

# nahmobil

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

Heft 09 | Juli 2017



# 2000 JAHRE FAHRRAD

---

## **Generation Fahrrad**

Die AGFS-Kampagne  
zum Fahrradjubiläum

---

---

## **AGFS-Fachtagung**

„Fördermöglichkeiten für  
die Nahmobilität“

---

---

## **Radschnellwege**

Website und Broschüre

---



## Liebe Freundinnen und Freunde der AGFS,

in diesem Jahr wird das Fahrrad 200 Jahre alt. 200 Jahre sind im Laufe der Evolution nur ein sehr kleiner Zeitraum, der aber große Auswirkungen auf unser heutiges Leben hat – oder besser haben könnte. Das Fahrrad wird immer noch stark unterschätzt in dem, was es für uns Menschen leisten kann. Die AGFS hat es sich zur Aufgabe gemacht, das ganze Potenzial des Fahrrades aufzuzeigen und den Weg zu bereiten für eine angemessene Wertschätzung dieses bisher nur ansatzweise genutzten Verkehrs- und Transportmittels.

Das Fahrrad ist – wir wissen es eigentlich alle, aber es kann nicht oft genug gesagt werden – ein Allrounder mit positiven Nebenwirkungen auf den unterschiedlichsten Gebieten. Ob es nun der schnelle und direkte Transport von Personen und Waren im Alltag, das gemütliche und entspannende, gerne auch einmal das ziellose Umherfahren in der Freizeit oder das schnelle und intensive Rennen beim Sport ist, das Fahrrad hat alle Lebensbereiche erobert.

Fahrradfahren hält uns gesund und fit, hilft beim Umweltschutz, entlastet die Krankenkassen, trägt zu einem leiseren Wohn- und Lebensumfeld bei, erhält unsere Arbeitskraft und Kreativität sowie vieles mehr.

Und deshalb wird es Zeit, den Perspektivenwechsel zu vollziehen, den



Blick durch die Windschutzscheibe zu ersetzen durch den frischen Fahrtwind hinter dem Lenker und die Generation Golf abzulösen durch die Generation Fahrrad.

Und deshalb wird es auch Zeit, sich zu bekennen: Ja, ich gehöre dazu! Ich bin Teil der neuen GENERATION FAHR-RAD!

Mit den besten Wünschen für eine erfolgreiche Saison 2017

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

Ihre Christine Fuchs  
Vorstand der AGFS

# nahmobil 09 | Inhalt



## 200 JAHRE FAHRRAD

- 6 200 Jahre Fahrrad: Technik, Infrastruktur und Mensch
- 9 DStGB wertschätzte Fahrrad-jubiläum mit Aktionsaufruf
- 9 Anfangs ausgebremst, dann in voller Fahrt: das Fahrrad und seine 200-jährige Geschichte
- 10 Generation Fahrrad feierte Premiere!
- 12 Fahrradfahren in Kerpen – schon vor 120 Jahren „Allen voraus“
- 13 Johannes Schweikle, „Die abenteuerliche Fahrt des Herrn von Drais – Eine Romanbiografie“
- 13 Das Fahrrad – „Made in Germany“
- 14 Der Kreis Coesfeld wurde das 80. Mitglied der AGFS
- 15 AGFS-Fachtagung „Fördermöglichkeiten für die Nahmobilität“
- 16 Interview mit Thomas Eiskirch
- 17 Novellierung der Landesbauordnung NRW
- 18 Die AGFS feierte „200 Jahre Fahrrad“ in Essen
- 20 Das Fahrrad und seine Infrastruktur im Laufe der Zeit
- 21 Quartier in Bewegung – Oberhausen-Sterkrade und Hamm-Weststadt sind dabei
- 22 Der Deutsche Fahrradpreis 2017
- 25 Der Prinz und sein Fahrrad
- 27 Das Radwegesanierungsprogramm der Stadt Köln geht weiter ...
- 28 58 zusätzliche Fahrradabstellplätze am Bahnhof Köln West
- 28 Rheinboulevard für den Radverkehr freigegeben
- 29 Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf den Ringen hat begonnen
- 29 Neue Fahrradschutzstreifen in Köln-Mülheim
- 30 Faßstraße – Um- und Rückbau einer vierstreifigen Straße
- 31 Bürgermeister der MAHHL-Städte beschäftigen sich mit nachhaltiger Mobilität
- 32 eConnectionLine – neue Mobilität für Orte der Arbeit
- 32 „Radverkehrskonzept – Münster 2025“ beschlossen
- 33 RuhrtalRadweg

## INFRASTRUKTUR

- 26 Peter Appeltauer: Inspiration Fahrrad
- 26 „Radfahren in der Stadt – Möglichkeiten urbaner Verkehrspolitik“
- 26 Öffnung der Fußgängerzonen in der Kölner Innenstadt



## UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 34 **Wir wollen eine Null-CO<sub>2</sub>-Firma werden**
- 36 **VSF fordert Verkehrswende für Deutschland**
- 37 **Maßnahmen gegen Manipulation und Tuning von E-Bikes**
- 37 **Fahrradschläuche komplett recycelbar**
- 39 **Bike & Business-Station: die ausgezeichnete Infrastruktur für fahrradfreundliche Arbeitsplätze von WSM**
- 39 **Mit dem Traumrad ins Büro**

## KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 40 **Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet**
- 40 **Alternativen zur Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“**
- 41 **The Freedom of Cycling – Nordrhein-Westfalen präsentierte sich**

- 42 **Modellprojekt zum E-Bike-Pendeln gestartet**
- 42 **Radverkehrsstrategie des Kreises Unna**
- 43 **Modellvorhaben in Köln: Förderung aktiver Mobilität in städtischen Quartieren**
- 44 **Bicycle Policy Audit – BYPAD**
- 44 **Die städtische Kampagne „Fahrrad in Aachen“ erweitert Mobilitäts- und Verkehrserziehung**
- 45 **Mobilitätstag der Kreisverwaltung Coesfeld**
- 46 **Tools zur Analyse der Intermodalität von Bahnhöfen**
- 47 **Werbung für den Radverkehr: Fahrradbarometer in Münster**
- 47 **STADTRADELN 2017**

## AUSBLICK UND RÜCKBLICK

- 48 **Mit dem Rad zur Arbeit**
- 48 **Mit dem Fahrrad durch die Grüne Hauptstadt Europas**

- 49 **Aktionstag „Park statt Parken“ in Bottrop**
- 50 **Weichen stellen für ein fahrradfreundliches Krefeld!**
- 50 **Von Knotenpunkt zu Knotenpunkt**
- 51 **TransVennCargo 2017**
- 51 **Stadt Dorsten unterstützt Pilotprojekt für neue Radrampen**
- 52 **Sicher und selbstbewusst mit dem Pedelec unterwegs**
- 52 **Filmaufnahmen bei der ADFC-Sternfahrt nach Düsseldorf**
- 52 **Radroutenplaner.NRW mit neuen Funktionen**
- 53 **Europas größtes Sharing-Angebot für Elektro-Lastenräder startet in Köln**
- 53 **Anradeln in Herten**
- 54 **Termine**



# 200 Jahre Fahrrad: Technik, Infrastruktur und Mensch

Im Schnellgang durch die Geschichte

200 Jahre Fahrrad bedeuten 200 Jahre Entwicklungsgeschichte. Und zwar auf vielerlei Ebenen. Da ist natürlich erst einmal die Technik des Fahrrades an sich. Von der Drais'schen Laufmaschine zum modernen Fahrrad war es ein langer Weg. Mit epochalen Fortschritten wie Pedalantrieb oder Luftbereifung. Aber auch mit vermeintlichen Nebensächlichkeiten, die nur einzelnen Radlergruppen Fortschritte brachten. Bleiben noch die Flops, Irrungen und Wirrungen, die den Weg zum Erfolg des Fahrrades säumen. Bemerkenswert war die Arten- und Formenvielfalt des Fahrrades, bevor sich das Rover Safty Bicycle und damit der Diamantrahmen durchsetzte. Diesen gestalterischen Wildwuchs gab es Jahrzehnte später beim vollgefederten Mountainbike nochmals, bevor sich eine Handvoll funktionell und ästhetisch stimmiger Konzepte etablierte.

Mit den Aspekten der „Funktionalität“ und der „Ästhetik“ sind wir mitten im Wechselspiel zwischen Technik, Mensch und Umwelt. Ideen sind nur dann gut, wenn ihre Zeit auch gekommen ist. So ist Fahrradtechnik nur so gut wie der Mensch, der sie braucht, und wie die Umwelt, die ihre Anwendung erlaubt.

Unter diesem Aspekt ist die Geschichte des Fahrrades nicht frei von Ironie: So wurden die ersten Radwege von Radfahrern initiiert, um besseren Untergrund zu bekommen, da die Straßen jener Zeit von unbeschreiblich schlechter Qualität fürs Radeln waren, während wir heute noch die vielen Radweg-Bausünden der letzten Planergeneration, die extrem autofixiert agierte, verdauen müssen.

Und es ist genau diese Interaktion zwischen Mensch, Technik und Infrastruktur, die den Schlüssel zum Erfolg darstellt. Das gilt für alle drei: Ohne gute Technik und Infrastruktur kann der Mensch nicht zufrieden/sicher unterwegs sein. Ohne die richtige Infrastruktur und die ihr zugeneigten Menschen wird Technik ihren Nutzen nicht entfalten und damit keinen kommerziellen Erfolg haben, was für die Vitalität der dahinterstehenden Wirtschaft essenziell ist. Und die gute Intention besser Infrastruktur verpufft wirkungslos, wenn der Mensch und die Technik fehlen, um sich ihrer akkurat zu bedienen.

## These: Der Erfolg des Fahrrades hängt nicht mehr von seiner technischen Weiterentwicklung ab

Das Fahrrad hat bis in die 1980er-Jahre eine Art Dornröschenschlaf gehalten. Dieser begann mit dem Zweiten Weltkrieg und der anschließenden Automobilmisierung der westlichen Welt. Das Fahrrad war – abgesehen vom Rennrad – über fast 40 Jahre von der allgemeinen technischen Entwicklung abgekoppelt. Dass daraus binnen nicht einmal 25 Jahren ein cleveres Multi-Tool wurde, entspringt zwei grundverschiedenen Fahrrad-Subkulturen: Mitte der 1970er hatten in Marin County, Kalifornien, Gary Fisher, Tom Ritchey und Co. das Mountainbike erfunden, das seit den 1980ern die Welt eroberte. Zur selben Zeit erwuchs in Mitteleuropa eine Umweltbewegung, die das Fahrrad als Ersatz für das Auto entdeckte. Beiden „Thinktanks“ ist gemein, dass sie zum einen mit den Regeln, was man mit einem Fahrrad so macht, brachen und zum anderen das Material für den Aufbau ihrer Räder wild zusammensuchen mussten. Die US-Biker griffen auf alte Clunker Bikes und Motocross-Material zurück. Und auch die Alltagsradler mussten teils krude Kom-

ponentenmixturen aus Rennrad- und minderwertigen, fast historischen Teilen fahren. Interessanterweise griffen beide nicht selten auf die gleichen Produkte zurück, etwa „Spécialités TA“-Kurbelgarnituren oder „Mafac“-Bremsen.

Unterschiedlich blieben hingegen die Geisteshaltungen beider Radkulturen. Hier eine ökologische, eher verkopfte Sachentscheidung für ein

Fahrrad mit viel Pathos. Auf der anderen Seite des Atlantiks eine spaß- und sportorientierte Radkultur, zu der das Shutteln – also samt Rad auf dem Pick-up zum Gipfel gefahren zu werden – ebenso gehört wie das aktive Bauen von Trails.

Beide Zielgruppen wurden sukzessive mit Material versorgt. Und wieder griffen sie auf die gleichen Komponenten zurück. Besonders bei Schaltungen und Bremsen hatten sie über Jahre die gleichen Favoriten. Mitunter war ein Sektor Ausgangspunkt für Innovationen, die dann im anderen Bereich erfolgreich wurden. Mit der Fusion der beiden Segmente „Bike“ und „an-



Das Fahrrad ist 200 Jahre alt, ach was: 200 Jahre jung!  
www.pd-f.de messe-friedrichshafen eurobike



*Bild links: Fahrradbeleuchtung: Viele Jahrzehnte war sie Quell für Ärger und Unfälle, jetzt ist sie hell und sicher, [www.pd-f.de/Florian Schuh](http://www.pd-f.de/Florian_Schuh); Bild oben rechts: Komfort ist auch eine Frage der Qualität: Sättel haben sich in den letzten Jahren stark weiterentwickelt, [www.pd-f.de/Paul Masukowitz](http://www.pd-f.de/Paul_Masukowitz); Bild unten rechts: Familienmobilität im Wandel der Zeit: Vom Sperrholzhänger zum multifunktionalen Kindertransporter für urbane Familien als auch für outdooraffine Eltern, [www.pd-f.de/Florian Schuh](http://www.pd-f.de/Florian_Schuh).*

spruchsvolles Alltagsradeln“ in den 1990ern, die ihren Ausdruck am offensichtlichsten im Trekkingrad-Boom fand, entstand der technische, aber auch gesellschaftliche Rahmen, auf dem das E-Bike am Ende der ersten Dekade der 2000er-Jahre seinen bahnbrechenden Erfolg aufschnitt: Anwendungsvielfalt, Qualitätsanspruch und Preisakzeptanz.

Verkürzt: Seit 1985 wurden Bremsen (Scheibenbremsen), Beleuchtung (Nabendynamo und LED), Schaltung (Rasterung, Lastschalten, Gangsprünge), Bereifung (leicht, schnell und sicher), Komfort (Federung, ergonomische Kontaktstellen) und Tempo (Aerodynamik, E-Motor) am Fahrrad auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Die technische Entwicklung beim Fahrrad macht nun keine großen Sprünge mehr, vielmehr setzt sie kleine Schritte in schneller Folge voreinander. Die Bemühungen der Akteure richten sich auf eine ästhetische Verdichtung und Ausdifferenzierung. Das erklärt die vielen Modellwechsel und die schnelle Abfolge „neuer Standards“ (z.B. Laufradgrößen und Achsmaße). Im Radsport hat dieser Weg zum Erfolg mit „marginal gains“ bereits einen Namen bekommen.

So schleichend die Verbesserungen im Detail stattfinden, umso gravierender ist ihre umwälzende Kraft in der Summe. Plötzlich erleben Menschen das Fahrrad als gleichsam funktionierend wie auch bequem, schnell und lustbringend. Das bessere Funktionieren des Fahrrades legt die Schwächen der In-

frastruktur umso schonungsloser offen: Die Kette reißt am schwächsten Glied! Wenn Bremsen, Licht und pannensichere Reifen das Fahrrad in der Stadt sicher machen sowie Motor und Schaltung dem Radeln die Anstrengung nehmen, dann stehen dem vollen Radgenuss nur noch schlechte Radwege, diskriminierende Ampelschaltungen und fantasiefreie Routenführungen im Wege.

So bauten sich Frust und Druck lange unbemerkt auf und brachen sich dann urplötzlich Bahn. Der „Volksentscheid Fahrrad“ in Berlin ist ein gutes Beispiel. Radfahren ist mitten in der Gesellschaft angekommen, denn der Entscheid ist keinesfalls medial überhöhter Protest einer velophilen Minderheit, sondern steht auf einer breiten gesellschaftlichen Basis: 100.000 Unterschriften sammelt man in Berlin nicht bei Fahrradkurieren und Velo-Fundis. Da braucht es schon reichlich Frau Mustermann und Otto Normalbürger.

Infrastruktur muss sich der Quantität der Radfahrer anpassen, aber auch in der Qualität: Vorgaben zu Kurvenradien, Kantenausgestaltung usw. sind aus den 1980ern. Keiner von uns hat ein Telefon aus den 1980ern und keiner möchte mit den Leitungen von damals telefonieren. Deshalb heißt die Forderung: (Fahrrad-)Netzausbau jetzt! Für schnelle und sichere Daten (ähm Fahrten) auf digitalen Highways (ähm Bikeways)!

*Gunnar Fehlau, Pressedienst Fahrrad*



## DStGB wertschätzte Fahrradjubiläum mit Aktionsaufruf

Bundesweit in der Woche ab 12. Juni 2017



Anlässlich seines kommunalen Fahrradaktionstages übergab der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) am 12. Juni 2017 im BMVI die Erklärung „Dem Radverkehr die Hand reichen – fünf Gedanken zum Radverkehr in den Kommunen“. Der DStGB

fordert hierin ein Umdenken in der Verkehrspolitik der Kommunen: Fahrradfahrer, Autofahrer und Fußgänger hätten unterschiedliche Bedürfnisse. Ziel der Verkehrsplanung müsse eine möglichst konfliktarme Nutzung des Straßenraumes sein, damit das Fahrrad im Alltags-, Pendler- und Lieferverkehr stärker

genutzt werde. Aber auch die Einhaltung der Verkehrsregeln sei notwendig im komplexen Verkehrsgeschehen der Städte.

Der Hauptgeschäftsführer des DStGB, Dr. Gerd Landsberg: „Das Fahrradklima ist nicht besser geworden, und das hat Gründe. Viel zu oft mangelt es an einer gut ausgebauten und sicheren Radwegeinfrastruktur und an genügend Abstellmöglichkeiten. Damit sich der Radverkehrsanteil weiter erhöht, muss Radfahren komfortabler und sicherer werden.“ Mehr Infos dazu gibt es unter [www.agfs-nrw.de/dstgb-fahrrad](http://www.agfs-nrw.de/dstgb-fahrrad).

*Carsten Hansen, Deutscher Städte- und Gemeindebund*

## Anfangs ausgebremst, dann in voller Fahrt: das Fahrrad und seine 200-jährige Geschichte

TECHNOSEUM schloss Große Landesausstellung am 25. Juni 2017



*Exponate im TECHNOSEUM*

Im dichten Stadtverkehr sind diese Konflikte mittlerweile Alltag: Radler beschwerten sich über Autofahrer, die die Straße als ihr Revier und andere Verkehrsteilnehmer als Hindernis betrachten. Autofahrer empören sich über „Kampfradler“, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten. Auch bei Karl von Drais war das 1817 nicht anders: Der Erfinder startete im Juni in Mannheim zur ersten Fahrt mit der von ihm entwickelten Laufmaschine, die als der Vorläufer des Fahrrades gilt. Doch bereits sieben Monate später war es in der Stadt nicht mehr erlaubt, mit diesem Gefährt auf Bürgersteigen zu fahren. Auch in Mailand, London oder New York gab es ähnliche Verbote. Der Grund war so einfach wie einleuchtend: Die Laufmaschinenfahrer nutzten statt der holprigen Fahrbahnen gerne die ebenen Fußwege, doch dort kam es dann zu Zusammenstößen mit Passanten. Die Auswirkungen dieses Verbots waren weitreichend,

denn es regelte nicht nur den Verkehr, sondern stoppte auch den mobilen Fortschritt. Die Weiterentwicklung des Fahrrades nahm erst viele Jahre später wieder Fahrt auf, veränderte dann die Mobilität der Menschen aber nachhaltig.

### 200 Jahre Fahrrad – Jubiläumsausstellung in Mannheim

Zum 200-jährigen Jubiläum der ersten Fahrt mit der Laufmaschine zeigte das TECHNOSEUM vom 11. November 2016 bis zum 25. Juni 2017 in Mannheim die Große Landesausstellung Baden-Württemberg mit dem Titel „2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades.“ Auf 800 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche waren 100 Fahrräder zu sehen, angefangen bei frühen Laufmaschinenmodellen aus den 1820er-Jahren über das Tretkurbel-Velociped und das Hochrad bis hin zum Sicherheitsniederrad und dem Single-speed, das heute im Trend liegt.

Die Schau zeichnete nicht nur die technische Entwicklungsgeschichte des Fahrrades nach, im Mittelpunkt stand ebenso die Wandlung der gesellschaftlichen Rolle und Relevanz des Fahrzeugs. War es zu Beginn ein Spielzeug des Adels und des gehobenen Bürgertums, machte das Fahrrad als Massenprodukt um 1900 die Arbeiterschaft mobil, beflügelte die Frauenbewegung und prägte neue Sportarten aus.

An interaktiven Stationen konnten die Besucherinnen und Besucher herausfinden, wie Übersetzung und Lenkung funktionieren und warum man beim Radfahren nicht umfällt. In einer Werkstatt inmitten der Ausstellung gab es konkrete Tipps, wie man beispielsweise einen Reifen flickt, die Bremse einstellt oder die Kette ölt. Nicht zuletzt standen diverse Fahrradmodelle bereit, die die Besucher ausprobieren konnten – so durfte man beispielsweise auf einem Hochrad Probe sitzen, mit dem Nachbau einer Drais'schen Laufmaschine eine Runde drehen oder Fahrräder mit Hartgummi- bzw. Luftbereifung testen.

*Marit Teerling, TECHNOSEUM*



### TECHNOSEUM

Museumsstr. 1  
68165 Mannheim  
Tel. 06 21/42 98-9  
[info@technoseum.de](mailto:info@technoseum.de)  
geöffnet:  
täglich 9.00 bis 17.00 Uhr

## Generation Fahrrad feierte Premiere!

Generation Fahrrad – die AGFS-Kampagne zum Fahrradjubiläum

2017 wird ein großes Jubiläum gefeiert: Vor 200 Jahren erfand Karl von Drais die Laufmaschine als Vorläufer des Fahrrades. Dies wird im Allgemeinen als Geburtsstunde des Fahrrades angesehen und ist für die AGFS ein bedeutender Anlass, mit einer groß angelegten Kampagne auf das Fahrrad als wichtiges, modernes und zeitgemäßes Verkehrsmittel aufmerksam zu machen. Das Fahrrad ist auf dem Weg in die Mitte der Gesellschaft. Es ist für viele Menschen mehr als ein Transportmittel und auch mehr als nur ein alltägliches Verkehrsmittel. Denn das Fahrrad ist heute das, was das Auto gestern war. Wir alle sind die Generation Fahrrad! Dieses neue Selbstbewusstsein vermittelt die AGFS mit der größten Kampagne, die sie bis dato entwickelt und durchgeführt hat. Im April 2017 fiel der Startschuss und ab Juni waren die verschiedenen Plakatmotive auf rund 3.000 Werbeflächen in ganz NRW zu sehen. Für viele Menschen ist das Fahrrad Ausdruck des eigenen Lebensstils und unterstreicht die eigene Individualität. Früher gab es drei Arten von Fahrrädern: das Hollandrad, das Sportrad und das Rennrad. Heute gibt es eine Vielzahl hoch differenzierter Fahrradmodelle, damit die Räder dem modernen Lifestyle entsprechen. Der Kunde kann teilweise sogar sein „Wunschfahrrad“ anfertigen lassen und personalisiert das Bike je nach Wahl.

### Generation Fahrrad in Ihrer Kommune!

Das nutzt die AGFS, um ihren Mitgliedskommunen eine

ausdrucksstarke Kampagne zur Verfügung zu stellen. Neben der wichtigen kommunalen Aufgabe, eine gute und zukunftsorientierte Radverkehrsinfrastruktur für die Einwohner vorzuhalten, bedarf es auch kommunikativer Mittel, um die Einwohner gezielt dafür zu begeistern. Mit dieser Kampagne erhalten die AGFS-Mitglieder eine kostengünstige Möglichkeit, für den Radverkehr in ihrer Kommune zu werben. Beteiligen Sie sich!

Die Kampagne besteht aus mehreren Modulen und so können Plakate, Aktionsstände, Schulgewinnspiele und vieles mehr von Generation Fahrrad in die Kommunen kommen.

Die Kampagne besteht aus mehreren Modulen und so können Plakate, Aktionsstände, Schulgewinnspiele und vieles mehr von Generation Fahrrad in die Kommunen kommen.

### Lifestylefaktor – Ich gehöre dazu!

Das Rad hat Aufwind und die Generation Fahrrad startet 2017 richtig durch! Das Fahrrad ist als Verkehrsmittel für kurze bis mittlere Strecken die beste Wahl, es ist nicht nur gut für die Umwelt und für die Gesundheit, sondern es steht vor allem auch für einen individuellen Lifestyle und natürlich für



# Generation Fahrrad

Effizienz, also schnell von A nach B zu kommen. Ob auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder ins Kino: Mit dem Fahrrad muss man sich nicht nach Fahrplänen richten, sondern entscheidet selbst. Hinter jedem Fahrrad steht der

Mensch, der das Rad bewegt, und diese Kampagne ruft dazu auf, mitzumachen und Teil der Generation Fahrrad zu werden!

## Teilnahme am Gewinnspiel

Zeige der Welt, warum du dazugehörst, und das geht so: Einfach ein Bild von dir und deinem Rad auf der Internetseite hochladen und kommentieren.

Wer sein Bild nicht hochladen möchte, kann an einem weiteren Gewinnspiel von Generation Fahrrad teilnehmen und hat so immer noch die Chance auf einen der weiteren Preise.

Auch über Instagram kann mitgespielt und am Gewinnspiel teilgenommen werden, indem ein schönes Fahrrad-Bild mit den Hashtags #GenerationFahrrad und #IchGehoeereDazu versehen wird.

Als Hauptpreis winkt ein Gutschein in Höhe von 2.000 Euro für einen Fahrradkauf bei der Firma ROSE.

## Veranstaltungen

Die Generation Fahrrad ist auf zahlreichen Veranstaltungen in Nordrhein-Westfalen vertreten. Alle bevorstehenden Events gibt es auf der Facebook-Seite unter „Veranstaltungen Generation Fahrrad“ oder auf der Webseite unter „Unsere Aktionen“. Dabei hat sich die AGFS etwas Besonderes einfallen lassen. Neben tollen anderen Aktionen können sich alle Interessierten mit dem Foto-Fun-Modul vor verschiedenen Hintergründen ablichten lassen und das Foto als Erinnerung direkt mit nach Hause nehmen. Wer sein Glück an der Würfelwand oder dem Glücksrad versuchen möchte, hat außerdem die Chance auf tolle Giveaways und Werbegeschenke, z.B. Sitzkissen, Sattelschoner, Einkaufschips, Beutelrucksäcke, Fahrradnudeln und vieles mehr.

Mehr über die Kampagne und die Termine in diesem Jahr auf [www.generation-fahrrad.de](http://www.generation-fahrrad.de).



**Dazugehören und ein  
2.000€ ROSE Bike gewinnen:  
[generation-fahrrad.de](http://generation-fahrrad.de)**





Radfahrer des Radfahrclubs „Edelweiss Blatzheim“ im Jahre 1911



Stiftungsfest des Radfahrvereins „Allen voraus“ in Kerpen 1910

## Fahrradfahren in Kerpen – schon vor 120 Jahren „Allen voraus“

Stadtgeschichte mit, um und über das Fahrrad



Aus Anlass des Fahrradjubiläums 2017 hat die Kolpingstadt Kerpen ihr Stadtarchiv nach alten Dokumenten zum Thema „Fahrradfahren“ durchsucht. Dabei sind einige sehr alte Dokumente, Bilder und Plakate zum Vorschein gekommen, die eine lang zurückreichende Verbindung zwischen der Stadt Kerpen und dem Fahrrad aufzeigen.

Da gab es schon 1898 einen Fahrradhandel mit Werkstatt und auch das Angebot, das Fahrradfahren kostenlos zu erlernen. Im selben Jahr bewarb ein Kerpener Gastronom die radelnde Kundschaft mit dem Hinweis, dass seine Gaststätte „Zur Glocke“ wegen der guten Angebote eine bekannte Erholungsstation für Radfahrer sei. Folglich wurde das Thema „Service für den Radverkehr“ bereits vor über 100 Jahren sehr ernst genommen in Kerpen.

### Radfahren als sportliche und gesellschaftliche Attraktion

Im Jahr 1910 lud der Kerpener Radfahrverein „Allen voraus“

zum großen Stiftungsfest mit Festzug und Tanzveranstaltung ein. Blumen-, Corso- und Reigenfahren waren seinerzeit offensichtlich beliebte Radsportarten, die wie im Plakat angekündigt in „hervorragend großartiger Weise“ durchgeführt wurden. Das Foto der Reigenmannschaft des Radfahrclubs „Edelweiss Blatzheim“ von 1911 lässt den seinerzeitigen Stolz und die Eleganz der Radler erahnen.

Heute ist die Kolpingstadt Kerpen eine moderne Stadt, die sich mit einer entsprechenden Infrastruktur als sehr fußgänger- und fahrradfreundlich aufgestellt hat. Kerpen ist seit 2012 Mitglied der AGFS und erweitert regelmäßig Angebote für den Fuß- und Radverkehr im Stadtgebiet.

### Stadtgeschichte mit dem Rad „erfahren“

Die Leiterin des Kerpener Stadtarchivs, Frau Susanne Harke-Schmidt, ist selbst begeisterte Radfahrerin und bietet regelmäßig, gemeinsam mit Rolf Axer vom Heimatverein, geführte Fahrradtouren mit Erläuterungen zur Stadtgeschichte der Kolpingstadt an.

Alle Originalplakate und Anzeigen befinden sich im Stadtarchiv der Kolpingstadt Kerpen, das Bild der Reigenmannschaft ist im Besitz von Helmut Pesch, Kerpen.

Guido Ensemeier, Stadt Kerpen, [www.stadt-kerpen.de](http://www.stadt-kerpen.de)

## Johannes Schweikle, „Die abenteuerliche Fahrt des Herrn von Drais – Eine Romanbiografie“



Am 12. Juni 1817 bricht Freiherr von Drais in Mannheim zur Probefahrt mit seinem Laufrad auf. Die Zeit ist günstig, denn die Vorjahresernte ist weitgehend verfault, sodass der Kutschenbau brachliegt. Es fehlt am Futter für die Pferde. Zudem ist seine Laufmaschine viermal so schnell wie eine Kutsche. Die Begeisterung ist zunächst enorm, ebbt jedoch bald wieder ab. Erst nach dem Tod des Erfinders erfolgt der große Durchbruch, das Pedal wird erfunden. Über das Leben und Werk sowie die span-

nende Epoche des 19. Jahrhunderts inklusive der Deutschen Revolution von 1848/49 und ihrer bahnbrechenden Erfinder wie Benz, Daimler und Dunlop berichtet ein Lebensgefährte von Drais. Die Erfindung des Fahrrads war bahnbrechend, Drais selbst erfuhr zeitlebens nur anfangs Beachtung von seiner Umwelt. Das Verhältnis zu seinem Vater war stets ambivalent, dieser hatte für die Erfindungen seines Sohnes kein Verständnis. Nach seinem Tod hinterließ der verarmte Baron und Professor für Mechanik nur dreißig Gulden. Johannes Schweikle hat mit seinem Buch einem großen, teils in Vergessenheit geratenen Erfinder ein literarisches Denkmal gesetzt. Für Rad- und technikinteressierte Menschen ein Tipp! Eine ausführliche Rezension finden Sie im Internet auf [www.histo-couch.de](http://www.histo-couch.de).

Angaben zum Buch: 168 Seiten, 2 Abb., fester Einband. Erschienen im März 2017 bei Klöpfer & Meyer. 20 Euro, ISBN 978-3-86351-445-7.

*Jörg Kijanski, Redakteur bei Histo-Couch.de*

## Das Fahrrad – „Made in Germany“

BMVI gratuliert mit eigener Imagekampagne / 200 Ideen für die „Landkarte der innovativen Orte“ gesucht

Zum Jubiläumsjahr 2017 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine eigene Kampagne entwickelt, die den Nutzen und die vielen positiven Aspekte des Fahrrads in den Fokus stellt. Das Fahrrad steht für individuelle Freiheit, unabhängige

Fortbewegung, umweltfreundliche und gesunde Mobilität sowie unbegrenzte Fahrvergnügen. Verknüpft mit den vielen Weiterentwicklungen und Produktinnovationen rund um das Rad, präsentiert die Jubiläumskampagne des BMVI den fortwährenden Erfolg des Fahrrads.

Mit der Jubiläumskampagne bietet das BMVI eine bundesweite Plattform

für deutsche Fahrradinnovationen und wird sich bei sechs großen Fahrradveranstaltungen der breiten Öffentlichkeit mit Informationen rund um 200 Jahre Fahrrad präsentieren. In einer Fotobox-Aktion besteht dort die Gelegenheit, an der Kampagne teilzunehmen. Informationen: [www.bmvi.de/Fahrrad](http://www.bmvi.de/Fahrrad)

*Pressestelle BMVI*



*Parlamentarischer Staatssekretär Norbert Barthle*



Vertreter von AGFS, NRW-Verkehrsministerium, Kreispolitik und -verwaltung trafen sich zur Urkundenübergabe.

## Der Kreis Coesfeld wurde das 80. Mitglied der AGFS

Landrat Dr. Schulze Pellengahr nahm die Urkunde entgegen

Seit Dezember 2016 ist er bereits offiziell Mitglied: Der Kreis Coesfeld darf sich „fußgänger- und fahrradfreundlicher Kreis“ nennen. Winfried Pudenz, Abteilungsleiter Straßeninfrastruktur und Straßenverkehr beim Ministerium für Verkehr NRW, überreichte Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr die Mitgliedsurkunde für die „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.“ (AGFS). Der Mitgliedschaft vorausgegangen war ein umfangreicher Bewerbungsprozess mit schriftlichem Aufnahmeantrag und zwei Bereisungen durch eine Auswahlkommission des Ministeriums.

Die Entscheidung fiel der Kommission jedoch insgesamt recht leicht: So zählte Winfried Pudenz in erster Linie positive Aspekte der bisherigen Aktivitäten des Kreises Coesfeld auf, etwa die sehr erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit, den kontinuierlichen Ausbau der Radwegeinfrastruktur oder auch die Bemühungen der Kreisverwaltung, sich als fahrradfreundlicher Arbeitgeber mit Dienst-Pedelecs, Umkleidekabine und überdachten Radabstellanlagen aufzustellen.

### Mitgliedschaft ist Anlass und Ansporn zugleich

Landrat Dr. Schulze Pellengahr machte jedoch auch deutlich, dass der Kreis sich nicht auf der nun erlangten Mitgliedschaft ausruhen wird: „Wir nehmen die Mitgliedschaft zum

Anlass und Ansporn, unsere Bemühungen in Sachen Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit in den kommenden Jahren noch weiter auszubauen, insbesondere was den Bereich Öffentlichkeitsarbeit betrifft.“ Als konkretes Beispiel für die Öffentlichkeitsarbeit benennt Mathias Raabe aus dem Landratsbüro, der die künftigen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung innerhalb der Kreisverwaltung koordinieren wird, die Stadtradeln-Kampagne: „Ziel dieser Kampagne ist es, die Bürgerinnen und Bürger für die vermehrte Benutzung des Fahrrads im Alltag zu sensibilisieren und die Themen Fahrradnutzung und Radverkehrsplanung verstärkt in die kommunalen Parlamente einzubringen.“

Erste Grundlagen für die weitere Arbeit soll die soeben abgeschlossene kreisweite Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten liefern, für die aufgrund der nun erlangten AGFS-Mitgliedschaft eine 70-prozentige Förderung des Landes NRW erreicht werden konnte.

Die beiden nächsten Bewerber um eine Mitgliedschaft in der AGFS sind der Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Monheim. Die Auswahlkommission des Landes hat die Bewerber am 24. April (Rhein-Sieg-Kreis) und am 8. Mai 2017 (Monheim) bereist und für beide Kommunen eine Aufnahme empfohlen.

*Matthias Raabe, Kreis Coesfeld*

# AGFS-Fachtagung

## „Fördermöglichkeiten für die Nahmobilität“



Was nützen die besten Ideen und Konzepte für Projekte zur Förderung der Nahmobilität, wenn für deren Umsetzung die Mittel fehlen? Dieses Problem zu lösen ist schwieriger, als man denkt. Denn es gibt eine Reihe von verschiedenen Fördermöglichkeiten, deren rechtliche und fachliche Voraussetzungen sich voneinander unterscheiden. Um dabei nicht den Überblick zu verlieren, stellte die AGFS den rund 100 Teilnehmenden aus NRW-Kommunen am 3. Mai 2017 auf ihrer Fachtagung die gängigsten Förderprogramme auf Landes- und Bundesebene vor. Nach den Vorträgen bot sich die Gelegenheit, den Referentin-



nen und Referenten Greta Link, difu; Caroline Ommeln, Umweltbundesamt; Andreas Falkowski, Zukunftsnetz Mobilität NRW, und Peter London vom Ministerium für Verkehr während der „Aktiven Kaffeepause“ an Thementischen nochmals Fragen zu ihrem Fachgebiet zu stellen. Neben eher allgemeinen Fragen,

wie zum Beispiel nach den Voraussetzungen für die einzelnen Förderquoten, wurden auch sehr spezifische Fragen gestellt, die teilweise nicht abschließend beantwortet werden konnten. Gemessen an der Zahl der Fragen bestand das größte Interesse an der Förderrichtlinie Nahmobilität, an den Förderangeboten der Kommunalrichtlinie sowie an den Einnahmemöglichkeiten, die eine kommunale Stellplatzsatzung ab 2019 bietet. Insgesamt war es eine gelungene Veranstaltung und das Feedback der Teilnehmenden im Anschluss fiel sehr positiv aus.

### Neuer, wichtiger Baustein für das AGFS-Weiterbildungsangebot

Dieses neue Veranstaltungsformat bietet die Gelegenheit, wichtige Themen tiefgreifender darzustellen, als es zum Beispiel auf dem AGFS-Kongress oder im Rahmen der engen Tagesordnung des Facharbeitskreises möglich ist. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, sich aktiv einzubringen und mit der Beantwortung ihrer Fragen durch Fachleute einen konkreten Mehrwert für sich zu erzeugen. Künftig wird die Fachtagung einmal im Jahr zu aktuellen Themen der Nahmobilität stattfinden. Damit wird einerseits das Weiterbildungsangebot der AGFS für ihre Mitgliedskommunen ausgebaut. Andererseits steht die Veranstaltung auch wieder allen NRW-Kommunen offen, um die „Feinheiten“ der Nahmobilitätsförderung über die AGFS hinaus in Nordrhein-Westfalen bekannt zu machen. Für die Mitgliedskommunen der AGFS wird es aber einen exklusiven Zugang geben.

Das vollständige Programm der Tagung und die Vorträge sind auf [www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de) veröffentlicht worden.

# Interview mit Thomas Eiskirch

Bochums Oberbürgermeister nimmt Stellung zur Nahmobilität



Seit Oktober 2015 ist Thomas Eiskirch Oberbürgermeister der Stadt Bochum. Davor war er zehn Jahre lang Mitglied des Landtages in Nordrhein-Westfalen. Im Interview mit der „nahmobil“ spricht er über die Radverkehrsplanungen der Stadt Bochum.

*Herr Oberbürgermeister, Ihre Kommune ist seit Herbst 2016 Mitglied in der AGFS. Unsere Leser würden gerne erfahren, was der Anlass war, sich um eine Mitgliedschaft in der AGFS zu bewerben.*

Ausschlaggebend für die Bewerbung um Aufnahme in die AGFS war einerseits, dass in den letzten Jahren bereits viel für den Radverkehr getan wurde und dass diese Arbeit konsequent fortgesetzt werden soll. Andererseits wollen wir die Präsenz dieser Arbeiten in der Öffentlichkeit erhöhen. Wir begreifen die Mitgliedschaft in der AGFS als öffentlichkeitswirksamen Auftrag, die begonnenen Arbeiten weiterzuführen, und auch als ein Zeichen nach außen, dass die Kommune bereit und gewillt ist, an der Verkehrswende zu arbeiten. Denn fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt ist noch keine Zustands-, sondern eine Zukunftsbeschreibung.

*Einige Bürger haben die Aufnahme der Stadt Bochum in die AGFS heftig kritisiert. Was sagen Sie diesen Bürgern?*

Es gibt ein deutlich verändertes Mobilitätsbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger. Doch eine lebenswerte Stadt ist auch geprägt durch das Stadtklima. Diese Anforderungen gehören zusammen. Unser Ziel ist ein gutes Miteinander aller Verkehrsträger. Wir haben allerdings noch einen Nachholbedarf im Rad-

verkehr und wollen deshalb die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr verbessern. Dabei sind wir auf einem guten Weg: In ganz Bochum werden aktuell Verbesserungen vorgenommen – vom einzelnen entfernten Poller, der abgesenkten Bordsteinkante bis hin zu umfassenden Änderungen wie der gesamten Neuaufteilung des Straßenraumes, meist in Verbindung mit Sanierungsmaßnahmen, oder der Anlage gänzlich neuer Rad- und Fußwege abseits der Straßen.

*Bochum wird häufig noch mit Begriffen wie Kohle und Stahl, aber nicht mit moderner Nahmobilität verbunden. Können Sie uns die fünf wichtigsten Radverkehrsprojekte nennen, mit denen Bochum bei der Nahmobilität punkten kann?*

Die tradierten Bilder und Begriffe gibt es, aber Bochum und die ganze Region sind schon längst deutlich weiter – wie die Planungen des Radschnellwegs quer durchs Ruhrgebiet verdeutlichen. Wichtige Nahmobilitätsprojekte sind:

- Wir sind führender Partner in der Kooperation mit dem Leihradsystem metropolradruhr. Bochum ist die Stadt mit den größten Ausleihzahlen.
- Wir erschließen ehemalige Bahntrassen sowohl für den Freizeit- als auch für den Alltagsverkehr.
- Wir ergänzen das Landesradwegenetz und weisen Nahziele aus.
- Wir legen Radfahrstreifen auf möglichst allen wichtigen Verbindungsstraßen, insbesondere auf den Cityradialen an.
- Wir erarbeiten Konzepte für Nahmobilität in den Stadtteilen und langfristig stadtweit.



*Der Radschnellweg RS1 ist aktuell in aller Munde. Wie geht es damit in Bochum weiter? Gibt es schon einen konkreten Zeitplan für die Realisierung?*

Der Radschnellweg ist mehr als nur eine spannende Idee. Durch die rasante Entwicklung auch der E-Bikes bewegen sich immer mehr Menschen abgasfrei, gesund und zügig quer durchs Ruhrgebiet. Um den RS1 realisieren zu können, müssen auch in Bochum umfangreiche Vorarbeiten geleistet werden. Wir erstellen zurzeit erste Vorplanungen für den Abschnitt zwischen Essen und der Bochumer Innenstadt. Im westlichen Stadtgebiet bin ich sehr zuversichtlich, dass wir mit den Planungen und dann auch mit der Umsetzung der Bauten schnell vorankommen. Die Durchquerung der Innenstadt ist wegen einiger benötigter Brückenbauwerke komplizierter zu planen. Aber wir arbeiten intensiv an Lösungen. Einen konkreten Zeitplan für die Realisierung kann ich aber noch nicht benennen.

*Nun stehen die AGFS-Mitglieder für Nahmobilität im Alltag ein, dazu gehört natürlich auch der Fußverkehr. Was können wir dazu von Bochum erwarten? Was müsste in Bochum konkret für den Fußverkehr getan werden?*

In der gewachsenen Struktur der Ruhrgebietsstädte verfügen wir vielfach nur über begrenzte Flächenkapazitäten. Wo immer möglich, erstellen wir in Bochum aber einen möglichst großzügigen Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger. Dabei bemessen wir den Platz auch danach, welches Fußverkehrsaufkommen heute schon besteht und was künftig zu erwarten ist. Für den Fußverkehr gibt es in der Bochumer Innenstadt und in den Stadtteilen Wattenscheid und Gerthe bereits Fußverkehrssysteme, die wir erneuern wollen.

Der wichtigste Punkt für mehr und angenehmeren Fußverkehr ist aber, dass die Barrierefreiheit in Bochum ausgeweitet wird. Hier sind wir bereits auf einem sehr guten Weg – wir haben schon eine große Anzahl an Bordsteinabsenkungen vorgenommen und tun dies auch weiterhin. Darüber hinaus wird für den Stadtteil Wattenscheid gerade das erste modulare Nahmo-

bilitätskonzept erarbeitet. Die darin formulierten Maßnahmen werden so gefasst, dass sie kleinteilig und ohne eine vollständige Umgestaltung des Stadtteils funktionieren. Die im Rahmen dieses Konzepts gewonnenen Erkenntnisse sollen dann auch auf andere Stadtteile übertragen und dort ebenfalls angewendet werden.

*Welche Vision haben Sie für Nahmobilität in Bochum?*

Ich wünsche mir, dass wir in unserer Stadt einen Perspektivenwechsel schaffen: Bisher sehen viele noch immer das eigene Auto als einzige Lösung an und nutzen es unabhängig davon, von wo aus sie los- und wo sie hinfahren. Bundesweit werden noch immer die meisten Fahrten mit dem Auto auf ganz kurzen Strecken von bis zu fünf Kilometern erledigt – das ist in Bochum nicht anders. Hier wünsche ich mir, dass wir es durch geänderte Beschilderungen, Öffentlichkeitsarbeit und ein gutes Infrastrukturangebot schaffen, den größten Teil dieser Fahrten auf das Fahrrad, den Fußverkehr und auch auf den ÖPNV zu verlagern. Aus der bisherigen Perspektive mag das utopisch erscheinen, wenn man Nahmobilität ohne eigenes Auto aber einmal selbst ausprobiert hat, stellt man schnell fest, dass diese Utopie doch Realität werden kann.

*Kommen wir zum Menschen Thomas Eiskirch. Sind Sie eher Fußgänger oder eher Radfahrer?*

Radfahrer.

*Was treibt Sie an?*

Mein Antrieb ist Bochum. Ich möchte die Stadt nach vorn entwickeln. Denn Bochum soll eine Ermöglichungsstadt werden.

*Haben Sie einen Leitspruch oder ein Lieblingszitat?*

Mitmachen statt Mitmeckern.

*Vielen Dank.*

## Novellierung der Landesbauordnung NRW

Musterstellplatzsatzung mit zugehörigem Leitfaden in Erarbeitung

Die Novellierung der Landesbauordnung (BauO NRW) ermächtigt die Kommunen seit dem Jahreswechsel 2016/2017 zur Erstellung kommunaler Stellplatzsatzungen, die dann auch Regelungen zur Einrichtung von Abstellplätzen für Fahrräder enthalten dürfen. Fahrradabstellanlagen können nun in Abhängigkeit von baulichen Nutzungen nach Anzahl, Lage und Qualität gefordert werden. Die Aufstellung kommunaler Stellplatzsatzungen ist bis spätestens Ende 2018 notwendig, um Stellplätze und Garagen wie auch Stellplätze für Fahrräder bei Neubauprojekten oder wesentlichen Nutzungsänderungen einfordern zu können. Ende 2018 endet die Übergangsfrist, bis zu der die alte Version der Landesbauordnung bezüglich Stellplatzforderungen Anwendung finden darf.

Derzeit erarbeitet ein Expertenworkshop unter Leitung des Verkehrsministeriums NRW und Moderation des Zukunftsnetzes Mobilität NRW eine Stellplatzmustersatzung mit einem zugehörigen Leitfaden. Die kommunalen Spitzenverbände begleiten das Vorhaben, um ein juristisch belastbares Ergebnis noch vor den Sommerferien 2017 erreichen zu können. Die AGFS, vertreten durch die Stadt Bocholt (Hans Schliesing) und die Kolpingstadt Kerpen (Guido Ensemeier), unterstützt den Expertenworkshop mit dem Ziel, die Interessen des Radverkehrs im Sinne der Nahmobilität in der Stellplatzmustersatzung und dem zugehörigen Leitfaden abzubilden.

*Guido Ensemeier, Stadt Kerpen*



*Etwas mehr als 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer feierten das Jubiläum „200 Jahre Fahrrad“. Die technische Entwicklung des Fahrrads wurde von Gunnar Fehlau (kleines Bild unten rechts) unter die Lupe genommen.*

## Die AGFS feierte „200 Jahre Fahrrad“ in Essen



Am 16. Februar stand unter dem Motto „200 Jahre Fahrrad“ die (Erfolgs-)Geschichte des Fahrrads im Fokus des AGFS-Kongresses 2017. Neu war dabei die Location: Die Veranstaltung fand nicht wie gewohnt im Saal Essen, sondern im Saal Europa statt. Wegen des großen Interesses an dem Kongress und des Umbaus der Messehallen war ein Umzug in den größten Saal der Messe Essen notwendig.

Wie bei der Feier von Jubiläen üblich, blickten die Referenten vor mehr als 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmern auf die Vergangenheit des Fahrrads. Aber der AGFS-Kongress wäre nicht eines der größten und wichtigsten Foren über Nahmobilität in Deutschland, wenn er sich nicht auch immer mit aktuellen Trends und zukünftigen Entwicklungen auseinandersetzen würde.

### NRW soll Vorreiter in Sachen Radverkehr bleiben

Zu Beginn betonte der damalige Staatssekretär Michael von der Mühlen, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr, die wichtige Rolle des Radverkehrs für Nordrhein-Westfalen. Dank der umfassenden Förderung, z.B. von Rad-schnellwegen oder Fahrradstationen, steht Nordrhein-Westfalen beim Radfahren weiterhin an der Spitze der Bundesländer.

Damit dies auch so bleibt, schloss das Verkehrsministerium

NRW auf dem AGFS-Kongress eine Fachpartnerschaft mit der US-amerikanischen Stadt Chicago. Die Partner wollen sich zukünftig eng über die Förderung des Radverkehrs austauschen. NRW bringt sein Know-how über Radschnellwege in die Kooperation ein. Chicago hat große Erfahrung (und Erfolge) mit der Implementierung von „protected bike lanes“ in bestehende Straßenräume. Dabei kooperieren beide mit der AGFS, dem ADFC Bundesverband, dem ADFC NRW und der Active Transportation Alliance, ebenfalls aus Chicago.

### Das Fahrrad wird innovativer und individueller

Danach war es Zeit, sich dem Geburtstagskind selbst zu widmen. Obwohl schon 200 Jahre alt und trotz aller Neuerungen bleibt das Fahrrad letztlich immer das Fahrrad, wie wir es kennen und lieben. Stimmt und stimmt nicht, wie Gunnar Fehlau vom pressedienst fahrrad in seinem launigen Vortrag zeigte. Beim „Produkt“ Fahrrad tut sich einiges – auch abseits des Pedelec-Booms. Das Fahrrad ist und wird individueller, schneller, hochwertiger. Dem müssen die Verantwortlichen auch bei der Planung der Infrastruktur, z.B. bei Kurvenradien und Abstellanlagen, Rechnung tragen.

### 200 Jahre Fahrrad – ein Blick in die Vergangenheit

Nach diesem Ausblick setzte sich Prof. Heiner Monheim engagiert wie immer mit der Fahrradgeschichte in Deutschland auseinander. War das Fahrrad bis in die 1950er-Jahre noch das



*Auf dem Kongress wurde eine internationale Fachpartnerschaft für Nahmobilität vereinbart.*

dominante Verkehrsmittel, leidet der Radverkehr letztlich bis heute unter der danach einsetzenden Verdrängung aus dem Verkehrsraum und der Verkehrspolitik. Erst in den 1990er-Jahren begann man mit einer systematischen Fahrradförderung. Immer noch wird dem Radverkehr zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Auch wenn die Bemühungen in den letzten Jahren allgemein deutlich gesteigert wurden, muss seiner Meinung nach noch viel passieren.

### **Vorbild Niederlande – Radverkehrsförderung bei unseren Nachbarn**

Dazu passte der kritisch-optimistische Blick auf die Radfahrweltmeisternation Niederlande durch Michael Milde, den Abteilungsleiter Verkehrsplanung der Stadt Münster. Bei einem Vergleich der dortigen Erfolge mit unserem Stand der Radverkehrsförderung werden Akteurinnen und Akteure hierzulande zuweilen etwas mutlos. Dabei sind Wissen und Qualifikation der Planerinnen und Planer auf dem gleichen Stand. Der Vorsprung der Niederlande beim Radverkehr begründet sich in der deutlich höheren finanziellen Förderung. An dieser Stellenschraube muss nun in Deutschland bei Bund, Ländern und Kommunen gedreht werden. Dann könnte der heutige Rückstand rasch ausgeglichen werden.

### **„Protected bike lanes“ als Mittel effektiver Radverkehrsförderung?**

Nach Ausführungen zu Fahrradpolitik, Fahrradgeschichte und dem Fahrrad selbst rückte Burkhard Stork, Geschäftsführer des ADFC, die Bedürfnisse der Radfahrenden in den Fokus. Gemessen am Modal Split sind die Erfolge der Radverkehrsförderung in den letzten Jahren sehr bescheiden. Zeit für einen Neuanfang mit einem neuen Planungsparadigma: Eine erfolgversprechende Möglichkeit, um mehr Menschen für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu begeistern, ist der stärkere



*Professor Heiner Monheim referierte engagiert über die Geschichte des Fahrrads und der Fahrradpolitik.*

Einsatz von „protected bike lanes“. Dank der Separierung des Radverkehrs erlauben sie es gerade den besonders schutzbedürftigen Menschen, wie Kindern und Senioren, sicher mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teilzunehmen. So könnten viele der Menschen, die aus Sicherheitsbedenken auf das Fahrrad verzichteten, überzeugt werden.

Diese Sicht bestätigte David Smith, Verkehrsplaner bei der Stadt Chicago. Er berichtete darüber, wie Chicago, unter anderem mit „protected bike lanes“, zu einer der Top-3-Fahrradstädte in den USA geworden ist. Der Vorteil dieses Infrastrukturelements ist, dass es vergleichsweise günstig und sehr schnell umsetzbar ist. So hat die Stadt Chicago die erste „protected bike lane“ innerhalb von nur 30 Tagen geplant und umgesetzt. Ausschlaggebend bei solch ambitionierten Plänen ist, dass die politische und administrative Führung der Stadt geschlossen hinter der Förderung des Radverkehrs und den Einzelprojekten steht.

### **Erfolgreiche Zukunft für das Fahrrad**

Trotz einiger Rückschläge in der Vergangenheit ist die AGFS davon überzeugt, dass dem Fahrrad eine erfolgreiche Zukunft bevorsteht. Dafür müssen jedoch jetzt die richtigen Weichen gestellt werden. Michael Blaess, der Pressesprecher der AGFS, stellte in seinem Schlussstatement klar, dass dafür die Transformation des öffentlichen Raums von einem rein funktional auf die Bedürfnisse des Autoverkehrs ausgerichteten hin zu einem „wirklichen Lebens- und Bewegungsraum“ jetzt begonnen werden muss. Unter den Stichworten „Nahmobilität wird Basismobilität“, „Bewegungsaktivierende Infrastruktur“ und „Radschnellwege“ hat die AGFS bereits begonnen diese längst fällige Transformation einzuleiten.

Mehr zum Kongress als auch die Vorträge finden Sie unter:  
[www.agfs-nrw.de/kongress](http://www.agfs-nrw.de/kongress)

# Das Fahrrad und seine Infrastruktur im Laufe der Zeit

Die AGFS als Aussteller auf der Messe „Fahrrad 2017“ in Essen



Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) war auch 2017 wieder mit einem Messestand auf der „Fahrrad Essen“ vertreten.

Zum 200. Geburtstag des Fahrrades gab es am Stand der AGFS wieder eine ganze Menge zu sehen, zu spielen und zu lernen. Die Ausstellung lud dazu ein, vier unterschiedliche Räder aus vier unterschiedlichen Zeiten zu besichtigen. Das Deutsche Fahrradmuseum Bad Brückenau hatte Exponate aus vergangener Zeit bereitgestellt, angefangen von einem Replikat des Drais'schen Laufrades bis hin zu einem Faltrad aus den 1980er-Jahren. Ergänzt wurde die Ausstellung durch ein hochaktuelles Rad aus der Kollektion von ROSE Bikes aus Karbon mit einer Schaltung, bei der mittels Bluetooth die Gänge gewechselt werden.

## Information und Spaß für die Besucher

Die Exponate wurden in Verbindung zur jeweiligen Infrastruktur gesetzt – vom Kopfsteinpflaster bis hin zum Radschnellweg. Radfahren soll Spaß machen – Deshalb gab es auch mehrere Mitmach-Aktionen, vom Glücksrad über das FotoFun-Modul bis hin zum Riesenwürfelpuzzle von Generation Fahrrad.

## Partner stellen vor: Radroutenplaner und RS1

Die AGFS teilt ihren Messestand traditionell mit verschiedenen Partnern. Immer mit dabei ist das Verkehrsministerium NRW, welches den Radroutenplaner in seiner neuesten Version vorgestellt hat.

Der Regionalverband Ruhr war mit dem Radschnellweg RS1 vertreten, und der Landesbetrieb Straßen NRW hat sich als zukünftiger Baulastträger der Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen präsentiert.

## Unsere Partner:



Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
[www.mv.nrw.de](http://www.mv.nrw.de)



Landesbetrieb Straßenbau  
Nordrhein-Westfalen  
[www.strassen.nrw.de](http://www.strassen.nrw.de)



Regionalverband Ruhr  
[www.metropoleruhr.de](http://www.metropoleruhr.de)

Regionalverband Ruhr



MESSE ESSEN GmbH  
[www.fahrrad-essen.de](http://www.fahrrad-essen.de)



Deutsches Fahrradmuseum  
[www.deutsches-fahrradmuseum.de](http://www.deutsches-fahrradmuseum.de)



ROSE Bikes GmbH  
[www.rosebikes.de](http://www.rosebikes.de)



TECHNOSEUM  
[www.technoseum.de](http://www.technoseum.de)

# Quartier in Bewegung – Oberhausen-Sterkrade und Hamm-Weststadt sind dabei



## QUARTIER IN BEWEGUNG ICH BIN DABEI

Blau Aufkleber zieren seit Mitte Juni die Treppenstufen im und vor dem Rathaus des Oberhausener Stadtteils Sterkrade. Darauf zu lesen ist „Jede Treppenstufe + 3 Sekunden Lebenszeit“ – ein Hinweis auf die positiven gesundheitlichen Auswirkungen von Treppensteigen und Bewegung im Allgemeinen.

Die Beklebungaktion ist Bestandteil des Projekts „Quartier in Bewegung“, an dem die AGFS-Mitglieder Oberhausen (Sterkrade) und Hamm (Weststadt) dieses Jahr als Modellkommunen teilnehmen. Dahinter steckt die ministeriumsübergreifende Arbeitsgruppe „Bewegungsaktivierende Infrastruktur“, in der die AGFS seit 2013 Mitglied ist, um eine gesunde und zur Bewegung einladende Infrastruktur in Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens voranzubringen. In den beiden Ruhrgebietsstädten wird in den jeweils dreimonatigen Projektphasen modellhaft erprobt, ob es möglich ist, mit kreativen Aktionen und Kommunikationsmaßnahmen die Bewohnerinnen und Bewohner zu einem aktiveren Lebensstil zu bewegen. Den Menschen in den Quartieren sollen Wege und Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie man mehr Bewegung in den Alltag einbauen kann – der wichtigste Faktor für ein gesünderes Leben, mehr Leistungsfähigkeit, persönliches Wohlbefinden und damit auch: mehr Zufriedenheit und Lebensqualität!

### Jeder kann etwas bewegen

Interessierte Bürger erhalten dazu ein Starterpaket, das unter anderem einen Sportbeutel und das „Logbuch für ein

bewegtes Leben“ umfasst. Das Logbuch ist als Arbeits- und Informationsbuch verfasst und versteht sich als persönlicher Begleiter für jeden, der sein Leben in Bewegung bringen möchte. Die Treppenaufkleber und weitere Bodenaufkleber in den Quartieren geben ganz konkrete Hinweise, wie jeder ganz einfach mehr Bewegung in den Alltag integrieren kann. Gleichzeitig dienen sie als tägliche Erinnerung an die ganz persönlichen guten Vorsätze.

### Auch die Quartiere verändern sich

Aber auch die Quartiere selbst sollen sich verändern. In zwei Foren, einer Quartiersbegehung und einer Mini-Zukunftskonferenz, entwickeln interessierte Quartiersbewohner gemeinsam mit Experten verschiedener Fachbereiche der Stadtverwaltung, der Sportvereine und anderer wichtiger Akteure eine baulich-gestalterische Perspektive für ein bewegungsförderndes Quartier.

### Ausblick

Während sich das Projekt in Oberhausen dem Ende zuneigt, steht Hamm bereits in den Startlöchern.

In Oberhausen findet am 13. Juli 2017 das Forum Aktionsplanung und Motivationshilfen statt. Die Mini-Zukunftskonferenz folgt am 23. August. Anfang September fällt der Startschuss in der Hammer Weststadt mit einer Auftaktveranstaltung. Alle Termine und weitere Informationen zum Projekt finden Sie auf [www.quartier-in-bewegung.de](http://www.quartier-in-bewegung.de).

In der Arbeitsgruppe „Bewegungsaktivierende Infrastruktur“ treffen sich seit 2013 regelmäßig Vertreterinnen und Vertreter der Ministerien für Gesundheit, Sport, Umwelt- und Klimaschutz, Verkehr und Städtebau sowie des Landessportbundes, der Deutschen Sporthochschule Köln und der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.

Die Gründung der Arbeitsgruppe ist einer der zehn Bausteine des Aktionsplans der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Vor dem Aktionsformat „Quartier in Bewegung“ hat die interdisziplinäre Gruppe bereits die Broschüre „Städte in Bewegung“ herausgegeben.

Treppeneinklebung im Modellquartier Oberhausen-Sterkrade





## Der Deutsche Fahrradpreis 2017

Am 3. April 2017 wurden die Gewinner des Deutschen Fahrradpreises ausgezeichnet. Die Mainzer Piktogrammreihe, die Transportrad Initiative TINK aus Konstanz und Norderstedt sowie die Heidelberger Kampagne „#woparkstudenn?“ konnten sich gegen die insgesamt 129 Bewerber durchsetzen und den bundesweiten Wettbewerb für sich entscheiden. Der erste Platz in jeder Kategorie ist mit 3.000 Euro dotiert.

Rund 500 Gäste feierten die Preisträger auf dem Nationalen Radverkehrskongress im Rosengarten Mannheim. Auch der Musiker Sebastian Krumbiegel nahm seinen Preis als „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit“ am Abend entgegen: „Mein Engagement für das Fahrrad ist für mich eine Herzensangelegenheit. Umso mehr freue ich mich, dafür mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet zu werden“, so Krumbiegel zu seiner Ehrung. Als Dank für seine Auszeichnung gab der Frontmann der Prinzen einen der größten Hits seiner Band, das Lied „Mein Fahrrad“, zum Besten. Moderator Jörg Thadeusz führte unterhaltsam durch den Abend. Für musikalische Untermalung sorg-

ten vier Sänger des Musicals „Karl Drais – die treibende Kraft“, die mit ihrer stimmgewaltigen Darbietung das Publikum begeisterten.

### Service – Lastenräder setzen sich durch

Das Team von „TINK – Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen“ aus Konstanz und Norderstedt setzte sich in der Kategorie Service gegen die Konkurrenten aus insgesamt 33 Bewerbungen durch. Laudator Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär (PStS) im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, lobte das flächendeckende und vollautomatische Angebot an Transporträdern: „Durch die hohe Verfügbarkeit der Lastenräder und das unkomplizierte Verleihsystem ist eine einfache und niedrigschwellige Nutzung rund um die Uhr und für jedermann möglich. Das macht TINK so besonders und ist Grund für den Erfolg. Es würde mich freuen, wenn das Pilotprojekt in Zukunft zahlreiche Nachahmer findet.“ Den zweiten Platz konnte ebenfalls ein Transportradprojekt für sich entscheiden. Die Stadt Herne überzeugte die Jury mit dem



*Oben: PStS Norbert Barthle (r.) mit Vertretern der Transportrad Initiative TINK, den Gewinnern in der Kategorie Service: Christine Haß, Projektleiterin Norderstedt (l.), Marco Walter, Projektleiter National (M.) und Karl Langensteiner-Schönborn, Baubürgermeister der Stadt Konstanz (r.)*

*Unten links: Laudator Christoph Erdmenger mit den Gewinnern in der Kategorie Kommunikation, Anna Hussinger, Geschäftsführerin der AGFK-BW (l.) und Jürgen Odszuck, Erster Bürgermeister der Stadt Heidelberg (r.) (#woparkstdudenn)*

*Unten rechts: Die Gewinner in der Kategorie Infrastruktur, Franziska Voigt, Radverkehrsbeauftragte der Stadt Mainz (l.) und Katrin Eder, Dezernentin für Umwelt, Grün und Verkehr der Stadt Mainz (r.), erhielten von Matthias Dießl den Preis für die Piktogrammreihe.*

Pilotprojekt „Emissionsfreie Citylogistik in der Herner Fußgängerzone“, bei dem herkömmliche Lieferfahrzeuge durch Lastenräder ersetzt wurden. Der dritte Platz ging an das Kölner Team um die App „Radbonus“, das ein Bonussystem für Radfahrer entwickelt hat und betreibt.

### **Kommunikation – Baden Württemberg zweimal auf dem Treppchen**

Mit der Kampagne „#woparkstdudenn“ entschied die Stadt Heidelberg die Kategorie Kommunikation für sich. Die Jury begeisterte vor allem die doppeldeutige und effektvolle Aktion. Dabei wurden Denkzettel in Form von Post-its auf ein Auto geklebt, das absichtlich in einer Fahrradstraße abgestellt wurde. „Humorvoll, aber klare Kante: Die ausgezeichnete Aktion in Heidelberg holt die Ohnmacht vieler Alltagsradler ins Bewusst-

sein“, so das Urteil von Laudator Christoph Erdmenger vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Auf Platz zwei folgte die Initiative Neue Arbeit der Diakonie Essen mit der Aktion „Radeln ohne Alter“, einem Spazierfahrerservice für Seniorinnen und Senioren. Die drittplatzierte AGFK Baden-Württemberg hatte das Projekt „Ich und die anderen – die anderen und ich“ eingereicht, ein Film und eine Wendebroschüre zum Perspektivenwechsel und für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Damit standen zwei Projekte aus Baden-Württemberg in der Kategorie Kommunikation auf dem Siebertreppchen. Christoph Erdmenger freute sich darüber: „Dass sich gleich zwei Projekte aus unserem Bundesland gegen so ein starkes Starterfeld durchsetzen konnten, zeigt, dass wir auf einem guten Weg sind und die Radverkehrsförderung des Landes Früchte trägt.“ Insgesamt gingen in dieser Kategorie 63 Bewerber an den Start.



Großes Bild: Laudator Siegfried Neuberger (ZIV) mit Dustin Janczewski, Gewinner des Filmwettbewerbs  
Rechts: Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, übergab die Preise in der Kategorie Service.

### Infrastruktur – Einfach aber effektiv

In der Kategorie Infrastruktur belegte die Landeshauptstadt Mainz mit der Piktogrammreihe den ersten Platz. Die Idee einer Fahrbahnmarkierung überzeugte die Jury vor allem, weil mit einfachen Mitteln verdeutlicht wird, dass die Radfahrer auch die Straße nutzen dürfen, wenn ein nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist. „Mit dem Projekt beweist die Stadt Mainz, dass effektive Radverkehrsförderung nicht immer teuer und planungsintensiv sein muss. Die Maßnahme kann auch in anderen Kommunen schnell und einfach für sichereren Radverkehr sorgen“, erklärte Laudator Matthias Dießl, der Landrat im Landkreis Fürth und Vorsitzender der AGFK Bayern ist.

Die Bürgerinitiative „Alltagsradwege für unsere Region“ aus Berlstedt sicherte sich mit ihrem hohen Engagement für den Ausbau der lokalen Fahrradinfrastruktur den zweiten Platz vor „Radquadrat – Die Radroute mit Potenzial“, eingereicht von der Stadt Bottrop, auf Platz drei. Insgesamt 33 Bewerbungen lagen der Jury in der Kategorie Infrastruktur vor.

### Fotowettbewerb – 200 Jahre Fahrrad und kein Ende in Sicht

Den Film- und Fotowettbewerb unter dem Motto „200 Jahre Fahrrad und kein Ende in Sicht“ gewannen Dustin Janczewski in

der Kategorie Film und Volker Wasserthal in der Kategorie Foto. Beide erhielten ein hochwertiges Fahrrad, überreicht von den Sponsoren ZIV und VSF.

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

The block contains four logos: AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.), the logo of the Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), ZIV (Zweirad-Industrie-Verband e. V.), and VSF (Verbund Service und Fahrrad g.e.V.).

Bilder von der Preisverleihung finden Sie unter: [www.der-deutsche-fahrradpreis.de](http://www.der-deutsche-fahrradpreis.de)



# Der Prinz und sein Fahrrad

Sebastian Krumbiegel als „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit“ ausgezeichnet



*Bild rechts oben: Sebastian Krumbiegel im Interview mit Moderator Jörg Thadeusz (l.) und Laudator Frank Meyer, OB der Stadt Krefeld*

*Bild rechts unten: Am Piano gab Sebastian Krumbiegel den Prinzen-Klassiker „Mein Fahrrad“ zum Besten.*



**Nach dem Singen zählt Fahrradfahren zu den größten Leidenschaften von Sebastian Krumbiegel. Für sein vorbildliches Mobilitätsverhalten und sein großes Engagement für den Radverkehr wurde der Frontmann der Prinzen dieses Jahr mit dem Deutschen Fahrradpreis geehrt.**

Seit vielen Jahren engagiert sich Krumbiegel ehrenamtlich im Qualitätsrat eines Fahrradherstellers, um das Fahrrad zu fördern. Aber auch privat ist der Musiker überzeugt von diesem umweltfreundlichen Verkehrsmittel und tritt in seiner Heimatstadt Leipzig so oft es geht in die Pedale. „Ich bin immer schon gerne Rad gefahren, denn ich mag es an der frischen Luft zu sein und mich zu bewegen“, erklärte er den Initiatoren des Wettbewerbs.

Besonders angetan hat es ihm sein E-Bike. „Bei meiner ersten Fahrt mit dem E-Bike habe ich gestaunt und war sofort angefixt. Es ist wirklich cool, macht Spaß und trotz Motor bewegt man sich körperlich“, sagt der Preisträger, der seine Liebe zum Zweirad bereits 1991 gemeinsam mit seiner Band in dem Lied „Mein Fahrrad“ besang. Über eine Soloversion des Stückes mit so ungewöhnlichen Zeilen wie „Jeder Popel fährt ’nen Opel, jeder Affe fährt ’nen Ford“, durften sich die Zuschauer der Preisverleihung freuen.

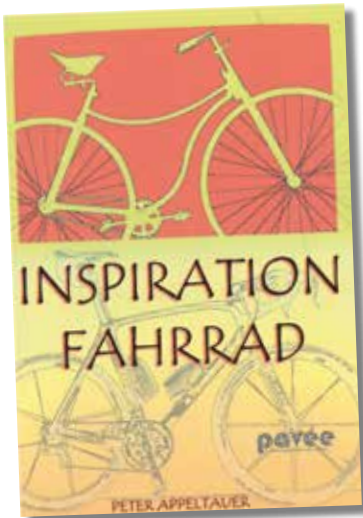
Auf die Frage, was für ihn das Fahrradfahren in deutschen Städten noch attraktiver machen würde, gab er an: „Es wäre schön, wenn es nicht so viel Kampf auf den Straßen gäbe und stattdessen ein gutes Verkehrsklima herrschen würde.“

Dass das Fahrrad nicht nur umweltfreundlich, sondern im Stadtverkehr auch schneller als Autos und Busse ist, hat der diesjährige Preisträger schon in seiner Kindheit mit Erstaunen festgestellt: „Ich erinnere mich, als ich 1977 mit dem Thomanerchor in Japan war – das war an sich schon aufregend. Da sind wir mit dem Bus sehr langsam durch die Straßen der großen Städte gefahren und immer wieder wurden wir von Fahrrädern überholt.“

Sebastian Krumbiegel nahm den Deutschen Fahrradpreis am 3. April 2017 auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Mannheim persönlich entgegen.



## Peter Appeltauer: Inspiration Fahrrad



„Fahrräder sind zum Radfahren da.“ Dies als alleinige Meinung zum Fahrrad fordert den Widerspruch des Autors. Peter Appeltauer sieht das wesentlich weitläufiger, er möchte mit seinem Buch „Inspiration Fahrrad“ die Grenzen sprengen und liefert in 14 verschiedenen Essays neue Ansichten eines mittlerweile 200 Jahre alten Gefährtes.

Lassen Sie sich inspirieren, scheint er seinen Lesern zuzurufen. In lockerem Ton philosophiert Appeltauer über Galileo und da Vinci, über Erfindungen, Zeitgeist und Träume. Er spannt

einen wahrlich weiten Bogen: Inspiration Fahrrad ist für alle Rad-Enthusiasten geeignet, die mit einem Rad mehr als nur Radfahren wollen – das Fahrrad als Ausdruck eines Lebensgefühls.

Infos im Internet unter <http://www.paveedition.de/> Angaben zum Buch: 256 Seiten mit vielen Abbildungen im festen Einband. Erschienen 2016 bei pavée –peter\_appeltauer\_velo\_edition, erhältlich im Buchhandel. 27 Euro, ISBN 978-3-9817893-0-0.

## „Radfahren in der Stadt – Möglichkeiten urbaner Verkehrspolitik“

CDU/CSU-Fachkongress in Berlin

„Radfahren in der Stadt – Möglichkeiten urbaner Verkehrspolitik“, so lautete das Thema des Kongresses zu dem die CDU/CSU-Bundestagsfraktion am 21. Juni 2017 in Berlin eingeladen hatte. Dabei ging es im Kern um Infrastrukturfragen, um das Zusammenspiel mit anderen Verkehrsmitteln und um Sicherheitsaspekte.

Auf dem Podium diskutierten vor rund 150 Gästen: Gero Storjohann MdB, Stellv. Vorsitzender der Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag; David Eisenberger, Leiter Marketing und Kommunikation, Geschäftsführung des Zweirad-Industrie-Verbands (ZIV); Franz Linder, Inhaber Planerbüro Südstadt und P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität in Köln (i.V. der AGFS); Burkhard Stork, Geschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC); Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs e.V. (ADAC), und Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV).

Zentrale Botschaft des Kongresses: Radfahren ist nicht nur Trend, Lebensgefühl und praktisches Verkehrsmittel, es kann – so der Tenor insgesamt – einen substanziellen Beitrag dazu leisten, unsere Städte von einem überbordenden Autoverkehr zu entlasten. Entscheidend hierfür ist jedoch die Realisierung einer wirklich adäquaten Radinfrastruktur.

## Öffnung der Fußgängerzonen in der Kölner Innenstadt

Hohe Straße und Schildergasse dürfen zu bestimmten Zeiten befahren werden



Im vergangenen Oktober hat der Verkehrsausschuss der Stadt Köln beschlossen, Fußgängerzonen in der Innenstadt für den Radverkehr freizugeben. Diese Öffnung erfolgte durch eine zusätzliche Beschilderung, die die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer auf die Möglichkeiten hinweist.

Durch die Öffnung wurden im zentralen Innenstadtbereich wesentliche Netzlücken für den Radverkehr geschlossen. Die zusätzlichen Wege sind ein wichtiger Baustein in der städtischen Radverkehrsförderung und Teil des im Juni 2016 vom Verkehrsausschuss der Stadt Köln beschlossenen Radkonzeptes.

Dabei behalten die Fußgängerzonen in erster Linie ihre Funktion als Bereiche für Fußgängerinnen und Fußgänger. Die Öffnung für den Radverkehr stellt insofern eine Ausnahmeregelung dar. Auf die Fußgänger müssen Radler immer Rücksicht nehmen, sie dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Für den Radverkehr bedeutet dies, vorausschauend und langsam zu sein und die Geschwindigkeit den Fußgängern anzupassen. Bei Engpässen müssen Radfahrer auch schieben.

Im Einzelnen wurden folgende Abschnitte im Innenstadtbereich freigegeben:

- Täglich in der Zeit von 20 bis 11 Uhr sowie an Sonn- und

Feiertagen ganztägig die Hohe Straße und die Schildergasse/Gürzenichstraße einschließlich der jeweiligen Anschlüsse.

- Ganztägig die Radverkehrsverbindungen Roncalliplatz – Hohenzollernbrücke, An der Rechtschule – Trankgasse sowie Roncalliplatz – Wallrafplatz – An der Rechtschule.

Die Hohe Straße zwischen Schildergasse und Wallrafplatz, die Schildergasse zwischen Neumarkt und Hohe Straße sowie die Gürzenichstraße zwischen Schildergasse und Hohe Straße gehören zu den am stärksten besuchten Fußgängerzonen in Deutschland. Im Jahr 2011 wurden hier bis zu 9.800 Passanten pro Stunde gezählt. Daher können die Schildergasse und die Hohe Straße nur außerhalb der Geschäftszeiten für den Radverkehr geöffnet werden. In der Regel sind die dortigen Geschäfte ab 9.30 Uhr oder 10 Uhr geöffnet. Die meisten Geschäfte schließen um 20 Uhr, an Samstagen zum Teil um 21 Uhr. Das Laden und Liefern ist bis 11 Uhr zulässig.

Die Radverkehrsverbindungen zwischen Wallrafplatz/An der Rechtschule, Roncalliplatz und Hohenzollernbrücke werden ganztägig für den Radverkehr geöffnet, da diese Achsen von übergeordneter Bedeutung für den Radverkehr in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung sind. Bei Veranstaltungen auf dem Roncalliplatz (Gottesdienste, Konzerte, Weihnachtsmarkt)

kann die Durchfahrt für den Radverkehr temporär unterbrochen werden. In einem ersten Schritt wurde im Herbst 2013 zur Optimierung der Nord-Süd-Verbindung die Einbahnstraße Unter Fettenhennen für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben. In der Regel sollte eine durchgängige Breite von mindestens 4 bis 5 m zur Verfügung stehen, um Fußgänger und Radverkehr gemeinsam sicher und komfortabel führen zu können. In der Straße Unter Fettenhennen gibt es eine Engstelle in Höhe der Gastronomie und des WDR-Gebäudes mit einer Breite von knapp 4 m auf einer Länge von etwa 10 m. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer wird an dieser Stelle nach Freigabe für den Radverkehr besonders beobachtet. Gegebenenfalls muss hier die Möblierung und die Genehmigung der Außengastronomie angepasst und neu geordnet werden.

Grundsätzlich gilt, dass eine Verkehrsfläche in erster Linie den unterschiedlichen Verkehrsarten zur Verfügung stehen muss. Nur dafür nicht benötigte Bereiche können anderweitig, z.B. gastronomisch, genutzt werden.

Das Domgässchen ist die direkte ebenerdige Verbindung zwischen Domkloster/Roncalliplatz und der Straße Unter Fetten-

hennen. Die Gasse weist eine Breite von nur 3 m auf, außerdem gibt es in dieser etwa 25 m langen Gasse zwei Hauseingänge. Eine Freigabe für den Radverkehr ist aus diesem Grund nicht erfolgt.

Die Erfahrungen aus der Öffnung der Fußgängerbereiche werden von der Stadt bewertet, um gegebenenfalls Anpassungen am Konzept vorzunehmen.

Über diese Öffnungen hinaus gibt es bereits Fußgängerzonen in der Innenstadt, die für den Radverkehr freigegeben sind. Sie befinden sich auf der Breite Straße zwischen Tunisstraße und Richmodstraße, auf der Hohe Straße zwischen Cäcilienstraße und Hohe Pforte, auf der Zeppelinstraße zwischen Neumarkt und Am Alten Posthof sowie auf dem Alter Markt und auf dem Rudolfplatz.

Ein Flyer inklusive einer Abbildung ist unter nachfolgendem Link unter der Rubrik Aktuelles einsehbar:

<http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/index.html>

*Peter Lemke, Stadt Köln*

## Das Radwegesanierungsprogramm der Stadt Köln geht weiter ...

### Sanierung des Geh- und Radwegs an der Alfred-Schütte-Allee

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik hat einen ersten Teilabschnitt des Geh- und Radwegs an der Alfred-Schütte-Allee in Poll saniert. Im Rahmen der Gesamtsanierung der Allee entlang des Rheins ist zwischen der Maifischgasse und der Südbrücke auf einer Länge von etwa 1 km eine neue, 4,50 m breite Deckschicht aus Asphalt aufgetragen worden. Im Laufe dieses Jahres folgt die Sanierung des zweiten, circa 1.200 m langen Abschnitts von der Südbrücke bis zur Drehbrücke in Deutz.

Die Alfred-Schütte-Allee ist Bestandteil des Rheinradwegs und des Erlebniswegs Rheinschiene und besitzt damit eine überregionale Bedeutung für den Radverkehr. Darüber hinaus ist der Weg wegen seines schönen Rheinpanoramas und des sich anschließenden Naherholungsgebiets der Poller Wiesen ein beliebtes Ausflugsziel. Auch für den Alltagsradverkehr im Rechtsrheinischen ist die Achse von Bedeutung. Die radverkehrliche Bedeutung wird ebenfalls an den Zählraten deutlich, so wurde im Jahr 2015 eine Dauerzählstelle errichtet, an der täglich rund 2.000 Radfahrende erhoben werden.

### Kleine Sanierungsmaßnahmen mit großer Wirkung am Höhenberger Kirchweg und dem Timur-Iceciller-Weg

Auf dem Höhenberger Kirchweg im Stadtteil Höhenberg hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln einen rund 300 m langen Abschnitt des gemeinsamen Geh- und Radweges saniert.

Hier waren Wurzelanhebungen und Schlaglöcher zu beseitigen. Eine neue, etwa 3 m breite Asphaltdecke sorgt nun für ein sicheres und angenehmes Fahren.

Der Höhenberger Kirchweg ist Teil einer Radverbindung, welche von Kalk bis nach Merheim größtenteils durch Grünanlagen verläuft. Die Route ist eine Alternative zur stark frequentierten Olpener Straße und hat damit eine besondere Bedeutung für das rechtsrheinische Fahrradnetz.

Auch auf dem Timur-Iceciller-Weg in Köln-Deutz gab es zahlreiche und zum Teil besonders ausgeprägte Wurzelschäden, auch dort hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln die Oberfläche erneuert. Hier wurde eine neue, 2,50 m breite Asphaltdecke aufgebracht.

Der Weg hat eine hohe Bedeutung im rechtsrheinischen Radverkehrsnetz, da er Teil einer Radroute mit geringem Kfz-Verkehr von den Poller Rheinwiesen bis in die Stadtteile Deutz und Humboldt/Gremberg ist.

Mit diesen beiden verhältnismäßig kleinen Maßnahmen konnte ein großer Nutzen für den Radverkehr erzielt werden.

*Oliver Klaholz, Stadt Köln*



## 58 zusätzliche Fahrradabstellplätze am Bahnhof Köln West

Erweiterung des Angebots für Radler und Bahnkunden



Am Zugang zum Bahnhof Köln West in Köln-Neustadt/Nord wurde das Angebot zum Fahrradparken um 58 neue Abstellplätze erweitert. Zur Verbesserung der Wege für Fußgänger wurden zudem einige der sogenannten Haarnadeln neu

angeordnet. Außerdem wurde am Bahnhofsvorplatz ein Kiss-and-Ride-Platz für Autofahrer eingerichtet.

Die zusätzlichen Fahrradabstellplätze sowie der Kiss-and-Ride-Platz konnten entlang des Venloer Walls realisiert werden. Sie wurden an der Stelle eingerichtet, an der sich zuvor eine Rechtsabbiegespur vom Venloer Wall auf die Venloer Straße befand. Untersuchungen und Verkehrszählungen hatten ergeben, dass diese Spur ohne Nachteile für Autofahrer verkürzt werden kann.

Im gesamten Bereich des Bahnhofs Köln West sowie an den Zugängen zur U-Bahn-Haltestelle Hans-Böckler-Platz gab es zuvor 152 Fahrradabstellplätze.

Geparkt wurden im Durchschnitt rund 230 Fahrräder, teilweise auch im weiteren Umfeld. Die nun zusätzlich geschaffenen Fahrradabstellplätze sorgen für mehr Ordnung.

Zur weiteren Förderung des Bike-and-Ride-Angebots sind am Bahnhof Köln West zusätzlich 55 überdachte Fahrradabstellplätze vorgesehen. Das Projekt befindet sich derzeit in der Vorplanung, eine Realisierung wird voraussichtlich im nächsten Jahr möglich. Langfristig ist an diesem bedeutenden Regionalbahnhof auch eine Fahrradstation mit rund 250 Plätzen vorgesehen.

*Oliver Klaholz, Stadt Köln*

## Rheinboulevard für den Radverkehr freigegeben

Oberer Weg der Rheintreppe wieder Bestandteil des Rheinradwegs



Das Kennedy-Ufer ist zwischen der Deutzer Brücke und der Hohenzollernbrücke wieder durchgängig für den Radverkehr freigegeben. Nach Fertigstellung des gut 500 m langen Rheinboulevards kann der Radverkehr auf diesem Abschnitt wieder ohne Umwegfahrten auf der Deutzer Seite entlang des Rheins radeln. Für den Radverkehr steht der obere Weg zur Verfügung. Im gesamten Bereich des Rheinboulevards sind über 350 zu-

sätzliche Fahrradabstellplätze vorgesehen, die in an den Zugängen zum Rheinboulevard errichtet werden sollen. Die ersten Anlagen sind bereits montiert, weitere werden entsprechend den noch abzuschließenden Arbeiten geschaffen.

*Oliver Klaholz, Stadt Köln*

## Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf den Ringen hat begonnen

Auf dem Hansaring zwischen Am Kämpchenshof und Ritterstraße hat der Radverkehr jetzt die Wahl.

Auf dem ersten, etwa 500 m langen Teilstück der Ringe ist jetzt die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben, die zulässige Geschwindigkeit für Autos auf 30 km/h reduziert und die Ampelschaltung entsprechend angepasst worden. Radfahrenden ist nun freigestellt, die

Straße oder den alten baulichen Radweg zu nutzen. Im Oktober 2015 beschloss der Verkehrsausschuss die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf den Ringen.

Auch die Ampelschaltungen, die auf diese 30 km/h hin angepasst wurden, passen jetzt deutlich besser zu den Geschwindigkeiten und Fahrtabläufen des Radverkehrs.

Die Bautätigkeiten gingen im Frühjahr weiter. Im Sommer 2017 wird der erste Bauabschnitt wahrscheinlich abgeschlossen sein. Der erste Bauabschnitt geht von der Ritterstraße bis kurz vor den Rudolfplatz, der zweite Bauabschnitt wird dann bis zum Zülpicher Platz fortgeführt.

*Oliver Klaholz, Stadt Köln*

## Neue Fahrradschutzstreifen in Köln-Mülheim

Mehr Sicherheit auf der Berliner Straße zwischen Höhenhauser Ring und Cottbuser Straße



Auf der Berliner Straße in Köln-Mülheim wurden neue Fahrradschutzstreifen markiert. Die jeweils rund 1,50 m breiten Schutzstreifen befinden sich auf dem etwa 500 m langen Abschnitt zwischen Höhenhauser Ring und Cottbuser Straße. Mit den neuen Fahrradschutzstreifen wurde die auf der Berliner Straße verbliebene Lücke im Radverkehrsnetz zwischen Clevischem Ring und Dünnwald beseitigt.

Durch die neuen, rot markierten Radfurten an den Einmündungen Neurather Ring und Höhenhauser Ring wird auch die Sichtbarkeit der Radfahrer und damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht. Die Einmündung Neurather Ring zählte in den vergangenen Jahren immer wieder zu den Unfallhäufungspunkten.

Im Bereich der Wohnhäuser südlich des Neurather Weges wurde der Schutzstreifen einseitig auf einer Länge von ca. 100 m

unterbrochen. Dies war notwendig, um den Anwohnern die bisherigen Möglichkeiten zum Laden und Liefern tagsüber sowie zum Parken in den Abend-/Nachtstunden zu belassen. Dies ist von besonderer Bedeutung, da es für die Anwohner keine Alternativen in angemessener Entfernung gibt. Aufgrund der eingeschränkten Straßenbreiten und der Bahntrasse in Straßenmitte gibt es keine Möglichkeit, den Schutzstreifen in diesem Abschnitt anders zu führen.

Die Berliner Straße ist die direkte Verkehrsverbindung von Mülheim über Höhenhaus und Dünnwald bis nach Leverkusen-Schlebusch. Viele Fahrradpendler aus diesen Stadtteilen sowie den angrenzenden Städten Leverkusen und Bergisch Gladbach nutzen die Berliner Straße auf dem Weg zur Arbeitsstelle.

*Oliver Klaholz, Stadt Köln*



## Faßstraße – Um- und Rückbau einer vierstreifigen Straße

Die Stadt Dortmund hat sich zum Ziel gesetzt, die umweltfreundlichen und nachhaltigen Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) zu stärken und den Kraftfahrzeugverkehr zu reduzieren. Der Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen zur Rückgewinnung von Stadtraum und zur Umverteilung von Flächen, insbesondere für den Rad- und Fußverkehr, kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Die Faßstraße in Dortmund steht prototypisch für eine in der Vergangenheit nahezu ausschließlich auf die Bewältigung großer Kfz-Verkehrsmengen ausgerichtete Hauptverkehrsstraße und für ein ausgeräumtes und seelenloses Umfeld.

Die Faßstraße ist eine vierspurige Hauptverkehrsstraße, die das Stadtbezirkszentrum Hörde und die südlich angrenzenden Wohngebiete an die Bundesstraße 1 und die City anbindet. Je nach Streckenabschnitt liegt die Belastung zwischen 21.750 und 26.400 Kraftfahrzeugen pro Tag (Zählung 2011). Der Straßenraum wird von den Autoverkehrsflächen beherrscht, er bietet keinerlei städtebauliche Qualität. Im derzeitigen Zustand gibt es weder Radwege noch Parkplätze, die Gehwege sind in weiten Streckenabschnitten zu schmal, Großgrün fehlt ebenso wie Querungsstellen. Die Randbebauung ist vier- bzw. fünfgeschossig, teils offen, teils geschlossen, Wohnnutzung überwiegt.

Ehemals trennte die Straße das Zentrum von Hörde vom östlich gelegenen Stahlwerk PHOENIX-Ost. Mit dem Ende der Produktion 2001 entstand dort der PHOENIX-See. Die angrenzenden Bereiche gehören heute zu den besten Wohnlagen Dortmunds. Das westliche Seeufer, mit Orientierung zum Hörder Zentrum, ist geprägt von Gastronomie, Büronutzung sowie von Arztpraxen und Folgeeinrichtungen.

Mit dieser Umnutzung hat sich auch die Funktion der Faßstraße grundlegend geändert. Sie ist das Verbindungsglied zwischen Hörde-Zentrum und dem PHOENIX-See. Gleichzeitig bleibt sie die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im Stadtbezirk und muss weiterhin hohe Verkehrsmengen bewältigen. Die Umbauaufgabe besteht darin, eine städtebaulich attraktive und integrierte, weiterhin leistungsfähige Hauptverkehrsstraße mit zeitgemäßen Rad- und Gehwegen zu schaffen. Mit der Umgestaltung soll auch das Ziel, den Fuß- und Radverkehr zu stärken, unterstützt werden.

### Radfahrstreifen stärken die Nahmobilität

Vorgesehen ist, im Mittelabschnitt, auf einer Strecke von rund 300 m, die Richtungsfahrbahnen auf 5,00 m (ohne Mittelmarkierung) zu reduzieren. Zwei Pkw können dann immer noch bei reduzierter Geschwindigkeit nebeneinander fahren. So entsteht Raum für Radfahrstreifen, Parkstände, Bäume und ausreichend breite Gehwege. Ein durchgehender Mittelstreifen sorgt dafür, dass Linksabbieger den Verkehrsfluss nicht behindern, und bietet an vielen Stellen Platz für Querungen.

Der Mittelabschnitt soll mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschildert und – zur Steigerung der Aufmerksamkeit – mit einem besonderen Belag (hell gesplitteter Asphalt) versehen werden. Zusammen mit der beschriebenen Querschnittsgestaltung ergibt sich hierdurch ein Höchstmaß an Verkehrssicherheit, die Querungsmöglichkeiten werden verbessert sowie Lärm und Abgase reduziert.

Der Gewinn durch die Fahrstreifenreduzierung ist hoch: Je Richtung stehen 1,50 Meter zur Umverteilung zur Verfügung –



*Ist-Zustand – die Faßstraße heute*

dies reicht fast für vollständige Radfahrstreifen. Die Mengenleistungsfähigkeit des „reduzierten“ Querschnitts liegt dabei nur geringfügig unterhalb der vollen Vierstreifigkeit. Bei 5,00 m Fahrbahnbreite können zwei PKW nebeneinander stehen und

bei Tempo 30 – zumeist mit leichtem Versatz – auch nebeneinander fahren.

Erstmals bei einem Straßenentwurf in Dortmund ist mit Hilfe des 3D-Stadtmodells die Planung virtuell erstellt worden. Ergebnis ist ein achtminütiger Film, der die neue Straße aus der Auto- und Radfahrerperspektive zeigt. Das Modellfoto ist ein Screenshot aus dem Film und zeigt den künftigen Querschnitt.

Zum zweiten Mal in Dortmund (nach einem Großversuch am Kreisverkehr Borsigplatz in den 1980er-Jahren) wird ein geplanter Umbau in einem Verkehrsversuch vorweggenommen: Durch Markierungen und einfache bauliche Maßnahmen (z. B. Klebeborde) ist der neue Querschnitt provisorisch hergestellt und gutachterlich durch Vorher-Nachher-Untersuchungen begleitet worden. Die Ergebnisse des Verkehrsversuches waren durchweg positiv. Der Umbau ist für 2018 vorgesehen.

*Anette Herter, Stadt Dortmund*

## Bürgermeister der MAHHL-Städte beschäftigen sich mit nachhaltiger Mobilität

Grenzüberschreitender Arbeitskreis informiert sich über Pedelec-Verleihsystem

Um den Verkehr in den Städten der Euregio möglichst emissionsfrei und ressourcenschonend zu organisieren, braucht es neue Ideen und Konzepte. Ein Pedelec-Verleihsystem wäre eine Möglichkeit, um Autoverkehr zu ersetzen und die Innenstädte lebenswerter zu gestalten. Die Bürgermeister des MAHHL-Netzwerkes, das aus den Städten Maastricht, Aachen, Heerlen, Hasselt und Lüttich besteht, haben sich auf ihrem Treffen im Januar über das Aachener System „Velocity“ informiert.

Das junge Unternehmen, das aus einer studentischen Initiative heraus entstand und die Hard- und Software selbst entwickelte, baut derzeit an mehreren Stellen im Stadtgebiet Stationen, an denen man sich künftig Pedelecs ausleihen kann. „Man wird Velocity im Verbund mit anderen Verkehrsmitteln nutzen können“, erläuterte Dennis Brinckmann, Geschäftsführer von Velocity, das Konzept. Ein Umstieg von Bus und Bahn auf ein Leih-Pedelec soll über die Mobility-Broker-Karte der ASEAG ermöglicht werden. Auch eine Verknüpfung mit Carsharing sei geplant, so Brinckmann. Velocity betätigt sich darüber hinaus als System- und Komponentenlieferant, sodass andere Kommunen oder Unternehmen die Möglichkeit erhalten, sich dem Aachener System anzuschließen.

**„Pedelecs können einen wichtigen Beitrag zur Verkehrs-entlastung leisten“ (Oberbürgermeister Marcel Philipp)**

„Fahrradfahren in Aachen ist sehr schön, aber bei unserer hügeligen Topografie und bei Dienstfahrten ist es nicht immer die beste Möglichkeit, sich fortzubewegen. Pedelecs können einen wichtigen Beitrag zur Verkehrs-entlastung leisten – erst recht, wenn es darüber hinaus auf einfache Weise ermöglicht wird, auf öffentliche Verkehrsmittel oder Carsharing umzusteigen“, erklärte Oberbürgermeister Marcel Philipp auf dem Treffen der MAHHL-Bürgermeister, die sich in der an den Vortrag an-

schließenden Diskussion sehr interessiert zeigten. Das Thema „Tihange“ stand ebenfalls auf der Tagesordnung des drei- bis viermal jährlich stattfindenden Treffens. Es wurden Möglichkeiten erörtert, die Vorsichtsmaßnahmen in Vorbereitung auf einen eventuellen Reaktorunfall grenzüberschreitend einheitlich zu organisieren – z.B. die Ausgabe von Jodtabletten oder Staubmasken an Schulen.

Das MAHHL-Netzwerk wurde im Jahr 1989 gegründet, seit 2001 wurde die Kooperation intensiviert. Gemeinsame Ratsversammlungen und die MAHHL-Sicherheitskonferenzen wurden ins Leben gerufen, MAHHL-Koordinatoren benannt und Arbeitsgruppen zu den Themen Kultur, Mobilität und Klima gebildet.

*Stadt Aachen, Fachbereich Presse und Marketing*



*Das Foto zeigt von links nach rechts: Nadja Vananroye, Bürgermeisterin der Stadt Hasselt (B), Aachens Oberbürgermeister Marcel Philipp, Ralf Krewinkel, Bürgermeister der Stadt Heerlen (NL), sowie Annemarie Penn-te Strake, Bürgermeisterin der Stadt Maastricht (NL). Foto: Stadt Aachen/Andreas Schmitter*

# eConnectionLine – neue Mobilität für Orte der Arbeit

Ein Radschnellweg für die Region Niederrhein

Der Kreis Viersen und die Stadt Krefeld als Mitglieder in der AGFS haben sich im Herbst 2016 gemeinsam mit den Städten Willich und Mönchengladbach am StadtUmland.NRW-Wettbewerb des Landes Nordrhein-Westfalen beteiligt. Gegenstand des Wettbewerbs war die Erarbeitung gemeinsamer Zukunftskonzepte für regionale Kooperationen zwischen Großstädten und ihren Nachbarkommunen.

Der Kreis Viersen und die drei Städte haben hierfür das gemeinsame Projekt der „eConnectionLine“ entwickelt. Dabei handelt es sich um eine schnelle Radwegeverbindung für den Alltagsverkehr zwischen den Städten Mönchengladbach, Willich und Krefeld. Die Verbindung folgt dem Verlauf einer ehemaligen Bahntrasse von Mönchengladbach über Willich nach Krefeld. Die Strecke ist 18 km lang und seit 1987 außer Betrieb. Im Stadtgebiet Willich ist ein Teilabschnitt mit einer Länge von 5,5 km Länge bereits als Radweg ausgebaut.

## Kombination aus Radschnellweg und (E-)Rad mit großem Potenzial für Pendler

Der gemeinsame Projektansatz folgt der Tatsache, dass sich viele Beschäftigungspole im Raum Mönchengladbach – Willich – Krefeld nicht in den Zentren, sondern in eher peripheren Lagen befinden. Im Umfeld der ehemaligen Bahntrasse arbeiten mehr als 24.000 Beschäftigte, z.B. in den Gewerbestandorten Münchheide, Fichtenhain oder Mönchengladbach-Neuwerk. Die Erschließung dieser Standorte über den öffentlichen Nahverkehr ist nicht zufriedenstellend. Da das Straßennetz stark ausgelastet ist – Staus sind Alltag in der Region –, ergeben sich für die Mitarbeiter der ansässigen Betriebe zwangsläufig Probleme bei der Erreichbarkeit der jeweiligen Arbeitsstandorte.

Peter Hoffmann, stellvertretender Leiter des Amtes für Bauen, Landschaft und Planung beim Kreis Viersen, stellt hierzu fest: „Gefragt sind Lösungsansätze für eine bessere Erreichbarkeit der Unternehmen durch ihre Beschäftigten. Ein großes Potenzial ist hierbei das (E-)Rad als Alltagsverkehrsmittel für Berufspendler.“ E-Bikes und Pedelecs ermöglichen das zügige Zurücklegen auch größerer Distanzen auf dem Weg zur Arbeit – gerade am flachen Niederrhein.

## Von Bahnhof zu Bahnhof – mit dem Fahrrad

„Das Projekt ist in einen intermodalen Kontext eingebettet“, erläutert Dr. Karl Werner Böttges, Abteilungsleiter Stadtentwicklung bei der Stadt Krefeld. „Die Endpunkte sind die Hauptbahnhöfe von Krefeld und Mönchengladbach. Es ist geplant, dass sich die neue Trasse in Krefeld mit der ‚Krefelder Promenade‘ verbindet – einer innerstädtischen Radachse, die aktuell sukzessive umgesetzt wird.“ So wäre z.B. der Gewerbestandort Münchheide vom Krefelder Bahnhof aus mit dem Pedelec in 20 Minuten erreichbar.

Ergänzend zu dieser infrastrukturellen Komponente sollen in Zusammenarbeit mit Unternehmen vor Ort Strategien und Angebote für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads im Pendlerverkehr entwickelt werden. Denkbar ist es, verschiedene Anreize für die Mitarbeiter zu schaffen, ob z.B. durch Stellplatzanmietung an den Radstationen der Bahnhöfe, Leasing-Modelle, die Förderung der Radinfrastruktur durch Ladesäulen und Abstellanlagen etc. oder auch durch Informationsworkshops zur Mobilität am Arbeitsplatz.

Der Beitrag wurde im Rahmen des StadtUmland-Wettbewerbs nicht angenommen. Geprüft werden nun alternative Fördermöglichkeiten, um den (E-)Radverkehr im Berufsalltag weiter voranzubringen.

*Sandra Sieg, Kreis Viersen*



*Dr. Karl Werner Böttges und Peter Hoffmann mit dem Plan für den eConnectionLine-Radweg*

# „Radverkehrskonzept – Münster 2025“ beschlossen

Radverkehr zukunftsgerichtet entwickeln und Radverkehrsanteil steigern

Radfahren ist praktisch, schnell, kostengünstig, gesundheitsfördernd, ökologisch und stadtbildprägend. Gerade in (Groß-)Städten erhöht sich durch den Radverkehr die Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Um auch zukünftig den Herausforderungen des Verkehrs begegnen zu können, ist eine konsequente Radverkehrsförderung für die Entlastung der Innenstädte, aber auch im kleinräumigen Regionalverkehr unabdingbar. Für eine wachsende Stadt

wie Münster heißt das: Pkw-Pendler aus den Außenstadtteilen und Umlandgemeinden, enge Straßenräume in der Innenstadt und zunehmende Fahrradparkprobleme. Hinzu kommen klima- und gesundheitspolitische Zielsetzungen sowie hohe Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrern, was dazu führt, dass neue Antworten für eine nachhaltige Mobilität gefunden werden müssen. Daher hat die Planungsverwaltung nach intensiver zweijähriger Diskussion mit dem Runden Tisch Radverkehr



und unter Einbeziehung der Ergebnisse des Bürgersymposiums Radverkehr (Juni 2015) das „Radverkehrskonzept – Münster 2025“ erarbeitet. Das Konzept wurde am 24. November 2016 durch den Planungsausschuss beschlossen.

### Kommunikatives Nebeneinander im Straßenverkehr

Um den Radverkehr als die urbane Mobilitätsform der Zukunft in Münster noch stärker als bislang zu etablieren, werden im Rahmen des Konzepts Zielstandards für die Infrastruktur erstmalig auf Grundlage der ERA 2010 verbindlich vorgegeben. Hierdurch soll das Radfahren – ob mit oder ohne Fahrradanhänger, ob Pedelecs oder Lastenräder – komfortabler werden und ein „kommunikatives Nebeneinanderfahren“ ermöglichen.

Nach dem neuen Konzept sollen außerdem alle Wege, die vornehmlich dem Radverkehr dienen, dem niederländischen Beispiel folgend rot eingefärbt werden. Dies gilt zukünftig auch für Fahrradstraßen. So werden die „Radverkehrsanlagen“ durch ein einheitliches Erscheinungsbild für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar und sicherer. Weiterhin sollen 13 durchgängige „Stadtregionale Velorouten“ – komfortable Routen für den Alltagsradverkehr – Pendler sowohl aus den Stadtteilen wie aus

den Umlandgemeinden zum Wechsel vom Pkw auf das Zweirad animieren. Die Routen sind dabei in enger Abstimmung mit den Kommunen im Umland erarbeitet worden. Gerade für die Berufspendler soll hierdurch ein Angebot geschaffen werden, zügiger und stressfreier an ihr Ziel im Stadtraum Münster zu kommen.

### Ausbau von Fahrradstellplätzen

Ein weiterer wichtiger Baustein der Radverkehrskonzeption ist das Fahrradparken. Besonders an Verknüpfungspunkten mit Bus und Bahn, in der Innenstadt, in innenstadtnahen Wohngebieten und an Arbeitsplatzstandorten soll die Abstellsituation gegenüber heute deutlich verbessert und komfortabler werden.

Zusätzliche Serviceeinrichtungen, wie beispielsweise elektrisch betriebene Luftstationen zur kostenlosen Nutzung oder Möglichkeiten, den Akku des Pedelecs aufzuladen, sollen dazu beitragen, das Radfahren in Münster noch komfortabler werden zu lassen.

*Phillip Oeinck, Stadt Münster*

## RuhrtalRadweg

### Sanierung zwischen Essen-Kettwig und Mülheim-Mintard

Rechtzeitig zum Beginn der Radsaison im Grüne-Hauptstadt-Jahr hat die Stadt Essen den Belag des Mintarder Wegs zwischen Kettwig und Mintard asphaltiert. Die bisherige Wegecke wies erhebliche Mängel auf: Neben dem staubigen Belag enthielt sie eine Vielzahl von Schlaglöchern, die Behinderungen beim Radfahren und Wasserpfützen nach Regenfällen mit sich brachten. Jetzt wird die Oberfläche asphaltiert, sodass er zukünftig allen Nutzern in optimaler Qualität zur Verfügung steht. Da sich ein kurzer Teil des vormals schadhafte Weges auf Mülheimer Stadtgebiet befindet, hat sich auch die Stadt Mülheim an der Baumaßnahme beteiligt.

Der Mintarder Weg ist Teil des 2006 eröffneten RuhrtalRadwegs, der sich zu einem Spitzenprodukt des Fahrradtourismus entwickelt hat. Im vergangenen Jahr hat er sich auf den 3. Platz der beliebtesten deutschen Radfernwege vorgeschoben und erreichte auch den 3. Platz der am meisten befahrenen Radfernwege. Bei der Zertifizierung durch den ADFC wurde er 2016 erneut mit vier von fünf möglichen Sternen ausgezeichnet, was für einen Radfernweg in einem Ballungsraum einmalig ist.

Seit seiner Entstehung wurden beim RuhrtalRadweg nach und nach bestehende Mängel beseitigt, sodass diese hervorragenden Bewertungen auch auf die kontinuierliche Verbesserung der Infrastruktur zurückzuführen sind. So hat die Stadt Essen vor einigen Jahren die Routenführung an der Ruhrbrücke in Werden deutlich sicherer und attraktiver gestaltet, indem der Bereich ohne Benutzung der Fahrbahn gequert werden kann. Auch die jetzt erfolgte Asphaltierung des Mintarder Wegs erhöht die Attraktivität des RuhrtalRadwegs. Damit gibt die Stadt Essen im Grüne-Hauptstadt-Jahr an dieser Stelle nicht nur für die Nutzer des Weges aus der näheren Umgebung, sondern

auch für viele auswärtige Radtouristen auf dem RuhrtalRadweg eine gute Visitenkarte ab.

Die Bauarbeiten zum Ausbau des Radweges von der Straße Mintarder Weg Höhe Wasserwerk bis zum Sportplatz Mülheim-Mintard nahe der August-Thyssen-Straße auf einer Länge von etwa 1,5 km erfolgten Ende März. Nach Durchführung von ergänzenden Erdarbeiten war der Restausbau vom Wasserwerk Kettwig bis zur Straße Mintarder Weg für April vorgesehen. Die Maßnahme bildet den Auftakt einer Reihe weiterer Bau- und Markierungsmaßnahmen, die für das Grüne-Hauptstadt-Jahr 2017 in Essen vorgesehen sind.

*Christian Wagener, Stadt Essen*



*Ausgebauter Zustand Mintarder Weg*

Wir sind **Unternehmen FahrRad!**



## Wir wollen eine Null-CO<sub>2</sub>-Firma werden

Ortlieb auf dem Weg in eine nachhaltige Zukunft

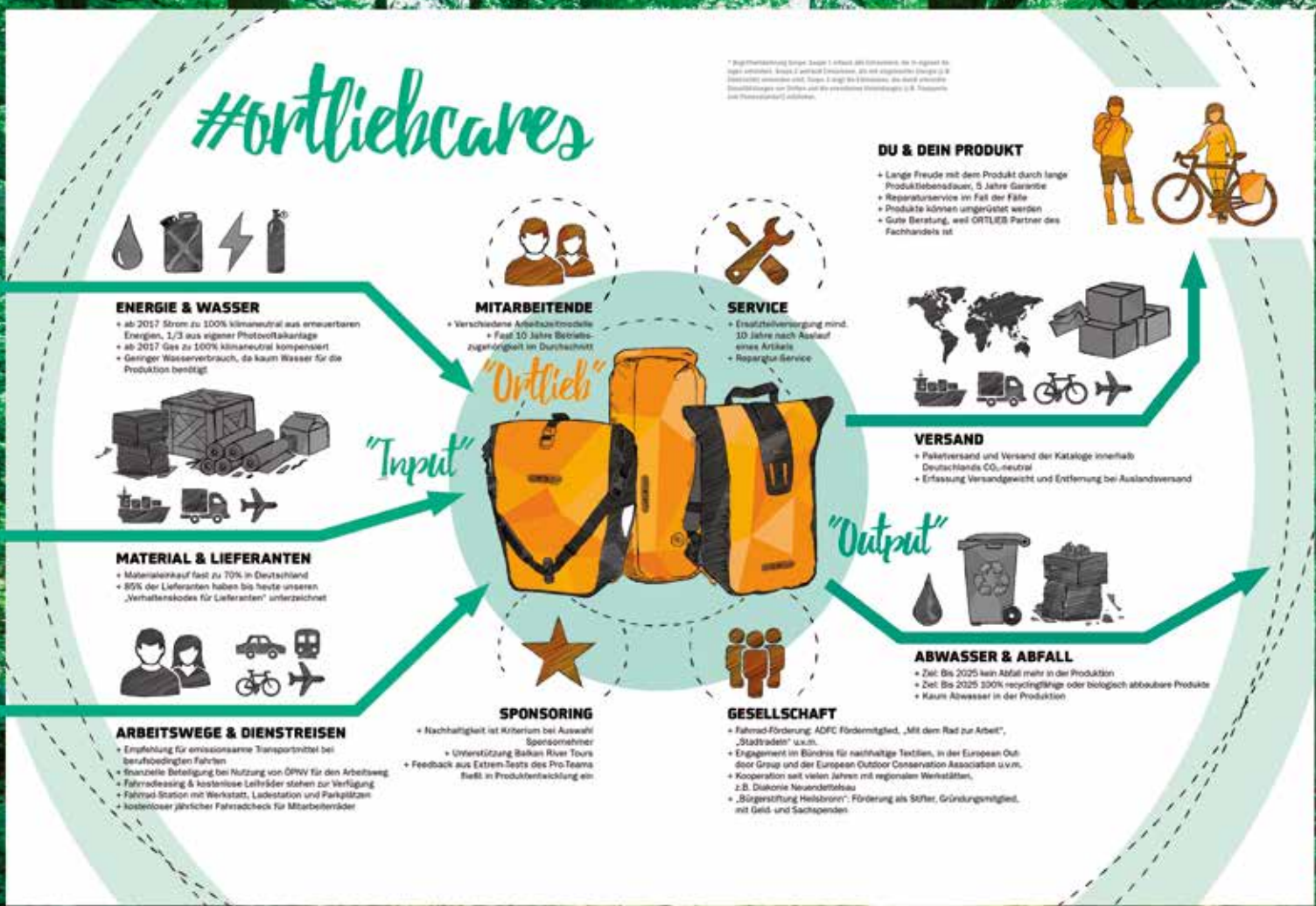
Die Firma ORTLIEB aus dem fränkischen Heilsbronn steht weltweit als Synonym für wasserdichte Radtaschen made in Germany. Dass nicht nur das Thema made in Germany, sondern auch die Nachhaltigkeit bei den Franken großgeschrieben wird, machen sie in ihrem kürzlich veröffentlichten ersten Nachhaltigkeitsbericht deutlich. Unter dem Slogan „ORTLIEB cares – 4 Summits 4 the Future“ stellt ORTLIEB im Bericht nach dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) auch seine Nachhaltigkeitsstrategie inklusive vier übergeordneter Ziele vor, die das Unternehmen in den nächsten Jahren erreichen möchte.

Dass ORTLIEB bereits länger an dem gesamten Komplex Corporate Social Responsibility arbeitet, spiegelt sich auch auf der Website und im aktuellen Katalog wider. So wurde das erste der vier übergeordneten Ziele bereits erreicht, die Produktion am Standort ist seit Anfang 2017 zu 100 Prozent klimaneutral. Ein Zitat des Geschäftsführers Wolfgang Paulus verdeutlicht die Wichtigkeit, mit der Nachhaltigkeit bei ORTLIEB umgesetzt wird: „Nachhaltigkeit ist für uns genauso selbstverständlich wie made in Germany.“

Diese Selbstverständlichkeit zeigt sich auch in vielen weiteren Punkten, die für ORTLIEB bereits seit Jahren Gesetz sind, beispielsweise die fünf Jahre Garantie, die das Unternehmen gibt, der Materialeinkauf, der zu fast 70 Prozent in Deutschland erfolgt, oder aber der hauseigene Reparaturservice, der im Fall der Fälle Produkte wieder für den intensiven, anspruchsvollen Gebrauch fit macht.

Denn egal in welcher Sprache: Auf der ganzen Welt versteht man unter ORTLIEB das ehrliche Versprechen für wasserdichtes, langlebiges Outdoor-Equipment. Unsere Taschen reisen um den gesamten Globus, doch wenn es um ihre Entwicklung und Herstellung geht, entscheiden wir uns ganz bewusst für kurze Wege. Alle wasserdichten Produkte werden bei uns im fränkischen Heilsbronn gefertigt, denn „Made in Germany“ ist unser Markenversprechen für hochwertige Qualität, regionale Arbeitsplätze, umweltfreundliche Produktion und respektvolles Miteinander. 90 Prozent aller Prozesse sind „inhouse“ bei ORTLIEB angesiedelt, vom Design über die Konstruktion, die Maschinenbauer, das Marketing und das Produktmanagement bis hin zum Vertrieb. So können wir die Prozesse stetig optimie-





Handlungsfelder von #ortliebcares

ren und garantieren, dass jeder Schritt so umweltschonend wie möglich abläuft. Bereits 1993 haben wir erstmals die ökologischen Schwachstellen in unserem Betrieb analysiert und seitdem viel verbessert. Seit 2013 arbeiten wir systematisch an unserer Nachhaltigkeit. Im Jahr 2015 haben wir in Zusammenarbeit mit B.A.U.M. Consult unsere erste umfassende Klimabi-

lanz für die Jahre 2011–2013 erstellt. Diese wird laufend fortgeschrieben und auf der Unternehmenswebsite veröffentlicht. Wir konnten daher bereits unsere Klimabelastung trotz Produktionsanstiegs von 2011 bis 2015 absolut um über 20 Prozent senken.

Peter Kühn, Ortlieb





Bildcredit: fotolia / Marco Richter

## VSF fordert Verkehrswende für Deutschland

Forderungen der Fahrradverbände an die Bundesregierung



Im Herbst 2017 stehen die Wahlen zum 19. Deutschen Bundestag an. Aus diesem Grund haben die Fahrradverbände Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Verbund Service und Fahrrad (VSF) und Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) gemeinsame Forderungen formuliert, wie eine nachhaltige Verkehrspolitik aussehen sollte.

Es ist weithin bekannt, dass das Fahrrad optimale Lösungen für viele gesellschaftliche Herausforderungen bietet und zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Kommunen beiträgt. Angesichts der bisher mäßigen Erfolge bei der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gibt es jedoch großen Nachholbedarf.

„Der Bund nimmt als Förderer, Impulsgeber, Moderator, Koordinator sowie als Geldgeber bei der bundesweiten Radverkehrsförderung eine besondere Rolle ein“, erläutert Albert Herresthal vom VSF. „Eine neue Bundesregierung sollte sich hier aber deutlich stärker engagieren und den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung tragen.“

### Die Forderungen der Verbände:

1. Die Bundesmittel für die Förderung des Radverkehrs auf mindestens 800 Mio. Euro pro Jahr anzuheben.
2. Den Kommunen über die Fortführung des GVFG und eine Nachfolgeregelung des Entflechtungsgesetzes zweckgebundene finanzielle Mittel zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.
3. Bei der Verteilung der Verkehrsflächen dem Radverkehr deutlich mehr Platz einzuräumen. Der Bund sollte für den

Bau von Radverkehrsanlagen in Bundesverantwortung verbindliche Qualitätsvorgaben machen. Zudem sollte die Breite von Radwegen dem steigenden Bedarf und den Anforderungen unterschiedlicher Fahrradtypen (z.B. E-Bikes, Lastenräder, mehrspurige Fahrzeuge) entsprechen.

4. Radwege so zu gestalten, dass sie den Radfahrenden aller Altersklassen objektiv und subjektiv Sicherheit geben.
5. Die Position eines/einer Radverkehrsbeauftragten auf Ebene der Bundesregierung zur ressortübergreifenden Steuerung aller Radverkehrsthemen in den verschiedenen Ministerien zu schaffen.
6. Die Verkehrssicherheitsarbeit verbindlich an der Vision Zero – Null Tote im Straßenverkehr – auszurichten und dieses Ziel als oberste Prämisse in die StVO aufzunehmen. Als wichtiges Element ist Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften einzuführen.
7. Massiv in öffentliche Fahrradparksysteme zu investieren.
8. In urbanen Ballungsräumen bei der Planung von Autobahnausbauprojekten Radschnellwege als Alternative zur Verkehrsentlastung zu prüfen.
9. Die Anschaffung von E-Cargo-Bikes mit Kaufprämien zu fördern.
10. Das Falschparken auf Radwegen konsequenter zu verfolgen und mit deutlich höheren Bußgeldern zu belegen.

Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen kann der Bund den Trend des zunehmenden Fahrrad- und E-Bike-Verkehrs unterstützen und adäquate Bedingungen schaffen, um der verkehrs-, gesundheits- und klimapolitischen Bedeutung des Radverkehrs Rechnung zu tragen.

Weitere Infos unter: [www.vsf.de](http://www.vsf.de) und [www.vivavelo.org](http://www.vivavelo.org).

# Maßnahmen gegen Manipulation und Tuning von E-Bikes

Selbstverpflichtung der Fachverbände

**VSF.** „für Mensch und Rad“

Die Fachverbände der deutschen Fahrradwirtschaft, organisiert in der AG Fahrradwirtschaft (AGF), sprechen sich strikt gegen jede Art der Manipulation an E-Bikes und E-Bike-Antriebssystemen der deutschen und internationalen Fahrradindustrie aus, die z.B. der Steigerung der Leistung oder der maximalen Unterstützungsgeschwindigkeit dienen sollen. Die AGF weist ausdrücklich darauf hin, dass Manipulationen schwerwiegende negative Folgen sowohl technischer als auch haftungsrechtlicher Natur haben können.

Um Manipulation und Tuning zu verhindern, werden folgende Maßnahmen durch die Mitgliedsverbände ergriffen:

- Die E-Bike-Industrie, organisiert im ZIV, stellt sicher, dass alle Anforderungen an die Manipulationssicherheit, die im Entwurf der DIN EN 15194:2017 enthalten sind, erfüllt werden.
- Es wird seitens der Industrie kontinuierlich an der Verbesserung der Antriebssysteme gearbeitet, um Manipulationen zu erschweren.
- In allen Veröffentlichungen der Industrie, des Handels und des Zweiradhandwerks zu diesem Thema sprechen sich die Akteure gegen Tuning von E-Bikes aus und weisen auf die rechtlichen Konsequenzen hin.
- Es werden Maßnahmen ergriffen, um das Bewusstsein für die Risiken und Gefahren von Manipulationen bei allen Beteiligten zu schaffen. Dies gilt z.B. für Händler und Endverbraucher.
- Die AGF wird jeden in der Vertriebskette der Produkte aktiv ermutigen, über die rechtlichen Konsequenzen von Manipulationen zu informieren.

- Bei der Durchführung von Schulungen und Veröffentlichungen werden die Mitglieder der AGF über die Folgen der Verletzung dieses Verhaltenskodex informieren.
- Die AGF wird bei gemeinsamen Veranstaltungen mit anderen Verbänden der Fahrrad-/E-Bike-Branche regelmäßig über das Thema informieren.
- Die AGF wird Händlern und Endverbrauchern Informationen über die vorgeschriebene Kennzeichnung von schnellen E-Bikes (45 km/h) (Versicherungskennzeichen, Hersteller-Typenschild) zur Verfügung stellen, um diese Fahrzeuge zu identifizieren.
- Die AGF wird bezüglich Tuning von E-Bikes die Vernetzung von Industrie, Händlerverbänden, Verbraucherorganisationen, Polizei, Unfallforschungseinrichtungen, Gutachtern, Prüfinstituten und Fachmedien organisieren.

„E-Bikes sind eine große Chance für die Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland“, sagt Albert Herresthal, Geschäftsführer des VSF, „und wir wollen, dass E-Bike-Fahren sicher ist. Illegale Manipulationen und Tunings bergen aber ein Risiko in sich. Deshalb werden wir solche verbotenen Maßnahmen nach Kräften bekämpfen“.

Die AGF besteht aus folgenden Mitgliedern:

- Zweirad-Industrie-Verband (ZIV)
- Verband des Deutschen Zweiradhandels (VDZ)
- Verbund Service und Fahrrad (VSF)
- BICO Zweirad Marketing GmbH
- Bundesinnungsverband für das Deutsche Zweiradmechaniker-Handwerk (BIV).

## Fahrradschläuche komplett recycelbar



Aus alten Fahrradschläuchen entstehen wieder neue Fahrradschläuche – zu 100 Prozent. Dafür entwickelte Schwalbe ein Recyclingkonzept mit dem weltweit renommierten Umweltforschungsinstitut EPEA. Das spart jetzt nicht nur Rohstoffe, sondern auch einen enormen Anteil an Energie gegenüber der Neuproduktion.

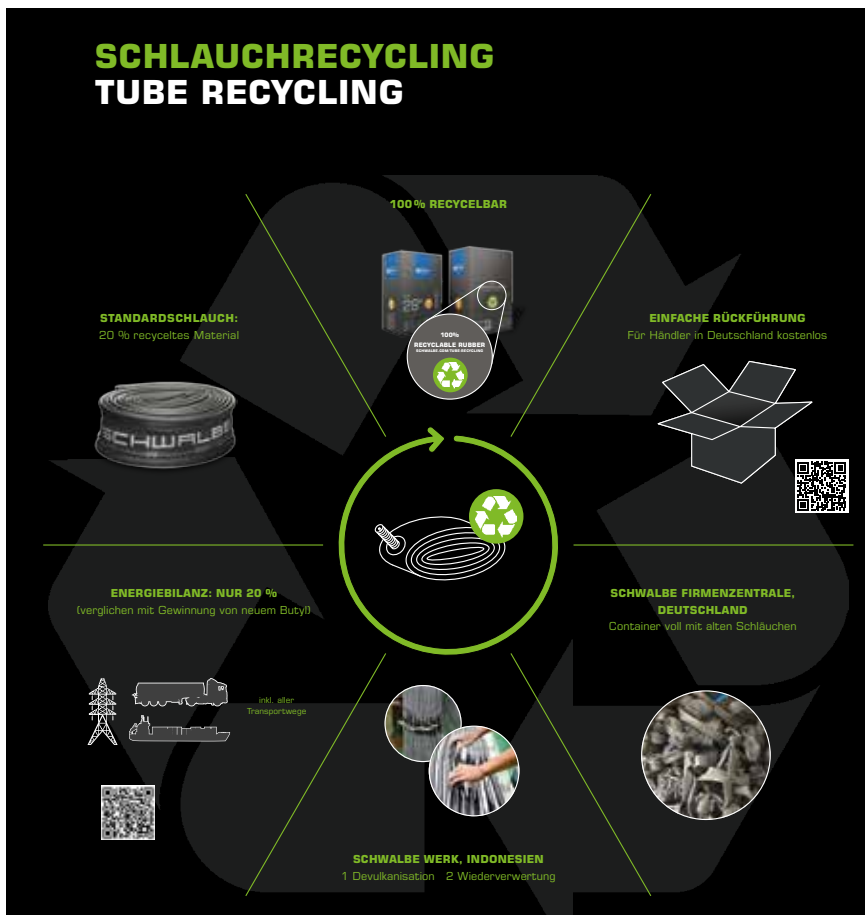
Die Natur kennt keinen Abfall. Alles befindet sich in einem endlosen Kreislauf der Erneuerung. Reststoffe sind Nahrung für Neues, alle Stoffe werden verwertet, nichts bleibt übrig. So einen

Erneuerungszyklus nach dem Vorbild der Natur auch mit technischen Produkten möglich zu machen, war das Ziel von Schwalbe, Europas führendem Fahrradreifen-Hersteller mit Sitz in Reichshof-Wehrnath bei Köln.

Millionen Schläuche verkauft Schwalbe pro Jahr allein in Deutschland. Jedes Produkt besteht zu einem hohen Anteil aus Butylkautschuk und anderen hochwertigen Inhaltsstoffen. „Es ist schon eine beträchtliche Menge an Energie und Rohstoffen, die wir durch ein Recyclingkonzept deutlich nachhaltiger einsetzen können!“, sagt Frank Bohle, Geschäftsführender Gesellschafter von Schwalbe.



Millionen Schläuche verkauft Schwalbe jährlich in Deutschland. Jetzt können sie komplett recycelt werden.



Runde Sache: Ein geschlossener Produktkreislauf ohne Abfall und die einfache Rücksendung machen das System erfolgreich.

Das Konzept zum Recycling von Fahrradschläuchen wurde gemeinsam entwickelt mit dem Umweltforschungs- und Beratungsinstitut EPEA in Hamburg, bekannt durch das Cradle-to-Cradle-Prinzip. „Wer ein Produkt nach den Prinzipien von EPEA recyceln möchte, muss jeden einzelnen Inhaltsstoff untersuchen und bewerten lassen“, erläutert Frank Bohle. Anschließend werden die Substanzen, die nicht recycelt werden können oder die Umwelt schädigen, ausgetauscht und dafür andere, besser geeignete Stoffe eingesetzt. Auf diese Weise entstehen Produkte, die von Anfang an so konzipiert sind, dass sie sich nach ihrer Nutzung verwerten lassen.

Jeder der rund 15 Inhaltsstoffe eines Schlauches kam auf den Prüfstand: Kann ich die Substanz wiederverwenden? Ist sie schädlich? Wie ist die Energiebilanz? Recycling ist somit auch eine Art Qualitätsmanagement: Nur was aus hochwertigen Substanzen besteht, kann zerlegt und einem Produkt-Kreislauf wieder zugeführt werden. Aus minderwertigen

Produkten dagegen lässt sich nichts Sinnvolles recyceln. Schwalbes Ziel war, alte Schläuche komplett und ohne Qualitätseinbußen wiederzuverwenden und dabei nicht nur Rohstoffe, sondern auch Energie zu sparen.

Mit dem neuen Verfahren gelingt genau das. An Schwalbes Produktionsstandort in Indonesien wird der Butylkautschuk durch Devulkanisation wieder in seine Bestandteile zerlegt. Das Devulkanisat fließt zu einem Anteil von 20 Prozent in eine frische Gummimischung ein – und verbraucht für diesen Anteil nur 20 Prozent der Energie, die für die Synthese von neuem Butyl in dieser Menge nötig wäre. Die Ventile werden gesondert recycelt.

### 80 Prozent weniger Energieeinsatz

Um die Energiebilanz zu berechnen, verglich das Institut den Aufwand beim Recycling alter Butylschläuche mit dem der Neuproduktion von Butylkautschuk aus Erdöl. In der Bilanz des Recyclings schlägt auch der Transport zu Buche:

Zunächst zu Schwalbe nach Reichshof, dann über Antwerpen nach Jakarta, wo die Devulkanisation und die Produktion neuer Schläuche erfolgen. Insgesamt errechnete das EPEA-Institut pro Kilogramm Schläuche einen Energieaufwand von 13 Megajoule. Zum Vergleich: Ein Liter Erdöl enthält etwa eine Energie von 40 Megajoule.

Bei der Verwendung von komplett neuem Material dagegen wird der Energiebedarf für die Synthese des Butylkautschuks sowie von Ruß berücksichtigt. Abgezogen wird eine Energiegutschrift, da durch die Müllverbrennung auch Energie gewonnen wird. Unterm Strich stehen 64 Megajoule pro Kilo – und somit fast fünfmal so viel wie beim recycelten Butyl.

### Ein Beitrag gegen die Wegwerfmentalität

„Jeder Fachhändler in Deutschland kann dieses Prinzip unterstützen und seinen Beitrag zur Umweltentlastung leisten“, sagt Frank Bohle. „Dafür haben wir ein Rücknahmeverfahren entwickelt, das minimalen Aufwand erfordert und für jeden einfach und kostenlos zu bewerkstelligen ist.“ Mit Erfolg: Vom deutschen Fachhandel wird das System sehr gut angenommen. „Wir erhalten monatlich schon über 500 Pakete mit alten Schläuchen. Wir sind zuversichtlich, dass wir diese Zahl in Zukunft noch steigern können.“

Recycling schont nicht nur Rohstoffe und Energie, es ist auch ein Beitrag gegen die Wegwerfmentalität, alles so billig wie möglich zu produzieren. Dadurch sind viele Produkte derart minderwertig, dass sie nach der Nutzung für nichts Neues mehr zu gebrauchen sind. Nicht nur das: Sie landen im Müll und belasten die Umwelt. Am Ende kommt billig dann teuer zu stehen. Bei modernem Recycling steht auch am Ende immer ein

Original, das neu verwendet werden kann – wie in der Natur.



Ausgezeichnet: Für das nachhaltige Recyclingkonzept gab es den Green Award der Eurobike.

# Bike & Business-Station: die ausgezeichnete Infrastruktur für fahrradfreundliche Arbeitsplätze von WSM



Die Bike & Business-Station von WSM bietet alles, was Fahrradpendler im Alltag an stationärer Infrastruktur brauchen: neben einem sicheren, überdachten Abstellplatz

für nahezu alle Arten von Fahrrädern, Pedelecs und E-Bikes bieten die dazugehörigen Raummodule auch einen Umkleidebereich mit abschließbaren Spinden und eine Duschköglichkeit.

Auch eine Reparaturstation sowie Akku-Ladestationen können mit geringem Aufwand ergänzt werden. Die integrierten Fahrradparksysteme lassen sich beliebig erweitern und mit Überdachungen versehen. Das bewährte Doppelstockparksystem von WSM bietet viel Stellplatz, Anschlussmöglichkeiten für Schlösser und ist kinderleicht zu bedienen.

Der modulare Aufbau der Bike & Business-Station ermöglicht vielfältige Aufstellungsvarianten. So können bis zu zwei Module, die durch Außentreppe miteinander verbunden sind, besonders platzsparend übereinander angeordnet werden. Auch ein Anbau an bereits bestehende Gebäude ist jederzeit möglich. Bei größerer Aufstell-

fläche können die Module selbstverständlich auch auf einer Ebene Platz finden.

Jedes Bike & Business-Modul besteht aus hochwertig verarbeitetem, verzinktem Stahl, der in RAL-Farben nach Wunsch lackiert wird, sowie aus Glasfenstern und -türen. WSM liefert die Raumsysteme optional mit kompletter Ausstattung (z.B. inkl. Sanitär- und Elektroinstallation, Klimaanlage bzw. Heizung).

Die fix und fertig ausgelieferten Bike & Business-Stationen sind im Nu aufgestellt und können bei Bedarf leicht ihren Standort wechseln. Außer um Anschlüsse für Wasser, Abwasser und Strom braucht sich der Aufsteller um nichts mehr zu kümmern.

Für die Umsetzung eines vergleichbaren Systems wurde die KfW-Bank bereits mit dem Bike-und-Business-Award vom

Regionalverband Frankfurt/Main, dem ADFC und dem Zweckverband Raum Kassel ausgezeichnet. Vor Ort arbeiten 2.900 Mitarbeiter, von denen bereits über 15 Prozent regelmäßig das Fahrrad für den Weg zur und von der Arbeit benutzen.



## Mit dem Traumrad ins Büro

Steuerregelung fördert Fahrrad-Leasing



Endlos langer Stau, rote Ampeln und genervte Autofahrer. Gründe genug, das Auto für den Weg zur Arbeit stehen zu lassen und sich stattdessen lieber aufs Rad zu schwingen. Während das Leasing von Autos längst zum Alltag gehört, hält das Leasing von Fahrrädern immer mehr Einzug in Unternehmen. Nach der Gesetzesänderung im Jahre 2012 etablierte sich das Fahrrad-Leasingmodell als attraktives Angebot für nachhaltige und innovative Unternehmen. Denn auch ein Dienstfahrrad wird mit der 1%-Regel versteuert und darf so auch privat genutzt werden. Für Arbeitgeber und Arbeitnehmer eine Win-Win-Situation, denn beide Seiten profitieren von der Steuerersparnis.

„Das Leasing von Job-Fahrrädern richtet sich vor allem an fahrradaffine Men-

schen und Fahrradpendler, die sich ein hochwertiges Fahrrad wünschen und das auch günstig finanzieren wollen“, sagt Anatol Sostmann von ROSE Bikes. E-Bike, Trekkingrad, Mountainbike oder Rennrad – bei der Wahl des Fahrradtyps ist man völlig frei.

Und so funktioniert das Jobrad-Konzept: Mit einer Laufzeit von 36 Monaten zieht der Arbeitgeber die Rad-Leasingrate vom Gehalt des Arbeitnehmers ab (sogenannte Gehaltsumwandlung) und leitet das Geld dann an das ausgewählte Leasing-Unternehmen (beispielsweise die LeaseRad GmbH) weiter. Dadurch verringert sich das zu versteuernde Einkommen des Mitarbeiters. So spart dieser jeden Monat Steuern und fährt dabei ein hochwertiges Fahrrad, das er sich sonst wahrscheinlich nicht gegönnt hätte. Die Einsparung im Ver-

gleich zum Direktkauf liegt zwischen 10 und 40 Prozent. Der Arbeitgeber leistet darüber hinaus einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz, stärkt die Mobilität seiner Mitarbeiter und spart darüber hinaus Anteile zur Sozialversicherung.

Mehr Information unter [www.rose-bikes.de/fahrradleasing](http://www.rose-bikes.de/fahrradleasing) oder [www.jobrad.org](http://www.jobrad.org).



# Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet

Von Gladbeck nach Essen / Anschluss an den RS1 geplant

„Von Zentrum zu Zentrum“ – unter diesem Titel könnte der neue Radschnellweg im mittleren Ruhrgebiet stehen. Auf einer Länge von rund 17 km sollen die Innenstädte von Essen, Bottrop und Gladbeck miteinander verbunden werden. Die Strecke verläuft ausgehend vom Radschnellweg Ruhr RS1 in Essen Richtung Norden über die Innenstadt von Bottrop hin zum Gladbecker Zentrum mit einer erwarteten Fahrzeit von rund 53 Minuten. Mit dem zweiten Radschnellweg-Projekt für die Metropole Ruhr beginnt der Einstieg in den Ausbau von Nord-Süd-Verbindungen für den Alltagsradverkehr.

Im Auftrag des Regionalverbandes Ruhr (RVR) haben das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen aus Aachen und das Institut für Raumentwicklung und Kommunikation aus Trier gemeinsam mit den beteiligten Städten, dem Land NRW und weiteren institutionellen Vertretern eine Trassenuntersuchung als ersten Teil der Machbarkeitsstudie zum geplanten Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet, kurz RS MR, erarbeitet und eine Vorzugsvariante ermittelt. Die Ergebnisse aus dieser Studie wurden Ende Mai vorgestellt.

## Machbarkeitsstudie liegt vor

Vorteile der Streckenführung sind die direkte Anbindung der Innenstädte sowie der Hochschulstandorte und bedeuten-

der Arbeitsplatzstandorte, die Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Leihradstationen sowie die Nutzung stillgelegter Bahnstrecken. Hervorzuheben ist die aktive Zusammenarbeit mit der Emschergenossenschaft, die Betriebswege entlang der Berne in das Projekt einbringt.

Nach den jetzigen Planungen ist der Ausbau der favorisierten Trasse mit den Qualitätsstandards für Radschnellwege des Landes Nordrhein-Westfalen weitestgehend machbar. Die Kosten für den Ausbau der Trasse sollen nach Ergebnissen der Machbarkeitsstudie insgesamt ca. 39 Mio. Euro und somit 2,33 Mio. Euro pro Kilometer betragen. Die Investition in drei neue Brückenschläge für den RS MR über den Rhein-Herne-Kanal, die Emscher und die Emschertalbahn umfassen alleine 7,8 Mio. Euro der Gesamtkosten.

Die Erstellung der Machbarkeitsstudie wird mit einer Nutzen-Kosten-Analyse, die die Wirtschaftlichkeit des Projektes sowie die Entlastungseffekte für das Straßennetz im mittleren Ruhrgebiet darstellt, im Herbst 2017 abgeschlossen und entsprechend veröffentlicht.

*Sebastian Welter, RVR*

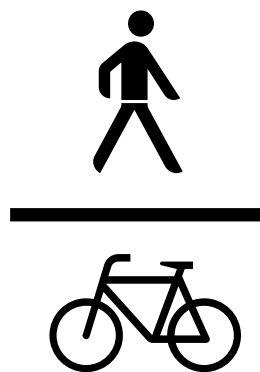
# Alternativen zur Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“

Nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg darf eingesetzt werden

In vielen Kommunen wurde aufgrund der Anforderungen in der letzten StVO-Novellierung die Benutzungspflicht auf Radwegen aufgehoben. Wenn Radfahrer diese weiterhin benutzen dürfen, müssen sie als „nicht benutzungspflichtige Radwege“ erkennbar sein, z.B. durch Roteinfärbung oder durch Markierung von Piktogrammen.

## Z. 240 StVO Gemeinsamer Geh- und Radweg

Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen hingegen wird der Weg nach Aufhebung der Benutzungspflicht zu einem reinen Gehweg, da gemeinsame Geh- und Radwege in den meisten Fällen mit einer homogenen Oberfläche versehen sind und eine mögliche Nutzung durch den Radverkehr nicht erkennbar ist. Als Ausweg blieb bisher nur eine Beschil-



derung mit Gehweg, Radfahrer frei. Dadurch wird der Radverkehr jedoch auf Schrittgeschwindigkeit begrenzt, was realitätsfern ist.

Um hier zu einer rechtssicheren Alternative zu kommen, stellte das BMVI

im Bund-Länder-Fachausschuss StVO im Mai klar, dass auch gemeinsame Geh- und Radwege als nicht benutzungspflichtig gekennzeichnet werden können. Dazu ist in regelmäßigen Abständen eine Piktogramm-Kombination aus den Sinnbildern Fußgänger (oben) und Radfahrer (unten) mit einem trennenden Querstrich dazwischen aufzubringen.

Damit kann der Radfahrer diesen Weg mit angepasster anstelle von Schrittgeschwindigkeit nutzen. Ein solcher „anderer“ Geh- und Radweg kann auch für die Gegenrichtung als linker Radweg freigegeben werden.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat dies in einem Erlass den Verkehrsbehörden mitgeteilt und damit für NRW eingeführt.



# The Freedom of Cycling – Nordrhein-Westfalen präsentierte sich

Velo-City 2017 in Arnhem-Nijmegen bot internationale Plattform für Wissensaustausch



Unter dem Motto „The Freedom of Cycling“ traf sich vom 13. bis 16. Juni die internationale Fahrradwelt auf der Velo-City 2017 in der Region Nijmegen-Arnhem. Für die weltweit größte Fahrradkonferenz mit rund 1.500 Teilnehmern hatten die Veranstalter wieder ein eindrucksvolles Programm mit zahlreichen Sessions, Exkursionen und einer großen Ausstellung organisiert.

Nordrhein-Westfalen beteiligte sich mit fünf Partnern an der Ausstellung mit einem Messestand sowie mit Vorträgen: das Verkehrsministerium NRW und der Landesbetrieb Straßenbau NRW, der Regionalverband Ruhr (RVR), der ADFC NRW und die AGFS.

## Cycle Superhighways made in NRW

Schwerpunkt am NRW-Stand war der aktuelle Exportschlag: Radschnellwege aus NRW, allen voran das Vorzeigeprojekt

*Das Nordrhein-Westfalen Team am Stand.*



RS1. In zahlreichen Gesprächen mit interessierten Planern und Politikern aus aller Welt wurden die Projekte erläutert, die Kriterien dargelegt und Informationsmaterial wurde verteilt. Für das internationale Publikum waren die wichtigsten Informationen in englischsprachigen Broschüren verfügbar.

## Radstationen und die Generation Fahrrad

Neben der Infrastruktur wurden auch Service und Kommunikation thematisiert: Das ADFC-Konzept der Radstation mit seinen festgelegten Standards wird auch zukünftig ein wichtiger Baustein für den Radverkehr bleiben. Gerade bei weiter zunehmender Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl kommt den Schnittstellen zu den anderen Verkehrsarten eine hohe Bedeutung zu.

Die neueste Kampagne der AGFS „Generation Fahrrad“ wurde stellvertretend für den Bereich Kommunikation vorgestellt. Sie drückt das neue Selbstverständnis der Radfahrer aus und wirbt für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades.

### NEU: Webseite und Broschüre

Alle Informationen zu Radschnellwegen in NRW sind auf der neuen Webseite [www.radschnellwege.nrw](http://www.radschnellwege.nrw) kompakt zusammengestellt.

Der RS1 präsentiert sich in einer neuen Broschüre und macht Appetit auf eine Probefahrt: Von Essen nach Mülheim ist er bereits fertiggestellt. Die neue Broschüre kann in der Mediathek auf [www.agfs-nrw.de/mediathek](http://www.agfs-nrw.de/mediathek) bestellt und heruntergeladen werden.

## Modellprojekt zum E-Bike-Pendeln gestartet

Zukünftiges AGFS-Mitglied Rhein-Sieg-Kreis erhält NRVP-Förderung

Raus aus dem Stau und mehr Bewegung im Alltag – das sind die Gründe, warum sich Beate Klüser aus Lohmar beim Modellprojekt „Ein Rad für alle Fälle“ angemeldet hat. Nun ist es endlich so weit: Statt mit dem Auto fährt sie mit dem E-Bike die 10 km von Lohmar nach Siegburg zur Arbeit. Sie ist damit eine von acht E-Bike-Pendlerinnen und -Pendlern, die im Rahmen des Modellprojekts das alternative, umweltfreundliche Verkehrsmittel im Monat März ausprobieren werden. Auf einem E-Bike hat Beate Klüser zwar schon gesessen, bisher hat sie der vergleichsweise hohe Anschaffungspreis aber davon abgehalten, sich selbst ein solches Gefährt zu kaufen. Mit einem „normalen“ Fahrrad zur Arbeit zu fahren, war jedoch bisher keine Alternative, da Beate Klüser in einem Höhenort von Lohmar wohnt.

„Von März bis Oktober ermöglichen wir insgesamt 52 Pendlerinnen und Pendlern aus den Kommunen Neunkirchen-Seelscheid, Lohmar, Ruppichteroth und Much die Alltagstauglichkeit des E-Bike-Pendelns zu testen“, erläutert Kreiswirtschaftsförderer Dr. Hermann Tengler. Diese vier Kommunen im Rhein-Sieg-Kreis wurden u.a. auch deshalb ausgewählt, weil es dort bereits ein Verleihsystem der Tourismusorganisation „Bergisch hoch vier“ für E-Bikes gibt. Die E-Bikes werden durch die Firma LIEBE-BIKE aus Köln-Porz zur Verfügung gestellt und gewartet. Herrn Richmann von der BFT-Tankstelle in Lohmar-Donrath kommt im Modellprojekt eine besondere Rolle zu. Bei ihm stehen schon seit Jahren die E-Bikes zum touristischen Verleih bereit, die bisher meistens an Wochenenden ausgeliehen werden. Hieraus entwickelte sich die Idee, die Räder zur täglichen Nutzung von Montag bis Freitag an Menschen zu verleihen, die das E-Bike-Pendeln einmal ausprobieren möchten, bevor sie vielleicht selbst in ein eigenes E-Bike investieren wollen. „Das Modellprojekt ist für uns ein wichtiger Baustein in der Radverkehrsförderung. Die zahlreichen Anmeldungen aus Lohmar sind ein Beleg dafür, dass wir die Menschen erreichen und der Radverkehr eine immer größere Bedeutung einnimmt“, freut

sich Lohmars Bürgermeister Horst Krybus.

Damit die teuren E-Bikes sicher untergestellt werden können, wurden in der Vorbereitungsphase an den Bahnhöfen in Siegburg und Lohmar-Honrath auch Fahrradboxen aufgestellt. Im Herbst dieses Jahres wird es eine erste Zwischenauswertung zu den gesammelten Erfahrungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer geben, bevor im Jahr 2018 dann eine zweite Testphase startet.

Das Modellprojekt „Ein Rad für alle Fälle“ wird aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert.

*Pressestelle des Rhein-Sieg-Kreises*



*v.l.n.r.: Petra Gloge (Projektleiterin beim Rhein-Sieg-Kreis), Bürgermeister Horst Krybus (Stadt Lohmar), Helga Trimborn (Tourismusregion „Bergisch hoch vier“), Christoph Richmann (BFT-Tankstelle), Dr. Hermann Tengler (Kreiswirtschaftsförderer), Michael Liebe (LIEBE-BIKE), Manuela Loschelders (Stadt Lohmar), Michael Hildebrand (Stadt Lohmar), Beate Klüser (E-Bike-Pendlerin)*

## Radverkehrsstrategie des Kreises Unna

Detaillierte Analyse des Zielnetzes 2025 mit Video und PC liefert Grundlagen für Maßnahmenplan

Die Kreisstadt Unna hat mit einer AG bestehend aus Mitgliedern des Beirats FahrRad, dem ADFC und der Verwaltung das Zielnetz 2025 für den Radverkehr erarbeitet. Ein Haupt- und ein Nebennetz wurden so definiert – das Rückgrat bildet der zukünftige RS1. Die Anforderungen an die Netze sind im Rahmen einer Strategie 2025 festgelegt.

Der nächste Schritt ist eine entsprechende Ertüchtigung – vorerst – der Haupttrouten im Sinne der Fahrradfreundlichkeit und Sicherheit. Dafür müssen jedoch vorab die Schwachstellen aufgenommen werden bzw. bekannt sein. Als Radfahrer ist man auch Gewohnheitstier und viele Defizite – gerade in der Planung – werden im alltäglichen Fahren nicht mehr unbedingt wahrgenommen. Des Weiteren sollten alle Schwachstellen –

unabhängig vom Blickwinkel des einzelnen Radfahrers und vor allem einheitlich – aufgenommen werden. Ein moderner, methodischer Ansatz war gefragt. Gleichzeitig ging es darum, ein Tool für die weitere Arbeit in der Radverkehrsplanung und -förderung zu entwickeln. So war relativ schnell klar, dass eine externe Beauftragung notwendig war.

Sämtliche Strecken sollten per Videobefahrung aufgenommen und die einzelnen Defizite anhand von Kategorien auch nach Prioritäten geordnet werden können. Hierbei war vor allem die Einheitlichkeit der Defizite wichtig – die Basis stellt damit ein Bestandsaudit dar.

Um mithilfe rationaler Argumente entscheiden zu können, wo und wie die knappen finanziellen und personellen Ressourcen

cen eingesetzt werden müssen, war eine messbare und rationale Priorisierung ebenfalls notwendig. Diese sollte über die Verschneidung mit den vorliegenden Unfalldaten erreicht werden. Mit dem RSI-Tool (Road Safety Inspection) des Büros bueffee aus Wuppertal gelange die Umsetzung all dieser Ziele.

Im Sommer 2016 wurden sämtliche 100 km des Haupttrouten-netzes per Video in beide Richtungen aufgenommen. Daneben erfolgte eine Auswertung der Unfalldaten mit Radfahrer- und Fußgängerbeteiligung aus den Jahren 2010 bis Februar 2016. Durch die Betrachtung aller Unfälle wurden auch Bereiche berücksichtigt, die unterhalb der Unfalldatenschwelle liegen.

Nebender Videoanalyse sind die zehn unfallträchtigsten Straßen Meter für Meter durch zertifizierte Sicherheitsauditoren begangen worden. Damit wurden die relevanten Hemmnisse für Radfahrer einheitlich, anhand der entsprechenden Kategorien der RSI-App, aufgenommen und dokumentiert.

Ein Ergebnis der Untersuchung war, dass 80 Prozent aller Verbesserungsoptionen in nur 20 Kategorien zusammengefasst werden können. Dazu gehört z.B. mit 16,1 Prozent die Oberflächenqualität oder auch eine Radführung oder das Parken auf Radwegen. Zwölf Kategorien gehören in das originäre Tagesge-

schäft und können relativ leicht behoben werden. Dabei handelt es sich z.B. um zugewachsene oder zugedackte Radwege. Auch kleinere bauliche Verbesserungen bringen an vielen – für die Radfahrer ärgerlichen Stellen – eine große Wirkung. Die anderen Hauptkategorien umfassen Einzelfallprüfungen bzw. auf-

wendigere Planungsprojekte mit entsprechendem zeitlichen Vorlauf. Dazu gehört z.B. die Radführung an Haltestellen oder auch eine fehlende Radverkehrs-anlage. Durch die genaue Begutachtung bzw. den Abgleich mit dem Unfallgeschehen sind die Schwachstellen zum einen umfassend bekannt und können zum anderen anhand der Unfallprioritäten abgearbeitet werden. Bei der Priorisierung der Maßnahmen ist die Planung des Radschnellwegs Ruhr berücksichtigt.

Derzeit werden Maßnahmenlisten zur Abarbeitung der Hinweise erstellt. Dabei sind die Hinweis-Ka-

tegorien jeweils mit ersten Prioritäten versehen worden. Kurzfristig wird mit Unterstützung durch die Alltagsexperten des ADfC die Priorisierung der Maßnahmen für eine noch bessere Radinfrastruktur in Unna erarbeitet. Das externe Gutachten ist die Basis dafür.

*Patricia Reich, Kreisstadt Unna,  
Tanja und Jens Leven, bueffee, Wuppertal*



*Bestandsaufnahme mit dem RSI-Tool*

## Modellvorhaben in Köln:

# Förderung aktiver Mobilität in städtischen Quartieren

Erfolgreiche Bewerbung beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln hat sich beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) für ein Modellvorhaben „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ beworben. Die Bewerbung wurde positiv von der Projektjury aufgenommen, sodass ein entsprechender Zuwendungsantrag gestellt wurde.

Ausgangspunkt für die Bewerbung war die beispielhafte Umsetzung des Radverkehrskonzepts Innenstadt im Bereich Altstadt-Süd, die als Projektgebiet ausgewählt wurde. Die darin enthaltenen Maßnahmen, wie die Schaffung eines Schutzstreifens auf der Ulrichgasse oder die Einrichtung von Fahrradstraßen, werden im Rahmen des Modellvorhabens mit der Förderung des Fußverkehrs kombiniert. Zudem ist eine Aufwertung öffentlicher Räume vorgesehen, die zu einer Steigerung der

Aufenthaltsqualität insbesondere für Fußgänger/-innen beitragen sollen.

Ziel ist es, den öffentlichen Raum zugunsten bewegungsaktiver Verkehrsarten neu zu ordnen und damit die Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Neben sichtbaren Investitionen, die in die Verbesserung des öffentlichen (Verkehrs-)Raumes fließen, ist insbesondere eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen. Diese soll durch eine externe Moderation begleitet werden, die auch über den Fördermittelgeber finanziert wird. Anwohner erhalten durch die Partizipation die Möglichkeit, an den Umgestaltungs- und Verkehrsflächenumverteilungsprozessen teilzunehmen. Momentan steht eine Fördersumme von 225.000 € im Raum.

*Oliver Klalholz, Stadt Köln*

## Bicycle Policy Audit – BYPAD

Radverkehrsförderung in Bielefeld mit Profil und im Dialog!

Auf fünf Leitsätze einigten sich einstimmig alle Beteiligten des Bicycle Policy Audits (BYPAD), durch die die Radverkehrsförderung in Bielefeld künftig stärker an Profil gewinnen wird. Gemeinsam mit den verkehrspolitisch relevanten Gruppen so-



Die BYPAD-Beteiligten bei der Verleihung der Zertifizierungs-urkunde

wie Vertreterinnen und Vertretern der Ratsfraktionen wurde die Bielefelder Radverkehrspolitik in einem standardisierten Verfahren genau unter die Lupe genommen, analysiert und bewertet.

Das Gremium umfasste insgesamt 25 Personen, die naturgemäß aus unterschiedlichen Perspektiven einen Blick auf die Bielefelder Radverkehrsförderung warfen. Beteiligt waren u.a. Vertreterinnen und Vertreter von ADFC, VCD, IHK, Einzelhandels- und Handelsverband, des Seniorenrates, des Verkehrsunternehmens moBiel sowie der Kommunalpolitik. Expertinnen und Experten der Bielefelder Umwelt-, Ordnungs-, Bau- und Verkehrsverwaltung ergänzten diesen Kreis.

Die Planungsgruppe Verkehr (pgv) aus Hannover ist für die Durchführung dieses Verfahrens zertifiziert und hat in enger Zusammenarbeit mit der Verwaltung den Prozess vorbereitet und moderiert. In drei Sitzungen wurde über insgesamt zwölf Stunden alles diskutiert, was mit der Radverkehrsförderung vor Ort zusammenhängt. Der gesamte Prozess ist in einer umfangreichen Dokumentation zusammengefasst worden.

Das Amt für Verkehr hat die Ergebnisse des Arbeitsprozesses in einer Beschlussvorlage gebündelt. Der Rat der Stadt Bielefeld hat die fünf Leitsätze in seiner Sitzung am 29. September 2016 beschlossen. Mehr Informationen zum Prozess in Bielefeld gibt es unter [www.bielefeld.de/de/sv/verkehr/radfreundlich/by/](http://www.bielefeld.de/de/sv/verkehr/radfreundlich/by/), BYPAD selbst wird unter [www.bypad.org](http://www.bypad.org) ausführlich beschrieben.

*Oliver Spree, Stadt Bielefeld*

### Die fünf Bielefelder Leitsätze:

- Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen soll von heute 15 Prozent bis zum Jahr 2025 auf 25 Prozent gesteigert werden.
- Als Grundlage für die künftige Radverkehrsförderung wird ein Radverkehrskonzept erarbeitet.
- Die Radverkehrsinfrastruktur wird bedarfsgerecht ausgebaut und optimiert.
- Service, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit rund um das Fahrrad werden künftig verbessert.
- Es werden sowohl die verwaltungsinternen Arbeitsstrukturen als auch die Kommunikation im Außenverhältnis verbessert.

## Die städtische Kampagne „FahrRad in Aachen“ erweitert Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Neues Angebot im Floriansdorf

Ein wichtiger Baustein der städtischen Kampagne „FahrRad in Aachen“ des Fachbereichs Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen ist die Arbeit an Schulen. Seit fast zehn Jahren wird an Aachener Schulen das Mobilitätsprojekt „FahrRad“ umgesetzt. Die Ziele sind, die Verkehrssicherheit an der Schule und im Schulumfeld zu erhöhen, den schulbezogenen Hol-/Bringverkehr zu reduzieren bzw. verträglich zu gestalten, die Selbstständigkeit und die motorischen Fähigkeiten der Kinder zu fördern und einen Beitrag zu einer gesunden und umweltbewussten Fortbewegung zu leisten.

Dabei ist das Schonraumtraining sehr wichtig. Es hat sich gezeigt, dass die Fahrsicherheit von Kindern auf dem Fahrrad (Motorik, Gleichgewichtssinn, Koordinationsfähigkeit) in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist. Kinder, die im 4. Schuljahr an der Radfahrausbildung teilnehmen, sind häufig nicht in der Lage, mit ihrem Fahrrad verkehrssicher auf der Straße zu fahren. Aus diesem Grund bietet die städtische Kampagne „FahrRad in Aachen“ zusätzlich monatlich kostenlose Fahrradkurse für Fünf- bis Zehnjährige an. Je früher die Kinder mit dem Training im Schonraum beginnen, desto besser. Spur-

gasse, Slalom und Schneckenrennen – dies sind nur einige von den vielen Übungen, mit denen die Kinder mit viel Spaß das Fahrradfahren üben. Das Schonraumtraining ist ein wichtiger Bestandteil des Angebots, denn hier lernen die Kinder auf dem Fahrrad sicher zu sein. Diese Kurse sind immer sehr gut besucht und daher wurde in diesem Jahr das Angebot ausgeweitet.

### Praxis und Übungen für Fünf- bis Zehnjährige

Seit dem Schulhalbjahr 2015/2016 wird außerdem für Grundschulen im außerschulischen Lernort Floriansdorf Mobilitäts- und Verkehrserziehung angeboten. Die Kinder sollen fit für den Straßenverkehr gemacht werden. Dazu gehört nicht nur, dass sie ihr Fahrrad gut beherrschen können, sondern auch, dass sie die Gefahren kennen und gegebenenfalls rich-

tig reagieren können. Aus diesem Grund lernen Kinder ab dem 2. Schuljahr im theoretischen und praktischen Unterricht viele Aspekte, die im Straßenverkehr wichtig sind. Dazu gehören u.a. Verkehrsregeln wie „rechts vor links“, das verkehrssichere Fahrrad, Verkehrszeichen und das richtige Abbiegen. Auch wird ein Spezialtraining zum „toten Winkel“ angeboten. Der theoretische Unterricht befasst sich u.a. mit „rechts abbiegenden Lkw an Kreuzungen“, im praktischen Unterricht haben die Schülerinnen und Schüler die Möglichkeit, bei einem Feuerwehrauto die verschiedenen Winkel zu erkunden und selbst zu sehen, dass manchmal nichts zu sehen ist.

*Dr. Stephanie Küpper, Stadt Aachen,  
fahrrad-in-aachen@mail.aachen.de*



*Praktisches Erleben des toten Winkels*



*Kinder üben das Spurhalten.*

## Mobilitätstag der Kreisverwaltung Coesfeld

Regionale 2016 und Umweltteam präsentierten Elektromobilität

Elektromobilität – sei es auf zwei oder auf vier Rädern – löst bei vielen noch Berührungsängste und Unsicherheiten aus. Daher veranstaltete die Kreisverwaltung Coesfeld einen „Mobilitätstag“ zum Ausprobieren innovativer Mobilitätsformen. Zahlreiche Beschäftigte der Kreisverwaltung Coesfeld nahmen das

Angebot des verwaltungsinternen Umweltteams und der Regionale-2016-Agentur an und erprobten verschiedenste zur Verfügung gestellte Elektrofahrzeuge. Pünktlich um 10:00 Uhr kamen die ersten Interessenten, um die hauseigenen elektrisch betriebenen BMW i3, zwei Hybrid-Autos und die Dienst-Pedelecs ausgiebig zu testen. Weiterhin wurden ein E-Auto von Renault, ein Hooverboard Segway, ein E-Faltrad, ein E-Lastenrad und zwei normale Segways angeboten. In Zusammenarbeit mit der Regionale 2016 wurden viele Fragen beantwortet und es wurde bei der Handhabung der Fahrzeuge geholfen.

Hintergrund dieser Aktion war die am selben Tag gestartete „Europäische Woche der Mobilität“, eine Mobilitätskampagne, die im Jahr 2002 von der Europäischen Kommission ins Leben gerufen wurde und die Möglichkeit bietet, der Öffentlichkeit die nachhaltige Mobilität zu präsentieren.

Das Umweltteam beendete die Aktion mit einem guten Gefühl und auch die Regionale-2016-Agentur war zufrieden mit dem regen Interesse.



*Foto: Kreis Coesfeld, Michelle Bröker*

*Kreisverwaltung testet E-Mobilität*

*Mathias Raabe, Kreis Coesfeld*

# Tools zur Analyse der Intermodalität von Bahnhöfen

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Ruhr-Universität Bochum und ADFC NRW entwickeln gemeinsam ein neues Webportal

Jeden Tag sind Millionen von Menschen in der Rhein-Ruhr-Region unterwegs, davon allein über drei Millionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Vor allem aus Klimaschutzpolitischen Gründen, aber auch zur Entlastung des Straßennetzes, ist es jedoch notwendig, noch mehr Menschen dazu zu bewegen, die Bahn zu nutzen. Ein entscheidender Faktor für die Nutzung der Bahn ist die Umsteigesituation zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Während das Fahrrad insbesondere im verdichteten Stadtgebiet einen idealen Bahnhofszubringer darstellt, trägt das Auto den größeren Distanzen im ländlichen Raum Rechnung. Aber auch für Fußgänger sowie Bus- und Stadtbahnkunden sollen Ankunft und Weiterreise am Bahnhof intuitiv, schnell und angenehm möglich sein und so letztendlich mehr Menschen vom Umstieg auf die Bahn überzeugen.

Wie der Umstieg bei der Anreise zum Zug mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Personennahverkehr, zu Fuß oder mit dem Auto möglichst reibungslos gelingt, das ist Inhalt eines Projekts des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr mit dem Geographischen Institut der Ruhr-Universität Bochum und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club NRW. Es wird mit Mitteln des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert.

## Drei sich ergänzende Tools liefern Grundlagen

Ziel des Projektes ist es, durch entsprechende Verbesserungen mehr Autofahrer zum Umstieg auf die Bahn zu bewegen. Dafür wurde ein Webportal entwickelt, das Tools zur Erfassung und Analyse von Bahnhöfen zur Verfügung stellt. Dazu gehören:

1. ein Begehungsbogen für eine umfassende Vor-Ort-Erhebung. Er soll einen grundlegenden Eindruck der Verknüpfungsqualität eines Bahnhofs liefern. Betrachtet werden hierfür beispielsweise Radabstellanlagen, die Anbindung an den lokalen ÖPNV, Zuwegungen oder auch P+R-Plätze.
2. eine webbasierte Nutzerbefragung, die die Einschätzung der Bahnreisenden erfasst und konkrete Hinweise der Nutzerinnen und Nutzer zu den Verknüpfungsqualitäten eines Bahnhofs, aber auch zu Optimierungspotenzialen liefern soll,
3. ein Interviewleitfaden für Expertengespräche vor Ort. Er soll dazu dienen, die Einschätzung lokaler Fachleute (Planer/-innen, Bahnhofsmanager, ADFC, VCD etc.) aufzunehmen. Darüber hinaus können in den Gesprächen natürlich erste gemeinsame Ideen für eine Verbesserung der Situation vor Ort entwickelt werden.

Durch die Anwendung aller drei Tools ergibt sich ein detailliertes Bild der Verknüpfungsmöglichkeiten und -qualitäten verschiedener Verkehrsmittel am jeweiligen Bahnhof. Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage für weitere Schritte zur Optimierung der Umsteigequalität. Automatisierte Analysen und Hinweise, generiert aus den erfassten und bereits hinterlegten Daten, unterstützen die Anwenderinnen und Anwender bei der Bewertung des jeweiligen Standortes. Auf dieser Grundlage lassen sich im Weiteren geeignete Verbesserungsmaßnahmen entwickeln und umsetzen.

## Hilfreiches Werkzeug für Planer

Dabei müssen es nicht immer die großen und teuren Lösungen bzw. Verbesserungen sein, die die Anreise zur Bahn erleichtern. Auch kleinere Maßnahmen wirken sich vielfach positiv auf das Erscheinungsbild und die intermodalen Abläufe eines Bahnhofs aus. Das Webportal bietet Einblick in verschiedene Beispiele aus der Praxis und will dadurch Ideen und Anreize geben. Sie werden kategorisiert nach Handlungsfeldern präsentiert und umfangreich beschrieben. Außerdem dienen sie der Orientierung und sollen Ideen für eine Aufwertung weiterer Bahnhöfe liefern.

Adressaten des Portals sind kommunale Planer, Verbände und NGOs (ADFC, VCD etc.), örtliche Entscheidungsträger und engagierte Bürgerinnen und Bürger, die „ihren“ Bahnhof und dessen Umfeld mithilfe der bereitgestellten Erhebungsinstrumente unter die Lupe nehmen wollen.

Eine interaktive Karte zeigt alle Bahnhöfe, die mithilfe der Analyse-Tools bearbeitet werden können bzw. schon in Bearbeitung sind.

Die Ergebnisse abgeschlossener und durch die Bearbeiter freigegebener Bewertungen werden durch einen Klick auf den entsprechenden Bahnhof zugänglich und können als Bericht angezeigt oder heruntergeladen werden.

Wird ein Bahnhof noch nicht bearbeitet, so kann für diesen durch einen registrierten Benutzer ein Projekt angelegt und gemeinsam mit weiteren registrierten Benutzern eine Analyse durchgeführt werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, einem bereits laufenden Projekt beizutreten.

Das Portal wird voraussichtlich im Juni 2017 unter [www.mein-weg-zur-bahn.de](http://www.mein-weg-zur-bahn.de) online gehen. Für Fragen zum Projekt stehen Bettina Blume ([blume@vrr.de](mailto:blume@vrr.de)) vom VRR, Andreas Redecker ([andreas.redecker@rub.de](mailto:andreas.redecker@rub.de)) vom Geographischen Institut der Ruhr-Universität Bochum und Daniel Wegerich ([d.wegerich@adfc-nrw.de](mailto:d.wegerich@adfc-nrw.de)) vom ADFC NRW gerne zur Verfügung.

Webportal [www.mein-weg-zur-bahn.de](http://www.mein-weg-zur-bahn.de)



Bettina Blume, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

## Werbung für den Radverkehr: Fahrradbarometer in Münster

Ein großes Dankeschön an alle Radfahrer

Dass Münster eine Fahrradstadt ist, will und wird wohl niemand bestreiten. Das Fahrrad prägt das Stadtbild wie kein anderes Verkehrsmittel. Nicht zuletzt um den vielen Radfahrerinnen und Radfahrern zu danken, hat die Stadt Münster zwei Infotafeln, sogenannte Fahrradbarometer, an der Hammer Straße und am Neutor installiert. Sie bilden in Echtzeit Radverkehrsmengen (Tages- und Jahreswert) öffentlichkeitswirksam ab. So kann der besondere Stellenwert sowie die Dimension des Radverkehrs in Münster anschaulich verdeutlicht werden.

„Jovel, dass du mit der Leeze fährst!“  
Mit diesem Slogan – Jovel als Bezeichnung für gut/schön und Leeze als Bezeichnung für Fahrrad – wirbt die Stadt

auf dem Barometer für noch mehr Radverkehr. Denn neben der Wertschätzung für Radfahrende geht es insbesondere darum, das Bewusstsein für das Fahrrad



Dauerzählstelle mit Infotafel am Neutor, Stadt Münster

als Verkehrsmittel weiter zu erhöhen. Autofahrern soll signalisiert werden, dass in Münster Radfahrende ernst genommen werden und willkommen sind. Darüber hinaus wäre es wünschenswert, wenn der ein oder andere zum Nachdenken animiert würde, das nächste Mal das Fahrrad zu nutzen.

Insgesamt gibt es in Münster mittlerweile neun Dauerzählstellen für den Radverkehr. Im Jahr 2013 wurde die erste Zählstelle am Neutor installiert. Die Zahlen dort sind beeindruckend: In den Jahren 2014 und 2015 wurden jeweils über vier Millionen Radfahrende registriert. An Spitzentagen knapp 23.000 – Tendenz steigend.

Phillip Oeinck, Stadt Münster

## STADTRADELN 2017

Mehr als 100 Kommunen aus Nordrhein-Westfalen am Start



Plakatmotive der Stadt Ratingen zum STADTRADELN 2017

Nordrhein-Westfalen hat das STADTRADELN für sich entdeckt. Von den 429 NRW-Kommunen haben sich knapp ein Viertel für eine Teilnahme am STADTRADELN 2017 entschlossen, aus der AGFS haben sich sogar knapp die Hälfte der Mitgliedskommunen angemeldet (Stand: 20. April 2017).

**STADTRADELN in Köln**  
**Machen Sie mit – vom 17. Juni bis 7. Juli 2017!**

Der internationale Wettbewerb STADTRADELN des Klima-Bündnisses feiert sein zehnjähriges Jubiläum. Dabei ist 2017 ein besonderes Jahr, denn vor genau 200 Jahren erfand Karl Frei-

herr von Drais in Mannheim das Fahrrad. Doch zurück zum STADTRADELN. Letztes Jahr nahmen rund 500 Kommunen und etwa 180.000 Radlerinnen und Radler teil. Auch die Stadt Köln war zum ersten Mal dabei und belegte auf Anhieb den 3. Platz der „Newcomer-Wertung“. 135 Teams legten zusammen mehr als 516.000 km zurück. Dies möchten wir im Jubiläumsjahr 2017 natürlich gerne noch steigern und laden alle Menschen, die in Köln leben, arbeiten oder zur Schule bzw. Uni gehen zum Mitmachen ein. Die Aktion läuft vom 17. Juni bis zum 7. Juli dieses Jahres.

**Anmelden unter**  
**www.stadtradeln.de**

Ausführliche Informationen finden Sie im Internet unter [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de), wo Sie sich auch gleich anmelden können. Ansprechpartnerin bei der Stadt Köln ist die Koordinationsstelle Klimaschutz, Frau Zimmermann-Buchem, Telefon 02 21/2 94 68 oder Mail an [stadtradeln@stadt-koeln.de](mailto:stadtradeln@stadt-koeln.de).

## Mit dem Rad zur Arbeit

Radelnde Mitarbeiter der Kreisverwaltung legten rund 11.300 Kilometer zurück

„Mit dem Rad zur Arbeit“ – unter diesem Motto beteiligten sich auch im Jahr 2016 wieder die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kreises Viersen an der Aktion der Krankenkasse AOK und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC). Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Insgesamt 11.300 km erradelten die Bediensteten im Sommer 2016 und taten so etwas für ihre Gesundheit und gleichzeitig für die Umwelt. Organisiert hatten die Aktion das betriebliche Gesundheitsmanagement der Kreisverwaltung und das Planungsamt des Kreises.

Von Anfang Mai bis Ende August 2016 konnten die Teilnehmer alle gefahrenen Kilometer auf dem Weg zur Arbeit und zurück in einen Online-Kalender eintragen. Wer an mindestens 20 Tagen

das Auto zu Hause gelassen hatte, kam in die Verlosung der AOK. Gleichzeitig stiftete auch der Kreis nach der Auswertung weitere Gutscheine.

### Gutscheine für Fahrradbedarf als Mitmach-Anreiz

Die Initiatoren des betrieblichen Gesundheitsmanagements sowie des Planungsamtes belohnten Anfang Dezember 2016 die fleißigsten Radler für ihren Einsatz. Der Sieger in der Kategorie „Anzahl Kilometer“ legte im Aktionszeitraum 2.428 km zurück. In der Kategorie „Anzahl gefahrene Tage insgesamt“ wies der Sieger 77 Tage auf, an denen er das Rad für seinen Weg zur Arbeit genutzt hatte. Beide durften sich über Gutscheine für Fahrradbedarf freuen. Auch

in anderen Kategorien sowie per Los wurden Gutscheine an die Teilnehmer vergeben.

Die Aktion liefert nicht nur einen positiven Beitrag zur Gesundheit, sondern auch zum Klimaschutz. Die Radfahrer haben rund 1.930 kg CO<sub>2</sub> eingespart und ungefähr 265.500 Kilokalorien verbrannt. Das entspricht etwa 70 Christollen oder 63 kg Marzipankartoffeln. Im Durchschnitt fuhren die Teilnehmer an 29 Tagen mit dem Rad zum Arbeitsplatz und legten dabei einen Fahrweg von 27 km pro Tag zurück.

*Anke Faßbender, Sandra Sieg,  
Kreis Viersen*

## Mit dem Fahrrad durch die Grüne Hauptstadt Europas

Erlebe dein grünes Wunder!

Bis zum Jahr 2035 sollen die Essenerinnen und Essener 25 Prozent ihrer täglichen Wege mit dem Rad zurücklegen – das ist eines der ehrgeizigen Ziele, die sich die Stadt Essen gesetzt hat. Im Rahmen der Kampagne „Grüne Hauptstadt Europas – Essen 2017“ spielt das Thema Fahrrad daher eine zentrale Rolle. Mit einer Reihe von Veranstaltungen, Aktionen und infrastrukturellen Maßnahmen möchte die Stadt das Fahrradfahren attraktiver machen und mehr Bürgerinnen und Bürger dazu bewegen, das Rad verstärkt als alltägliches Verkehrsmittel zu nutzen. Dazu soll u.a. die Einrichtung von 100 Fahrradstraßen und eines 200 km langen Haupttroutennetzes, das die Innenstadt mit den Stadtteilen verbindet, beitragen. 41 Fahrradstraßen existieren bereits jetzt, und etwa zwei Drittel des Haupttroutennetzes sind bisher mit Radverkehrsanlagen oder gemeinsamen Geh- und Radwegen ausgestattet.

Die gut ausgebauten Radwege im gesamten Stadtgebiet dienen nicht nur der Freizeitgestaltung, sondern sollen auch zunehmend für den Weg zur Arbeit genutzt werden. Die schnellste Verbindung ist der Radschnellweg Ruhr (RS1), der zwischen Duisburg und Hamm zum längsten Radschnellweg Europas ausgebaut wird. Das Teilstück zwischen Essen und Mülheim über die Trasse der Rheinischen Bahn ist bereits nutzbar und soll bis 2018 im Radschnellwegstandard ausgebaut werden. Im Frühjahr dieses Jahres soll zudem die Machbarkeitsstudie für einen weiteren Radschnellweg vorgestellt werden, der die Stadtzentren von Essen, Bottrop und Gladbeck miteinander verbindet und mit dem RS1 verknüpfen soll.

Besucher der Grünen Hauptstadt Europas – Essen 2017 können die Stadt mit dem flächendeckenden Fahrrad-Verleihsystem metropolradruhr auch spontan auf zwei Rädern erkunden. Auf 16 Essener Thementouren und -routen bilden Parkanlagen, Kirchen, ehemalige Zechen, aber auch gemütliche Biergärten interessante und erfrischende Stationen. Besonders beliebt sind dabei die Routen über die ehemaligen Trassen der Zechenbahnen. Als neuestes Angebot wird in diesem Frühjahr die Berg-Route eröffnet. Entsprechendes Kartenmaterial ist bei der Touristikzentrale erhältlich. Wer nicht auf eigene Faust radeln will, kann bzw. konnte in diesem Jahr an einer der zahlreichen Fahrrad-Aktionen teilnehmen:

### Baustellentouren

Insgesamt drei Baustellenradtouren mit Simone Raskob, Umwelt- und Baudezernentin der Stadt Essen und Projektleiterin der Grünen Hauptstadt Europas – Essen 2017, mit dem Bauausschussvorsitzenden Rolf Fliß und dem ADFC werden im Laufe des Jahres angeboten. Am 9. Juli 2017 geht es von 11 bis 15 Uhr vom Willy-Brandt-Platz Richtung Südost und am 8. Oktober zur gleichen Uhrzeit vom Rüttenscheider Platz Richtung Mitte-Nordost.

### Stadtradeln

Die Stadt Essen nimmt 2017 zum sechsten Mal am Projekt „Stadtradeln“ teil. Ob Familie, Nachbarschaft, Verein oder die Firma – mitmachen kann jeder, der in Essen wohnt, arbeitet,



studiert oder zur Schule geht. Alle Radkilometer werden online gesammelt und in den verschiedenen Kategorien mit den mitradelnden Kommunen in ganz Deutschland verglichen. Die Aktion startete am 20. Mai 2017 und endete am 9. Juni mit dem Nachtradeln.

### Mit dem Rad zur Arbeit

Vom 1. Mai bis zum 31. August 2017 findet die bundesweite Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von ADFC und AOK statt, an der sich die Stadt Essen bereits seit mehreren Jahren beteiligt. Dabei können Arbeitnehmer, die an mindestens 20 Tagen mit

dem Rad zur Arbeit fahren, tolle Preise gewinnen. Im Jahr der Grünen Hauptstadt Europas sollen die Aktivitäten in Essen verstärkt und noch mehr Teilnehmer als bisher gewonnen werden.

### Raderlebnistag

Eine gute Gelegenheit, die Stadt per Rad zu erkunden, bot der 5. Essener Raderlebnistag am 3. Juni 2017. Start- und Zielpunkt war der Kennedyplatz in der Innenstadt.

*Christian Wagener, Stadt Essen*

## Aktionstag „Park statt Parken“ in Bottrop

Einfach mal aufblühen für einen Tag



*Wo sonst die Autos parken, dürfen für einen Tag die Kleinen fahren.*

Mehr Lebens- und Freiraum, zumindest auf Zeit, so hieß es beim ersten „Park statt Parken“-Tag im letzten Jahr in Bottrop. Nachdem aufgrund einer Unwetterwarnung der erste Termin kurzfristig abgesagt werden musste, veranstaltete das Stadtplanungsamt mit Unterstützung durch die IG Kirchhellener Straße und das Planungsbüro bueffee am Samstag, dem 24. September 2016, ein Straßenfest der ganz besonderen Art. Zwischen 11 und 17 Uhr wurden die Kirchhellener Straße, eine Einbahnstraße nahe der Bottroper Fußgängerzone, und der angrenzende Rathausplatz für den Kfz-Verkehr gesperrt. Die im Straßenraum vorhandenen Parkplatzflächen wurden mithilfe von Kunstrasen in „grüne Oasen“ verwandelt sowie die Straßen und Gehwege mit Kreide bunt bemalt.

### Mehr Bewusstsein für die Flächennutzung in Stadtquartieren

Der Grundgedanke des Aktionstages lag darin, insbesondere der Bevölkerung und dem Einzelhandel zu zeigen, dass mit dem Verzicht auf Stellplätze nicht nur Einschränkungen verbunden sind, sondern auch neue, vielfältig nutzbare Flächen entstehen können. Der Aktionstag sollte damit Verständnis für einen neuen Umgang mit dem ruhenden Verkehr in sensiblen Stadtquartieren erzeugen und klarmachen, dass die dominante Rolle des Kraftverkehrs eine umkehrbare Situation ist. Unterstützung für den Aktionstag gab es durch viele Mitmacher wie

z.B. dem Fachbereich Jugend und Schule mit dem Spielmobil „Rollmobs“, dem Straßenverkehrsamt mit Bastelaktionen und Informationen zu Hol- und Bringzonen an Schulen, verschiedenen Unternehmern der Kirchhellener Straße mit Bastel-, Mal- und Leseaktionen und dem Heinrich-Heine-Gymnasium mit seiner Einrad-Hockey-AG. Hierdurch konnten Bürger und Einzelhändler hautnah erleben, welche Lebensqualität ihnen durch die vielen Parkplatzflächen verloren geht. Die Akzeptanz für restriktive Maßnahmen wie Parkraummanagement oder Verkehrsberuhigung wird hierdurch erhöht und die Menschen werden dazu angeregt, über ihr eigenes Mobilitätsverhalten nachzudenken.

Es wurde kein zeitlich planbares Programm geboten, sondern Raum zum Gestalten und Erleben eines attraktiven städtischen Umfeldes geschaffen. Wegen dieses ungewöhnlichen Ansatzes war schon im Vorfeld eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und Informationspolitik erforderlich.

Die Resonanz des Aktionstages war bei Besuchern, Presse und Veranstaltern sehr positiv: „Wir sind wirklich sehr zufrieden mit der Aktion“, betonte Natascha Dietz, Leiterin der Abteilung Verkehrsplanung. Deshalb wird es den nächsten „Park statt Parken“-Tag bereits am 7. Juli 2017 geben. Auch für 2018 ist ein weiterer Aktionstag angedacht.

*Sylvia Staudt, Stadt Bottrop*

# Weichen stellen für ein fahrradfreundliches Krefeld!

## Wendepunkte in der Verkehrspolitik

Mit mehr als 200 Teilnehmern war der „Krefelder Radschlag“, organisiert von Werkhaus e.V. und dem Fahr Rad! Aktionskreis Krefeld, eine über Krefelds Grenzen hinaus viel beachtete Veranstaltung.

Bürgermeisterin Gisela Klaer begrüßte die Teilnehmer und blickte bei den Radtouren auf holperigen Radwegen neidisch auf die glatt asphaltierte Straße.

Die Referenten deckten ein breites Themenspektrum ab: Ulrich Kalle, Verkehrsplaner, stellte die niederländischen Radverkehrsanlagen vor. Die amerikanisch-niederländische Verkehrswissenschaftlerin Meredith Glaser gab einen Einblick in die Denk- und Verhaltensmuster der Amsterdamer. Sie stellte klar, dass jede Gesellschaft ihren eigenen Weg hin zu einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung finden muss.

Ulrich Cloos, Stadtmarketing Krefeld, berichtete über die Kampagne „Krefelder Perspektivwechsel“ mit der deutlichen Mahnung, dass Radfahren nicht nur eine Spaßveranstaltung am Wochenende ist, sondern vor allem Alltagsverkehr. Die im Gestaltungsbeirat der Stadt Krefeld sitzende Architektin Claudia Schmidt erläuterte die Entwicklungspotenziale für den Fahrradverkehr innerhalb der Krefelder Wälle.

### Samstags: Radtouren, Ausstellung und „World-Café“

Verschiedene Exkursionen auf dem Fahrrad ergänzten das Programm: zur Krefelder Promenade, zu Konfliktpunkten im Krefelder Straßenverkehr und zur Parking-Day-Aktion. Eine Besichtigung der multimedialen Ausstellung mit Exponaten des Fotowettbewerbs „Schlaglichter“ (läuft noch bis zum 10. Sep-

tember 2017) sowie der Krefelder Radhändler und Initiativen stand ebenfalls auf dem Programm. An sieben Thementischen gab es dann Gelegenheit, beim „World-Café“ Probleme im Fahrradverkehr zu analysieren und Lösungen aufzuzeigen.

### Leuchtturmprojekte: vom RS1 bis nach Krefeld

Die Abschlussdiskussion wurde moderiert von Harry von Barga mit den Teilnehmern Juliane Kemen (wiss. Mitarbeiterin der FG Alltagsmobilität und Verkehrssysteme Dortmund), Martin Linne (Planungsdezernent Stadt Krefeld), Martin Tönnies (Regionalverband Ruhr für die Planung des RS1) und Andreas Domanski (Vors. ADFC Krefeld/Kreis Viersen). Die Frage nach dem mehr und komfortabler Radfahren in Krefeld stand im Mittelpunkt. Forderungen des „World-Cafés“ nach mehr Fahrradfreundlichkeit in Bus und Bahn, besseren Radachsen und breiteren Fahrradspuren und fahrradfreundlichen Ampeltakten wurden in die Diskussion miteinbezogen.

### Fazit

Der „Krefelder Radschlag“ wurde bereits im Vorfeld NRWweit thematisiert und hat eine positive Resonanz erfahren, so dass die Initiatoren die Kooperation zwischen dem Werkhaus und dem Fahr Rad! Aktionskreis gerne fortsetzen wollen. Ähnliche Projekte werden ebenfalls gerne unterstützt, Informationen unter [www.radschlag-krefeld.eu](http://www.radschlag-krefeld.eu).

*Andreas Domanski, ADFC Kreisverband Krefeld/Kreis Viersen;  
Karl-Heinz Renner, Werkhaus und Fahr Rad! Aktionskreis*

# Von Knotenpunkt zu Knotenpunkt

## Kreis Viersen legt kostenlose Radwanderkarte neu auf

Der Kreis Viersen hat die Übersichtskarte der Radknotenpunkte im Kreisgebiet neu aufgelegt. Die großformatige Klappkarte zeigt die Lage aller Radknotenpunkte inklusive der Anschlusspunkte in die Niederlande, den Rhein-Kreis Neuss und den Kreis Heinsberg sowie Informationen rund ums Radfahren im Kreis Viersen. Zudem sind die Entfernungen zwischen den einzelnen Knotenpunkten angegeben. „So kann jeder sehr einfach seine individuelle Radtour entlang der Knotenpunkte planen“, sagt Peter Hoffmann, stellvertretender Leiter des Amtes für Bauen, Landschaft und Planung beim Kreis Viersen.

Die Karten gibt es ab sofort in den Servicestellen der Städte und Gemeinden, im Kreishaus Viersen am Rathaus-

markt 3 in Viersen sowie im Haus der Wirtschaft, Willy-Brandt-Ring 17, in Viersen. Sie ist auch online verfügbar unter [www.kreis-viersen.de/radfahren](http://www.kreis-viersen.de/radfahren).

„Auf einer Strecke von 520 km können Radfahrer 116 Knotenpunkte abfahren. Sie führen in die Ortskerne, zu Bahnhöfen und zu den kulturellen und landschaftlichen Highlights im Kreisgebiet“, sagt Sandra Sieg, zuständig für Radverkehrsangelegenheiten.

### Bessere Radwegweisung mit QR-Codes

Seit Anfang 2015 ergänzt das Radknotenpunktnetz die bestehende Radwegweisung im Kreis Viersen. Zur besseren Orientierung befinden sich an den Knotenpunkten zudem QR-Codes.

Mit dem Smartphone und einem app-basierten QR-Code-Scanner gelangen Radfahrende zum Onlineportal „OpenStreetMap“. Dort bekommen sie ihren aktuellen Standort, den Knotenpunkt und die benachbarten Punkte angezeigt.

An den Knotenpunktstandorten sowie an allen anderen Pfosten mit rot-weißer Radwanderbeschilderung befindet sich ein Aufkleber für Schadensmeldungen. Sollte also vor Ort ein Knotenpunkt fehlen oder ein Pfosten schief stehen, kann dies gebührenfrei aus dem Festnetz über 0800/881-8880 oder über eine E-Mail an [radwegebeschilderung@kreis-viersen.de](mailto:radwegebeschilderung@kreis-viersen.de) gemeldet werden.

*Sandra Sieg, Kreis Viersen*

# TransVennCargo 2017

Lastenrad-Tour über die Vennbahntrasse



Die Fertigstellung der ehemaligen Vennbahntrasse von Troisvierges in Luxemburg durch Belgien nach Aachen als Fahrradweg in 2012 brachte den Aachener Jörg Albrecht und den Würselener Axel Jansen auf eine Idee: Als Initiatoren des Blogs [www.outdoorseite.de](http://www.outdoorseite.de) überlegten die beiden überzeugten Radfahrer, man könne auch heute wieder die Trasse für den Güter- und Personentransport nutzen, und das mit dem Lastenrad.

Die TransVennCargo 2017, eine Radtour ausschließlich für Lastenräder, startete am Pfingstsonntag, dem 3. Juni 2017. 17 Lastenräder sowie 30 Personen jeden Alters und Familienstands waren angemeldet. Mit einem Leih-Lkw wurden die Räder nach Troisvierges transportiert, die Gruppe reiste mit dem Zug.

Nach der ersten Nacht in Zelten schlängelte sich ein bunter Pulk an verschiedensten Lastenrädern mit Kindern, Kisten und sonstigem Gepäck in zwei Etappen über den landschaft-

lich wunderschönen Vennbahnweg. In Amel wurde bei einem Landwirt gezeltet, gegrillt und übernachtet. Es gab Lagerfeuer, gute Gespräche, romantische Musik mit Gitarre, viel Spaß und glückliche Kinder.

Am Pfingstmontag startete der Lastenradverband nach einem gemeinsamen Frühstück mit frisch gemolkener Kuhmilch und erreichte Aachen am frühen Abend.

Fazit: ein platter Reifen, kein Unfall oder sonstige Pannen und ein wunderschönes Wochenende mit netten Menschen, die alle eins verbindet: die Freude am Radeln. Auch im nächsten Jahr wird wieder eine TransVennCargo mit Lastenrädern stattfinden. Termin, Infos und Anmeldung können über [www.facebook.com/outdoorseite](http://www.facebook.com/outdoorseite) zu gegebener Zeit eingesehen werden.

*Ursula von Katte, Teilnehmerin*

## Stadt Dorsten unterstützt Pilotprojekt für neue Radrampen

In einem Pilotprojekt erprobt die Marler Firma „Stolperstop“ im Radweg entlang der Halterner Straße an den Einmündungen Am Katzenberg/Zufahrt zum Rathaus-Parkplatz neuartige Radrampen. Die Metallprofile „brechen“ die Kanten an abgesenkten Bordsteinen und mindern so Schläge auf die Felgen. Zugleich soll dieses Angebot für eine holperfreie Überfahrt Radler auf der „richtigen“ Seite von Geh- und Radwegen leiten. Bürgermeister Stockhoff ist gespannt auf die Auswertung der Test-

phase. „Die Idee ist erstmal genial einfach. Wenn der Pilotversuch erfolgreich verläuft, werden wir prüfen, ob die Rampen auch an anderer Stelle in Dorsten zum Einsatz kommen können.“

*Pressestelle der Stadt Dorsten*

*Erfinder Uwe Göddenhenrich (vorn) nimmt Maß, ADFC-Kreisvorsitzender Klaus Philipp, Bürgermeister Tobias Stockhoff und Verkehrsplaner Christoph Möllers (hinten v.l.) begutachten das Ergebnis.*



## Sicher und selbstbewusst mit dem Pedelec unterwegs

Sicherheitstraining für Pedelec-Anfänger in Recklinghausen

Viele Menschen, die sich heute ein Pedelec kaufen möchten, sind sehr lange kein Rad gefahren. Unsicherheiten, die damit verbunden sind, konnten schon bei Probefahrten vor dem Kauf beobachtet werden. Dann kommt es oft vor, dass die Wirkung des Antriebes und der Effekt der hydraulischen Bremsen unterschätzt werden. Um insgesamt sicherer unterwegs zu sein, wird das Sicherheitstraining angeboten. In drei Zeitstunden an drei aufeinanderfolgenden Tagen wird ungestört und unbeobachtet auf einem Parkdeck geübt.

Schon nach kurzer Aufwärmphase mit nachfolgenden Übungen fühlen die Teilnehmenden sich sicherer auf ihrem Rad. Angeboten werden insbesondere Übungen zum Auf- und Absteigen, Bremsen und Kurvenfahren. Es sind spielerische Übungen ohne Ergebniservartung. Ziel ist sicheres Fahren durch Ausprobieren und Bewegen in lockerer Atmosphäre. Nachdem bereits im Herbst 2016 erfolgreich Kurse angeboten wurden, finden 2017 weitere Kurse statt, eine Teilnahmegebühr in Höhe von 49 Euro wird erhoben.

Dieter Somnitz



Dieter Somnitz, Recklinghausen, und Carsten Schlieter vom Radfachgeschäft „Edelhelfer“ in Recklinghausen bieten dieses Training an.

## Filmaufnahmen bei der ADFC-Sternfahrt nach Düsseldorf



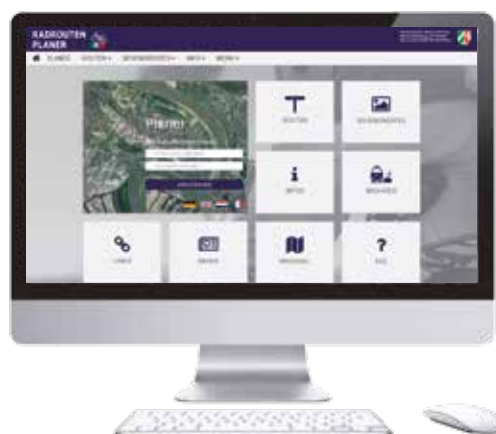
Das Team vom Faktencheck

Das Team der Sendung „Faktencheck“ zum Thema Fahrrad begleitete die ADFC-Sternfahrt auf der Tour von Köln nach Düsseldorf für einen Beitrag von knapp 40 Minuten Länge am 22. Juli 2017 auf RTL um 9:15 Uhr. Darin die verschiedensten Aspekte zum Thema Fahrrad: die neuesten Jobs auf dem Rad, Bußgelder für Fahrradfahrer, Tipps gegen Fahrrad-Diebstahl und gebrauchte Kinderfahrräder. Außerdem ein Stück zur Verkehrspolitik mit der

Frage: Welche Ansätze haben verschiedene Vereine und Organisationen, damit Deutschland fahrradfreundlicher wird? Dazu hat die Produktionsfirma Sagamedia aus Köln, Katja Krebbers als Redakteurin und Laura Wilbert als Moderatorin zusammen mit dem Kameramann Tim Höffken und dem Tonassistenten Jonas Schiffkens, am 7. Mai 2017 die Sternfahrt begleitet. Während der Radtour konnte Laura Wilbert Interviews mit verschiedenen Interviewpartnern führen.

## Radroutenplaner.NRW mit neuen Funktionen

Der Radroutenplaner.NRW wurde modernisiert und hat neue Funktionen erhalten. Ab sofort erkennt das Programm, mit welcher Art von Endgerät (Smartphone, Tablet, PC) der Nutzer anfragt, und optimiert daraufhin die angezeigten Seiteninhalte. Darüber hinaus wird das in NRW sehr beliebte touristische Knotenpunktnetz nun auch im Radroutenplaner.NRW dargestellt. Mithilfe der Knotenpunkte wird die Navigation deutlich vereinfacht, da die Radlerinnen und Radler nur noch den Routennummern auf den Schildern folgen müssen („Radeln



nach Zahlen“). Die Nutzer können außerdem frei wählen, ob sie die „open street map“-Karten oder lieber die amtlichen Karten des Bundesamtes für Kartographie nutzen wollen.

Der Radroutenplaner.NRW ist die erfolgreichste Website der Landesregierung: Seit dem Start im Jahr 2003 ist die Internetseite weit über eine Milliarde Mal aufgerufen worden. Auch das zeigt, welches Potenzial im Radverkehr schlummert.

Verkehrsministerium NRW,  
Pressestelle

# Europas größtes Sharing-Angebot für Elektro-Lastenräder startet in Köln

Förderprojekt im Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr

## Donk-EE.de

Köln geht einen wichtigen Schritt Richtung Verkehrswende: Im Rheinauhafen wurde Ende Juni Donk-EE vorgestellt, das europaweit größte Verleihsystem für E-Lastenräder. Zum Auftakt radelten rund 50 elektrische Lastenräder durch das ehemalige Hafengelände. Schon bald werden sie an 35 Standorten in Ehrenfeld, Nippes und weiteren Kölner Veedeln zur Ausleihe bereit stehen. Interessenten können sich bereits online unter [www.donk-ee.de](http://www.donk-ee.de) registrieren und werden zum Start des Ausleihbetriebs automatisch benachrichtigt. Betrieben wird Donk-EE von der Green Moves Rheinland GmbH & Co.KG, einer Tochter des nachhaltigen Energieversorgers NATURSTROM AG.

### Nationale Klimaschutzinitiative

Zusätzlich wird das Projekt aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gefördert, die jährlich im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ vergeben werden. Jochen Flasbarth, Staatssekretär des Ministeriums, lobte Donk-EE als Vorreiterprojekt für die urbane Verkehrswende. „Wir brauchen gute Ideen für weniger Autos auf den Straßen. Das Fahrrad als gewerbliches Lieferfahrzeug auf der Kurzstrecke kann dabei helfen, das Klima zu schützen und zugleich die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen.“, so Flasbarth.

„Insbesondere in dicht bevölkerten Stadtteilen wie Nippes oder Ehrenfeld ist die Verkehrslage und die Parkplatzsituation angespannt“, berichtet Arndt Klocke, NRW-Landtagsabgeordneter aus Köln-Nippes und Fraktionsvorsitzender von Bündnis 90/Die Grünen. „Projekte wie Donk-EE können hier zur Entspannung der Situation beitragen.“ Die Stadt Köln begrüßt daher, dass mit dem Lastenrad-Angebot nun eine Alternative zum Auto bereitsteht. „In puncto Radverkehr verfolgt die Stadt Köln ein ambitioniertes Ziel: Bis 2030 soll ein Drittel der Ver-

kehrsteilnehmer auf das Fahrrad umsteigen“, so Hendrik Colmer vom Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln.

### Online bequem buchen und abrechnen

Bis zu 100 Kilogramm lassen sich mit Donk-EE dank des unterstützenden Elektromotors bequem und unkompliziert transportieren – und das vollkommen CO2-frei. Denn alle Donk-EEs werden mit sauberem Ökostrom geladen. Gebucht und entliehen werden können die praktischen Lastenesel bequem über eine Smartphone-App, die erste Stunde kostet 3,50 Euro, jede weitere liegt bei 2,50 Euro. Die Abrechnung erfolgt monatlich. Interessierte können sich ab sofort auf [www.donk-ee.de](http://www.donk-ee.de) registrieren und werden benachrichtigt, sobald der Verleihbetrieb startet. Die hochwertigen E-Lastenräder von Riese & Müller verfügen über eine Reichweite von rund 75 Kilometern, der leistungsstarke Elektromotor unterstützt den Fahrer bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km pro Stunde.



Donk-EE zur Eröffnung unterwegs im Rheinauhafen, Foto: Donk-EE

Pressemitteilung von donk-ee

## Anradeln in Herten

Jedes Jahr wird in Herten angeradelt. Jedes Jahr mit einem anderen Thema: Mal war es „Geschichte der Mobilität“, mal „Religionen in Herten“, mal „Was passiert unter unserer Stadt“. Dieses Jahr starteten die Teilnehmer unter dem Motto „Schule und Bildung in Herten“. Bei wunderschönem Wetter führte der Hertener ADFC die Fahrradbegeisterten zu Orten der Bildung in Herten. So er-

zählte die Leiterin der Hertener Musikschule von den Kooperationen mit den Schulen. Begleitet wurde sie von Musikern. Auch Elterninitiativen, Zusammenarbeit zwischen Offenem Ganztags und Schule, Verkehrssicherheit auf dem Schulweg, die Historie der Schulentwicklung mit Konfessionsschulen, Jungen- und Mädchenschulen sowie Umweltbildung wurden vorgestellt. „Ich war

bei dem Thema ja ein bisschen skeptisch, aber ich bin echt froh, dass ich mitgefahren bin. Es ist sehr interessant, was da in Herten alles passiert“, sagt ein Mitfahrer, der nächstes Jahr bestimmt wieder dabei ist.

Irja Hönekop, Stadt Herten



**12. Sattelfest von Hamm bis Soest**  
Das größte Fahrrad-Event seiner Art in Nordrhein-Westfalen, auf 42 km „Freie Fahrt für Radler“.



**Eurobike 2017, Friedrichshafen**  
Die globale Leitmesse der Fahrradbranche ist zugleich „Trend-Barometer, Neuheiten-Schau und Seismograf der Fahrradwelt“.



**Mobilität beginnt zu Fuß – sichere Straßen für den Fußverkehr**  
Seminar in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat mit Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Augsburg



**Radroutenplaner Deutschland**  
Workshop zur Weiterentwicklung des Radroutenplaners Deutschland, Frankfurt am Main



**Bundesweiter Arbeitskreis Radschnellwege, Essen**  
Der Regionalverband Ruhr ist auch für die Herbst-Sitzung des bundesweiten Arbeitskreises wieder Gastgeber.



**Fachtagung klimafreundliche Mobilität in Hertfen**  
Im Rahmen des Hertener Klimakonzeptes 2020+ treffen sich Fachleute, um über das Thema klimafreundliche Mobilität zu beraten. Am Vormittag wollen wir Herausforderungen und Lösungsansätze auf regionaler und lokaler Ebene mit Fachleuten und Politik diskutieren. Am Nachmittag werden insbesondere Nahverkehr, Möglichkeiten neuer Antriebstechnologien sowie die Schaffung von Lebensqualität in der Stadt durch klimafreundliche Mobilität Thema sein. Die Fachtagung wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit gefördert.  
*Irja Hönekop, Stadt Hertfen*



**Handbuch für die wegweisende Beschilderung des Radverkehrs (HBR) in Detmold**

In Nordrhein-Westfalen wird aktuell das Handbuch für die wegweisende Beschilderung des Radverkehrs (HBR) überarbeitet und im Herbst neu aufgelegt. Dazu plant das Verkehrsministerium NRW Informationsveranstaltungen in den Bezirksregierungen, eine Einladung aller NRW-Kommunen folgt.



**Bezirksregierung Arnsberg, HBR NRW**  
Siehe 10. Oktober, Detmold HBR NRW



**UDV Symposium**  
Bestandsaufnahme und Blick in die Zukunft, UDV Symposium „Elektrofahrräder – Herausforderungen und Trends“, Berlin



**11. Fahrradkommunalkonferenz**  
Dem Rad Platz geben – Radverkehrspolitik erfolgreich umsetzen



**Bezirksregierung Münster, HBR NRW**  
Siehe 10. Oktober, Detmold HBR NRW



**Bezirksregierung Köln (für die Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf), HBR NRW**  
Siehe 10. Oktober, Detmold HBR NRW

**Aufruf zur Bewerbung für die Ausrichtung der Fahrradkommunalkonferenz 2018**

Die Fahrradkommunalkonferenz wird seit 2007 jährlich von der Fahrradakademie beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Zusammenarbeit mit den kommunalen Spitzenverbänden und in Kooperation mit der gastgebenden Stadt sowie dem jeweiligen Bundesland organisiert und durchgeführt. Maßgeblich gefördert wird die Konferenz durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). In Ergänzung zu den Seminarangeboten der Fahrrad-

akademie hat sich die Fahrradkommunalkonferenz dabei als sehr erfolgreiche Veranstaltung im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans etabliert.

Nun wird eine Kommune gesucht, die sich in Kooperation mit ihrem Bundesland bzw. als Stadtstaat für die Fahrradkommunalkonferenz 2018 bewerben möchte.

Die Setzung des Themenschwerpunkts für die Konferenz 2018 soll in Abstimmung von Gastgeberstadt und Bundesland (bzw. ausrichtendem Stadtstaat), dem BMVI und der Fahrradakademie am Difu erfolgen. Hierzu sind erste Ideen in der Bewerbung um die Ausrichtung der Konferenz durchaus erwünscht.

Die Gastgeberstadt der Konferenz sollte mit der Bahn gut erreichbar sein.

Für Ihre Bewerbung benötigen wir:

- ein kurzes Motivationsschreiben für die Ausrichtung der Konferenz,
- eine kurze Skizzierung der Schwerpunkte Ihrer Radverkehrsförderung im Allgemeinen,
- eine oder mehrere kurze Ideenskizzen für mögliche Themenschwerpunkte 2018,
- die Finanzierungszusage, die zu tragenden Kosten entsprechend dem Konzept für die Durchführung zu übernehmen,
- eine Aussage zu den Kapazitäten an Räumlichkeiten (gerne auch erste Ideen für den Veranstaltungsort) entsprechend dem Konzept und Hotelkapazitäten für 200 bis 250 Personen in der Gastgeberstadt.

Interessenten senden ihre Bewerbung bis zum 15. September 2017 an die folgende Adresse:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Frau Birgitta Worrigen, Leiterin der Unterabteilung Nachhaltige Mobilität, Energie, Logistik; Radverkehrsbeauftragte, Invalidenstraße 44, 10115 Berlin, Telefon: 030/39001-108, Telefax: 030/39001-241 sowie eine elektronische Kopie an Thomas Hartmann, BMVI (thomas.hartmann@bmvi.bund.de) und Sebastian Bührmann, Difu (buehrmann@difu.de). Unterlagen dazu sind auf der webseite agfs-nrw.de bei den News eingestellt.

# Impressum

## Herausgeber

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, Juli 2017

## 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](mailto:info@agfs-nrw.de)

[www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)



Zur Vereinfachung der Lesbarkeit wurde in diesem Magazin teilweise auf eine geschlechtsspezifische Ansprache verzichtet.

Es sind selbstverständlich vorurteilsfrei Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

# Wir sind die AGFS

Aachen / Ahlen / Arnsberg / Bergkamen  
Bielefeld / Bocholt / Bochum / Bönen  
Bonn / Bottrop / Brühl / Bünde / Coesfeld  
Dormagen / Dorsten / Dortmund / Duisburg  
Dülmen / Düsseldorf / Erkelenz / Essen  
Euskirchen / Gladbeck / Haltern am See  
Hamm / Heiden / Herford / Herne / Herten  
Herzogenrath / Ibbenbüren / Iserlohn  
Kamen / Kempen / Kerpen / Kleve / Köln  
Krefeld / Kreis Borken / Kreis Coesfeld  
Kreis Düren / Kreis Euskirchen / Kreis Lippe  
Kreis Recklinghausen / Kreis Soest  
Kreis Steinfurt / Kreis Unna / Kreis Viersen  
Kreis Warendorf / Lemgo / Leverkusen  
Lohmar / Lünen / Meckenheim / Meerbusch  
Minden / Moers / Mülheim an der Ruhr  
Münster / Neuss / 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 / ...