. Neben einigen „bekannten Gesichtern“ durften sich die Besucher auch über ungewöhnliche Modelle freuen. Besonderes Highlight: Viele Pkw durften an diesem Tag kostenlos Probe gefahren werden. Ein Erlebnis für alle, die schnelle Reaktionen und leise Fahrzeuge kennenlernen wollten. Aber auch Freunde von Motorrädern und Motorrollern kamen bei dieser Schau auf ihre Kosten. „Sonne direkt in den Tank“ hieß es beim Solar-Carport: effizient und zugleich ein Hingucker. Doch auch wer keinen Platz für einen eigenen Carport hat, fand hier Lösungen. So wurden verschiedene Lademöglichkeiten vorgestellt, während die Stadtwerke über ihr Angebot rund um die E-Mobilität informierten und die Wirtschaftsförderung Hamm Informationen zu Fördermöglichkeiten vorstellte.

Cornelia Winkelmann, Stadt Hamm, Planungsamt

Termine 2019



STADTRADELN

Der Wettbewerb STADTRADELN ist eine Kampagne des Klimabündnis (www.klimabundnis.org), des größten Netzwerks von Städten, Gemeinden und Landkreisen zum Schutz des Weltklimas. Das STADTRADELN dient zum Klimaschutz sowie zur Radverkehrsförderung und kann von deutschlandweit allen Kommunen (i.e. Städte, Gemeinden, Landkreise, Regionen) an 21 zusammenhängende Tagen – frei wählbar im Zeitraum 1. Mai bis 30. September – durchgeführt bzw. eingesetzt werden. Mit der Kampagne steht den Kommunen eine bewährte, leicht umzusetzende Maßnahme zur Verfügung, um mit verhältnismäßig ge-

ringem Aufwand und Mitteln im wichtigen Bereich Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität aktiv(er) zu werden.

Anmeldung unter: www.stadtradeln.org



Straßenland-Festival in Köln

Die Nord-Süd-Fahrt in Köln wird für einen Tag zur Erlebnis-, Ausstellungs- und Interaktionsplattform für zukunftsgerichtete Mobilitätskonzepte, urbane Kreativität und nachhaltiges Zusammenleben. Anhand dieser Spannungsfelder wird die Vielfalt des Alltags, aber auch die Komplexität des Miteinanders präsentiert

Informationen: www.strassenland.de



Seminar in Köln: Radverkehr planen unter schwierigen Bedingungen

Wer mit der Planung des Radverkehrs beschäftigt ist, wird zwangsläufig mit den Themen Zielkonflikte und Flächenkonkurrenzen konfrontiert. Während es meist noch verhältnismäßig einfach ist, allgemeine Zustimmung zur Förderung des Radverkehrs zu erhalten, beginnen die echten Herausforderungen, wenn die Planung konkreter wird und Interessen anderer berührt werden. Sei es beispielsweise der Umgang mit dem Thema „Ruhender Verkehr“, die Umgestaltung von Straßenräumen oder die Führung des Radverkehrs bei wenig Platz – ein geschicktes Vorgehen un-

ter Einbindung vielfältiger Akteure und sorgfältiges Abwägen von Lösungen ist meist erforderlich.

Informationen: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/20799>



14. Sattel-Fest: Freie Fahrt für Radler zwischen Hamm und Soest

Bereits zum 14. Mal schwingen sich die Radler auf der 42 km langen Strecke zwischen Hamm und Soest in den Sattel, um die nur für Fahrräder freigegebene Strecke zu erfahren. Das Sattel-Fest ist das größte Fahrrad-Event seiner Art in NRW. Elf Raststationen sorgen in bewährter Weise für die Teilnehmer, vor allem die Dorfgemeinschaften tragen mit großem ehrenamtlichem Engagement, fantasievollen Aktionen und leckeren Pausenangeboten zum besonderen Flair der Strecke bei. Das Maskottchen Conrad wird den ganzen Tag bei Kindern und Erwachsenen für Heiterkeit und gute Stimmung sorgen. www.sattel-fest.com



NRW-Radtour

Vier Etappen an vier Tagen durch NRW radeln – jeden Tag zwischen 45 und 65 km, das ist die NRW-Radtour von Westlotto und der NRW-Stiftung. In diesem Jahr geht es durch Ostwestfalen-Lippe.

Informationen und Anmeldung: www.nrw-radtour.de



EUROBIKE

Die Messe EUROBIKE in Friedrichshafen ist die internationale Fahrradmesse. Rund 1.350 nationale und internationale Aussteller präsentieren auf über 100.000 m² Ausstellungsfläche ihre Produkte und Dienstleistungen und bilden das weltweite Spektrum der Fahrradbranche ab. Informationen: www.eurobike-show.de



Europäische Woche der Mobilität 2019

Die Europäische Mobilitätswoche (EMW) geht zurück auf eine Initiative der Europäischen Kommission für nachhaltige Mobilität in Städten. Europäische Städte und Gemeinden werden aufgefordert, sich eine Woche dem Thema nach-

haltige Mobilität zu widmen. Jedes Jahr wird die Europäische Mobilitätswoche unter ein Motto gestellt.

Die Aktionswoche 2019 ist der Nahmobilität gewidmet und steht unter dem Motto „Aktive Mobilität“. Besonders der Fußverkehr soll hier im Mittelpunkt stehen.



„ohne auto mobil“ zwischen Bielefeld und Herford

Am Sonntag heißt es von 10 bis 18 Uhr wieder „ohne auto mobil“ für einen „Kurzurlaub“ auf der B 61. Rad-, Inliner- und Rollstuhlfahrende, Fußgänger, Bobbycars u.a. bestimmen dann den Takt auf der die Städte Bielefeld und Herford verbindenden Bundesstraße. Alle zwei Jahre ermöglichen die beiden Nachbarstädte mit Unterstützung des Landes NRW diesen autofreien Sonntag. Zahlreiche Aktionen und Mitmachangebote zu den Schwerpunktthemen Nahmobilität, Klimaschutz, Verkehrssicherheit u.a., aber auch kulturelle Angebote gehören dazu. www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche



Fahrradkommunalkonferenz in Wittenberg

Die Fahrradkommunalkonferenzen sind die zentralen nationalen Netzwerkveranstaltungen für die Radverkehrsverantwortlichen in den öffentlichen Verwaltungen. Sie finden jährlich an wechselnden Orten statt.

Weitere Informationen: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/termine/13-fahrradkommunalkonferenz>



Seminar des DIFU in Berlin: Streitfall Parken – Stellplatzpolitik als strategisches Instrument

Parkende Autos belegen einen erheblichen Teil des öffentlichen Raums, der in städtischen Quartieren immer mehr Nutzende und Nutzungen aufnehmen muss. Durch illegales Parken auf Gehwegen, Grünflächen oder Fahrradstreifen erobern sich die Pkw weitere Flächenanteile.

Straßen und Plätze lassen sich vielerorts nicht sicher und attraktiv gestalten, Platz fehlt für Bäume und Brunnen, aus-

reichend breite Radwege und Fußgängerflächen, für Kommunikationsräume und Sitzgelegenheiten. Wo Autofahrer kostenlos oder für kleines Geld parken können oder Falschparken weitgehend ungestraft bleibt, bleiben Quartiersgaragen und private Stellplätze leer.

Das Seminar soll Akteure unterstützen, die vor Ort damit umgehen müssen, dass Parkraumbewirtschaftung oder Reduktion von Stellplätzen in vielen Städten regelmäßig auf heftigen Widerstand stoßen. Es nimmt gute Beispiele in den Fokus und thematisiert insbesondere auch die Frage, wie Prozesse aufgesetzt werden müssen, um die Kommunalpolitik, andere Verwaltungen und die Bevölkerung mitzunehmen.

Informationen und Anmeldung: <https://difu.de/veranstaltungen/2019-11-14/streitfall-parken-stellplatzpolitik-als-strategisches.html>



Seminar des DIFU in Berlin: Mobilität in einer sich verändernden Gesellschaft –

Folgen für die Verkehrsplanung

Die Gesellschaft verändert sich: Wesentliches Merkmal der demografischen Entwicklung ist die Zunahme des Anteils älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung. Mit dieser Entwicklung verbunden ist der Rückgang des Anteils jüngerer Menschen. In diesem Zusammenhang diskutiert wird das Phänomen der Schwarmstädte. Hierunter werden Städte verstanden, die auf eine bestimmte Alterskohorte eine besondere Anziehungskraft ausüben. Im Blickfeld stehen dabei meist Menschen im Alter von Studium und Berufseinstieg.

Die mittel- bis langfristig orientierte kommunale Verkehrs(entwicklungs)planung muss sich mit den verschiedenen Entwicklungen im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereich befassen sowie mit den Veränderungen bei Mobilität und Verkehr, die diese implizieren. Im Seminar wird der aktuelle Wissensstand hierzu vorgestellt und mögliche Konsequenzen für Verkehr und Mobilität werden diskutiert.

Informationen und Anmeldung: difu.de/veranstaltungen/2019-11-25/mobilitaet-in-einer-sich-veraendernden-gesellschaft-folgen.html

Das Rheinland wird zur Top-Radregion

Landräte, Oberbürgermeister und Vertreter aus der Radregion Rheinland unterzeichnen Absichtserklärung für ein gemeinsames Qualitätsmanagement im Radverkehr



Das Fachsymposium des Radregion Rheinland e.V. in der Abtei Brauweiler in Pulheim stand ganz im Zeichen des „Qualitätsmanagements in Radinfrastruktur & Radtourismus“. Mehr als 120 Fachleute aus den

Verwaltungen und Tourismusorganisationen der fünf Kreise und drei Großstädte sowie eine Vielzahl Interessierter aus den Nachbarkreisen waren anwesend, als die Landräte, Oberbürgermeister und Vertreter der Region die Absichtserklärung unterzeichneten.

Die am Qualitätsprozess beteiligten Infrastruktur- und Fahrradbeauftragten sowie Touristiker formulierten klare Pläne und Ziele zur qualitativen Weiterentwicklung und Sicherung der Radwegeinfrastruktur und der radtouristischen Öffentlichkeitsarbeit. Neben der allgemeinen Stärkung des Bekanntheitsgrades als Radregion für Alltagsradfahrer und Radtouristen, sind es vor allem die Anforderungen an die personelle Ausstattung und die Bereitstellung der finanziellen Mittel für die Radverkehrsförderung, die von den Mitwirkenden formuliert wurden. „Unser Ziel ist es, im Jahr 2023 als zertifizierte ADFC-RadReise-Region Einheimische, Touristen und Fachkollegen gleichermaßen zu beeindrucken“, unterstrich die Geschäftsführerin des Radregion Rheinland e.V. stellvertretend für alle Mitwirkenden.

Vernetzung und Abstimmung sind wesentlich

Beim Austausch der Fachleute waren auch Vertreter aus dem Münsterland und dem Ruhrgebiet und vom Landesverband Tourismus NRW anwesend, die ihre Erfahrungen vorstellten. „Ohne eine gute personelle Ausstattung sind Abstimmungsprozesse in einer so großen Region nicht umsetzbar“, so Kerstin Clev, Münsterland e.V.

Im Rahmen der Podiumsdiskussion – mit Dr. Reimar Molitor, Geschäftsführer des Region Köln/Bonn e.V., sowie Vertretern aus Verkehrsministerium und Wirtschaftsministerium NRW, der Geschäftsführerin der Metropolregion Rheinland (Kirsten Jahn) und der Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (Christine Fuchs, AGFS) – wurde die Bedeutung der Netzwerkarbeit und der entsprechenden Ausstattung für eine nachhaltige und tragfähige Verbundstruktur unterstrichen. Gleichzeitig wurden zahlreiche Möglichkeiten und Potenziale der Radverkehrs- und Radtourismusförderung dargelegt.

„Der Radregion Rheinland e.V. ist ein gutes Beispiel für eine gelungene interkommunale Zusammenarbeit hier in der Region. Ich freue mich sehr, dass wir die jahrelange Kooperation nun durch konkrete Zielformulierungen auf ein nächstes Level

heben können,“ betont Landrat Hans-Jürgen Petrauschke, Rhein-Kreis Neuss, der stellvertretend für die anderen Partner das Förderprojekt zum Qualitätsmanagement initiiert hat. Anwesend waren zur Unterzeichnung der Absichtserklärung:

- der Landrat des Rhein-Sieg-Kreises, Sebastian Schuster
- der Landrat des Rhein-Kreises Neuss, Hans-Jürgen Petrauschke,
- der Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises, Stephan Santelmann
- der Landrat des Oberbergischen Kreises, Jochen Hagt
- der Oberbürgermeister der Stadt Leverkusen, Uwe Richrath
- der erste stellvertretende Landrat des Rhein-Erft-Kreises, Bernhard Ripp
- Dezernent Berthold Rothe, Rhein-Erft-Kreis
- Beigeordneter Helmut Wiesner, Stadt Bonn
- Amtsleiter Klaus Harzendorf, Stadt Köln.

Im vergangenen Jahr hatten sich die Fahrradbeauftragten aus den Kreisen und kreisfreien Städten gemeinsam mit den Tourismusbeauftragten der Region unter Leitung des Radregion Rheinland e.V. in einer Workshop-Reihe mit dem Thema

Qualitätsmanagement auseinandergesetzt und eine Reihe von Eckpunkten zur zukünftigen Zusammenarbeit entwickelt und abgestimmt. Das Ergebnis dieses Prozesses war die Erarbeitung eines Handlungsleitfadens, verbunden mit dem Ziel, gemeinsam bis 2023 die Zertifizierung zur ADFC-RadReiseRegion anzustreben. Hierbei geht es in erster Linie um die Qualitätsverbesserung und die Sicherung der Nachhaltigkeit in der Radinfrastruktur, um die Bedürfnisse der Radtouristen stärker zu berücksichtigen und langfristig noch mehr Menschen für das Radfahren im Rheinland zu begeistern. Gefördert

und unterstützt wurde dieser Qualitätsprozess durch Landeszuschüsse zur Förderung der Nahmobilität, die vom Rhein-Kreis Neuss gemeinsam mit dem Radregion Rheinland e.V. beantragt worden waren.



Der Radregion Rheinland e.V. ist ein 2011 gegründeter Zusammenschluss der Städte, Kreise und Tourismusorganisationen der Region rund um Köln und Bonn mit dem Ziel, den Radtourismus im Rheinland zu fördern. Weitere Informationen rund um das Radfahren im Rheinland gibt es im Internet unter www.radregionrheinland.de.

Radregion Rheinland e.V., Pressestelle

Radeln nach Zahlen quer durch die Metropole Ruhr

Neues Knotenpunktsystem des RVR ist flächendeckend einsatzbereit



Enthüllung des letzten Knotenpunktes in Mülheim am 17. April 2019 (v.l.n.r.): Karola Geiß-Netthöfel (RVR-Regionaldirektorin), Axel Biermann (Geschäftsführer Ruhr Tourismus GmbH), Harald Spiering (RVR-Projektleiter). Foto: RVR/Friedrich



Das neue Knotenpunktsystem des RVR ist flächendeckend im radrevier.ruhr installiert. Foto: RVR

Mit dem letzten Schild am Wassermuseum Aquarius in Mülheim an der Ruhr ist es geschafft: Das neue Knotenpunktsystem des Regionalverbandes Ruhr (RVR) ist flächendeckend im radrevier.ruhr installiert. Mit Beginn der Saison 2019 leiten jetzt rund 250 Knotenpunkte an bedeutenden Sehenswürdigkeiten, zentralen Bahnhöfen und Radwegekreuzungen zielsicher durch die Metropole Ruhr. Das Besondere: Die Wegweiser sind durchnummeriert. Dadurch müssen sich Radler nicht mehr allein an Karten und Ortsbezeichnungen orientieren. Beim Radeln nach Zahlen führt der Weg z.B. vom Aquarius Wassermuseum – der Nummer 4 – über die Knotenpunkte 3, 55 und 83 (Essen-Werden) zur Villa Hügel (Nummer 52 am Baldeneysee).

RVR-Direktorin Karola Geiß-Netthöfel und Axel Biermann, Geschäftsführer der RVR-Tochter Ruhr Tourismus GmbH (RTG), enthüllten das letzte Schild am Aquarius. Dazu Karola Geiß-Netthöfel: „Das Knotenpunktsystem ist ein wichtiger Baustein, um die Metropole Ruhr noch besser entdecken und erleben zu können. Das radtouristische Potenzial der Region kann auf dieser Basis gut weiterentwickelt werden.“ Axel Biermann ergänzt: „Das Knotenpunktsystem ist unentbehrlich für Routenplanung und Orientierung im radrevier.ruhr. Erste Rückmeldungen der Gäste zeigen, dass die neue Wegweisung schon fleißig genutzt wird.“

Das neue System nach niederländischem und belgischem Vorbild ist Zusatz zur bestehenden landesweiten rot-weißen Wegweisung. Es ergänzt das bereits gut ausgebaute radtouristische Kernnetz des Ruhrgebiets, das der RVR zusammen mit der RTG als zertifizierte ADFC-RadReiseRegion entwickelt. Das leicht verständliche Wegweisungssystem soll das Interesse auswärtiger Radtouristen an der industriellen Kulturlandschaft zusätzlich ankurbeln. Mit der Fertigstellung des Knotenpunktsystems ist es nun auch möglich, übergangslos von der Metropole Ruhr ins Sauerland oder in die Radregion Rheinland zu radeln. Realisiert wurde das Knotenpunktsystem im Rahmen des Regiona-

len Wirtschaftsförderungsprogrammes des Landes NRW (RWP) zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur. Die Mittel kamen von Bund, Land und RVR.

radrevier.ruhr im weiteren Ausbau

Ein dichtes Radwegenetz von über 1.200 km Länge durchzieht das Ruhrgebiet und dient als Grundgerüst für das radrevier.ruhr, der neuen Dachmarke für qualitätsvolles Radeln in der Metropole Ruhr. Bestens ausgebaute ehemalige Bahntrassen und landschaftlich schöne Kanaluferwege verbinden viele Industriedenkmäler und Besucherhighlights und sorgen für sicheren und ungetrübten Radelspaß fernab des Straßenverkehrs. Die Römer-Lippe-Route im nördlichen Ruhrgebiet, im Herzen die Route der Industriekultur per Rad und im Süden der RuhrtalRadweg bilden das radtouristische Kernnetz der Metropole Ruhr. Das neu erstellte Kartenset radrevier.ruhr plus Begleitheft ermöglicht durch die übersichtliche Darstellung des vollständig ausgeschilderten Knotenpunktsystems „Radeln nach Zahlen“ eine leichte Tourenplanung.

Zurzeit entwickelt der RVR einen Fahrplan für den künftigen Radverkehr in der Metropole Ruhr. Ziel ist es, das bestehende Regionale Radwegenetz auf rund 1.900 km auszubauen und fit für die Mobilität im Alltag zu machen, für den Weg zur Schule und zur Arbeit. Der vorliegende Entwurf des Regionalen Radwegenetzes war für den diesjährigen Deutschen Fahrradpreis nominiert, der am 13. Mai verliehen wurde.

Das mit den Kommunen abgestimmte Konzept des Regionalen Radwegenetzes bildet künftig für den Regionalverband Ruhr die Grundlage für Planung, Bau und Betrieb von regional bedeutsamen Radwegen in der Metropole Ruhr einschließlich des koordinierenden Routen- und Qualitätsmanagements.

Infos unter: www.rwp.rvr.ruhr und www.radrevier.ruhr

Presse RVR

Düsseldorf entdecken

Kommen Sie auf Touren! Zehn tolle Fahrradrouten für Düsseldorf



Düsseldorf kann so schön sein – vor allem auf zwei Rädern! Steigen Sie auf und entdecken Sie ganz neue Seiten der Stadt. Ganz gleich, ob Sie schon lange in Düsseldorf leben und glauben, die

Stadt wie Ihre Westentasche zu kennen, oder ob Sie touristisch unterwegs sind, um sich die kulturellen Highlights anzuschauen und die Naturschönheiten der Stadt zu erleben: Wir haben für Sie zehn attraktive Fahrradtouren zusammengestellt, jede mit einem anderen Schwerpunkt.

Ob Sie Natur pur erfahren, das historische und das moderne Düsseldorf kennen lernen, eine Fahrt am Rhein genießen oder am Abend durch die Stadt radeln möchten: Jede Tour D bringt Sie auf neue Ideen!

Die Touren D gibt es auch als Download-PDF und als GPX-Datei oder als Karte kostenlos im Düsseldorfer Rathaus oder den Touristeninformationen.

Einen ersten Eindruck bekommen Sie mit unseren Touren-D-Filmen sowie durch weitere Informationen unter: www.duesseldorf.de/radschlag

Wir wünschen Ihnen viel Spaß und eine gute Fahrt!

Kai Fischer, Amt für Verkehrsmanagement, Landeshauptstadt Düsseldorf

Kreis Viersen legt Radkarte neu auf

118 Knotenpunkte für Radtouren und Wege im Alltag



Landrat Dr. Andreas Coenen (Mitte), Planungsdezernent Andreas Budde (l.) und Peter Hoffmann, stellvertretender Leiter des Amtes für Bauen, Landschaft und Planung. Foto: Kreis Viersen

Der Kreis Viersen hat die beliebte Karte zum Radknotenpunktsystem neu aufgelegt. Trotz der Online-Angebote bleibt der großformatige Faltpfad für viele Radfahrerinnen und Radfahrer unverzichtbar. Diese können die Karte ab sofort im Kreishaus am Rathausmarkt 3 in Viersen, in den Servicestellen der neun Städte und Gemeinden sowie im Haus der Wirtschaft, Willy-Brandt-Ring 17 in Viersen, kostenlos mitnehmen.

„Entlang der Knotenpunkte können Radfahrer sehr einfach ihre nächste Tour planen“, erklärt Landrat Dr. Andreas

Coenen. „Mit den Knotenpunkten stärken wir die touristische Ausrichtung des Kreises Viersen und der Region Niederrhein.“ So enthält die Faltpfad die Anschlüsse an die bestehenden Knotenpunktsysteme in den Kreisen Heinsberg, Wesel und Kleve, im Rhein-Kreis Neuss, in der Stadt Mönchengladbach und in den Niederlanden.

Knotenpunkte liegen im Kreis Viersen in allen Innenstädten, an wichtigen Kreuzungen im Radwegenetz und an den Bahnhöfen. „Kulturelle und landschaftliche Highlights liegen ebenfalls auf

dem Routennetz“, sagt Planungsdezernent Andreas Budde.

„Auf der Rückseite gibt es weiterführende Informationen rund um das Thema Radfahren im Kreis Viersen“, so Peter Hoffmann, stellvertretender Leiter des Amtes für Bauen, Landschaft und Planung. Die Neuauflage der Karte ist durch die Mitgliedschaft des Kreises in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) gefördert.

Kreis Viersen

Die Knotenpunkte ergänzen seit Anfang 2015 die bestehenden Radwegeschilder im Kreis Viersen. Auf einer Strecke von 544 km liegen 118 Knotenpunkte. Informationen zum Radknotenpunktsystem im Kreis Viersen sind im Internet unter www.kreis-viersen.de/radfahren verfügbar. Auch im Radroutenplaner NRW (www.radroutenplaner.nrw.de) und im Online-Portal OpenStreetMap (www.openstreetmap.de) sind die Knotenpunkte des Kreises integriert.



Foto oben:

Lennard Prediger, 1. Platz beim Fotowettbewerb „Der Deutsche Fahrradpreis“ 2019

Fotos Mitte:

Links: Ingrid Faerber, rechts: Christian Grasmann

Fotos unten:

Links: Simon Steuer, rechts: Thomas Pressl

Impressum

Herausgeber

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, Juni 2019

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität

Fachliche Betreuung

PS Planerbüro Südstadt: Büro für urbane Mobilität

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

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

c/o Rathaus Stadt Krefeld

Von-der-Leyen-Platz 1

47798 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

Fax: 0 21 51/86-43 65

E-Mail: info@agfs-nrw.de

www.agfs-nrw.de



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

Wir sind die AGFS

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