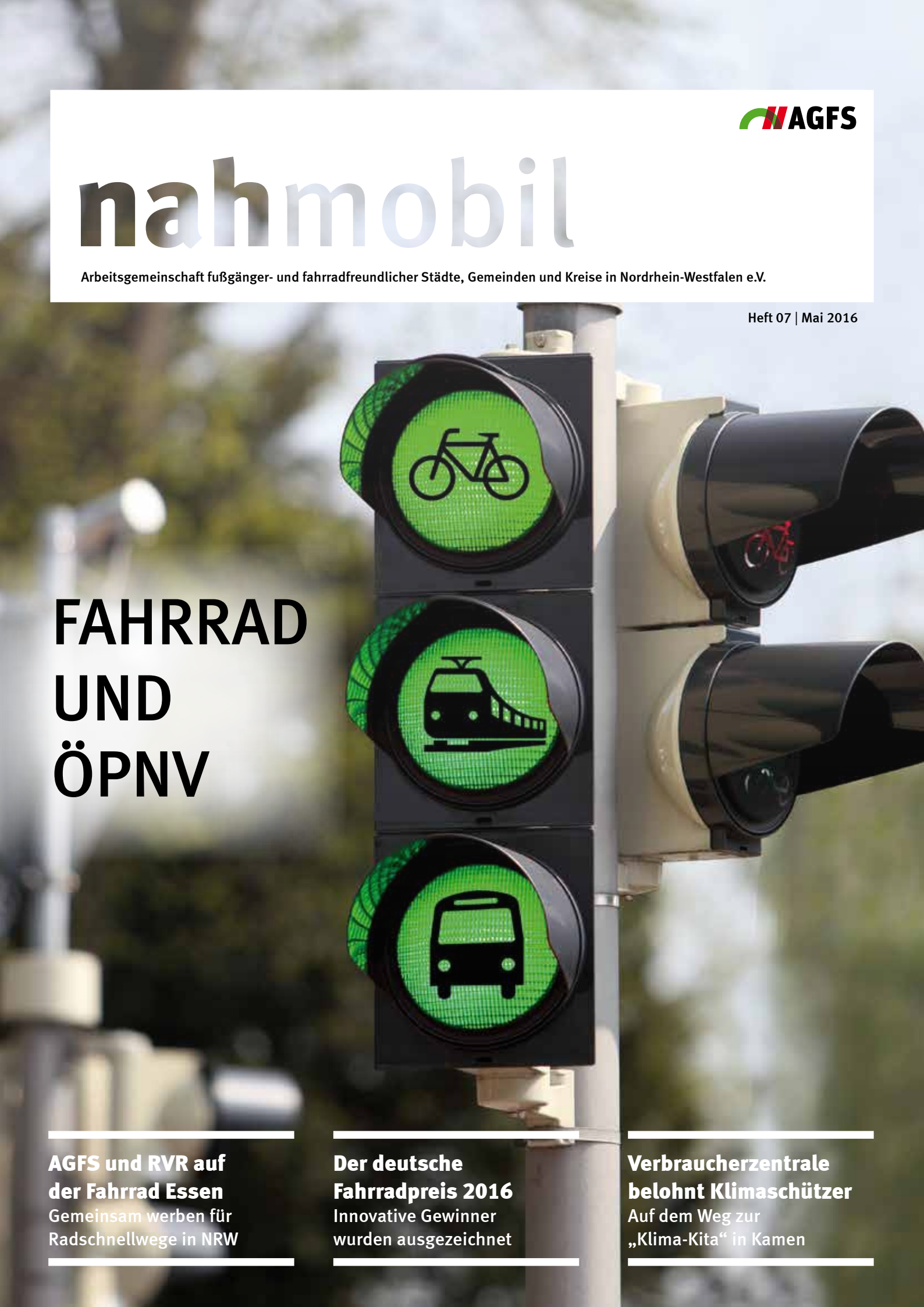
AGFS

nahmobil

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

Heft 07 | Mai 2016



FAHRRAD UND ÖPNV

AGFS und RVR auf der Fahrrad Essen
Gemeinsam werben für Radschnellwege in NRW

Der deutsche Fahrradpreis 2016
Innovative Gewinner wurden ausgezeichnet

Verbraucherzentrale belohnt Klimaschützer
Auf dem Weg zur „Klima-Kita“ in Kamen

DURCH DIE STÄDTE UND ÜBERS LAND ... RADSCHNELLWEGE IN NRW

Die neue Wendebroschüre von AGFS, RVR und MBWSV

Zum Download unter:
www.agfs-nrw.de

AGFS

Liebe Leserinnen und Leser,

immer mehr Autohersteller geraten in den Sog des Abgasskandals. Fast jede größere Stadt überschreitet regelmäßig den Grenzwert für Stickstoffdioxid. Führende (Umwelt-)Politiker fordern die Einführung einer Blauen Plakette, die nur Pkw mit Euro-6-Norm erhalten. Dadurch würden 13 Mio. Diesel-Pkw quasi mit einem räumlich begrenzten Fahrverbot belegt. Viele Umweltschützer jubilieren bei dieser Vorstellung. Und so charmant der Gedanke an deutlich leerere Straßen auch sein mag, bin ich der Meinung, dass eine solche Rosskur kurzfristig zu immensen Mobilitätsproblemen führen würde. Eigentlich im Autoland (?) Deutschland undenkbar, aber – bei dieser Ausgangslage – auch sinnbildlich nicht aus der Luft gegriffen.

Umso wichtiger ist es, heute die Weichen für eine andere, zukunftsweisende Mobilität zu stellen. Bei Strecken bis 5 km ist das Rad heute schon unschlagbar, was Schnelligkeit, persönliche Gesundheitsvorsorge sowie Klima- und Umweltschutz angeht. Sind die Wege länger, ist der ÖPNV unser natürlicher und strategischer Partner. Dafür sind eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen, ausreichend „Bike and ride“-Plätze, Fahrradstationen, weitere Serviceleistungen und auch die Fahrradmitnahme in Zug, Bahn und Bus ausschlaggebend.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der allgemein schlechten öffentlichen Kassenlage wird die Finanzierbarkeit des ÖPNV in der jetzigen Form in der Fläche und im ländlichen Raum immer schwieriger. Insgesamt ist und bleibt die Nahmobilität der Hoffnungsträger. Nicht nur als „Zubringer“ zum ÖPNV, sondern auch als eigenständige Verkehrsart. Deswegen ist im „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ explizit das Ziel formuliert worden, Nahmobilität zur „Basismobilität“ zu machen. Wenn wir es gemeinsam schaffen, das Potenzial der Nahmobilität in unseren Städten und Gemeinden voll auszuschöpfen, profitieren von der Verkehrsverlagerung auch die anderen Verkehrsträger – und vor allem der ÖPNV.

Ihre Christine Fuchs
Vorstand der AGFS

PS: Wir freuen uns über jede Anregung, Kritik, Themenvorschläge etc. zur nahmobil – und zu allen anderen Themen der AGFS.

Wie Sie uns erreichen können, finden Sie auf Seite 51.

nahmobil 07 | Inhalt

SCHNITTSTELLEN

6 ÖPNV und Nahmobilität – Zweckehe oder Liebesheirat?

9 Mobilstationen – Kernelemente der Multimodalität

10 Radstationen und Verkehrsgesellschaft des Kreises Unna setzen auf Kombiangebote

11 Rad+Bus intelligent verknüpfen Projekte in den fahrradfreundlichen Münsterland-Kreisen Warendorf und Steinfurt

12 Radstation am Essener Hauptbahnhof

12 Neue B+R-Anlagen im Kreis Soest

13 B+R Anlage am Stadtbahnhof Iserlohn erweitert

13 Fahrradboxen an Schnittstellen des ÖPNV

AUS DER AGFS

14 AGFS und RVR werben auf der Messe Fahrrad gemeinsam für Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen

16 Radschnellwege als Thema sorgen für Rekordteilnahme

17 Fahrradexperten informieren sich über Radschnellweg Ruhr

18 Der Deutsche Fahrradpreis 2016

21 Fußball, Film und Fahrrad

22 200 Tage Fahrradstadt oder ein Hauch von Yoko Ono in Mönchengladbach

24 Willkommen in der AGFS!

25 Die AGFS hat ein neues Präsidium gewählt

25 Gemeinsam für mehr Fahrrad- und Nahmobilitätsfreundlichkeit

25 Landesarbeitsgemeinschaften Radverkehr (und Nahmobilität) vernetzen sich

INFRASTRUKTUR

26 Neues Bauprogramm für Lückenschlüsse im Essener Radverkehrsnetz

26 Radverkehrskonzept Kölner Innenstadt ist fast fertig

27 Mittelmarkierung in der Soester Jakobistraße

28 Bequemes Radeln am Kölner Rheinufer

28 Ehemalige Straße in Köln als Radweg ausgebaut

29 Dülmen gibt Fußgängerzone für Radverkehr frei

29 4.400 zusätzliche Fahrradabstellplätze zum Fahrradparken stadtweit geschaffen

KOMMUNIKATION UND SERVICE

30 Mobi.Kids Kamen und Kamen.Quer – interaktive und zielgruppenorientierte Mobilitätskarten

30 Die schönsten Radrouten in und um Ibbenbüren: neue Tourentipps für Radfahrer

31 Neuer Flyer informiert über Benutzung von Radwegen

31 Ibbenbürener Vereine laden zu Radtouren ein

32 Erster Hertener Radstadtplan erschienen

32 Integrationsklasse lernt die Verkehrsregeln

33 9,6 Mio. Radfahrten im Jahr 2015 an den Kölner Dauerzählstellen registriert

33 Mitarbeiteraktion der Stadt Köln

33 Berufsschüler stellen Lackierschablonen für Piktogramme her

34 Mit dem Selbstgeschraubten fährt man besser

34 Umweltberatung der Verbraucherzentrale Kamen belohnte und begleitete eifrige Klimaschützer

35 Fahrradzählstelle in Essen

35 Essener Fahrrad-Kalender 2016 bietet Touren zu Brauereien an

35 Imagefilm wirbt für Radfahren in Essen

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

36 1.000 Teilnehmer aus 43 Ländern

39 Statement für mehr Bewegung im Alltag

39 Zuverlässige Begleiter auf Reisen: universelle Fahrrad-Akkubeleuchtung

40 „Treiben Sie uns weiter an!“

42 Relaunch BIKETOWN Bocholt

44 Rauf aufs Rad – Strampeln für die Gesundheit

44 Local Hero, Global Player – der Stadthelm im Einsatz

45 Der Dreck geht ab. Das Grinsen bleibt.

46 Quantensprung für den Radverkehr

47 Das Fahrrad als weltweiter Mobilitätsfaktor

47 BIKE&CO mal fünf in Bremen

FREIZEIT UND TOURISMUS

48 Fahrradbus F 10 verbindet Osnabrück mit Ibbenbüren und Umgebung

48 RuhrtalRadweg jetzt drittbeliebtester Flussradweg Deutschlands

49 Grenzenlos radeln auf der Via Romana

49 Neue Karte zum Knotenpunktnetz jetzt auch in Bonn

49 Der Kreis Unna fasst Angebote für Radler zusammen: mit einer Karte überall hin

TERMINE UND VERANSTALTUNGEN

50 Termine

51 Impressum

Birdy

ÖPNV und Nahmobilität – Zweckehe oder Liebesheirat?

Wie finden sie zusammen, damit es für beide Seiten vorteilhaft wird?

Als Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bietet sich eine Verknüpfung der Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der Nahmobilität an. Damit werden die jeweiligen Systemvorteile des ÖPNV und des Fahrrades bzw. des Zufußgehens optimal miteinander kombiniert: Der ÖPNV ist auf längeren Distanzen schnell und komfortabel, das Fahrrad bietet im Mittel- und Kurzstreckenbereich und das Zufußgehen auf den ganz kurzen Strecken eine hohe Flexibilität. Der Einzugsbereich bei einem Gang zu Fuß umfasst je nach Konstitution der Person bis zu 1 km und erhöht sich bei Nutzung des Fahrrads innerstädtisch auf rund 3 bis 5 km, im ländlichen Raum sowie bei Nutzung von E-Bikes deutlich mehr. Der Einzugsbereich einer Haltestelle des ÖPNV wird damit deutlich erweitert.

Das Fahrrad erhöht den Einzugsbereich einer Haltestelle des ÖPNV erheblich.

Die Hälfte der Reisezeit wird im Mittel außerhalb der Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs verbracht, also auf dem Weg zur Haltestelle und an der Haltestelle selbst. Daraus ergeben sich zwei Ansätze zur Optimierung: zum einen die Schnittstelle selber, zum anderen die Wegeinfrastruktur zur Haltestelle. Eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl (MIV versus ÖPNV/Nahmobilität) setzt – neben weiteren Faktoren – eine Optimierung dieser beiden Infrastrukturelemente voraus. Beide haben Einfluss auf den Wegwiderstand, letztendlich also auf die Bereitschaft, das Auto stehen zu lassen und zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Haltestelle zu gelangen und dann weiter mit Bus oder Bahn zu fahren.

Schnittstellen optimieren

Die Ausgestaltung der Haltestellen muss sich an den Bedürfnissen der Nutzer orientieren. Eine ganze Reihe von Aspekten werden in der Fachliteratur ausführlich erläutert, hier nur einige Beispiele: Das beginnt bei der Erreichbarkeit und der Zuwegung im unmittelbaren Haltestellenumfeld. Kurze und barrierefreie Wege zu den Abstellanlagen und zu den Bus- und Bahnsteigen sind notwendig. Bei Vor- und Nachtransport mit dem Fahrrad muss auf eine kurze Distanz zwischen Abstellanlage und Bahn-/Bussteig geachtet werden. Die Abstellanlagen für Fahrräder müssen funktional ausgeführt werden und witterungsgeschützt sein. Fahrradboxen bieten eine sichere Aufbewahrung, Fahrradstationen darüber hinaus noch weiteren Service wie Reparaturen, kleinere Einkaufsmöglichkeiten etc. Auch Warteflächen für die Umsteiger sollten ausreichenden Witterungsschutz bieten.

Wegeinfrastruktur optimieren

Neben der Optimierung einer Haltestelle ist die Erreichbarkeit auch über weitere Entfernungen ein wichtiger Aspekt für die Akzeptanz des ÖPNV. Denn: Was nützt eine für die Kombination Nahmobilität/ÖPNV optimierte Haltestelle, wenn sie nur über unkomfortable Wege oder hochbelastete Straßen ohne Radverkehrsanlagen zu erreichen ist? Es ist unabdingbar, dass der Wegeinfrastruktur die gleiche Sorgfalt und Aufmerksamkeit zukommt; sichere und komfortable Radverkehrsanlagen bieten beste Gewähr, dass auch weniger versierte Radfahrer gut zur Haltestelle kommen. Auch das Fußwegenetz muss einen entsprechenden Komfort bieten.

Schnittstellen im weiteren Sinne

Zwischen Nahmobilität und ÖPNV gibt es eine Reihe weiterer Berührungspunkte, die hier nur kurz angerissen werden. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat im November 2015 einen eigenen Arbeitskreis zu der Thematik „Schnittstellen von ÖV, Rad und Fußverkehr“ gegründet. Dort werden insbesondere verkehrstechnische Aspekte diskutiert, wie z.B. die Mitbenutzung von Busspuren durch Radfahrer, die Änderung der Leistungsfähigkeit von Lichtsignalanlagen bei längeren Grünzeiten für Fußgänger u.a.m.

Weitere Aspekte kommen verstärkt ins Blickfeld durch ein verändertes Selbstverständnis von Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen, die sich vom reinen Transportdienstleister hin zum Mobilitätsdienstleister entwickeln. Das sind z.B. die Verkehrsverbünde in Nordrhein-Westfalen, die das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ mit Förderung durch das Land gegründet haben und unter dem Begriff „Mobilitätsmanagement“ verschiedene Aktivitäten bündeln (siehe dazu auch den Beitrag zu

ÖPNV und Radverkehr ergänzen sich optimal.

„Mobilstationen“ auf Seite 9). Das sind aber auch Verkehrsunternehmen wie die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB), die stadtweit ein Leihradsystem aufgebaut und die Nutzung der Leihräder in ihren Tarif integriert haben. Der Verband der Verkehrsunternehmen (VDV) hat bereits 2012 in einem „Hintergrundpapier zur Entwicklung von Mobilitätsverbünden“ diese Notwendigkeit betont.

Häufig diskutiert wird die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn. Diese wird vorrangig von ÖPNV-Stammkunden genutzt und führt entgegen landläufiger Meinung nur ausnahmsweise zu größeren Störeffekten. Dies kann sich bei zukünftig steigender Nachfrage aber ändern, hier sind neue Lösungsansätze gefragt. Im ländlichen Raum existieren hierzu bereits gute Ansätze, Räder auf Anhängern mitzunehmen.

Die Stärkung des ÖPNV durch Fahrradnutzung bietet auch in ländlichen Räumen eine Chance für den Umstieg vom Auto auf die Kombination Nahmobilität/ÖPNV. Hier sind insbesondere die Pedelecs Hoffnungsträger für eine neue Mobilität. Die Nutzung von Pedelecs als Zubringer zu Bushaltestellen erlaubt es, Buslinien geradlinig und zügig zu führen und nicht mehr jede kleine Siedlungseinheit anfahren zu müssen. Das bedingt eine veränderte Infrastruktur, insbesondere diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten auch an Bushaltestellen und eine sichere Verkehrsführung über die andienenden Straßen. Erste Erfahrungen der Kreise Warendorf und Steinfurt sind positiv, siehe dazu den Beitrag auf Seite 11.

Im Tourismus gibt es eine weitere Besonderheit: die BahnRadRouten. Dabei handelt es sich um parallel zu Bahnstrecken geführte Radrouten, bei denen je nach Kondition ein Umstieg und die Weiterfahrt mit der Bahn an jedem Bahnhof möglich ist.

Fazit

ÖPNV alleine funktioniert nicht, ÖPNV braucht immer auch ein weiteres Verkehrsmittel für den Vor- und Nachtransport. Eine optimale Ausgestaltung der Übergänge zusammen mit einem gut ausgebauten Rad- und Fußwegenetz sorgt für ein reibungsloses Funktionieren und bietet das Potenzial, auch Autofahrer für diese Kombination zu gewinnen. Geht es um die Finanzierung der Infrastruktur für Nahverkehr, ÖV-Haltestellen und deren Schnittstellen so bietet sich heute ein breites Sprektrum an unterschiedlichen Fördermöglichkeiten an. Das Wissen um die Potenziale einer multimodalen Mobilität, einschließlich der Finanzierung, ist jedoch noch längst nicht in allen Kommunen angekommen. Hier ist auch seitens der AGFS kontinuierlich Informations- und Überzeugungsarbeit zu leisten. ÖPNV und Radverkehr stellen keine Konkurrenz dar, sondern ergänzen sich optimal. Kenntnisse und Verständnis für die jeweils andere Seite sind notwendig, um den bereits eingeschlagenen Weg hin zu mehr Miteinander und Kooperation zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmer weiter beschreiten zu können. Eine qualitativ hochwertige Infrastruktur, das betrifft das Wegenetz und die Ausgestaltung der Haltestellen, eine hindernisarme und schnelle Erreichbarkeit der Haltestelle und nicht zuletzt ein attraktives ÖV-Angebot: das sind die Grundvorraussetzungen damit Nahmobilität und ÖPNV doch noch eine Liebesheirat eingehen.

Mobilstationen – Kernelemente der Multimodalität

Ein wesentliches Gestaltungselement in dem Transformationsprozess zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung sind Mobilstationen. Das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ hat zu diesem Thema ein neues Handbuch Mobilstationen NRW herausgegeben.

Die Zukunft der Mobilität ist multimodal, postfossil und smart. Mobilstationen sind das sichtbare Zeichen zur Förderung der Multimodalität. Unter dieser Marke werden das Marketing für Multimodalität, die Verknüpfung von Verkehrsangeboten vor Ort sowie der Aufbau einer Informationsplattform gebündelt. Daraus resultiert ein Mehrwert für die Nutzer, der Menschen motiviert, ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig zu gestalten.

Aufgabe von Mobilstationen

Je nach Standorttyp variieren die Aufgaben und Angebote von Mobilstationen. Man unterscheidet je nach Lage im gesamtstädtischen oder regionalen Netz jeweils drei Stationstypen (Größe S, M und L). So wird z.B. an einer Mobilstation der Größe S der straßengebundene ÖPNV mit Carsharing verknüpft. Die Anzahl der Angebote nimmt mit Größe der Mobilstation zu. In einem regionalen Kontext können Mobilstationen als Verknüpfungspunkte zwischen kleinräumiger Erschließung, z.B. durch Bürgerbusse oder Pedelecs, und dem überregionalen ÖPNV oder SPNV dienen.

Eine weitere Aufgabe von Mobilstationen ist das Sicherstellen von Informationen und Serviceangeboten. So werden Barrieren in der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel abgebaut. Hierbei sind neben dem Angebot vor Ort auch Internetseiten und Smartphone-Apps wichtig. Damit werden die Verkehrsangebote nicht nur räumlich, sondern auch virtuell verknüpft.

Schließlich dient eine Mobilstation gerade im ländlichen Raum auch als Treffpunkt. Sie kann bei einer attraktiven Gestaltung zu einer Aufwertung der Umgebung dienen und einen Beitrag zur Förderung der Nahmobilität leisten. Durch die Integration von zusätzlichen Angeboten wie z.B. einer Bäckerei oder einem Kiosk werden Versorgungsfunktionen übernommen.

Umsetzung in der Praxis

Die Errichtung von Mobilstationen ist ein mehrstufiger Prozess, vom ersten Konzept über die Formulierung konkreter Entwürfe bis zum operativen Betrieb. Damit sie flächendeckend entstehen und attraktive Angebote bieten, bedarf es eines kommunalen und regionalen Planens und Handelns, das alle Verkehrsträger – von Bus und Bahn über attraktive Fahrrad- und Fußverkehrsinfrastruktur und Sharingsysteme bis zu Fahrgemeinschaften – als Teil eines kommunalen und regionalen Mobilitätskonzeptes betrachtet.

Die Basis bildet ein kommunales Mobilitätsmanagement. Wichtige Akteure im operativen Betrieb sind die Verkehrsunternehmen, die Mobilitätsdienstleister, z.B. für Carsharing und Fahrradverleihsystem, sowie die Verkehrsverbünde im Bereich der Kommunikation und Tarifierung.

Mobilstation als landesweite Marke

In NRW arbeiten verschiedene Kommunen an der Errichtung von Mobilstationen oder haben diese bereits umgesetzt. Aus Nutzersicht sollte anstelle von „Insellösungen“ ein landesweit einheitliches oder zumindest kompatibles System von Mobilstationen gewährleistet sein, in dem alle Angebote einheitlich nutzbar und zu erkennen sind. Eine gemeinsame Marke und ein einheitliches Design fördern den Wiedererkennungswert und schaffen Aufmerksamkeit für neue Mobilitätsangebote.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW als Kommunikationsplattform

Die flächendeckende Einführung von Mobilstationen erfordert eine regionale Kooperation. Mit der Einrichtung der Koordinierungsstellen des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ bei den Verkehrsverbünden hat das Land NRW eine Struktur geschaffen, die die Entwicklung der Verkehrsverbünde zu Mobilitätsverbünden unterstützt. Einerseits machen sie multimodale Mobilitätsangebote durch integrierte Informationen, gemeinsame Tarife, aufeinander abgestimmte Leistungen und gemeinsame Vermarktung attraktiv. Andererseits dienen sie durch die Ansiedlung der Koordinierungsstellen als Kommunikations- und Kooperationsplattform für die Kommunen. Die Koordinierungsstellen bieten Fachgruppen zum Thema Mobilstationen an. Dort findet nicht nur der Wissenstransfer statt, sondern hier werden auch konkrete Handlungskonzepte für die Umsetzung vor Ort erarbeitet.

Das Handbuch zum Download: *http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/handlungsfeld/vernetzte-mobilitaet*

Christoph Overs, Zukunftsnetz Mobilität NRW

Radstationen und Verkehrsgesellschaft des Kreises Unna setzen auf Kombiangebote

AlleWetter: Für 25 Euro mit Bus, Bahn und Rad flexibel mobil

Mit einem Kombiangebot für Bus, Bahn und Rad laden die Radstationen und die Verkehrsgesellschaft des Kreises Unna (VKU) zum Umsteigen ein: „AlleWetter: Der Fahrschein“ nennt sich das Ticketbündel. Zehnmal Bus- bzw. Bahnfahrt, fünfmal ein Leih-Pedelec bzw. -Tourenrad gibt es zum Gesamtpreis von 25 Euro – eine Vergünstigung von insgesamt rund 40 Euro gegenüber dem Normalpreis.

Die Kooperation der Stationen in Bönen, Kamen, Lünen, Schwerte und Unna mit der VKU hat inzwischen schon Tradition: Seit 2014 können über die Servicezentrale fahrtwind bei der VKU Fahrräder der Leihradflotte gebucht werden. Seit Jahresbeginn verkaufen die Stationen das neue Kombiticket. „Wir sind Partner im Nahverkehr und zeigen das auch“, erklärt Stefan Rose, Betriebsleiter der Radstationen der DasDies Service gGmbH.

Die Radstationen bieten Touristen und Alltagsradlern neben allgemeinen Tipps auch Tourenpläne und Informationen zum ÖPNV. Der umfangreiche Service ist auch online verfügbar: Alle registrierten Kunden können ein Leihrad sowie das passende Zubehör, vom Anhänger bis zum Kindersitz, online buchen und auch bezahlen. Das Rad steht dann in der Radstation ihrer Wahl im Kreis Unna bereit, kann auch in dieser Station oder einer anderen wieder komfortabel abgegeben werden. „Wir möchten unseren Kunden modernen Service auch unterwegs bieten“, so Stefan Rose.

Die DasDies Service gGmbH erweitert zudem das Netz: Künftig können Radstationskunden mit ihrem Zugangs-Chip nicht nur in den Stationen in Bönen, Kamen, Lünen, Schwerte und Unna 24 Stunden täglich parken. Dank eines Förderprogramms des Kreises öffnen die Chips nun auch die neuen Parkstationen für Radler in Werne am Stadthaus (Busbahnhof), am Rathaus in Bergkamen, im Parkhaus an der Unnaer Lindenbrauerei sowie die gläserne Radgarage auf dem Bahnhofsvorplatz in Schwerte.

Diese Modellstandorte wurden im Rahmen eines Gutachtens zu den Intermodalen Verknüpfungspunkten im Kreis Unna entwickelt. Für den gelegentlichen Prepaid-Kunden sind Zugangs-Chips auch bei vielen Partnern, wie z.B. der Bürgerinfo in Kamen oder dem Hotel Katharinenhof erhältlich.

Der Kreis Unna hat in den vergangenen zwei Jahren die Aufwertung der Radstationen als wesentliche Elemente der Verkehrsinfrastruktur im Nahverkehr umfassend unterstützt. Sie sollen als leistungsfähige, personenbesetzte Bausteine moderner Mobilstationen zukünftig weitere Dienstleistungsaufgaben übernehmen.

Alle Informationen finden Sie unter *www.die-radstationen.de* und *www.kreis-unna.de*.

Kreis Unna / Günter Klumpp

Rad+Bus intelligent verknüpfen
Projekte in den fahrradfreundlichen Münsterland-Kreisen Warendorf und Steinfurt

Mobil sein heißt auf dem Land für viele Menschen automobil sein. Eine Alternative zeigt die Regionalverkehr Münsterland GmbH zusammen mit den Kreisen Steinfurt und Warendorf auf. In den beiden Modellprojekten STmobil und WAF Rad+BUS realisieren die Partner Rad-Bus-Verknüpfungen 2.0.

An zentralen Haltestellen wurden Mobilstationen eingerichtet. Dort kann man sein Rad sicher abstellen und sich über Tickets und Fahrplan informieren. Abonnenten können darüber hinaus ein E-Bike zu günstigen Konditionen mieten und den Weg zwischen Haltestelle und Wohnung mit „eingebautem Rückenwind“ überwinden.

STmobil seit über drei Jahren erfolgreich

Im Jahr 2012 wurde in Mettingen die Rad+Bus-Mobilstation eingerichtet. Zusätzlich wurde das Angebot des SchnellBusses S10 Recke–Osnabrück in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt verdichtet und ein günstiges Flatrate-Ticket für das Tecklenburger Land eingeführt. Die Abonnentenzahl hat sich innerhalb der letzten drei Jahre fast verfünffacht. Davon waren rund 25 % Neukunden, die den Einstieg über den Anreiz eines kostenlosen E-Bikes gefunden haben, das Neukunden drei Monate zur Verfügung steht.

Seit Sommer 2015 wird das „MobilAbo“ auch in Recke und Westerkappeln angeboten. Auch hier stieg die Nachfrage deutlich: Im SchnellBus S10 verzeichnete die RVM seit Projektstart ein Fahrgastplus von rund 20 %.

Mobilstationen zentrales Element auch bei WAF Rad+BUS

Während die RVM in Mettingen die Mobilstation als Shop-in-Shop mit einer örtlichen Einzelhändlerin betreibt, übernehmen bei WAF Rad+BUS die Verwaltungen von Everswinkel und Sendenhorst die Ausgabe der E-Bikes und der Schlüssel für die vorhandenen Abstellanlagen. Speziell in Everswinkel ist die Nachfrage nach den E-Bikes sehr hoch: Zum einen fahren die Kunden aus dem Umland zur Umstiegshaltestelle „Mitte“, zum anderen bindet das E-Bike den Ortsteil Alverskirchen an die Trasse des SchnellBusses S20 Warendorf–Münster an. Dafür wurde an der Straße aus Alverskirchen eine hochwertige, witterungs- und vandalismussichere Fahrradabstellanlage errichtet.

Und auch für die letzte Meile bieten die Projekte eine Lösung: In den Oberzentren Osnabrück und Münster wurden mit den Radstationen Kooperationen geschlossen, sodass Fahrgäste der SchnellBusse dort ebenfalls auf ein E-Bike zurückgreifen können.

Dr. Andreas Leistikow,
RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH; Renate Schulte,
Kreis Steinfurt; Martin Terwey, Kreis Warendorf

Radstation am Essener Hauptbahnhof

Die Radstation im umgebauten Posttunnel des Essener Hauptbahnhofs, Foto: Peter Prengel, Presseamt der Stadt Essen

Mit dem Umbau des Essener Hauptbahnhofs zum Kulturhauptstadtjahr 2010 wurde auch die Radstation eröffnet. Gerade am Hauptbahnhof mit seinem umfassenden ÖPNV-Angebot von Fern- und Regionalzügen, S-, Stadt- und Straßenbahnen sowie Bussen kann die Radstation ihre verkehrspolitische Bedeutung als Schnittstelle für den Umweltverbund aus ÖPNV und Radverkehr voll entfalten.

Die Radstation bietet heute 245 Plätze an, auf denen die Fahrräder trocken und bewacht aufbewahrt werden. Eine weitere wichtige Dienstleistung ist die Fahrradvermietung. Neben normalen Fahrrädern werden hier auch hochwertige Pedelecs angeboten. Die Radstation ist jeden Tag geöffnet.

Neben der Radstation am Hauptbahnhof betreibt die Neue Arbeit der Diakonie eine weitere Radstation am S-Bahnhof in Essen-Kupferdreh nahe dem Baldeneysee. Sie ist bisher noch in einem provisorischen Gebäude untergebracht. In den nächsten Jahren ist im Zuge des Ausbaus des S-Bahnhofs Kupferdreh vorgesehen, einen modernen Neubau für die Radstation zu errichten.

Christian Wagener, Stadt Essen

Neue B+R-Anlagen im Kreis Soest

Mithilfe von Fördermitteln des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rhein-Ruhr sind im Kreis Soest in sieben Kommunen hochwertige Abstellplätze für Fahrräder an ÖPNV-Haltestellen entstanden.

War das sichere und witterungsgeschützte Fahrradparken bislang überwiegend an Bahnhöfen möglich, kommt dieser Service nun auch Busnutzern an vielen Haltestellen zugute. Das Angebot reicht von Fahrradbügeln über Fahrradboxen mit integrierter E-Bike-Lademöglichkeit bis hin zu überdachten Fahrradbügeln mit separaten Schließfächern, in denen die Akkus von E-Bikes aufgeladen werden können.

Vermietet werden die Fahrradboxen über das örtliche Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH. Für ÖPNV-Abo-Kunden ist das Mieten einer Box kostenlos, Gelegenheitsnutzer kommen für 5 Euro pro Monat in den Genuss dieses Services.

Juliane Hopp, Kreis Soest

Fahrradboxen an einer Bushaltestelle in Erwitte

B+R-Anlage am Stadtbahnhof Iserlohn erweitert

Die Stadt Iserlohn hat am Stadtbahnhof zehn weitere Fahrradboxen aufgestellt, um das Angebot für Berufspendler zu erhöhen. Alle bisher vorhandenen 30 Fahrradboxen sind bereits an Bahnkunden vermietet. Die neuen Fahrradboxen wurden aus dem Förderprogramm des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe finanziert. Um eine Fahrradbox kostenlos nutzen zu können, müssen Interessenten eine Zeitfahrkarte der Bahn nachweisen. Es wird lediglich ein Schlüsselpfand erhoben.

Damit hat sich die Gesamtzahl der Fahrradboxen im Stadtgebiet Iserlohn auf 72 erhöht: Neben den jetzt 40 Boxen am Stadtbahnhof stehen weitere 15 Boxen am Bahnhof Letmathe, acht Boxen befinden sich am Hennener Bahnhof, fünf in Kalthof und vier am Bahnhaltepunkt Iserlohner Heide.

Interessierte können sich für weitere Informationen an die Stadtinformation im Stadtbahnhof wenden. Telefon: 0 23 71/2 17-18 19 oder -18 20, E-Mail: stadtinfo@iserlohn.de

Bernd Schlünder

Stellten bei einem Pressetermin die neuen Fahrradboxen am Stadtbahnhof vor (v.l.n.r.): Ressortleiter Mike Janke, Bernd Schlünder und Michael Kuprat von der Abteilung Verkehrsplanung sowie Tanja Götz von der Stadtinformation.

Fahrradboxen an Schnittstellen des ÖPNV

Die Fahrradboxen an der S-Bahn-Station Essen-Süd wurden eröffnet durch (v.l.n.r.): Bezirksbürgermeister Gerhard Barnscheidt, Hans-Peter Liesenklas, Bauleiter Amt für Straßen und Verkehr, Stadtdirektor Hans-Jürgen Best und Radverkehrsbeauftragter Christian Wagener. Foto: Peter Prengel, Stadt Essen

Seit 1995 stellt die Stadt Essen an Bahnhöfen und Haltestellen Fahrradboxen zur Verfügung. Durch die Fahrradboxen wird die Kombination von öffentlichem Nahverkehr und Fahrrad attraktiver. Sie stellen einen wichtigen Schritt hin zur Vernetzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel dar.

An 14 Bahnhöfen und drei ÖPNV-Haltestellen stehen jetzt rund 160 Fahrradboxen zur Verfügung, die besonders dem kombinierten Weg mit Fahrrad und Bus und Bahn dienen. Es kommen die Boxentypen zum Einsatz, die vom Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) entwickelt werden. Die Boxen lassen sich mit einer Chipkarte öffnen, die beim Amt für Stadtplanung und Bauordnung erworben werden kann. Für die Nutzung der Boxen ist eine monatliche Gebühr von 11 Euro zu entrichten. Die Mindestmietdauer beträgt drei Monate. Schließt man direkt einen Nutzungsvertrages für ein ganzes Jahr ab, reduziert sich die Gebühr auf 80 Euro. Zusätzlich fällt eine Kaution in Höhe von 20 Euro für die Überlassung der Chipkarte an.

Christian Wagener, Stadt Essen

Messestand der AGFS und des RVR auf der Messe Fahrrad Essen 2016

AGFS und RVR werben auf der Messe Fahrrad gemeinsam für Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen

Die AGFS war vom 25. bis 28. Februar 2016 gemeinsam mit ihrem Kooperationspartner, dem Regionalverband Ruhr (RVR), auf der Publikumsmesse Fahrrad Essen vertreten. Am neuen Standort in Halle 4, Stand B16 stand dieses Jahr das Thema Radschnellwege im Fokus.

Der Messestand war dieses Jahr als Rast- und Servicestation, wie sie zukünftig entlang von Radschnellwegen zu finden sein wird, gestaltet. Besucher konnten sich so einen Eindruck vom Komfort der neuen Radwegeverbindungen machen. Wetterschutzhäuschen, Fahrradabstellanlagen, ein Kiosk und viele kleine Details, die zusammen einen Rundum-Service für alle Nutzer dieser neuen Premium-Radwege bieten, wurden gezeigt. Ein Großteil der ausgestellten Elemente wurde von der Firma WSM Walter Solbach Metallbau GmbH zur Verfügung gestellt. Die Firma mit Sitz in Waldbröl bietet u.a. Fahrradpark- und Überdachungssysteme an und ist Mitglied des AGFS-Netzwerks „Unternehmen FahrRad!“. Zwei Überdachungen der Modelle Paris und Passau, eine als Kiosk genutzte Smart-Unit von WSM, eine Sitzgruppe aus einer robusten Stahlgitterkonstruktion, eine Fahrrad-Servicestation mit Luftpumpe und Werkzeug sowie Fahrradparker und -garagen des Typs BikeBox 1G wurden während der viertägigen Messe ausgestellt.

Mitarbeiter des RVR, Projektträger des Radschnellwegs RS1, informierten interessierte Besucher über den aktuellen Stand des ersten Radschnellwegs in Nordrhein-Westfalen und über seine geplante Streckenführung von Duisburg nach Hamm – auf 100 km quer durch das Ruhrgebiet. Dazu wurde erstmals eine neu entwickelte mobile Ausstellung präsentiert, die zukünftig auf Bürgerveranstaltungen in Nordrhein-Westfalen zum Einsatz kommen wird.

Stele der neuen Ausstellung des RVR zur Vorstellung des RS1

oben: Fahrradboxen und -abstellanlagen der Firma WSM; unten: Blick auf den Messestand von oben

Die neue Bürger-Broschüre „Radschnellweg Ruhr“, herausgegeben vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV), der AGFS und dem RVR, war erstmals auf dem Stand erhältlich. Sie vermittelt detaillierte Informationen über Idee, Entstehung und Verlauf des RS1. Auch Mitarbeiter des MBWSV waren dieses Jahr wieder auf dem Stand vertreten und präsentierten den Radroutenplaner NRW.

Kooperation mit dem RVR

Im November 2015 wurde mit dem ersten Abschnitt des RS 1 der erste Radschnellweg in Nordrhein-Westfalen eröffnet. Sechs weitere sind derzeit in NRW-Kommunen geplant.

Seit Anfang 2016 kooperieren die AGFS, das MBWSV NRW und der RVR, um gemeinsam die Entwicklung und den Bau von Radschnellwegen in Nordrhein-Westfalen voranzutreiben. Sie sehen in regionalen und kommunalen Radschnellwegen nicht nur ein neues und innovatives Infrastrukturelement, sondern auch strategisch das zentrale Element, um den Radverkehr bedeutend zu steigern. Von den derzeit in NRW laufenden Radschnellwegen ist der RS1 als Leuchtturmprojekt hervorzuheben. Er ist allein schon aufgrund seiner Größenordnung, seiner Lage und seiner verkehrspolitischen Bedeutung besonders dafür geeignet, Radschnellwege bei einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen.

Ziel der Kooperationspartner ist es, gemeinsam die Öffentlichkeitsarbeit für Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen zu verbessern und den RS1 als landesweites Vorbild einer neuen Mobilitätskultur zu positionieren. Dadurch sollen Radschnellwege in der Öffentlichkeit etabliert und ihr Bau vorangetrieben werden.

Radschnellwege als Thema sorgen für Rekordteilnahme

Der AGFS-Kongress 2016 war ein großer Erfolg

FEBRUAR 2016
25.

Der AGFS-Kongress am 25. Februar 2016 in Essen befasste sich mit Radschnellwegen – und traf damit den Nerv der Zeit: Fast 600 Teilnehmer verfolgten fünf interessante Fachvorträge, eine spannende Podiumsdiskussion und ein leidenschaftliches Plädoyer von NRW-Verkehrsminister Michael Groschek.

AGFS-Vorstand Christine Fuchs sprach über die Potenziale von Radschnellwegen. „Radschnellwege bieten das Potenzial für den nötigen Quantensprung im Radverkehr“, so ihr Fazit. Peter London vom NRW-Verkehrsministerium berichtete über die aktuellen Entwicklungen der Radschnellwege-Projekte in Nordrhein-Westfalen und die begleitenden Maßnahmen auf der Landesebene.

Der erste Beitrag aus der Praxis kam von Martin Tönnes, Bereichsleiter Planung beim Regionalverband Ruhr. Er referierte über die Erfahrungen aus Planung und Realisation des Radschnellweg Ruhr RS1.

Der erste Radschnellweg in Deutschland wurde in Göttingen gebaut. Sören Koss, vom dortigen Fachdienst Verkehrsplanung, stellte den eRadschnellweg vor. Dabei zeigte er die konkreten Planungen und auch die nötigen Kompromisse bei der Umsetzung auf. Vor der Pause brachte Ineke Spapé von der International University of Applied Science in Breda mit ihrem kurzweiligen Quiz über Radschnellwege im europäischen Ausland die Zuhörer in Bewegung.

Nach der Pause diskutierten Politiker und Planer unterschiedlicher Couleur unter dem Motto „Radschnellwege – Luxus oder Investment in die Zukunft?“ über Mobilitätskonzepte der Zukunft. Dabei wurden von dem Moderator Tom Hegermann immer wieder Fragen gestellt, die von den Kongressteilnehmern stammten.

Zum Schluss betonte Minister Groschek, dass NRW seine Vorreiterrolle in Sachen Radschnellwege weiter ausbauen will und dazu auch finanzielle Mittel bereitstellen wird. Dieses Jahr soll z.B. eine Änderung des Straßen- und Wegegesetzes verabschiedet werden, durch die regionale Radschnellwege als Landesradschnellverbindungen mit Landstraßen gleichgestellt werden.

Die Rede von Minister Groschek und das Schlusswort von Christine Fuchs sind als Videos auf *www.vimeo.com* verfügbar.

Als langjähriger Kooperationspartner unterstützte die MESSE ESSEN GmbH den AGFS-Kongress großzügig.

Ineke Spapé

Podiumsdiskussion

NRW-Verkehrsminister Michael Groschek

Fahrradexperten informieren sich über Radschnellweg Ruhr

Exkursion auf dem RS1

Visualisierung eines typischen Streckenabschnitts des Radschnellwegs Ruhr, Foto: Regionalverband Ruhr.

Im Vorfeld des AGFS-Kongresses starteten etwa 30 Radverkehrsexperten aus ganz Deutschland am Mülheimer Hauptbahnhof, um den Radschnellweg Ruhr (RS1) Probe zu fahren.

Zunächst ging es entlang der geplanten Verlängerung durch die Innenstadt zur Ruhr. Dabei erläuterte der Mülheimer Planungsdezernent Peter Vermeulen die konkreten Schritte für den Weiterbau des RS1. Bereits in diesem Jahr werden die Bauarbeiten fortgesetzt, sodass der Abschnitt bis zur Ruhr im nächsten Jahr eröffnet werden kann. Im Folgejahr steht dann die Ruhrquerung mit der Fortsetzung nach Westen auf dem Programm.

Im weiteren Verlauf nahmen die Experten die Modellstrecke vom Mülheimer Hauptbahnhof nach Essen unter die Räder. Über den glatt asphaltierten, 4 m breiten Radweg war die Stadtgrenze schnell erreicht. Neben dem Radweg verläuft ein 2 m breiter Gehweg, sodass sich beide Verkehrsarten sicher und ohne Behinderungen fortbewegen können. An der Stadtgrenze gab es für die Radexperten Informationen über das regionale Radverkehrsnetz, das an dieser Stelle durch die Grugatrasse angebunden ist.

Auf Essener Stadtgebiet präsentierte Stadtdirektor Hans-Jürgen Best die vorbildlichen Städtebauprojekte entlang des Radschnellwegs: die hochwertige städtebauliche Umgestaltung am Niederfeldsee mit Grünanlagen und moderner Wohnbebauung und den Kruppgürtel. Hier referierte Best über die Entwicklung der letzten Jahrzehnte und die Entstehung des attraktiven Krupp-Parks und der ThyssenKrupp-Hauptverwaltung. Abschließend überraschte das Universitätsviertel mit seiner hochwertigen Wohnbebauung, den Bürostandorten und Freiflächen als Scharnier zwischen Universität und City die begeisterten Teilnehmer.

Zum Abschluss der Exkursion berichtete Martin Tönnes, der den Bereich Planung beim Regionalverband Ruhr leitet, über die weiteren Perspektiven für den Radschnellweg Ruhr, der mit seiner Gesamtlänge von 101 km von Duisburg bis Hamm das weltweit ambitionierteste Radschnellwegprojekt darstellt.

Christian Wagener, Stadt Essen

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Dr. Veit Steinle (BMVI) eröffnet die Preisverleihung vor vollbesetzten Reihen im Atlantic Congress Hotel. Re. Oben: NRW-Verkehrsminister Groschek und die fahrradfreundlichste Persönlichkeit lauschen gespannt der Verkündung der Gewinner.

Alle Nominierten in der Kategorie Infrastruktur v.l.n.r.: Lars Göhring und Paul Wichert (Fahrradloft), Thomas Dienberg und Sören Koss (eRadschnellweg Göttingen/Stadt Göttingen), Bettina Meyer-Rost und Frank Jülich (Radständer für die Nordstadt/Stadt Nürnberg) sowie der Laudator, Dr. Veit Steinle (BMVI)

Der Deutsche Fahrradpreis 2016

Am 25. Februar 2016 wurden die Gewinner des Deutschen Fahrradpreises ausgezeichnet. 220 Gäste feierten die Preisträger der mit 3.000 Euro dotierten Auszeichnung. Und das zu Recht: Hatten sie sich doch gegen 100 Bewerber in den Kategorien Infrastruktur, Kommunikation und Service durchgesetzt. Der neue Veranstaltungsort, das Atlantic Congress Hotel in Essen, bot einen würdigen Rahmen für die Preisverleihung und sorgte für durchweg positive Stimmen. Moderator Tom Hegermann führte gewohnt unterhaltsam und professionell durch den Abend.

Die Gewinner des Abends und alle nominierten Projekte stellen wir Ihnen hier vor.

Kategorie Infrastruktur

1. Platz: Radständer für die Nordstadt

Die Stadt Nürnberg hat durch das erfolgreiche Projekt „Radständer für die Nordstadt“ gezeigt, dass Radverkehrsförderung vor allem im aktiven Austausch mit den Bürgern und dem Einzelhandel hervorragend funktionieren kann. Hintergrund des Projekts ist, dass im Nürnberger Norden, wie in vielen anderen Städten, geeignete Abstellmöglichkeiten im unmittelbaren Wohnumfeld fehlen. Das war gerade für die Kurzstreckenmobilität, die einen schnellen Zugriff auf das Rad erforderlich macht, bislang ein großes Hindernis. Im Austausch mit den Bürgern und dem Einzelhandel wurde Platz für 500 zusätzliche Radständer identifiziert. Dieser herausragende, intensive Austausch zwischen Verwaltung und Anwohnern war besonders preiswürdig. So konnte dem Fahrrad Vorrang gegenüber anderen Flächenansprüchen eingeräumt werden. Bis Oktober 2016 sollen alle Radständer zur Verfügung stehen und damit die Nordstadt systematisch und flächendeckend mit Abstellmöglichkeiten versorgen.

Radständer für die Nordstadt

Kiezkaufhaus

2. Platz: eRadschnellweg Göttingen

Die Stadt Göttingen war 2013 bundesweit die erste, die einen Radschnellweg eröffnete, der zentral durch das Zentrum führt. Der erste, 4 km lange Abschnitt des eRadschnellwegs verbindet den Göttinger Bahnhof mit den bedeutenden Arbeitsplatzschwerpunkten der Stadt. Die Trasse wurde unter der Prämisse, möglichst viele Berufspendler mit dem Angebot zu erreichen, gewählt. Radfahrer werden auf dieser Strecke an Ampeln bevorzugt und im Winter wird die Strecke vorrangig von Schnee und Eis befreit. Parallel führt die Universität Göttingen ein begleitendes Forschungsprojekt durch, das untersucht, welche Anforderungen Elektroradfahrer an die Infrastruktur stellen, und ob eine gute Infrastruktur und Leihpedelecs die Bereitschaft zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad steigern. Aktuell prüfen Stadt und Land die Möglichkeit, den Radschnellweg in eine Umlandgemeinde zu verlängern.

3. Platz: Fahrradloft

Aus der Beobachtung, dass gewöhnliche Wohnhäuser wenig Raum und Komfort für Radfahrer bieten, sowie dem Wissen, dass die Wahl des Verkehrsmittels mit Benutzerfreundlichkeit und guter Infrastruktur zusammenhängt, entwickelten die Architekten Paul Wichert und Lars Göhring das Fahrradloft: ein gemeinschaftlich orientiertes Bauprojekt mit fahrradfreundlichem und ökologischem Ansatz. Großzügig dimensionierte Aufzüge und Fahrradbalkone direkt vor den Wohnungstüren ermöglichen es den Bewohnern, das Fahrrad sicher und vor Witterung geschützt abzustellen, ohne es umständlich durch das enge Treppenhaus in die eigene Wohnung tragen zu müssen. Dadurch ergibt sich ein weiterer Mehrwert: Die Wohnungen sind gleichzeitig kinderwagen- und rollstuhlfreundlich.

Kategorie Service

1. Platz: Kiezkaufhaus

Auch wenn das prämierte Projekt im Bereich Service den Namen „Kiezhaufhaus“ trägt, hat es mit einem Szeneladen wenig zu tun. Bei dem Konzept aus Wiesbaden geht es um die innovative Verbindung von Onlinehandel und Nahversorgung. Die Kunden bestellen online Waren von lokalen Herstellern und Läden. Die Auslieferung der Waren erfolgt noch am selben Tag per Cargo-Bike. Das Servicekonzept bietet den Komfort großer Onlineportale, fördert im Gegensatz zu ihnen aber den lokalen Handel und hilft aktiv den motorisierten Lieferverkehr und das Parken in zweiter Reihe zu reduzieren. Ein wesentlicher Punkt für die Jury-Entscheidung war auch, dass das Kiezkaufhaus-Konzept nicht als solitäre Lösung entwickelt wurde, sondern künftig auch auf andere Städte und Regionen übertragen werden soll.

2. Platz: „Radfahren in der Grundschule“

In den Grundschulen in NRW ist die Radfahrausbildung seit 2008 fest in den Lehrplänen verankert. Doch wer versetzt eigentlich die Lehrer in die Lage, den Schülern Sicherheit im Straßenverkehr beizubringen? Das Projekt „Radfahren in der Grundschule“ des „Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW“ setzt genau hier an. Das Netzwerk hat gemeinsam mit der Sporthochschule Köln eine praxisnahe Fortbildung für Lehrkräfte entwickelt, die auf die Bedürfnisse im schulischen Alltag ausgelegt ist. Vermittelt wird dabei ein Konzept, bei dem die Kinder so viel wie möglich aktiv auf dem Fahrrad fahren, um Sicherheit zu gewinnen. So lernen die Schüler z.B. durch einen Graben auszuweichen, vom Rad zu springen oder mit dem Rad sicher eine Treppe runterzufahren, um einer Gefahrensituation zu entkommen. Nicht zuletzt soll durch das Fahrtraining auch der Spaß am selbstständigen Fahrradfahren erhöht werden, damit das Fahrrad zukünftig immer öfter das Elterntaxi ersetzt.

3. Platz: Rostock steigt auf – Der Service macht’s!

SERVICE wird in Rostock großgeschrieben. Neben dem Ausbau der Infrastruktur und der Kampagne „Rostock steigt auf“ investierte die Hansestadt in den letzten zehn Jahren systematisch in verschiedene SERVICE-Bausteine mit dem Ziel, ein vielfältiges, hochwertiges Angebot im gesamten Stadtgebiet zu verankern. Dazu zählen Straßenreinigung und Winterdienst auf Radwegen, die Verknüpfung von Rad und ÖPNV sowie umfassende Beteiligungsmöglichkeiten für Radfahrer. Ein besonderes Leuchtturmprojekt ist das Klarschiff-Portal, über das Mängelhinweise direkt an die zuständigen Ämter gerichtet werden können.

Kategorie Kommunikation

1. Platz: 200 Tage Fahrradstadt

Das Undenkbare denken und zwar richtig groß! Diesen Mut hat ein einzelner Mann gehabt und damit eine ganze Stadt „gedreht“, die sich selbst zuvor am liebsten durch die Windschutzscheibe sah. Mit dem Konzept „200 Tage Fahrradstadt“ ist es Norbert Krause mit ehrenamtlicher Arbeit gelungen, in der Stadt Mönchengladbach nachhaltig ein fahrradfreundliches Klima zu etablieren. Unter dem Motto „Vormachen. Mitmachen. Selbermachen.“ wirbt Norbert Krause seit 2013 mit viel Humor und Geschick u.a. mit dem Fotowettbewerb „Fotofinish“, der Fahrradputz-Aktion „Rausputz“, dem Quartettspiel „21 Gänge – Sticht!“ oder auch der Poetry Slam Fahrradtour „Räderey“ vor Ort für das Fahrrad: erst bei Bürgern und Institutionen, dann auch bei Politik und Verwaltung. Preiswürdig ist nicht nur das hohe Einzel- und ehrenamtliche Engagement, sondern auch die Tatsache, dass sich neben den Bürgerinnen und Bürgern auch die Verwaltung begeistern ließ und inzwischen als „Macher“ miteingestiegen ist. Kennzeichnend dafür ist z.B. die Entwicklung eines Masterplans Nahmobilität 2016.

2. Platz: Radfahren in Stuttgart – Blog

Am Anfang stand für Christine Lehmann die Frage, warum sich Radfahrer so oft nicht an die Regeln halten. Auf der Suche nach einer Antwort hat sie entdeckt, dass die Regeln für Radfahrer oft nicht eindeutig sind oder schlichtweg keine existieren. Auf ihrem Blog, das sie im Juni 2013 begonnen hat, schreibt die Stuttgarterin über reale Missstände, etwa an Baustellen, wo Radwege plötzlich verschwinden, aber auch über die soziale, psychologische, gesundheitliche oder stadtplanerische Bedeutung des Radverkehrs. Damit schafft sie es, dass die Radfahrer in Stuttgart sich verstanden und zusammengehörig fühlen. Sie organisiert Demonstrationen, macht Missstände öffentlich und erreicht damit auch die Stadtverwaltung. Mit viel Eigeninitiative gelingt es Christine Lehmann, Einfluss auf die konkrete Ausgestaltung von Radrouten zu nehmen.

3. Platz: Internationales Festival des Fahrrad-Films

Als 2006 zum ersten Mal die „Goldene Kurbel“ vor 50 Zuschauern verliehen wurde, haben die Macher des Internationalen Festivals des Fahrrad-Films ein kleines Stück Fahrrad-Kulturgeschichte geschrieben: Der erste Preis für Fahrrad-Filme wurde verliehen. Daraus ist ein Ort der Kommunikation über das Fahrrad entstanden. Zehn Jahre später blickt das jährlich stattfindende Festival auf mehr als 250 vorgeführte Fahrradfilme zurück. Und aus den 50 Zuschauern sind über 300 geworden.

Immer mehr Städte im europäischen Ausland stiegen mit den Jahren ein und gründeten einen Ableger des Festivals, wie z.B. Groningen und Krakau. Wichtiger Erfolgsfaktor an allen Standorten ist die enge Zusammenarbeit mit Critical-Mass-Bewegungen, Velo-Kitchens, Urban-Bicycle-Initiativen und anderen Fahrradorganisationen.

Der Deutsche Fahrradpreis wird jährlich vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) ausgelobt. Partner des Wettbewerbs sind der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) und der Verbund Service und Fahrrad (VSF).

AGFS

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

ZIV Zweirad-Industrie-Verband

VSF. für Mensch und Rad

Bilder von der Preisverleihung finden Sie unter:
www.der-deutsche-fahrradpreis.de

Peter Lohmeyer posiert für den Stadthelm - mit Bettina Blomberg und Thomas Strotmann von der Agentur pars pro toto.

Laudator Michael Groschek (NRW-Verkehrsminister NRW) mit den Drittplatzierten in der Kategorie Kommunikation, Aleksander Kopia (links) und Gernot Mühge (Mitte) vom Internationalen Festival des Fahrrad-Films

Fußball, Film und Fahrrad

Peter Lohmeyer als fahrradfreundlichste Persönlichkeit ausgezeichnet

Die fahrradfreundlichste Persönlichkeit: Peter Lohmeyer mit Laudatorin Christine Fuchs (Vorstand der AGFS)

Schauspieler Peter Lohmeyer fährt viel und gerne Fahrrad. Das brachte ihm jetzt die Auszeichnung „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2016“ ein. Aber wer oder was genau ist eigentlich die fahrradfreundlichste Persönlichkeit?

Der Preis für die fahrradfreundlichste Persönlichkeit wird seit 2003 von den Initiatoren des Deutschen Fahrradpreises verliehen. Sie verstehen darunter eine meinungsbildende und prominente Person, die sich in der Öffentlichkeit als Fahrradfahrer bekennt und damit das Image dieses Verkehrsmittels aufwertet. Eine Persönlichkeit, die als Vorbild dazu beiträgt, eine breite Öffentlichkeit zum Fahrradfahren zu motivieren.

Man kann es aber auch so ausdrücken wie Peter Lohmeyer, der dieses Jahr den Titel trägt: „Fahrradfreundlich zu sein bedeutet erst mal, dass ich freundlich zu meinem Fahrrad bin.“ Damit bekommt man einen ersten Vorgeschmack auf Lohmeyers unverkennbare direkte Art. Aber er trifft es damit auf den Punkt. Unterhält man sich mit ihm über das Fahrrad, schwingt eine gewisse Leidenschaft für dieses Transportmittel mit. Eine innere Überzeugung. Und man glaubt ihm tatsächlich, dass er nett zu seinem Fahrrad ist.

Als Schauspieler ist Lohmeyer viel auf Reisen oder, wie er es nennt, „auf Montage“. Da ist es für ihn fast selbstverständlich, in jeder Stadt, in der er sich regelmäßig aufhält, ein eigenes Fahrrad zu besitzen. In Hamburg, seinem Wohnsitz, in Berlin, wo sein Sohn wohnt, oder in Salzburg, wo er regelmäßig den Tod im Jedermann verkörpert. Aber auch in fremden Städten verzichtet er nicht auf das Fahrrad und ist mit den Leihradsystemen dieser Welt bestens vertraut. „Das Fahrrad ist das ideale Fortbewegungsmittel, um Städte kennenzulernen, weil es genau die richtige Geschwindigkeit hat“, sagt der 54-Jährige. Mit dem Rad zum Bahnhof, Fahrrad verpacken und am Zielort entspannt weiterradeln, das ist Reisen nach Lohmeyers Geschmack und Grund für die Initiatoren, ihn als „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2016“ auszuzeichnen.

Peter Lohmeyers Freundlichkeit gegenüber Fahrrädern zeigt sich ganz besonders, wenn er verwahrloste, vor sich hin rostende Fahrräder sieht. Dieser Anblick macht ihn traurig. Deshalb kann es auch schon mal vorkommen, dass er die Heinzelmännchen zu neuem Leben erweckt, indem er kaputte Fahrräder von der Straße wieder fit macht. Die „geliehenen“ Fahrräder nutzt er, um zu Dreharbeiten zu kommen. Danach stellt er sie dann dem eigentlichen Besitzer zurück.

Aber das Fahrrad ist für ihn nicht nur Fortbewegungsmittel Nummer eins, sondern es hält ihn auch fit. „So richtig mache ich gar keinen Sport“, behauptet er. Wer Lohmeyers Lebensweg ein wenig verfolgt hat, weiß jedoch, dass es im Leben der fahrradfreundlichsten Persönlichkeit noch eine andere Leidenschaft gibt. Sie beginnt auch mit einem „F“ und er teilt sie mit circa 80 % der deutschen Männer. Die Rede ist natürlich vom

Fußball. Obwohl er lange Zeit in Dortmund gelebt hat, ist Peter Lohmeyer Schalke-Fan, seit er sechs Jahre alt war. Wie das passieren konnte, weiß er selbst nicht mehr so genau. Vielleicht hat ihm einfach die Farbe Blau so gut gefallen. Der ist er seitdem treu geblieben.

Auch in seinem Berufsleben geht es viel um Gefühle, um Leid und Leidenschaft. Als Schauspieler ist Lohmeyer eine Ausnahmeerscheinung, spielt immer mit vollem Körpereinsatz. „Niemand konnte so unnachahmlich gut frieren wie er damals in dem ‚Fahnder'", schrieb vor einigen Jahren Regisseur Dominic Graf. Lohmeyer ist damals schon ganz neue Wege gegangen und hat das deutsche Schauspiel damit aufgebrochen und neu gestaltet. Dafür ist er mit vielen Preisen ausgezeichnet worden, darunter auch „Der Deutsche Filmpreis".

Jetzt vervollständigt „Der Deutsche Fahrradpreis" seine Trophäensammlung. Mit seinem vorbildlichen Mobilitätsverhalten ist er heute Teil einer Bewegung, die ebenfalls neue Wege geht und dazu beiträgt, Stadt- und Straßenräume neu zu gestalten. Eine fahrradfreundlich(st)e Persönlichkeit, wie sie der Definition nicht besser entsprechen könnte.

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

200 Tage Fahrradstadt oder ein Hauch von Yoko Ono in Mönchengladbach

Musiker der Niederrheinischen Sinfoniker interpretieren das Stück „Bicycle Piece for Orchestra" nach einem Konzept von Yoko Ono, Foto: „200 Tage Fahrradstadt".

Vormachen. Mitmachen. Selbermachen. Das ist das Prinzip von „200 Tage Fahrradstadt", Gewinner des Deutschen Fahrradpreises 2016 in der Kategorie „Kommunikation". Norbert Krause ist Ideengeber und Kopf des Projekts. Im Interview erzählt der Mönchengladbacher über die Anfänge, seine Lieblingsaktionen und die Schwierigkeiten zwischenmenschlicher Kommunikation.

Herr Krause, können Sie für uns in einem Satz zusammenfassen: Was ist „200 Tage Fahrradstadt"?

Oh je, in einem Satz? „200 Tage Fahrradstadt" hat Raum geschaffen, um einen Paradigmenwechsel zu starten. Man könnte auch sagen: „Umparken im Kopf!"

Wie sind sie auf die Idee gekommen, Mönchengladbach in nur 200 Tagen in eine Fahrradstadt zu verwandeln?

Als Aktions- und Konzeptkünstler befassen sich meine Arbeiten meist mit dem öffentlichen Raum und damit, ungenutzte Potenziale sichtbar zu machen. Mönchengladbach bot sich da mit seinem enormen Verbesserungspotenzial in puncto Fahrrad als guter Sparringspartner an. Ich wollte zeigen, dass Radverkehrsförderung nicht nur Ausbau von Infrastruktur bedeu-

Norbert Krause, Künstler und Kopf des Projekts „200 Tage Fahrradstadt“ in Aktion.

Projektfinale: Mit 500 Radfahrern durch Mönchengladbach. Fotos: hvd-Design/Hannah von Dahlen und „200 Tage Fahrradstadt“.

tet und vor allem auch Spaß machen kann. Im Rahmen meiner Masterarbeit habe ich dann das Konzept für „200 Tage Fahrradstadt“ entwickelt.

Wie würden Sie Mönchengladbach vor dem Projekt beschreiben?

Es wurde viel über die Qualität der Radwege gemeckert – Tenor: „Wer in Mönchengladbach Fahrrad fährt, ist lebensmüde.“ Dadurch ist das Thema unattraktiv geworden. Mit dem Projekt wollte ich das Radfahren positiv aufladen. Es galt, die Menschen, die bereits Rad fahren, sichtbarer zu machen und alle anderen zu motivieren es als Verkehrsmittel zu nutzen. Statt resignativer Denke wollte ich proaktives Handeln fördern.

Haben Sie eine Lieblingsaktion innerhalb des Projekts?

Das Finale am 200. Tag. Als ich auf den Marktplatz kam und da 500 Radfahrer standen, war es ein schönes Gefühl, dass funktioniert hat, was ich mir ausgedacht habe. Die Konzertaktion „Bicycle Piece for Orchestra“ war ein Highlight, das vor allem meine Künstlerseele anspricht. Die Musiker der Niederrheinischen Sinfoniker sind mit ihren Rädern durch das Stadttheater gefahren. Daraus ist ein siebenminütiger Film entstanden. Das Konzept stammt von Yoko Ono, die ich vorher um Erlaubnis für die Umsetzung gebeten habe. Ihre Zustimmung war wie ein Ritterschlag für mich.

Wobei hatten Sie im Laufe des Projekts die größten Schwierigkeiten?

Das Schwierigste war, sich nicht selbst zu überschätzen und nicht zu schnell zu viel zu wollen. Das ist wie beim Spagat, da muss man sich auch erst dehnen und Schritt für Schritt herantasten.

Wie lief die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung?

Als Künstler hat man es bei der Stadt in der Regel mit der Kulturabteilung zu tun. Für Stadtplaner ist so eine Herangehensweise eher ungewohnt. Da muss man erst mal eine gemeinsame Sprache finden.

Wie haben Sie das geschafft?

Sprechen und Zuhören [lacht]. Kommunikation ist ja das größte Hindernis zwischen Menschen. Deshalb ist es wichtig, zuzuhören und Verständnis für eventuelle Bedenken des Gegenübers zu haben und diese dann auszuräumen. Dann klappt das.

Wie würden Sie die Situation für Fahrradfahrer in Ihrer Stadt heute beschreiben?

Es ist noch ein weiter Weg hin zu einer tatsächlichen Fahrradstadt, aber erste Verbesserungen werden langsam sichtbar. Veränderung von Infrastruktur braucht ihre Zeit. Wichtig ist in dieser Übergangsphase, zu lernen die vorhandene Infrastruktur bestmöglich zu nutzen und nicht das Rad so lange im Keller zu lassen, bis alles perfekt ist. Das ist es nämlich nie.

Wie geht es nun mit „200 Tage Fahrradstadt“ weiter?

Das Projekt war ursprünglich nur für 200 Tage angedacht und wurde dann auf drei Jahre verlängert. Kennzeichnend für ein Projekt ist ja, dass es einen Start- und einen Endpunkt gibt, und es gibt nichts Schlimmeres, als wenn Projekte sich totlaufen. „200 Tage Fahrradstadt“ hat erreicht, wofür es konzipiert wurde. Jetzt sind die Ingenieure dran, die Infrastruktur auszubauen.

Glauben Sie, dass es möglich ist, „200 Tage Fahrradstadt“ auch in anderen Kommunen durchzuführen?

Ja, auf jeden Fall. Nicht eins zu eins, aber wenn man die richtige Ansprache findet und die richtigen Aktionen – ganz bestimmt.

Was braucht man dafür?

Es braucht jemanden, der es machen kann.

Jemanden wie Sie?

[lacht] Zum Beispiel. Verkehrspolitik läuft oft immer noch konfrontativ ab. Da nimmt immer einer dem anderen Raum oder Geld weg. Ein künstlerischer Ansatz kann schon mal Dinge in Bewegung bringen, die im Vorfeld als unverrückbar galten.

Vielen Dank für das Gespräch und viel Erfolg für Ihre nächsten Projekte.

Willkommen in der AGFS!

Mit den beiden Städten Schwerte und Kleve hat die AGFS mittlerweile 76 Mitglieder

© Andreas Gebbink

„Hoher Besuch" aus Berlin bei der Aufnahme der Stadt Kleve in die AGFS. (v.l.n.r.): Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, Bundesumweltministerin Dr. Barbara Hendricks, NRW-Verkehrsminister Michael Groschek, Bürgermeisterin Sonja Northing

Das Interesse an einer Mitgliedschaft in der AGFS ist bei den Kommunen in NRW weiterhin ungebrochen. Im Herbst 2015 begrüßte die AGFS die Mitglieder 75 und 76.

Stadt Schwerte

Am 20. Oktober 2015 wurde Schwerte offiziell in die AGFS aufgenommen. Im Beisein von Winfried Pudenz und Peter London aus dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen erhielt Bürgermeister Heinrich Böckelühr von Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, die Urkunde zur Aufnahme in die AGFS.

Der Bürgermeister erinnerte daran, dass die Aufnahme kein Selbstläufer für die Stadt war: „Ich bin stolz und freue mich sehr über die Auszeichnung sowie die mir überreichte Urkunde. Dies zeigt, dass sich die über viele Jahre zurückliegende Arbeit gelohnt hat, unsere Ruhrstadt für Rad fahrende Menschen attraktiver zu machen." Bereits im Februar 2013 hatte der Fachausschuss für Demographie, Stadtentwicklung und Umwelt den Beschluss gefasst, die Aufnahme in die AGFS zu beantragen. Dafür wurden die Maßnahmen der Vergangenheit und die zukünftig geplanten Vorhaben der Stadt zur Förderung von Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung dargestellt. Mit Erfolg: Ende August 2015 überzeugte sich die Auswahlkommission von der Wirksamkeit dieser Maßnahmen und gab die Empfehlung ab, Schwerte in die AFGS aufzunehmen.

Stadt Kleve

Die Stadt Kleve ist das 76. Mitglied der AGFS. Sie überzeugte „durch ein schlüssiges Gesamtkonzept, das von breiten politischen Beschlüssen zur Nahmobilität getragen wird", lobte NRW-Verkehrsminister Michael Groschek. Zur Unterzeichnung der Aufnahmeurkunde kam neben Minister Groschek, Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, und Bürgermeisterin Sonja Northing auch die Bundessumweltministerin und gebürtige Kleverin Dr. Barbara Hendricks.

Sie schloss sich Minister Groschek an: „Die Stadt Kleve kann eine Menge nahmobilitätsfreundlicher Lösungen vorweisen, wie bevorrechtigte Radverkehrsführungen, zahlreiche Fahrradstraßen, gute Fahrradabstellanlagen oder eine barrierefreie Fußgängerbrücke am Hochschulcampus."

Trotz der guten Ausgangslage will man sich in Kleve nicht auf dem Erreichten ausruhen. Vielmehr erhofft sich Bürgermeisterin Northing von der Mitgliedschaft „neue Ideen und Anregungen dazu, wie wir Nahmobilität in unserer Stadt konkret umsetzen können. Ich denke, dass insbesondere der Erfahrungsaustausch mit anderen Städten ähnlicher Größe ein großer Mehrwert ist."

Verlängerung der Mitgliedschaften

Grund zur Freude gab es für den Kreis Soest sowie die Städte Lünen, Oberhausen, Rees und Meckenheim. Sie erhielten während der Mitgliederversammlung der AGFS am 2. Dezember 2015 in Düsseldorf die Verlängerungsurkunden für ihre Mitgliedschaft in der AGFS. Sie haben erfolgreich nachgewiesen, dass sie den Standards des Vereins entsprechen und ihre Rolle als Vorreiter für eine zukunftsfähige Mobilität erfüllen.

www.agfs-nrw.de/mitglieder

Die AGFS hat ein neues Präsidium gewählt

Dr. Alexander Berger, Frank Meyer (als Vorsitzender) und Günter Rosenke

Während ihrer Mitgliederversammlung am 2. Dezember 2015 hat die AGFS über die neue Zusammensetzung des Präsidiums abgestimmt. Die Vertreter der 76 Mitgliedskommunen wählten Frank Meyer, neuer Oberbürgermeister in Krefeld, Ahlens Bürgermeister Dr. Alexander Berger sowie Günter Rosenke, Landrat im Kreis Euskirchen. Die drei Kandidaten haben die Wahl angenommen und werden das Ehrenamt für die nächsten fünf Jahre übernehmen.

Rosenke war bereits von 2010 bis 2015 im Präsidium. Seine bisherigen Amtskollegen Gregor Kathstede, ehemaliger Oberbürgermeister der Stadt Krefeld, sowie Lothar Mittag, bislang Bürgermeister in Rhede, hatten bei den letzten Kommunalwahlen im September 2015 nicht mehr für das Bürgermeisteramt kandidiert und konnten deshalb nicht erneut ins AGFS-Präsidium gewählt werden.

Gemeinsam für mehr Fahrrad- und Nahmobilitätsfreundlichkeit

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Seit letztem Jahr arbeiten die AGFK Baden-Württemberg, die AGFK Bayern und die AGFS gemeinsam an einer effektiven und kostengünstigen Kommunikationsstrategie. Sie soll sowohl schon fahrrad- und nahmobilitätsfreundliche Kommunen als auch „Einsteiger-Kommunen“ ansprechen und ihnen die Vorteile von „mehr“ Fahrrad und Nahmobilität vermitteln.

Die drei Netzwerke haben nahezu alle Kommunen aus ihrem jeweiligen Bundesland versammelt, die nicht mehr die Frage nach dem „OB“ der Nahmobilitätsförderung stellen, sondern die in der Frage des „WIE“ zusammenarbeiten. Um weitere Kommunen von dem hohen Nutzen einer stärkeren Förderung zu überzeugen, müssen die Vorteile weiter verbreitet werden. Bislang weniger aktive Kommunen sollen für eine Mitgliedschaft gewonnen werden.

Gemeinsam mit anderen Arbeitsgemeinschaften, den kommunalen Spitzenverbänden, den Ländern und Kommunikationsfachleuten bewerten die drei Projektpartner ihre Kommunikationsmaßnahmen und entwickeln sie in einem moderierten Erfahrungsaustausch zu einer modularen Strategie. Sie soll nach dem Motto „Zentral entwickeln – lokal einsetzen“ modifiziert auch von anderen Arbeitsgemeinschaften angewendet werden können. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert.

Die Ergebnisse des Projektes sollen auf der Fahrradkommunalkonferenz im November 2016 vorgestellt werden.

Landesarbeitsgemeinschaften Radverkehr (und Nahmobilität) vernetzen sich

Im Rahmen der Fahrradkommunalkonferenz 2015 fand das erste bundesweite Treffen der Arbeitsgemeinschaften zur Förderung des Radverkehrs statt.

Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, lud Vertreter aus allen Bundesländern nach Rostock ein, damit die verschiedenen Akteure sich und die anderen Arbeitsgemeinschaften kennenlernen. Neben den etablierten Arbeitsgemeinschaften aus Baden-Württemberg und Bayern kamen auch Vertreter aus zehn weiteren Bundesländern, in denen ähnliche Arbeitsgemeinschaften gegründet wurden oder eine Gründung zu erwarten ist. Trotz oder vielleicht gerade wegen der unterschiedlichen Ausgangsituationen in den einzelnen Bundesländern bestand untereinander großer Austauschbedarf. Der Wunsch aller Beteiligten ist, sich zukünftig gegenseitig zu unterstützen, gemeinsame Anliegen zu formulieren und so der Nahmobilitätsförderung mehr Gewicht zu verleihen.

Das Treffen wurde von allen positiv bewertet. Daher waren sich alle Teilnehmer einig, dass in Zukunft regelmäßige Treffen auf dieser Ebene folgen sollen, um den Erfahrungsaustausch und die Vernetzung zwischen den Arbeitsgemeinschaften weiter voranzutreiben.

Die AGFS wird alle Beteiligten wieder für das nächste Treffen im Vorfeld der kommenden Fahrradkommunalkonferenz in Erlangen am 14. und 15. November 2016 einladen.

Neues Bauprogramm für Lückenschlüsse im Essener Radverkehrsnetz

Die Stadt Essen ist „Grüne Hauptstadt Europas 2017“. Ein wichtiges Themenfeld für den Umwelt- und Klimaschutz ist der Nahverkehr. In diesem Zusammenhang sollen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs unterstützt werden, um das Ziel, 25 % Radverkehrsanteil bis 2035, erreichen zu können.

Neben der Konzeption und Ausschilderung eines Radverkehrsnetzes, der Öffentlichkeitsarbeit, dem Bau von Radwanderwegen durchs Grüne und dem Ausbau von Fahrradabstell- und -verleihanlagen ist die sukzessive Ausstattung des Straßennetzes mit Radverkehrsanlagen ein Handlungsschwerpunkt. Denn Straßen bieten bekannte, kurze Wegeverbindungen und bereits vorhandene Ausstattung wie Beleuchtung.

Mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung und verschiedenen Forschungsberichten hat sich die Perspektive auf Radwege geändert. Der sogenannte „Bordsteinradweg“ ist selten die sicherste Art, den Radverkehr zu führen. Denn gerade an Kreuzungen werden Radfahrer beim Queren vom abbiegenden Verkehr übersehen und es kommt zu unfallträchtigen Situationen. Besser ist eine Führung auf der Fahrbahn. Die Trennung vom motorisierten Verkehr erfolgt dann durch Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen.

Geplant sind Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Fahrradstraßen

Das Essener Straßennetz ist daraufhin untersucht worden, wo vorhandene Straßenquerschnitte für den motorisierten Verkehr mehr als ausreichend dimensioniert sind. Diese Querschnitte bieten Raum für die Einrichtung zusätzlicher Radverkehrsanlagen, ohne die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Verkehr nennenswert einzuschränken. Daher sollen nun unter Beachtung finanzieller und personeller Ressourcen in den nächsten Jahren Radfahr- oder Schutzstreifen in 19 Straßen markiert werden, wobei nur punktuell bauliche Maßnahmen vorgesehen sind.

Das Radverkehrshauptroutennetz verläuft auch durch Straßen in Tempo-30-Zonen. Für diese Routenabschnitte soll aus dem Bauprogramm die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft und die Anzahl der Fahrradstraßen von 36 auf 100 erhöht werden. Auch durch diese Maßnahmen sollen Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden.

Diese Maßnahmenlisten dienen als Arbeitsgrundlage für die nächsten Jahre. Aus den Listen wird von der Verwaltung jährlich ein Jahresprogramm mit einem Umfang von ca. 500.000 Euro zusammengestellt. Die Verwaltung beabsichtigt, die oben genannten Maßnahmen in den nächsten Jahren vorbehaltlich der Berücksichtigung im Haushaltsplan umzusetzen. Falls möglich, sollen dafür weitere Zuschussmittel beantragt werden.

Christian Wagener, Stadt Essen

Radverkehrskonzept Kölner Innenstadt ist fast fertig

Seit dem Frühjahr 2014 erarbeiten zwei Ingenieurbüros aus Köln unter Beteiligung der Öffentlichkeit für die Kölner Innenstadt und Deutz ein Radverkehrskonzept. Bei einer ersten Veranstaltung im April 2014 brachten die Bürger über 900 Anregungen und Hinweise zum Radverkehr im Stadtbezirk Innenstadt ein. Im Juni 2014 diskutierte ein Facharbeitskreis mit Vertretern aus Politik, Initiativen, Vereinen und Verbänden die Radverkehrsführungen, Unfallanalyse und Zukunftsvisionen.

Ergebnisse der zweiten Bürgerveranstaltung im Oktober 2014

In einer zweiten Bürgerveranstaltung am 20. Oktober 2014 wurden ca. 200 interessierten Bürgern der aktuelle Stand der Arbeiten und der Entwurf für das Hauptnetz des Radverkehrs vorgestellt und zur Diskussion gestellt. Vertreter der Industrie- und Handelskammer (IHK), des ADAC, des ADFC und des Verkehrsclubs Deutschlands (VCD) gaben auf dem Podium erste Statements zu den Planungen ab. Bei der anschließenden Diskussion wurden weitere zahlreiche Anregungen und Hinweise zu einem künftigen Radnetz in der Kölner Innenstadt abgegeben.

Facharbeitskreis am 8. Juni 2015

Inzwischen wurde die Erstellung des Radverkehrsnetzplanes abgeschlossen und vom Rat der Stadt Köln als Grundlage für das Radverkehrskonzept beschlossen sowie Vorschläge und Maßnahmen für das Handlungsprogramm erarbeitet. Im 2. Facharbeitskreis am 8. Juni 2015 wurden schwerpunktmäßig die Lupenräume Nord-Süd-Fahrt, Ost-West-Achse vom Barbarossaplatz nach Deutz, Rheinuferpromenade, Gladbacher Straße und Zülpicher Straße sowie der Vorschlag für ein Fahrradstraßennetz diskutiert.

Dritte Bürgerveranstaltung

Am 14. Dezember 2015 wurden die Handlungsempfehlungen in der dritten Bürgerveranstaltung vorgestellt und darüber diskutiert. Ziel ist es nun, daraus das Handlungskonzept zu erstellen und dies im Frühjahr 2016 zur Beratung sowie Beschlussfassung in die politischen Gremien einzubringen. Bis zur Sommerpause 2016 soll ein Beschluss herbeigeführt werden, der neben konkreten, kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen auch die Erhöhung der finanziellen und personellen Ressourcen umfasst. Informationen zu dem Konzept finden sich im Internet unter:

www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt

Peter Lemke, Stadt Köln

Wirksam, aber trotzdem kontrovers diskutiert:

Mittelmarkierung in der Soester Jakobistraße

Die Soester Jakobistraße ist eine der wenigen Erschließungsstraßen der seit 1986 bestehenden Tempo-30-Zone Altstadt. Ein 2008 aufgebrachter Schutzstreifen in Mittellage wurde 2013 mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet.

Die Jakobistraße führt als Einbahnstraße mit leichtem Gefälle und rechtsseitigen Parkständen in Längsrichtung in die Altstadt. Die Radwegweisung des Landes führt ebenso wie zwei Buslinien über die Jakobistraße. Im Februar 2014 verkehrten dort ca. 3.000 Kfz und ca. 400 Radfahrer am Tag. Die Fahrbahnbreite liegt altstadttypisch bei lediglich 3,55–4,05 m. Der enge Straßenquerschnitt ermöglicht kein sicheres und regelkonformes Überholen von Radfahrern.

Dies führte immer wieder zu Unfällen und Beschwerden über drängelnde Autofahrer. Insbesondere weniger selbstbewusste Radfahrer wie Kinder und ältere Menschen waren hiervon betroffen und gefährdeten sich selber durch zu nahes Fahren an den Parkständen. Aufgrund mehrerer Unfälle durch „Drängelei“ bzw. geöffnete Autotüren (2003 bis 2008) wurde im Oktober 2008 mit politischem Beschluss unter Beteiligung von Polizei und Bezirksregierung der Streifen in Mittellage markiert.

Dadurch sollten die Radfahrer aus dem Gefahrenbereich von sich öffnenden Autotüren in den sicheren mittleren Fahrbahnbereich geleitet werden. Gleichzeitig wird den Autofahrern die Legimitation für die Fahrt in der Fahrbahnmitte vermittelt. Diese Funktionen erfüllt der Streifen aus Sicht der Stadt besser als eine Fahrradstraße, weil er für jedermann – ob Kind oder Senior – intuitiv begreifbar ist und dem eingeübten Rechtsfahrgebot entgegenwirkt.

Seit 2008 hat sich diese Lösung in Soest bewährt. Unfälle mit parkenden Autos und Unfälle mit Bezug zur Markierung sind nicht feststellbar. Beschwerden über drängelnde Autofahrer sind kaum noch vorhanden. Der v85 liegt bei guten 35 km/h. Der Kfz-Verkehr wird also nicht benachteiligt. Der Streifen wird von Bürgern, Politik, Verkehrsbetrieben und Polizei voll akzeptiert. Deshalb wurde 2014 mit der Nöttenstraße eine weitere Erschließungsstraße der Altstadt gleich markiert. Auch hier sind die Erfahrungen bisher positiv.

Diese Markierungsregelung steht teilweise im Widerspruch zur Straßenverkehrsordnung und sorgte in den vergangenen Wochen für mediale Aufmerksamkeit. Um hier zukünftig Rechtssicherheit zu schaffen, werden die offenen Fragen im Rahmen eines wissenschaftlich begleiteten Verkehrsversuchs in den kommenden zwei Jahren durch das Land NRW geklärt.

Axel Beyer, Stadt Soest

Bequemes Radeln am Kölner Rheinufer

Die Stadt Köln hat rund 280.000 Euro in den Ausbau des „Rheinradwegs“ investiert

Auf rund 2 km wurde der Geh- und Radweg am Niederländer Ufer erneuert. Auf diesem Abschnitt war komfortables Radeln aufgrund der erheblich beschädigten Plattierung nicht mehr möglich. Mit einer neuen Asphaltdecke in einer Breite von 3,60 m wurde nun ein komfortables und attraktives Stück Radinfrastruktur geschaffen.

Eine besondere Herausforderung für die Planung und den Bauablauf war der unmittelbar an den Weg grenzende Alleenbaumbestand. Daher wurde der Asphalt zum Schutz der Bäume auf die Platten aufgebracht. Mit der Erneuerung im Rahmen des städtischen Radwegsanierungsprogramms wurde im Januar 2016 begonnen. Die letzten Bautätigkeiten werden im Frühjahr 2016 abgeschlossen sein.

Hoch im Kurs

Der Radweg am Niederländer Ufer ist Teil des internationalen Radfernwegs „Rheinradweg“. Er ist wegen seines großen Erholungsfaktors besonders bei Ausflüglern und Radtouristen beliebt.

Im Juni 2015 wurde am Niederländer Ufer eine automatische Dauerzählstelle in Betrieb genommen, um die bedeutend Rheinradwegeverbindung zu analysieren und die Entwicklungen des Radverkehrs zu dokumentieren.

Im 2. Halbjahr 2015 wurden bereits über 310.000 Radfahrer gezählt. Der Spitzenwert mit mehr als 6.500 Radlern wurde an einem Sonntag gemessen.

Stefan Foelske, Stadt Köln

Ehemalige Straße in Köln als Radweg ausgebaut

Komfortables Radeln mitten im Grünen

Auf einer Länge von rund 1 km hat die Stadt Köln den Geh- und Radweg am Mühlenweg im Stadtteil Vogelsang saniert. Dieser Abschnitt wurde für motorisierte Fahrzeuge bereits Anfang der 1970er-Jahre außer Dienst gestellt. Seitdem hinterließ der Zahn der Zeit seine Spuren.

Der nun vollständig erneuerte Weg bietet mit einer ebenen und rund 4,50 m breiten Asphaltschicht deutlich mehr Komfort und Sicherheit. Außerdem lockt der Abschnitt mit einer reizvollen Umgebung mitten im Grünen.

Mit der Sanierung hatte die Stadt Köln im November 2015 begonnen, die letzten Bautätigkeiten werden im Frühjahr 2016 abgeschlossen sein. Die Kosten betragen rund 290.000 Euro. Die Sanierung erfolgte im Rahmen des städtischen Radwegsanierungsprogramms. Die besondere Herausforderung bei der Sanierung war, dass der gesamte Aufbau des Weges mit Schadstoffen belastet war. Die Entsorgung der einzelnen Schichten stellte darum einen wesentlichen Kostenfaktor der Sanierung dar.

Der Mühlenweg ist Bestandteil einer NRW-Veloroute und eine wichtige Radverkehrsverbindung im Kölner Nordwesten.

Stefan Foelske, Stadt Köln

Dülmen gibt Fußgängerzone für Radverkehr frei

Freie Fahrt für Radfahrer in der Fußgängerzone heißt es seit 2015 in Dülmen. Nach einem einjährigen Verkehrsversuch hat der Rat der Stadt Dülmen im Januar 2016 beschlossen, die Regelung dauerhaft beizubehalten.

„Das Fahrrad ist für viele Bürger das Verkehrsmittel Nummer eins, insbesondere, wenn es um kurze Strecken innerhalb der Stadt geht“, erklärt Anja Althoff, Fahrradbeauftragte der Stadt Dülmen. „Als fahrradfreundliche Kommune möchten wir es unseren Bürgern deshalb auch gerne ermöglichen, ihre Einkäufe in der Innenstadt bequem mit dem Rad zu erledigen.“

Gegenseitige Rücksichtnahme von Radfahrern und Fußgängern ist natürlich die Regel Nummer eins, damit das Konzept funktionieren kann. Bei insgesamt drei Zählungen im vergangenen Jahr wurde deshalb nicht nur auf die Anzahl, sondern auch auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer geachtet. Negativ auffällige Situationen oder Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern gab es dabei nicht. Das bestätigte auch die Kreispolizeibehörde Coesfeld.

„Das Gebot der Rücksichtnahme hat sehr gut funktioniert“, so Anja Althoff. „Wenn die Innenstadt sehr gut besucht war, wurden mehr schiebende als fahrende Personen gezählt. Wenn es sehr voll ist, steigen die Radfahrer also freiwillig ab.“

Die Einführung der neuen Regelung wurde u.a. mit einem Info-Faltblatt, das unter *www.radverkehr-duelmen.de* auch als Download zur Verfügung steht, begleitet.

Anja Althoff, Stadt Dülmen

4.400 zusätzliche Fahrradabstellplätze stadtweit geschaffen

Seit 2007 verfolgt die Stadt Köln das Ziel, jedes Jahr 1.000 zusätzliche Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum zu schaffen. Für dieses Programm erhält sie großen Zuspruch und zahlreiche Hinweise. Daher wurde für zwei Jahre ein Sofortmaßnahmenprogramm aufgestellt, um das Ziel zu verdoppeln. Mit Erfolg: In den Jahren 2014 und 2015 wurden 4.400 zusätzliche Fahrradabstellplätze geschaffen.

Überwiegend wurden neue Standorte mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Es wurden aber auch nicht mehr bedarfsgerechte Vorderradhalte und zahlreiche Poller durch Anlehnbügel sowie Haarnadeln ersetzen.

Schwerpunkte waren aufgrund der hohen Nachfrage die Innenstadt und die Stadtbezirke Ehrenfeld, Nippes und Porz. Insbesondere wurden aufgrund des hohen Bedarfs in der Darmstädter Straße (66 Abstellplätze), im Bereich um den Waidmarkt (66 Abstellplätze), in der Weißenburgstraße (130 Abstellplätze), in der Mainzer Straße (80 Abstellplätze) und in der Moltkestraße sogar über 180 zusätzliche Plätze bereitgestellt. Auch diese Anzahl in einzelnen Straßenabschnitten stellt eine neue Dimension dar.

Insgesamt wurden seit 2007 über 12.700 zusätzliche Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum geschaffen. Das Thema Fahrradparken hat bei der Förderung des Radverkehrs eine Schlüsselrolle. Aus diesem Grunde wird die Stadt Köln dieses sehr erfolgreiche Arbeitsprogramm weiter intensiv verfolgen.

Hendrik Colmer, Stadt Köln

Mobi.Kids Kamen und Kamen.Quer – interaktive und zielgruppenorientierte Mobilitätskarten

Die Stadt Kamen hat einen analogen Kinder- und einen digitalen Jugendstadtplan mit interaktiven Elementen veröffentlicht.

Am Anfang stand ein Kinderstadtplan, ganz traditionell auf Papier gedruckt. Für jeden Kamener Stadtteil enthält die Mobi.Kids genannte Karte einen Plan mit Ortsmarken. Eingezeichnet sind für Kinder im Grundschulalter interessante Orte, wie Kinder- und Jugendeinrichtungen, Parks oder Büchereien. Bereits Mobi.Kids soll zur interaktiven Ergänzung anregen: Eigene Lieblingsrouten, sichere Wege, Abkürzungen und wichtige Treffpunkte können und sollen in die Karte eingezeichnet werden.

Ob selbstständig oder gemeinsam mit Eltern genutzt, soll Mobi.Kids eine Grundlage zum Entdecken des eigenen Ortsteils und einer selbstständigen Mobilität im Nahbereich sein. Auch in Grundschulen wird diese Karte bei Unterrichtsprojekten zum Thema Mobilität eingesetzt.

Für die Smartphone-affine Zielgruppe Jugendliche und junge Erwachsene wurde auf Grundlage von Mobi.Kids gemeinsam mit dem Streetworkteam Kamen Kamen.Quer entwickelt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um eine Online-Karte *(www.kamenquer.de)*, die ebenfalls für die Zielgruppe interessante Orte in Kamen und im Nahbereich um Kamen darstellt. Diese Anwendung basiert auf der interaktiven Beteiligungssoftware INKA.

Kamen.Quer kann auf unterschiedlichen Endgeräten wie PC, Tablet oder Smartphone optimal genutzt werden. Zu jeder Ortsmarke gibt es eine detaillierte Beschreibung, die umfangreicher sein kann als in der gedruckten Kartenausgabe Mobi.Kids. Zusätzlich können hier weitere Informationen wie Fotos und aktuelle Links zu weitergehenden Informationen im Internet dargestellt werden.

Interaktiv ist Kamen.Quer durch die Möglichkeit, Kommentare zu den Orten einzugeben und diese zu bewerten. Die Anwendung INKA bietet Nutzern darüber hinaus auch die Möglichkeit, Orte selbst einzutragen. Diese Funktion soll zukünftig für Aktionen des Streetworkteams genutzt werden, z.B. als Ferienaktion „Zeig mir deinen Ort“. Der Vorteil von INKA ist, dass alle Eingaben der Nutzer durch ein Redaktionsteam freigegeben werden müssen und Missbrauch somit verhindert wird.

Ein weiteres Feature ist die Verknüpfung mit Google Maps. Das bietet die Möglichkeit, vom ausgewählten Punkt aus eine Route zu planen, sie zu teilen oder zu speichern und das auch für Fahrrad, Fußgänger oder Bus. Ein mobiles Endgerät kann dann gleich zur Navigation vom aktuellen Standort aus genutzt werden. Eine Weiterentwicklung des Angebots ist geplant.

Mobi.Kids:
www.o-sp.de/kamen/historischekarten?id=33

Tobias Kreutzer, Matthias Breuer, Stadt Kamen

Die schönsten Radrouten in und um Ibbenbüren: neue Tourentipps für Radfahrer

In Ibbenbüren trifft die flache Parklandschaft des Münsterlandes auf die Hänge des Teutoburger Waldes und des Schafberg-Plateaus. Dies macht die Bergbaustadt zu einem beliebten Ziel für Radfahrer. Sie haben in und um Ibbenbüren die Auswahl zwischen leichten und anspruchsvollen Strecken und finden zudem viele attraktive Ausflugsziele und Sehenswürdigkeiten an den Routen. Das zunehmende Interesse an Tagestouren auch abseits der bekannten Themenrouten wie der 100-Schlösser-Route haben die Tourist-Information Ibbenbüren und die Stadt Ibbenbüren zum Anlass genommen, ein Radkarten-Set mit Tourentipps herauszugeben. Die Touren sind 22–61 Kilometern lang und haben verschiedene Schwierigkeitsgrade. Die Radkarten enthalten zusätzlich Informationen über viele attraktive Ausflugsziele in Ibbenbüren und Umgebung.

Das Kartenset mit den fünf Tourentipps ist ab Mitte April in der Tourist-Information Ibbenbüren, Tel. 0 54 51/5 45 45 40, erhältlich.

www.tourismus-ibbenbueren.de

Sabine Simikin-Escher,
Stadtmarketing Ibbenbüren GmbH

Neuer Flyer informiert über Benutzung von Radwegen

Schilder machen auf geänderte Regelungen aufmerksam

Das Fahrrad ist für viele Dülmener das Verkehrsmittel Nummer eins. Radwege und Schutzstreifen sind feste Bestandteile des Verkehrsnetzes. Doch nicht überall gelten die gleichen Regeln. Während an einigen Stellen die Benutzung des Radweges Pflicht ist, besteht an anderen Stellen eine Wahlmöglichkeit. An einigen Straßen wurde die Radwegebenutzungspflicht kürzlich aufgehoben. Mit einem neuen Flyer informiert die Stadt nun über die jeweils geltenden Regelungen.

Radwegpflicht nur bei blauen Schildern

„Viele Radfahrerinnen und -fahrer wissen gar nicht, dass Radweg nicht gleich Radweg ist“, erklärt Anja Althoff, Fahrradbeauftragte der Stadt Dülmen. Die Pflicht, einen Radweg zu benutzen, besteht nämlich nur dann, wenn z.B. ein blaues Schild mit dem weißen Fahrradzeichen darauf hinweist. Im Gegensatz dazu gibt es Wege im Stadtgebiet, die zwar für den Radverkehr vorgesehen sind, aber nicht genutzt werden müssen. Sie sind z.B. rot gepflastert oder durch ein Fahrradpiktogramm auf dem Boden gekennzeichnet. „Hier haben die Radfahrer die Wahl, ob sie den Radweg oder die Fahrbahn nutzen möchten“, erläutert Anja Althoff.

Stadt hat Radwege überprüft

In den vergangenen Jahren wurden in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde alle innerörtlichen Radwege auf ihre Benutzungspflicht hin überprüft. Anlässe waren eine Änderung der Straßenverkehrsordnung und ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts, wonach eine Benutzungspflicht nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine besondere Gefahrenlage besteht. Die Ergebnisse stellte die Stadtverwaltung im Juni 2015 im Bauausschuss vor. „Bei einem Großteil der Wege bleibt die Benutzungspflicht erhalten“, betont Hans-Jürgen Schwarzer von der Abteilung Verkehrssicherung. „Die wenigen Änderungen an Straßenabschnitten, für die keine Baumaßnahmen erforderlich sind, haben wir zwischenzeitlich umgesetzt.“

Schilder weisen auf geänderte Regelungen hin

Auf die geänderten Regelungen weisen seit Kurzem an einigen Stellen neue Verkehrsschilder hin. „Die neuen Schilder sollen Radfahrer über die neue Wahlmöglichkeit informieren und Autofahrer darauf aufmerksam machen, dass sie die Fahrbahn künftig mit Radfahrern teilen“, so Hans-Jürgen Schwarzer.

Während die Radwegebenutzungspflicht für einige Straßen bereits aufgehoben wurde, sind für weitere Streckenabschnitte noch bauliche Maßnahmen erforderlich, die nun nach und nach umgesetzt werden sollen.

Ausführliche Informationen zur „Radwegebenutzung in Dülmen“ bietet der neue Flyer, der auf *www.duelmen.de* als Download zur Verfügung steht.

Stefanie Kannacher, Stadt Dülmen

Ibbenbürener Vereine laden zu Radtouren ein

Broschüre „Rund ums Rad“ ist erschienen

Der Frühling ist da und mit den steigenden Temperaturen suchen viele Radfahrer neue Anregungen für Radtouren. Wer gerne in einer Gruppe fährt, sollte unbedingt einen Blick in das neue Faltblatt „Rund ums Rad“ werfen, das jetzt als Gemeinschaftsprojekt der Stadtmarketing GmbH und der Stadt Ibbenbüren herausgegeben wurde. Es enthält mit 44 Angeboten einen umfassenden Überblick über die Radtouren der Ibbenbürener Vereine und Kolpinggemeinschaften.

Ein Highlight im Jahresverlauf 2016 ist wieder der Radelsonntag „Ibbenbüren aufs Rad“ am 12. Juni. Er findet zusammen mit einem verkaufsoffenen Sonntag, der Reisemeile und der Versteigerung von Fundfahrrädern des Bürgerbüros statt. „Wir freuen uns über die zahlreichen Aktivitäten der Ibbenbürener Vereine. Die Broschüre konnte in diesem Jahr noch um die Touren der Radwandergruppe des Vereins Marathon Ibbenbüren e.V. erweitert werden. Alle Angebote leisten einen wertvollen Beitrag, um das Image Ibbenbürens als fahrradfreundliche Stadt zu fördern“, so Manfred Dorn, Stadt Ibbenbüren, und Sabine Simikin-Escher, Stadtmarketing Ibbenbüren GmbH.

Das Faltblatt „Rund ums Rad“ ist ab sofort in der Tourist-Info Ibbenbüren erhältlich und unter *www.tourismus-ibbenbueren.de* abrufbar.

Stadt Ibbenbüren

Erster Hertener Radstadtplan erschienen

Gemeinsam mit dem Arbeitskreis Radverkehr und der ADFC-Ortsgruppe hat das Team Fahrradfreundliche Stadt Herten einen Radstadtplan entwickelt, der sich an Bürger und Besucher der Stadt richtet.

„Viele Bürgerinnen und Bürger haben immer wieder nach einem Plan für Touren mit dem Rad gefragt. Wir sind froh darüber, dass wir jetzt ein tolles Angebot entwickeln konnten“, so Lydia Schäfers vom Team Fahrradfreundliche Stadt.

Der Plan erleichtert es, das Fahrrad in Herten und Umgebung im Alltag als Verkehrsmittel zu benutzen sowie die Stadt in der Freizeit oder als Tourist zu erkunden. Er wurde aus Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen zur Verbesserung der Nahmobilität gefördert und ist ab sofort kostenlos an der Rathaus-Information sowie im Besucherzentrum Hoheward erhältlich.

Neben bedeutenden Sehenswürdigkeiten, Einkehrmöglichkeiten, Rast- und Ruheplätzen sowie Spielplätzen sind auch die Allee des Wandels, die Vier-Schlösser-Radtour und der Emscher Weg eingezeichnet. Zusätzlich enthält der Plan Informationen zur Fahrradsicherheit und erklärt noch einmal Regelungen und Wegbeschilderung für den Radverkehr.

Klaus Droste, Sprecher der ADFC-Ortsgruppe Herten, Carsten Lindner und Lothar Maihoff vom ADFC Herten, Bürgermeister Dr. Uli Paetzel, Ralf Terpoorten, Fachbereichsleiter FB 2.1, und Lydia Schäfers vom Team Fahrradfreundliche Stadt stellen den Radstadtplan vor.

Unter *www.gemeinsam-fuers-klima.de/fahrradfreundliche-stadt/radstadtplan/* stehen der Radstadtplan sowie Informationen zur Allee des Wandels und zur Vier-Schlösser-Radtour als Download zur Verfügung.

Calina Herzog, Stadt Herten

Integrationsklasse lernt die Verkehrsregeln

Städtisches Gymnasium lädt Kinderfreunde der Stadt Herten zum Unterricht ein

„Bei Rot bleibe stehen, bei Grün kannst du gehen.“ – Das müssen die 19 Kinder, die erst seit Anfang November 2015 in Herten sind, noch lernen. Sie bekommen dabei Unterstützung von den Kinderfreunden der Stadt. Die Kinder aus Syrien, Afghanistan, Polen, Rumänien, Albanien und Aserbaidschan besuchen im Städtischen Gymnasium eine Integrationsklasse. Ihre Lehrerin merkte schnell, dass einige Flüchtlingskinder mit Situationen im Straßenverkehr überfordert sind, und suchte sich Unterstützung bei den Kinderfreunden der Stadt Herten. Mithilfe von Arbeitsblättern lernen die Kinder nun die wichtigsten Verkehrsregeln, Verkehrsschilder und das richtige Verhalten im Straßenverkehr.

Ein Gefühl für den Straßenverkehr bekommen

An fünf Tagen führen sie in jeweils einer Schulstunde den Unterricht zu einem Schwerpunktthema durch. Dabei dreht sich zunächst alles um den Weg zur Schule: zu Fuß, mit dem Rad, mit dem Auto und mit dem Bus. Die Kinder lernen, wie man sich an einer Bushaltestelle verhält und wie man eine Straße an einer Ampel richtig überquert.

Mithilfe eines Stadtplans von Herten sowie Stecknadeln und Namenszetteln markieren die Kinder ihren eigenen Wohnort. „So sollen die Kinder ein Gefühl für Entfernungen und Standorte in Herten bekommen“, erklärt Beate Kleibrink von den Kinderfreunden. An Plakaten mit aufgezeichneten Straßenverläufen stellen die Schüler verschiedene Straßensituationen nach. „Die Kinder waren im Unterricht quirlig und aufnahmebereit. Sie trugen ihre Ergebnisse sehr sorgfältig in die Arbeitsblätter ein und nahmen mit viel Freude an den Aufgaben und Übungen teil“, berichtet Beate Kleibrink.

Irja Hönekopp, Stadt Herten

9,6 Mio. Radfahrten im Jahr 2015 an den Kölner Dauerzählstellen registriert

Jährlicher Zuwachs von 4% setzt positiven Trend weiter fort

Im Jahr 2015 hat die Stadt Köln an den elf Dauerzählstellen für den Radverkehr insgesamt über 9,6 Mio. Radfahrer gemessen. Im Vergleich zum Rekordjahr 2014 ist dies ein leichter Rückgang. Insgesamt setzt sich aber der positive Trend der letzten Jahre bei der Fahrradnutzung in Köln fort. Seit dem Beginn der systematischen Erfassung im Jahre 2009 ist ein jährlicher Zuwachs von 4% an den Dauerzählstellen feststellbar.

Neben vier Dauerzählstellen auf baulichen Radwegen betreibt die Stadt Köln seit 2012 bzw. 2014 zwei weitere auf Schutzstreifen. Im Juni 2015 kamen fünf weitere Zählstellen auf dem touristischen Radwegenetz der „RadRegion-Rheinland“ hinzu.

Anders als im Jahr 2014, wurden 2015 an allen Zählstellen des Alltagsverkehrs die Spitzenwerte ausschließlich an Werktagen gemessen. Somit setzt sich der Trend fort, dass immer mehr Bürger in Köln besonders im Berufs- und Alltagsverkehr auf das Fahrrad setzen. So ist zu vermuten, dass der Radverkehrsanteil im Modal Split von 12% (2008) auf heute geschätzt 15% angestiegen ist.

Hendrik Colmer, Stadt Köln

Mitarbeiteraktion der Stadt Köln

Seit 2009 bietet das Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln die Aktion „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ an. 2008, noch unter Federführung der AOK, haben 40 Beschäftigte teilgenommen. 2016 haben sich bis jetzt 627 Personen angemeldet – ein großer Erfolg! Das eigentliche Ziel, Kollegen zum Radeln zu bewegen, die vorher noch nie oder selten mit dem Rad zur Arbeit gefahren sind, wurde erreicht.

Die Aktion wird von der Bürgermeisterin der Stadt Köln, Frau Elfie Scho-Antwerpes unterstützt, sie hat letztes Jahr die Preisverleihung übernommen.

Die Fakten der Aktion 2015:

- Die Teilnehmer sind im Durchschnitt 48 Mal mit dem Rad zur Arbeit gefahren und damit fast doppelt so oft wie gefordert (25 Mal)!
- Es sind im Durchschnitt 14,2 km pro Tag mit dem Rad gefahren worden!
- Dabei sind 392.844,1 km gestrampelt worden, fast achtmal der Erdumfang!
- Der Umwelt wurden damit mehr als 56,6 Tonnen CO_2 erspart!
- 56,1% der Teilnehmer waren Frauen.

Die Preise für die Aktion werden von einem treuen Sponsorenstamm zur Verfügung gestellt:

- Firma Stadtrad aus der Südstadt
- Nippeser Radlager
- Zweiradwerkstatt 180°
- Betriebssportgruppe der Stadt Köln
- Köln Tourismus
- Firma Brompton
- Radstation am Hauptbahnhof

Peter Lemke, Stadt Köln

Berufsschüler stellen Lackierschablonen für Piktogramme her

Freuen sich über ein Ergebnis, das sich sehen lassen kann: Schüler Dorian Zapf, Berufsschullehrer Dirk Meier und der Radverkehrsbeauftragte Jürgen Deppemeier (v.l.n.r.) mit zwei der gefertigten Lackierschablonen.

Durch die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist für Radfahrende an vielen Stellen nicht mehr eindeutig erkennbar, ob auf dem Weg ein Benutzungsrecht herrscht. Deswegen hat der Kreis Lippe zusammen mit Schülern des Felix-Fechenbach-Berufskollegs eindeutige Lackierschablonen erarbeitet, mit denen die Symbole für Fußgänger und Radfahrer auf den Wegen aufgebracht werden und damit das Benutzungsrecht kennzeichnen.

„Für die Schüler war es sehr schön, etwas umzusetzen, das gleich in der Praxis seine Verwendung findet“, freut sich Berufsschullehrer Dirk Meier über die Kooperation mit dem Kreis. „Die Schüler hatten sofort zahlreiche Lösungsvorschläge parat, nicht zuletzt auch für die Transporthalterungen aus Holz, die wir für die Überführung der Piktogramme benötigen“, zeigt sich Jürgen Deppemeier, Radverkehrsbeauftragter des Kreises, begeistert von der gelungenen Arbeit. Die Piktogramme wurden im Kreis Lippe mittlerweile auf allen nicht benutzungspflichtigen Geh- und Radwegen an Kreisstraßen lackiert.

Jürgen Deppemeier, Kreis Lippe

Mit dem Selbstgeschraubten fährt man besser

Selbst etwas Nachhaltiges tun, einen Wert schaffen, Mobilität erlangen und Integration fördern – darum geht es beim gemeinsamen Projekt der Stadt Bonn und des Bonner Caritasverbandes. Im Rahmen einer Projektwoche arbeiten 20 junge, zugewanderte Menschen erstmals gebrauchte Fahrräder unter fachkundiger Anleitung selbst im Bike-House der Caritas auf. Diese Caritas-Einrichtung ist auf die berufliche Qualifizierung und persönliche Weiterentwicklung junger Menschen spezialisiert.

Fahrräder sind ein wichtiger Baustein zur Mobilität und damit zur gesellschaftlichen Teilhabe und Integration von Flüchtlingen in Bonn. Bei der gemeinsamen Arbeit begegnen sich zugewanderte Menschen und Einheimische und verfolgen ein gemeinsames Ziel.

Insbesondere neu zugewanderte Bürger, die keinen oder kaum Zugang zum öffentlichen Nahverkehr haben oder denen aus wirtschaftlichen Gründen der Zugang erschwert ist, nehmen an der Projektwoche teil. Das Projekt wird ermöglicht mit Mitteln des Erzbistums Köln, der Bonner Caritas und des Sozialamtes der Stadt Bonn.

Marlies Koch, Stadt Bonn

Umweltberatung der Verbraucherzentrale Kamen belohnte und begleitete eifrige Klimaschützer

Auf dem Weg zur „Klima-Kita“... mit dem Fahrrad und zu Fuß

In Kamen auf der Lüner Höhe geht es jetzt Dank einer Aktion der Verbraucherzentrale in der AWO-Kita Atlantis viel klimafreundlicher zu.

Ziel war es, Kindern das Radfahren schmackhaft zu machen und ihre Familien zu animieren, das Auto öfter mal stehen zu lassen. Die Kinder, ihre Familien und auch viele Erzieherinnen waren mit viel Eifer dabei. Jedes Kind bekam Klima-Meilen, wenn es mit dem Rad oder zu Fuß in den Kindergarten gekommen war bzw. gebracht wurde. Sie wurden in seinem Klima-Ausweis per Stempel festgehalten.

Umweltberaterin Jutta Eickelpasch (Mitte) im Kreise einiger fahrradbegeisterter Kinder und Mütter auf dem Weg zur „Klima-Kita“ (Quelle: VZ Kamen)

Auch für Fahrradfahrten am Wochenende konnte sich das Kind einen Stempel abholen. Der Anstoß zur Aktion kam im Frühjahr 2015: Die Energieagentur suchte nach „Klima-Kitas“. Die AWO-Kita wollte mitmachen und holte sich Unterstützung bei der Kamener Verbraucherzentrale. Neben Fahrradmeilen wurde auch das Energiesparen mit Licht und Elektrogeräten thematisiert. Zum Ende der sechswöchigen Aktion erhielt der Gewinner mit den meisten Stempeln einen gefüllten Fahrradkorb.

Die Aktion soll im Frühjahr 2016 in ähnlicher Form in einer Gesamtschule angestoßen werden. „Wir hoffen, dass wir dort ähnlich begeistern können und auch die Eltern hinter den Kindern erreichen können“, so Umweltberaterin Jutta Eickelpasch. Obwohl man es dort mit einigen Hundert Schülern und einem anderen Altersschnitt zu tun hat, ist sie sich sicher, dass „hier Tausende Fahrradmeilen zusammenkommen, wenn wir engagierte Lehrer gewinnen können“.

Infos unter: *www.vz-nrw.de/kamen*

Jutta Eickelpasch, Stadt Kamen

Fahrradzählstelle in Essen

Seit 2015 führt die Stadt Essen regelmäßig Zählungen des Radverkehrs mit einer mobilen Zählstelle durch. Was beim Autoverkehr üblich ist, wird nun auch im Radverkehr Teil des Planungsprozesses: die Erhebung der Verkehrsströme und die Prüfung, inwieweit Investitionen in die Verkehrsanlagen auch durch die Verkehrsteilnehmer/-innen angenommen werden.

Für die Verkehrszählung werden zwei Gummischläuche über den Radweg gespannt. Der veränderte Luftdruck in den Schläuchen beim Überfahren wird durch ein angeschlossenes Zählgerät erfasst und ausgewertet. Die ersten Ergebnisse der bisherigen Auswertungszeiten 2015 zeigen, dass derzeit der Freizeitverkehr dominiert. Die Zählung auf der Trasse der „Rheinischen Bahn“ zeigt aber auch werktags eine typische Nutzungskurve mit ausgeprägten Morgen- und Nachmittagsspitzen in unterschiedliche Fahrtrichtungen als Merkmal für Berufsverkehr.

Auf der Internetseite *www.essen.de/fahrradfreundlich* werden alle Ergebnisse der Zählstellen veröffentlicht.

Christian Wagener, Stadt Essen

Essener Fahrrad-Kalender 2016 bietet Touren zu Brauereien an

Passend zum Frühlingsbeginn 2016 veröffentlicht die Stadt Essen den neuen Fahrrad-Kalender. Er greift in diesem Jahr den 500. Jahrestag des Reinheitsgebots des Bieres auf. Neben vielen Infos zu Brauereien in Essen enthält der Kalender alle Termine zum Radfahren in Essen für die Monate April bis Oktober, wie z.B. ca. 60 Radtouren unterschiedlicher Veranstalter.

Besondere Highlights des diesjährigen Kalenders sind die Atempause-Touren. Hier begeben sich Radler auf die Spuren der Brauereigeschichte und entdecken bekannte und unbekannte Brauereistandorte. Sie starten von April bis September an jedem dritten Sonntag jeweils um 15 Uhr. Das Ende bilden kurze Andachten in interessanten Kirchen und Kapellen im Stadtgebiet.

Zusätzlich enthält der Kalender Informationen zu allen Standorten des Leihradsystems metropolradruhr, Fahrradhändlern und Radsportvereinen. Außerdem bietet er noch Informationen über die 2015 realisierten und für dieses Jahr geplanten Radverkehrsanlagen.

Der Essener Fahrrad-Kalender wird zur kostenlosen Mitnahme an vielen Stellen im Stadtgebiet ausgelegt, z.B. in der Touristikzentrale oder den Stadtbibliotheken. Unter *www.essen.de/fahrradfreundlich* finden Interessierte den Kalender auch online.

Christian Wagener, Stadt Essen

Stellen den neuen Fahrrad-Kalender 2016 vor: Die Erfinder der Biergartentour, Michael Neurohr (li.) und Björn Zerres (re.) mit dem Radverkehrsbeauftragter der Stadt Essen, Christian Wagener, vom Amt für Stadtplanung und Bauordnung. Foto: Stephan Bendel

Imagefilm wirbt für Radfahren in Essen

Die Stadt Essen blickte 2015 auf ihre 20-jährige Mitgliedschaft in der AGFS zurück. Zu diesem Anlass ließ sie den Imagefilm „Essen steigt um aufs Rad“ drehen, der die ganze Bandbreite der Radnutzung in Essen zeigt. Er soll dazu motivieren, möglichst viele Wege in Essen mit dem umweltfreundlichen und gesunden Verkehrsmittel Fahrrad zurückzulegen.

Vorgestellt werden moderne Radverkehrsstrecken, auf denen die Wege zur Arbeit, zur Universität und zum Einkaufen sicher, zügig und komfortabel zurückgelegt werden können. Daneben gibt der Film Hinweise auf radverkehrsgerechte Beschilderungen und Ampelanlagen. Das Fahrradparken in der Radstation und die flexible Nutzung des Mietradsystems metropolradruhr runden das Angebot des Radverkehrs als System in Essen ab.

In der zweiten Hälfte des Films werden die Freizeitmöglichkeiten mit dem Rad beleuchtet. Neben den hervorragenden Strecken auf ehemaligen Bahntrassen ist auch die Wegweisung Thema, mit der sich die Ziele in Essen und den Nachbarstädten leicht finden lassen.

Der Imagefilm „Essen steigt um aufs Rad“ ist ab sofort auf der Internetseite *www.essen.de/fahrradfreundlich* zu sehen.

Christian Wagener, Stadt Essen

Ulrich Syberg (ADFC), Michael Cramer (Europaabgeordneter), Manfred Neun (ECF), Charles Lin (Taipei), Bernhard Ensink (ECF), King Liu (Giant), Burkhard Stork (ADFC) (v.r.n.l.)

1.000 Teilnehmer aus 43 Ländern

Ein persönlicher Rückblick auf die Velo-city Global 2016

Taipei war die erste Velo-city Global 2016 Konferenz in Asien. Über 1.000 Kongressteilnehmer diskutierten unter dem Leitmotiv „Evolution of Cycling“ die Themen „Urban Transitions“, „Moving Lifestyles“, „Design in Motion“, „Sustainable Economy“ und „Sharing Societies“.

VELO-city Global 2016 – der Name sagt eigentlich alles. Dabei geht es weniger ums Radfahren als um die Städte. Oder, wie mein lieber „Mentor“ Hans van Vliet früher immer sagte: „It’s not about cycling – it’s about the cities.“

Damit befand er sich auf der gleichen Linie wie Mikael Colville Andersen, dessen erster Satz bei einer Präsentation in Kopenhagen lautete: „First of all – I’m not a cyclist.“

Oder um den Stadtplaner Jan Gehl zu zitieren, der die Lebensqualität einer Stadt so beschreibt: „Es gibt einen sehr simplen Anhaltspunkt. Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger Indikator. Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils,

Anne Chung (Giant Marketing), Manfred Neun (ECF Präsident), King Liu (Giant Präsident) Konrad Weyhmann (Autor/Paul Lange & Co.) (v.r.n.l.)

sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt."

Diese Anschauung teilten auch viele Referenten:

Matthias Wijendale, Mobilitätsbeauftragter von Brüssel: *„Damit Brüssel bis zum Jahr 2020 eine Fahrradstadt wird, gibt es drei Schritte zu tun: Infrastruktur, Infrastruktur und Infrastruktur. Vor allem muss dem Autoverkehr der Platz weggenommen werden. Mobilität ist kein Ziel an sich – das letztendliche Ziel ist urbane Lebensqualität."*

Bernadia Irawati Tjandradewi, Generalsekretärin der Vereinigten Städte und Kommunen der Region Asien-Pazifik (UCLG ASPAC): *„Nicht motorisierter Verkehr ist ein wichtiges Thema für nachhaltige Entwicklungsziele. Zukünftige Entwicklungen müssen den Menschen in den Mittelpunkt stellen. Das geht nur über den Austausch und die Kooperation von Gesellschaften und Behörden."*

Charles Lin, stellvertretender Bürgermeister von Taipei und Professor für Städteplanung: *„Früher hieß es immer, die Form folge der Funktion. Aber wie ich es sehe, folgt die Form der Mobilität. Mobilität entscheidet über das Image einer Stadt – wie ich mich bewege, bestimmt die Lebensart in einer Stadt. Stückweise bewegen wir uns zu einer menschenorientierten Stadt, auch wenn es ein teurer und schwerer Weg ist."*

Den Zuschlag für die Ausrichtung der Konferenz hat sich die Hauptstadt der Insel Taiwan redlich verdient. Ende der 1990er war ich schon mal in Taipei. Damals war die jetzt 2,6 Millionen Einwohner zählende Metropole ein stinkender Moloch.

Taipei hat enorme Fortschritte gemacht. Es gibt eine 131 km lange U-Bahn mit 117 Stationen, es gibt separate Busspuren und das gut funktionierende Fahrradverleihsystem „YOUBike". Der stellvertretende Bürgermeister von Taipei, Charles Lin, verlautete in der Velo-city-Begrüßungsrede: „Wir investieren in Verkehrsknotenpunkte, in Hochgeschwindigkeitsbahnen, wir verbannen Lkws aus der Stadt, haben eine hässliche Hochstraße entfernt, wir bauen in den nächsten drei Jahren das Radwegenetz von 58 auf 190 km aus und verdoppeln die YOUBike-Stationen von 220 auf 400."

Einbindung der Fahrradindustrie

Neben der starken Präsenz asiatischer Teilnehmer bestand eine weitere Besonderheit des Kongresses in der gelungenen Einbindung der Industrie. Mit King Liu, Präsident des Hauptsponsors Giant, hatte der Kongress einen kongenialen Promoter an der Seite, der seine Tochter Anne Chung als Eventdirektorin gleich mit ins Boot nahm. Liu hatte 2009 mit der Stadt das Fahrradverleihsystem YOUBike aus der Taufe gehoben. Damit ergab sich das bestmögliche Beispiel einer Public-private-Partnership.

Viel beachtet war der Auftritt von John Burke, Präsident der Trek Bicycle Corporation, der der Industrie die Leviten las, indem er ihr vier grundlegende Fragen stellte:

1. Setzt sich Ihr Geschäftsführer für eine fahrradfreundliche Welt ein?

Schlussfoto der Velo-City 2016. mi.: Fahrradmarkierung in Taipei. re.: Konrad Weyhmann an der YouBike-Station, einer taiwanesischen Fahrradmietstation, Fotos: Konrad Weyhmann

2. Wird dieses Engagement von lokalen und nationalen Lobby-Organisationen erkannt?
3. Kommuniziert Ihr Unternehmen aktiv die Vorteile des Radfahrens gegenüber Regierungsorganisationen?
4. Trägt Ihr Unternehmen dafür Sorge, Ihre Heimatstadt, Ihre Region oder Ihr Land fahrradfreundlicher zu gestalten?

Ich bin stolz für eine Firma zu arbeiten, die hier mit gutem Gewissen vier Kreuze machen kann.

Radeln ist ein Abenteuer

Und wie radelt es sich in einer so riesigen Stadt mit angeblich 5% Fahrradanteil? Um das Fazit vorwegzunehmen: Gemessen an Deutschlands Stauhauptstadt Stuttgart, die auf bescheidene 6 % kommt, ist es ein Abenteuer. Ich habe mich im Zentrum Taipeis bewegt, das ebenso über vielspurige Hauptstraßen verfügt wie über kleine Gässchen ohne Bürgersteige.

Kein Wunder, separate Fahrradwege tauchen „irgendwo“ auf und verschwinden genauso wieder. Wo es sie gibt, werden sie gern von Fußgängern benutzt. Die Krux ist, dass man sich in der asiatischen Kultur nicht beschwert, d.h. klingeln oder meckern nützt nichts, es wird ignoriert. Bleiben zum Radeln nur die Fußwege, auf denen sich die Radfahrer irgendwie durchschlängeln. Die Folge ist eine Durchschnittsgeschwindigkeit von weniger als 10 km/h.

Auf innerstädtischen „Highways“ rasen Hundertschaften von Scootern über die rechte Spur. Hier radeln wäre Wahnsinn. Insgesamt fahren in Taipei knapp eine Million Scooter, die für einen großen Teil der Emissionen verantwortlich sind. Die Fahrer zum Umsteigen auf schnelle E-Bikes zu bringen, dafür müssten enorm dicke Bretter gebohrt werden. Vielleicht fahren sie irgendwann E-Scooter wie in China, wo der aktuelle Bestand bei 200 Millionen liegt. In Deutschland rollen ganze 3.000 Stück.

Ausleihe und Rückgabe der YOUBikes ist vorbildhaft einfach und wird gern von einer breiten Schicht gut vernetzter, eher jüngerer Menschen genutzt. An derzeit 220, vorzugsweise an U-Bahn- und Busstationen gelegenen Stationen, können aktuell 7.000 einfache Tiefeinsteiger per multimodal nutzbarer Magnetkarte ausgeliehen werden.

Ältere Menschen fahren sehr langsam mit alten, eigenen Fahrrädern. Wer innerstädtisch mehr als ein paar Kilometer fährt, zieht auf seinem Renner gleich die „Wurstpelle“ an, manchmal in Verbindung mit einem Zeitfahrhelm. Die „Mittelalten“ scheinen kaum Fahrrad zu fahren.

Bikeparade wie Fastnacht

Ein „Sideevent“ der besonderen Art war die Fahrradparade, mit 5.000 Teilnehmern Ausdruck einer geradezu unglaublichen Begeisterung für das Fahrrad. Ob im Tutu, mit verrückten Kopfbedeckungen, mit einem 10er-„Tandem“, als Superman verkleidet – der Phantasie waren keine Grenzen gesetzt. Der kilometerlange, generalstabsmäßig organisierte Fahrradwurm „kroch“ knapp 20 km durch die Stadt. Natürlich war der Werktagsverkehr „not amused“, aber wie bei einer „Critical-Mass-Ausfahrt“ reflektierte der eine oder andere vielleicht seine Mobilität.

Fazit: Die Velo-city Global 2016 war in jeder Hinsicht motivierend. Der Spagat von West nach Ost war ebenso gelungen wie die gute Industriebeteiligung und die vielen Best-Practice-Beispiele. Und was immer wieder guttut, ist das Gefühl: You never bike alone!

Konrad Weyhmann, Paul Lange & Co.

Wir sind Unternehmen FahrRad!

Statement für mehr Bewegung im Alltag

Der Verbund Service und Fahrrad (VSF g.e.V.) hat kürzlich in Kooperation mit dem Outdoor-Taschenspezialisten Ortlieb eine Fahrradtasche in limitierter Stückzahl aufgelegt. Diese schwarze Fahrrad-Bürotasche, Modell Downtown, ziert der provokante Spruch: „Knackarsch statt Bleifuß." „Ganz bewusst richten wir uns mit dieser Sonderedition an Pendler und Alltagsradfahrer", erläutert Uwe Wöll, Produktmanager beim VSF. „In diesem kurzen Statement stecken all die Vorteile, die es mit sich bringt, auch im Alltag mit dem Rad zu fahren, statt sich ins Auto zu setzen."

Die VSF Downtown verstaut problemlos einen großen Aktenordner, Dokumente und Notebooks bis 15,4". Die wasserdichte Fahrrad-Aktentasche lässt sich mit nur einer Hand schnell und einfach am Gepäckträger einhängen und wieder abnehmen, aufgedruckte Reflektorflächen sorgen für gute Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit. Die VSF-Sonderedition „Knackarsch statt Bleifuß" gibt es ausschließlich in VSF-Fachgeschäften für 125 Euro UVP und nur solange der Vorrat reicht.

Claudia Pirsch, VSF

Zuverlässige Begleiter auf Reisen: Universelle Fahrrad-Akkubeleuchtung

Wer längere Radreisen mit Akkulichtern unternimmt, der muss im Gepäck auch die nötige Stromversorgung mitführen: Akku(pack)s, Batterien, spezielle Ladegeräte. Dazu kommen dann noch das Smartphone und andere Mobilgeräte mit ihrem jeweils individuellen Zubehör – und schnell wird die mitgeführte Technik viel und unübersichtlich.

Moderne Fahrrad-Akkubeleuchtung von Busch + Müller enthält nicht nur fest verbaute, leistungsstarke Lithium-Akkus, sondern sie kann auch bequem über USB-Anschlüsse wieder aufgeladen werden. So gehören lose Batterien im Rucksack der Vergangenheit an, und man hat nur noch ein universelles Ladegerät dabei, das alle Geräte versorgt.

Da wäre zum einen der LED-Scheinwerfer IXON Core, aus dessen Aluminiumgehäuse eine sehr großzügige und homogene Straßenausleuchtung mit 50 Lux scheint. Doch auch das LED-Einstiegsmodell IXON Fyre bringt bereits 30 Lux auf die Straße. Beide Scheinwerfer sind äußerst leicht, kompakt und verfügen über eine das Gehäuse komplett umschließende Weichkomponente, die vor Stößen und Feuchtigkeit schützt. Passend dazu das kleinste und leichteste Akku-LED-Rücklicht IXXI, das ebenfalls über eine USB-Ladebuchse verfügt. Beleuchtungsprodukte von Busch + Müller sind straßenzugelassen und dürfen an allen Rädern verwendet werden.

Mehr Informationen unter: *www.bumm.de*

Sebastian Göttling, Busch und Müller KG

Grußworte der Parlamentarischen Staatssekretäre beim vivavelo Kongress

Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur

„Treiben Sie uns weiter an!“

vivavelo Kongress der Fahrradwirtschaft in Berlin stellt klare Forderungen an die Politik zur Radverkehrsförderung

Die Förderung von sicheren, komfortablen Radschnellwegen 2016 und die Erhöhung der Bundesmittel für den Radverkehr auf 1 Mrd. Euro sind nur zwei der insgesamt sechs Forderungen, mit denen der 4. vivavelo Kongress der Fahrradbranche in Berlin am 19. April 2016 zu Ende ging. Zwei Tage lang hatten sich Politik und Fahrradwirtschaft zum Ideenaustausch getroffen, mit dem klaren Ziel, den Radverkehr in Deutschland voranzubringen. Dass hierbei noch einige politische Hürden zu nehmen sein werden, zeigte unter anderem die Eröffnungsrede des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur Norbert Barthle. So sei zwar die Förderung von Radschnellwegen an Bundesstraßen mit Bundesmitteln grundsätzlich machbar, die Umsetzung in der Praxis jedoch häufig sehr holprig, sobald Stadtgrenzen überschritten würden. Nichtsdestotrotz ermutigte Barthle die Anwesenden mit den Worten: „Sie sind die Treiber. Treiben Sie uns weiter an!“

Die Macht des politischen Willens

Zuversichtlicher stimmten die Worte Horst Beckers, des Parlamentarischen Staatssekretärs im Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz von Nordrhein-Westfalen. Er zeigte auf, dass es eben doch möglich sei, auch kommunenübergreifend den Radverkehr zu fördern, wenn der politische Wille vorhanden ist. Das Land NRW ist hier mit seinem „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ sichtbarer Vorreiter und hat mit dem Radschnellweg RS1 ein wahres Leuchtturmprojekt in Deutschland begonnen. Die kürzlich auf den Weg gebrachte Gesetzesnovelle, mit der Radschnellwege in NRW Landesstraßen gleichgesetzt werden, ist ein Beispiel dafür, dass Gesetzesänderungen eben auch ein Weg sein können, den Radverkehr voranzubringen – eine Forderung, die Dr. Stephan Rammler, Universitätsprofessor am Institut für Transportation Design in Braunschweig, in der Podiumsdiskussion zum Thema „Radverkehr – wie schaffen wir den Quantensprung?“ aussprach.

Horst Becker spornte in seiner Rede die Fahrradwirtschaft dringlich dazu an, für das Verkehrsmittel Fahrrad noch deutlich mehr Lobbyarbeit zu betreiben. Es gebe noch viele Punkte, um die es sich lohne zu streiten, wie etwa die Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeiten in der Stadt oder Abstellanlagen im öffentlichen Raum bzw. an Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV. „Ich wünsche mir, dass Sie sich nachdrücklich bemerkbar machen“, so seine Schlussworte.

Radfahren als Normalität

„I’m not a cyclist. Non of my staff consider themselves to be cyclists. We are just regular people who happen to use a bicycle to get around our citys, because it makes sence“, lautet das Credo des Kopenhagener Stadtdesigners Mikael Colville-Andersen, der in seinem Vortrag „Lebensraum Straße“ eindrucksvoll aufzeigte, wie sich eine Stadt an die Herausforderungen moderner Verkehrsverhältnisse anpassen kann. Denn, so seine These weiter: Automobile haben in großen Städten keinen

Podiumsdiskussion zum Thema „Radverkehr – wie schaffen wir den Quantensprung?“ mit Vertretern aus Politik, Industrie, Verbänden und Wissenschaft

Verleihung des VSF..Ethikpreises an die Paul Lange & Co. OHG, zu sehen: Geschäftsführer Bernhard Lange

Platz mehr. Politik, Verwaltung und Stadtplaner hätten die Aufgabe, die Städte so zu designen, dass die Wege für den Radfahrer schnell, sicher und bequem, diejenigen für Autofahrer langsam und unbequem würden. Die autozentrierte Stadt versteht Colville-Andersen offenbar als einen Ausrutscher in der Stadtgeschichte, denn Städte gebe es schon seit 7.000 Jahren, Autos erst seit 100. Und doch hat dieses Verkehrsmittel den Bau von Städten maßgeblich geprägt und den Menschen Raum und Bewegungsfreiheit genommen. Es sei nun an der Zeit, diese zurückzuerobern.

VSF..Ethikpreis verliehen

Nach dem politischen Schlagabtausch des ersten Kongresstages ging es am Montagabend festlich weiter. Das Highlight bildete die Verleihung des VSF..Ethikpreises an die Firma Paul Lange & Co. OHG aus Stuttgart für ihr Engagement in Ghana: Mit der Gründung der Fernanda Lange School in Ayoma, die maßgeblich durch Spendengelder der Firma und der Familie Lange ermöglicht wurde, können hier rund 180 Kinder zur Schule gehen, teilhaben an Bildung und Hoffnung haben auf eine bessere Zukunft. Bereits seit 2012 engagiert sich das Unternehmen für die Schule. Lange & Co. hat den Auf- und Ausbau finanziell unterstützt, sodass 2015 sogar ein zweites Gebäude, das nun auch Computerräume mit Internetzugang bietet, eingeweiht werden konnte. „In diesem Engagement manifestiert sich die Überzeugung, dass Bildung der Weg in eine bessere Zukunft ist, denn nur so können Lebensbedingungen entstehen, die den Menschen vor Ort eine materielle und soziale Perspektive für ihr Leben geben“, sagte Albert Herresthal, Vorstand des Verbund Service und Fahrrad (VSF g.e.V.), bei der Verleihung des Preises. Geschäftsführer Bernhard Lange, der den Preis persönlich entgegennahm, zeigte sich sehr bewegt von der Ehrung und verkündete, dass das Preisgeld direkt der Schule in Ghana zugutekommen werde.

Workshop-Marathon und 6-Punkte-Programm

Der zweite Kongresstag bot ein vielfältiges Workshop-Programm zu den vier Themenschwerpunkten

- „Zukunft E-Mobilität“,
- „Markt im Wandel“,
- „Test und Technik“ und
- „Mehr Radverkehr – neue Chancen“.

Bei den rund 20 Workshops ging es u.a. um Radschnellwege, E-Bike-Leasing, was Menschen beim Radverkehr wirklich wollen, die Fahrradindustrie 4.0 und das Anspruchsdenken von E-Bike-Käufern.

Den Abschluss des vivavelo Kongresses bildete die Verabschiedung eines gemeinsamen Forderungskatalogs, mit dem die politisch Verantwortlichen dazu aufgefordert werden, die Rahmenbedingungen für den Radverkehr nachhaltig zu verbessern. „Die Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland muss mit mehr Dynamik betrieben werden, damit die – ohnehin nicht besonders ehrgeizigen – quantitativen Ziele des Nationalen Radverkehrsplans erreicht werden können“, erläuterte Albert Herresthal, Initiator des vivavelo Kongresses. Das vollständige 6-Punkte-Programm kann auf der Webseite des Kongresses als PDF heruntergeladen werden: *www.vivavelo.org/kongress/vivavelo2016*

Claudia Pirsch, VSF

Der neu gestaltete Flagshipstore von Rose: Die BIKETOWN in Bocholt, Foto ROSE Bikes.

Relaunch BIKETOWN Bocholt

Online trifft offline

ROSE
CYCLE YOUR WAY

Nachdem 2015 die BIKETOWN München gleich zwei Preise* gewonnen hatte, hat auch der Flagshipstore in Bocholt sein Erscheinungsbild „rundumerneuert“: Übergroße LCD-Bildschirme, die die Möglichkeit für eine Live-Konfiguration von Fahrrädern in Lebensgröße bieten, spannende Teststationen wie z.B. ein Windzugkanal oder eine einladende Community Lounge, in der man sich bei einem Kaffee oder Snack über alle ROSE Neuheiten informieren kann, kostenloses WLAN im kompletten Store u.v.m.: ROSE stellt sich der Aufgabe, die Verknüpfung der virtuellen Shopping-Welt im Internet mit dem realen Ladengeschäft zu verknüpfen, einmal mehr mit Bravour.

Das perfekte Einkaufserlebnis

Als Bike-Enthusiasten hat sich das ROSE Team immer wieder gefragt: „Was würde uns als Kunden begeistern? Wären wir nicht Teil des ROSE Teams: Wie würden wir uns das perfekte Einkaufserlebnis für unser Hobby vorstellen?“ Das waren nur einige der Grundüberlegungen, die elf Jahre nach der Eröffnung des Flagshipstores die Grundlage für den Relaunch des Stores nahe der holländischen Grenze bildeten. Los ging es im Herbst: Viele alte Trennwände wurden herausgebrochen, alte Grafiken ausgetauscht und das Farbdesign Schritt für Schritt aufgefrischt. Die Grundsteine für die Rundumerneuerung bilden ab sofort: neue Warenträger für die Bekleidung, neue Highlightpodeste für besondere Innovationen und zahlreiche Teststationen, um Pumpen, den Windstrom bei Brillen, Navigationsgeräte und Heimtrainer ausführlich ausprobieren zu können. Dazu viele natürliche Materialien. Und als besondere Highlights drei große Konfigurationswände, auf denen Bikes der Kategorien Rennrad, Mountainbike und Trekking sowie Urbanbikes perfekt auf Ergonomie, Einsatzgebiet und natürlich auch auf das individuelle Budget angepasst werden können. Zusätzlich können die Kunden eine 3D-Schuhanprobe nutzen und ihre Füße in den Stores so ideal vermessenen lassen. Sitzknochen- und Körpervermessung sind selbstverständlich, um auf Anhieb die perfekten Produkte zu bieten.

Kommunikation ist alles

Konfiguriert ein Kunde sein Fahrrad zu Hause vor dem PC, kann er es sich nach Hause liefern lassen oder in einer BIKETOWN abholen. Sobald das Rad gebaut wurde, einfach nach der Abhol-Mail einen Termin online buchen oder anrufen und ROSE reserviert die Zeit für eine ausführliche Bike-Übergabe mit Erklärung aller Funktionen und der Ausstattung. Das gehört für ROSE zu einem individuellen, hochwertigen Bike einfach dazu. Die Übergabe wird dabei so zelebriert, wie man das beim Kauf eines Neuwagens erwarten würde – genau das Richtige also für alle Bike-Enthusiasten.

Digitale Vermessung: Bei Rose Bike können Radfahrer sowohl ihre Sitzknochen (Bild oben) als auch ihre Füße (unten li.) digital vermessen lassen. Die gespeicherten Daten erleichtern den späteren Online-Einkauf. Unten mi.: An der Pumpenstation können Fahrradpumpen getestet werden. Unten re: Bei der Neugestaltung der BIKETOWN Bocholt wurden vor allem natürliche Materialien verwendet.

Überall im Shop wird deutlich, wie eng online und offline bei ROSE verknüpft sind: Einerseits geben digitale Preisschilder ausführliche Informationen zu den Produkten und Pager ermöglichen eine faire Aufteilung der Berater zum nächsten Kunden. Andererseits helfen freundliche Mitarbeiter beim Auffinden des passenden Ersatzteils oder bei anstehenden Reparaturen in der angeschlossenen Werkstatt.

Immer wenn man eine neue Kaffeebar betritt, gibt es diesen Moment, der einem verrät, ob man hier einen exzellenten Kaffee erhält. Ein Blickwechsel mit dem Barista und man erahnt die Expertise, die er sich in seiner Ausbildung und wahrscheinlich jahrelanger Erfahrung angeeignet hat. Wer sich bei ROSE zwischen dem Einkaufserlebnis stärken möchte, der kann sich in der Community Lounge mit Snacks und Kaffeespezialitäten verwöhnen lassen. Die Philosophie hinter dem Café war es, einen Ort zu schaffen, an dem man guten Kaffee aus fairem Handel trinken kann, an dem das Fahrrad immer im Mittelpunkt steht und man gleichzeitig entspannen, arbeiten und sein Fahrrad reparieren lassen kann. Andere Veranstaltungen wie Ausstellungen, Präsentationen von Fahrradreisen oder Charity-Touren runden das Gesamtbild perfekt ab.

** Die BIKETOWN München erhielt bereits zwei Auszeichnungen:*
1. Für das gelungene Online-offline-Konzept den renommierten Preis „Stores of the Year Award" des Handelsverbands Deutschland e.V. (HDE) in der Kategorie „Out of Line" und
2. im Bereich Interior, Retail den „Best of Best Award" bei den ICONIC Awards 2015.

Linda Tenbensel, Rose Bikes

Rauf aufs Rad – Strampeln für die Gesundheit

BARMER GEK

Kaum rückt der Frühling in greifbare Nähe, vervielfacht sich die Zahl der Radfahrer auf unseren Straßen. Ob Holland- oder Rennrad, City- oder Trekkingbike oder in den vergangenen Jahren auch immer öfter E-Bikes – die Deutschen steigen gerne aufs Rad. Nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbandes gab es im Jahr 2014 72 Mio. Drahtesel in Deutschland. Das sind exakt 72 Mio. Fitness-Geräte, denn wer nur drei- bis viermal pro Woche 30 bis 45 Minuten in die Pedalen tritt, schafft die besten Voraussetzungen für eine gute Gesundheit. „Bereits verhältnismäßig kurze Strecken wie etwa die Fahrt zum Supermarkt oder ins Büro können beispielsweise den Gang ins Fitness-Studio ersetzen“, sagt Klaus Möhlendick, Diplom-Sportwissenschaftler bei der BARMER GEK.

„Dr. Rad“

Besonders positiv aus Sicht des Experten: Radfahren ist ein Allround-Training. Es bringt das Herz-Kreislauf-System in Schwung, verbessert den Zucker- und Cholesterin-Stoffwechsel, stärkt Po- und Beinmuskulatur und eignet sich außerdem auch für Menschen, die aus orthopädischen Gründen auf andere Sportarten verzichten müssen. „Da man sein Gewicht, anders als etwa beim Laufen, nicht mit sich herumschleppt, ist Fahrradfahren besonders gelenkschonend. Selbst wer bereits unter Kniebeschwerden leidet, ist auf dem Fahrrad gut aufgehoben. Der Druck auf die Kniegelenke ist aufgrund der entlastenden Wirkung von Sattel und Lenker niedriger und durch den regelmäßigen Tritt gleichmäßiger“, so Möhlendick. Ganz nebenbei macht eine Fahrt mit dem Rad auch den Kopf frei, besonders wenn die Strecke durch eine schöne Landschaft führt.

Unser Gesundheitscampus

Prävention muss mehr als ein Gedankenspiel sein. Wie schaffen wir es daher, dass unsere Erkenntnisse im Alltag unserer Versicherten ankommen? Der BARMER GEK Gesundheitscampus zeigt neue Wege auf, wie jede/-r für die eigene Gesundheit aktiv werden kann. Die Nutzer werden dazu aufgefordert, selbst etwas für die eigene Gesundheitskompetenz zu tun. Wir bieten diese Möglichkeit im Gesundheitscampus nicht nur unseren Versicherten – auch Nicht-Mitglieder können sich als Interessenten registrieren. Bei den Onlinekursen können die Nutzer aus unterschiedlichen Themen wie Rückengesundheit, gesunde Ernährung und Stressbewältigung wählen. Versicherte erhalten einen Vollzugriff, während registrierte Interessenten einen Schnuppermonat durchführen können. In Gesundheitswelten für Firmen, Schulen und Kindergärten gibt es Aktionen und Gesundheitsangebote für entsprechende Zielgruppen. Die Seiten der Plattform sind modern gestaltet, responsive designt (für mobile Anwendungen) und fügen sich perfekt in das neu gestaltete Bild des Onlineauftritts der BARMER GEK ein.

www.barmer-gek.de/gesundheits-campus

Christian Broden, BARMER GEK

Local Hero, Global Player – der Stadthelm im Einsatz

Aber: Was genau ist bitte ein „Stadthelm“?

ABUS Security Tech Germany

Ein Helm, der nur in der Stadt schützt? Brauche ich dann auch noch einen „Landhelm“? – Keineswegs. Der Stadthelm ist ein Helm im dezenten Design mit einem universell hohen Sicherheitsstandard, der Radfahrer schützt, wo immer sie unterwegs sind. Schon von Weitem erkennt man ihn an seinem orangefarbenen Dreieck. Als „besonderes Kennzeichen“ trägt der Stadthelm den Namen seiner Stadt auf dem Schirm. Damit identifiziert sich der Radler mit seiner Stadt und mit seinem Helm.

So verfolgt der Stadthelm das Ziel, die Akzeptanz von Helmen zu verbessern und die Folgen von Fahrradunfällen zu minimieren. Und das mit Erfolg: Seit über fünf Jahren bewährt er sich nicht nur als schützende Kopfbedeckung, sondern auch als Präventions- und Charityprojekt – und das in aktuell mehr als 135 deutschen Städten und Regionen und obendrein in den Nachbarländern Frankreich, Dänemark, Österreich und der Schweiz.

Der Stadthelm wurde 2010 als Projekt zum freiwilligen Helmtragen vom Bundesverband Kinderneurologie-Hilfe e.V. mit den Projektpartnern ABUS und der Kommunikationsagentur pars pro toto GmbH initiiert. Auslöser waren die zahlreichen verunfallten Kinder mit Kopfverletzungen, die Mitarbeiter der Kinderneurologie-Hilfe-Einrichtungen täglich be-

Plakat mit Peter Lohmeyer

treuen. Ihnen wird bundesweit eine kostenlose fachkundige Beratung und Nachsorge angeboten. Unterstützt durch das Stadthelm-Projekt und Helmhersteller ABUS in Höhe von 5 Euro pro verkauftem Helm.

Der Stadthelm wird öffentlichkeitswirksam von einer Präventionskampagne begleitet, die auf Freiwilligkeit und Vorbildfunktion beim Helmtragen setzt, um die Bereitschaft zum Helmtragen insgesamt zu fördern. Prominentes Gesicht der Kampagne ist Bettina Wulff. Sie begleitet das Projekt bei öffentlichen Auftritten und engagiert sich für die Unfallopfer. Zusammen mit weiteren prominenten Persönlichkeiten trägt sie den identitätsstiftenden Helm in die Öffentlichkeit.

Der Stadthelm – eine rundum gute Sache für Radler mit und ohne Helm. Und:

Die Städte …

… profitieren durch den Schutz der Radfahrer, den Ausbau der gemeinnützigen Beratungsstellen und im Rahmen des Stadtmarketings.

… können die Kampagne lokal unterstützen, indem sie vorhandene Plakate oder Kampagnen mit lokaler Prominenz schalten, bei Präventionsaktionen das Stadthelm-Projekt integrieren oder die städtischen Angestellten damit ausrüsten.

Der Fachhandel …

… kann sich mit dem Stadthelm auf sozialer Ebene positionieren und bei Aktionstagen, mit Anzeigen auf sich aufmerksam machen.

… wird mit einer Vielzahl an Materialien unterstützt.

Die Unternehmen …

… können den Stadthelm mit eigenem Logo bekommen und ihn so als identitätsstiftendes Mitarbeiter- oder Kundengeschenk einsetzen.

… den Stadthelm im Rahmen der betrieblichen Gesundheitsvorsorge und des Corporate Social Responsibility einsetzen.

Plakat mit Dietmar Bär

ABUS/pars pro toto

Der Dreck geht ab. Das Grinsen bleibt.

Erste wasserdichte Taschenserie fürs Bikepacking

Bikepacking beginnt da, wo klassisches Radwandern aufhört. Der Untergrund der Wege soll bei dieser Art des Outdoorabenteuers nicht der Faktor sein, der den Weg vorgibt. Unabhängig unterwegs und vom Gewicht des Gepäcks nicht limitiert, rein in die Natur, oft auch mit Übernachtungen unter freiem Himmel oder im Zelt, das ist die Reiserichtung, die viele Biker für sich entdecken.

Nasses Gepäck gehört dabei endlich der Vergangenheit an. Passend zum Start der Bikesaison hat der Heilsbronner Taschenspezialist ORTLIEB seine neue Produktlinie zum Thema Bikepacking präsentiert, natürlich wasserdicht, natürlich made in Germany. Mit insgesamt vier Taschen deckt die neue Serie alle wichtigen Gepäckunterbringungen ab.

Das Seat-Pack als geräumige und wasserdichte Satteltasche mit Rollverschluss variiert im Volumen zwischen 8 und 16,5 Litern, ein zusätzliches Ventil sorgt für schnelle und einfache Kompression.

Das Handlebar-Pack sorgt für eine ausgeglichene Gepäck- und Lastenverteilung am Rad. Mit der wasserdichten Gepäckrolle für den Lenker bleibt beispielsweise der Schlafsack in jeder Situation trocken.

Das wasserdichte Accessory-Pack mit 3,5 Litern Fassungsvermögen dient als Erweiterung für das Handlebar-Pack. Es kann als Zusatztasche am Handlebar-Pack, als einzelne Tasche am Lenker oder als Hüfttasche genutzt werden.

Das Frame-Pack eignet sich ideal, um vor allem schweres Gepäck, wie etwa Werkzeug oder Nahrungsvorräte, zentral im Rad zu verstauen. Die Montage innerhalb des Rahmendreiecks erfolgt über robuste Klettverschlüsse. Das Frame-Pack ist in zwei Größen von 4 und 6 Litern erhältlich.

Alle Produkte sind ab Mitte April 2016 lieferbar, mit Ausnahme des Frame-Packs. Dieses folgt 2017.

Peter Kühn

Das wasserdichte Accessory-Pack (oben) und das Handlebar-Pack (unten)

Quantensprung für den Radverkehr

Neues aus dem Hause WSM

Nur wenige Wochen nach der Eröffnung des zweiten Bauabschnitts des Radschnellwegs Ruhr (RS1) zeigte WSM als Anbieter u.a. von Fahrradpark- und Überdachungssystemen gemeinsam mit der AGFS auf der Fahrrad Essen eine Rast- und Servicestation, wie sie zur Infrastruktur jedes Radschnellwegs gehören sollte. Mit dabei von WSM: Zwei Überdachungen der Modelle Paris und Passau, eine als Kiosk genutzte SmartUnit, eine Sitzgruppe aus einer robusten Stahlgitterkonstruktion, eine Fahrrad-Servicestation mit Luftpumpe und Werkzeug sowie Fahrradparker und -garagen des Typs BikeBox 1G. Attraktive Infrastrukturen, davon ist WSM überzeugt, erhöhen die Akzeptanz der Fahrradmobilität ganz entscheidend – ein Quantensprung für den Komfort!

Stellplatz in zwei Dimensionen

VarioHub heißt das neueste Doppelstock-Fahrradparksystem von WSM. Getreu seinem Firmenmotto „Qualität in Metall“ hat das Unternehmen dabei auf eine äußerst robuste, korrosionsgeschützte und langlebige Stahlkonstruktion sowie auf hochwertige Führungsschienen aus Aluminium gesetzt.

Das System eignet sich dank seiner hohen Material- und Fertigungsqualität auch für den dauerhaften Einsatz im öffentlichen Raum. Grundsätzlich eignet sich der VarioHub für alle Rahmengrößen und für Reifenbreiten bis 55 mm. Das System lässt sich unbegrenzt erweitern, sodass auch groß dimensionierte Abstellanlagen damit realisiert werden können. Verschiedene Anschließmöglichkeiten optimieren die Diebstahlsicherung.

B+R-Anlage in Iserlohn erweitert

WSM hat zehn Fahrradboxen des Typs BikeBox 1G an die Stadt Iserlohn geliefert und dort am Stadtbahnhof montiert. Sie sind vandalismus- und diebstahlhemmend. Damit verbessert die Stadt ihr Angebot für Berufspendler weiter.

BikeBox 2 von WSM

Die neuen Fahrradgaragen von WSM schützen zuverlässig vor Beschädigung und machen es Dieben schwer. Die BikeBox 2 verfügt über einen sehr guten Korrosionsschutz und hohe Wetterbeständigkeit durch Verzinkung. Der Korpus ist pulverbeschichtet lackiert, Rückwand und Tür sind in RAL 3020 (Verkehrsrot) gehalten, die Rahmen in RAL 7016 (Anthrazit) ausgeführt. Verschiedene Seitenwände und unterschiedliche Farbgebungsvarianten erlauben eine individuelle Gestaltung. Außerdem stehen verschiedene Schließsysteme zur Auswahl.

Da tut sich was: WSM auf der VELOBerlin

Mit rund 15.000 Besuchern ist die VELOBerlin eine der größten deutschen Fahrradmessen. Erstmals beteiligte sich der Berliner Senat an der Ausstellung mit der Vorstellung seiner neuen „Strategie Fahrradparken“. Passend zum Thema zeigte WSM Fahrradparksysteme, Ladestationen und Überdachungen. „Wir sind mit der Messe sehr zufrieden“, urteilte Andreas Hombach, Vertriebsleiter Überdachungen und Fahrradparksysteme, „auch, weil die Politik das Thema Fahrrad erkannt hat, wie die Beteiligung des Senats zeigt.“

Matthias Oberländer, WSM Walter Solbach Metallbau GmbH

Das Fahrrad als weltweiter Mobilitätsfaktor

Marktführer Schwalbe geht mit Zuversicht in die neue Fahrradsaison

„In vielen Metropolen der Welt prägt das moderne Fahrrad das alltägliche Straßenbild“, stellt Frank Bohle fest, „das Fahrrad ist in der Enge der Städte zu einem wesentlichen Verkehrsträger geworden.“ Der Geschäftsführer des bekannten Fahrradreifenherstellers Ralf Bohle GmbH aus Reichshof bei Köln ergänzt: „Immer mehr Menschen sehen ein hochwertiges Fahrrad auch als ein Statussymbol an. Sie zeigen damit ihren modernen, urbanen Lebensstil.“

Jenseits aller Lifestyle-Überlegungen sieht Bohle aber auch gleich mehrere rationale Gründe für die zunehmende Fahrradnutzung: „Der Fitness-Trend ist ungebrochen. Hinzu kommt die Entlastung des kollabierenden Autoverkehrs durch die Radfahrer. Das Fahrrad hat sich zu einem weltweiten Mobilitätsfaktor entwickelt.“ Außerdem spiele der Drang zur Elektro-Mobilität eine immer größere Rolle. Allein in Deutschland rollen bereits 2,5 Mio. E-Bikes. Frank Bohle sieht hier deutliche Unterschiede zum Automobil: „Während das Elektro-Auto für viele Käufer immer noch zu teuer oder unpraktisch ist, ist das E-Bike zu einem populären Alltags- und Freizeitvehikel geworden. Und das schon seit zehn Jahren.“

Der Schwalbe-Geschäftsführer sieht die Zukunft in einer besseren Verzahnung aller Verkehrsträger: „Das mancherorts zu beobachtende Gegeneinander sollte bald zu einem Nebeneinander und Miteinander führen.“ Die intelligente Entwicklung von Fahrradtrassen wie dem Radschnellweg Ruhr könne den Widerstand vieler Autofahrer verhindern. Auto und Fahrrad müssten nicht immer dieselben Hauptstrecken benutzen. Dem platzsparenden Fahrrad könne oft auf anderen Routen eine schnellere Trasse ermöglicht werden. Frank Bohle ist zufrieden über die Entwicklung im 21. Jahrhundert: „Seit Jahrzehnten engagiert sich das Unternehmen Bohle für das Fahrrad als Verkehrsträger. Früher sind wir oft dafür belächelt worden. Heute können wir stolz darauf sein, dass wir schon lange für diese Renaissance des Fahrrads geworben haben.“

Der Europa-Marktführer bei Fahrradreifen blickt zum Start der diesjährigen Fahrradsaison zuversichtlich in die Zukunft. Zur erfreulichen Entwicklung im Jahr 2016 sollen auch die für Schwalbe typischen Innovationen beitragen: Dazu gehört ein extrem leichter Fahrradschlauch, bei dem ganz auf das traditionelle schwarze Gummi verzichtet wurde, und der nur ein Drittel im Vergleich zu einem herkömmlichen Schlauch wiegt. Gemeinsam mit den Chemiespezialisten der BASF entwickelte Schwalbe stattdessen einen neuen thermoplastischen Kunststoff für Fahrradschläuche. Ab April wird der Schwalbe Evo Tube für Mountainbikes ausgeliefert.

Doris Klytta, Ralf Bohle GmbH

BIKE&CO mal fünf in Bremen

Erfolgreicher Gemeinschaftsstand mit fünf Händlern und namhaften Lieferanten auf der „Rad + Outdoor“

Kompetente Beratung und persönlicher Kontakt, hierfür stehen die Fahrradhändler des Einkaufsverbands BIKE&CO. Bei der Messe „Rad + Outdoor“ in Bremen am 12. und 13. März 2016 haben fünf BIKE&CO-Händler aus Bremen und dem Umland ihre Stärken gebündelt und setzten damit eins der Messehighlights für die über 19.000 Besucher.

„Eine komplett gelungene Veranstaltung“, sagt Matthias Wessels von Rund ums Rad aus Delmenhorst und spricht damit auch für seine vier Kollegen aus Bremen, Wilstedt und Oldenburg.

Die Händler haben mit ihrem gemeinsamen Messeauftritt die Relevanz der lokalen Händler auch in Zeiten harten Wettbewerbs durch große Verbrauchermärkte und Onlinehandel unter Beweis gestellt und damit einen Wegweiser für die Zukunft gesetzt.

Auch Hans-Peter Jakst vom Zweirad-Center Jakst aus Bremen zeigte sich „sehr zufrieden“ mit dem Ergebnis der Gemeinschaftsleistung. Es wurden viele neue Kontakte geknüpft und neue sowie Stammkunden angesprochen. So haben die Händler auch bereits wenige Tage nach der „Rad + Outdoor“ die ersten Messebesucher in ihren Geschäften begrüßen können.

Für BIKE&CO-Geschäftsführer Malte Köttgen war die Teilnahme an der Messe in Bremen wegweisend. „Wir haben in diesem Jahr einen Auftakt mit Signalwirkung für den gesamten Markt gesetzt. Für 2017 planen wir unsere Händler bei weiteren Endverbrauchermessen zu unterstützen. Das Konzept ist aufgegangen, nun freuen uns auf nächstes Jahr.“

Astrid Durstwitz, BIKE&CO

Fahrradbus F 10 verbindet Osnabrück mit Ibbenbüren und Umgebung

Jeden Sonn- und Feiertag von Anfang Mai bis Anfang Oktober können Pedalritter zur Entdeckung von Ibbenbüren und Umgebung auch den Fahrradbus F 10 nutzen.

Der F 10 ist ein Angebot des Regionalverkehrs Münsterland (RVM) und verbindet die Großstadt Osnabrück mit dem nur ca. 25 km entfernten Ibbenbüren und anderen umliegenden Orten.

Je nach Belieben kann die Radtour mit dem Bus gestartet und mit dem Fahrrad fortgesetzt werden, sodass im Zielgebiet eine ausgedehnte Fahrradtour mit Besichtigung der zahlreichen Ausflugsziele möglich ist. Ohne Zeit und Kraft für die Anfahrt zu verlieren, können Pedalritter beliebig die Sommerrodelbahn, den Kletterwald, die Dörenther Klippen oder das Stadtmuseum besuchen. Auch Streckenabschnitte der 100-Schlösser-Route, der Dortmund-Ems-Kanal-Route und des Töddenland-Radwegs können ab Ibbenbüren „erfahren“ werden.

Der Fahrradbus kann bis zu 16 Fahrräder auf dem Anhänger transportieren. Der Ein- und Ausstieg ist an jeder beliebigen Haltestelle möglich. Gruppen von mehr als fünf Personen sollten sich für den Fahrradbus anmelden.

Weitere Informationen, Fahrplan und Preise unter: *www.rvm-online.de/service/120405_Fahrradbus_F10_web.pdf. www.tourismus-ibbenbueren.de*

Sabine Simikin-Escher, Stadtmarketing Ibbenbüren GmbH

RuhrtalRadweg jetzt drittbeliebtester Flussradweg Deutschlands

Der 230 km lange Flussradweg wird immer beliebter und überzeugt viele Radler als hochwertige Qualitätsradroute. Hinter dem Elberadweg und dem Weserradweg gehört der RuhrtalRadweg zwischen Winterberg und Duisburg zu den Top-Radrouten in Deutschland. Auch im Ranking der meistbesuchten Radfernwege Deutschlands stieg der RuhrtalRadweg um fünf Plätze auf den dritten Platz. Die Beliebtheit kommt nicht von ungefähr, denn der Radweg erfüllt erneut die strengen Kriterien des ADFC und wurde auf der ITB in Berlin erneut als Vier-Sterne-Qualitätsradroute ausgezeichnet.

„Der RuhrtalRadweg hat in den vergangenen zehn Jahren eine beeindruckende Erfolgsgeschichte an den Tag gelegt und wir sind stolz darauf, der drittbeliebteste Fernradweg in Deutschland zu sein. Gelebte Kooperation in der Vermarktung zahlt sich einfach aus“, freut sich Axel Biermann, Geschäftsführer der Ruhr Tourismus GmbH, über die tolle Platzierung.

Alle Infos zum RuhrtalRadweg und dem Jubiläumsjahr 2016 unter:

www.ruhrtalradweg.de

Jochen Schlutius, Ruhr Tourismus

Grenzenlos radeln auf der Via Romana

Auf den Spuren der Römer mit einer tollen App

Streckenabschnitt der Via Romana in der Nähe von Nimwegen

Auf der ehemaligen Handels- und Heeresroute der Römer zwischen Xanten und Nimwegen führt heute die Via Romana, eine grenzüberschreitende Radwanderroute, durch die herrliche niederrheinische Landschaft. Die 260 km lange Route ist durchgehend ausgeschildert, dazu gibt es eine App, die Kartenmaterial, Unterkunftsmöglichkeiten, Gastronomie und Sehenswürdigkeiten enthält und kostenlos in deutscher und niederländischer Sprache heruntergeladen werden kann.

Eine Reise durch 2.000 Jahre Geschichte! Früher verband die Route römische Siedlungen und Kastelle miteinander und heute erlebt man Funde aus der Römerzeit, Burgen, Gärten und Kirchen ganz bequem mit der „Fiets" – wie hier das Fahrrad liebevoll genannt wird. Vom LVR-RömerMuseum mit dem Archäologischen Park in Xanten über die historische Altstadt in Kalkar und die barocken Gärten in Kleve bis hin nach Nimwegen, der ältesten Stadt der Niederlande, ist für jeden Geschmack etwas dabei!

Wer gerne organisiert reist, findet auf der Website *www.via-romana.de* auch Pauschalangebote.

Weitere Informationen gibt es ebenfalls auf der Website oder unter Telefon 0 28 21/89 50 90.

Via Romana c/o Kleve Marketing

Neue Karte zum Knotenpunktnetz jetzt auch in Bonn

Ganz nach dem Vorbild aus den Niederlanden und Belgien kann seit dem Sommer 2015 im gesamten Gebiet der RadRegionRheinland nach Zahlen gefahren werden. Um das Prinzip zu erklären und die Knotenpunkte auf dem Bonner Stadtgebiet zu präsentieren, ist eine neue Bonner Karte konzipiert worden. Sie zeigt außer den städtischen auch die angrenzenden Knotenpunkte des Rhein-Sieg-Kreises. Die Radler können sich damit ganz bequem eine individuelle Route in Bonn und in der Region zusammenstellen. An jedem Knotenpunkt steht eine Infotafel mit einer Übersichtskarte, die die Knotenpunkte in direkter Nähe zeigt.

Die neue Karte weist darüber hinaus auf touristische Ziele in Bonn hin und informiert über das landesweite Radverkehrsnetz in NRW.

Viele Informationen und praktisches Kartenmaterial sorgen dafür, dass Radler in Bonn sicher und bequem ihre Tour abfahren können und gut informiert sind.

Marlies Koch, Stadt Bonn

Infotafel mit dem Knotenpunktnetz der RadRegionRheinland in Bonn

Der Kreis Unna fasst Angebote für Radler zusammen: mit einer Karte überall hin

Unter dem Motto „Aus drei mach eins" hat der Kreis Unna mehrere auf dem Markt befindliche Karten in einer zusammengefasst. Die neue Karte ersetzt die beiden Taschenfaltpläne für den Nord- und den Südkreis sowie die „Tourist-Map", die anlässlich der Fußball-WM 2006 erstmals zu haben war.

Wichtigster Bestandteil und deswegen farblich abgehoben ist die Route „RadKreisUnna": Sie verbindet die Römer-Lippe-Route im Norden und den Ruhrtal-Radweg im Süden des Kreises. Erstmals wurden die sogenannten A-Wege, die um jede Stadt und Gemeinde führenden Rundradelwege, mit in eine Radkarte des Kreises eingearbeitet. Ganz selbstverständlicher Karteninhalt sind alle Themenrouten wie etwa die Westfälische Salzroute, der Seseke-Weg, der Emscherpark-Radweg, der Ruhr-Lenne-Achter oder auch der 2015 eröffnete Alleenradweg von Unna-Königsborn nach Welver.

Zu haben ist der Faltplan ab sofort beim Kreis Unna sowie bei den Städten und Gemeinden sowie den Radstationen.

Benjamin Wührl

Termine

2016
1.5.–30.9.

Kampagne STADTRADELN

Diesen Sommer radeln wieder Groß und Klein, Jung und Alt für mehr Klimaschutz und Radverkehrsförderung. Wo wann geradelt wird und wie man teilnimmt, findet man unter: *www.stadtradeln.de*

JUNI 2016
12.

Fahrradfest am Möhnesee

Auf dem Fahrradfest am Möhnesee wird den Besuchern ein umfangreiches Angebot rund um das Thema Fahrrad geboten. Neben einer Hüpfburg, einem Spieleparcours und Kinderschminken findet auch eine Fahrradbörse statt. Highlights des Fahrradfestes sind u.a. das traditionelle Bettenrennen, das Laufradrennen und der Fahrradweitwurf.

Informationen: *www.moehnesee.de*

JUNI 2016
12.

16. Radelsonntag „Ibbenbüren aufs Rad“

Mitte Juni heißt es wieder „Start frei“ für den Ibbenbürener Radelsonntag, der zusammen mit einem verkaufsoffenen Sonntag und zahlreichen Aktionen „rund ums Rad“ in der Ibbenbürener Innenstadt stattfindet. Interessierte Pedalritter haben die Wahl zwischen fünf verschiedenen Touren:

Freizeitradler können auf drei unterschiedlich langen Strecken, die extra für den Radelsonntag ausgeschildert werden, die reizvolle Landschaft in und um Ibbenbüren erkunden. Für alle, die es anstrengend mögen, bietet der Verein Marathon Ibbenbüren e.V. zwei geführte Touren von 70 bis 80 km Länge an. Start ist jeweils um 10.00 Uhr in der Ibbenbürener Innenstadt.

Dort wartet sowohl auf Radler als auch auf Nicht-Radler ein unterhaltsames Rahmenprogramm mit Fundsachenversteigerung, (Rad-)Reisemeile und musikalischer Unterhaltung.

JUNI 2016
15.

2. Deutscher Kommunalradkongress in Bingen

Wie kann der Radverkehr sicherer und damit attraktiver werden? Wie können Fahrrad und Autoverkehr besser harmonieren? Wie können Radwege für Tourismus und Alltag genutzt werden? Welche Rolle spielt das Verkehrsklima und wie kann die Einhaltung der Verkehrsregeln verbessert werden?

Diese und weitere Fragestellungen diskutiert der Deutsche Städte- und Gemeindebund mit kommunalpolitischen Entscheidungsträgern, den zuständigen Verwaltungsmitarbeitern aus den Kommunen sowie den Radverkehrsbeauftragten.

JUNI 2016
16.–17.

X. Österreichische Fachkonferenz für Fußgänger/-innen in Baden, Österreich

Fußgängerfreundliche Räume, vernetzte Wegsysteme mit Qualitäten und Mobilitätskonzepte, die den Mensch in den Mittelpunkt rücken, tragen zu einer aktiven wie auch sicheren Nahmobilität bei. Unter dem Motto ”Gut zu Fuß – nahmobil aktiv & sicher“ wird bei der diesjährigen Fachkonferenz der Fußverkehr als wesentlicher Teil der Mobilitätskette, insbesondere an der Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr, beleuchtet. Alle Informationen unter: *www.walk-space.at*

JULI 2016
24.

Sattel-Fest

Freie Fahrt zwischen Soest und Hamm, Wiesen und Wälder, abwechslungsreich ausgestattete Raststationen, entspannte Radler: Das ist das Sattelfest! Von Hamm über Welver bis nach Soest ist die rund 40 km lange Strecke zum Sattel-Fest für den Autoverkehr gesperrt. Informationen und Unterhaltung rund um das Thema Fahrrad gibt es auf den Fahrradmärkten in Soest, Welver und Hamm sowie an den Pausenstationen entlang der Strecke. Informationen unter: *www.sattel-fest.com*

AUGUST 2016
14.

Lippetaler Fahrradthon

Das Radfahren durch die flachen Parklandschaften entlang der Lippe bietet Erholungssuchenden viel Entspannung. Immer am 2. Sonntag im August findet auf dieser Strecke ein großer Fahrradtag für die ganze Familie statt. Veranstalter ist die Gemeinde Lippetal in Zusammenarbeit mit Lippetaler Vereinen. Die gesamte Strecke ist – wie ein Marathon – etwa 42 km lang. In fast allen Lippetaler Dörfern gibt es Stationen, die die Teilnehmer/-innen zum Halt einladen. Der Rundkurs wird für diesen Tag extra ausgeschildert – der Ein- und Ausstieg ist jederzeit und überall möglich.

SEPTEMBER 2016
28.–30.

Deutscher Straßen- und Verkehrskongress 2016 in Bremen

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) veranstaltet alle zwei Jahre den „Deutschen Straßen- und Verkehrskongress“. Dazu gehört die Fachausstellung „Straßen und Verkehr“. Über 120 Firmen präsentieren ihre Neuigkeiten auf dem Gebiet des Straßen- und Verkehrswesens. Der Eintritt zur Fachausstellung ist für alle Interessierten frei. Nähere Informationen zu diesem Kongress finden Sie unter: *www.fgsv-kongress.de*

NOVEMBER 2016
14.–15.

10. Fahrradkommunalkonferenz in Erlangen

Auf der zweitägigen Veranstaltung diskutieren rund 250 Experten über „Innovationen in der Radverkehrsförderung“. Daran angeschlossen tagen bundesweite Gremien wie der Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ oder die „Landesarbeitsgemeinschaften Radverkehr“. Weitere Informationen können unter *www.fahrradakademie.de/fahrradkonferenz* abgerufen werden.

Impressum

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, Mai 2016

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

FSC www.fsc.org
MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C008563

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

Wir sind die AGFS

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

AGFS

Mit freundlicher Unterstützung:
Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen