

fahrradfreundlich

mobil

HEFT 29
NOVEMBER 2011

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



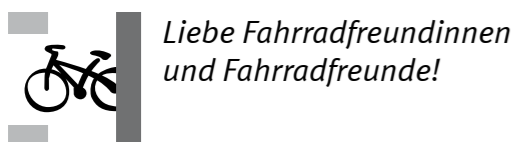
Bremslichter
jetzt auch für das
Fahrrad

Münster verteilt
„Denkzettel“
für Verkehrssicherheit

Jetzt bewerben
„Der Deutsche
Fahrradpreis – best
for bike“ 2012

Freie Bahn für freie Radler!

Wie Fahrradschnellwege Europa erobern



In den vergangenen Wochen kochten die Gemüter hoch. Grund war der Bundesverkehrsminister persönlich. „Die Helmpflicht muss her, wenn nicht mehr Radfahrer einen Helm tragen“, ließ er verlauten. Glücklicherweise war das Vorhaben ebenso schnell wieder vom Tisch wie es darauf erschienen war. Glücklicherweise? Ja, denn wir sind uns sicher: Eine Helmpflicht würde als Zugangsschwelle mehr schaden als nutzen. Was allerdings nicht heißt, wir wären gegen das Tragen eines Helms. Ganz im Gegenteil: Helm, ja bitte, aber ohne Pflicht! Viel wichtiger für die Verkehrssicherheit als die Helmpflicht wäre ohnehin die Schaffung einer adäquaten Infrastruktur, denn die meisten Konflikte zwischen Radfahrern, Autofahrern und Fußgängern gehen auf das Fehlen einer solchen zurück. Dazu zählt neben einer neuen Aufteilung der Verkehrsfläche auch eine Neuregelung des Parkens – vor allem in urbanen Räumen.

Beider Themen hat sich die AGFS angenommen: Unter dem Titel „Nahmobilität 2.0“ verfolgt sie das Ziel, einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik einzuleiten und die Infrastruktur den realen Bedürfnissen von Fußgängern und Radfahrern anzupassen. Dieses Thema hat auch der neue Aktionsplan des Landes NRW, der durch eine Fachbroschüre der AGFS konkretisiert wird. Auch auf dem Radverkehrskongress 2012 wird „Nahmobilität 2.0“ der thematische Schwerpunkt sein. Außerdem erscheint schon bald eine praxisnahe „Park-Broschüre“, die auf das Parken als Schlüsselfaktor für eine offensive Förderung der Nahmobilität aufmerksam machen soll. Wir wünschen Ihnen schon jetzt einen guten Rutsch (auch Helmträger nehmen dies bitte nicht wörtlich) und ein erfolgreiches Jahr 2012! Ihre Redaktion

Titelfoto: AGFS, www.pd-f.de/pressdienst-fahrrad

2	Editorial	26	Mit Hugo und dem Elefanten durch Münster „Denkzettel“ in Münster für Verkehrssicherheit	37	Radfahren in Westfalen-Lippe: Die aktuelle Broschüre „Routen für Radler“ ist da Heimbach ist NRW-Wanderbahnhof 2011
	Titelthema				Unternehmen Fahrrad!
4	Europa fährt auf Radschnellwege(n) ab	27	Dortmunder Kinder-Fahrradbilder Kinderinternetseite: www.fahrrad-in-aachen.de	38	Bremslicht fürs Fahrrad Neuer Newsletter: VSF informiert rund um Radverkehr und Fahrradbranche
8	Radschnellweg Ruhr	28	Schrotträder in Aachen Seit 2000 aktiv: Projektgruppe fahrradfreundliche Stadt Recklinghausen Artikelserie zum Radverkehr in Essen	39	Drei Reifen unter Strom ORTLIEB erhält Auszeichnung
10	Die Niederlande sind immer eine Reise wert	29	Kreisstraße zwischen Langerwehe und Frenz wird ausgebaut 300 Radler testen das erweiterte Radwegenetz des Kreises Düren Fahrradbusse in der Winterpause	40	Künstlerisches Werk: VSF-Akademie präsentiert neues Buch VSF auf Wachstumskurs – Büroeinweihung in Aurich
	Aus der AGFS				Termine und Veranstaltungen
12	Im Gespräch: Christine Fuchs	30	Nah- und Alltagsmobilität metropolradruhr in Herne	41	NRW-Tag vom 1. bis 3. Oktober 2011 in Bonn Radtour mit dem Landrat
13	AGFS erneuert Black Box	31	Das OBIS-Handbuch über Fahrradverleihsysteme ist erschienen	42	Roter Teppich in Aachen Der ADFC Rhein-Kreis Neuss feierte sein 20-jähriges Bestehen Recklinghäuser Fahrradtag 2011 Aachener Fahrradtag
14	Stetiges Wachstum: AGFS hat drei neue Mitglieder	32	wsm errichtet 52 Fahrradstationen in Kassel Wirtschaft trifft Wissenschaft	43	Aachener Fahrradsommer Krupp-Radtour durch Essen mit Oberbürgermeister 70.000 Menschen erlebten die B 61 „ohne auto mobil“
16	Modal-Split-Untersuchungen abgeschlossen	33	Studie: Fahrrad-Leihsysteme fördern Gesundheit und Umwelt Der erste Schritt zum neuen Nationalen Radverkehrsplan ist getan	44	Der Deutsche Fahrradpreis 2012
18	Mobilitätsbefragung Herford 2011		Freizeit und Tourismus	45	„VSF-Ethikpreis 2012“ – Jetzt bewerben! Termine
20	Kreis Düren wird „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ Dienst-Pedelecs bei der Stadt Aachen	34	Mit dem Fahrrad auf den Spuren von Krupp in Essen Neuer Fahrradplan für die Gemeinde Rommerskirchen Grenzerfahrung in Essen	46	Radverkehrskongress 2012 Kongress der Fahrradbranche 2012: vivavelo in der Berliner Landesvertretung von NRW
21	Kölner OB Roters stellt neue Dienstfahrräder für die Kölner Stadtverwaltung vor Immer mehr Kölnerinnen und Kölner steigen aufs Rad! Erneut Steigerungen bei der Stadtverwaltung Essen	35	Mit der App „ADFC-mobil“ auf Radtour Lufttankstelle mitten auf dem Rhein Die Natur Route		... und außerdem
22	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht Erfolgreiche Radwegsaniierungsmaßnahmen Licht im Tunnel	36	Broschüre zu Radtouren im Kreis Viersen in kürzester Zeit vergriffen Radbroschüre „12 Fahrradtouren in der Nordeifel“ Neue ADFC-Regionalkarten erschienen	47	„fahrstil“ Nr. 5 erschienen: Schwerpunktthema „arsch“ Po Campo – Mode mit Stil und Funktion Greencity München: Freistil geht in die zweite Runde
23	Vereinsgründung RadRegionRheinland e.V. Mehr Sicherheit neben der Straße				
24	Dürener Radnetz: Alt-RP Antwerpes wandelt seinen Tadel in Lob um Ausstellung zum Radverkehr in Köln „Wir fahren Rad, weil ... das Jahr 365 schönste Tage hat.“				
25	Radstation Soest erweitert Deutsche Bahn startet e-Call a Bike in Aachen				

Europa fährt auf Radschnellwe(n) ab

Radschnellwege – ein neuer Trend kommt nach Deutschland



Veloroute, Fahrradhighway, Velobahn, Fietssnelweg, fietscorridors oder cykelpendleruter. Das sind verschiedene Bezeichnungen, die eigentlich alle das Gleiche beschreiben: Radschnellwege. Bei unseren Nachbarn schon länger eingesetzt, wird dieses Netzelement auch in Deutschland immer bekannter. Ein guter Grund, sich damit näher auseinanderzusetzen.

Foto: P3 Agentur

Die Radverkehrsplanung muss neuen Anforderungen gerecht werden. In den letzten Jahren hat sich vielerorts der Radverkehrsanteil deutlich erhöht. Zur Gesundheitsförderung und für den Klimaschutz muss dieser Anteil weiter gesteigert werden. Gleichzeitig werden Pedelecs und E-Bikes immer beliebter. Mit dieser neuen Fahrradklasse werden neue Reichweiten, neue Räume und neue Zielgruppen erschlossen. Allerdings stellen die mit diesen Rädern dauerhaft fahrbaren Geschwindigkeiten auch neue Herausforderungen an die Verkehrssicherheit. Die heutige Radinfrastruktur kommt angesichts dieser Entwicklungen an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit.

Radschnellwege

sind durch ihre Dimensionierung sehr geeignet, um die Stärken der Pedelecs voll

auszunutzen. In den Niederlanden geht man davon aus, dass mit dieser Kombination Reichweiten von bis zu 15 km pro Strecke möglich werden. So wird das Rad zur Alternative für den Berufsverkehr im mittleren Entfernungsbereich. Auch ohne elektrische Unterstützung können mit Radschnellwegen Entfernungen kraftsparender und schneller zurückgelegt werden. Dadurch können Alltagswege auf den Radverkehr verlagert werden. Da sich der Berufsverkehr aufgrund ähnlicher Start- und Zielrelationen gut bündeln lässt, ist oftmals ein zentraler Radschnellweg zwischen den Zentren eines Ballungsraumes mit Anbindung an die örtlichen Radwegenetze ausreichend. Radschnellwege sind überbreite, eigenständig geführte Radwege, Fahrradstraßen oder überbreite Schutzstreifen, die Zentrum und Peripherie im mittleren Ent-

fernungsbereich bis 15 km vornehmlich in Ballungsräumen direkt miteinander verbinden und ganzjährig mit hohen Geschwindigkeiten bis ca. 30 km/h befahrbar sind. Die grundlegenden Gestaltungselemente sind

- mindestens 4 m Breite für sicheres Nebeneinanderfahren, Überholen und Begegnen im Zweirichtungsradsverkehr,
- eigenständige, möglichst umweg- und kreuzungsfreie Führung,
- Ermöglichung hoher Geschwindigkeiten durch große Kurvenradien etc.,
- witterungsunabhängiger Belag,
- regelmäßige Reinigung und Winterdienst,
- begleitende Servicemaßnahmen, wie Rastplätze, Wegweisung, Fahrradabstellanlagen, ggf. Beleuchtung, und
- Bevorrechtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten.

Obwohl Radschnellwege in Deutschland noch nicht sehr verbreitet sind, sind sie schon in die gängigen Regelwerke aufgenommen worden. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sind die Netzkategorien ARII für überregionale und IRII für kommunale Radschnellwege vorgesehen.

Im Westen viel Neues – Fietssnelwege

Die Niederlande sind das Ursprungsland für Radschnellwege in Europa. Dort wurden Anfang der 1980er Jahre die ersten lokalen Radschnellwege gebaut. Seit 2006 werden im Rahmen des Programms „Fiets filevrij“ landesweit Radschnellwege in Ballungsräumen geplant und angelegt, um vor allem im Berufsverkehr den Autoanteil zu reduzieren.

Die Region Twente hatte sich in ihrem Mobilitätsplan das Ziel gesetzt, im Jahr 2011 mehr Radverkehr zu haben als 1995. In den letzten Jahren verlängerten sich die zurückgelegten Distanzen in der Region durch Siedlungswachstum und der Autogebrauch stieg. Um das Ziel des Mobilitätsplans zu erreichen, wurde der Bau eines hochwertigen Radwegenetzes beschlossen, das Zentren, Wohngebiete, Arbeitsstätten und Erholungsgebiete verbindet.

Die zentrale Hauptachse des Netzes wird ein Radschnellweg, der die Zentren der Region miteinander verbindet. In Anlehnung an die Autobahn 35 heißt der Weg F35. Die Route folgt größtenteils einer Bahntrasse. So kann die Strecke über vorhandene Brücken und Unterführungen planfrei geführt werden. Das prägende Gestaltungselement ist der rote 4–4,5 m breite Radweg, der durch Beleuchtung, Wegweisung, Rastplätze und Beschilderung ergänzt wird. Je nach den örtlichen Gegebenheiten wird die Radtrasse auf Stelzen geführt. Die Stadtzentren und Bahnhöfe der Region sind die Netzknoten. Dort wird der F35 an die lokalen Radwegenetze bzw. den ÖPNV angebunden.

Das Investitionsvolumen beträgt von 2008 bis 2020 82 Mio. Euro. Dabei wurde darauf geachtet, die einzelnen Abschnitte in andere Maßnahmen zu integrieren, um aus verschiedenen Fördertöpfen Mittel bekommen zu können. Um die geplante Qualität bei der Realisierung zu gewährleisten, sind 50% der Finanzmittel an die Einhal-

tung der Gestaltungskriterien gebunden. Der hohe finanzielle Aufwand ist ein guter Indikator für das Potenzial, das man interkommunalen Radschnellwegen in den Niederlanden zurechnet.

Die Niederländer sehen nicht nur im Pendelverkehr Potenzial für mehr Radverkehr. Mit der „Slowlane“ in Eindhoven will man auch im Geschäftsverkehr den Radverkehr stärken. Die Slowlane ist ein 32 km langer Radschnellweg mit 4 m Breite, der wichtige Standorte von Hightechfirmen in Eindhoven und Umgebung miteinander verbindet. Der Bau wird mit 9 Mio. Euro gefördert. Anders als bei sonstigen Radschnellwegen erschließt die Slowlane keine Wohngebiete. Durch die schnelle, knotenpunktfreie Führung sollen vor allem die einzelnen Betriebsstandorte miteinander verbunden werden. Darüber hinaus ist die Slowlane auch Technologieträger für

Entwicklung. Um den Radverkehr in der britischen Hauptstadt deutlich zu stärken, beginnt man ein Netz von Radschnellwegen zu bauen. Die „Cycle Superhighways“ sind Fahrradrouen, die radial die äußeren Stadtteile mit der Londoner Innenstadt verbinden. Der Radverkehr wird dabei auf einheitlich blau markierten und ausgeschilderten Radwegen geführt. Von zwölf Strecken, die bis 2015 gebaut werden sollen, sind bisher vier Routen eröffnet worden. Die Ausführung der Routen entspricht nicht ganz den beschriebenen Anforderungen an Radschnellwege. Die Cycle Superhighways werden sowohl auf bis zu 2,5 m breiten Radwegen als auch auf Radfahrstreifen im Straßenraum geführt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde in vielen Kreuzungen die Radverkehrsführung überarbeitet, Spiegel und Signalanlagen wurden installiert und aufgewei-



Foto: flickr.com/fietsberaad

Fahrradbrücke in Leidschendam (Niederland), in rotem Asphalt und mit seitlichem Windschutz

die ansässigen Firmen. Mit deren Know-how wird der Radschnellweg innovativ ausgestaltet. Beispielhaft dafür ist die Bereitstellung zielgerichteter Informationen für Radfahrer, wie z.B. ein Wetter-Radar.

London greift den Trend auf

Während in den Niederlanden also schon die nächste Entwicklungsstufe mit Radschnellwegen für Dienstwege eingeläutet wird, steht London noch am Anfang der

tete Radaufstellflächen vor den Ampeln markiert. Die Cycle Superhighways sind Teil einer breit angelegten Radstrategie, durch die der Radverkehrsanteil bis 2026 gegenüber dem Jahr 2000 um insgesamt 400% gesteigert werden soll. Dieses Ziel erscheint aufgrund der vielversprechenden ersten Evaluationen nicht zu ambitioniert. Innerhalb eines Jahres hat sich die Zahl der Radfahrer auf den Cycle Superhighways um 70% gesteigert.

Das richtige Mittel für Kopenhagen

Anders als London will Kopenhagen den Radverkehr nicht nur weiter stärken, sondern muss auch die jetzt hohe Radverkehrsdichte bewältigen. Mit 36% hat der Radverkehr den größten Anteil am Modal Split. Betrachtet man den Pendlerverkehr gesondert, so zeigt sich, dass 55% der Arbeitnehmer in Kopenhagen mit dem Rad zur Arbeit fahren. Im Großraum Kopenhagen liegt der Anteil immer noch bei 37%. In der Folge kommt es zu den Hauptverkehrszeiten zu regelrechten Staus auf den Radwegen. Da der Anteil der Pendler auf dem Rad bis 2015 weiter auf 50% steigen soll, besteht Handlungsbedarf. Um dem Selbstverständnis als weltbeste Fahrradstadt gerecht zu werden und den Radverkehr weiter zu fördern, plant man für den Großraum Kopenhagen ein Netz von 13 Radschnellwegen, die radial vom Zentrum aus in den Großraum Kopenhagen führen. Sie sollen vornehmlich den mittleren Entfernungsbereich in ca. 7 bis 15 km Entfernung von der Innenstadt erschließen. Aus diesem Gebiet pendeln ca. 100.000 Menschen in den Großraum Kopenhagen, 85% davon nicht mit dem Rad. Sie sind die Hauptzielgruppe der Maßnahmen.

Die neuen Radschnellwege werden in dem bestehenden Radwegenetz entwickelt. Bis Ende 2011 sollen die ersten zwei Routen



Foto: P3 Agentur
Fahrradbrücke entlang einer Eisenbahnlinie in Zwolle

der „Cykelsuperstiers“ mit einer Gesamtlänge von 15 km eröffnet werden. Nächstes Jahr folgt dann ein weiterer, diesmal 20 km langer Radschnellweg. Die Cykelsuperstiers erweitern die oben formulierten Grundanforderungen an Radschnellwege um Service-Stationen entlang der Strecken, in denen kleinere Reparaturen erledigt werden können, und eine Grüne Welle, wenn die Radfahrer mindestens 20 km/h fahren. Beispielhaft sind die Maßnahmen in der Nørrebrogade. Die Radfahrstreifen entlang dieser stark befahrenen Einfallstraße gelten mit 36.000 Radfahrern täglich als der meistbefahrene Radweg Europas. Die Radstreifen werden in beiden Richtungen als Cykelsuperstiers auf 4 m Breite ausgebaut. Der Raumgewinn geht zulasten des Pkw-Verkehrs, der in Zukunft durch Nebenstraßen umgeleitet wird, sodass die Radfahrer sich die Fahrbahn nur noch mit Bussen teilen müssen. Diese ambitionierten Projekte lässt sich Kopenhagen einiges kosten. In den Jahren 2006 bis 2010 wurden 33,5 Mio. Euro in die Radinfrastruktur investiert. Dieses Jahr kommen ungefähr weitere 10 Mio. Euro hinzu.

Mit kleinen Schritten zum Erfolg – Bocholt

Auch in Deutschland sind Radschnellwege keine grundsätzliche Neuheit mehr. Sowohl auf lokaler als auch mittlerweile auf regionaler Ebene werden Radschnellwege geplant und umgesetzt.

In Bocholt wurden im Frühjahr die ersten Abschnitte zweier neuer Radschnellwege eröffnet. Beide Radschnellwege wurden an die örtlichen Gegebenheiten angepasst und deswegen unterschiedlich ausgeführt.

Zum einen wurde ein separater Radschnellweg mit einer Breite von 3 m parallel zu einem bestehendem Gehweg angelegt. Zur Beschleunigung des Radverkehrs ist er an den Querungsstellen bevorrechtigt. Die Gesamtkosten für die ersten 275 m betragen 130.000 Euro. Der zweite Radschnellweg im Westen von Bocholt wurde durch den Ausbau eines gemeinsamen Geh- und Radweges realisiert. Der Radschnellweg und der angrenzende Gehweg haben eine Gesamtbreite von 5 m. Da eine weitere Radverkehrsachse gekreuzt wird, wurde an dem Knotenpunkt ein Minikreis

sel angelegt. Die Kosten für diesen 255 m langen Abschnitt lagen bei 82.500 Euro. In der Endausführung wird ein weiter westlich liegender Streckenabschnitt mit dem gleichen Standard ausgebaut. Danach wird das Mittelstück als Fahrradstraße ausgewiesen und schließt die Lücke zwischen den separaten Teilabschnitten.

Ein Leitfaden für die Planung

In der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg will man Radschnellwege in einem regionalen interkommunalen Radwegenetz umsetzen. Im Rahmen der 2008 entwickelten Radverkehrsstrategie wurden die Radschnellwege als gutes Mittel zur Steigerung des Fahrkomforts und der Leistungsfähigkeit erkannt. So soll eine Alternative zu ÖPNV und Pkw im Pendlerverkehr geschaffen werden. Das Radwegenetz mit den Radschnellwegen soll die gesamte Region für den Alltags- und Freizeitverkehr erschließen. Aufbauend auf der Radverkehrsstrategie wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Das gesamte Projekt wurde als Beitrag zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2002–2012 vom Bund finanziell gefördert. In einem ersten Schritt wurden sechs mögliche Routen für Radschnellwege ausgewählt, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie befahren wurden, um Potenzial und Defizite zu bestimmen. Anhand von verschiedenen Faktoren wie z.B. der Quell- und Zielverkehrspotenziale oder auch der Modellhaftigkeit wurden drei Routen ausgewählt, die in der zweiten Stufe der Studie konkret untersucht wurden. Für die einzelnen Routen wurden konkrete Maßnahmen für den Ausbau zum Radschnellweg beschrieben. Zum Zweck der Übertragbarkeit wurden die Maßnahmen in einem Maßnahmenkatalog zusammengetragen. Als Anhaltspunkte wurden im Abschluss pauschale Kostenschätzungen für die einzelnen Routen festgelegt, wobei die Maßnahmen zur Erreichung des Radschnellwegstandards eine Priorität bekamen. Aktuell werden die Möglichkeiten der Umsetzung sondiert.

Hohe Investitionen, die sich rechnen

In Zeiten leerer öffentlicher Kassen sind die Kosten ein wichtiges Thema. Pauschale



Foto: P3 Agentur
Einladende, bevorrechtigte Radverkehrsroute neben einer Hauptverkehrsachse für zügige und sichere Fahrweise

Aussagen sind wegen der verschiedenen örtlichen Gegebenheiten schwierig. In den Niederlanden werden für einen Radschnellweg, der den genannten Kriterien entspricht, 0,2 bis 1,0 Mio. Euro pro Kilometer investiert. So entstehen schnell große Summen, die sich aber gegenüber den Kosten für den Straßenbau und -unterhalt oder der Subventionierung des ÖPNV relativieren.

Als Argumentationshilfe im Haushaltsausschuss können die Erkenntnisse der Weltgesundheitsorganisation (WHO) dienen: Jeder Euro, der in den Radverkehr investiert wird, ergibt einen – volkswirtschaftlichen – Nutzen von 3 bis 4 Euro. Im diesem Zusammenhang wäre auch eine Förderung des Radschnellwegebaus als Teil der E-Mobilitätsstrategie der Bundesregierung sinnvoll. Durch den Pedelec-

Boom werden derzeit 99% der E-Mobilität mit dem Fahrrad geleistet.

Wir halten fest:

Radschnellweg ist nicht gleich Radschnellweg. Insofern ist die eingangs genannte Begriffsvielfalt gerechtfertigt. Wie die Beispiele aus dem europäischen Ausland zeigen, sind unsere Nachbarn mit der Umsetzung gerade bei Radschnellwegen mit Netzcharakter weiter als wir in Deutschland. Durch das Modellprojekt in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg wird der Planung allerdings nun ein Maßnahmenkatalog an die Hand gegeben, der grundsätzliche Überlegungen zur Trassierung und den Kosten erleichtert und so eventuelle Barrieren in den Köpfen abbaut. Die Erfahrungen zeigen, dass durch Radschnellwege

deutlich mehr Fahrrad gefahren und Verkehr verlagert wird. Dies ist nicht nur wichtig, um den Straßenverkehr zu reduzieren. In vielen Räumen bedarf auch der ÖPNV einer Entlastung. Dort steigen die Fahrgastzahlen, aber die Mittel werden seit Jahren gekürzt. Durch mehr Radverkehr im Berufs- und Ausbildungsverkehr wird der ÖPNV zu den Stoßzeiten morgens und abends entlastet. Andererseits kann mit Radschnellwegen „bike & ride“ gestärkt werden, indem Randgebiete durch Radschnellwege an den regionalen ÖPNV angebunden werden und der Pkw-Verkehr reduziert wird.

Ein weiteres Beispiel für einen interkommunalen Radschnellweg ist das Projekt der Metropolregion Ruhr: ein 85 km langer Ost-West-Radschnellweg.

Radschnellweg Ruhr

Ein Zehn-Jahres-Zeithorizont für die Fertigstellung der 85 km langen Trasse



Foto: RVR/Foltin

Schnell von Stadt zu Stadt soll der Radschnellweg Ruhr die Metropole Ruhr verbinden. Ein Teilstück der westlichen Wegstrecke in Essen („Rheinische Bahn“) ist schon fertig.

Spätestens seit „Still-Leben“ am 18. Juli 2010, dem Fahrradevent im Ruhrgebiet im Rahmen der Kulturhauptstadt 2010, wissen wir: Die „Ruhries“ haben nicht nur Fahrräder, sie benutzen sie auch – wenn man ihnen gute Fahrmöglichkeiten bietet!

Diese gibt es bereits zahlreich für den Freizeitradverkehr: Emscher-Park-Radweg, Erzbahntrasse, HOAG-Bahn, „Grüner Pfeil“, Rundkurs Ruhrgebiet, Route der Industriekultur, Ruhrtalradweg ... addieren sich auf über 700 km Länge und ziehen Jahr für Jahr sogar zunehmend Fahrradtouristen von außerhalb an. Attraktive, städteübergreifende Verbindungen für den Alltagsradverkehr existieren aber so gut wie keine. Das soll sich nun ändern. Einige Ruhrgebietsstädte und der Regionalverband Ruhr (RVR) planen einen Fahrradschnellweg, der von Duisburg über Mülheim, Essen, Bochum, Dortmund und Unna bis nach Hamm verlaufen soll. Anknüpfungspunkt für den „Radschnellweg Ruhr“ (Arbeitstitel) ist die Trasse der Rheinischen Bahn, einer Güterzugstrecke, die auf einem Teilabschnitt (Essen-Universität bis Stadtgrenze Mülheim) bereits zu einem Rad-

weg umgebaut worden ist. Anders als bei den meisten schon vorhandenen Bahntrassenradwegen verläuft diese Trasse in der Schwereachse des Alltagsverkehrs im Ruhrgebiet. Sie verbindet die Zentren von Essen und Mülheim, verläuft nur rund 2 km südlich der Duisburger Innenstadt und führt weiter bis zum Rhein. Richtung Osten wird es schwieriger: Bis zur Stadtgrenze Bochum sind voraussichtlich auch Bahntrassen nutzbar, danach ist der Verlauf noch weitgehend offen. Klar ist, dass der Radschnellweg auch an die Innenstädte von Bochum und Dortmund herangeführt werden muss.

Konzeptstudie soll den Weg weisen

Eine Anfang September vom RVR vergebene, vom Land und den beteiligten Städten mitfinanzierte Konzeptstudie soll ersten Aufschluss geben über mögliche

Trassenverläufe und gleichzeitig Einstieg sein in eine vom Bund finanzierte Hauptstudie. Die Initiatoren sehen gute Chancen für eine Bundesförderung. Der Radschnellweg Ruhr hat eine Reihe von Alleinstellungsmerkmalen, die das Projekt auch für den Bund interessant machen: 85 km lang, mittig durch den größten Ballungsraum Europas, sieben Stadtzentren direkt verbindend, mit einem Einzugsbereich von rund 2 Mio. Menschen im engeren Korridor (3 km südlich und nördlich der Trasse) und dem Potenzial, die B1 zu entlasten! Bereits heute nutzen immer mehr Menschen das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit. 7 bis 10 km täglicher Arbeitsweg mit dem Rad sind keine Seltenheit mehr. Elektrofahräder (Pedelecs) erhöhen die Reichweite leicht auf 15 bis 20 km. Die rasant ansteigenden Verkaufszahlen eröffnen hier enorme Chancen. Tagtäglich mit dem Rad von Duisburg nach Mülheim, von Bochum nach Essen, von Dortmund nach Bochum oder von Unna nach Hamm ist so keine Utopie mehr.

Voraussetzung ist eine Verbindung, die Spaß macht. Der Radschnellweg Ruhr ist daher als Premium-Produkt angelegt, quasi als „Autobahn“ für Radler: 5 m breit, Beidrichtungsverkehr, asphaltiert, direkt geführt, weitgehend kreuzungsfrei, geringe Steigungen, beleuchtet, mit Winterdienst, eng verknüpft mit den lokalen Radwegenetzen, gut beschildert, mit Rastplätzen und Unterstellmöglichkeiten, Schlauchautomaten, Pressluftstationen u.a.m.

Für die Gesamtrealisierung sind realistischere gut zehn Jahre anzusetzen. Das Projekt kann und soll in Teilabschnitten realisiert werden – überall dort, wo sich Chancen bieten.

Die Ergebnisse der Konzeptstudie werden auf der 4. Verkehrsfachtagung der Metropolregion am 1. Dezember 2011 in Bochum vorgestellt.

Winfried Sagolla, Stadt Dortmund



Foto: RVR/Foltin

NRW-Staatssekretär Horst Becker und die RVR-Bereichsleiter Martin Tönnies und Ulrich Carow stellen die Pläne am 17. August 2011 in Essen vor.

Tagungen

Zwei aktuelle Tagungen befassen sich mit der Thematik der Radschnellwege. Die Region Hannover stellt ihr Konzept am 23. November 2011 im Rahmen einer Veranstaltung vor, der RVR legt die Ergebnisse seiner Konzeptstudie am 1. Dezember 2011 in Bochum vor.

Fachdialog Radschnellwege am 23. November 2011 in Hannover

Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg hat im Rahmen einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geförderten Machbarkeitsstudie sechs Verbindungen für Radschnellwege untersucht. Auf diesem Fachdialog werden die Ergebnisse dieser Untersuchung einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Die Veranstaltung richtet sich an Vertreter aus Politik, Verwaltung und Fachverbänden sowie weitere Interessierte. Fachvorträge über gelungene Beispiele aus den Niederlanden, Kopenhagen und London zeigen, wie Radschnellwege als

funktionale Bausteine in ganzheitliche und umweltorientierte Verkehrsstrategien eingebunden werden können. Mehr dazu unter: www.metropolregion.de

4. Verkehrsfachtagung Mobilität Ruhr am 1. Dezember 2011 in Bochum

Die Verkehrsfachtagung Mobilität Ruhr wird gemeinsam vom Initiativkreis Ruhr, den Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet sowie der Wirtschaftsförderung

metropolregion veranstaltet. Die Veranstaltung richtet sich an Entscheidungsträger aus verkehrsrelevanten Politikfeldern und Unternehmen. Im Forum 4 werden die Ergebnisse der Konzeptstudie von Martin Tönnies, Bereichsleiter Planung, Regionalverband Ruhr, Essen, vorgestellt. Informationen zur Veranstaltung: <http://business.metropolregion.de/messen-veranstaltungen/4-verkehrsfachtagung.html>

Weiterführende Informationen

- Informationen über die Radstrategie und die Machbarkeitsstudie der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg können unter <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=3335> im Internet abgerufen werden.
 - Aktuelles zu den Barclays Cycle Superhighways steht auf der englischsprachigen Website von Transport for London: <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/11901.aspx>
 - Bei Fragen zu den Radschnellwegen in Bocholt können Sie Herrn Hans Schliesing gerne eine E-Mail an hans.schliesing@mail.bocholt.de schreiben.
 - Über die Cykelsuperstiers in Kopenhagen gibt es eine dänischsprachige Website: www.cykelsuperstier.dk
- Einen guten Überblick auf Deutsch bekommt man mit dem Artikel „Kopenhagen plant den Bau mehrerer ‚Super-Radwege‘“ unter: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/2238/verkehrssicherheit/kopenhagenradwege-extrabreit-strassenverkehrssicherheit/>

Die Niederlande sind immer eine Reise wert

AGFS-Fachexkursion nach Nunspeet und Zwolle vom 7. bis 8. Juli 2011

Die Niederlande gelten seit vielen Jahren als DAS Fahrradland schlechthin. Für die AGFS war dies Anlass genug, eine Einladung zu einer zweitägigen Fachexkursion auszusprechen. Erklärtes Ziel der Reise: die Gründe für die hohe Fahrradnutzung ausfindig zu machen und den Teilnehmern eindrücklich zu demonstrieren, welches Lebens- und Stadtgefühl sich mit Fahrradfreundlichkeit verbindet.

Teilnehmer und Exkursionsziele

Insgesamt 19 Personen waren der Einladung ins Nachbarland gefolgt, darunter NRW-Landtagsabgeordnete aller Fraktionen in ihrer Funktion als Mitglieder des Verkehrsausschusses, Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr sowie Mitglieder von „Unternehmen FahrRad!“. Erster Anlaufpunkt war Shimano Europe in Nunspeet. Zweite Station und Hauptziel der Reise war Zwolle – eine der bekanntesten „Fietsstädte“ der Niederlande mit einem Radverkehrsanteil von 46% auf allen Strecken bis 7,5 km.

Shimano lädt ein

Shimano – „Unternehmen FahrRad!“-Mitglied der ersten Stunde – bildete den Auftakt eines vollgespickten Programms. Nach einer Begrüßung durch den Nunspeeter Bürgermeister Dick van Hemmen informierte Hans van Vliet, Corporate Communications Officer Europe, über die Werkslogistik und die neuesten Produkt-

entwicklungen. Für einige überraschend: Shimano produziert neben Fahrradteilen auch Angelgeräte und Ruderausrüstung. Es folgte eine Führung durch das Lager, bei der insbesondere die halbautomatischen Lagersysteme beeindruckten.

Fiets, Fiets, Fiets

Am Abend des ersten Exkursionstages stellte der Internationale Coordinator des Fietsberaad, Hans Voerknecht, die aktuellen Entwicklungen und Förderprogramme der Radverkehrsförderung vor. Er betonte, dass entscheidend für den Erfolg sei, inwieweit es gelänge, das Fahrrad als „Mainstream-Verkehrsmittel“ zu positionieren. In anderen Worten: Ziel erfolgreicher Radverkehrspolitik muss sein
 → die massenhafte Nutzung des Rades
 → durch alle Altersklassen und sozialen Schichten
 → zu möglichst vielen Zwecken.
 Dieses sei in erster Linie dadurch zu erreichen, dass die (Rad-)Infrastruktur an die Bedürfnisse aller angepasst werde.



Foto: P3 Agentur

Zwolle – Die Stadt der Fahrradunnel.

Franz Linder, Planerbüro Südstadt/P3 Agentur, vermittelte im zweiten Fachvortrag des Abends die Notwendigkeit der Radverkehrs- bzw. Nahmobilitätsförderung für deutsche Kommunen und warf einen Blick in die Zukunft: Welche konkreten Maßnahmen sind erforderlich? Was bedeutet dies für den „Lebensraum Stadt“? Welcher gesellschaftliche Nutzen entsteht durch die Neubewertung von Nahmobilität als Basismobilität? Neben dem Klimaschutz und der Entspannung der verkehrlichen Situation insbesondere in Städten und Ballungszentren stand vor allem die Entlastung des Gesundheitssystems durch mehr Bewegung und Gesundheit im Vordergrund seiner Ausführungen.

Die „Tunnelstadt“

Am zweiten Tag wurde die Delegation vom Bürgermeister der Stadt Zwolle, Henk Jan Meijer, im Rathaus begrüßt. Ratsherr René de Heer erläuterte umfänglich die erfolgreiche Radverkehrspolitik der Stadt, die sich vor allem in der Qualität des Radwegenetzes spiegelt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: In Zwolle werden schon heute die Hälfte aller Alltagsfahrten durch Fahrräder bewältigt.

Im Anschluss brach die Gruppe unter Führung der Radverkehrsbeauftragten Syb Tjepkema und Ilse Bloemhof zu einer mehrstündigen Exkursion durch Zwolle auf. Ausgestattet mit Mieträdern, Regenschutz – welcher zum Glück nicht zum Einsatz kommen musste – und gespannter Erwartung wurde die moderne, radfreundliche Verkehrsführung in der Zwoller Innenstadt, die touristischen Radwege am Stadtrand und die erfolgreiche örtliche Fahrradkurier-Firma „Cyclon“ besichtigt – inklusive Testfahrt eines Kurierrades.

„Cyclon“-Fahradkuriere

Durchschnittlich zurückgelegte Strecke aller Kuriere (4–6 Fahrer) am Tag: 400 km unabhängig von der Jahreszeit
 Maximale Last pro Fahrrad: 200 kg
 Wichtigste Kunden: Stadt Zwolle, örtliche Krankenhäuser

Als wichtigste Komponenten der Zwoller Infrastruktur sind herauszuheben:

- die Koppelung des Alltags- und Freizeit-Radwegenetzes zu einem geschlossenen Radverkehrsnetz
- die stringente Führungskontinuität, insbesondere durch Fahrradunnel bzw. Unterführungen
- der qualitativ hohe Ausbaustandard (adäquate Dimensionierung)
- der enorme Fahrkomfort – nicht zuletzt durch eine Vielzahl planfreier Knotenpunkt-lösungen

Mit vielen spannenden und sicherlich inspirierenden Eindrücken kehrte die Gruppe nach NRW zurück. Der Verkehrsausschuss kündigte an, die Reise bald politisch auszuwerten.



Foto: P3 Agentur

Die Exkursionsteilnehmer

Die Niederlande – Fakten, Fakten, Fakten

- Grundfläche: 41.528 km²
- 17 Mio. Einwohner
- 18 Mio. Fahrräder
- 7 Mio. Autos
- Radverkehrsanteil landesweit: 27%
- Radverkehrsanteil Groningen: 38% auf allen Wegen
- Radverkehrsanteil Zwolle: 37% auf allen Wegen
- In der Altersklasse bis 12 Jahre fahren 50% mit dem Rad, zwischen 12 und 19 Jahren sind es sogar 95%.
- Radkilometer pro Niederländer: ca. 870/Jahr
- Es fahren mehr Frauen Rad als Männer.
- Es besteht keine Helmpflicht, vor allem um die Attraktivität des Fahrrads als universell einsetzbares Fortbewegungsmittel nicht einzuschränken.
- 29.000 km selbstständig geführte Fahrradwege
- 4.700 km Fahrradstreifen
- Jeden Tag fahren insgesamt 1,2 Mio. Radfahrer zur Arbeit.
- Fast alle Niederländer fahren Rad UND Auto.

Rad fahren – warum?

- Top 5 der Niederländer
- Gesundheit: 77%
 - Spaß: 68%
 - Schnelligkeit: 61%
 - Kein Autoparkplatz: 38%
 - Kein Autobesitz: 22%

Vom Statussymbol zum Massenverkehrsmittel

In den Niederlanden ist das Fahrrad seit jeher das Verkehrsmittel der Mittel- und Oberschicht. Der Grund liegt in der Vergangenheit: Fahrräder waren in den Niederlanden zunächst Luxusartikel, bedingt durch die hohen Import- bzw. Produktionspreise. Die ersten Radfahrer waren daher eine kleine Elitegruppe, die Zeit und Geld hatte, um ein véloupède zu kaufen und es auch zu nutzen. Innerhalb kurzer Zeit wurde das Rad aber in den großen Städten – vor allem in der anwachsenden Mittelschicht – immer populärer. Nach 1920 explodierte die Fahrradnutzung geradezu und das Fahrrad wurde das meistbenutzte Verkehrsmittel der Niederländer. Obwohl es auch in der niederländischen Verkehrspolitik „fahrradUNfreundliche“ Phasen gegeben hat, blieb die Akzeptanz des Fahrrads als gleichwertiges Verkehrsmittel durch die Bevölkerung auf hohem Niveau. Anders als in Deutschland, wo das Fahrrad lange Zeit als „Arme-Leute-Verkehrsmittel“ galt.



Foto: P3 Agentur



Foto: P3 Agentur

Zentral gelegener Kreisverkehr mit fahrbahnseitiger Radverkehrsführung

Im Gespräch: Christine Fuchs



Christine Fuchs, Geschäftsführerin der AGFS
Geboren 1965 in Siegburg, ist sie Dipl.-Ing. mit der großen Staatsprüfung für den höheren Technischen Verwaltungsdienst und seit 1995 für die Stadt Krefeld tätig. Seit 2009 ist sie Leiterin der Abteilung Straßenplanung, Straßenmanagement und Wasserbau/Konstruktiver Ingenieurbau im Fachbereich Tiefbau der Stadt Krefeld.

Welcher Fahrradtyp sind Sie?

Da kann ich mich nicht festlegen, deshalb habe ich gleich drei Fahrräder: ein Trekkingrad für die Stadt und – wenn's sportlich wird – Mountain Bike und Rennrad.

Wie sieht Ihr Frühstück aus?

Am liebsten mit Brötchen und Kaffee, aber im Sinne der Gesundheit greife ich auch häufig zu Schwarzbrot und Obst.

Welche Fernsehserie lieben Sie?

„Inas Nacht“ und „Tiere suchen ein Zuhause“.

Bei welcher Sendung zappen Sie auf jeden Fall weiter?

Ich zappe nicht.

Ihre Buchempfehlung?

„Die Unerträgliche Leichtigkeit des Seins“ und „Owen Meany“.

Hobbys?

Fahrrad fahren – gerne auch mit Freunden, joggen, außerdem spiele ich Akkordeon in einer Folkband.

Was sollte ein Mensch in seinem Leben wenigstens einmal gemacht haben?

Bei Sonnenaufgang durch die bergischen Wälder joggen, da spürt man sich und die Natur pur.

Frau Fuchs, wann und wie oft gehen Sie zu Fuß?

So oft es „geht“.

War das schon vor Ihrem Einsatz für die Nahmobilität so?

Ja, ich war schon immer ein aktiver Mensch.

Was bedeutet das Leitbild der AGFS (Nahmobilität) für Sie persönlich?

Das Leitbild, bzw. Nahmobilität entspricht in weiten Teilen meinem Mobilitätsverhalten. Insofern halte ich es für ein erstrebenswertes Ziel, für das sich jeder Einsatz lohnt. Daher freue ich mich außerordentlich über die positive Entwicklung der AGFS bzw. über die Anzahl der Mitgliedskommunen und somit eine stärkere Verbreitung und Umsetzung unserer Ziele. Immer mehr Städte und Regionen erkennen diesen Weg.

Welche Strategie verfolgt die AGFS zur Erreichung ihrer im Leitbild festgelegten Ziele?

Einerseits ist es wichtig, die Infrastruktur im Sinne unserer Nahmobilität als Basis-mobilität zu entwickeln. Andererseits ist entscheidend, das Denken und Handeln der politischen Entscheider zu bewegen. Hier müssen die Potenziale erkannt werden, die die Förderung der Nahmobilität in sich birgt, und in konkreten Entscheidungen in den Kommunen münden.

Die AGFS wird Ende 2011 66 Mitgliedskommunen haben. Wo liegen die Grenzen der AGFS?

Es gibt keine Grenzen. Jede Kommune, die die Voraussetzungen erfüllt, ist mehr als willkommen, Mitglied zu werden. Ab einer bestimmten Größe muss man allerdings

über eine andere Organisationsform nachdenken.

Wie steht die AGFS zur E-Mobilität?

Ein spannendes Thema! In der E-Mobilität steckt großes Potenzial. Beispielsweise wird durch sie das Fahrrad auch in topografisch ungünstigen Regionen oder auf längeren Strecken zu einem konkurrenzfähigen Verkehrsmittel. Das kommt den verschiedensten Nutzern zugute. Der Büromensch kann unerschwitz ins Büro radeln und für Senioren oder bewegungseingeschränkte Menschen wird das Radfahren erheblich erleichtert und damit viel attraktiver – sowohl im Alltag als auch in der Freizeit. Allerdings gibt es vor allem im Bereich der Infrastruktur noch echte Defizite, so ist schnelles Fahren an vielen Stellen schlichtweg nicht möglich oder zu gefährlich.



Wie begegnet die AGFS den zukünftigen gesellschaftlichen Herausforderungen?

Die AGFS bietet mit Nahmobilität die Antworten auf die dringendsten gesellschaftlichen Themenfelder unserer Zeit: das



Thema Gesundheit/Bewegung, aber auch die Antwort auf die demografische Entwicklung, Umwelt und Ressourcenknappheit sowie Stadtraumgestaltung. Durch unsere aktuellen Aktivitäten – die Entwicklung der Broschüre Nahmobilität 2.0 und die parallele Entwicklung des Aktionsplans zur Förderung der Nahmobilität des Landes NRW – ergeben sich weitergehende Möglichkeiten der Vernetzung zu den eben genannten gesellschaftlichen Themenfeldern. Das sind Herausforderungen, aber vor allem Chancen.

Was wünschen Sie sich für die AGFS in der näheren Zukunft?

Durch Nahmobilität 2.0 und die parallele Entwicklung des Aktionsplans des Landes

NRW bieten sich Möglichkeiten und Chancen, weiterhin eine Vorreiterrolle einzunehmen und Trends zu setzen – als AGFS und auch als Land NRW. Darüber freue ich mich sehr und ich wünsche mir, dass wir die Möglichkeiten haben, diese Potenziale gemeinsam umzusetzen.

Was bedeutet Radfahren für Sie persönlich?

Von den sportlichen Aktivitäten in der Freizeit abgesehen, empfinde ich das Fahrrad in meinem Umfeld als ein wunderbares Mittel zur Entschleunigung. Fahrradfahren ist ein gutes Lebensgefühl für mich.

Frau Fuchs, vielen Dank für das Gespräch.

AGFS erneuert Black Box

Neues Ausstellungssystem mit bewährtem Konzept

Jedes Jahr im Herbst leistet sie Schwerarbeit, wenn die Tour „Nur Armleuchter fahren ohne Licht – sehen und gesehen werden“ durch die Schulen der AGFS-Mitgliedsstädte geführt wird. Seit acht Jahren in mehr als 30 Aktionstagen pro Jahr wird über einen Zeitraum von sechs bis acht Wochen jeden Schultag die Black Box auf- und wieder abgebaut. Da gibt selbst das beste Messebausystem irgendwann einmal nach.

Deshalb hat die AGFS für die aktuelle Tour, die seit September läuft, eine neue Ausstellung bauen lassen. Das Grundprinzip bleibt erhalten: Vier Module, die sich nach Bedarf einsetzen lassen, bilden den Themenkreis „Fahrradbeleuchtung“. Herzstück ist die eigentliche Black Box, in der die Schüler auf einem Fahrrad sitzend eine Straßenszene betrachten. Sie sollen erkennen, wie viele Radfahrer auf dem Bild das Licht eingeschaltet haben und wie viele ohne Licht fahren. Das Fazit: Licht am Fahrrad ist wichtig, um von anderen gesehen zu werden.

Die weiteren Module „Fahrradreparatur“, „Reflex-Materialien“ und „StVZO-Ausstat-

tung“ behandeln einzelne Aspekte des Themas. Die Module können je nach Raumangebot und Intention in unterschiedlicher Kombination genutzt werden. Die Ausstellung „Nur Armleuchter fahren ohne Licht“ wurde mit freundlicher Unterstützung der Firmen Busch + Müller, Paul Lange/Shimano, Bike&Co ausgestattet, alle Mitglieder von „Unternehmen FahrRad!“.



Die Tourdaten der Aktion Licht:

- 10.–12.10.2011 Stadt Rees
- 13.10.2011 Stadt Rhede
- 14.10.2011 Stadt Gladbeck
- 17.10.2011 Stadt Aachen
- 18.10.2011 Rhein-Erft-Kreis
- 19.10.2011 Stadt Euskirchen
- 20.10.2011 Stadt Bonn
- 21.10.2011 Stadt Köln
- 7.11.2011 Stadt Mülheim
- 8.–10.11.2011 Stadt Krefeld
- 11.11.2011 Stadt Herzogenrath
- 14.11.2011 Stadt Recklinghausen
- 15.11.2011 Stadt Kempen
- 17.11.2011 Kreis Unna
- 18.11.2011 Stadt Ibbenbüren
- 21.11.2011 Stadt Bielefeld
- 22.11.2011 Stadt Herford
- 23.11.2011 Stadt Bünde
- 24.11.2011 Stadt Minden
- 25.11.2011 Stadt Münster
- 28.–30.11.2011 Stadt Coesfeld
- 1./2.12.2011 Stadt Minden
- 5.12.2011 Stadt Bonn
- 6.12.2011 Stadt Euskirchen
- 7.12.2011 Stadt Lünen
- 8.–9.12.2011 Stadt Hamm

Stetiges Wachstum: AGFS hat drei neue Mitglieder

Der Kreis Düren, die Stadt Rietberg und die Gemeinde Schöppingen wurden 2011 aufgenommen

Rietberg wurde 62. AGFS-Mitglied

Am 13. Juli 2011 unterzeichneten Bürgermeister André Kuper und Christine Fuchs (Geschäftsführerin der AGFS) im Rahmen einer Feierstunde im Ratssaal die Aufnahmeurkunde.

Erster Gratulant war Horst Becker, Parlamentarischer Staatssekretär Verkehr im Landesministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr. „Rietberg

in der Infrastruktur und im Bewusstsein der Menschen.“ Im Jahr 2008 erfolgte das einstimmige Ja des Rates zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes, eine Vielzahl von Maßnahmen wurde umgesetzt.

Die Landesgartenschau hat den Prozess unterstützt, dazu Kuper: „Die LGS 2008 hat einiges an Infrastruktur gebracht, gerade mit Blick auf die neuen Radwege.“ Mit dem Stadtmarketingprozess in der AG

dorf, Peter London vom Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW, Christiane Fuchs, Geschäftsführerin AGFS, und Ludger Stienen als Vertreter des Kreises Borken eigens angeordnet. Neue Schilder werden ab jetzt an den Ortseingängen auf die fahrradfreundliche Gemeinde hinweisen.

Staatssekretär Horst Becker betonte, dass die AGFS seit 1993 ein wichtiger Teil der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik sei. „Die Förderung des Radverkehrs hat in NRW eine lange Tradition. Von 1978 bis 2010 wurden für insgesamt 1,57 Mrd. Euro rund 8.675 km Radwege gebaut“, stellte er fest. Allein in diesem Jahr würden zur Förderung des kommunalen Radwegebaus 27 Mio. Euro bereitgestellt. Insgesamt strebe das Land in diesem Jahr an, rund 50 Mio. Euro alleine aus dem Verkehrshaushalt in die Nahmobilität zu investieren. Becker erwähnte noch einmal die neun Punkte der positiven Beurteilung Schöppingens durch die Auswahlkommission:

- Die sehr vorbildliche intensive und gute Zusammenarbeit mit der Polizei in straßenverkehrlichen Angelegenheiten.
- Das Engagement des Bürgermeisters und seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Gemeindeverwaltung.
- Der Schlauchautomat und die Ladestation für die E-Bikes.
- Die gut durchdachten ordnungsrechtlichen und markierungstechnischen Regelungen für den Rad- und Fußgängerverkehr.
- Das Serviceangebot für Fahrradfahrer/innen ist sehr umfangreich.
- Es gibt ein durchgängiges Wegenetz sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr mit einem Schwerpunkt auf Wirtschaftswege.
- Die Nutzung der vorhandenen Infoangebote wie z.B. den Radroutenplaner.
- Die Haushaltsaufwendungen für die Erhaltung der Straßen und Wege.
- Und schließlich gefiel die Aktion „Schöppinger Öko-Card“.

Bürgermeister Josef Niehoff wies in seiner Begrüßung auf die stetig wachsende Attraktivität des Radfahrens im ländlichen

Bereich hin. „Den Radfahrern ist das Fahren auf Landstraßen bei dem zunehmenden Verkehr heute nicht mehr zuzumuten“, betonte er, zumal die Zahl Radfahrender Senioren mit E-Bikes sichtlich zunehme.

Die Gemeinde Schöppingen pflegt seit 15 Jahren den Radwegebau nach dem „Schöppinger Modell“. Danach werden Radwege von den Bürgern in Eigenleistung erstellt, wobei die Gemeinde die Materialien zur Verfügung stellt. Zurzeit werden ein 6 km langer Rad- und Gehweg in Richtung Ahaus und zwei Bürgerradwege nach dem Kreisfinanzmodell 50:50 ausgebaut. Sehr beeindruckend sei am Sonntag die NRW-Radtour gewesen, so der Bürgermeister, bei der 1.000 Radfahrer auf der Tour durch das Münsterland durch Schöppingen geradelt seien.

Nachdem Bürgermeister Josef Niehoff und Christine Fuchs gemeinsam die Aufnahmeurkunde unterzeichnet hatten, übergab Josef Niehoff im Beisein aller Gäste ein neues E-Bike als Gemeindefahrrad seiner Bestimmung.

Kreis Düren ist 64. Mitglied der AGFS

Als 64. Mitglied der AGFS nahm Landrat Wolfgang Spelthahn am 18. August 2011 aus den Händen des Parlamentarischen Staatssekretärs im NRW-Verkehrsministerium, Horst Becker, und der AGFS-Geschäftsführerin Christine Fuchs das Zertifikat entgegen, das den Kreis Düren als „fahrradfreundlich“ ausweist.

Damit wurde die im Juni nach Bereisung der Aufnahmekommission angekündigte Zertifizierung nun auch offiziell besiegelt. Der Landrat ließ kurz noch einmal das Gesamtkonzept, mit dem der Kreis Düren deutliche Prioritäten für den Radverkehr gesetzt hat und das mit ausschlaggebend für die Auszeichnung war, Revue passieren. So schlagen beispielsweise die Aufwendungen des Kreises für fahrradfreundliche Maßnahmen im Doppelhaushalt 2010/2011 mit über 500.000 Euro zu Buche, dem gegenüber standen in 2008/2009 gerade mal 44.000 Euro. Dass der Kreis Düren zudem vor einigen Wochen als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ – als erste öffentliche Verwaltung landesweit – ausgezeichnet worden war, sorgte eben-



Bürgermeister Josef Niehoff, Staatssekretär Horst Becker und AGFS-Geschäftsführerin Christine Fuchs präsentieren die Aufnahmeurkunde der Gemeinde Schöppingen.

falls für zusätzliche Pluspunkte. Neben den überwiegend positiven Eindrücken hatte es aber auch Anregungen der Kommission, etwa für einen verbesserten Ruruferradweg, gegeben.

„Für uns steht das Zertifikat nicht am Ende einer Entwicklung, wir begreifen es als Ansporn, den eingeschlagenen Weg engagiert weiterzugehen und mit möglichst vielen Partnern zu kooperieren“, so der Landrat. Er sei gewiss, bei einer erneuten Begutachtung, die nach sieben Jahren erfolge, weitere Pluspunkte in die Waagschale werfen zu können. Staatssekretär Horst Becker verwies auf die traditionelle Förderung des Radverkehrs in NRW. Er

ermunterte ausdrücklich zur Fortsetzung der Aktivitäten des Kreises Düren. Die gute Verknüpfung von „Rad und Schiene“ im Kreisgebiet hatte ihn ebenso beeindruckt wie beispielsweise der Einsatz eines Fahrradbusses an Wochenenden. Er rechne damit, dass auch der Radverkehr im Kreis Düren von der zu verzeichnenden drastischen Steigerung der E-Mobilität profitieren werde.

Christine Fuchs hieß das neue Mitglied „Kreis Düren“ herzlich in der Arbeitsgemeinschaft willkommen; sie freue sich auf eine gute Zusammenarbeit in der Gemeinschaft, der nun 47 Städte, 12 Kreise und 5 Gemeinden angehören.



Bürgermeister André Kuper, Christine Fuchs (Geschäftsführerin AGFS), Horst Becker (Parlamentarischer Staatssekretär für Verkehr im NRW-Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr) und Elke Hardieck (stellvertretende Landrätin des Kreises Gütersloh).

hat die Jury beeindruckt, hier wird systematisch und langfristig gedacht. Radfahren ist ein Selbstverständnis.“ Die Kommission hätte bei ihrer Bereisung im Frühjahr vieles sehr positiv aufgenommen und einmütig dem Ministerium die Aufnahme empfohlen.

Stellvertretende Landrätin Elke Hardieck würdigte in ihrer Ansprache: „Rietberg tut etwas, das zeigt sich immer wieder. Am Wochenende erst wurde der Klimapark eingeweiht, heute folgt die Aufnahme in die AGFS. Radfahren bedeutet einen guten Beitrag für den Klimaschutz, Rietberg ist hier wieder einmal beispielhaft für den Kreis Gütersloh.“ Bürgermeister André Kuper gab in der vom Session Sax Duo musikalisch umrahmten Feier einen kurzen Rückblick: „Im Jahr 2004 habe ich ange-regt, eine Aufnahme anzustreben. Es folgten erste Informationsgespräche und mir war anhand der Kriterien, die man zu erfüllen hat, klar, es muss noch viel passieren

Fahrrad und Verkehr seien Anregungen gesammelt worden, bis dann im Frühjahr 2010 der Aufnahmeantrag gestellt wurde. Die Auswahlkommission erschien im März 2011. Der Bürgermeister dankte allen, die zur Aufnahme beigetragen hatten, und freute sich auf die künftige Kooperation mit den Fachleuten: „Wir werden den Rat dieser starken Gemeinschaft gerne in Anspruch nehmen, denn wir sind noch lange nicht perfekt.“ Wie Christine Fuchs darlegte, sei die Mitgliedschaft nicht unbegrenzt. Sieben Jahre betrage die Gültigkeit, danach werde erneut eine Kommission prüfen.

Schöppingen gehört nun auch zur AGFS

Schöppingen ist das 63. Mitglied in der AGFS. Mit einem großen Bahnhof wurde das kleinste Mitglied durch die Überreichung der Urkunde feierlich aufgenommen. Dazu waren der Parlamentarische Staatssekretär Horst Becker aus Düssel-



Landrat Wolfgang Spelthahn (3. von links), AGFS-Vorsitzende Christine Fuchs (Mitte) und der Parlamentarische Staatssekretär im NRW-Verkehrsministerium, Horst Becker (3. von rechts), präsentieren mit Vertretern aus Verwaltung und Politik die Urkunde vor der neuen Fahrradabstellanlage auf dem Vorplatz des Kreishauses.

Modal-Split-Untersuchungen abgeschlossen

Kreis Lippe und Stadt Lemgo legen Auswertung vor

Im Heft 28 der ffmobil wurde über die Vorbereitung zur Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Bünde sowie dem Kreis Lippe einschließlich der kreisangehörigen Stadt Lemgo berichtet. Inzwischen sind die Befragungen erfolgt und die Auswertung geht dem Ende entgegen. Im Folgenden wird über die Durchführung und die Auswertung im Kreis Lippe berichtet. Weiter werden einige wichtige Ergebnisse vorgestellt.

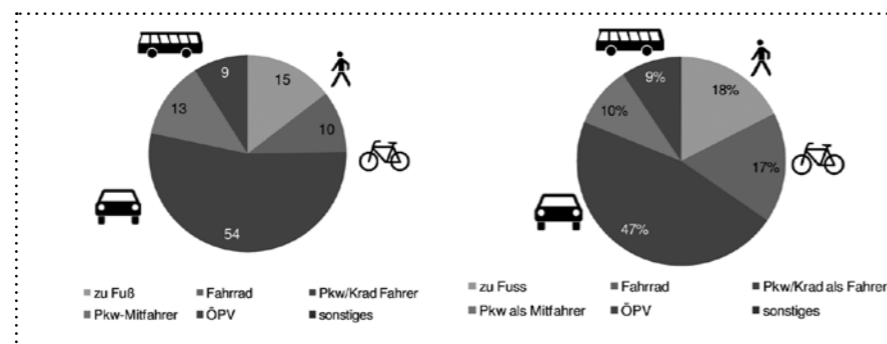
Es wurden wie in Bünde zwei Workshops mit verschiedenen Fachleuten abgehalten. Beteiligt waren neben dem beauftragten Planungsbüro und der Radverkehrsförderung u.a. die Kommunale Verkehrsgesellschaft des Kreises, die Stadtverkehrsbetriebe, die Touristik, die Kreispolizeibehörde, der ADFC sowie weitere Mitarbeiter der auftraggebenden Verwaltungen. Auf der Basis erster Auswertungen, die vom Planer vorgestellt wurden, diskutierten die Teilnehmer über weitere wünschenswerte und vertiefende Analysen des vorliegenden Zahlenmaterials. Diese Auswertungen wurden inzwischen größtenteils abgeschlossen.

In Lemgo sollen die Ergebnisse der Modal-Split-Untersuchung Mitte November im Haupt- und Finanzausschuss vorgestellt werden.

Der Kreis wird im Dezember zu einer Sondersitzung des Verkehrsausschusses auch die kreisangehörigen Kommunen einladen. Neben der Präsentation durch den Gutachter werden die Ergebnisse in einer Lang- und einer Kurzfassung veröffentlicht. Die Kurzfassung wird auch auf der Homepage des Kreises erscheinen.

Erfahrungen mit der Erhebung

Wider Erwarten wirkte sich die gleichzeitig durchgeführte Volkszählung nicht nachteilig auf die Rücklaufquoten aus. Die nach Beginn der Volkszählung verschickten Fragebögen führten sogar zu einer höheren Beteiligung, was evtl. auf die inzwischen erfolgte Aufklärung (im Rahmen der Volkszählung) zurückzuführen ist. Insgesamt wurde im Kreis Lippe das Mobilitätsverhalten von 5.514 (4.500) Personen erfasst, zzgl. 1.646 (1.200) in Lemgo. In Klammern die erforderlichen Zahlen incl. 20% Aufschlag, da neben den Wochentagen Dienstag bis Donnerstag auch die



Verkehrsmittelwahl (werktags; Lippe links, Lemgo rechts)

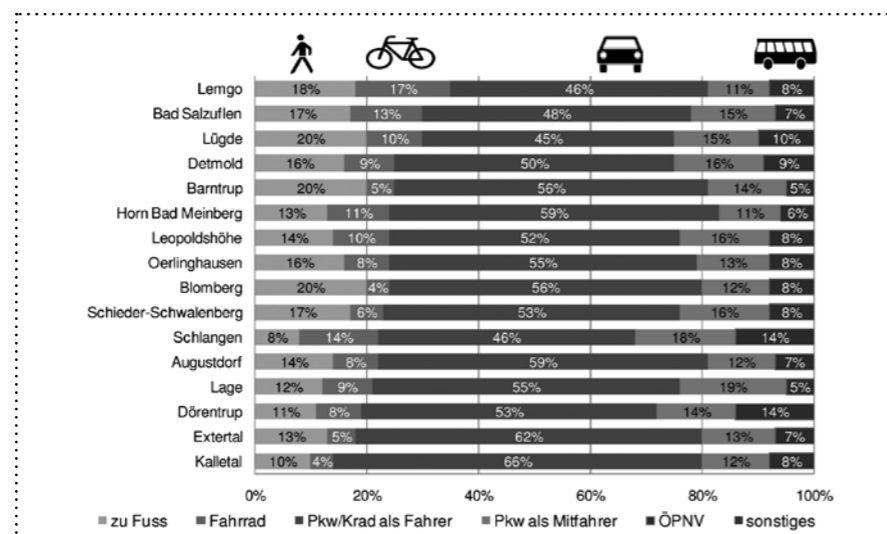
Verkehrsgewohnheiten an Samstagen und Sonntagen abgefragt wurden. Damit ergaben sich im Kreis Lippe 117%, in Lemgo 128% der erforderlichen Nettostichprobe. Da allen Haushalten (HH) gleich mit der Zusendung der Unterlagen auch portofreie Rückumschläge zur Verfügung gestellt wurden, machten von der schriftlichen Beteiligungsmöglichkeit viel mehr Teilnehmer Gebrauch als kalkuliert. Entsprechend verschoben sich die Kostenanteile von den geplanten Interviews zur Portoerstattung.

Ergebnisse

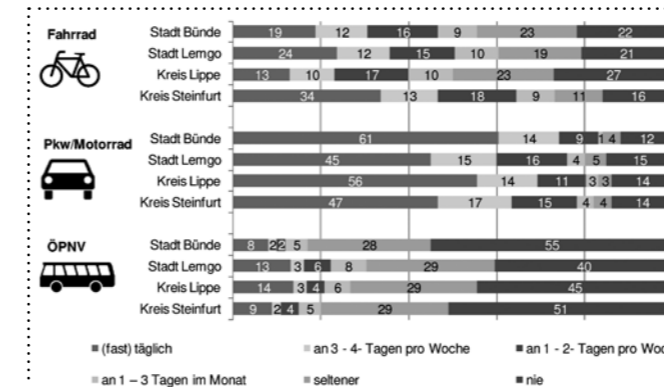
Soweit nicht besonders vermerkt, handelt es sich bei den Zahlenwerten um Ergebnisse des gesamten Kreises Lippe, also einschließlich Lemgo. Die ermittelten Ergebnisse wurden, soweit möglich, nicht nur ins Verhältnis gesetzt zu denen bekannter Mobilitätsuntersuchungen, z.B.

MiD 2008 (Mobilität in Deutschland), sondern auch mit Werten anderer Städte und Kreise verglichen, die zzt. ebenfalls Modal-Split-Erhebungen nach AGFS-Standard durchführen.

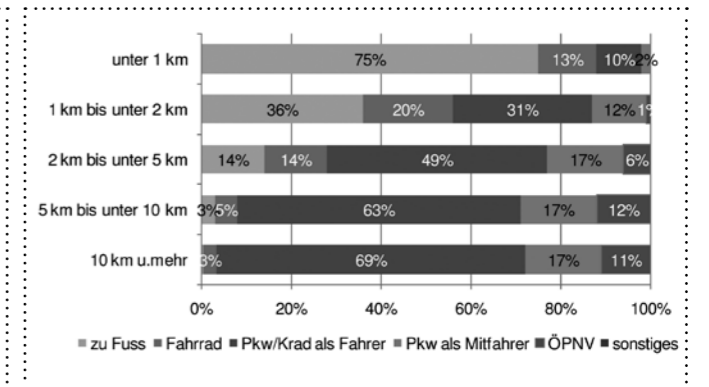
Als Verkehrsmittel nutzen die Menschen im Lipper Land zu rund 67% das Auto (54% als Fahrer und 13% als Mitfahrer), zu 15% die eigenen Füße und zu 10% das Fahrrad sowie zu 9% Bus und Bahn. Zwischen den Kommunen sind erhebliche Unterschiede zu erkennen. Zahlreiche Werte wurden nach den 16 kreisangehörigen Gemeinden aufgeschlüsselt. Vergleicht man die wichtigsten Städteverbindungen hinsichtlich ihres Modal Split, so fällt ein stärker ausgeprägter ÖPNV-Anteil in den Relationen Bad Salzuffen-Lemgo, Bad Salzuffen-Detmold und Lemgo-Detmold auf. Dieser ist vermutlich auf einen attraktiven „Schnellbus“ zurückzuführen, der eine umwegarme Linien-



Modal Split in den einzelnen Kommunen (werktags; sortiert nach Nahmobilitätsanteil – Fuß/Rad)



Fahrrad-Nutzersegmente und -potenziale im Kreis Lippe (Klammerwerte = Lemgo)



Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen Kreis Lippe

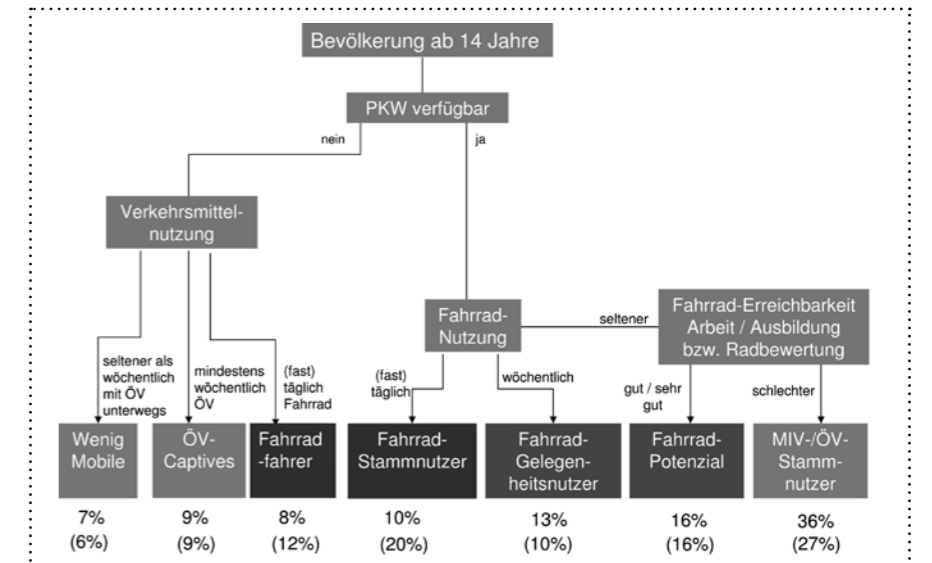
führung erhielt und im Halbstundentakt fährt. 31% der Wege an einem Werktag dienen dem Einkauf bzw. privaten Erledigungen. 22% sind Arbeitswege, 20% Freizeitwege, 15% Ausbildungswege sowie zusätzlich dienstliche Wege (5%) und Begleitwege (8%).

50% der Wege sind nur bis zu 5 km lang. Sie bieten daher ein gutes Verlagerungspotenzial. Immerhin 43% der Wege zwischen 1 und 2 km und 66% der Wege zwischen 2 und 5 km werden mit dem Auto unternommen. Der Radverkehrsanteil liegt auf diesen kurzen Strecken zwischen 14 und 20%. (in Lemgo sogar zwischen 25 und 32%).

Um die am Samstag und Sonntag veränderte Mobilität zu erfassen, wurden zusätzlich ergänzende Erhebungen am Wochenende durchgeführt. Unterschiede ergeben sich zum einen in der Wegeanzahl (am Wochenende werden weniger Wege unternommen bzw. der Anteil derer, die nicht aus dem Haus gehen, steigt). Die Wegezwecke verschieben sich, der überwiegende Anteil der Wege wird zu Freizeit- und Einkaufszwecken (Letzteres an Samstagen) unternommen und auch in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich Verschiebungen (weniger Pkw-Fahrer und ÖV-Nutzer, dafür mehr Fußverkehr sowie höherer Anteil von Mitfahrern). Auch die Wegelängen nehmen am Wochenende zu. Die Fahrradnutzung ist am Wochenende nur sonntags geringfügig höher als werktags. Dies überrascht insofern, da 39% der befragten Personen im Kreis Lippe angeben, das Fahrrad am Wochenende häufiger als werktags zu nutzen, 37% etwa gleich viel und 24% seltener.

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Während das Auto von 70% der Befragten täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich benutzt wird, werden die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) nur von 17% täglich oder

werden. So ist z.B. für den Radverkehr festzustellen: 10% im Kreis Lippe und 20% in Lemgo sind Fahrrad-Stammnutzer, d.h., sie verfügen zwar über einen Pkw, sind aber trotzdem täglich mit dem Fahrrad unterwegs. Als weitere Nutzerpotenziale sind vor allem die Fahrrad-Gelegenheitsnutzer



Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich

mehrmals wöchentlich genutzt. Das Fahrrad wird demgegenüber häufiger täglich oder mehrmals wöchentlich genutzt (23% im Kreis Lippe und sogar 36% in Lemgo). Aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung, sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV lassen sich sogenannte Nutzersegmente definieren. Damit können Potenziale für den Radverkehr bzw. für den ÖPNV abgeschätzt

(13 bzw. 10%) einzuschätzen sowie diejenigen, die zwar das Rad selten nutzen, aber die Erreichbarkeit ihrer alltäglichen Ziele als gut einschätzen (16/16%). Die Bewertung der Verkehrssysteme nach Schulnoten zeigt, dass die Fußgängersituation im Kreis Lippe mit 2,3 und die Autosituation mit 2,4 relativ gut bewertet werden. Die Fahrradsituation schneidet im Durchschnitt mit 2,6 etwas schlechter ab, während Bus und Bahn mit 3,2 wesentlich schlechter bewertet werden. Hierbei gibt

es große Unterschiede zwischen den Kommunen, vor allem in der Fahrradsituation und bei Bus und Bahn. Besonders positiv wird die Fahrradsituation z.B. in Lemgo sowie in Augustdorf und Schlangen beurteilt. Orte mit Stadtbussystemen (Lemgo, Detmold) werden beim ÖPNV gut bewertet, während die Situation in Augustdorf sowie in Nordlippe deutlich schlechter eingeschätzt wird.

Über 1.600 Anregungen und Maßnahmenvorschläge wurden im Bereich der Verkehrsplanung benannt. Der überwiegende Teil bezog sich auf die Radinfrastruktur (Ausbau und Instandhaltung der Radwege), z.T. wurden Maßnahmen konkret verortet. Diese Ergebnisse werden den Kommunen zur Verfügung gestellt, um ihnen die Möglichkeit einer detaillierten Einzelüberprüfung und ggf. Verbesserung zu geben.

Resümee

Insgesamt lässt sich trotz einer verhältnismäßig hohen Pkw-Ausstattung und häufiger Pkw-Nutzung im Lipper Land eine fahrradfreundliche Politik in den Kommunen sehr gut in den höheren Fahrradanteilen ablesen (v.a. in Lemgo). Insgesamt ist der Kreis Lippe mit 10% aber noch

weit von der 25%-Zielmarke der AGFS entfernt. Hier könnte die politische Festsetzung einer realistischen Zielmarke für den Radverkehrsanteil Basis für die Arbeit der nächsten Jahre sein. Die weitere Bereitstellung der finanziellen und vor allem personellen Voraussetzungen ist hiermit unabdingbar verknüpft.

Eine stärkere ÖPNV-Nutzungsmaßnahme über den Zeitkartenbesitz steuern. Insgesamt bieten sowohl der Radverkehr (auf kurzen Wegen) als auch der ÖPNV (auf längeren Wegen zu Nachbarorten) weitere Ausbaupotenziale.

Die zukünftigen Auswirkungen des demografischen Wandels (v.a. weniger Schüler/mehr ältere Menschen) werden sich auf die Mobilität und in Form von höheren Anforderungen an das Verkehrssystem auswirken. Der vermehrte Einsatz von Elektrofahrrädern (Pedelecs/E-Bikes) bietet Chancen für Langstreckenfahrer, Ältere (gesundheitliche Einschränkungen), Berufstätige (nicht verschwitzt ankommen) und bei der Förderung des Radtourismus (topografisch anspruchsvolle Regionen).

Auf den kurzen Wegen im Binnenverkehr nimmt der Radverkehr schon einen gewissen Anteil ein. Dennoch stellen die kurzen

Wege bis 5 km ein großes Potenzial zur Stärkung der Nahmobilität dar. Der Ausbau der Radinfrastruktur, insbesondere der Radabstellanlagen, sowie Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind wichtige Bausteine, die eine forcierte Radverkehrspolitik unterstützen können.

Neben den Vergleichen mit anderen Regionen, in denen Modal-Split-Untersuchungen durchgeführt wurden, wäre es ratsam, auch im Kreis Lippe nach ca. fünf bis höchstens zehn Jahren eine wiederholte Analyse durchzuführen, um die Wirksamkeit der Förderung des Radverkehrs zu ermitteln.

Neben den hier genannten Kommunen werden zzt. ebenfalls Modal-Split-Untersuchungen durchgeführt in Aachen, Essen und Herford sowie in den Kreisen Steinfurt und Soest. Sicherlich werden auch dort Erfahrungen u.a. mit den AGFS-Standards gemacht worden sein, die es wert sind, im Teilnehmerkreis diskutiert zu werden. Ein solcher Rückblick, möglichst unter Beteiligung der beauftragten Gutachter sowie der Geschäftsführung und des Ministeriums, wird hiermit ausdrücklich angeregt.

.....
Werner Kloppmann, Kreis Lippe
Planersocietät, Dortmund

Mobilitätsbefragung Herford 2011

Steigerungen im Radverkehrsanteil

Die Stadt Herford hat sich an der NRW-weiten Modal-Split-Untersuchung beteiligt und Anfang des Jahres den Auftrag zur Durchführung und Auswertung einer Befragung vergeben. Die letzten Befragungen zur Verkehrsteilnahme reichen 20 Jahre zurück; höchste Zeit also, neue Mobilitätsdaten zu erheben und neue Impulse zu geben.

Mit einem Informationsschreiben an 2.700 Haushalte wurde Anfang Mai der Startschuss für die Befragung gelegt. Bis Ende Juli hatten sich über 500 Haushalte beteiligt. Die gute Rücklaufquote von über 19% wurde mit einer Kombination aus schriftlicher, telefonischer sowie Internet-Befragung erreicht. Frau Henninger vom beauftragten Ingenieurbüro Helmert aus Aachen

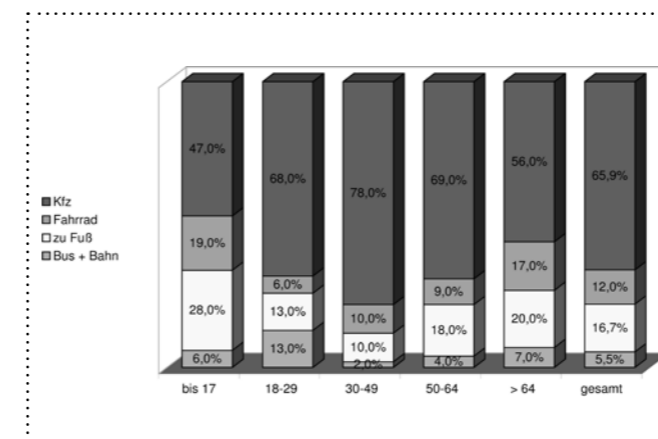
führt dies auf folgende Aspekte zurück: „Wir haben den Fragebogen möglichst einfach und leicht verständlich aufbereitet. Die Umsetzung des Internet-Fragebogens hat ein renommiertes Unternehmen übernommen und ist grafisch sehr gelungen. Die Fragen müssen kurz und bündig zu beantworten sein. Sie brauchen nur fünf Minuten um die Fragen zu beantworten.“ Den Anforderungen des Datenschutzes wurde durch direkte Verschlüsselung der Daten auf eine übergeordnete Verkehrszellenebene Rechnung getragen. Es bestand nicht die Möglichkeit, von den Ergebnissen auf den konkreten Haushalt Rückschlüsse zu ziehen.

Ein besonderes Highlight war die Verleihung der Sponsorenpreise im Rahmen

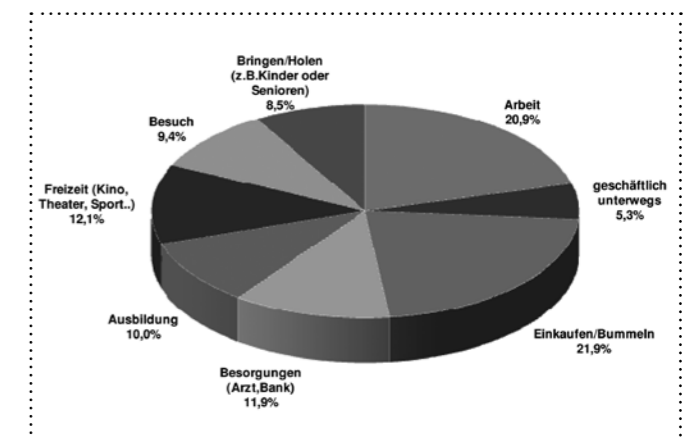
des Aktionstages „ohne auto mobil“ am 25. September 2011. Die ausgelobten Preise im Werte von über 600 Euro stellen einen weiteren Anreiz zur Teilnahme dar. Sechs Wochen nach Befragungsende liegen nun die Ergebnisse vor und wurden am 20. Oktober 2011 in einer öffentlichen Veranstaltung allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern präsentiert.

Ergebnisse

Mit einer Wegehäufigkeit von 3,2 Wegen pro Tag sind die Herforder ähnlich mobil wie der Bundesdurchschnitt. Die Überalterung der Bevölkerung schlägt sich auch in der hohen Quote immobiler Personen von über 15% nieder, die das Haus am Stichtag überhaupt nicht verlassen haben. Die



Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen und gesamt



Reisezweckverteilung

weit verbreitete Annahme einer geringen Mobilität im Alter wird durch die Studie eindeutig widerlegt. Auch bei den Senioren über 65 Jahren werden im Schnitt noch 2,8 Wege täglich unternommen. Ein Blick auf den Modal Split zeigt die Dominanz des Kfz in Herford. 2 von 3 Wegen werden mit dem Auto zurückgelegt. Wenig Bewegung im Modal Split, denn ähnlich hohe Werte wurden auch schon im Verkehrsentwicklungsplan VEP 1991 festgestellt. Erfreulich ist nunmehr aber die Entwicklung im Radverkehr. Die Anteile im Radverkehr sind deutlich – um fast ein Drittel – auf 12% gestiegen. Dies ist zwar immer noch (bundes)durchschnittlich, das Fahrrad ist aber im Herforder Stadtverkehr präsenter.

Überdurchschnittlich stark sind die Radverkehrsanteile bei den Kindern und Jugendlichen unter 17 Jahren sowie bei den Senioren (19% bzw. 17%). Bei den jungen Erwachsenen ist das Fahrrad mit nur 6% sehr schwach vertreten.

Das Auto ist bei allen Altersgruppen das dominante Verkehrsmittel. Im Alter sinkt die Kfz-Nutzung zwar etwas, doch wird immer noch jede zweite Fahrt mit dem Auto unternommen. Ähnlich sieht es bei den Kindern und Jugendlichen aus, die selber noch gar kein Auto fahren dürfen. Immer mehr junge Leute werden „begleitet“ und „erfahren“ ihre Umwelt.

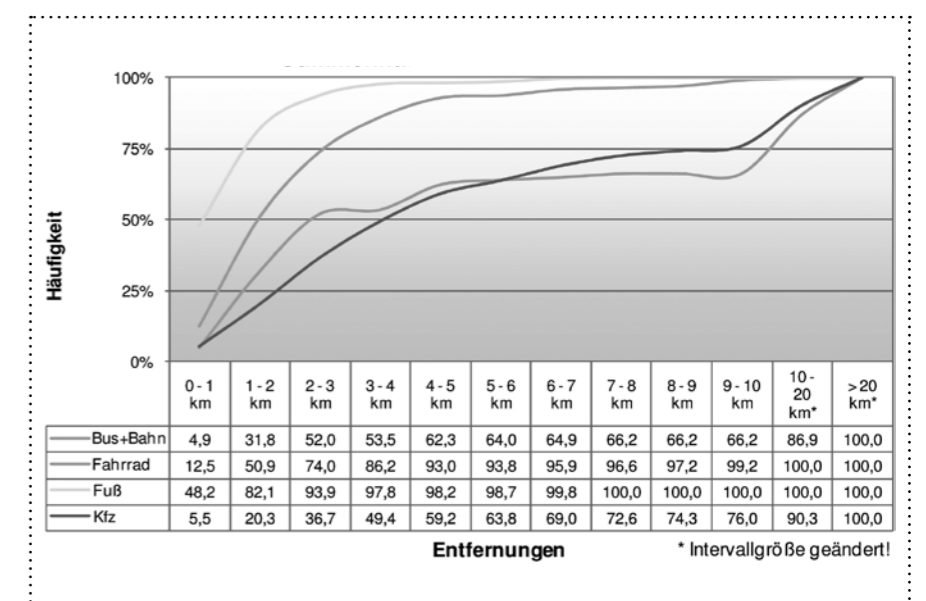
Ein Blick auf die Reisezwecke verdeutlicht diese Tendenz. Fast 9% der Wege sind Servicewege zum Bringen und Holen. Darunter fallen aber nicht nur die Wege der Kinder, sondern immer häufiger auch

Fahrten für Senioren, die bis in die Abendstunden hinein reichen. Muss das so sein? Wo liegen die Potenziale für den Radverkehr? Schaut man sich die Entfernungsverteilung der zurückgelegten Fahrten an, so wird deutlich, dass 50% aller Kfz-Fahrten lediglich bis 4 km reichen. Das wird bestätigt durch den hohen Anteil Binnenverkehr von über 60% bei allen Kfz-Fahrten. Hier läge ein optimales Einsatzgebiet für das Fahrrad vor. Durch entsprechende Anreize und Verbesserungen des Angebotes für Fahrradfahrer könnte der Modal Split deutlich zugunsten des Fahrrades beeinflusst werden. Das derzeitige Fahrrad- und Fußgängerangebot bekam in der Mobilitätsbefragung

die Schulnote 2,9 (befriedigend). Verbesserungsvorschläge wurden ebenfalls erfragt und liegen nun der Stadt zur Auswertung vor. In einem Kurzbericht von 25 Seiten wurden die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst und plakativ aufbereitet. Parallel wurden der Verwaltung Detailanalysen übergeben, die einen vertiefenden Einblick in das Verkehrsverhalten der Bevölkerung geben.

„Mit den Befragungsergebnissen liegen uns endlich Fakten vor, die fruchtbar für die weitere verkehrspolitische Diskussion sind“, fasst der Herforder Baudezernent, Herr Dr. Böhm, die Ergebnisse zusammen.

.....
Juliane Tack, Stadt Herford



Summenhäufigkeit Entfernungen

Kreis Düren wird „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“

Kreis ist landesweit die erste fahrradfreundliche öffentliche Verwaltung

Die Kreisverwaltung Düren ist NRW-weit die erste öffentliche Verwaltung, die mit dem ADFC-Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ ausgezeichnet wurde. Maik Scharnweber vom Büro für Mobilitätsberatung und Moderation in Trier war voll des Lobes, als er Landrat Wolfgang Spelthahn jetzt die Urkunde überreichte. „Im vergangenen halben Jahr haben wir immer gemerkt, dass der Kreis Düren mit dem Herzen bei der Sache ist“, würdigte der Diplom-Geograph „die guten Ideen und die notwendige Überzeugung der Kreisverwaltung“. Beispielhaft nannte er den erweiterten Fahrradstellplatz für Mitarbeiter in der Tiefgarage. „Das erlebt man selten, dass Autostellplätze zugunsten von Radfahrern wegfallen.“ Lob kam auch vom Interessenverband ADFC. „Hut ab, der Kreis Düren hat die Zeichen der Zeit erkannt“, sagte Dr. Thomas Rommelspacher, Stellvertretender Vorsitzender des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs in NRW, als er den Verantwortlichen zu dem Erfolg bei der „postfossilen Mobilität“ gratulierte. Seit Jahresbeginn hat der Kreis Düren vieles unternommen, um Mitarbeitern das Fahrrad schmackhaft zu machen. Die Zahl der Fahrradständer im Haus und auf dem Gelände wurde deutlich erhöht, „erfreulicherweise nicht mit den gefürchteten Felgenkillern, sondern mit stabilen Bügeln“, so Scharnweber. Eine Dusche, ein Trockenraum, Spinde und fünf neue Dienstfahräder, darunter ein Klapprad und eines mit



Foto: Kreis Düren

Urkundenübergabe: (von links) Dezernent Peter Kaptain, Maik Scharnweber, Landrat Wolfgang Spelthahn, ADFC-Vorstandsmitglied Dr. Thomas Rommelspacher, Fahrradbeauftragter Hans-Georg Hellebrand, Amtsleiter Walter Weinberger

einem Elektromotor, vervollständigen die neue Infrastruktur. Zum 3. Radaktionstag am Sonntag, dem 17. Juli 2011, stellte Landrat Wolfgang Spelthahn den „Kreis-Düren-Fahrradhelm“ vor: „1.000 Stück bieten wir gegen eine Schutzgebühr an. Denn sicher ist sicher.“ Wie eine Mail-Umfrage von Hans-Georg Hellebrand, Fahrradbeauftragter der Kreisverwaltung, gezeigt hat, nutzen bereits 17% der Beschäftigten Fahrräder, um ins Kreishaus zu kommen. Auch hier schneidet die Kreisverwaltung beachtlich ab, denn der Durchschnitt liegt bei neun 9%. Innerhalb der nächsten drei Jahre – dann läuft das Zertifikat ab – soll der Anteil der Fahr-

radnutzer im Kreishaus auf 25% gesteigert werden. „Wer täglich weite Wege pendelt, kann sicher nicht aufs Auto verzichten. Dennoch wollen wir alles dafür tun, dass das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel anerkannt wird“, so der Landrat. In ihre Radlerfreundlichkeit hat die Kreisverwaltung seit Jahresbeginn die ersparten Mittel aus der Einführung des kreisweiten Orientierungssystems per Knotenpunkten investiert. Von den neuen Stellplätzen, darunter bald ein überdachter vor dem Haupteingang, profitieren auch die Besucher des Kreishauses.

Stadt Düren, Presseamt

Dienst-Pedelegs bei der Stadt Aachen

Über die Kampagne „FahrRad in Aachen“ entstand die Idee, auch die Verwaltungsmitarbeiter zum häufigeren Radfahren zu motivieren und Fahrräder für Dienstgänge anzuschaffen. Seit Anfang dieses Jahres besteht bei der WABe Radstation am Hbf. die Möglichkeit für Verwaltungsmitarbeiter, Pedelegs für Dienstgänge auszuleihen. Das Pedelec ist als Alternative zum Dienstauto besonders für kürzere Strecken (5–10 km) interessant. Damit eignet es sich hervorragend für den Einsatz bei Dienstgängen im Aachener Stadtgebiet. Wegen der topografischen Lage Aachens

können mit dem Pedelec größere Steigungen ohne Schwierigkeiten und ohne Schwitzen überwunden werden. Außerdem fördert das Fahrradfahren die Gesundheit. Aus diesem Grund unterstützt auch das Team Gesunde Verwaltung der Stadt Aachen das Projekt als Maßnahme der Verhaltensprävention und finanziert Radhelme, Radtaschen und Regenponchos. Im Vorfeld wurde in der Verwaltung eine Bedarfsabfrage durchgeführt. Besonders bei den Bezirksämtern war die Resonanz groß. Wegen der weiten Entfernung zu



der Radstation konnte das Angebot dort nicht genutzt werden. Neben den Bezirken Brand, Haaren, Kornelimünster/Walheim und Richterich werden auch der Fachbereich Wirtschaftsförderung und der Fachbereich Umwelt mit einem Dienst-Pedelec ausgestattet.

Dr. Stephanie Küpper, Stadt Aachen

Kölner OB Roters stellt neue Dienstfahräder für die Kölner Stadtverwaltung vor

Wer den Radverkehr fördert, sollte mit gutem Beispiel vorangehen. Was liegt da näher, als bei Dienstgängen noch stärker als bisher auf das Fahrrad zu setzen? Denn bekanntermaßen ist das Fahrrad der Weltmeister auf der Kurzstrecke. Bereits heute nutzen rund 20 Ämter der Stadtverwaltung Dienstfahräder.

Damit die radelnden städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Zukunft auch eindeutig als solche zu erkennen sind, hat die Stadtverwaltung unter Federführung des Fahrradbeauftragten einen ersten Satz neuer Dienstfahräder angeschafft, die den neuesten Stand der Fahrradtechnik widerspiegeln und zugleich durch ihr Design eindeutig als städtische Fahrzeuge zu erkennen sind. Am 17. August 2011 wurden die Fahrräder durch Oberbürgermeister Jürgen Roters im Rahmen eines Pressterters der Öffentlichkeit vorgestellt.



Dienstrad der Stadt Köln



Foto: Stadt Köln

OB Jürgen Roters und Dezernatsleiter Bernd Streitberger

Die drei normalen Fahrräder und zwei Pedelegs für weitere Strecken stehen den Mitarbeitern ab sofort zur Verfügung. Mit diesen ersten neuen Dienststrädern wurde zugleich ein Standard für weitere Anschaffungen geschaffen. Denn mittels einer Dienststellenbefragung hat das Team des Fahrradbeauftragten unlängst einen Gesamtbedarf von weit mehr als 100 Fahrrädern für die Stadtverwaltung ermittelt. Es ist das erklärte Ziel der Stadtverwaltung, diesen Bedarf mittelfristig zu decken.

Benjamin Klein, Stadt Köln

Immer mehr Kölnerinnen und Kölner steigen aufs Rad!

Dies legen zumindest die neuesten Werte der Dauerzählstellen nahe. Im ersten Halbjahr 2011 wurden an den Messpunkten am Neumarkt, auf der Zulpicher Straße sowie auf der Deutzer Brücke und der Hohenzollernbrücke mehr als 2,4 Mio. Radfahrerinnen und Radfahrer erfasst. Dies entspricht einem Zuwachs von mehr als 20% gegenüber dem ersten Halbjahr 2010, in welchem knapp 2 Mio. Radfahrerinnen und Radfahrer von den automatischen Dauerzählstellen gezählt wurden. Die Dauerzählstellen erfassen den Radverkehr an den Messpunkten über den gesamten Tag hinweg und an 365 Tagen im Jahr. Seit der Installation der Zählstellen im zweiten Halbjahr 2008 nehmen die ermittelten Radverkehrsströme stetig zu.

Benjamin Klein, Stadt Köln

Erneut Steigerungen bei der Stadtverwaltung Essen

Bei der von der AOK und dem ADFC bundesweit organisierten Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ stieg die Zahl der Teilnehmer/-innen der Essener Stadtverwaltung erneut stark an, und zwar von 155 auf 234. Sie nutzten von Juni bis August insgesamt 6.527 Tagen das Fahrrad für ihren Weg zur Arbeit. Dabei legten sie zusammengenommen rund 78.000 km zurück. Vier Aktive nutzten das Rad an über 60 Arbeitstagen und erreichten damit eine annähernd 100%ige Radelquote. Ein Mitarbeiter der Feuerwehr stellte mit sagenhaften 3.120 km unangefochten den Längenre-

kord auf. Genau 200 Teilnehmer/-innen nutzten das Fahrrad an mindestens 20 Tagen und nahmen ebenso am AOK-Gewinnspiel teil wie die 43 Viererteams, die über 80 Fahrradtage schafften und bei denen kein Teammitglied unter 10 Tagen blieb. Gewonnen haben bei dieser Aktion alle Aktiven – an Fitness. Aber drei Mitarbeiter können sich zusätzlich über den Gewinn eines 100-Euro-Gutscheins freuen, den ein Fahrradhändler extra zur Verfügung gestellt hatte.

Christian Wagener, Stadt Essen



Stadt Köln: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Es ist unstrittig, dass das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Radwegebenutzungspflicht von 2010 eine neue Dynamik in die Diskussion über benutzungspflichtige Radwege gebracht hat. Zumindest in einigen Bereichen erscheint die vielfach noch bestehende strikte Trennung von Radverkehr und motorisiertem Verkehr durch benutzungspflichtige Radwege in der Tat nicht mehr sinnvoll. Die Stadt Köln hat daher eine systematische Überprüfung ihres über 500 km langen Radwegenetzes begonnen. In erster Priorität werden zurzeit all jene benutzungspflichtigen Radwege geprüft, bei denen aufgrund der vorhandenen Verkehrsmengen eine Trennung nicht notwendig erscheint. Das sind etwa 100 Abschnitte im Stadtgebiet mit einer Gesamtlänge von etwa 100 km. Ergibt die

Überprüfung, dass keine anderen, zwingenden Gründe für die Aufrechterhaltung der Benutzungspflicht sprechen, wird diese aufgehoben. Dies führt dazu, dass Radfahrerinnen und Radfahrer an immer mehr Stellen im Stadtgebiet – so wie aktuell schon auf der Neuenhöfer Allee, Krefelder Straße, Wichheimer Straße und zehn weiteren Straßen – zukünftig die freie Wahl haben, ob sie den bestehenden Radweg nutzen möchten oder lieber auf der Fahrbahn fahren. Um alle Verkehrsteilnehmer auf die veränderte Situation hinzuweisen, stellt die Stadtverwaltung temporär eigens entwickelte Hinweisschilder an den Stellen auf, wo eine vormals bestehende Benutzungspflicht der Radwege zurückgenommen wurde.

.....
Benjamin Klein, Stadt Köln



Foto: Stadt Köln

Erfolgreiche Radwegsanieierungsmaßnahmen in Köln

Seit 2009 gibt es in Köln ein Radwegsanieierungsprogramm, welches jährlich mit rund 2 Mio. Euro ausgestattet ist. Kürzlich wurde die Komplettsanieierung der Geh- und Radwege entlang der Aachener Straße abgeschlossen. Die Aachener Straße ist die zentrale Ost-West-Achse im linksrheinischen Teil Kölns und schon deshalb eine wichtige Radwegverbindung im städtischen Netz. Die Sanierung der Radwege in diesem Bereich war eine der Hauptforderungen des Kölner Bürgerhaushalts 2008. Auch die Geh- und Radwege entlang des Stadtwaldgürtels wurden komplett erneuert und bieten nun sowohl Radfahrerinnen

und Radfahrern als auch Fußgängerinnen und Fußgängern einen deutlich größeren Komfort. Im Stadtteil Höhenberg im rechtsrheinischen Köln wurden die Radwege entlang der Olpener Straße zwischen Frankfurter Straße und der A 3 saniert und zugleich zulasten der Fahrbahn verbreitert. Kurz vor dem Abschluss steht zudem die Sanierung des östlich des Pfälzischen Rings verlaufenden Radwegs südlich der Bahnunterführung. Damit werden in Kürze etwa 10 km des städtischen Radwegnetzes rundum erneuert und dem heutigen Stand der Technik



Foto: Stadt Köln

Erfolgreiche Radwegsanieierungsmaßnahmen in Köln

angepasst sein. Die Kosten für die beschriebenen Maßnahmen belaufen sich auf rund 3 Mio. Euro.

.....
Benjamin Klein, Stadt Köln

Ibbenbüren schafft Licht im Tunnel

Eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen verläuft von Ibbenbüren nach Brochterbeck/Tecklenburg. Auf dieser Strecke quert die Route die A 30 durch einen Tunnel, der bisher unbeleuchtet war. Radfahrer konnten insbesondere bei Tageslicht im dunklen Tunnel entgegenkommende Radfahrer und Fußgänger nicht erkennen. Die Stadt Ibbenbüren hat in Zusammenarbeit mit der RWE und einigen Anliegern

für ausreichend Helligkeit in diesem Tunnel gesorgt. Mit einem Kostenaufwand von ca. 30.000 Euro wurde eine LED-Beleuchtungsanlage installiert, die über Bewegungsmelder gesteuert wird und den Tunnel ausleuchtet. Im Einfahrbereich ist die Beleuchtung intensiver als in der Mitte des Tunnels.

.....
Manfred Dorn, Ibbenbüren



Foto: Stadt Ibbenbüren

Der Tunnel unter der A 30 wird zukünftig hell erleuchtet.

Vereinsgründung RadRegionRheinland e.V.



© RadRegionRheinland e.V.

Von links nach rechts: Robert Abts, Rhein-Kreis Neuss, Gabi Wilhelm, Rheinisch-Bergischer Kreis, Lavinia Kothe, KölnTourismus GmbH, Brigitte Kohlhaas, Rhein-Sieg-Kreis, Mirca Litto, Rhein-Erft Tourismus e.V., Mathias Derlin, Oberbergischer Kreis

Am 29. Juni 2011 ist der Rhein-Kreis Neuss offiziell dem neu gegründeten Verein RadRegionRheinland e.V. beigetreten. Mit der Vereinsgründung wurde die bereits 2009 begonnene Kooperation in der RadRegionRheinland institutionalisiert. Gründungsmitglieder des RadRegionRheinland e.V. sind neben dem Rhein-Kreis Neuss der Rhein-Erft Tourismus e.V., die KölnTourismus GmbH, der Rheinisch-Bergische

Kreis, der Oberbergische Kreis, der Rhein-Sieg-Kreis und die Zukunftswerkstatt Düsseldorf (ZWD) als Vertreter für die dortige Radstation. Als 1. Vorsitzende wurde Mirca Litto, stellvertretende Geschäftsführerin des Rhein-Erft Tourismus e.V., gewählt. Ihre Stellvertretung übernimmt Brigitte Kohlhaas vom Rhein-Sieg-Kreis. Der Rhein-Kreis Neuss ist mit Wirtschaftsförderer Robert Abts als Beisitzer im Vorstand vertreten.

Zweck des RadRegionRheinland e.V. ist, den Rad-Tourismus in der Region Rheinland zu fördern, die Raddestination Rheinland als Reiseziel und Naherholungsregion bekannter zu machen und damit die regionale Wirtschaft zu stärken. Im Kern der Arbeit wird in den nächsten Jahren der Aufbau eines aus EU-Ziel-2-Mitteln geförderten Mobilen Radreiseführers stehen. Zudem wird in der Region begleitend ein einheitliches Beschilderungssystem anhand von Knotenpunkten aufgebaut. Interessierte Unternehmen und Institutionen wie Radhersteller, Vereine, Verbände sowie Einzelpersonen können zukünftig Mitglied im RadRegionRheinland e.V. werden. www.radregionrheinland.de

.....
Daniela Deden, Rhein-Kreis Neuss

Mehr Sicherheit neben der Straße

Bürgeradweg in Bellenberg/Kreis Lippe eingeweiht

Der Kreis Lippe trägt nicht zu Unrecht den Namen „Fahrradfreundlicher Kreis“. Rund 130 km Radwege ziehen sich durch 16 Städte und Gemeinden. Nach langjährigem Engagement des Vereins „800 Jahre Bellenberg“ ist in den vergangenen Monaten ein weiterer Kilometer entlang der Bellenberger Straße in Horn hinzugekommen. Landrat Friedel Heuwinkel, Horn-Bad Meinbergs Bürgermeister Eberhard Block und Mitglieder des Vereins haben nun gemeinsam das Band an der Kreisstraße 94 durchtrennt und den Bürgeradweg eingeweiht.



Foto: Kreis Lippe

Weihten gemeinsam den Bürgeradweg Bellenberg ein (von links): Wolfgang Strüßmann (Verein 800 Jahre Bellenberg), Rainer Huneke (Kreis Lippe), Landrat Friedel Heuwinkel, Martina Kaiser (Verein 800 Jahre Bellenberg), Bürgermeister Eberhard Block, Olaf Glatzer (Verein 800 Jahre Bellenberg) und Eckhard Gadzinski (e.on Westfalen Weser)

„Mit dem Bau folgen wir einem lang gehegten Wunsch der Bellenberger Bürger nach mehr Sicherheit entlang der Kreisstraße“, betonte Landrat Heuwinkel. Er würdigte bei der Eröffnung des Bürgeradweges Bellenberg vor allem das große Engagement des Vereins 800 Jahre Bellenberg. Bereits im Februar 2002 hatte der Verein erste Versuche für einen Radweg unternommen. Nach einer Unterschriftenaktion und einer Grobplanung entstand 2009 die Idee des Bürgeradwegs. „Der Verein hat nicht nur Gespräche mit Grundstückseigentümern geführt, sondern auch die Bankette entlang des Radweges ein-

gebaut. Dieses außerordentliche Engagement freut mich ganz besonders“, sagte Heuwinkel. Auch Bürgermeister Block hob die Bedeutung der Arbeit von „800 Jahre Bellenberg“ für Horn-Bad Meinberg hervor: „Dank Ihrer Arbeit können die Lipper künftig ein weiteres Stück der landschaftlich reizvollen Gegend auf dem Fahrrad erkunden.“ Für rund 14.000 Euro hat der

Eigenbetrieb Straßen des Kreises Lippe an der Bellenberger Straße eine Maßnahme aus seinem Mehrjahresbauprogramm umgesetzt. Die Stadt Horn-Bad Meinberg hat den rund 2,40 m breiten Weg mit 10.000 Euro mitfinanziert.

.....
Kreis Lippe, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Dürener Radnetz: Alt-RP Antwerpes wandelt seinen Tadel in Lob um

Was nützt den Radfahrern das schönste Knotenpunktsystem, wenn Spitzbuben die Richtungspfeile klauen? „Wenn man die Übeltäter erwischt, dann müsste man sie einen Tag lang auf dem Marktplatz an den Pranger stellen“, entfuhr es Dr. Franz-Josef Antwerpes, als er auf dem Ruruferweg in Höhe des Kreuzauer Freizeitbades Monte mare vor einem amputierten Pfosten anhielt.

Gemeinsam mit dem früheren Kölner Regierungspräsidenten fuhren unter anderem Landrat Wolfgang Spelthahn, Hans-Georg Hellebrand, Fahrradbeauftragter des Kreises Düren, und Stefan Griebhaber, im Rathaus Hürtgenwald Stellvertreter von Axel Buch, dem Sprecher der Bürgermeister im Kreis Düren.

Anlass der Tour waren kritische Bemerkungen des Testfahrers Franz-Josef Antwerpes zum Radwegenetz im Kreis Düren im August 2008. Drei Jahre später hat der Kreis Düren nicht nur das genial einfache Knotenpunktsystem installiert, sondern führt überdies das Gütesiegel „Fahrradfreundlicher Kreis“ – beste Voraussetzungen also, den alten Tadel in ein frisches Lob umzuwandeln.

Das gab es von dem 76-jährigen Trekkingbiker (Jahresfahrleistung etwa 3.000 km)



Foto: Kreis Düren

Auf Einladung von Landrat Wolfgang Spelthahn (2. von rechts) war der frühere Kölner Regierungspräsident Franz-Josef Antwerpes (rechts) wieder als Testfahrer mit dem Rad im Kreis Düren unterwegs.

am Ende tatsächlich: „Die Beschilderung ist sehr gut – von den geklauten Wegweisern abgesehen –, das Radwegenetz deutlich gewachsen.“ Doch er wartete auch mit Verbesserungsvorschlägen auf: „Die Knotenpunkte sollten auf den Übersichtskarten größer hervorgehoben werden“, lautete

Hinweis Nummer eins. Zudem: „Man sollte die Radwege asphaltieren. Am Ende ist das für die Kommunen ja auch billiger, da sie auf die turnusmäßigen Reparaturen verzichten können.“

Kreis Düren, Presseamt

Ausstellung zum Radverkehr in Köln

In diesem Sommer konnte das Team des Kölner Fahrradbeauftragten eine Fläche in der Eingangshalle des Kölner Stadthauses Deutz nutzen, um über den Radverkehr in Köln zu informieren.

Umfangreiches Informationsmaterial wurde ausgelegt und erfreute sich eines regen Zuspruchs. Vor allem die neu aufgelegten Radtouren durch Köln waren besonders beliebt, aber auch das Informationsmaterial der AGFS fand viele interessierte Radfahrerinnen und Radfahrer. Gleichzeitig wurde auch wieder kräftig die Werbetrommel für den internen Wettbewerb „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ gerührt. Besonderer Blickfang war ein ausgestelltes Faltrad.

Peter Lemke, Stadt Köln

„Wir fahren Rad, weil ... das Jahr 365 schönste Tage hat.“

Mit diesem Slogan und einem offensichtlich frisch verheirateten Paar auf dem Fahrrad wirbt die Stadt Köln in diesem Jahr für das Fahrradfahren. Es ist das vierte Jahr in Folge, in dem in Köln für Werbezwecke auf den ursprünglich von der AGFS erdachten Slogan „Ich fahre Rad, weil ...“ zurückgegriffen wird.

Stadtweit wurden Kneipen, Bars und Restaurants mit Postkarten der Kampagne in einer Gesamtauflage von 30.000 Exemplaren bestückt. Auch die in den vergangenen Jahren so beliebten Küchenmagnete und Notizblöcke sind mit dem aktuellen Motiv wieder als „Give-aways“ erschienen.

Benjamin Klein, Stadt Köln



Grafik: Stadt Köln

Radstation Soest erweitert Deutsche Bahn startet e-Call a Bike in Aachen



Foto: Stadt Soest

Das Soester Bahnhofsgebäude wurde umgebaut und ein frei werdender Raum konnte zur Erweiterung der Fahrradstation genutzt werden. Die bisher seit 1998 vermieteten 300 Plätze waren nicht mehr ausreichend und es bestand eine Warteliste. Die Platzanzahl konnte mit der Vergrößerung auf 450 gesteigert werden.

Mit der Neugestaltung des gesamten Bahnhofsumfeldes auf der Nord- und Südseite stehen jetzt annähernd 700 diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Verfügung (Radstation, Abstellboxen und Anlehnbügel). Die Radstation selbst verfügt über einen chipgesteuerten Eingang, der Tag und Nacht für Mieter zugänglich ist. Für alle Fälle ist aus Sicherheitsgründen eine Videoanlage zur Überwachung in Betrieb genommen worden.

Manfred Scholz, Stadt Soest



Die Bahntochter DB Rent hat am 26. September 2011 mit dem Oberbürgermeister der Stadt Aachen, Marcel Philipp, dem Vorstand der STAWAG (Stadtwerke Aachen AG), Dr. Christian Becker, und dem Vorstand der ASEAG (Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG), Michael Carmincke, das erste stationsgebundene und automatisierte e-Call a Bike-Verleihsystem eröffnet. Den Kunden stehen ab sofort 15 Elektrofahrräder an zwei Stationen zur Verfügung. Eine weitere Station steht ab Mitte Oktober an der Rheinisch-West-

ung umweltfreundlicher Alternativen zum Autoverkehr. Im Maßnahmenplan Radverkehr verbessern wir die Bedingungen für Zweiräder, erhöhen insbesondere die Sicherheit auf unseren Straßen.“ Dr. Peter Asmuth, Vorstand der STAWAG, sieht im e-Call a Bike-Verleihsystem eine optimale Ergänzung der Infrastruktur für Elektromobilität in Aachen: „Wir bauen seit Mai 2009 an geeigneten Standorten Ladestationen für Elektrofahrzeuge auf, um die Elektromobilität in Aachen voranzubringen. Deshalb freuen wir uns, dass wir in



Foto: www.callabike.de

Gaby Reiser, Michael Camincke, Peter Asmuth und Marcel Philipp testen die neuen e-Call a Bikes in Aachen.

fälischen Technischen Hochschule Aachen zur Verfügung. Das Laden der Räder geschieht automatisch bei der Rückgabe mit dem Verschließen an der Station.

Gaby Reiser, Bereichsleiterin Kurzzeitmiete, Fahrradvermietung und Chauffeurservice der DB FuhrparkService GmbH und DB Rent GmbH: „Mit dem Start von e-Call a Bike steht Aachen Modell für innovative und integrierte Mobilitätskonzepte. Umweltfreundlich, einfach, flexibel und bezahlbar für den Kunden – so soll es sein.“ Das erste e-Call a Bike, welches an der neuen Station am Hauptbahnhof ausgeliehen wurde, ging heute Mittag an Aachens Oberbürgermeister Marcel Philipp: „Wir freuen uns sehr über die Eröffnung der e-Call a Bike-Station in Aachen. Die Stadt leistet einen großen Beitrag zur Verbesse-

unmittelbarer Nähe der e-Call a Bike-Stationen jeweils eine weitere Ladesäule für Zweiräder errichten können, um unser Netz weiter auszubauen.“

Für ASEAG Vorstand Michael Carmincke ist das Verleihsystem ein wichtiger Schritt in Richtung vernetzte Mobilität: „Die Verknüpfung des ÖPNV mit individuellen, elektromobilen Mobilitätsangeboten folgt dem Trend sich verändernder Mobilitätsbedürfnisse und -anforderungen. Eine innovative Infrastruktur ist hier Grundvoraussetzung, effiziente und umweltverträgliche Verkehrsmittel bedarfsgerecht nutzen zu können.“

Das zweite Verleihsystem für e-Call a Bike wurde im Oktober in Stuttgart eröffnet.

www.callabike.de

Mit Hugo und dem Elefanten durch Münster

Gegen Langeweile und das Keine-Lust-Haben hilft nur Fahrradfahren. Das weiß der Spielzeug-Elefant im Kinderzimmer aus eigener Erfahrung. Gesagt, getan: Der kleine Hugo schnappt sich sein bewegungsfreudiges Kuscheltier, und das ist der Start zu einer wunderschönen Leezen-Tour durch die Fahrradstadt vom Aasee bis zum Zwinger.

„Hugo aus Münster“ ist ein neues Fahrrad-Bilderbuch des städtischen Stadtplanungsamtes für Kinder im Vorschulalter. Es macht Lust auf gesunde Bewegung. Gemeinsam mit dem Titelhelden erfahren kleine Leute und große Begleiter spielerisch, wie viel Spaß Touren auf zwei Rädern in Münster machen können. So schwingt sich Hugo mit seinen Gefährten

in den Sattel, erkundet Münster und merkt dabei, dass sich Fahrradfahren manchmal anfühlt wie Fliegen ...

Aber auch Spürnasen kommen auf ihre Kosten. Auf jeder Seite ist ein Symbol versteckt, das mit Münster zu tun hat. Die phantasievollen Illustrationen voller witziger Details stammen von Antje David, der Text ist von Miriam Kraft. Die Bilderbuchbetrachter können zugleich einige Seiten selbst kreativ gestalten.

„Hugo aus Münster“ wird kostenlos an Kindergärten und Kindertagesstätten verteilt und liegt in vielen weiteren Vorschuleinrichtungen aus. Gefördert wurde das Fahrrad-Buch vom Land NRW.

.....
 Presseamt, Stadt Münster



Das Bilderbuch für Vorschulkinder führt durch die Fahrradstadt und soll Spaß an Bewegung wecken.

„Denkzettel“ in Münster für Verkehrssicherheit



Foto: Presseamt Münster

Michael Milde, Abteilung Verkehrsplanung, Udo Weiss, Polizeidirektion Verkehr, Ralf Tornau, Provinzial-Versicherung, Martin Schulze-Werner, Ordnungsamt, bei der Vorstellung der Aktion in der Öffentlichkeit

Ab sofort gibt es in Münsters Straßen sogenannte „Denkzettel“. Sie sollen die Verkehrssicherheit stärker ins Bewusstsein bringen. Münsters „Denkzettel“ sind lebensgroße Pappfiguren mit nachhalti-

gen Bildern und Aussagen von Unfallopfern, deren Leben sich verändert hat. In den nächsten Wochen werden 80 solcher Pappfiguren-Denkzettel in Münsters Straßen über unterschiedliche Bereiche aus

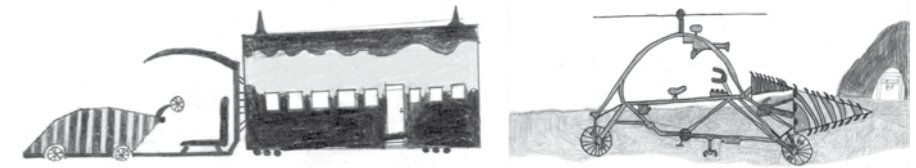
der Verkehrssicherheit informieren. Eine Infowand, Plakate und Aufkleber werden die Kampagne ebenfalls unterstützen. Die Konfrontation mit den Denkzetteln soll Denkanstöße fördern für ein umsichtiges Verhalten und Miteinander im Straßenverkehr. Radfahrer werden beispielsweise angeregt mit Helm und Reflektoren zu fahren, um die eigene Sicherheit zu optimieren.

Durchgeführt wird die neue Kampagne von der Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention der Stadt Münster. Ihre Aufgabe ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Senkung der Unfallzahlen mit Verletzten. Rückblickend auf das Jahr 2010 waren die vielfältigen Verkehrssicherheitsmaßnahmen – gestützt auf die vier Handlungsfelder Überwachung und Ahndung, Bau- und Verkehrstechnik, Verkehrssicherung und Verkehrssicherheitsberatung sowie Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerinformation – sehr erfolgreich.

Die Zahl der Unfälle mit Verletzten in Münster sank im Vergleich zum Vorjahr um 11%. Dies belegt, dass der von Münster gewählte ganzheitliche Ansatz zu mehr Verkehrssicherheit der richtige Weg ist und konsequent weiterverfolgt werden muss.

.....
 Michael Milde, Stadt Münster
 www.sicher-durch-muenster.de

Dortmunder Kinder-Fahrradbilder



Dreißig sehr motivierte Kinder der fünften Klasse auf der Theodor-Heuss-Realschule in Dortmund-Eving haben sich über mehrere Wochen während ihres Kunstunterrichts bei ihrer Lehrerin und Künstlerin Anette Göke mit dem Thema Fahrrad auseinandergesetzt.



Als Erstes wurde gemeinsam besprochen, was ein Fahrrad eigentlich ist, wie es aussieht und welche Kriterien es erfüllen muss, damit es im Straßenverkehr überhaupt benutzt werden darf. Welche Möglichkeiten hat man mit so einem Fahrrad und welche Vor- und Nachteile gibt es denn dabei?

Es waren sehr unterhaltsame Themen, die dabei zur Sprache kamen und den Kindern viel Spaß bereiteten. Nachdem sie genau

festgelegt hatten, was ein Fahrrad auf jeden Fall haben muss, um richtig benutzt werden zu können (Sattel, Pedalen, Licht, Klingel, Lenker, Reifen usw.), gab es für die Kinder kein Halten mehr. Jetzt wollten alle ihr eigenes Rad entwerfen, eines, das sie cool fanden und das ihnen viel Freude bereitete. Heraus kamen die Fahrräder der

Zukunft oder einfach solche, wie die Kinder sie gerne hätten. So gab es beispielsweise das Diskorad, das Haustierrad, das fliegende Rad, das Snowbike oder einfach nur wunderbare farbenfrohe Phantasiebilder.

.....
 Hans-Joachim Skupsch,
 Pressedienst Stadt Dortmund



Foto: Stadt Dortmund

Die Klasse 5a mit ihren Phantasiefahrten

Kinderinternetseite: www.fahrrad-in-aachen.de

Die Kampagne „FahrRad in Aachen“ will Lust auf das Fahrradfahren machen und richtet sich auch an die jüngeren Mitbürger, die Grundschul Kinder. Radfahren hat gerade bei Kindern vielfältige positive Wirkungen. Es ist umweltfreundlich, fördert die Entwicklung der Koordination und Motorik, wirkt aktiv dem Trend zum Übergewicht entgegen, verbessert die Umweltwahrnehmung und die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Die Entwicklung der theoretischen und praktischen Fähigkeiten, ein Fahrrad sicher im Straßenverkehr zu führen, ist eine der wichtigsten verkehrserzieherischen Maßnahmen in der Grundschule. Die Zahl der Kinder, die schlecht oder sogar überhaupt nicht mehr Rad fahren können, steigt stetig an. Die Gründe sind vielschichtig. Ob es nun an der mangelnden Fitness oder anderen Einflüssen liegt, ist zweitrangig.

Für die Verkehrserziehung an den Schulen ist es einzig und allein wichtig, zeitgerecht darauf zu reagieren.

Seit 2008 wird an Aachener Grundschulen im Rahmen der Kampagne „FahrRad in Aachen“ ein Mobilitätsprojekt umgesetzt. Das Verkehrsprojekt zielt darauf ab, die Verkehrssicherheit im Umfeld der Schule zu erhöhen – dazu zählt auch, den Hol- und Bringverkehr so weit wie möglich zu

reduzieren bzw. verträglich zu gestalten – und die Kinder in ihrer eigenständigen Mobilität zu fördern und fit für die Fahrradprüfung zu machen. Hierzu zählten vermehrtes Fahrradtraining im Schonraum, theoretischer und praktischer Unterricht sowie Fahrpraxis auf dem Übungsgelände der Verkehrswacht.

Um dies noch weiter zu unterstützen, wurde nun eine Internetseite zum Thema „Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ für Grundschul Kinder entwickelt. Karla, Karlo und Frau Schlau zeigen den Schülern anhand von kleinen Filmen, Quiz und Fahrradgeschichten wie man sich im Straßenverkehr verhalten soll und was wichtig für die Verkehrssicherheit ist. Diese Seiten wurden komplett vertont und sind so auch für Erstklässler geeignet.

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



Aachener Kinderinternetseite

Schrotträder in Aachen

Im Rahmen der Kampagne „Fahrrad in Aachen“ arbeitet die Stadt Aachen intensiv an einer Verbesserung der Rahmenbedingungen des Radverkehrs in Aachen. Die städtische Kampagne möchte erreichen, dass die Aachenerinnen und Aachener das Fahrrad nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Alltag nutzen. Ein wichtiger Aspekt, ob das Fahrrad im Alltag benutzt wird, ist auch das sichere und bequeme Abstellen der Fahrräder. Die Bedeutung guter Fahrradstellplätze für die Förderung des Radverkehrs wird oft unterschätzt. Wo Fahrräder bei Fahrtantritt schnell erreichbar sind und beim Abstellen am Zielpunkt sicher geparkt werden können, erleichtert dies die Fahrradnutzung.

In jedem Jahr stellt die Stadt Aachen im öffentlichen Raum neue Fahrradbügel auf. Dabei stellen dauerhaft ungenutzt im Straßenraum abgestellte Räder eine Störung dar. Sie schaden dem Stadtbild und dem Image des Radverkehrs, stellen teilweise eine Gefahr oder Behinderung für Fußgänger dar und behindern andere Bürger, die eine sichere Abstellmöglichkeit für ihr Rad suchen.

Es wurde nun vom Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen zusammen mit dem Ordnungsamt, dem Rechtsamt, dem Aachener Stadtbetrieb, ADFC, VCD und der WABe e.V. ein Vorgehen erarbeitet, das es ermöglicht, dieses Problems Herr zu werden. Räder, die offensichtlich ungenutzt sind, aber noch nicht als „Abfall“ gewertet werden können, werden mit einer „Gelben Karte“ markiert. Die Besitzer werden gebeten, diese Räder innerhalb von acht Wochen wieder in Betrieb zu nehmen oder aus dem Straßenraum zu entfernen. Räder, die nach Ablauf von acht



GELBE KARTe
FAHRRAD IN AACHEN

für ungenutzte Räder verteilt am ____ . ____ . 201__

Sehr geehrte/r Besitzer/in dieses Rades, Ihr Rad ist nicht fahrtüchtig, sieht ungenutzt aus und behindert andere Radfahrer beim Abstellen im Straßenraum. Bitte entfernen Sie es **innerhalb von 2 Monaten** aus dem Straßenraum oder reparieren Sie es. Die Radhändler beraten Sie gerne.

Der ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. hat eine Selbsthilfwerkstatt www.adfc-ac.de.

Wenn Sie der Wabe e.V. 0241/450 195 02 dieses Rad schenken, erhalten Sie gegen Vorlage des Aufklebers einen Gutschein für eine 4-stündige Pedelec-Tour, für 10 x frei Parken in der Radstation am Hbf oder 20 % Rabatt auf ein Gebrauchtrad.

Es wird nur 1 Gutschein je Person und Jahr ausgegeben.
Die Wabe holt Räder bei Bedarf ab.

Sehr geehrte/r Passant/in, wenn Sie dieses Rad stört und sich dieser Zettel länger als 2 Monate am Rad befindet, können Sie das Rad unter 0241/432-0 melden. Das Ordnungsamt prüft dann, ob das Rad entfernt werden kann.



Wochen immer noch unbewegt am gleichen Platz stehen, werden dann vom Ordnungsamt erneut geprüft, ob sie als „Abfall“ einzustufen sind.

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

Artikelserie zum Radverkehr in Essen

Die Neue Ruhr Zeitung (NRZ) hat im Juli und August 2011 eine 15-teilige Radtourenserie mit ganzseitigen Berichten im Essener Lokalteil gebracht und dabei gute Werbung für das Radfahren in Essen gemacht. Der Chef-

redakteur der Lokalredaktion Essen Wolfgang Kintscher wird dafür vom ADFC Essen und der Essener Fahrrad-Initiative (EFI) mit der „Goldenen Fahrradklingel am Bande“ ausgezeichnet.

Seit 2000 aktiv: Projektgruppe fahrradfreundliche Stadt Recklinghausen

Die im Jahre 2000 vom Rat der Stadt Recklinghausen ins Leben gerufene Projektgruppe „Fahrradfreundliche Stadt Recklinghausen“ befasst sich nunmehr bereits im zwölften Jahr mit der Förderung des Radverkehrs in Recklinghausen.

Der Rat der Stadt hatte diese Entscheidung ausgehend von einem Bürgerbegehren getroffen, das u.a. die Schaffung eines sicheren, schnellen und geschlossenen Radwegenetzes in Recklinghausen zum Ziel hatte. Ein weiteres Ziel war es, Recklinghausen innerhalb von fünf Jahren zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu machen.

Die Projektgruppe trifft sich ca. viermal pro Jahr. Bei den Sitzungen sind aus den Bereichen Politik, Verwaltung, Polizei und ADFC regelmäßig acht bis zehn Mitglieder vertreten. Alle Planungen zum Radverkehr in Recklinghausen werden hier vorgestellt, diskutiert und mit einem Votum versehen an den zuständigen Ausschuss bzw. an den Rat der Stadt weitergeleitet. Beispiele der bisherigen Arbeit der Projektgruppe:

- Exkursionen zu beispielhaften Maßnahmen;
- zielgerichtetes Arbeiten für mehr fahrradfreundlichkeit im Sinne der AGFS-Leitlinien;
- Einzellösungen zur Radverkehrsführung;
- Bearbeitung von Bürgeranregungen;
- Planung von Abstellanlagen;
- Überprüfung von möglichen Lückenschlüssen;
- Diskussion von Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit;
- Beteiligung bei neuen städtebaulichen Projekten;
- Vorstellung/Diskussion neuer Regelwerke (ERA, StVO pp.);
- Streckenbefahrung per Rad von Problembereichen in der Stadt.

Aktuell ist die Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege, hierzu werden Lösungsvorschläge zur Vorlage an die entsprechenden Gremien erarbeitet.

.....
Dieter Somnitz, Stadt Recklinghausen

Kreisstraße zwischen Langerwehe und Frenz wird ausgebaut

Im Kreis Düren starteten im Herbst die Bauarbeiten zum Ausbau der Kreisstraße 34 zwischen Langerwehe und Inden-Frenz. Als Vertreter des Landrats nahm Hans-Martin Steins, Technischer Dezernent der Kreisverwaltung, den ersten Spatenstich im Beisein weiterer Vertreter des Kreises und der Gemeinden vor.

Der Ausbau der sanierungsbedürftigen Straße erfolgt weitestgehend innerhalb der vorhandenen Straßentrasse, beginnend im Bereich der B 264 und endend im Bereich der Ortsdurchfahrt Frenz. Neben dem östlichen Fahrbahnrand wird auch ein begleitender 2,75 m breiter Radweg,



Foto: Kreis Düren
Hans-Martin Steins (3. von rechts) und Vertreter aus Verwaltung und Politik beim ersten Spatenstich

durch einen Trennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt, angelegt. Die neue Fahrbahn der rd. 1,3 km langen Gesamtausbauabschnitte wird künftig eine Breite von 6 m haben. Die Baumaßnahme, für die eine Vollsperrung eingerichtet wurde, soll bis zum Jahresende fertiggestellt sein. Verschlagen hat der Kreis Düren die Kosten mit etwa 1 Mio. Euro, von denen das Land NRW 60% übernimmt. Die von der Vollsperrung betroffenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer werden um Verständnis gebeten.

.....
Kreis Düren, Presseamt

300 Radler testen das erweiterte Radwegenetz des Kreises Düren

Fahrradhelme gingen beim 3. Radaktionstag des Kreises Düren weg wie die sprichwörtlichen warmen Semmeln. 170 der federleichten blauen Schalen mit dem Kreis-Düren-Schriftzug und dem Logo des Sponsors Sparkasse Düren wechselten im Laufe des Sonntags vor dem Fahrradparkhaus am Dürener Bahnhof für 10 Euro Schutzgebühr den Besitzer.

So wuchs die „Blauhelmtuppe“ rasch auf eine stolze Zahl an. Am Ende machten sich die wenigsten der rund 300 Teilnehmer „oben ohne“ auf den Weg, um an einem durchwachsenen Juli-Tag eine der drei angebotenen Strecken zwischen 15 und 50 km zu absolvieren. Falblätter mit Streckenbeschreibung und Proviant hielten die Mitarbeiter des Amtes für Kreisentwicklung und -straßen für alle Starter bereit.

Im Basislager stellte sich die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW vor, in die der Kreis Düren aufgenommen wurde. Der Kreis Düren wartete unter anderem mit Infos über sein neues Knotenpunktsystem auf, durch das sein Radwegenetz auf rund 1.500 km gewachsen ist.

Voll im Trend liegen Fahrräder mit elektrischer Trittunterstützung, wie die Resonanz auf die Ausstellungsfahrzeuge von Händlern zeigte.

Mitradeln und beim Gewinnspiel miträteln lohnte sich für Christian Antons aus Düren ganz besonders. So wird er demnächst samt Begleitung den indeland-Ballon besteigen, um den fahrradfreundlichen Kreis aus der Vogelperspektive zu betrachten. Unterstützt wurde der Rad-



Foto: Kreis Düren
170 Helme wurden gegen eine Schutzgebühr abgegeben. Der Erlös kommt Not leidenden Menschen aus der Region zugute.

aktionstag des Kreises erneut von der Sparkasse Düren.

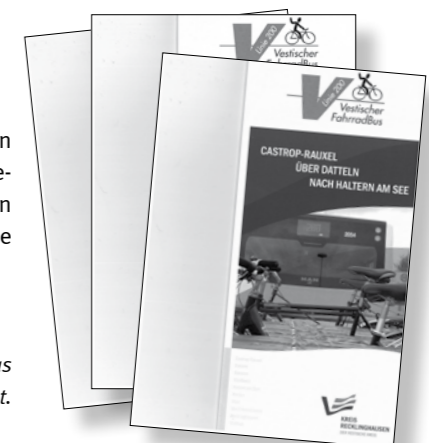
.....
Kreis Düren, Presseamt

Fahrradbusse in der Winterpause

Fahrradausflüge erhielten im Kreis Recklinghausen in diesem Jahr eine völlig neue Qualität. Erstmals startete ein neuer Fahrradbus im Vest. Der Linienbus mit Fahrradanhänger war jeweils sonn- und feiertags im Zwei-Stunden-Takt unterwegs. Er verband Castrop-Rauxel mit Datteln und Haltern und wurde bis zum 3. Oktober 2011 eingesetzt.

Im Kreis Unna wird bereits seit 2009 in der Sommersaison ein Fahrradbus eingesetzt, im Raum Paderborn/Höxter gehen auf sechs Linien die Fahrradbusse in die Winterpause.

.....
Ein Flyer bewirbt den neuen Fahrradbus im Vest.



metropolradruhr in Herne

Fahrradverleihsystem mit sieben Stationen und siebzig Rädern erweitert



Foto: Kirsten Weber

Vor dem Herner Rathaus (von links nach rechts): Christian Matzko, Pressesprecher der Stadt Herne, Reinhard Lüttenberg, Verkehrsbetriebe Straßenbahn Herne - Castrop-Rauxel GmbH, Stefan Wöstmann, next-bike, Fredy Stalla, Stadt Herne Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Gerd Werner, Stadt Herne Fachbereichsleiter Umwelt, Ulrich Heckmann, Regionalverband Ruhr, Winfried Sagolla, Stadt Dortmund, Horst Becker, Parlamentarischer Staatssekretär aus dem Landesverkehrsministerium NRW, Thomas Semmelmann, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Herne, Horst Schiereck, Oberbürgermeister der Stadt Herne, Martin Tönnes, Planungsdezernent des Regionalverbands Ruhr, Jan Terhoeven, Stadtbaurat a.D., Mareike Rauchhaus, next bike, Ulrich Syberg, ADFC-Vorsitzender

Das Fahrradverleihsystem „metropolradruhr“ gibt es jetzt auch in Herne. Vor knapp einem Jahr wurden die ersten Stationen in Dortmund in Betrieb genommen. Mittlerweile stehen in zehn Städten des Ruhrgebiets 1.600 Räder an 150 Leihstationen, mit denen man nicht nur in den Städten, sondern auch von Stadt zu Stadt fahren kann. Wer will, kann von Hamm bis nach Duisburg radeln und dort das Rad am Zielort an einer beliebigen Station abgeben. In Fachkreisen spricht man von einem „One-Way-System“. Weil die Verleihvorgänge von Station zu Station erfolgen, sind die Preise auch recht günstig. „Ein Rad, eine Stunde, ein Euro“ – ein Slogan, den man sich leicht

merken kann. Ab der fünften Stunde kostet es 8 Euro, dann kann das Rad den ganzen Tag genutzt werden. Auf dem Herner Stadtgebiet gibt es sieben Stationen mit 70 Rädern. In den meisten Fällen sind die „metropolradruhrstationen“ in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen, so auch am Herner Bahnhof und am Wanner Hauptbahnhof.

Nun auch in Herne

Als ADFC-NRW-Landesvorsitzender hat der Herner Radverkehrsbeauftragte Thomas Semmelmann seine Kontakte genutzt und zur Inbetriebnahme des Verleihsystems zum „großen Bahnhof“ nach Herne eingeladen. Vor dem Rathaus begrüßte Oberbürgermeister (OB) Horst Schiereck



Foto: RVR

u.a. den parlamentarischen Staatssekretär Horst Becker aus dem NRW-Verkehrsministerium und vom Regionalverband Ruhr (RVR) den neuen Planungsdezernenten Martin Tönnes. Nach den Grußworten



Foto: RVR

von OB Schiereck und dem Staatssekretär schwangen sich fünfzehn „Fahrradförderer“ auf die „metropolräder“ und radelten zur Station am Archäologiemuseum. Von da aus ging es ca. 2 km zum Bahnhof. Dort wurden die Räder an der Station ab-

gestellt und alle fuhren mit dem Linienbus der örtlichen Verkehrsbetriebe zurück zum Rathaus. Damit sollte die Mobilitätskette Fahrrad und öffentlicher Personennahverkehr dargestellt werden. „Mit dem Fahrrad ließen sich viele überflüssige Autofahr-

ten vermeiden, bei denen zum größten Teil Strecken unter 5 km zurückgelegt werden“, so Staatssekretär Horst Becker. Das „metropolradruhr“ ist ein Gemeinschaftsprojekt des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR), des RVR und von zehn Ruhrgebietsstädten unter der Federführung der Stadt Dortmund. Das Bundesverkehrsministerium fördert den Aufbau des Systems bis zum Jahr 2012 mit insgesamt 2,3 Mio. Euro. Dann sollen 3.000 Räder an 300 Leihstationen auf den Straßen sein. Die Anmeldung erfolgt unter www.metropolradruhr.de oder telefonisch unter 030/69205046.

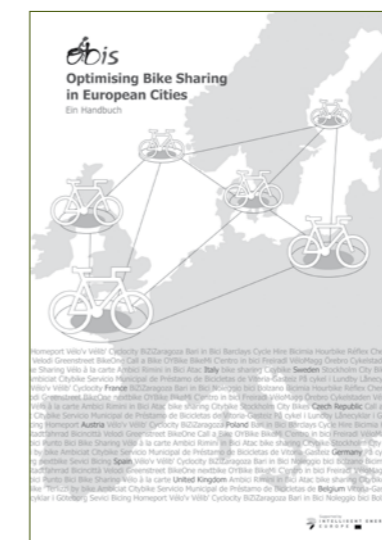
Thomas Semmelmann, Stadt Herne



Foto: RVR

Das OBIS-Handbuch über Fahrradverleihsysteme ist erschienen

In der Zeit von September 2008 bis August 2011 ist die bisher umfassendste Untersuchung zu Fahrradverleihsystemen entstanden. Insgesamt 16 Partner aus neun europäischen Ländern haben aktuelle Daten von 51 Fahrradverleihsystemen aus 48 Städten in ganz Europa analysiert. Untersucht wurden Systemmerkmale wie Technologie, Systemgröße, Service-Design etc. in Verbindung mit externen Faktoren der jeweiligen Städte. Mithilfe dieser Informationen und Demonstrationsprojekten in verschiedenen Städten konnte wertvolles Wissen zu Funktionsweisen, Erfolgsfaktoren und Optimierungsbedarfen von Fahrradverleihsystemen gewonnen werden. Die wesentlichen Ergebnisse des Projek-



tes wurden im OBIS-Handbuch auf 100 Seiten anschaulich zusammengefasst. Das Handbuch liefert außerdem umfassende Ratschläge und Empfehlungen für alle drei Entwicklungsstufen eines Fahrradverleihsystems: Planung, Durchführung, Optimierung. Es soll Akteuren aus Politik und Verwaltung als Leitfaden bei der Einführung von öffentlichen Fahrradverleihsystemen dienen. Darüber hinaus soll es aber auch alle, die sich mit Fragen des Radverkehrs und moderner Mobilität auseinandersetzen, ansprechen.

Das Handbuch ist erhältlich unter www.obisproject.com

wsm errichtet 52 Fahrradstationen in Kassel

Konrad Kassel – so der Name des neuen Fahrradverleihsystems der Stadt Kassel, welches Anfang November 2011 feierlich eingeweiht wurde. Die 52 Stationen, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen, wurden innerhalb kürzester Zeit durch wsm und dessen Partnerunternehmen die Firma Heintze Garten- und Landschaftsbau errichtet.

Jede Station ist den Gegebenheiten vor Ort optimal angepasst und fügt sich hervorragend in das Stadtbild ein. Dabei kamen sechs verschiedene Fahrradanhänger zum Einsatz. Diese Anhänger sind, wie auch der Fahrradrahmen des Konrads,

in RAL 9001 cremeweiß pulverbeschichtet. Eyecatcher hierbei: Die grünen Logoplaten mit dem Hinweis „Hier parkt Konrad“. Von weitem kann man die Stationen dank des hierfür eingesetzten Meta-Mastes bereits erkennen. So findet man schnell die nächste der 52 Stationen, an der man die Möglichkeit hat eines der 500 Fahrräder auszuleihen und dabei die Stadt KonRad zu erleben.

Weitere Informationen hierzu erhalten Sie unter der Internetseite der Stadt Kassel.

.....
wsm Walter Solbach Metallbau GmbH,
Christian Mortsiefer



Eine von 52 Stationen

Foto: T. Schneider/Heintze

Wirtschaft trifft Wissenschaft

wsm unterstützt die Duale Hochschule Heidenheim

Sechs Studenten der Dualen Hochschule (DHS) Heidenheim aus den Studiengängen Wirtschafts-Ingenieurwesen und Projekt-Engineering haben in einer Machbarkeitsstudie ein Konzept entwickelt, bei dem Elektrofahrzeuge zu 100% mit emissionsfreier Antriebsenergie aus Wind-, Solar- oder Wasserkraft versorgt werden, die vor Ort produziert und genutzt wird. Um die prinzipielle Funktionsweise und Nutzbarkeit zu demonstrieren, wurde als erster Schritt eine Solarladeanlage für Pedelecs (hybrid mit Elektroantrieb und Muskelkraft betriebenes Fahrrad) realisiert. Durch die

Autarkie vom Netz kann auch an nicht erschlossenen Orten Strom erzeugt und getankt werden.

Der Waldbröler Stadtmobiliar-Hersteller wsm Walter Solbach Metallbau GmbH beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit der Entwicklung und Herstellung von Fahrrad-Abstellanlagen. Ein Schwerpunkt liegt derzeit im Produktbereich Fahrradgaragen, weil diese vor allem dem Trend zu immer hochwertigeren Fahrrädern entgegenkommen (Diebstahlschutz), aber vor allem auch Schutz vor Witterungseinflüssen für Fahrrad und Gepäck bieten.



Sechs Studenten der Hochschule Heidenheim präsentieren die wsm Sunny-Charging-Fahrradgarage.

Foto: wsm

Da immer mehr Pedelecs den Markt erobern, liegt die Frage nach der Lademöglichkeit der Akkus auf der Hand. Und hier bot sich in der Kooperation von wsm mit dem Projektteam Sunny-Charging sowie weiteren engagierten Unternehmen eine große Chance, gleich mehrere Ziele gleichzeitig zu erreichen. Durch seine flache Dachneigung fiel die Wahl der Studenten auf die BikeBox 1, die häufig im öffentlichen Raum (z.B. an Bahnhöfen/Bike & Ride) zu sehen ist. Auf ihr lässt sich das Photovoltaik-Panel hervorragend installieren. Im Innenraum befinden sich die Elektro-Komponenten inklusive der Batterie, die dafür sorgt, dass auch nachts genügend Energie zum Beladen eines Pedelec-Akkus zur Verfügung steht.

Am 16. Juni 2011 konnten sich bei der offiziellen Präsentation erstmals Besucher davon überzeugen, dass die Studenten wirklich ausgezeichnete Arbeit geleistet haben. Alle vorhandenen Testergebnisse weisen nach, dass die Anlage wirklich unter den verschiedensten Bedingungen funktioniert. Auf der weltführenden Fahrrad-Fachmesse Eurobike im September dieses Jahres wurde das Gemeinschaftsprojekt dann auch den Fachbesuchern präsentiert. Derzeit steht die Sunny-Charging-Fahrradgarage auf dem Firmengelände von wsm, um die Ergebnisse des Projektes für die Serienfertigung weiterzuentwickeln.

.....
wsm Walter Solbach Metallbau GmbH,
Andreas Hombach

Studie: Fahrrad-Leihsysteme fördern Gesundheit und Umwelt

Zwölf Todesfälle pro Jahr und mehr als 9.000 t CO₂ innerhalb von zwei Jahren können durch Fahrrad-Leihsysteme in Großstädten vermieden werden. Das geht aus einer Studie spanischer Forscher hervor, die die Auswirkungen des Rad-Verleihsystems „Bicing“ in Barcelona untersucht haben.

In der katalanischen Hauptstadt leben mehr als 1,6 Mio. Menschen. In der Zeit von März 2007 bis August 2009 nutzten 181.982 Stadtbewohner und damit 11% der Bevölkerung das Angebot, gegen eine geringe Gebühr und ohne viel Aufwand Fahrräder an verschiedenen Stellen der Stadt auszuleihen. 68% fuhren mit den Drahteseln auf Pump zur Arbeit und damit auf Strecken, die sie sonst mit dem Auto gefahren wären. 28.251 der Radler nahmen nach Schätzungen der Wissenschaftler diese Offerte regelmäßig in Anspruch. Diese Zahlen werteten sie zusammen mit den Feinstaubwerten des Ortes, den Ster-



Die Auswirkungen des Rad-Verleihsystems „Bicing“ in Barcelona auf die Gesundheit der Nutzer und die Umwelt haben jetzt Forscher untersucht.

befällen während körperlicher Aktivität und Daten zu Verkehrsunfallzahlen aus. Dabei zeigte sich nicht nur, dass enorme Mengen CO₂ durch die Radler eingespart wurden, sondern auch, dass jedes Jahr

zwölf Todesfälle durch das Leihsystem vermieden werden. Zwar atmet ein Radfahrer oft mehr Feinstaub ein als ein Autofahrer, doch das führt laut des Forscherberichts im Fachmagazin „British Medical Journal“ nur zu einer geringfügig erhöhten Sterblichkeit, die ebenso wie die höhere Unfallgefahr der Pedaltreter im Vergleich zu Pkw-Lenkern durch die körperliche Aktivität des Radelns wieder mehr als ausgeglichen wird.

Mittlerweile gibt es in vielen europäischen Städten entsprechende Fahrrad-Leihsysteme. Auch in Deutschland finden sich immer häufiger Stationen mit öffentlichen Fahrrädern und auch deren Nutzung und Auswirkung wird derzeit in einer Studie im Auftrag der Bundesregierung untersucht. Die Ergebnisse sind allerdings nicht vor Herbst dieses Jahres zu erwarten (<http://dx.doi.org/10.1136/bmj.d4521>).

.....
Zitiert nach: de.nachrichten.yahoo.com

Der erste Schritt zum neuen Nationalen Radverkehrsplan ist getan

Am 16. September 2011 übergaben 25 Expertinnen und Experten Bundesminister Ramsauer ihre Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP). Die Laufzeit des aktuellen NRVP endet 2012.

Der NRVP bildet die Grundlage der Radverkehrsförderung in Deutschland. Durch dieses Instrument wurde der Radverkehr in den letzten Jahren deutlich gestärkt. Die offensichtlichen Erfolge sind ein gestärktes Gesamtsystem Radverkehr, ein bundesweit steigender Radverkehrsanteil und eine deutlich größere Präsenz des Fahrrads in Öffentlichkeit und Politik. Diese Erfolge und das große Potenzial des Radverkehrs bei der Lösung vielfältiger Probleme unserer Gesellschaft, wie Klimaschutz oder Gesundheitsvorsorge, veranlassten die jetzige Bundesregierung den NRVP weiterzuentwickeln.

Dabei rücken auch neue, aktuelle Handlungsfelder in den Fokus: Die Herausforderung der zunehmenden Elektromobilität beim Fahrrad, die Bewältigung des wachsenden Radverkehrs in Städten



Übergabe der Empfehlungen durch die Expertengruppe an Minister Ramsauer

und Gemeinden sowie die Stärkung des Alltagsradverkehrs auch im ländlichen Raum, wobei gerade dort der Vormarsch von Pedelec und E-Bike deutliche Zuwächse erhoffen lässt. Seit Anfang dieses Jahres hatten die 25 Expertinnen und Experten aus Ländern, Kommunen, Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden insgesamt fünf Foren u.a. die konkreten Aufgaben, mögliche Instrumente oder Fragen der verstärkten Werbung für das Radfahren diskutiert.

Mit der Abgabe der Empfehlungen endet nun die erste von insgesamt drei Phasen, in denen der neue NRVP erarbeitet wird. Im nächsten Schritt wird ein Entwurf formuliert, der dann abschließend mit den Bundesländern, Verbänden und Organisationen diskutiert und innerhalb der Bundesregierung abgestimmt wird. Das Ziel ist es, den neuen NRVP bis Mitte 2012 zu beschließen, damit er Anfang 2013 in Kraft treten kann.

.....
www.nrvp.de

Mit dem Fahrrad auf den Spuren von Krupp in Essen

Zum 200-jährigen Jubiläum der Firma Krupp hat die Stadt Essen das Radtouren-Faltblatt „Krupp-Tour“ herausgegeben. Eine 35 km lange Radtour mit 28 Standorten macht das Wirken des Konzerns und der Familie Krupp in Essen „erfahrbar“. Die Tour bietet viele Highlights: Vom Startpunkt am Hauptbahnhof führt sie zum Krupp-Gürtel, wo sich Geschichte und Gegenwart begegnen, denn hier stehen sich die alte Krupp-Hauptverwaltung und das Stammhaus sowie das neue ThyssenKrupp Quartier und der Krupp-Park gegenüber. Weiter geht es zur Margarethenhöhe, dem städtebaulichen Kleinod im Westen der Stadt. Von dort verläuft die Strecke nach Bredene, wo sowohl die imposante Grabstätte als auch das berühmte Wohnhaus der Familie Krupp, die Villa Hügel, zu sehen sind. Schließlich führt die Tour über Stadtteile mit Krupp'schen Wohnsiedlungen wie dem Altenhof zum Hauptbahnhof zurück. Alle 28 Standorte sind mit den wesentlichen Informationen erläutert. Wer in diesem Jahr keine Gelegenheit mehr für diese Tour findet, kann sie schon jetzt für 2012 einplanen. Auch dann ist wieder Krupp-Jahr, denn im April jährt sich der Geburtstag von Alfred Krupp zum 200. Mal.



Foto: Stadt Essen

Städtebaureferendar André Moschke, Stadtdirektor Hans-Jürgen Best und der städtische Radverkehrsbeauftragte Christian Wagener (von links nach rechts) präsentieren das Radtouren-Faltblatt „Krupp-Tour“ vor dem Denkmal Alfred Krupps mit einem passenden Fahrrad aus Titan von ThyssenKrupp: Die Titanblöcke wurden in Essen erschmolzen und in Italien weiterverarbeitet.

Die Faltblätter liegen ab sofort in der Touristikzentrale und an der Rathaus-Information aus und sind kostenlos erhältlich. Sie sind auch im Internet auf der Seite www.essen.de/fahrradfreundlich unter dem Link „Radtourvorschläge“ zu finden.

Christian Wagener, Stadt Essen

Neuer Fahrradplan für die Gemeinde Rommerskirchen

Das Radfahren in der Gemeinde Rommerskirchen blickt auf eine lange Tradition zurück. Bedingt durch die vielen kleineren Ortschaften, die auf einer großen Fläche verteilt sind, war es schon in früheren Zeiten wichtig, mobil zu sein. Seit Aufnahme der Gemeinde Rommerskirchen in die AGFS im Juni 2004 wurde eine Vielzahl von Projekten erarbeitet, geplant und umgesetzt. Nun ist ein weiteres Puzzleteil hinzugekommen. Um den Radfahrern die Orientierung in dem weitläufigen Wegenetz Rommerskirchens zu erleichtern, wurde ein eigener Radfahrplan aufgelegt. Er enthält Angaben zu allen wichtigen Radwegeverbindungen in der Gemeinde. Dazu zählen u.a. die Themenrouten, das landesweite Radwegenetz und natürlich die Freizeitwegeverbindungen innerhalb der Gemeinde sowie die Übergänge zu den

angrenzenden Kommunen Pulheim, Dormagen, Grevenbroich und Bergheim. Entstanden ist der Plan unter tatkräftiger Mithilfe von Ingo Nehring, der alle Wirtschafts- und Freizeitwege mit dem Fahrrad abgefahren ist und wichtige ergänzende Angaben bei der Erstellung des Plans liefern konnte.

Bürgermeister Albert Glöckner: „Rommerskirchen heißt nicht nur fahrradfreundliche Gemeinde, sondern ist es. Wir unternehmen große Anstrengungen, das Radfahren zu fördern. Radfahren ist nicht nur gesundheitsförderlich, sondern schont zugleich die Umwelt.“

Der neue Radwegeplan im Maßstab 1:20.000 ist im Bürgerbüro des Rathauses erhältlich.

Gemeinde Rommerskirchen, Presseamt

Grenzerfahrung in Essen

Die Essener Stadtgrenze hat eine Länge von rund 100 km. Um sie „erfahren“ zu können, hat die Stadt Essen ein neues Radtourenheft als Spiralo im quadratischen Format mit dem Titel „Grenzerfahrung“ erstellt. Die gesamte Strecke kann an einem Tag oder in mehreren Etappen zurückgelegt werden. So können sowohl ambitioniert als auch gemütlich Radelnde diese spannende Strecke erleben. Sie führt entlang der Grenze zu den 10 Nachbarstädten teils über bekannte Streckenabschnitte, teils über unbekanntes Terrain am Stadtrand, sodass man Essen aus einer anderen Perspektive kennenlernt.



Foto: Stadt Essen

Stellen die neue Radtour rund um die Stadtgrenze („Grenzerfahrung“) vor (von links nach rechts): Stadtdirektor Hans-Jürgen Best, Tourenerfinder Georg Pepping (EFI/ADFC), Michael Neurohr und Christian Wagener (Amt für Stadtplanung und Bauordnung, Textbeiträge und Redaktion)

Der Weg ist keine ausgeschilderte Themenroute, daher ist die gesamte Strecke auf 21 Kartenblättern mit dazugehörigem Höhenprofil übersichtlich aufbereitet.

U- und S-Bahn Haltestellen sind zur leichteren Anreise eingetragen. Zahlreiche Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke werden in Text und Bild passend zum jeweiligen Kartenausschnitt mit historischen und aktuellen Informationen vorgestellt. So wird Essener Geschichte mit dem Fahrrad erlebnisreich erfahrbar.

Christian Wagener, Stadt Essen

Mit der App „ADFC-mobil“ auf Radtour

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat eine aktualisierte Version der iPhone-App „ADFC-mobil“ herausgebracht. Sie enthält nun 20 statt vorher 17 vom ADFC zertifizierte Qualitätsradrouten: Hinzugekommen sind die mit vier Sternen ausgezeichneten Routen Südschwarzwaldradweg sowie die Drei-Sterne-Route Alte Salzstraße.

Neben den neuen Sternerouten gibt es auch neue Funktionen. Mit der GPS-Funktion zeigt das iPhone den jeweiligen Standort auf der interaktiven Karte an und ermöglicht die Navigation zur nächsten Fahrradwerkstatt oder zum gewählten Bett+Bike-Gastbetrieb. Diese werden dabei bundesweit – unabhängig von den enthaltenen Radrouten – angezeigt und lassen sich über das Routing von Google Maps ansteuern. Die Suche erfolgt über die Karte nach der Standortbestimmung. Radreisende können zu allen Routen neben der Routenbeschreibung mit Bildern von der Strecke auch das Höhenprofil abrufen und die Hinweise zu Literatur, Sehenswürdigkeiten und geeigneten Bahn-

höfen nachlesen. Die App wurde Mitte September 2011 noch um die neuen ADFC-Qualitätsradrouten Ilmtal-Radweg (vier Sterne) und Saarland-Radweg (drei Sterne) erweitert.

ADFC

Mehr zu den ADFC-Qualitätsradrouten auf www.adfc.de/sternerouten und zur App mit Hilfe und Support auf www.adfc.de/mobil. Die App „ADFC-mobil“ gibt's im App-Store bei iTunes für 2,39 Euro.



iPhone-App ADFC-Qualitätsradrouten

Foto: ADFC

Die Natur Route

Die 16 km lange neue Nord-Süd-Verbindung durch die Stadt verknüpft den Essener Norden mit dem Ruhrtal im Süden über eine Vielzahl von miteinander verbundenen Parks, Wald- und Grünflächen. Die Route führt daher überwiegend durchs Grüne und ist sehr fahrrad- und familienfreundlich zu befahren. Sie setzt sich aus Abschnitten zusammen, die nur 1 km über Stadtstraßen verlaufen, weitere 4 km über verkehrsberuhigte Straßen, z.T. mit Radverkehrseinrichtungen, sowie 11 km abseits von jeglichem Straßenverkehr.

Zahlreiche Parks und naturnahe Grünanlagen prägen somit den Verlauf der Route und warten darauf, entdeckt zu werden. Im Norden überquert die Route die Emischer und den Rhein-Herne-Kanal. Dort befinden sich in unmittelbarer Nähe die Schurenbachhalde sowie der Nordsternpark Gelsenkirchen. Nach Süden schließt



Eröffnung der Natur Route durch Oberbürgermeister Reinhard Paß (3. von rechts) am 18. Juli 2011

sich der neue Nordsternweg an und führt am Landschaftspark Katernberg vorbei sowie durch den Grünzug Katernberger Bach. Ein besonderer Höhepunkt an der Natur Route ist das Welterbe Zollverein mit seinen Industriedenkmalen und Kultureinrichtungen sowie seiner außergewöhnlichen Industrienatur. Im anschlie-

Lufttankstelle mitten auf dem Rhein

Radfahrer, die auf der Rheinfähre Mondorf den Rhein überqueren, können künftig während der Überfahrt die Luft ihres Rades überprüfen und bei Bedarf nachtanken. Die Rheinfähre Mondorf hat anlässlich ihres Beitritts als Fördermitglied zum ADFC Bonn/Rhein-Sieg eine moderne Lufttankstelle in Betrieb genommen. An ihr können zwei Fahrräder gleichzeitig während einer Überfahrt Luft tanken. Schon heute spielt der Radverkehr eine zentrale Rolle für die Mondorfer Fähre. „Wir wollen damit unterstreichen, dass wir keine reine Autofähre sind“, so Ingo Schneider-Lux, der Betreiber der Fähre. Schon die Hälfte aller Fahrgäste auf der Fähre sind Radfahrer. Auf die Idee zum Bau einer Lufttankstelle kam die Lux-Werft durch die frühere Lufttankstelle des Fahrradgeschäftes Stromann in der Bonner Innenstadt. „Diese kleine Tankstelle war eine Institution in Bonn und wird heute vermisst. Wir wollen ein Stück dieser Tradition fortsetzen“, hofft Schneider-Lux.

www.adfc-bonn.de
www.rheinfahre-mondorf.de

genden Abschnitt befinden sich weitere große Parkanlagen sowie der Grünzug des Stoppenberger Baches. Hier wurden neue Wege im Vorfeld zur Renaturierung des Stoppenberger Bachs angelegt. Im weiteren Verlauf führt die Route durch die Parkanlage im Siepental, bevor das Ruhrtal erreicht wird.

Die Natur Route ist neben der Wasser Route eine weitere Radwegeverbindung, die im Rahmen des Programms „ESSEN. Neue Wege zum Wasser“ erstellt und am 18. Juli 2011 durch Essens Oberbürgermeister Reinhard Paß eröffnet wurde. Die Wege entstanden in enger Kooperation mit der Arbeit & Bildung Essen, der Emischer Genossenschaft und dem Regionalverband Ruhr.

Mehr unter: www.neuewegeszumwasser.de
Christian Wagener, Stadt Essen

Broschüre zu Radtouren im Kreis Viersen in kürzester Zeit vergriffen

Nur kurze Zeit nach ihrem Erscheinen war die kostenlose Broschüre des Kreises Viersen „Mit dem Fahrrad auf Entdeckungstour“ vergriffen. Alle 2.500 Broschüren mit den zusammengefassten Radrouten der Monate März bis Oktober fanden einen Abnehmer.



In jedem Monat der Radfahrersaison gibt es eine „Radroute des Monats im Kreis Viersen“. Diese wird in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden des Kreises sowie dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club ADFC ausgearbeitet. An einem Termin im Monat wird die jeweilige „Radroute des Monats“ unter fachkundiger Führung des ADFC auch als geführte Tour angeboten.

Die Radbroschüre lag bei allen Einrichtungen des Kreises sowie in allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden aus oder wurde auf Anfrage vom Kreis verschickt. „Wie schön, dass so viele unsere Routen-Tipps nachfahren möchten“, sagt Georg Pins, Leiter der Abteilung Kreisentwicklung des Kreises Viersen.

Alle Radrouten sowie die Broschüre sind auf der Homepage des Kreises abrufbar.

Die Mitarbeiter im Kreishaus sammeln nun neue Routen für die Broschüre im kommenden Jahr, dann mit den Touren-Tipps, die in diesem Jahr gefahren wurden. Sie wird im Frühsommer 2012 erhältlich sein.

Sandra Sieg, Kreis Viersen

Radbroschüre „12 Fahrradtouren in der Nordeifel“

Wer gerne mit dem Fahrrad unterwegs ist, wird sich in der Nordeifel wohlfühlen. Aufgrund der landschaftlichen Voraussetzungen mit Bördelandschaft im Norden und Mittelgebirgslandschaft im Süden findet jeder Radfahrer, ob sportlich ambitioniert, Genuss-Radler oder Familien mit Kindern, die passende Route im fahrradfreundlichen Kreis Euskirchen.

Um die Nordeifel Radfahrern schmackhaft zu machen, hat die Nordeifel Tourismus GmbH in Zusammenarbeit mit dem Kreis Euskirchen eine 52-seitige Radbroschüre „12 Fahrradtouren in der Nordeifel“ im Format DIN A5 herausgegeben. Darin werden 12 verschiedene Tourenvorschläge mit wichtigen Informationen wie Routenbeschreibung, Angaben zur Zielgruppe, Übersichtskarte, Höhenprofil, Anreise- und Einkehrmöglichkeiten etc. präsentiert. Unter anderem sind in der Broschüre die Eifel-Höhen-Route und das Täleroutennetz sowie die Wasserburgenroute enthalten. So können sich interessierte Radfahrer schon zu Hause die passenden Routen auswählen bzw. zusammenstellen.



Für technikbegeisterte Radfahrer stehen die GPS-Tracks aller Touren auf www.nordeifel-tourismus.de zum Download bereit. Aufgrund des Formates passt die Broschüre ideal in die Lenkertasche.

Die Radbroschüre „12 Fahrradtouren in der Nordeifel“ kann kostenlos bei der Nordeifel Tourismus GmbH angefordert werden und auf der Homepage www.nordeifel-tourismus.de als E-Paper gelesen werden.

Nordeifel Tourismus GmbH

Neue ADFC-Regionalkarten erschienen



Mit den beiden neuen Kartenblättern Sauerland und Bergisches Land/Köln/Düsseldorf ist NRW nun radtouristisch flächendeckend kartiert. Darüber hinaus wurde südlich von Bonn das Kartenblatt Koblenz/Bonn/Mittelrhein erst aufgelegt sowie das Kartenblatt Ruhrgebiet West überarbeitet und neu aufgelegt.

Die aktuellen, digital erstellten Kartengrundlagen machen die Radwanderkarten übersichtlich. Die Karten im Maßstab 1:75.000 (Ruhrgebiet West: 1:50.000) sind im Buchhandel erhältlich und kosten je 6,80 Euro.

Das Grundgerüst der ADFC-Regionalkarten bilden die beschilderten, überregionalen Radfernwege, das landesweite Radverkehrsnetz NRW sowie regionale Radrouten. Landschaftlich reizvolle Strecken wurden miteinander verbunden und durch ein Netz regionaler, verkehrsarmer Routen ergänzt. Die Karten zeigen, wie die Wege beschaffen, wie stark befahren sie sind und mit welchem Gelände zu rechnen ist. Zur besseren Orientierung sind Straßennamen aufgeführt.

Im Textteil am Kartenrand gibt es Tourenvorschläge, Tipps und Infos zur An- und Abreise ohne Auto sowie zu Radeln auf Bahntrassen, Bett & Bike und Radstationen. Ebenso sind die Anschriften der regionalen ADFC-Büros aufgeführt.

Norbert Schmitt, ADFC NRW

Radfahren in Westfalen-Lippe: Die aktuelle Broschüre „Routen für Radler“ ist da



Broschüre „Routen für Radler“

Westfalen-Lippe ist eine der beliebtesten Fahrradregionen Deutschlands. Lernen Sie die schönsten Routen kennen und entdecken Sie jahrhundertealte Burgen, das romantische Münsterland oder die Steilhänge des Sauerlandes. Wenn Sie per Fahrrad auf Tour gehen, können Sie rechts und links der gut ausgeschilderten Radwege zahlreiche Abstecher zu den interessanten Zielen machen. Die aktualisierte Broschüre „Routen für Radler“ erhalten Sie kostenlos beim Deutschen Jugendherbergswerk, Landesverband Westfalen-Lippe.

„Routen für Radler“ führt die verschiedenen Regionen mit ihren Sehenswürdigkeiten und natürlich auch die entsprechenden Radwege auf – vom Wellness-Radweg in Ostwestfalen bis hin zum berühmten Europaradweg R1. Besonders hilfreich sind die Hinweise auf das ausführliche Kartenmaterial, welches es z.T. auch kostenlos gibt. Für Ihre Entdeckungsreise müssen Sie nicht gleich auf ganz große Tour gehen. Die Jugendherbergen des Landesverbandes Westfalen-Lippe sind ideale Ausgangspunkte für Wochenend- oder Kurztrips. Alle 37 Jugendherbergen im Landesverband sind vom ADFC als fahrradfreundliche Gastbetriebe ausgezeichnet. Der Verband stellt die aktualisierte Broschüre „Routen für Radler“ gratis zur Verfügung, einfach telefonisch anfordern unter 02331/9514-0 oder unter www.djh-wl.de downloaden.

Deutsches Jugendherbergswerk LVB Westfalen-Lippe

Heimbach ist NRW-Wanderbahnhof 2011

„Der Bahnhof Heimbach zeigt, wie gut sich öffentlicher Nahverkehr und Tourismus miteinander verbinden lassen“, sagt Klaus Vollmer, Leiter des Kompetenzzentrums Marketing NRW (KCM). Er verfügt über eine stündliche Anbindung an das Bahnnetz an sieben Tagen in der Woche, ein Info-Zentrum im Bahnhof für Wanderer und Ausflügler, gastronomische Angebote in unmittelbarer Nähe, ein naturkundliches Museum im Bahnhof und eine direkte Anbindung ans Wegenetz. Mehrere Wanderwege beginnen direkt am Bahnhof. „Heimbach hat einfach alles, was ein Wanderbahn-

Passgenaue Angebote für Wanderer

Die Wahl zum NRW-Wanderbahnhof wurde im vergangenen Jahr aus der Taufe gehoben. Damals gewann der Bahnhof Iserlohn. Nach der erfolgreichen Premiere hatte die Gemeinschaftskampagne „Busse & Bahnen NRW“ in diesem Frühjahr erneut dazu aufgerufen, Vorschläge einzureichen. Aus ihnen wählte eine Jury aus Verkehrs- und Wanderexperten schließlich den Gewinnerbahnhof. Die große Resonanz vonseiten der Fahrgäste zeigt, dass ÖPNV und Wandern in der Kombination auf ein großes Interesse stoßen.



Edith Cremer, 2. stellvertretende Bürgermeisterin der Stadt Heimbach, Parlamentarischer Staatssekretär Horst Becker und Manuel Andrack bringen die Wanderbahnhof-Plakette an.

hof braucht“, findet auch Manuel Andrack, Buchautor und Pate der Wanderbahnhofs-Aktion. „Ich kann nur jeden ermuntern, den charmanten Ort und die schöne Rur-eifel einmal zu erkunden – am besten natürlich in Wanderschuh.“ Öffentlicher Personennahverkehr und Tourismus sind in Nordrhein-Westfalen bestens verzahnt, wie das Beispiel Heimbach zeigt. Das sagt auch Karin Paulsmeyer, Abteilungsleiterin im Verkehrsministerium NRW: „Mit dem ÖPNV bringen wir Sie in die schönsten Gebiete des Landes. Sie werden kaum einen touristisch interessanten Ort in NRW finden, den Sie nicht mit Bus und Bahn erreichen können. Und das Beste: Die Erholung fängt schon direkt nach dem Einsteigen an und nicht erst, wenn Sie sich mit dem Auto durch dichten Verkehr gekämpft haben.“

Die Gemeinschaftskampagne reagiert hierauf mit entsprechenden Angeboten, allen voran die kostenlose Broschüre „Wunderbar wanderbar“. Sie gibt Tipps für reizvolle Wanderungen in Nordrhein-Westfalen und liefert die passende An- und Abfahrt mit Bus und Bahn gleich mit. Großer Beliebtheit erfreuen sich bei Freizeitreisenden auch die günstigen Pauschalpreistickets des NRW-Tarifs, vor allem das SchönerTag-Ticket NRW 5 Personen, mit dem Familien und Gruppen einen ganzen Tag lang für nur 36 Euro in Nordrhein-Westfalen unterwegs sein können.

Mehr Infos unter: www.nahverkehr.nrw.de

Holger Klein
Kompetenzzentrum Marketing NRW bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Bremslicht fürs Fahrrad

Busch + Müller bringt nach dem Tagfahrlicht nun ein Bremslicht auf den Markt.

Es ist noch nicht allzu lange her, dass Licht am Fahrrad eher stiefmütterlich behandelt wurde. Dabei sollte es im Interesse eines jeden Radfahrers sein, mit einer modernen Fahrrad-Beleuchtungsanlage gesetzeskonform und sicher unterwegs zu sein. Da hat sich in den letzten Jahren einiges getan.

Seit LEDs anstelle von Glühlampen zum Einsatz kommen, hält ein Scheinwerfer ein Fahrradleben lang und ist praktisch wartungsfrei. Weil sie sparsamer mit Energie umgehen, springen LEDs schon an, wenn das Rad nur geschoben wird. Außerdem: Eine herkömmliche Glühlampe erzeugt mehr Hitze als Licht, die Effizienz einer LED ist ungleich höher, die Lichtausbeute nimmt ganz andere Dimensionen an.

Wenn dann auch noch ein Scheinwerfer in modernstem Design eingesetzt wird, lässt sich die Lichtausbeute noch optimieren. Bisher saßen Glühlampen in zentraler Position im Scheinwerfer und leuchteten quasi überall hin, sodass ein Großteil des erzeugten Lichts als Streulicht verloren ging. Bei IQ-Scheinwerfern des Meinerzhager Lichtspezialisten Busch + Müller hingegen sitzt eine LED hinter dem oberen Rand des Scheinwerfers und leuchtet in einen vollverspiegelten Reflektor. Dieser formt das Licht und bringt es in gebündelter Form auf die Fahrbahn. Damit hat man plötzlich ein helles, brillantes und homogenes Lichtfeld, wie man es bisher nur beim Pkw kannte. Modelle mit sogenannter Nahfeldausleuchtung bringen zudem Licht in den Bereich ab einem Meter

vor dem Fahrrad. So kann Hindernissen auch noch im letzten Moment ausgewichen werden.

Neben dem Sehen ist aber auch das Gesehenwerden eine wichtige Komponente der Verkehrssicherheit. Damit man an der Ampel von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen wird, hat Busch + Müller Scheinwerfer und -rücklichter mit Standlichtfunktion erfunden. Während der Fahrt wird ein wenig Dynamoenergie gespeichert, welche im Stand dafür sorgt, dass Scheinwerfer und Rücklicht noch einige Minuten nachleuchten. Standlicht gehört bei einem guten Fahrrad mittlerweile schon zur Standardausstattung. Top-Modelle verfügen zudem noch über eine Sensorautomatik: ein Hell-Dunkel-Sensor erkennt die Helligkeitsverhältnisse automatisch und sorgt für Licht, sobald es während der Fahrt dämmt oder dunkel wird.

Seit Herbst 2010 gibt es von Busch + Müller nun auch eine ganz neue Möglichkeit, auf sein Fahrrad im Straßenverkehr aufmerksam zu machen: LICHT24, das Tagfahrlicht für Fahrräder. Denn wie zuvor erwähnt richtet ein moderner LED-Scheinwerfer sein Licht gebündelt nach unten auf die Straße. Andere Verkehrsteilnehmer betrachten den Radfahrer aber nicht aus der Froschperspektive, sondern aus Augenhöhe. Genau deswegen senden beim Tagfahrlicht mehrere nebeneinander angeordnete, superhelle und nach vorne strahlende LEDs ganz neue und im Verkehrsgetümmel nicht zu übersehende



Das neue BrakeTec von Busch + Müller leuchtet auf, sobald der Radfahrer langsamer wird.

Signale. Der Clou an einer solchen Beleuchtungsanlage ist auch hier wieder der Hell-Dunkel-Sensor. Nachts fährt der Radfahrer mit bestem Licht auf der Fahrbahn, während sein Tagfahrlicht abgedimmt ist. Tagsüber ist dann das Fahrlicht gemindert, und die Signal-LEDs strahlen den Gegenverkehr mit voller Intensität an.

Eine weitere Sicherheitsergänzung kommt diesen Herbst hinzu: BrakeTec, die Bremslichtfunktion für Fahrräder von Busch + Müller. Im Rücklicht sitzt ein Prozessor, der Signale des Nabendynamos auswertet. Sinkt die Geschwindigkeit plötzlich und drastisch, leuchtet das Rücklicht deutlich heller auf. Ein heller werdendes Rot im Straßenverkehr signalisiert jedem nachfolgenden Verkehr klar, dass das Fahrrad langsamer wird, und andere Verkehrsteilnehmer reagieren darauf instinktiv.

Sebastian Göttling, Busch + Müller

Neuer Newsletter: VSF informiert rund um Radverkehr und Fahrradbranche

Mit einem neuen Dienst wendet sich der Verbund Service und Fahrrad an alle Interessierten aus dem politischen und medialen Raum rund um den Radverkehr: Der

etwa zehnmal im Jahr erscheinende VSF-Newsletter informiert in kompakter Form über Aktuelles und Hintergründiges aus Fahrradwirtschaft und Verkehrspolitik.

Ziel des VSF-Newsletters ist es, relevante Informationen aus Wirtschaft, Politik und Verbänden der interessierten Zielgruppe übersichtlich nahezubringen und ggf. Diskussionen anzuregen.

Der VSF-Newsletter kann kostenlos abonniert werden unter www.vsf.de. Hier können auch die bisher erschienenen Ausgaben eingesehen werden.

Albert Herresthal, VSF e.V.



VSF-Newsletter-Header

Drei Reifen unter Strom

Schwalbe setzt für die Saison 2012 zwei weitere Reifen unter Strom: Energizer Pro und Energizer Plus heißen die neuen Modelle speziell für das E-Bike. Damit vergrößert sich die Energizer-Familie auf drei Modelle. Alle Reifen tragen das europaweit gültige ECE-R75-Prüfzeichen für E-Bikes bis 50 km/h.

Beim E-Bike-Rennen im „Superhybrid Cup“ zeigten die neuen Energizer ihre Klasse: Ihr enormer Grip machte bisher unbekannte Schräglagen möglich und bewies, wie groß die Leistungsunterschiede zu einem Standardreifen sind. Was im Rennen entscheidend ist, beschert auch Alltagsfahrern einen Gewinn an Sicherheit. Denn gerade mit den schnellen E-Bikes

erreichen selbst weniger geübte Radler recht hohe Geschwindigkeiten.

Der Energizer Plus ist mit der 3 mm dicken Schutzschicht GreenGuard zudem äußerst pannensicherausgerüstet. „Beidenelektrifizierten Rädern ist die Pannensicherheit noch wichtiger als beim normalen Fahrrad, weil bei vielen E-Bikes der Radausbau wesentlich aufwändiger ist“, erklärt Marketingleiter Carsten Zahn. Der wirkliche Pannenschutzgürtel GreenGuard besteht aus hochelastischem Latex, der wiederum zu einem Drittel aus Recyclingmaterial besteht.

Der Energizer Pro dagegen wurde ganz auf Schnelligkeit getrimmt. Ihn schützt der leichte RaceGuard Schutzgürtel aus der

Rennradreifenserie. Dadurch und dank seiner LiteSkin Seitenwand bringt er gut 200 g weniger auf die Waage. Mit geringem Gewicht und niedrigem Rollwiderstand ist er bestens für schnelle, sportliche E-Bikes geeignet.

Übrigens: Neben den drei reinen E-Bike-Reifen der Energizer-Familie sind noch zehn weitere Modelle von Schwalbe ausdrücklich auch für E-Bikes geeignet. Sie tragen das „E-Bike Ready“-Signet. Energizer-Reifen sind wie alle Schwalbe-Produkte ausschließlich im Fahrradfachhandel erhältlich und kosten je nach Ausführung zwischen 24 und 30 Euro.

Doris Klytta, Schwalbe – Ralf Bohle GmbH

ORTLIEB erhält Auszeichnung

Der OutDoor INDUSTRY AWARD wurde für den neuen Rucksack von ORTLIEB vergeben

Im Rahmen der internationalen Leitmesse OutDoor 2011 in Friedrichshafen wurde der neu entwickelte Rucksack MountainX31 der ORTLIEB Sportartikel GmbH, Heilsbronn, mit dem OutDoor INDUSTRY AWARD 2011 ausgezeichnet.

Der wasserdichte MountainX31 ist speziell für die hohen Anforderungen beim Alpengross konzipiert: zwei separate Zugänge (Rollverschluss oben und wasserdichter Reißverschluss zur unteren Hälfte des Hauptfachs), elastische Außentaschen, großflächiges wasserdichtes Frontfach, das auch als Helmhalter dient, mehrere Laschen zur Befestigung z.B. eines Rücklichts. Das anatomisch geformte Rückensystem mit Ventilationskanälen und gepolstertem Hüftgurt garantiert bequemen Sitz auf anspruchsvollen Langstrecken. Hermetischer Trinkschlauch-Durchlass, Reflektoren und Signalpfeife runden die Ausstattung ab. Damit ist dieser Rucksack auch für Wander- oder Klettertouren geeignet. Seine Wasserdichtigkeit sowie das strapazierfähige, leichte Material (Gesamtgewicht nur 1.200 g bei 31 l Volumen!) prädestinieren ihn als Standardausstattung für anspruchsvolle Aktivsportler.



ORTLIEB MountainX31

Fotos: ORTLIEB

Wie alle im speziellen Hochfrequenz-Schweißverfahren hergestellten ORTLIEB-Produkte wird auch dieser Rucksack am Firmensitz Heilsbronn bei Nürnberg produziert. Er wird Anfang 2012 im Handel verfügbar sein.

Der ORTLIEB-Rucksack ist eines von 46 prämierten Produkten, die die Fachjury des OutDoor INDUSTRY AWARD 2011 aus insgesamt 301 eingereichten Beiträgen ausgezeichnet hat. Organisatoren des

Awards sind Messe Friedrichshafen und iF-Design, Hannover. Die eingereichten Produkte werden von einer aus Branchen- und Design-Spezialisten bestehenden Jury nach Kriterien wie Innovationsgrad, Gestaltungsqualität, Materialwahl, Verarbeitung, Umweltverträglichkeit, Funktionalität, Stabilität, Gebrauchswert, Sicherheit und Service bewertet.

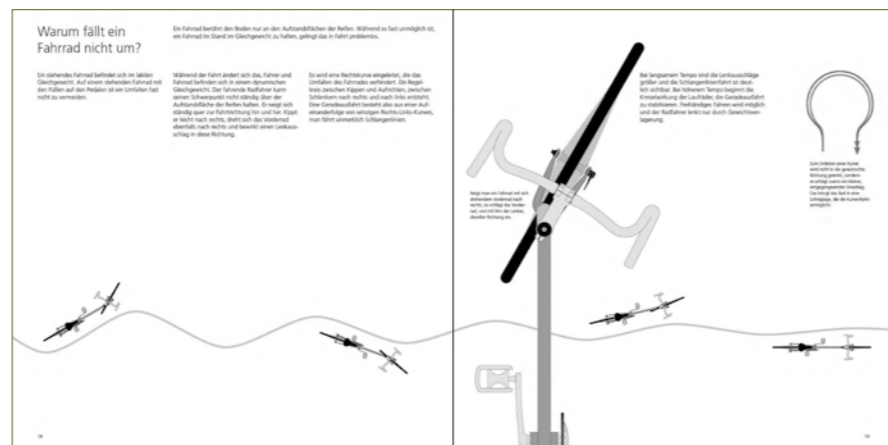
Christoph Schleidt, ORTLIEB Sportartikel GmbH

Künstlerisches Werk: VSF-Akademie präsentiert neues Buch

Seit zehn Jahren gibt es die VSF-Akademie für Fortbildung. Pünktlich zum Jubiläum erschien nun auf der Eurobike ein besonders ästhetischer Bildband: „Fahrräder und Fahrradteile – Illustrationen“. Der Autor, Jürgen Isendyck, ist Grafik-Designer und war es leid, dass dem Leser in Fachbüchern „meistens grausam schlechte Abbildungen zugemutet werden“. So ging er engagiert ans Werk und schuf ein Buch, das man durchaus als „Augenweide“ bezeichnen kann. Das Buch bietet einen hauptsächlich visuellen Zugang zur Fahrradtechnik, ergänzt durch kurze technische Erläuterungen. So erfährt der Leser eine Annäherung an Fahrräder und Fahrradteile, die mehr über Bilder als über den Text erfolgt.

Das Buch eignet sich übrigens auch hervorragend als Präsent für besondere An-

lässe. Preis: 28,50 Euro. Bestellungen sind über akademie@vsf-mail.de möglich.



„Fahrräder und Fahrradteile – Illustrationen“ von Jürgen Isendyck

Albert Herresthal, VSF e.V.

VSF auf Wachstumskurs – Büroeinweihung in Aurich

Der Verbund Service und Fahrrad (VSF e.V.) hat die Büroräume der Geschäftsstelle in Aurich vergrößert und feierte am 19. Juni 2011 Einweihung mit einem Tag der offenen Tür. Mit Kuchen und Sekt wurde auf eine gute Nachbarschaft in der Rhododendronstraße angestoßen.



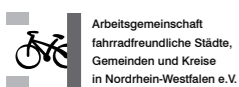
Eingang zum neuen Büro

gend Platz bieten, gleichwohl aber weiterhin einen schönen Blick in die parkähnliche Landschaft vor unserem Büro gewähren, die beim kreativen Arbeiten inspirierend wirkt.“

Der VSF e.V. vertritt 275 Unternehmen der Fahrradbranche, vorwiegend Fachhandelsgeschäfte von gehobenem Qualitätsniveau, aber auch namhafte Hersteller und Dienstleister. Mehr Infos finden Sie unter www.vsf.de.

Albert Herresthal, VSF e.V.

Wir sind Unternehmen FahrRad!



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

Rückblick

NRW-Tag vom 1. bis 3. Oktober 2011 in Bonn



Tag der Deutschen Einheit. Nordrhein-Westfalen-Tag. 1.-3. Oktober 2011. Bonn.

Vom 1. bis 3. Oktober 2011 wurden in der ehemaligen Bundeshauptstadt Bonn der NRW-Tag und der Tag der Deutschen Einheit begangen. Besseres Wetter hätte es wohl kaum geben können. Bei hochsommerlichen Temperaturen von bis zu 28 Grad lag ganz Bonn drei Tage lang in einem einzigen Feierrausch. Doch so schön es auch war, am Montagabend ging das Deutschlandfest zu Ende.

Um genau 16.02 Uhr eröffnete Ministerpräsidentin Hannelore Kraft am 1. Oktober offiziell den NRW-Tag auf der WDR-Bühne am Markt. Sie könne es kaum erwarten, sich in das Getümmel zu stürzen, so die Ministerin bei ihrer Eröffnungsrede. Sie

überreichte dem Bürgermeister der Stadt Bonn Jürgen Nimptsch einen Ahornbaum, den sogenannten Nordrhein-Westfalenbaum, sowie eine Bronzeplakette mit einem Relief Nordrhein-Westfalens.

Damit wolle das Land Danke sagen, dass die Bonnerinnen und Bonner in diesem Jahr den NRW-Tag ausrichten. Die AGFS war als Partner des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit diesem gemeinsam in einem Ausstellungszelt vertreten. Das Ministerium präsentierte sein Premiumprodukt Radroutenplaner und die Karten zum nordrhein-westfälischen Radnetz. Kompetente An-

sprechpartner am Stand beantworteten alle Fragen zum Umgang mit dem Radroutenplaner. Der Routenplaner ist über die Webadresse www.radroutenplaner.nrw.de erreichbar.

Die AGFS präsentierte nach sechzehn Veranstaltungen im Jahr 2011 zum letzten Mal in diesem Jahr ihre Kampagne „Ich bin die Energie“ vor großem Publikum. Und der Informationsbedarf war groß, die Energie-Broschüre im Stil eines Lifestyle-Magazins wurde vielfach gerne mitgenommen. Die Broschüre lässt sich übrigens weiterhin über das Internet bestellen:

www.ich-bin-die-energie.de



Radtour mit dem Landrat

Am 2. September 2011 hatte Landrat Hans-Jürgen Petruschke zur alljährlichen Radtour durch den Rhein-Kreis Neuss eingeladen. Ebenfalls mit von der Partie waren Bürgermeister Franz-Josef Moormann aus Kaarst sowie Bürgermeister Dieter Spindler aus Meerbusch, durch deren Gebiete die Tour teilweise führte.

Begleitet von der Polizei und der Johanniter-Unfallhilfe fuhren die rund 80 Teilnehmer zum Haus Meer nach Meerbusch. Nach einer Führung durch die Parkanlage brach die Gruppe anschließend zum Reitstall Evenhof auf. Dort führte der Besitzer die rund 80 Teilnehmer durch seine Stallungen und Padlocks. Die letzte Etappe führte nach Neuss zur Skihalle. Hier ließ man den Nachmittag nach rund 38 km ausklingen. „Wir können auf einen entspannten Nachmittag mit zufriedenen Teil-



Landrat Hans-Jürgen Petruschke (3. von links) führte die Radtour an.

nehmern und guten Gesprächen zurückblicken“, fasste der Landrat die Radtour zusammen. „Der Rhein-Kreis Neuss eignet sich hervorragend zur Naherholung. Daher gehen uns die Ideen auch nicht aus, sodass wir im nächsten Jahr mit Sicherheit

wieder zu einer neuen Radtour einladen werden“, fügte der Landrat abschließend hinzu.

Daniela Deden, Wirtschaftsförderung Rhein-Kreis Neuss

Roter Teppich in Aachen

Die Stadt Aachen und das Kaleidoskop-Filmforum in Aachen e.V. rollten am Freitag, dem 26. August 2011, vor dem Rathaus gemeinsam den „roten Teppich für Aachen“ aus: für ein kulturelles Highlight in der Stadt, ein Kurzfilmfestival, das am 10. September stattfinden sollte, und für E-Bikes – die Alternative schlechthin im Bereich städtischer Mobilität.

Gisela Nacken, Planungs- und Umweldezernentin der Stadt Aachen, sagte zur Eröffnung der Roadshow: „Wir möchten über die vielfältigen Maßnahmen zur Verbesserung des Radfahrens und speziell zu E-Bikes informieren und in einen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern eintreten. Immer mehr Betriebe nutzen zum Beispiel die E-Bike-Testwochen und sind begeistert von dieser beispielhaften Kooperation von Stadt, STAWAG, Industrie- und Handelskammer und der Radstation.“ Dr. Armin Langweg, der die vielen Aktivitäten zur Förderung von E-Bikes bei der Stadt koordiniert, wies darauf hin, dass E-Bikes nach der Eisenbahn „als zweites elektrisches Verkehrsmittel dafür geeignet sind, eine Breitenwirkung zu entfalten“. Viele Infos zu E-Bikes stellt die Stadt Aachen unter www.aachen.de/e-bikes bereit.

Bis zum 10. September tourte die E-Bike-Aktion durch das Stadtgebiet. Frank Schallenberg von der Radstation der WABe e.V., der den Infostand betreute, lud die Passanten ein: „Nutzen Sie das Angebot und machen Sie Ihre persönliche Premierenfahrt mit einem E-Bike der Radstation. Wir helfen Ihnen, Ihren Radius zu erweitern: mit E-Bikes und mit Fahrrädern in Aachen!“ Die WABe übernimmt nicht nur mit der Radstation einen professionellen Service für Zweiräder verschiedenster Art, sondern ist wichtiger Sozialpartner für viele Alltagsfragen in der Stadt Aachen. Abschluss und Höhepunkt der „Roten-Teppich-Tour“ war der Festivaltag am Samstag, dem 10. September 2011, auf dem Gelände des alten Schlachthofes in Aachen.

Stadt Aachen, Presseamt

Der ADFC Rhein-Kreis Neuss feierte sein 20-jähriges Bestehen

Am 17. Juli 2011 feierte der ADFC Rhein-Kreis Neuss unter der Schirmherrschaft von Landrat Hans-Jürgen Petruschke sein 20-jähriges Bestehen. Der ADFC-Kreisverband wurde im November 1991 gegründet und dient als Verbindung zwischen den acht Ortsgruppen im Rhein-Kreis Neuss sowie dem Verband auf Landesebene.



Foto: Hr. Boese

Der Lichthof des Kreishauses in Neuss

Landrat Hans-Jürgen Petruschke hob in seiner Gratulationsrede die Bedeutung des ADFC für die Radverkehrsförderung des Rhein-Kreises hervor. Zudem lobte er die gute Zusammenarbeit mit dem Verein in vielen radrelevanten Bereichen. Seit sieben Jahren ist der Rhein-Kreis Neuss Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. Hier hat sich der ADFC Rhein-Kreis Neuss seit Langem als guter und verlässlicher Partner bewährt. Auch die Organisation des Niederrheinischen Radwandertages oder die erfolgreiche Radwegewartung basieren auf der Zusammenarbeit zwischen dem ADFC und dem Rhein-Kreis Neuss.

Rund 200 Besucher waren bei den Feierlichkeiten dabei, darunter auch namhafte Gäste aus Politik und Verwaltung. Ein buntes Rahmenprogramm am Rande der Feierlichkeiten rundete die Veranstaltung, die ganz im Zeichen des Rades stand, ab.

Daniela Deden,
Wirtschaftsförderung Rhein-Kreis Neuss

Recklinghäuser Fahrradtag 2011

Der Fahrradtag in Recklinghausen weckte auch in diesem Jahr wieder bei vielen Besuchern die Lust aufs Radeln. Die Stadt Recklinghausen konnte mit dem Echo der

Besucher hoch zufrieden sein. Mit dabei auch diesmal: Die Fahrradwaschstraße, vor der sich lange Schlangen bildeten. Auch die Fahrradcodierung des ADFC fand begeisterten Zulauf. Die Recklinghäuser Fahrradhändler stellten ihre neuesten Modelle vor; große Nachfrage zeigten die Besucher bei den Pedelecs, die auch zur Probe gefahren werden konnten. Beim Gewinnspiel kamen unter vielen anderen Gewinnen auch Kinderfahrräder in die Verlosung. Infostände der Polizei, des RVR und der Stadt Recklinghausen rundeten das Programm ab.



Foto: Stadt Recklinghausen

BMX-Show mit Eddy Maczuga

Ein Highlight war die BMX-Show mit dem Ex-Weltmeister, Europameister und mehrfachen Deutschen Meister Eddy Maczuga und seiner Truppe: Die spektakulären Sprünge über die Rampe in der Disziplin „Park“ begeisterten die Zuschauer auf dem Rathausplatz.

Dieter Somnitz, Stadt Recklinghausen

Aachener Fahrradtag

Im Rahmen der Kampagne „FahrRad in Aachen“ fand am 14. Mai 2011 von 11:00 bis 16:00 Uhr rund um den Elisenbrunnen der Aachener Fahrradtag statt. Diese Aktion ist fester Bestandteil im jährlichen Fahrradprogramm der Stadt Aachen. Der Aachener Fahrradtag läutet die Fahrradsaison in Aachen ein. Er ist ein „Muss“ für alle Radfahrer und ein „Ausflugziel“ für die ganze Familie. Der Aachener Fahrradtag versteht sich nicht als reine Informationsveranstaltung, sondern als buntes Fest rund um das Radfahren, bei dem alle Besucher – Erwachsene wie Kinder – einen abwechslungsreichen Tag erleben.



Foto: Stadt Aachen

Für große und kleine Besucher wurde ein buntes Programm auf die Beine gestellt. An zahlreichen Ständen und Aktionsflächen präsentierten Polizei, Verkehrswacht, WABe, Stadt Aachen, Radsportvereine, Fahrradhändler, DRK, VCD, ADFC u.v.m. wissenswertes, interessantes und innovatives rund um das Thema Fahrrad. Für Kinder wurde ein Rollerparcours aufgebaut und sie konnten an dem Wahrnehmungspfad und an Fahrradspielen teilnehmen. Aber auch für Erwachsene war etwas dabei. So boten einige Fahrradhändler eine Pedelec-Teststrecke an. Wer noch aktiver werden wollte, konnte an der Orientierungsfahrt teilnehmen oder auf einem Rennrad virtuell seine Runden drehen. Weitere Angebote waren die Fahrradcodierung, der Fahrradsicherheitscheck und der Gebrauchtfahrradmarkt. Umrahmt wurden die Aktionen mit einem Bühnenprogramm bestehend aus Live-Musik, dem Auftritt des Schülerzirkus Configurani, Kunstradfahren, Break-Dance-Vorführung und einem Malwettbewerb.

Dr. Stephanie Küpper, Stadt Aachen

Aachener Fahrradsommer

Der Aachener Fahrradsommer ist Teil der Kampagne „FahrRad in Aachen“, mit dem der Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen das Fahrrad als alternatives, umweltschonendes Verkehrsmittel stärker in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger rücken möchte. Der Aachener Fahrradsommer fand in diesem Jahr inzwischen schon zum 17. Mal statt. Alljährlich wird eine familienfreundliche Rundstrecke für den Fahrradsommer ausgeschildert. Am 28. Mai 2011 um 14:00 Uhr wurde die neue Strecke in einer gemeinsamen Fahrt von vielen Fahrrad-

begeisterten eröffnet. Diese Strecke ist bis zum Herbst ausgeschildert und kann somit jederzeit nachgefahren werden. In diesem Jahr führt die ca. 21 km Tour zum Annapark nach Alsdorf. Die Strecke ist ausgesprochen familienfreundlich und bietet einige Sehenswürdigkeiten wie die Welscher Mühle, das Naturschutzgebiet Broichtal und die Schachanlage mit Förderturm Anna I und Anna II. Es gibt zwei unterschiedlich schwere Strecken für die Rückfahrt. Diese kann aber auch mit der Euregiobahn erfolgen.

Alle aktuellen Tourentermine und die Beschreibung der Route kann man in einem Flyer nachlesen oder unter www.aachen.de/radfahren herunterladen.

Dr. Stephanie Küpper, Stadt Aachen

Krupp-Radtour durch Essen mit Oberbürgermeister

Ganz im Zeichen des 200-jährigen Jubiläums der Firma Krupp, die im November 1811 in Essen gegründet worden war, stand die diesjährige Sommerradtour mit dem Essener Oberbürgermeister Reinhard Paß.

Rund 60 Teilnehmer/-innen radelten mit ihm gemeinsam auf den historischen Spuren der Firma Krupp. Die vom städtischen Fahrradbeauftragten Christian Wagener ausgearbeitete rund 20 km lange Strecke verlief vom Hauptbahnhof aus durch den Essener Süden und Westen.

Zunächst führte die Route zur Krupp-Siedlung Altenhof in Rüttenscheid und von dort weiter zur Villa Hügel, dem Wohnsitz der Familie Krupp. Hier informierte ein ThyssenKrupp-Mitarbeiter über die Familiengeschichte. Anschließend stand die über die Stadtgrenzen hinaus bekannte Gartenstadt Margarethenhöhe auf dem Radwegeplan. Weiter ging es über attraktive Bahntrassen-Radwege zur 2010 eingeweihten Zentrale des ThyssenKrupp Konzerns, wo die Radtour mit kühlen Getränken und einer ausführlichen Führung durch die Konzernzentrale endete.

Christian Wagener, Stadt Essen

70.000 Menschen erlebten die B 61 „ohne auto mobil“

Ein ungewöhntes Bild: Wo sonst Tausende von Kraftfahrzeugen auf der B 61 entlangfahren, nutzten am autofreien Sonntag (25.09.) bis zu 70.000 Radler, Inlineskater und Fußgänger die Chance, die Schnellstraße einmal auf besondere Weise zu passieren. Denn die 16 km lange Strecke zwischen Herford und Bielefeld war den ganzen Tag autofrei.



Foto: Stadtmarketing Herford

Mit herrlichem Sonnenschein und Temperaturen um die 25 Grad waren die Rahmenbedingungen für einen Besuch der Nachbarstadt ideal und viele Besucher von nah und fern folgten dem Ruf der Straße. Die sommerlichen Temperaturen und die geräuscharme Zeit nutzten ebenso viele Anwohner der B 61 und stellten ihre Gartenmöbel an der Straße auf, errichteten kleine Flohmärkte oder boten den Besuchern Kaltgetränke sowie Kaffee und Kuchen an. So herrschte eine sehr herzliche Atmosphäre und ausgelassene Stimmung an der Strecke, die durch nahezu keine Zwischenfälle gestört wurde.

Dieser Erfolg der Veranstaltung lässt Dieter Wulfmeyer, Geschäftsführer der Stadtverkehr Herford GmbH und Veranstalter von „ohne auto mobil“, trotz der angespannten Haushaltslage und der Hanse-tage 2013 in Herford weitere Kooperationsprojekte der Städte Herford und Bielefeld nicht ausschließen: „Die gute Kooperation der beiden Nachbarstädte spiegelt sich in dem Erfolg der Veranstaltung wider. Selbstverständlich denken wir daher mit unseren Bielefelder Kollegen über eine Wiederholung der Veranstaltung nach.“

Stadtmarketing Herford

Ausblick

Der Deutsche Fahrradpreis 2012

Alles neu macht der Name

Wenn ein Schokoriegel seinen Namen ändert, wird mit einer ausgeklügelten Werbestrategie und dem Einsatz mehrerer Millionen für Werbe- und Radiospots, Plakatkampagnen und PR-Arbeit selbiger unter Volk gebracht. Gleichwohl trifft man auch nach 20 Jahren der Umbenennung noch auf Menschen, die „Raider“ statt „Twix“ sagen.

In diesem Fall stehen weder ein Werbebeat in Millionenhöhe noch ein Heer umtriebiger PR-Fachleute zur Verfügung. Trotzdem wollen wir es wagen:

„best for bike“ heißt ab jetzt „Der Deutsche Fahrradpreis“!

Anders als beim Schokoriegel, der mit dem Zusatz „Sonst ändert sich nix!“ warb, ändert sich beim Deutschen Fahrradpreis eine ganze Menge. Angefangen beim Logo über die Anzahl der Wettbewerbskategorien bis hin zum Format der Preisverleihung. Einige Änderungen kommen bereits im bevorstehenden Turnus zum Tragen, andere werden sukzessive in den nächsten Jahren umgesetzt.

Anlass für diesen Schritt war, den Wettbewerb noch hochwertiger und interessanter zu gestalten. Bereits mit dem Namen soll die Wertigkeit des Preises demonstriert werden: Es geht hier um DEN Deutschen Fahrradpreis und nicht um irgendeine Auszeichnung unter vielen. Das entstandene Arbeitsprogramm, inklusive der Aufwertung der Preisverleihung, löst diesen Anspruch ebenfalls ein und führt den Wettbewerb in die Zukunft.

Zu guter Letzt ging es auch darum, dem mittlerweile ein wenig in die Jahre gekommenen Logo etwas auf die Sprünge zu helfen und dem Wettbewerb ein neues, modernes Gesicht zu geben.

* Und für alle, die schon beim Schokoriegel Schwierigkeiten hatten, rutscht „best for bike“ in den Untertitel. Als kleine Gedächtnisstütze!



Website

www.der-deutsche-fahrradpreis.de

Online-Bewerbungsverfahren

Bewerber können sich ab dem 1. November 2011 ganz unkompliziert und direkt online bewerben. Das heißt, wir verzichten ab 2012 gänzlich auf Papier – als kleiner Beitrag zum Umweltschutz!

Wettbewerbskategorien

Aus zwei mach drei! Ab jetzt gibt es zusätzlich zur „Fahrradfreundlichsten Persönlichkeit“ eine Auszeichnung „Fahrradfreundlichste Entscheidung – Alltagsmobilität“ und eine Kategorie „Fahrradfreundlichste Entscheidung – Freizeit/Tourismus“.

Preisverleihung

Mehr Zeit, mehr Inhalt, mehr Spaß! Die Details stehen noch aus, aber schon jetzt ist klar: Der zeitliche Rahmen der Preisverleihung wird deutlich ausgeweitet, um eine hochwertigere inhaltliche Gestaltung möglich zu machen. Außerdem soll ab

Eckdaten

Bewerbungsphase:

1. November bis 20. Dezember 2011
Projekt der Woche: Vorstellung ausgewählter Projekte (Zufallsprinzip) auf der Website

Entscheidung der Fachjury: Ende Januar
Bekanntgabe der „Fahrradfreundlichsten Persönlichkeit“: Mitte Februar
Preisverleihung: AGFS-Radverkehrskongress, Essen, 23./24. Februar 2012
Veranstalter: AGFS, BMVBS, ZIV
Hauptsponsor: VSF
Kooperationspartner: Messe Essen

2012 der Unterhaltungsfaktor nicht zu kurz kommen.

Trophäe

Die Trophäe wird dem neuen Erscheinungsbild angepasst. Wie sie letztendlich aussehen wird, bleibt bis zur Preisverleihung ein Geheimnis.

Fotowettbewerb

Statt eines Gewinnspiels lockt in diesem Jahr ein Fotowettbewerb unter dem Motto „Mein schönstes Fahrradfoto“. Unter allen Einsendern werden fünf Fotos prämiert und auf der Preisverleihung vorgestellt.



„VSF-Ethikpreis 2012“

Die Akteure der Fahrradbranche engagieren sich nicht nur für den Radverkehr und für gute Fahrrad-Produkte, sondern sie investieren vielfach auch in ethisch inspirierte Projekte. Dieses Engagement würdigt der VSF e.V. mit seinem „VSF-Ethikpreis“, der mit 1.000 Euro dotiert ist und beim vivavelo Branchenkongress am 27./28. Februar 2012 zum dritten Mal verliehen wird.

Für den jetzt ausgeschriebenen VSF-Ethikpreis 2012 liegt der inhaltliche Schwerpunkt auf dem Themenfeld „Mitarbeiter“ (Stichworte: soziale Aktionen, Verbesserung der Arbeitsbedingungen, Zufriedenheit in der Arbeit). Nach Überzeugung des VSF ist der Mensch die wichtigste Ressource im Wirtschaftsprozess. Ganz gleich, welche Tätigkeit er im Einzelnen ausübt: Er verdient, dass ihm mit Respekt begegnet wird und dass das Unternehmen Bedingungen schafft, die seine Kreativität und Leistungsbereitschaft fördern. Nur wenn Mitarbeiter im Unternehmen geachtet und als Individuum gesehen werden, kann sich bei ihnen Arbeitszufriedenheit entwickeln.

Die Maßnahmen, mit denen sich Unternehmen oder Verbände/Institutionen der Fahrradbranche bewerben konnten, durften vielfältig sein: von Aktionen, die der Transparenz dienen und den Zusammenhalt im Betrieb fördern, bis zu Verbesserungen der Arbeitsbedingungen, Formen der Mitgestaltung des Arbeitnehmers, soziale, sportliche oder kulturelle Maßnahmen oder solche, die der Gesunderhaltung/Vorsorge dienen. Auch das Verlangen von fairen Arbeitsbedingungen bei Zulieferern kann mit dazu gehören. Der Kreativität wurde hier keine Grenzen gesetzt. Bewerbungen und/oder Kandidaten-Vorschläge für den VSF-Ethikpreis konnten bis zum 12. November 2011 beim Vorstand des VSF e.V. eingereicht werden. Die bisherigen Preisträger des VSF-Ethikpreises waren die Firma used (für ihr Engagement im Bezug auf den „Bam-



VSF-Ethikpreis

boo Trailer“ für den Einsatz in Entwicklungsländern), die Firma Schwalbe für das Event „Rolliday“ (www.rolliday.de) für mobilitätseingeschränkte Menschen und die Firma SRAM für das internationale Hilfsprojekt „World Bicycle Relief“ (www.worldbicyclerelief.org).

Zur Motivation des VSF, den Ethikpreis auszuloben, sagt der VSF-Vorsitzende Albert Herresthal: „Wirtschaftsethik war für uns schon immer ein wichtiges Thema und ist ein wesentlicher Aspekt unserer VSF-Identität.“ Dies wird auch dokumentiert durch die Ende 2010 von den VSF-Mitgliedern beschlossenen „Unternehmensleitlinien“. Diese zielen einerseits auf das Verhalten der VSF-Betriebe, reichen aber auch in die gesamte Branche hinein. „Mit dem VSF-Ethikpreis wollen wir hier einen positiven Anreiz setzen“, so Herresthal, „und ethische Fragen werden auch für den Verbraucher immer häufiger zum kaufentscheidenden Argument.“

Weitere Infos: www.vsf.de

Albert Herresthal, VSF e.V.

Termine

02.10.2011–26.02.2012, Bielefeld
„Rückenwind – 125 Jahre Radmarkt und Fahrradproduktion in Bielefeld, Ausstellung zur Kulturgeschichte des Fahrrades von 1886 bis heute“. Das historische Museum in Bielefeld präsentiert seine große Fahrradausstellung.
www.historisches-museum-bielefeld.de

17.11.2011, Stuttgart
23.11.2011, Köln
24.11.2011, Berlin
Seminar der Fahrradakademie
Erfolgsfaktor Kommunikation! Aktionen und Kampagnen zur Steigerung von Verkehrssicherheit und Radverkehr
www.fahradakademie.de/archiv/2011-2012

23.11.2011, Hannover
Fachdialog Radschnellwege
Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung laden zu einem bundesweiten Fachdialog zu Radschnellwegen mit internationalen/nationalen Experten und Fachbeiträgen ein.
Region Hannover, Team Regionalplanung, Höltystraße 17, 30171 Hannover, Dr. Solveigh Janssen, Tel. 05 11/6 16-2 25 50
www.metropolregion.de

23./24.02.2012, Essen
Radverkehrskongress mit Preisverleihung „Der Deutsche Fahrradpreis“
www.deutscher-fahrradpreis.de

24.02.–26.02.2012, Essen
Messe „Fahrrad Essen“
Die Messe „Fahrrad Essen“ hat sich zur größten Messe rund um das Fahrrad in Nordrhein-Westfalen entwickelt.
www.fahrrad-essen.de



Kongress der Fahrradbranche 2012: vivavelo in der Berliner Landesvertretung von NRW

Termine

27./28.02.2012, Berlin
Branchenkongress vivavelo
www.vivavelo.org

10./11.03.2012, Köln
CYCOLONIA Fahrradmesse
Bereits zum dritten Mal ist die Fahrradmesse CYCOLONIA Dreh- und Angelpunkt des Fahrrads und der urbanen Mobilität in Köln und NRW.
www.cycologia.de

17. 06.2012, Kreis Euskirchen
Ohne Zweifel ist die „Tour-de-Ahrtal“ das Radevent Nummer 1 in der Region. Die Kreise und Gemeinden entlang des Ahr-Radweges laden wieder zu diesem besonderen Radaktionstag in Kombination mit dem Autofreien Ahrtal ein.
www.blankenheim.de/freizeit/tour_de_ahrtal/?id=591

Radverkehrskongress 2012

Im Februar 2012 ist es wieder so weit. Zum mittlerweile 13. Mal lädt die AGFS zum jährlichen Radverkehrskongress ein. In Kooperation mit der Messe „Fahrrad Essen“ laufen die Vorbereitungen bereits auf Hochtouren. Die Besucher erwarten ein erstklassiges Programm mit dem Themenschwerpunkt „Nahmobilität 2.0“. Vorgestellt werden soll die neue AGFS-Broschüre mit gleichnamigem Titel sowie der „Aktionsplan Nahmobilität“ des Landes, der die Marschrichtung für die nächsten Jahre festlegt.

Neben den Fachvorträgen bildet auch die Preisverleihung zum „Deutschen Fahrradpreis – best for bike“ wieder einen Programmpunkt. Die Teilnehmer dürfen sich schon jetzt auf einige grundlegende Änderungen und Überraschungen im Ablauf freuen (siehe auch Seite 44).

Wie immer lockt am Ende des Tages der Besuch der „Fahrrad Essen“ und ein Besuch am AGFS-Stand. Das genaue Programm finden Sie ab Ende Dezember auf www.fahrradfreundlich.nrw.de.

Die Vorbereitungen für den 2. Kongress der Fahrradbranche in Berlin am 27. und 28. Februar 2012 laufen auf Hochtouren. Wie schon 2010 wird der Fachkongress wieder in der Landesvertretung von Nordrhein-Westfalen im Botschaftsviertel der Hauptstadt stattfinden. vivavelo ist der Zukunftskongress für die Fahrradbranche, in dem der Dialog zwischen Politik und Fahrradwirtschaft eine wesentliche Rolle spielt. So werden neben Vertretern der Fahrradindustrie und des Handels auch hochrangige politische Funktionsträger und viele Journalistenteams zum Kongress erwartet. Die AGFS wird im Foyer wieder auf einer der „Innovationsinseln“ ihre Ideen präsentieren und inhaltlich im Vortragsprogramm Impulse setzen. vivavelo beginnt standesgemäß mit einer Pedelec-Radtour durch das Berliner Re-

ethik“ (Prof. Heidbrink, Uni Essen) sowie die Präsentation einer Studie über unterschiedliche Typen von Radfahrern (Trendscope) auf dem Programm. Bei einem Diskussionsforum wird es um die Eckpunkte des neuen Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020 gehen.

Am zweiten Kongresstag werden parallel folgende Workshops geboten: „Zukunft der E-Mobilität“, „Pedelegs – Test und Technik“, „Mehr Radverkehr – neue Chancen“ und „Markt im Wandel – wohin steuert das Fahrrad?“. Den Abschluss wird die Verabschiedung eines verkehrspolitischen Manifests zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr darstellen.

vivavelo wird vom Verbund Service und Fahrrad e.V. (VSF) in Kooperation mit vielen Verbänden und Unternehmen der Fahrradwirtschaft veranstaltet. Auch Mitglie-



Foto: VSF

der von „Unternehmen Fahrrad!“ der AGFS unterstützen vivavelo, so z.B. Schwalbe, wsm, Shimano/Lange und Busch + Müller. Ziel des Kongresses ist es einerseits, Zukunftsfragen des Fahrrads zu diskutieren und Lösungen für offene Fragen zu entwickeln. Gleichzeitig wollen die Organisatoren in der Hauptstadt aber auch die Bedeutung der Fahrradwirtschaft unterstreichen und eine konsequentere Förderung des Radverkehrs einfordern. Mehr Informationen zu vivavelo finden Sie unter www.vivavelo.org. Anmeldung und Anfragen zum Kongress: kontakt@vivavelo.org

.....
Albert Herresthal, VSF e.V.

„fahrstil“ Nr. 5 erschienen: Schwerpunktthema „arsch“



Am ersten Tag der Fahrradweltleitmesse Eurobike (31. August bis 3. September 2011) in Friedrichshafen ist die fünfte Ausgabe des Radkulturmagazins „fahrstil“ erschienen. Das Schwerpunktthema heißt „arsch“ und widmet sich nicht allein der Anatomie des Radfahrers, sondern vielmehr den verschiedenen Redewendungen rund um den Allerwertesten und ihrer Bedeutung für das Rad. Von „arschkalt“ und „am Arsch der Welt“ über „im Arsch“ und „der Arsch der Runde“ sein bis zum Arsch des Rades selbst reichen die Themen des vielfach ausgezeichneten Radmagazins. „Der Arsch ist journalistisch bisher eher stiefmütterlich behandelt worden, was seiner Bedeutung fürs Radfahren und die Fahrer/innen nicht gerecht wird“, erklärt fahrstil-Chefredakteur H. David Koßmann die Wahl des Schwerpunktthemas.

fahrstil erscheint vierteljährlich und ist im ausgesuchten Fachhandel oder online unter www.fahrstil-magazin.de erhältlich. Seit seinem ersten Erscheinen hat fahrstil das Genre der Fahrradzeitschriften um eine feuilletonorientierte Aufbereitung des Fahrrads und des Radfahrens an sich ergänzt. Überraschende Themenzugänge, anspruchsvolles Design und Lust an Tiefgang sowie sperrigen Themen haben fahrstil schnell über die Grenzen der Radszene hinaus bekannt gemacht. Im Jahr 2011 hat fahrstil insgesamt vier Designpreise gewinnen können. Zuletzt wurde fahrstil als erstes Magazin überhaupt mit dem Eurobike Award 2011 ausgezeichnet.

.....
www.fahrstil-magazin.de

Po Campo – Mode mit Stil und Funktion

Entdeckt auf der Interbike – zwei Frauen, die in Chicago ihre eigene Kollektion von Handtaschen fürs Fahrrad herstellen. In der Bikebranche gibt es so viele robuste Fahrradtaschen wie z.B. von ORTLIEB, aber schöne Handtaschen für die Damen fehlen völlig. Po Campo schließt diese Lücke mit handgemachten Taschen für den Lenker und den Gepäckträger.

Es gibt viele Fahrradtaschen auf dem Markt, aber sie sehen mehr nach Expedition aus als nach dem, was eine Dame für den Stadtbesuch mitnehmen würde. Maria und Emily gründeten Po Campo, um genau dieses Ziel zu verfolgen. Als überzeugte Fahrradfahrerinnen wollen sie stilvoll und elegant in der Stadt unterwegs sein, mit der passenden Tasche für das Theater, die Disco oder den Restaurantbesuch. Die Po-Campo-Linie wird in Handarbeit in Chicago gefertigt. Gibt es bei used.

.....
www.used-hq.com



Po Campo – Logan Tote

Greencity München: Freistil geht in die zweite Runde

Für Jugendliche ist der eigene Autoführerschein das Tor zur Freiheit. Endlich mobil sein, ohne sich nach Eltern oder Busfahrplan richten zu müssen! Hier setzt Freistil an. Es motiviert die Teilnehmer/innen, ihren Lebensstil zu hinterfragen, und vermittelt Alternativen zum motorisierten Individualverkehr: den gesunden Mix aus öffentlichen Verkehrsmitteln, Zufußgehen und Radfahren.



Foto: www.greencity.de

Schüler bei den Dreharbeiten

Nach den Erfolgen aus dem letzten Jahr konnten im Oktober 2011 erneut zwei Klassen der 8.–10. Jahrgangsstufe weiterführender Schulen an Freistil teilnehmen. In spannenden Workshops erforschten die Schüler/innen unterschiedliche Aspekte des Radelns und erkannten die klaren Vorteile des Fahrrads für sich und für die Umwelt. Anstatt trockene Theorie zu pauken, setzten sich die Jugendlichen an sieben Projekttagen kreativ mit dem Thema auseinander. Mit Hilfe einer Theaterdozentin und zweier Filmtechniker verarbeiteten die Schüler/innen ihre Eindrücke und Inspirationen aus den Workshops und kreierten ihr eigenes Theaterstück oder ihren eigenen Film. Das Ausarbeiten des Skripts, das Einstudieren der Szenen, das Filmen, Schneiden und Vertonen – die Jugendlichen übernahmen alle Aufgaben selbst. Die Ergebnisse präsentierten sie ihren Mitschülern bei einer feierlichen Premiere. Greencity e.V. ist eine Initiative aus München, die sich mit den Themen Umwelt und Mobilität in München auseinandersetzt.

.....
www.greencity.de

Wir sind die AGFS:

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

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

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

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

Herausgeber

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

in Zusammenarbeit mit

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

© Köln, November 2011

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln

Fachliche Betreuung

Planerbüro Südstadt:
Büro für urbane Mobilität, Köln

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

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

Geschäftsführerin Christine Fuchs
Konrad-Adenauer-Platz 17

47803 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

Fax: 0 21 51/86-42 80

E-Mail: info@fahrradfreundlich.nrw.de

www.fahrradfreundlich.nrw.de