

# nahmobil

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

Heft 08 | November 2016



## FAHRRAD- STRASSEN

---

**Essen –**  
Grüne Hauptstadt  
Europas 2017

---

---

**Drei neue Mitglieder  
in der AGFS**

---

---

**Neue Broschüre**  
„Nur Armleuchter fahren  
ohne Licht“

---



# PÜNKTLICH ZUR DUNKLEN JAHRESZEIT

Das Thema Fahrradbeleuchtung  
erscheint in neuem Glanz!



FAHRRADBELEUCHTUNG



Liebe Leserinnen und Leser,

Deutschland im Herbst 2016 – lassen Sie uns die Regeln für Mobilität neu schreiben. Nahmobilität rückt stetig weiter in den Fokus des öffentlichen Interesses. Dies gilt insbesondere für das Radfahren: Mit den aktuellen Themen Elektromobilität und Radschnellwege wird der Radverkehr auch außerhalb der „Planerszene“ stärker wahrgenommen – bis zur Gleichberechtigung mit ÖV und Auto ist es allerdings noch eine weite Strecke. Helfen kann in diesem Zusammenhang der Ausbau von Radinfrastruktur, wie wir sie in Nordrhein-Westfalen in Form von Radschnellwegen intensiv betreiben. Unterstützung gibt es dazu auch aus Berlin, Minister Dobrindt stellt Mittel für die Realisierung von Radschnellwegen bereit, dafür vielen Dank.

Für das zweite Trendthema Elektromobilität fehlt noch der richtige Drive. Unser Vorschlag: Den Zuschuss fürs Elektroauto auch fürs Elektrobike gewähren und Jobrad auch für den öffentlichen Dienst zugänglich machen. Dazu dann noch funktionale und sichere Abstellanlagen – dann klappt es auch mit der Elektromobilität!

Der Fußverkehr steht in der öffentlichen Wahrnehmung noch deutlich hinter dem Radverkehr zurück. Deshalb freuen wir uns umso mehr, dass es nun ein Förderprojekt des Bundesumweltministeriums gibt. FUSS e.V. als Fördernehmer wird darin Konzepte für die Förderung des Fußverkehrs erarbeiten. Vielleicht entstehen hier die Grundlagen für einen Nationalen Fußverkehrsplan analog zum NRVP? Parallel dazu wird die



AGFS ihren Weg fortsetzen und für ihre Mitgliedskommunen auch zum Fußverkehr weitere Materialien bereitstellen.

Sie sehen, es gibt viele Silberstreifen am Horizont. Nutzen Sie die dunkle Jahreszeit und finden Sie Ihren persönlichen Silberstreif, das wünscht Ihnen



Ihre Christine Fuchs  
Vorstand der AGFS

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

Wie Sie uns erreichen können, finden Sie auf Seite 55.



## FAHRRADSTRASSEN

- 6 Schwerpunkt Fahrradstraßen
- 8 Aktuelle Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit von Fahrradstraßen
- 10 Stadtweites Konzept „Fahrradstraßen in Bonn“
- 12 Köln – von der Einzellösung zum System
- 13 Auf 37 Fahrradstraßen in Essen sicher unterwegs
- 14 Fahrradstraßen in Kamen

## AUS DER AGFS

- 15 Willkommen in der AGFS!
- 16 Bürgermeister Reiner Breuer im Gespräch
- 18 „200 Jahre Fahrrad“ – der AGFS-Kongress am 16. Februar 2017 in Essen
- 18 Der Deutsche Fahrradpreis 2017 mit neuem Filmwettbewerb

- 19 Nur Armluchter fahren ohne Licht
- 20 AGFS-Exkursion 2016 – Fuß- und Radverkehrsförderung in NRW live

## INFRASTRUKTUR

- 22 RS1 in Mülheim: Erster Spatenstich
- 23 Duisburg: Rad- und Fußverkehr von Anfang an!
- 24 „Allee des Wandels“ in Herten
- 25 Radwegesanieerungsprogramm der Stadt Köln
- 26 Verbesserungen für den Radverkehr in Unna
- 27 Neue Schutzstreifen für Köln
- 27 Fahrradabstellanlagen-Konzept für Kamener Innenstadt
- 29 „Kollektivanlage“ in Oberhausen eröffnet
- 30 Schwerte: Gläsernes Radparkhaus vor dem Bahnhof

- 31 Köln: Fahrradparken am Breslauer Platz

## KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 32 RADschlag. Düsseldorf tritt an.
- 33 Bonn zieht Zwischenbilanz
- 34 Stadt Unna: Strategiekonzept und Zielnetz 2025
- 34 Mobilitätsbefragung Hamm 2016
- 35 Essen ist Grüne Hauptstadt Europas 2017
- 36 Fahrradbarometer und Dauerzählstellen in Bonn
- 36 Neue Diensträder in Dülmen
- 37 Dortmunds neuer Fahrradstadtplan
- 38 fahrtwind: Eine flotte Navi-App für Rad, Bus, Bahn und Fußweg im Kreis Unna
- 38 Nina wünscht sich in Bielefeld Richtigparker!

- 39 „Fit und flott zum Bäcker, schmeckt das Brötchen doppelt lecker“
- 40 Kerpen: BIKE TO SCHOOL DAY '16
- 41 Rätiger Presseserie zu Verkehrsregeln und Radverkehr
- 41 Ein Heft – zwei Leser
- 42 Fußverkehrsförderung nimmt in Deutschland Fahrt auf
- 42 Seminar zur Förderung des Fußverkehrs
- 43 AGFS unterstützte Presse-seminar des DVR
- 43 TINK – Transportrad Initiative nachhaltiger Kommunen
- 43 Sommerreise: Bundesministerin Hendricks und Minister Groschek auf dem RS1
- 43 „Bett+Bike Sport“: Erste Jugendherberge in der Eifel
- 43 Regelkunde für Flüchtlinge: DVR veröffentlicht App
- 43 ADFC-Fahrradklima-Test 2016

- 44 Radtour durch Essen mit Oberbürgermeister Kufen

- 44 E-Bike-Messe und Rad-Spaß-Tag in Herten

## UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 45 Neuer Besucherrekord bei der BIKE&CO-Ordermesse verzeichnet
- 46 Bundesregierung kann das Verkehrsmittel Fahrrad nicht länger ignorieren
- 46 VSF..all-ride: Herausragende Produkte rund ums Radfahren zertifiziert
- 47 ORTLIEB stellt neuen Vertriebsleiter vor
- 47 SHIMANO STEPS: Innovativ, integriert, intelligent
- 48 Stadthelm bekommt Nachwuchs
- 48 ROSE X-LITE CW siegt beim Red Dot Award 2016

## FREIZEIT UND TOURISMUS

- 49 Gut informiert durch Coesfeld radeln
- 50 Den Kreis Viersen auf zwei Rädern erkunden
- 50 Neue ADFC-Regionalkarten
- 51 „Radbahnhof“ Finnentrop
- 51 Panorama-AlleenRadwege
- 51 Neuer Flyer RadBahn Münsterland

## RÜCKBLICK

- 52 Lassen Sie sich anstecken: E – Bike-Festival Dortmund
- 52 Jubiläumsausgabe der Eurobike endet mit zufriedenen Ausstellern
- 53 Stadtradeln 2016

## TERMINE UND VERANSTALTUNGEN

- 54 Termine
- 55 Impressum





Fahrradstraße Maarweg, Bonn

## Schwerpunkt Fahrradstraßen

Haben Sie schon einmal eine Fahrradstraße geplant?

In den meisten deutschen Kommunen sind noch keine Fahrradstraßen eingerichtet worden. Dabei gibt es sie schon länger, offiziell seit der StVO-Novelle 1997. Davor haben einige Städte Fahrradstraßen eingerichtet und Erfahrungen gesammelt, so z.B. Essen, Münster, Bonn und Bremen. Und nun, fast 20 Jahre nach der Einführung von Fahrradstraßen, wird in in vielen Zeitungen, Blogs, Rathäusern und kommunalen Ausschüsse kontrovers diskutiert: Brauchen wir auch eine Fahrradstraße?

Um sich einer Antwort auf diese Frage zu nähern, sollten Sinn und Zweck einer Fahrradstraße ganz emotionslos betrachtet werden. Eine Fahrradstraße soll den Radverkehr bündeln, kann also dann eingesetzt werden, wenn schon viele Radfahrer die Strecke nutzen. In der VwV-StVO (§41) wird es so formuliert: „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“ Das impliziert den Einsatz auch dann, wenn die Straße zu einer wichtigen Radverbindung aufgewertet werden soll, es aber noch nicht ist. Grundsätzlich dürfen in Fahrradstraßen dann keine anderen Verkehrsmittel als Fahrräder fahren. Verkehrsplanerisch besteht so die Möglichkeit, eine Straße für den Radverkehr zu priorisieren und damit das Radverkehrsnetz aktiv zu gestalten.

Bei der Einrichtung einer Fahrradstraße soll einer alternativen Führung des Kfz-Verkehrs besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Optimalerweise werden Autos vollständig aus einer Fahrradstraße herausgehalten. Hierzu lässt sich das ganze Spektrum der Verkehrsplanung nutzen, vom Angebot alternativer Strecken für den Autoverkehr bis zur Erhöhung des Fahrtwiderstandes in den Fahrradstraßen. Der Beitrag von Kamen (Seite 14) liefert ein schönes Beispiel und Erfahrungen.

### Verkehrsrechtliche Aspekte

Um anliegende Nutzungen in Fahrradstraßen auch mit dem Auto erreichen zu können, hat der Gesetzgeber die Möglichkeit geschaffen, auch andere Verkehrsarten „... nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen ...“ (VwV-StVO §41) auf Fahrradstraßen zuzulassen. Dies können eingeschränkt Verkehrsteilnehmergruppen, wie Anlieger sein, aber auch generell alle Kfz.

Damit eine Fahrradstraße ihrer Funktion als komfortable und schnelle Route auch entsprechen kann, sollte sie gegenüber

einmündenden Straßen bevorrechtigt sein. In Fahrradstraßen gilt grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, deshalb braucht nicht explizit eine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet zu werden.

### Wie breit soll eine Fahrradstraße sein?

In den Regelwerken existieren keine Festlegungen für die Breite einer Fahrradstraße, diese leitet sich aus einer sicheren Abwicklung von möglichen und erwünschten Begegnungsfällen ab. In den meisten Straßen wird eine Fahrgassenbreite von 3,50 m bis 4,00 m das richtige Maß sein. Damit können sich je zwei in jeder Richtung nebeneinander fahrende Radler begegnen. Falls Autos in der Straße parken, sollte noch ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zu diesen eingeplant werden. Der Beitrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV, Seite 8) liefert hierzu weitere Hinweise.



Die Fünfhausenstraße in Bünde

Die Gestaltung einer Fahrradstraße umfasst viele Aspekte, angefangen bei der Beschilderung über Markierungen bis hin zu baulichen Überlegungen. Die Beschilderung ist durch den Gesetzgeber vorgegeben, die Zeichen 244.1 und 244.2 werden zu Beginn und am Ende einer Fahrradstraße aufgestellt. Zur Verdeutlichung der Fahrradstraße können in deren Verlauf Markierungen aufgebracht werden. Hierzu eignet sich natürlich das Verkehrszeichen 244.1 mit Richtungspfeilen. Das Sinnbild „Radfahrer“ wird ebenfalls häufig eingesetzt. Damit eine Fahrradstraße überall auch als solche erkannt wird, wäre eine Vereinheitlichung der Markierungen wünschenswert.

### Fahrradstraßen „werben“ für eine andere Mobilität

Die AGFS sieht in Fahrradstraßen eine wichtige Führungsform zur Umsetzung von kommunalen Radschnellwegen. Sie haben einen hohen Anspruch an die zugrunde liegende Infrastruktur. Fahrradstraßen, weitgehend autofrei und ausreichend breit, entsprechen diesen Anforderungen. Über die rein funktionale Bedeutung einer Fahrradstraße im Radverkehrsnetz hinaus haben Fahrradstraßen auch werbende Funktion. Sie verdeutlichen den Anspruch des Radverkehrs als modernes Massenverkehrsmittel und sind sichtbarer Ausdruck einer anderen, neuen Mobilität. Fahrradstraßen stehen für eine Gleichberechtigung des Radverkehrs mit dem motorisierten Verkehr. Sie sollten überall dort eingerichtet werden, wo sie sinnvoll sind.



# Aktuelle Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit von Fahrradstraßen

UDV veröffentlicht neuen Forschungsbericht



Foto: Unfallforschung der Versicherer

Fahrradstraßen dienen vorwiegend dem Zweck der Bündelung und Bevorrechtigung des Radverkehrs auf besonders geeigneten Straßen und sollen vor allem ihren Einsatz bei hohen Radverkehrsstärken finden. Sie gehören seit ihrer Einführung mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 1997 zum Standardrepertoire der Radverkehrsplanung. Vor allem in den letzten Jahren konnte ein zunehmender Einsatz von Fahrradstraßen festgestellt werden. Dieses hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) zum Anlass genommen, die Verkehrssicherheit in Fahrradstraßen erstmalig umfassend zu untersuchen. Dazu wurden neben einer bundesweiten Online-Befragung umfassende Unfalluntersuchungen sowie Verhaltensbeobachtungen und Befragungen der Verkehrsteilnehmer durchgeführt und Empfehlungen für den Einsatz und die verkehrssichere Gestaltung von Fahrradstraßen abgeleitet.

Fahrradstraßen sind bundesweit im Einsatz und die Einschätzung der Sicherheit durch die Kommunen ist überwiegend positiv, was auch die durchgeführten Unfallanalysen grundsätzlich bestätigten. Unfälle in Fahrradstraßen geschehen verhältnismäßig selten und sind im Vergleich mit dem gesamten innerörtlichen Unfallgeschehen im Radverkehr weniger schwer.

Dennoch konnten Verbesserungspotenziale identifiziert und die folgenden Empfehlungen abgeleitet werden, um die Radverkehrssicherheit in Fahrradstraßen weiter zu verbessern.

## Nur geringe Unfallzahlen in Fahrradstraßen

Die Mehrheit der insgesamt wenigen Radverkehrsunfälle in Fahrradstraßen geschehen unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen und das obwohl „anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr“ gemäß §41 VwV-StVO „nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden“ darf. Es wird daher empfohlen, die Zufahrtserlaubnis ausschließlich auf Anlieger zu beschränken und den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Bereits vor Anordnung einer Fahrradstraße muss geprüft werden, ob für den auszuschließenden Kfz-Durchgangsverkehr geeignete alternative Verkehrsführungen vorhanden sind (§41 VwV-StVO). Zudem sollten die entsprechenden Ein- bzw. Durchfahrtsverbote in Fahrradstraßen konsequent überwacht und Zuwiderhandlungen geahndet werden.

Die untersuchten Radverkehrsunfälle in Fahrradstraßen verteilten sich gleichermaßen auf Streckenabschnitte und Knoten-

punkte. Bei den Unfällen auf der Strecke dominieren Unfälle mit parkenden und Unfälle mit überholenden Kraftfahrzeugen. Unfälle mit parkenden Kraftfahrzeugen treten in erster Linie in schmalen Fahrgassen auf, Unfälle mit überholenden Kfz wurden eher in Straßen mit breiteren Fahrgassen festgestellt. Folglich spielt die Breite der Fahrgasse für die Verkehrssicherheit in Fahrradstraßen vor allem bei zugelassenem Kraftfahrzeugverkehr eine besondere Rolle. Die entsprechend notwendigen Fahrgassenbreiten lassen sich dabei aus den erforderlichen Lichtraumprofilen gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) ableiten. Um das gleichzeitige Begegnen von jeweils zwei nebeneinander fahrenden Radfahrern sicher zu ermöglichen, sollte die Fahrgasse von Fahrradstraßen mindestens 4,00 m zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu ggf. parkenden Fahrzeugen (beim Längsparken 0,75 m) betragen. In diesem Fall sind außerdem ausreichend Sicherheitsabstände zum Überholen eines Radfahrers oder zum Begegnen eines Radfahrers mit einem Pkw vorhanden. Soll gewährleistet werden, dass auch zwei nebeneinanderfahrende Radfahrer einem Pkw sicher begegnen können, so ist eine Fahrgassenbreite von mindestens 4,60 m zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu ggf. parkenden Fahrzeugen erforderlich. Von deutlich größeren Fahrgassenbreiten ist dagegen abzusehen, da sonst überhöhte Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge aufgrund vermehrter Überholungen provoziert werden könnte. Vor allem für breite Fahrradstraßen mit geringem Radverkehrsanteil wurden vermehrt Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Kraftfahrzeuge festgestellt. Hier fuhr mehr als jedes dritte Kraftfahrzeug eindeutig zu schnell. Nur dann, wenn das Befahren der Fahrradstraße für Kraftfahrzeuge nicht erlaubt ist oder das Überholen bereits durch hohe Radverkehrsstärken weitgehend unterbunden wird, können auch größere Fahrgassenbreiten Anwendung finden.

## Sicherheitsabstand zu parkenden Autos

Um den notwendigen Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen zu verdeutlichen, bietet es sich an, einen entsprechenden Sicherheitsstreifen neben den parkenden Fahrzeugen zu markieren. Auch kann es zusätzlich zur vorgeschriebenen Beschilderung sinnvoll sein, Piktogramme mit dem Sinnbild „Fahrrad“ oder das Verkehrszeichen 244.1 – „Fahrradstraße“

auf der Fahrbahn zu markieren, um den Verkehrsteilnehmern nochmals zu verdeutlichen, dass sie sich in einer Fahrradstraße befinden.

Fahrradstraßen sollten darüber hinaus über den gesamten Streckenzug möglichst einheitlich gestaltet sein. Das betrifft vor allem die Vorfahrtregelung an den Knotenpunkten. Damit die Fahrradstraße auch ihrer Bedeutung als Infrastrukturelement mit Vorrang für Radfahrer gerecht wird, sollte sie, abgesehen von Kreuzungen mit Hauptverkehrsstraßen, an den Knotenpunkten möglichst Vorfahrt erhalten. Die Unterordnung der Nebenzufahrten muss dabei jeweils eindeutig erkennbar sein (z.B. durch Beschilderung, Aufpflasterung, abgesenkte Bordsteine, Einengungen o.Ä.).

Ist es – z.B. aus verkehrstechnischen oder baulichen Gründen – nicht möglich, die für Fahrradstraßen notwendige Fahrgassenbreite herzustellen, den Abstand zu parkenden Fahrzeugen einzuhalten, den Durchgangsverkehr herauszuhalten oder der Fahrradstraße an der überwiegenden Mehrheit der Knotenpunkte Vorfahrt einzuräumen, dann sollte hinterfragt werden, ob die Einrichtung der Fahrradstraße auf diesem Streckenzug wirklich sinnvoll ist.

Außer der Beachtung der genannten planerischen Aspekte sind auch polizeiliche Kontrollen zum regelkonformen Verhalten sowie eine entsprechende Aufklärungsarbeit zu den Verkehrsregeln in Fahrradstraßen notwendig. Bei der durchgeführten Verkehrsteilnehmerbefragung zeigten sich mitunter große Wissenslücken bezüglich der Verkehrsregeln in Fahrradstraßen bei allen Verkehrsteilnehmern. So wussten z.B. drei Viertel der Befragten nicht, dass andere Fahrzeuge in Fahrradstraßen nur dann einfahren dürfen, wenn dies ausdrücklich mittels eines Zusatzschildes zugelassen ist. Nur etwa jeder Zweite wusste, dass Radfahrer in Fahrradstraßen nebeneinander fahren dürfen oder dass der Radfahrer an Kreuzungen in Fahrradstraßen nicht immer Vorfahrt hat.

Wertvolle Informationen und der ausführliche Forschungsbericht stehen auf der Homepage der Unfallforschung der Versicherer ([www.udv.de](http://www.udv.de)) zum Download zur Verfügung.

*Marcel Schreiber, Unfallforschung der Versicherer*





# Stadtweites Konzept „Fahrradstraßen in Bonn“

Mehr als 100 Straßen werden zu Fahrradstraßen



Einweihung der Fahrradstraße Breite Straße mit Stadtbaurat Helmut Wiesner und Vertretern des ADFC im Sommer 2016

Die Ratskoalition in Bonn hat sich 2010 für eine deutlich verstärkte Radverkehrsförderung unter dem Titel „Fahrradhauptstadt 2020“ ausgesprochen. Dazu wurde ein Strategiekonzept für eine ganzheitliche Förderung des Radverkehrs erarbeitet, welches Ziele benennt und Maßnahmenvorschläge entwickelt. Die Erstellung eines Fahrradstraßenkonzeptes zur weiteren Verdichtung des Radverkehrsnetzes ist ein wichtiger Teil dieses Gesamtkonzeptes.

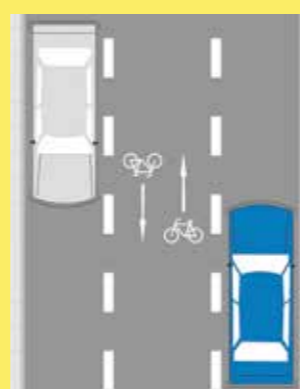
Zum Zeitpunkt der Erstellung des Fahrradstraßenkonzeptes (2012) gab es bereits sechs Fahrradstraßen in Bonn. Ziel des Konzeptes war es, die Möglichkeit der Ausweisung weiterer Fahrradstraßen zu prüfen und ein stadtweites Netz von Fahrradstraßen zu entwickeln. Es sollten durch den Gutachter (Arne Blase, AB Stadtverkehr) Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen festgelegt werden, die einen Wiedererkennungswert bieten und zu einer hohen Akzeptanz und besseren Nutzung beitragen.

## Wie werden Fahrradstraßen in Bonn ausgestaltet?

- Die Fahrradstraßen erhalten am Beginn und am Ende eine Beschilderung, wie sie in der Straßenverkehrsordnung vorgesehen ist.
- Es erfolgt eine einheitliche Fahrbahnmarkierung durch eine unterbrochene Breitstrichmarkierung am Fahrbahnrand bzw. neben dem Parken.

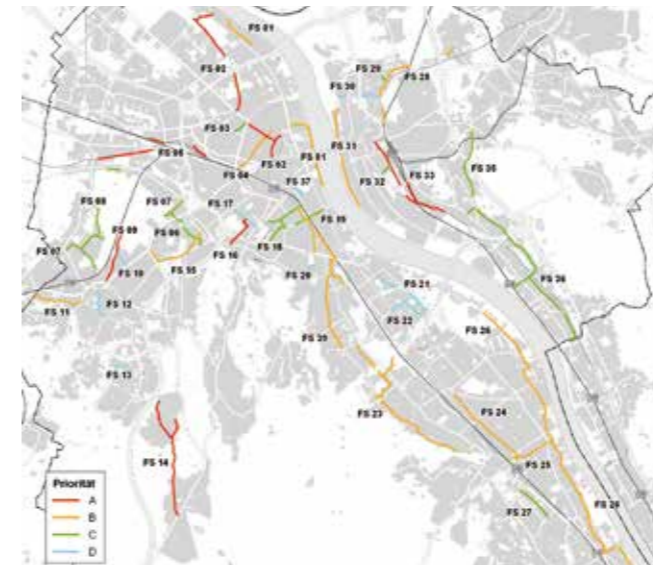
- Mittig in regelmäßigen Abständen wird ein Fahrradpiktogramm mit Richtungspfeilen markiert.
- Straßen, die eine Pflasterung aufweisen, erhalten aus Markierungsgründen keine Breitstrichmarkierung.

*Eine einfache Beschilderung reicht nicht aus, um eine Radverkehrsverbindung im Straßenraum erkennbar zu machen. Sie sollte, wie hier dargestellt, um Markierungen auf der Fahrbahn ergänzt werden. Dadurch erkennen Radfahrer und Autofahrer direkt, dass die Straße eine besondere Funktion hat. Die Aufmerksamkeit wird erhöht, die Sicherheit gesteigert.*



## In welchem Umfang sollen Fahrradstraßen eingerichtet werden?

Das Fahrradstraßennetz hat eine Gesamtlänge von ca. 52 km. Es sind 37 Fahrradstraßenzüge vorgesehen, die hauptsächlich Ortsteile fahrradfreundlich miteinander verbinden oder zur Verbesserung der Radverkehrsverbindung in das Bonner Zentrum dienen sollen. Zusätzlich sollen Fahrradstraßen an Schulen eingerichtet werden, um die Sicherheit der Schülerverkehre zu erhöhen.



Für die Umsetzung der Fahrradstraßen wurden Prioritäten von A bis D gebildet (siehe Karte).

Bei der Beurteilung der potenziellen Fahrradstraßen wurde die Netzbedeutsamkeit im Hinblick auf das angestrebte Hauptrotenetz des Alltagsradverkehrs, die Verkehrssicherheit und die Verkehrssituation hinsichtlich der Radverkehrsnutzung der einzelnen Straßen anhand von Punkten bewertet. Daraus ergab sich eine Prioritätenliste von Straßen, die als mögliche Fahrradstraßen infrage kamen. Wichtiger Bestandteil der Bewertung waren jeweils die Einschätzung der Radverkehrsstärke sowie der Kfz-Verkehrsstärke. Bei einer zu starken Kfz-Nutzung wurde keine Empfehlung zur Umwandlung in eine Fahrradstraße gegeben.

Insgesamt empfiehlt das Gutachten ein zusätzliches Fahrradstraßennetz für Bonn in einer Länge von fast 52 km, das meist in Wohngebieten und in vorhandenen Tempo-30-Zonen parallel zu den Hauptverkehrsstraßen verläuft. Mit der Umsetzung werden den Radfahrern neue und sichere Verbindungen zwischen den Ortsteilen zur Verfügung gestellt, die zu einem deutlichen Anstieg des Radverkehrsanteils beitragen sollen.

Nach der Erstellung des Konzeptes wurden in allen Bonner Stadtbezirken Bürgerversammlungen durchgeführt sowie die Planungen und Bewertungen der Straßen des jeweiligen Stadtbezirkes erläutert.

Nach der im Konzept erstellten Prioritätenliste wurden die entsprechenden Pläne erstellt und die Beschlussvorlagen zur Umsetzung der einzelnen Fahrradstraßenabschnitte für die Bezirksvertretungen vorbereitet. In allen vier Bonner Stadtbezirken wurden entsprechende Beschlüsse, zum Teil mit Ände-

runger der Auswahl der Straßenzüge, gefasst. Da für die Markierung von Fahrradstraßen Fördermittel des Landes NRW zur Verfügung stehen, wurden auch die entsprechenden Förderanträge gestellt.

Es wurden Ortstermine durchgeführt, wenn es notwendig erschien, die Sachlage vor Ort zu erläutern. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit wurde außerdem ein Bürgerbrief erstellt, der die Informationen zum Thema Fahrradstraßen zusammenfasst und die Ansprechpartner in der Stadtverwaltung nennt. Dieser Bürgerbrief wird an die Anlieger verteilt, sobald die Markierungsarbeiten anstehen. Alle Informationen zum Thema Fahrradstraßen und den Stand der Durchführung können die Bürgerinnen und Bürger sowie alle Interessierten im Internet ([www.bonn.de/@radverkehr](http://www.bonn.de/@radverkehr)) nachlesen.



Fahrradstraße Helmholtzstraße

Anfang September 2016 waren 37 von 107 Fahrradstraßenabschnitten markiert. Die Resonanz in der Bonner Bevölkerung ist zum größten Teil positiv. Manchmal muss aber auch erst die Maßnahme umgesetzt sein, damit die Anwohner sich damit anfreunden können. Viele Vorurteile und Bedenken konnten auch schon im Vorfeld entkräftet werden. Die Verwaltung und die Bonner Politik halten die Umsetzung des Fahrradstraßenkonzeptes für extrem wichtig und sinnvoll, um damit zu einer positiven Entwicklung der Stadt beitragen zu können.

## Warum sollen Fahrradstraßen eingerichtet werden?

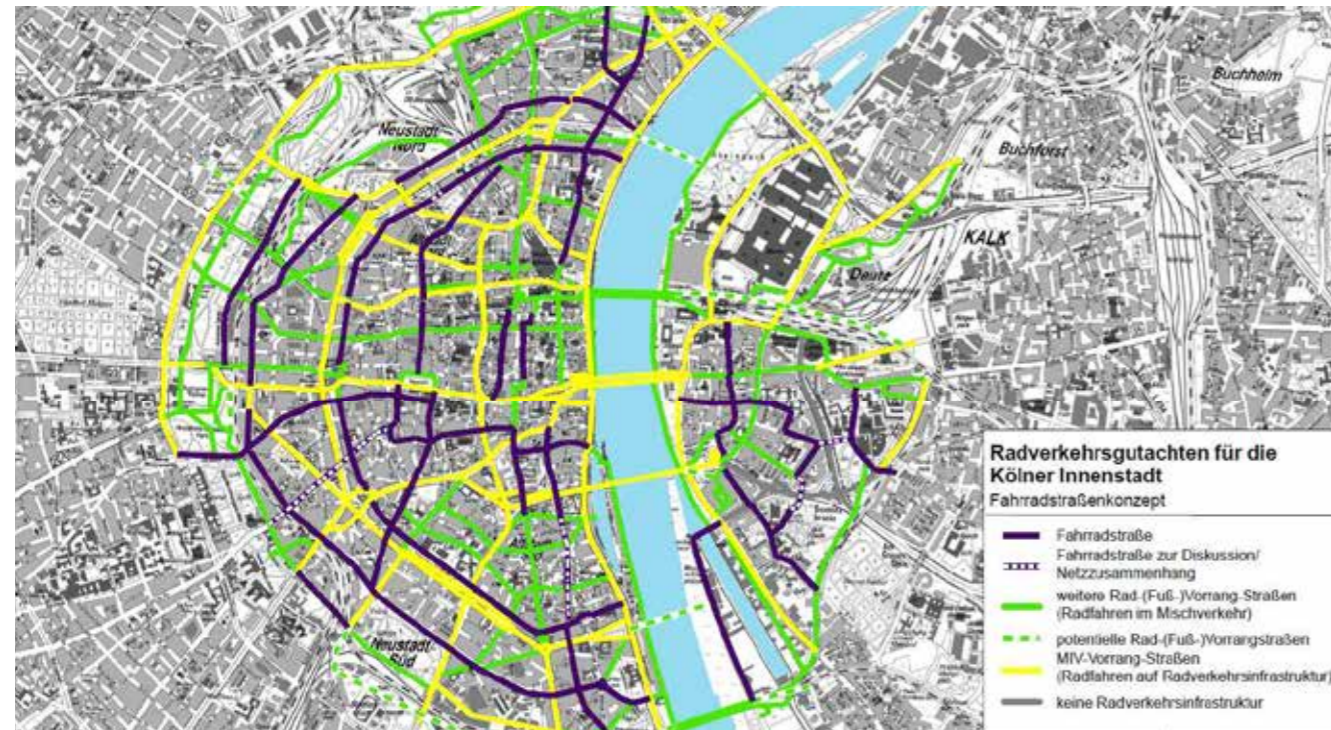
Die Menschen sollen zum Radfahren animiert werden. Das kann dann gelingen, wenn das Radfahren Spaß macht und alle das Gefühl haben, mit dem Rad komfortabel, zügig und sicher an ihr Ziel zu kommen.

Marlies Koch/Regina Jansen, Stadt Bonn



# Köln – von der Einzellösung zum System

83 Abschnitte in der Kölner Innenstadt als Fahrradstraßen geplant



Die erste Fahrradstraße wurde bereits 1993 in Köln eingerichtet, wobei dieses verkehrsplanerische Instrument zunächst einzelfallbezogen zum Einsatz kam, beispielsweise im Rahmen der Schulwegsicherung oder zur Netzlückenschließung. Im Laufe der Zeit entstanden nach diesem Muster im gesamten Stadtgebiet neun weitere Fahrradstraßen, bevor mit dem Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Lindenthal im Jahr 2014 erstmals ein Planwerk mit Netzzusammenhang geschaffen wurde, in dem dieser infrastrukturelle Bestandteil ein wesentliches Element darstellt.

Aufgrund der positiven Erfahrungen beauftragte die Kölner Stadtverwaltung im Frühjahr 2014 die Kölner Büros „Planungsbüro VIA eG“ und das „Planerbüro Südstadt“ mit der Erstellung eines Radverkehrsgutachtens für die Innenstadt. Seit dem Frühjahr 2016 liegen die Ergebnisse in Form eines Radverkehrskonzepts vor. Inhaltlich wurden fünf Schwerpunktbereiche („Big 5“) definiert, deren Ertüchtigung für den Radverkehr von besonderer Relevanz ist. Neben einer Stärkung bedeutender Fahrradachsen umfasst das Programm ein flächendeckendes Fahrradstraßennetz, sodass mittlerweile von einem systematischen Einsatz dieses radverkehrsplanerischen Instruments gesprochen werden kann.

Bei einer Dominanz des Fußverkehrs, wie beispielsweise am Rheinufer, Geschäftsstraßen/Stadtteilzentren oder auf Grünverbindungen im (historischen) inneren Grüngürtel, wird von einem Einsatz von Fahrradstraßen abgesehen.

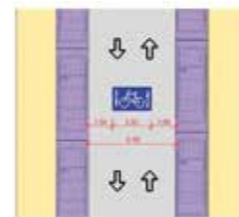
### Politische Unterstützung liegt vor

Der Verkehrsausschuss hat die Umsetzung des Fahrradstraßenkonzepts am 14. Juni 2016 beschlossen und die Verwaltung

mit der Prüfung und Einrichtung von insgesamt 83 Abschnitten beauftragt. Während 61 Abschnitte als kurzfristig umsetzbar eingestuft werden, handelt es sich bei den übrigen 22 um Straßen, bei denen die örtlichen Gegebenheiten überprüft werden müssen. Hintergrund sind vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik vordefinierte Fahrradstraßenstandards. Diese beziehen sich beispielsweise auf die Fahrgassenbreite, die i.d.R. ein Maß von 4,00 m umfassen soll. In Ausnahmefällen wie Engstellen oder Bereichen, die unter hohem Anwohnerparkdruck leiden, kann diese nach einer Einzelfallprüfung u.U. aber auch eine Breite von 3,50 m umfassen. Um Konflikte zu vermeiden und einen angemessenen Fahrkomfort zu gewährleisten, wird bei schmalen Straßenquerschnitten die Vorhaltung von ausreichend dimensionierten Ausweich-/Begegnungsflächen beachtet.

### Einheitliche Gestaltung und Vorrang

Zwecks Erkennbarkeit werden die Kölner Fahrradstraßen neben der StVO-konformen Beschilderung mit Piktogrammen versehen. Des Weiteren erfolgt eine Markierung von Stellplätzen, mit der das Parken klar definiert wird. An Knotenpunkten ist eine Bevorrechtigung von Fahrradstraßen gegenüber untergeordneten Straßen anzustreben, die mit der Markierung von Radverkehrsfurten und Fahrradpiktogrammen umgesetzt wird.



Oliver Klaholz, Stadt Köln



## Auf 37 Fahrradstraßen in Essen sicher unterwegs

Erste Strecken bereits vor über 20 Jahren eingerichtet

Die ersten Fahrradstraßen wurden in Essen bereits 1994 und damit vor der offiziellen Aufnahme des entsprechenden Verkehrszeichens in die Straßenverkehrsordnung 1997 eingerichtet. Im Stadtteil Rüttenscheid erfolgte die Einrichtung der ersten vier Fahrradstraßen damals im Zusammenhang mit der Bewerbung der Stadt Essen um die Mitgliedschaft in der AGFS. Die Bereisungskommission, die großen Wert auf innovative Lösungen ihrer Mitgliedsstädte legte, wertete diesen mutigen Schritt sehr positiv.

Nach der Aufnahme in die AGFS beschloss die Stadt Essen ein Radverkehrsnetz, das auf unterschiedlichen Streckenabschnitten verläuft – durch Wege im Grünen ebenso wie über Hauptverkehrsstraßen und durch Tempo-30-Zonen. Während der Radverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen auf eigene Radverkehrsanlagen geführt werden kann, ist dies in Tempo-30-Zonen nicht möglich. Daher sieht das Radverkehrskonzept der Stadt Essen vor, die Straßen in Tempo-30-Zonen, über die das Radverkehrs-Haupttroutennetz verläuft, in Fahrradstraßen umzuwandeln, damit die gebündelte Führung des Radverkehrs auf diesen Routen verdeutlicht wird. Da alle diese Straßen durch angebaute Gebiete führen, wird durch ein Zusatzschild in allen Fahrradstraßen auch der Kraftfahrzeugverkehr zugelassen.

Zur Realisierung des Radverkehrs-Haupttroutennetzes wurden im Zeitraum von 1998 bis 2003 weitere 27 Fahrradstraßen in Essen eingerichtet. Häufig bilden dabei mehrere hintereinander

liegende Straßen einen ganzen Fahrradstraßenzug. In den folgenden Jahren konnten weitere Fahrradstraßen eingeführt werden, sodass es aktuell in Essen 37 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von etwa 17 km gibt.

### Weitere Fahrradstraßen geplant

Die Bezirksvertretung für den östlichen Stadtbezirk VII hat im September 2016 den Beschluss gefasst, einen weiteren, aus vier Straßen bestehenden Straßenzug als Fahrradstraße auszuweisen. Damit wird die Radroute vom B-Zentrum Steele nach Freisenbruch bis kurz vor die Stadtgrenze zu Bochum für den Radverkehr aufgewertet. Mit den jetzt beschlossenen Fahrradstraßen erhöht sich deren Anzahl in absehbarer Zeit auf 41.

Für das kommende Jahr 2017, in dem Essen den von der Europäischen Union verliehenen Titel der „Grünen Hauptstadt Europas“ trägt, ist die Planung weiterer Fahrradstraßen vorgesehen. In der vom Bau- und Verkehrsausschuss beschlossenen Vorlage „Radverkehr an Straßen“ formuliert die Stadt Essen das Ziel, mittelfristig 100 Fahrradstraßen einzurichten. Damit wären fast alle Strecken des Radverkehrs-Haupttroutennetzes in Tempo-30-Zonen vom Radverkehr sicher und komfortabel nutzbar, denn in diesen Straßen gilt besondere Rücksichtnahme auf den Radverkehr und Radfahrer dürfen nebeneinanderfahren. Gerade diese Möglichkeit macht die Fahrradstraßen als Radverkehrs-Haupttrouten attraktiv.

Christian Wagener, Stadt Essen



In Fahrradstraßen ist Nebeneinanderradeln erlaubt: Christian Wagener, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Essen, und Kinder einer nahe gelegenen Grundschule werben für rücksichtsvolles Fahren in den Fahrradstraßen.



## Fahrradstraßen in Kamen

Erfahrungen mit dem Einsatz eines wichtigen Instrumentes zur Förderung des Radverkehrs

Vor etwa sieben Jahren wurde die erste Fahrradstraße in Kamen eingerichtet – auf einer Anliegerstraße ohne Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr. Die Straße ist jedoch eine wichtige Zuwegung zum Kamener Schulzentrum. Weitere Fahrradstraßen folgten, sodass es bis heute im Stadtgebiet vier Fahrradstraßen im Radverkehrsnetz gibt. Neben wichtigen Verbindungen im Schülerverkehr wurde eine innerstädtische Nebenstraße im Verlauf des Seseke-Weges als Fahrradstraße ausgewiesen, einem beliebten Freizeitradweg, der über 25 km gewässerbegleitend von Lünen über Kamen bis Bönen führt ([www.seseke-weg.de](http://www.seseke-weg.de)).

Herausragendes Beispiel ist in Kamen die Ausweisung eines Abschnittes der Bahnhofstraße als Fahrradstraße, da es sich hierbei um eine innerstädtische Hauptverkehrsverbindung des Kfz-Verkehrs handelte. Auch für Fußgänger und Radfahrer stellt dies die direkte Verbindung vom Bahnhof und vom Kamener Rathaus in die Innenstadt dar.

Dieses Teilstück der Bahnhofstraße war der einzige Straßenabschnitt in Kamen, an dem die Grenzwerte für Stickoxide nicht eingehalten wurden, u.a. aufgrund der Belastung durch Schwerlastverkehr.



Einbauten reduzieren die Geschwindigkeit.

### Netzschluss „Innerer Ring“ als Voraussetzung

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 1995 wurde eine Umgestaltung vorgeschlagen, umgesetzt wurde sie jedoch erst in den 1990ern mit der Realisierung des Netzschlusses „Innerer Ring“. Hierfür wurde die parallel und weitestgehend anbaufrei

verlaufende Poststraße verbreitert und ein Anschluss an die K 40 geschaffen. Damit einher ging die Umgestaltung der Bahnhofstraße, u.a. durch städtebauliche Gestaltung, Verbreiterung der Gehwege, Einfassung der Zufahrtsbereiche, Umbau der signalgesteuerten Knotenpunkte zu Minikreisverkehren sowie Einbau von den Verkehrsfluss hemmenden Elementen. Nach Fertigstellung der Umbaumaßnahme wurde die Bahnhofstraße als Tempo-30-Zone ausgewiesen und für Fahrzeuge über 3,5 t zul. Gesamtgewicht gesperrt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der ausgebauten Poststraße beträgt hingegen 50 km/h.

Aufgrund einer Anregung des örtlichen ADFC wurde die Möglichkeit geprüft, den umgebauten Abschnitt der Bahnhofstraße als Fahrradstraße auszuweisen. Insbesondere vor dem Hintergrund des gebauten Netzschlusses als Alternative für den Kfz-Verkehr und der Tatsache, dass die Bahnhofstraße nicht nur die direkte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Bahnhof/Rathaus und Innenstadt ist, sondern auch eine wichtige Route des Schülerverkehrs zwischen dem Stadtteil Südkamen und dem Gymnasium Kamen darstellt, hat der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss im Sommer 2015 die Ausweisung als Fahrradstraße beschlossen.

Eine Umsetzung erfolgte zunächst nur durch Beschilderung, ohne weitere Maßnahmen. Kraftfahrzeuge unter 3,5 t sind weiterhin zugelassen, eine weitere Beschränkung auf z.B. Anlieger ist nicht sinnvoll umsetzbar, da an dem Straßenabschnitt das Rathaus, Geschäfte und soziale Einrichtungen liegen.

### „Aneignung“ der Fahrradstraße durch Radverkehr dauert an

Bereits bei der politischen Beratung wurde darauf hingewiesen, dass die Anpassung der Verkehrsteilnehmer an ein neues Verkehrsangebot oft wesentlich länger als ein Jahr dauert (Difu Länderseminare zur StVO 2013). Dies zeigt sich auch hier deutlich. Während der nicht zugelassene Schwerlastverkehr inzwischen weitestgehend die neue Führung über die Poststraße annimmt, nutzen viele Pkw-Fahrer diesen Abschnitt immer noch als Durchgangsstraße, obwohl die alternative Strecke je nach Fahrbeziehung nur zwischen 250 und 500 m länger, dafür aber in der Regel flüssiger befahrbar ist. Auch fehlte es an Akzeptanz der besonderen Regeln einer Fahrradstraße. Nach gut einem Jahr ist eine Gewöhnung an die neue Verkehrssituation zu beobachten, Radfahrer werden zunehmend in „ihrer“ Straße als bevorrechtigt akzeptiert. Zur Verdeutlichung der Fahrradstraße wurden vor zwei Wochen zusätzlich Piktogramme „Fahrradstraße“ auf die Fahrbahn aufgebracht.

Insgesamt werden Fahrradstraßen als Teil des Radverkehrsnetzes in Kamen positiv bewertet. So soll im Zusammenhang mit der Erstellung eines Klimaschutzteilkonzeptes „Nahmobilität“ im kommenden Jahr auch ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz geplant werden, in dem u.a. weitere Ausweisungen von Fahrradstraßen als mögliches Netzelement geprüft werden sollen.

*Matthias Breuer, Stadt Kamen*

## Willkommen in der AGFS!

Neuss, Bochum und Meerbusch nun offiziell aufgenommen



Bürgermeisterin Angelika Mielke-Westerlage und AGFS-Vorstand Christine Fuchs enthüllten das erste Ortseingangsschild, das Meerbusch als Mitglied in der AGFS ausweist.

### Stadt Neuss als 77. Mitglied aufgenommen

Neuss ist das 77. Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS). Am 22. August 2016 unterzeichneten Landesverkehrsminister Michael Groschek und Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, gemeinsam mit Bürgermeister Reiner Breuer im Rathaus die Aufnahmeurkunde.

Trotz Regens hatte der Tross zuvor in Düsseldorf am Ministerium Verkehrsminister Michael Groschek abgeholt. Gemeinsam radelten sie bis zur Josef-Kardinal-Frings-Brücke. Dort wurde dann das neue AGFS-Schild am Ortseingang enthüllt. Anschließend ging es weiter bis ins Rathaus, wo die Urkunde unterzeichnet wurde.

### Stadt Bochum wird 78. Mitglied

Bochum wurde das 78. Mitglied der AGFS. Am 25. August 2016 unterzeichneten Landesverkehrsminister Michael Groschek und Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, gemeinsam mit Oberbürgermeister Thomas Eiskirch die Urkunde.

Die Aufnahme wurde am 23. Mai 2016 durch eine Expertenkommission befürwortet. Nach intensiver Bereisung per Fahrrad und zu Fuß hatte Bochum Pluspunkte gesammelt, besonders durch seine neuen Radwege auf ehemaligen Bahntrassen, gut ausgeschilderte Umleitungen für Radfahrer und viele barrierefreie bauliche Lösungen, z.B. an Ampeln. Aber auch viele kleine Maßnahmen sind positiv ins Gewicht gefallen. Verbesserungspotenzial sieht die Jury dennoch. So gilt es, für Umflauf-





Bürgermeister Reiner Breuer und NRW-Verkehrsminister Michael Groschek enthüllen an der Stadtgrenze zu Neuss das AGFS-Schild.

sperrten andere fahrradfreundliche Lösungen zu finden, und die Öffnung weiterer Einbahnstraßen in Gegenrichtung könnte die Fahrradfreundlichkeit noch erhöhen.

#### Stadt Meerbusch wird Nr. 79

Bürgermeisterin Angelika Mielke-Westerlage unterzeichnete gemeinsam mit AGFS-Vorstand Christine Fuchs im Rahmen des offiziellen Starttermins am 27. September 2016 die bereits von NRW-Verkehrsminister Groschek unterschriebene Mitgliedsurkunde. Für Meerbusch hat der Beitritt in die Arbeitsgemeinschaft handfeste Gründe: Im Jahr 2012 beschloss die Stadt als eine der ersten Kommunen im Rhein-Kreis Neuss, ein lokales Klimaschutzkonzept aufzulegen. Das Konzept soll u.a. dringende Maßnahmen zur Verringerung der kommunalen Energie-



NRW-Verkehrsminister Michael Groschek, AGFS-Vorstand Christine Fuchs und der Oberbürgermeister der Stadt Bochum, Thomas Eiskirch, bei der Urkundenunterzeichnung im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität

und CO<sub>2</sub>-Bilanz liefern. Dringend verbesserungswürdig ist eine weitere statistische Zahl: Rund 50 Prozent der Autofahrten dienen dazu, Kurzstrecken von 100 m bis zu 1 km zurückzulegen.

#### Überprüfung nach sieben Jahren

Die Mitgliedschaft gilt zunächst für sieben Jahre. Danach wird überprüft, welche Fortschritte bei der Infrastruktur, in der Kommunikation und bei Serviceangeboten für Radfahrer und Fußgänger gemacht wurden. „Als Mitglieder der AGFS können Neuss, Meerbusch und Bochum vom Erfahrungsaustausch mit anderen Städten profitieren und so die Förderung des Rad- und Fußverkehrs optimal vorantreiben“, erklärte Christine Fuchs, Vorstand der AGFS.

## Bürgermeister Reiner Breuer im Gespräch

Fuß- und Radverkehr in Neuss

Reiner Breuer ist Jurist mit zweitem Staatsexamen. Er war von 2012 bis 2015 Mitglied des Landtages von Nordrhein-Westfalen und verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion, bevor er 2015 zum Bürgermeister der Stadt Neuss gewählt wurde. Die Nahmobilität hat ihm zehn Fragen gestellt.

Herr Bürgermeister Breuer, Ihre Kommune ist seit Kurzem Mitglied in der AGFS. Unsere Leser würden gerne erfahren, was der Anlass war, sich um eine Mitgliedschaft in der AGFS zu bewerben.

Der Anstoß zur Abgabe der Bewerbung kam von vielen Seiten gleichzeitig. Die Verwaltung arbeitet seit Jahren an der Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr und die Aufenthaltsqualität von Fußgängern. Gleichzeitig gab es vielfache Anträge der verschiedenen Ratsfraktionen. Auch das Bemühen des ADFC, die Stadt für dieses Thema zu begeistern, war stetig spürbar. Diese Impulse bestätigten die Auffassung der Verwaltung, dass sich in den letzten Jahren viel für Rad- und Fußverkehr getan hat und mit einer AGFS-Mitgliedschaft weiterer Schwung für diese Entwicklung gewonnen werden kann. Auch



wollten wir von dem bestehenden Netzwerk und den Angeboten der AGFS profitieren. Im täglichen Handeln war und ist das Ziel, die Nahmobilität zu fördern, schon lange im Fokus. So war die Bewerbung letztendlich folgerichtig und auch erfolgreich.

Können Sie uns die fünf wichtigsten

Radverkehrsprojekte nennen, mit denen Neuss bei der Nahmobilität punkten kann?

Hier ist sicherlich der geplante Radschnellweg Neuss–Düsseldorf–Langenfeld/Monheim als das Projekt mit der aktuell größten Strahlkraft zu nennen. Auch die vorgesehenen Lückenschlüsse an der Kölner und Bonner Straße zwischen Grimlinghausen und Gnadental sowie die Umgestaltung der Bergheimer Straße, auf der der Radverkehr künftig in beide Fahrtrichtungen verkehren kann, sind zu nennen. Innerstädtisch gewinnen die Auseinandersetzung mit dem Themenbereich Radverkehr im eng verzweigten Einbahnstraßensystem und die Prüfung einer Fahrradstraße auf der Kanalstraße eine gewichtige Rolle. Auch die Lücke im Bereich rund um den Kehlturn wird bald geschlossen werden. Hinzu kommen weitere Verbesserungen im Radverkehrsnetz in Verbindung mit anstehenden Kanalbaumaßnahmen, die an einer Vielzahl von Straßen die Gelegenheit bieten, die Gestaltung der Verkehrsfläche auch im Sinne des Rad- und Fußgängerverkehrs zu verbessern.

Der Radschnellweg von Neuss nach Düsseldorf ist eines der geförderten Projekte des Landes. Wie geht es mit dem Radschnellweg in Neuss weiter? Gibt es schon einen konkreten Zeitplan für die Realisierung?

Die Machbarkeitsstudie ist als Entwurf im Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung vorgestellt worden und wird unterstützt. Sie steht kurz vor dem Abschluss und es wird angestrebt, sie noch im Herbst in die politischen Gremien einzubringen. Dort muss ein Beschluss zur Weiterführung gefasst werden, um gemeinsam mit den anderen beteiligten Kommunen die nächsten Schritte zur Ausbauplanung einzuleiten. Die durch das Land in Aussicht gestellte Förderung für Planung und späteren Bau hilft dabei natürlich sehr. Wenn auch der Bund jetzt signalisiert, dass er Fördermittel bereitstellt, ist dies ein zusätzliches gutes Zeichen. Dann sollen so zügig wie möglich die ersten Abschnitte in die konkrete Planung gehen und realisiert werden. Ein wichtiger Schritt ist dabei sicher der Brückenschlag über den Willy-Brandt-Ring, der lange Wartezeiten an der dortigen Signalanlage beseitigt. Die notwendigen Flächen dafür haben wir schon bereitgestellt.

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

In Neuss ist bereits viel für den Fußgängerverkehr getan worden. Das hat sich auch in den Bewerbungsunterlagen zur AGFS-Aufnahme umfangreich niedergeschlagen. Besonders abzulesen ist das an der stetig wachsenden Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Ein ins Auge springendes Projekt ist beispielsweise die Umnutzung unseres Marktplatzes vor dem Rathaus. Viele Jahre war hier neben dem Wochenmarkt die Nutzung als Parkplatz dominierend. Heute sind die Fahrzeuge völlig verschwunden und der gesamte Platzbereich hat einen deutlichen Wandel mitgemacht. Beidseits wird der Markt nun von Außengastronomie genutzt und ist inzwischen das belebte Zentrum in Neuss. Ein Ort zum Sehen und Gesehenwerden. Auch der Hafen- und Uferpark sind bereits umgesetzte Projekte, mit denen Flächen zum Aufenthalt und zur Bewegung für Fußgänger entstanden sind. Mit der abschließenden Neugestaltung des Freithofes wird in Kürze ein weiterer wichtiger innerstädtischer Platzraum vollendet. Auch die Barrierefreiheit wird seit Längerem in sämtlichen Planungen mit bedacht. Es bedarf weiterhin stetiger, großer Anstrengungen, den Fußgängerverkehr auch in der Fläche wirksam zu unterstützen. Die Vermeidung und der Abbau von Umwegen für Fußgänger sind dabei zu nennen. Auch die Verteilung von Grünzeiten an Lichtsignalanlagen wird ein Thema werden.

Welche Vision haben Sie für die Nahmobilität in Neuss?

Der in der allgemeinen Wahrnehmung spürbare Trend hin zu umweltfreundlicher Fortbewegung soll sich auch in Zukunft fortsetzen und sich dann möglichst bald auch in den Mobilitätskennzahlen widerspiegeln: Im Modal Split möchten wir die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass sich der Anteil des Radverkehrs deutlich erhöht. Ich möchte den Anteil des Radverkehrs in den nächsten fünf Jahren verdoppeln! Neuss ist eine lebenswerte Stadt, und wir arbeiten daran, dass sich Fußgänger und Radfahrer wohl und sicher fühlen und der Aufenthalt einen hohen Stellenwert behält.

Kommen wir zum Menschen Reiner Breuer. Sind Sie eher Fußgänger oder eher Radfahrer?

Ich nutze meine Füße zum Gehen und Radfahren, je nach Wetter und Distanz. Ein eigenes Auto habe ich nie besessen, wohl aber ein Abo für den ÖPNV.

Was treibt Sie an?

Die Notwendigkeit für die Verkehrswende und der Klimaschutz, zu dem jeder einen Beitrag leisten kann.

Was regt Sie auf?

Ausfallende Züge, platte Reifen!

Was würden Sie gerne noch viel besser können?

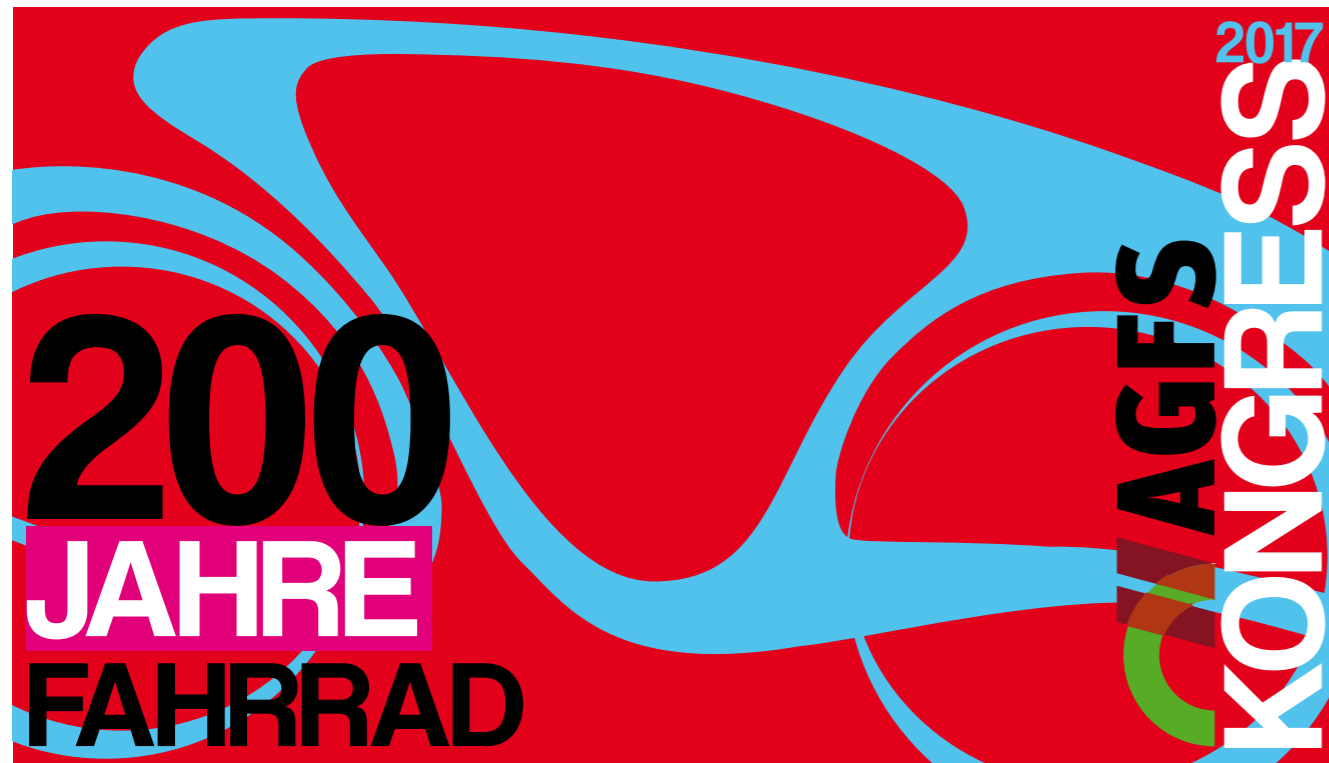
Kurze Antworten geben.

Haben Sie einen Leitspruch oder ein Lieblingszitat?

Artikel 3 des Rheinischen Grundgesetzes: Et hätt noch immer joot jejang!

Vielen Dank!





## „200 Jahre Fahrrad“ – der AGFS-Kongress am 16. Februar 2017 in Essen

Vor 200 Jahren, 1817, erfand der Pionier Karl Drais in Mannheim seine Laufmaschine. Aus der sogenannten Draisine entstand später das Fahrrad, wie wir es kennen und schätzen. Dieses Jubiläum stellt die AGFS in den Mittelpunkt ihres Kongresses. Dabei wird aber nicht nur auf die bisherige Entwicklung zurückgeblickt. Wie gewohnt wird sich der Kongress auch mit zukunftsweisenden Themen des Radverkehrs auseinandersetzen. Wie in den vergangenen Jahren werden über 500 Teilnehmer erwartet. Damit ist der AGFS-Kongress eine der bedeutendsten Veranstaltungen über Zukunfts- und Nahmobilität in Deutschland.

Als langjähriger Kooperationspartner stellt die MESSE ESSEN der AGFS wieder ihre Räumlichkeiten zur Verfügung. Aufgrund

der Modernisierung des Messegeländes wird der Kongress im kommenden Jahr nicht wie gewohnt im Saal Essen, sondern im Congress Center West im Saal Europa stattfinden.

Für alle Teilnehmenden des Kongresses besteht wieder die Möglichkeit zu einem Besuch auf der Messe „Fahrrad Essen“, die vom 16. bis 19. Februar 2017 ihre Tore öffnet. Auf der größten Fahrradmesse Nordrhein-Westfalens präsentieren über 240 Aussteller Produkte rund um die Themen Fahrrad und Tourismus. Auch die AGFS ist dort wieder mit ihrem Messestand vertreten – voraussichtlich am gleichen Standort in Halle 4 wie im letzten Jahr.

Alle Informationen zum nächsten AGFS-Kongress finden Sie ab Dezember 2016 unter [www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de).

## Der Deutsche Fahrradpreis 2017 mit neuem Filmwettbewerb



Am 1. November 2016 ist die Bewerbungsphase für den deutschen Fahrradpreis 2017 gestartet. Bis zum 15. Januar können Projekte und Maßnahmen eingereicht werden, die das Radfahren im Alltag, in der Freizeit oder im Tourismus fördern, erleichtern oder überhaupt erst ermöglichen. Der mit 3.000 Euro dotierte Preis wird auch 2017 wieder in den Ka-

tegorien „Infrastruktur“, „Service“ und „Kommunikation“ verliehen. Zusätzlich gibt es auch wieder den Fotowettbewerb und zum ersten Mal einen Filmwettbewerb, bei dem kurze Fahrradfilme ausgezeichnet werden. Die Preisverleihung findet am 3. April 2017 auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Mannheim statt. Ausführliche Informationen finden Sie unter [www.der-deutsche-fahrradpreis.de](http://www.der-deutsche-fahrradpreis.de).

## Nur Armleuchter fahren ohne Licht

Aktion Licht startet mit neuer Broschüre in den Herbst 2016



„Nur Armleuchter fahren ohne Licht“ heißt die beliebteste Kampagne der AGFS. Schon seit 2005 wird sie in den Schulen interessierter Mitgliedskommunen durchgeführt und klärt seitdem jährlich durchschnittlich 8.000 Schülerinnen und Schüler der Klassen 5 bis 7 darüber auf, warum eine gute Fahrradbeleuchtung und reflektierende Kleidung die eigene Sicherheit im Straßenverkehr deutlich erhöhen.

In den elf Jahren seit dem Start der Kampagne hat sich rund um das Thema Licht am Fahrrad sowohl technisch als auch rechtlich einiges geändert. So darf beispielsweise

seit 2013 nach der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) auch akkubetriebenes Fahrradlicht verwendet werden.

### Broschüre erscheint in neuem Licht

Mit einer Generalüberholung der Kampagnen begleitenden Broschüre wurden nun alle wichtigen Neuerungen in das Heft aufgenommen. Dabei wurden auch das Layout und die Sprache kindgerechter gestaltet. Als besondere Auszeichnung für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Aktion gibt es auf der letzten Seite der Broschüre eine reflektierende Plakette mit der Aufschrift „Licht-Experte“, die auf das eigene Fahrrad geklebt werden kann. Aber auch die Eltern werden direkt angesprochen und über die Bedeutung selbstständiger und sicherer Mobilität der Kleinen aufgeklärt.

### Kostenloser Aktionstag für AGFS-Mitglieder

Seit dem 13. September 2016 sind die vier Module der Aktion Licht wieder auf Tour. Jedem Mitglied der AGFS steht ein Aktionstag kostenfrei zur Verfügung. Mehr als 24 Kommunen haben die Ausstellung gebucht, viele davon sogar an mehreren Tagen, da die Nachfrage vonseiten der Schulen mittlerweile so hoch ist.

Die teilnehmenden Kinder werden von geschultem Personal der AGFS sowie Lehrern und Polizisten durch die vier Stationen der Aktion geführt. Bei einem Fahrradcheck lernen sie, welche Bestandteile der Fahrradbeleuchtung nach StVZO vorgeschrieben sind. In einem Reparaturkurs werden Tricks und Tipps vermittelt, wie das eigene Rad durch einfache Handgriffe wieder fit gemacht werden kann.

Um auch die Bedeutung des Gesehenwerdens deutlich zu machen, erfahren die Schüler, welchen Unterschied Reflektormaterialien machen. Zahlreiche Kleidungsstücke, Anhänger für den Rucksack und andere reflektierende Utensilien gehören zum Fundus der Ausstellung und können anprobiert und mit einer Lampe angestrahlt werden.



Das Highlight der Aktion ist die „Black Box“, die eine abendliche Straßenszene simuliert. Tritt man in die Pedale des vor der Box stehenden Fahrrads, erkennt man darauf Fahrradfahrer – einige mit und andere ohne Licht. So können die Schüler selbst erfahren, dass Licht am

eigenen Fahrrad erheblich dazu beiträgt, selbst besser gesehen zu werden.

Wer am Ende genau hingesehen und alle Fahrer erkannt hat, nimmt an der Verlosung teil und kann auf einen Preis hoffen. Alle Teilnehmer sind nach dem Crashkurs bestens geschult und startklar für den selbstständigen sicheren Weg zur Schule, auch im Dunkeln.





Vorne, v.l.n.r.: Thomas Semmelmann, Vorsitzender des ADFC NRW; Dr. Alexander Berger, Bürgermeister der Stadt Ahlen/Präsidentmitglied der AGFS; Christine Fuchs, Vorstand der AGFS; Arndt Klocke, Landtagsabgeordneter (Mdl) NRW; Dr. Markus Faber, Landkreistag NRW. Mitte, v.l.n.r.: Lutz Eßrich, Wuppertal Bewegung e.V.; Peter London, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW; Hubertus Fehring, Mdl NRW; Henning Rehbaum, Mdl NRW; Dieter Hilser, Mdl NRW, Vorsitzender des Verkehrsausschuss; Andreas Hombach, Walter Solbach Metallbau GmbH; Ulrich Malburg, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW; Axel Müller, Fraktionsgeschäftsführer FDP-Fraktion Landtag NRW; Carmen Plischke, Ministerium für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport NRW; Andreas Becker, Mdl NRW; Cora Eink, Städte- und Gemeindebund NRW

## AGFS-Exkursion 2016 – Fuß- und Radverkehrsförderung in NRW live

### Eine Exkursion ... zu Hause?!

Bei der erfolgreichen Exkursion 2015 nach Kopenhagen stand das Erleben einer vorbildlich fahrradfreundlichen Stadt, des bicycle urbanism, im Vordergrund. Dieses Jahr wollte die AGFS zeigen, dass einige Städte und Gemeinden in NRW und speziell die AGFS-Mitglieder bei der Nahmobilitätsförderung nicht so weit hinter Kopenhagen zurückstehen, wie manche vielleicht denken.

Bei herrlichem Radfahr- und Zufußgehewetter waren neben dem Fuß- und Radverkehr auch die Integration von gesundheitsförderndem Sport und Bewegung in den Alltag ein Schwerpunkt der Exkursion. Dieser fachübergreifende Charakter spiegelte sich auch in den Teilnehmenden wider:

### Unser Programm

Die erste Station der Exkursion war Wuppertal. Dort entstand dank der beispiellosen Eigeninitiative der Bürger auf der verwahten, stillgelegten Nordbahntrasse ein 22 km langer Rad- und Fußweg, der in Teilen schon die Kriterien für Radschnellwege des Landes erfüllt. Die sehr komfortabel zu befahrende Ost-West-Verbindung hat in Wuppertal einen regelrechten Fahrradboom ausgelöst. Dieser Erfolg wurde 2015 mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet.

Danach ging es weiter zum Lippepark in Hamm. Der gut 42 ha große Sport- und Freizeitpark ist ein herausragendes Beispiel für die Kombination von Mobilität, Sport und Bewegung. Auf dem Areal werden über verschiedene Angebote – wie z.B. eine Rennrad-Trainingsstrecke, einen Barfußpfad oder eine Skate- und Parcours-Anlage – Sport, Bewegung und Erholung angesprochen und gefördert. Gleichzeitig wurden in dem Park bedeutende Nord-Süd- und Ost-West-Radverbindungen für die Hammer Bürger geschaffen.

Zu Beginn des zweiten Tages stand die Förderung des Fußverkehrs im Mittelpunkt. In Telgte wurde schon zu Beginn des Planungs-, Beteiligungs- und Entscheidungsprozesses über die Sanierungsmaßnahmen in der historischen Altstadt besonders auf die Belange der Barrierefreiheit geachtet. Besonderes ist dabei, dass man die Belange von Fußverkehr und Barrierefreiheit mit den Ansprüchen an ein authentisches Erscheinungsbild der historischen Altstadt überein gebracht hat.

Last but not least – der RS1: Er ist das Leuchtturmprojekt der Radverkehrsförderung in NRW und in Deutschland. Fast täglich erreichen den Regionalverband Ruhr Anfragen aus aller Welt zu diesem Projekt. Gemeinsam mit Vertretern der Städte Essen und Mülheim an der Ruhr sowie des Regionalverbands Ruhr nahm die Gruppe den RS1 unter die Reifen. Dabei wurde immer wieder deutlich, dass er mehr ist als ein Radschnellweg: Mit ihm eröffnen sich für die gesamte Region neue Perspektiven auch jenseits der Mobilität, z.B. bei der Stadtentwicklung. Logischerweise sprechen die Verantwortlichen mittlerweile nicht mehr von einem Infrastrukturprojekt, sondern von einem Innovationsband, das in Zukunft auf 101 km zehn Städte und einen Landkreis verbinden wird.

### Die zwei intensiven Tage zeigten,

dass Nahmobilitätsförderung viele Facetten hat. Die Teilnehmenden waren beeindruckt vom RS1 und den parallel laufenden Projekten. Es sind aber nicht nur „große“ Maßnahmen, die entscheidenden Einfluss auf die Bedingungen für die Nahmobilität und damit letztlich auf die Verkehrsmittelwahl haben. Eine durchdachte und umfassende Bürgerbeteiligung wie in Hamm und Telgte oder wie in Wuppertal sogar ein komplett bürgerschaftliches und ehrenamtlich gestartetes Projekt können eine enorme Wirkung entfalten.

Es „bewegt“ sich einiges in NRW. Auch dank der Unterstützung der Kommunen durch die AGFS. Auch in Zukunft werden wir unsere Mitgliedskommunen anregen, weitere wegweisende Projekte durchzuführen.





Illustration: P3 Agentur / Total Real / wbp Landschaftsarchitekten GmbH / Stadt Mülheim an der Ruhr / Peter Obenaus

So soll der fertige Radschnellweg Ruhr (RS1) zwischen Hauptbahnhof und Ruhr aussehen.

## RS1 in Mülheim: Erster Spatenstich

Im Juni wurde symbolisch der erste Spatenstich für den Ausbau des nächsten Abschnittes des RS1 getätigt.

Mit dabei waren NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft, NRW-Verkehrsminister Michael Groschek, Karola Geiß-Netthöfel, Direktorin des Regionalverbandes Ruhr (RVR), und Mülheims Oberbürgermeister Ulrich Scholten. Der RVR ist für die Planungen des bundesweit ersten Radschnellweges verantwortlich.

Der Abschnitt ist rund 600 m lang und verläuft bis zur Ruhrbrücke. Der Radschnellweg entsteht ebenso auf der stillgelegten Trasse der Rheinischen Bahn wie bereits der erste Abschnitt. Nach der Fertigstellung verbindet der Rad- und Fußweg

die Hochschule Ruhr West mit der neuen Ruhrpromenade, dem Rathausmarktplatz und dem Hauptbahnhof. An der Strecke sollen Aussichtspunkte, Grünflächen und Aufenthaltsbereiche mit Bänken entstehen. Voraussichtlich Mitte 2017 wird das Teilstück fertiggestellt sein.

Für den Abschnitt sollen rund 5,3 Millionen Euro investiert werden, davon kommen 3,7 Millionen Euro aus Städtebaufördermitteln des Landes und des Bundes, weitere 1,6 Millionen Euro vom Regionalverband Ruhr.

Pressestelle Regionalverband Ruhr

## Duisburg: Rad- und Fußverkehr von Anfang an!

Rahmenplan für die Bebauung des ehemaligen Rangierbahnhofs Wedau



Ist-Zustand am ehemaligen Rangierbahnhof Wedau



Geplante Bebauung und Erschließung der Brachfläche

Die Bahnflächen-Entwicklungs-Gesellschaft NRW (BEG) hat in einem Planungsverfahren gemeinsam mit der Stadt Duisburg sowie vielen Beteiligten und zwei Planungsbüros eine Rahmenplanung für eine 90 ha große Bahnbrachfläche in Duisburg-Wedau erarbeitet. Die Wohnbaufläche grenzt im Westen an das Naherholungsgebiet Sechs-Seen-Platte, im Osten verläuft eine viel befahrene Güterzugstrecke. Die Nord-Süd-Ausdehnung beträgt etwa 3 km, die Ost-West-Ausdehnung etwa 300 bis maximal 430 m.

Auf dem 60 ha großen Südareal ist der Bau von 2.700 bis 3.000 Wohneinheiten in einem Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren geplant. Die Nordfläche mit etwa 30 ha ist der universitätsaffinen und gewerblichen Entwicklung vorbehalten.

Die Neuplanung der 90 ha großen Fläche berücksichtigt alle Belange einer städtischen Infrastruktur inklusive der Sicherung bestehender Gemeinbedarfs- und Bildungseinrichtungen in Wedau.

Die Haupteerschließung des Planungsraums erfolgt durch eine zentral verlaufende Magistrale mit straßenbegleitenden Fuß- und Radwegen. Diese verbindet die neuen Quartiere mit dem städtischen Straßen- und Radverkehrsnetz. Die zentrale Achse ist über Querverbindungen gleichzeitig eng mit den bestehenden Fuß- und Radwegen rund um die Sechs-Seen-Platte vernetzt. Mitgedacht wurde die Möglichkeit, die zentrale Wegeachse nach Nordosten über die Bahngleise zu verlängern und mit dem Radschnellweg Ruhr (RS 1) zu verknüpfen.

Zwei geplante eigenständige Fuß- und Radwegebrücken überspannen die bestehenden Bahngleise und binden den Stadtteil Bissingheim in der Nähe des neuen Nahversorgungszentrums und des Marktplatzes Bissingheim an; darüber wird auch ein neuer Bahnhofsteig für die beiden Ortsteile Wedau und Bissingheim erschlossen. Dieser Mittelbahnsteig soll im Zuge der Reaktivierung der Ratinger Westbahn errichtet wer-

den und eine attraktive Verbindung zum Duisburger und zum Düsseldorfer Hauptbahnhof ermöglichen. Dort entsteht auch ein Umsteigepunkt für Regionalbahn, Bus, Fahrrad, Taxi etc. Über geänderte Linienwege bzw. durch Linienverlängerungen werden die neuen Quartiere durch bestehende Buslinien erreicht.

Ein weiteres zentrales Element des Fuß- und Radwegesystems ist der am neuen Lärmschutzwall abseits des Straßenraums verlaufende Weg, der eine attraktive Verbindung zu den Sportanlagen und Kleingärten am Südufer des Masurenses bildet. Der Lärmschutzwall schützt das Gebiet vor dem Lärm der östlich benachbarten Bahntrasse und ist ökologischen Ausgleichsmaßnahmen vorbehalten.

Der an der westlichen Seite gelegene Uferweg von der Regattabahn bis zum Masurenses bildet eine bedeutsame Verbindung zwischen dem Sportpark Duisburg im Norden sowie den bestehenden und geplanten Wohnquartieren im Süden.

Weiter nördlich trifft diese Fuß-/Radwegeverbindung auf die Masurenallee und das bestehende Freizeitwegenetz mit den Sporteinrichtungen und Gastronomiebetrieben am Barbarasee. Dem Verlauf der Masurenallee folgend, verschwenkt die zentrale Wegeachse nach Nordosten mit der Option, die Wegeachse mittels Brückenschlag über die bestehenden Gleisanlagen mit der Trasse der stillgelegten Speldorfer Bahn zu verknüpfen. So entstünde eine direkte Anbindung an den Radschnellweg Ruhr (RS1) bzw. ein Appendix von diesem über den Uferweg der Regattabahn bis hin zur Sechs-Seen-Platte.

Der Rahmenplan bildet die Grundlage für das Bebauungsplanverfahren.

Weitere Informationen: [www.flaechenentwicklung.de](http://www.flaechenentwicklung.de)

Georg Puhe, Stadt Duisburg





Gemeinsame Befahrung der „Allee des Wandels“

## „Allee des Wandels“ in Herten

Finale des EU-Wettbewerbs RegioStars 2016 erreicht

Der Regionalverband Ruhr (RVR) und die Stadt Herten bereiten sich auf das Finale des EU-Wettbewerbs RegioStars 2016 vor. Ihr Projekt „Allee des Wandels“ gehört zu den 23 Finalisten der Ausschreibung aus 14 EU-Mitgliedstaaten. Die „Allee des Wandels“ ist in der Kategorie „CityStar – Innovative Lösungen für nachhaltige Stadtentwicklung“ nominiert.

Als Vorbereitung für die Preisverleihung in Brüssel war jetzt ein Fotograf im Auftrag der Europäischen Kommission vor Ort. Volker Lindner, Erster Beigeordneter der Stadt Herten, und Ulrich Carow, Bereichsleiter beim RVR, zeigten ihm zusammen mit Kollegen aus den Bereichen Emscher Landschaftspark, Tourismus (Besucherzentrum Hoheward), Umwelt- und Freiraumplanung sowie Klimaschutz einige Besonderheiten der „Allee des Wandels“ zwischen Ewald, Landschaftspark Hoheward und Schlägel & Eisen.

Der Fuß- und Radweg im Emscher Landschaftspark bei Herten ist als eines von drei deutschen Projekten für die europäische Auszeichnung nominiert. Mit dem Preis werden die innovativsten Projekte der EU-Regionalförderung ausgezeichnet.

### „Vielseitiges Beispiel grüner Infrastruktur“

Europaweit wurden 23 Projekte für die Endrunde ausgewählt. Volker Lindner freut sich über die Anerkennung dieser Entwicklungsachse entlang ehemaliger Bergwerksstandorte, die „neue Horizonte für die Region und ihre Bewohner“ eröffnet, und hofft auf eine baldige Weiterführung über die ehemalige Zeche Westerholt bis zur Westfälischen Hochschule in Gelsenkirchen-Buer.

RVR-Bereichsleiter Ulrich Carow sieht in dieser mit EU- und Landesmitteln geförderten Perle des regionalen Radwegenetzes ein gelungenes Beispiel der Zusammenarbeit zwischen den Akteuren der Region: „Der RVR, die Städte Herten und Gelsenkirchen, die RAG Montan Immobilien sowie zivilgesellschaftliche Akteure wie die Schülerinnen und Schüler der Martin-Luther Schule, die Hertener Bürgerstiftung und das Klimabündnis Gelsenkirchen-Herten e.V. arbeiten hier Hand in Hand.“

Der RVR und die Stadt Herten hatten die „Allee des Wandels“ gemeinsam als ein besonders vielseitiges Beispiel der grünen Infrastruktur in der Metropole Ruhr bei der EU angemeldet. Die ehemalige Zechenbahntrasse wurde in den vergangenen Jahren auf einer Länge von 10 km zu einem attraktiven Rad- und Wanderweg ausgebaut, der den Wandel der Region illustriert. Die Trasse führt von der ehemaligen Zeche Ewald in Herten durch den Emscher Landschaftspark zum Hof Wessels in Herten. Entlang der Route erfahren die Radlerinnen und Radler einiges über neue Energien, Klimaschutz und Stadtentwicklung. Die Stadt Herten hat Stelen aufgestellt, die über Vergangenes und Neues informieren. Eine App liefert zusätzliche Infos.

Die EU-Nominierung der „Allee des Wandels“ verstehen Stadt und Regionalverband als Ansporn für die geplante Fortsetzung des gemeinsamen Projekts. Der zweite Abschnitt wird ebenfalls rund 10 km lang werden und über die ehemalige Zeche Westerholt bis zur Westfälischen Hochschule in Gelsenkirchen führen.

Pressestelle Stadt Herten



## Radwegesanierungsprogramm der Stadt Köln

Sanierung im Einklang mit dem Naturschutz

### Weißer Rheinbogen

Die Sanierung der Rad- und Gehwege im Landschaftsschutzgebiet Weißer Bogen zwischen den Stadtteilen Rodenkirchen und Weiß ist abgeschlossen. Auf einem Abschnitt von rund 2 km hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik die beiden parallel verlaufenden Wege mit einer vollständigen Neukonzeption zu einer hochwertigen und komfortablen Verbindung umgebaut. Eine Sanierung der Wege war notwendig, weil diese teilweise holprig, durch Baumwurzeln beschädigt und damit für Fußgänger und Radfahrer gefährlich waren.

Die Wege am Weißer Rheinbogen sind wegen ihrer landschaftlich reizvollen Umgebung fernab vom Straßenverkehr bei Radfahrern und Fußgängern gleichermaßen beliebt. Aufgrund der Nähe zum nördlich gelegenen Campingplatz und zur südlich gelegenen Personenfähre zwischen Weiß und Zündorf werden die Wege oft von Touristen und Tagesausflüglern genutzt. Im Tagesdurchschnitt befahren den Abschnitt rund 2.000 Radler.

### Langwierige Abstimmungen

Die Erneuerung der Wege wurde bereits vor fünf Jahren beschlossen. Mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – sie ist Eigentümerin des Weges – waren intensive Abstimmungen hinsichtlich der Finanzierung der Sanierung erforderlich. Auch die Prüfung der umfangreichen Naturschutzaufgaben hat eine längere Zeit in Anspruch genommen.

### Viele Neuerungen und Verbesserungen

Im nördlichen Abschnitt war der Rad- und Fußweg bisher auf einer Länge von knapp 2 km in zwei schmale Wege getrennt. Der Radweg in Rheinnähe verlief auf 1,2 km in bis zu 60 m Entfernung vom Fußweg und war zudem sehr kurvig. Nun ist der gemeinsame Geh- und Radweg auf einer Breite von 4 m ausgebaut. Auch für den Abschnitt am südlichen Bauende wurde dieses Verfahren angewendet. Durch den Rückbau der Radwege können diese Flächen wieder renaturiert werden. Im südlich angrenzenden Abschnitt wurde wegen der vielen schutzbedürftigen



tigen Bäume entschieden, die Zweiteilung der nahe beieinander verlaufenden Wege beizubehalten. Beide Wege wurden mit einer komfortablen Asphaltierung ausgestattet, die nutzbaren Breiten für Radfahrer und Fußgänger haben sich deutlich erhöht. Die veranschlagten Baukosten der umfangreichen Sanierung belaufen sich auf rund 600.000 Euro.

#### Baublauf mit Hürden

Die Sanierung wurde in rund 80 Arbeitstagen umgesetzt. Wegen zweimaligen Rheinhochwassers musste die Bautätigkeit für insgesamt drei Wochen unterbrochen werden. Ein nicht vorhersehbarer schlechter Zustand des Baugrunds verzögerte den Bauablauf um weitere zwei Wochen. Im überwiegenden Teil der Strecke wurde der heutige Hauptweg vollständig beseitigt („ausgekoffert“), die einzelnen Schichten des Weges wurden neu aufgebaut. Beim Rückbau des Radweges ist aus Naturschutzgründen kein weiterer Boden eingebracht worden, die Natur übernimmt hier die weitere Gestaltung.

Die als Anlieferungsweg stark in Mitleidenschaft gezogene Weidengasse wurde im Bereich des Triftwegs bis zum neuen Radweg mit einer neuen Schottertragschicht (rund 2.200 m<sup>2</sup>) wiederhergestellt. Zusätzlich wurden auf den asphaltierten Zufahrtswegen auf rund 380 Quadratmetern umfangreiche Ausbesserungsarbeiten vorgenommen. Damit sind zusammen rund 3 km Geh- und Radweg saniert, ausgebessert oder hergerichtet worden.

#### Rheinradweg

Der Radweg am Weißer Rheinbogen ist Teil des internationalen Radfernwegs „Rheinradweg“. Dort ist entspanntes Radfahren rechtsrheinisch von Porz bis nach Stammheim und linksrheinisch von Niehl bis nach Godorf möglich.

#### Mehr Komfort auch im Blücherpark

Der gemeinsame Geh- und Radweg im Blücherpark vom Parkgürtel bis zur Müngersdorfer Straße wurde auf einer Länge

von 350 m und in einer Breite von 5 m komplett saniert. Die Gesamtkosten für diese Sanierungsarbeiten beliefen sich auf rund 106.000 Euro.

Dieser gemeinsame Geh- und Radweg ist ein Teilstück der NRW Veloroute sowie der touristischen Radwege der RadRegion Rheinland und der Region Grünrouten. Die Erlebnisroute Nord „Vom Mediapark zum Kloster Knechtsteden“ ist eine sehr beliebte Freizeitradroute in den Kölner Nordwesten.

Im Rahmen dieser Maßnahme wurden ebenfalls in Teilen die historische Mauer und die historische Entwässerungsrinne wiederhergestellt. Diese Anlagen des Blücherparks wurden in den Jahren 1910 bis 1913 nach Plänen von Fritz Encke errichtet und bilden zusammen eine der wertvollen historischen Grünanlagen der Stadt Köln.

Die Grünanlage und die Kahnstation mit dem Biergarten ist ein beliebtes Ausflugsziel für viele Radfahrerinnen und Radfahrer. Aus diesem Grund wurden die bestehenden Fahrradabstellplätze noch einmal um 60 zusätzliche Möglichkeiten zum Fahrradparken erweitert.

#### Dünnwald:

##### Sanierung des Radweges an der Marienheider Straße

Im Stadtteil Dünnwald wurde ein ca. 400 m langer Abschnitt des gemeinsamen Geh- und Radweges der Marienheider Straße saniert. Dort war Radfahren aufgrund starker Wegschäden kaum möglich. Der attraktive Weg zweigt vom Radweg der Berliner Straße am Ortseingang von Dünnwald ab und mündet in die Kunstfelder Straße.

Die Marienheider Straße ist für Radfahrer eine interessante Alternative zur parallel verlaufenden, stark verkehrsbelasteten Berliner Straße. Außerdem liegt der Abschnitt auf der kürzesten Radroute von Leverkusen-Schlebusch über den Dünnwalder Kommunalweg nach Stammheim.

*Stephan Foelske, Hendrik Colmer, Stadt Köln*

## Neue Schutzstreifen für Köln

### Änderung der Verkehrsführung



*Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln hat auf verschiedenen Straßenabschnitten Schutzstreifen angelegt und die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben.*

#### Hansaring

Auf einer Länge von ca. 400 m wurde die Fahrbahn auf dem Hansaring in Richtung Friesenplatz saniert.

Dabei wurde der weit über 20 Jahre alte Schutzstreifen für den Radverkehr erneuert und verbreitert. Der vorherige Schutzstreifen war einer der ersten in Köln. Zur damaligen Zeit gab es noch keine Erfahrungswerte. Der neue Schutzstreifen ist 1,60 m breit zuzüglich eines Sicherheitsabstands zu den parkenden Autos von 0,50 m. Dafür wurde aus zwei Fahrspuren eine überbreite Spur für den Kfz-Verkehr eingerichtet. Die Baukosten für diese Maßnahme betragen ca. 100.000 Euro.

Für die Kölner Ringe wird aktuell zusammen mit den Beteiligten ( u.a. Initiative Ringfrei und ADFC) diskutiert, wie eine gesamtheitliche Lösung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn gestaltet werden kann. Die Verwaltung bereitet die Aufhe-

bung der Radwegebenutzungspflicht in dem zentralen Bereich zwischen Zülpicher Platz und Hansaring vor.

#### Neue Schutzstreifen am Melatengürtel

In Köln-Ehrenfeld auf dem Melatengürtel zwischen Oskarjäger-Straße und Fröbelstraße wurden auf einer Länge von rund 600 m Schutzstreifen markiert. Die neue, 1,60 m breite Führung des Radverkehrs wurde erforderlich, da der vorherige benutzungspflichtige Radweg mit einer Breite von 1,00 m zwischen parkenden Autos und Gehweg verlief.

Durch einen Tausch der Flächen konnte diese Optimierung ohne großen Umbau erzielt werden. Es wurden lediglich einige Rampen hergestellt und punktuell bauliche Instandsetzungen vorgenommen. Die Kosten beliefen sich auf rund 31.000 Euro.

#### Wahlmöglichkeit auf der Siegburger Straße

Im Stadtteil Poll startete im November 2015 auf einem etwa 500 m langen Teilstück der Siegburger Straße ein Modellversuch für mehr Radfahrersicherheit. Hier wurden zwischen der Raiffeisenstraße und der Hausnummer 368 in beiden Fahrrichtungen Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert.

Im Übergangsbereich zwischen dem schon vorhandenen Radweg und dem Schutzstreifen wurde die Verkehrsführung durch eine ergänzende Markierung optimiert. Zusätzlich wurden Schilder aufgestellt, die verdeutlichen, dass die Fahrradfahrer im Zeitraum des Modellversuchs die Wahl zwischen der Nutzung des bisherigen Radwegs und des neuen Schutzstreifens auf der Siegburger Straße haben.

Die Erkenntnisse aus der neuen Verkehrsführung sollen zeigen, ob die jetzigen, neben dem Gehweg verlaufenden Radwege dauerhaft durch Schutzstreifen ersetzt werden können. Die Ergebnisse werden nach Abschluss veröffentlicht.

*Stephan Foelske, Peter Lemke, Hendrik Colmer, Stadt Köln*

## Verbesserungen für den Radverkehr in Unna

Im Rahmen der Deckensanierung öffneten sich an vielen Stellen in der Kreisstadt Unna Türen für Verbesserungen zugunsten des Radverkehrs. Insbesondere für die Schüler-, aber auch für die Einkaufsverkehrer konnten wichtige Achsen ausgebaut und damit attraktiver gestaltet werden. Allein in den vergangenen anderthalb Jahren wurden 4 km Radverkehrsanlagen gebaut. So wurde z.B. entlang der Massener/Unnaer Straße eine beidseitige durchgängige Verbindung aus Schutzstreifen angelegt, wel-

che wesentlich komfortabler für den Radfahrer ist als die bisherige Lösung in der – schmalen – Nebenanlage. Es handelt sich um eine Verbindung aus dem Hauptnetz des Zielnetzes 2025 zwischen Massen und der Kernstadt. Die Schutzstreifen haben Standardbreite und sind an Zufahrten jeweils mit einer Rotmarkierung verdeutlicht.

Auch eine der wichtigsten Schülerachsen zwischen Massen und Königsborn wurde mit einem Schutzstreifen und verbesserter Radführung in den

Kreuzungen (u.a. aufgeweiteter Aufstellstreifen) versehen. Speziell die Radverkehrszufahrt zu einem der größten Schulzentren in Unna konnte so wesentlich verbessert werden.

Weitere Verbesserungen gerade im Hinblick auf die durchgängige Radführung in Kreuzungen werden in Kürze folgen.

*Patricia Reich, Kreisstadt Unna*

## Fahrradabstellanlagen-Konzept für Kamener Innenstadt

### Bürgerbeteiligung liefert Planungssicherheit

Überfüllte Fahrradabstellanlagen? Vorderradklemmen und defekte Klemmbügel, die mehr schaden als nutzen? An Schildern und Pfosten angekettete Fahrräder? Wild geparkte Fahrräder in Eingangsbereichen von Geschäften, die den Zugang versperren und Fußgänger behindern?

Diese Beobachtungen gaben Anhaltspunkte, dass die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten nicht den Nutzerbedürfnissen entsprachen, und waren Anlass, die Abstellsitua-

tion für Fahrräder in der Kamener Innenstadt genauer unter die Lupe zu nehmen.

#### Hoher Bedarf in der Innenstadt

Die Gewährleistung von sicheren und nutzerfreundlichen Fahrradabstellanlagen bildet einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit. Kamen bietet aufgrund der Topografie und Stadt-



struktur grundsätzlich gute Bedingungen für den Radverkehr. Die Mobilitätsbefragung im Jahr 2012 ergab weiteres Verlagerungspotenzial zum Umstieg auf das Fahrrad, insbesondere für Kurzstrecken mit unter 3 km. Mit den im Fahrradabstellanlagen-Konzept erarbeiteten Maßnahmen soll die Attraktivität der Fahrradnutzung gesteigert und die Zugänglichkeit – insbesondere im Innenstadtbereich – verbessert werden. Fahrradparken in Stadtzentren bietet besondere Herausforderungen, z.B. räumlich beengte Bereiche, Fahrradparken vs. Fußgänger, unterschiedliche Nutzeransprüche, Funktionalität und städtebauliche Integration.

Im Rahmen einer umfassenden Bestandsaufnahme wurde u.a. festgestellt, wo das Stellplatzangebot unzureichend ist und wo bestehende Anlagen keinen ausreichenden Schutz oder Komfort bieten. Das Konzept zielt auf ein abgestuftes Angebot, dass sich an den unterschiedlichen Zielorten und Ansprüchen der Nutzer orientiert, um eine systematische flächendeckende und standortgerechte Ausstattung der Kamener Innenstadt mit Fahrradabstellanlagen zu gewährleisten. Ein bedarfsgerechtes Angebot von Fahrradabstellanlagen richtet sich insbesondere nach folgenden Aspekten: zielorientierte Standorte, ausreichende Dimensionierung, Qualität und Funktionalität sowie benutzerfreundliche Gestaltung.

#### Differenzierte Nachfrage beim Fahrradparken

Während Kurzzeitparker vor allem viele dezentrale solide Abstellanlagen in direkter Nähe ihrer Ziele benötigen, sind für das Langzeitparken von Fahrrädern mehrere Anlagen mit Witterungsschutz am Rand der Fußgängerzone vorgesehen. Das Angebot zum Fahrradparken wird durch Sonderformen wie eine Mobilitätsstation sowie weitere Fahrradinfrastruktur (z.B. Lademöglichkeiten für E-Bikes, Pannenset) ergänzt. Die entwickelten Maßnahmen umfassen sowohl den Neubau als auch die Erweiterung und Qualitätsverbesserung von bestehenden Fahrradabstellanlagen sowie weiter gehende Handlungsansätze, beispielsweise die Sensibilisierung und Aktivierung von Eigentümern und Einzelhandel/Gastronomie.

#### Online-Bürgerbeteiligung bestätigt Planung

Da niemand den tatsächlichen Bedarf besser kennt als die

Bürger vor Ort, fand vom 16. Mai bis 08. Juli 2016 eine Online-Bürgerbeteiligung statt. Über eine interaktive Kartenanwendung auf [www.fahrrad-kamen.de](http://www.fahrrad-kamen.de) konnten die detaillierten Vorschläge der Stadtverwaltung für 45 innerstädtische Fahrradabstellanlagen-Standorte bewertet und kommentiert sowie neue Ideen eingetragen werden. Neben den Steckbriefen wurde auch der Konzeptentwurf mit ausführlichen textlichen Erläuterungen zum Download bereitgestellt. Die breite Bürgerbeteiligung lieferte ein gutes Meinungsbild und eine Rückmeldung zu den eingestellten Ideen. Um eine möglichst hohe Beteiligung zu erzielen, war entsprechende Öffentlichkeitsarbeit über die lokale Presse, Flyer sowie direkte Ansprache unerlässlich. Das Ergebnis der Bürgerbeteiligung zeigte eine weitgehende Zustimmung zum Entwurf des Fahrradabstellanlagen-Konzepts. An einigen Standorten wurden Anregungen für zusätzliche Fahrradabstellanlagen ergänzt.

#### Grundlage für Förderantrag

Zusammenfassend betrachtet fällt auf, dass vor allem die geplanten Standorte für überdachte Langzeitparkplätze deutlich mehr positive Reaktionen hervorriefen als die meisten Standorte für das Kurzzeitparken. Daraus ist abzuleiten, dass insbesondere in diesem Bereich ein hoher Bedarf besteht. In der Kategorie Kurzzeitparken ist ein Bedarf am deutlichsten am Einkaufszentrum KamenQuadrat und in dessen unmittelbarer Umgebung festzustellen, wo die Anzahl der vorhandenen Fahrradanhänger nicht ausreicht. Auch der Austausch der defekten Klemmbügel am Rathaus gegen Fahrradbügel mit Rahmenanschlussmöglichkeit wird positiv bewertet.

Derzeit werden die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung in das Konzept eingearbeitet. Dieses bildet die Grundlage für eine weitere parlamentarische Beratung mit dem Ziel, einen Förderantrag im Rahmen der „Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW“ – kurz FöRi-Nah – zu stellen. Weiter gehende Handlungsansätze werden parallel verfolgt, z.B. eine Initiative für E-Bike-Lademöglichkeiten mit Einzelhandel und Gastronomie.

Gabriela Schwing, Stadt Kamen



In diese Karte konnten die Kamener Bürger detaillierte Vorschläge für die innerstädtischen Fahrradabstellanlagen eintragen

## „Kollektivanlage“ in Oberhausen eröffnet

Moderne Abstellanlage mit RFID-gesteuertem Zugang



Die neue Abstellanlage am Bahnhof Oberhausen-Holteln

Am Bahnhof Oberhausen-Holteln auf der DB-Strecke Oberhausen–Emmerich wurde im Zuge der Erstellung eines Verknüpfungspunktes (Schienenverkehr, ÖPNV, Pkw, Kräder, Fahrräder und Fußgänger/-innen) auch die Möglichkeit geschaffen, Fahrräder sicher und überdacht unterzustellen. Hintergrund für den Bau einer Fahrradabstellanlage war einerseits das Ziel der Stadt Oberhausen, die Attraktivität des alltäglichen Fahrradverkehrs zu steigern, es lagen aber auch zahlreiche Beschwerden von Radpendlern über Vandalismus und Diebstahl ihrer Räder vor. Die dort bisher vorhandenen Einzelboxen reichten schon seit einiger Zeit nicht mehr aus, um der Nachfrage an sicheren und komfortablen Einstellplätzen gerecht zu werden.

Zur neuen Bike&Ride-Anlage zählen, neben fünf modernen großen Einzelboxen, auch ein zweigeteiltes, überdachtes Fahrradabstellhaus. Hier kann man auf einer Seite sein Rad an einem der neun Bügel abstellen und mit einem Schloss sichern. Dabei ist der Platz so großzügig bemessen, dass an jedem Bügel zwei Räder gesichert werden können. Auf der anderen Seite findet sich ein vergitterter Raum, der nur mit einer Zugangsberechtigung betreten werden kann. In diesem vergitterten Raum befinden sich weitere 30 Abstellplätze im sogenannten Doppelstock-Fahrradparksystem. Selbst E-Bikes können hier geparkt werden. Diese Räder mit einem Gewicht zwischen 20 und 25 kg sind beim Parken nicht leicht zu handeln. Da die Auffahrrampe hydraulisch unterstützt wird, kann der Halter sie jedoch relativ leicht sogar ins Obergeschoss der „Kollektivanlage“ schieben.

Der Platz ist so groß bemessen, dass kein Gedränge entsteht und Parkvorgänge bequem und unfallfrei abgeschlossen werden können.

#### RFID-Chip in Monatskarte ermöglicht Zugang

Der Zugang erfolgt nicht über Schlüssel wie bisher, sondern geschieht über den RFID-Chip der ISIGO® Management Steuerung auf der Monatskarte des VRR (z.B. Ticket 2000) oder auch über eine eigens vom Hersteller des Schließsystems zur Verfügung gestellte neue Karte. Dies birgt die Möglichkeit, für kürzere Zeiträume einen Stellplatz zu mieten. Für den Verwaltungs- und Betriebsaufwand muss eine Gebühr erhoben werden. So kostet der Stellplatz in der „Kollektivanlage“ 50 Euro/Jahr bzw. 5 Euro/Monat, in einer Box 80 Euro/Jahr bzw. 8 Euro/Monat. Die Anlage ist so angelegt, dass ihre Kapazität bei anhaltender Nachfrage auch noch erweitert werden kann.

Drei Leuchten sorgen für angemessene Beleuchtung bei Dunkelheit, gesteuert durch Bewegungsmelder, damit nur dann Strom verbraucht wird, wenn dies wirklich nötig ist. Die LED-Lampen erzeugen 12.000 Lumen Licht bei einem sehr geringen Verbrauch von 135 Watt.

#### Sicherheit für Nutzer und für Räder

Durch die Gitterstruktur ist alles einsichtig und überschaubar, sodass es keine Verstecke oder uneinsichtigen Stellen gibt. Die Vermeidung von Angsträumen war vor allem wegen des frü-



her starken Vandalismus an diesem Standort ein wichtiges Anliegen der Planung.

Sowohl die Boxen als auch die Einstellplätze in der „Kollektivanlage“ werden von der Radstation im Hauptbahnhof Oberhausen betrieben.

### VRR-Pilotprojekt

Bei der Fahrradabstellanlage handelt es um ein Pilotprojekt mit Unterstützung des VRR, welches mit Mitteln des Landes NRW gefördert wurde. Es sollen Erfahrungen gesammelt und eine Einschätzung ermöglicht werden, unter welchen Rahmenbedingungen solche Anlagen auch an anderen Standorten vorteilhaft wären.



Folgende Varianten und Aufwertungen für eine Kollektivanlage der Zukunft wären möglich und werden durch die Stadt geprüft:

- Installation einer Solaranlage auf dem Dach der Anlage, evtl. in Kombination mit einer Ladestation
- Einbau von Schließfächern
- Übertragung des Modells auf andere zentrale Standorte im Stadtgebiet

- Standorte für kleinere Einheiten in Wohngebieten als Ersatz für den fehlenden Kellerparkplatz

- kleinere Einheiten für 10 bis 15 Fahrräder, damit der Personenkreis mit Zugang nicht zu groß wird. Eine modulare Bauweise der Anlage könnte dazu führen, dass auch die Kosten dafür gesenkt werden

- Kurzfristiges Mieten per Handy nur für bestimmte Tage. Man könnte Mieträder unterstellen und so ganz problemlos spontan von einer Stadt zur anderen fahren

- Einbeziehung betrieblichen Mobilitätsmanagements, z.B. durch Fahrradpools für Firmen und entsprechende Kooperationsprojekte

- Kombination mit Projekten der Elektromobilität: Rund um die Kollektivanlagen könnten Mietstationen für Elektroautos entstehen, die man im Rahmen von Carsharing nutzen könnte.

Die Kollektivanlage am Bahnhof Holten stellt einen wichtigen Beitrag für eine fahrrad- und damit auch klimafreundliche Stadt Oberhausen dar.

*Ulrich Moritz, Stadt Oberhausen*

## Schwerte: Gläsernes Radparkhaus vor dem Bahnhof

Mehr Komfort für Pendler und Touristen

Bei der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes setzte die fahrradfreundliche Stadt Schwerte im Mai 2016 Zeichen: Mehr Komfort für Fahrradpendler, Radtouristen und Leihradnutzer bietet ein gläsernes Fahrradparkhaus direkt vor dem Bahnhof, der auch für viele Besucher der Startpunkt zum Ruhrtal-Radweg ist. Mit 80 Plätzen ergänzt der Neubau die Radstation

im Schwerter Bahnhof. Rund um die Uhr an allen Tagen parken dort Radler komfortabel mit einem Zugangschip wettergeschützt und sicher ihr Zweirad. Die attraktive Radgarage direkt vor Radstation und Bahnhofseingang ersetzte die alten Betonparkboxen, die im Zuge der Neugestaltung des Vorplatzes beseitigt wurden.

Die gläserne Fahrradgarage, gefördert vom Zweckverband Ruhr-Lippe, ist ein sichtbares Zeichen für das „vielfältige Angebot der fahrradfreundlichen Stadt Schwerte“, sagt Adrian Mork, zuständiger Fachbereichsleiter der Ruhrstadt. Direkt am Bahnhofseingang finden nicht nur Pendler eine sichere und wettergestützte Parkmöglichkeit. Für alle Touristen stehen hier – unweit des neu gestalteten Busbahnhofs – flotte E-Bikes oder Tourenräder bereit, die sie unter *die-radstationen.de* buchen und bezahlen können. Die modernen Doppelstockständer können nicht nur von Stammkunden, sondern auch von Spontan- und Gelegenheitsnutzern belegt werden. Mit einem Chip haben auch Prepaid-Kunden die Möglichkeit, hier flexibel zu parken. Stefan Rose, Betriebsleiter der Radstationen der DasDies Service GmbH, weist zudem darauf hin: „Alle Chip-Kunden können nicht nur in der neuen Fahrradgarage parken, sondern auch in unseren Radstationen in Bönen, Kamen, Lünen, Unna und in den Parkstationen in Werne und Bergkamen.“ Ohne Mehrpreis. Wer zudem schnell mal den defekten Schlauch oder die Beleuchtung repariert haben will, kann dies rund um die Uhr auch außerhalb der Servicezeiten beauftragen: Mit dem Chip einfach die Radstation öffnen, Rad in der Radstation parken, Serviceauftrag online oder mit den Auftragsformularen abgeben – die Radstation erledigt kleinere Aufträge in der Regel an einem Tag. Wenn es länger dauert, werden die Kunden angerufen.

### Aufwertung der Radstation Schwerte

Das neue Fahrradparkhaus in Schwerte ist für den Kreis Unna ein Modellbeispiel: „Wir engagieren uns für die Aufwertung des Verbundes umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Das direkte Angebot am neuen Bahnhofsvorplatz, Bus, Bahn und Rad flexibel zu verknüpfen, entspricht unserer Strategie, allen Menschen ein schnelles und bezahlbares Angebot zu machen, flexibel im Kreis Unna unterwegs zu sein“, betont Sabine Leiß, Stabsstelle Planung und Mobilität des Kreises Unna.

„Die Aufwertung der Radstation Schwerte ist ein Beitrag zur Stärkung des sozialen Arbeitsmarktes“, erklärt Rainer Goepfert, Geschäftsführer der Arbeiterwohlfahrt im Unterbezirk Unna. Der Radlerservice schafft Arbeitsplätze für benachteiligte Menschen. In den Radstationen sind 19 Fachkräfte in einem wachsenden Mobilitätssektor dauerhaft beschäftigt. Über die Hälfte sind Menschen mit Behinderungen.

17 waren zuvor als Langzeitarbeitslose auf Transferleistungen angewiesen. Jetzt kümmern sie sich um jährlich rund 30 erwerbslose Menschen, die über Arbeitsgelegenheiten oder Sonderprogramme zur sozialen Teilhabe einen Wiedereinstieg in eine Beschäftigung suchen.

### Mehr Informationen:

Stefan Rose  
Betriebsleiter Radstationen der  
DasDies Service GmbH  
telefonisch (0 23 07/7 19 91-77) oder  
per E-Mail (rose@dasdies.de)

*Günther Klumpp, Hörschler Kommunikation für die Stadt Schwerte und den Kreis Unna*

## Köln: Fahrradparken am Breslauer Platz



Am Breslauer Platz besteht eine sehr hohe Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen. Die letzten Erhebungen ergaben über 400 geparkte Fahrräder. Im Rahmen der Umgestaltung des Breslauer Platzes wurde das Fahrradparken neu geordnet und rund 350 Abstellplätze errichtet. Zusätzlich wurden nun auf einem Teilstück des ehemaligen Fernbusbahnhofs über 200 weitere Fahrradabstellplätze eingerichtet. Mit der Umsetzung dieser Maßnahme stehen nun im Bereich des Breslauer Platzes rund 550 Einstellmöglichkeiten für ein gesichertes Fahrradparken zur Verfügung.

Neben den Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Straßenland bietet die Radstation am Hauptbahnhof zusätzlich rund 1.000 bewachte Fahrradabstellplätze an. Zusätzlich können Radlerinnen und Radler dort noch das Serviceangebot der Radstation nutzen.

*Heidrun Langhans, Stadt Köln*



*Eröffnung der Radstation mit Vertretern von Stadt, Kreis, Radstationen und der AWO als Trägerin*





## RADschlag. Düsseldorf tritt an.

Kampagne für mehr Fahrradnutzung startete im April



Düsseldorf tritt an, Fahrradstadt zu werden: Die groß angelegte Kampagne „RADschlag“ startete am 21. April 2016 mit einer großen Fahrradparade mitten durch die Düsseldorfer Innenstadt.

Oberbürgermeister Thomas Geisel: „Ich bin überzeugt, dass das Fahrrad ein Verkehrsmittel mit Zukunft ist. Denn es ist nicht nur meistens schneller als das Auto, sondern auch ökologischer und braucht weniger Platz. Ein wichtiges Argument, gerade in einer wachsenden Stadt wie Düsseldorf.“

Bislang werden in Düsseldorf zirka 14 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt – das soll mehr werden. Daher hat das Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf nun die Kampagne „RADschlag. Düsseldorf tritt an.“ gestartet.

Verkehrsdezernent Dr. Stephan Keller: „Damit wollen wir ein Umdenken starten – und gleichzeitig deutlich machen, dass Düsseldorf als Fahrradstadt noch nicht perfekt ist. Wir haben in Düsseldorf schon einiges für den Radverkehr erreicht, es gibt aber auch noch viel zu tun.“

### Moderne Mobilität im Fokus

Der Name RADschlag verbindet auf sympathische Weise das Wort „Ratschlag“ mit einem berühmten Düsseldorfer Wahrzeichen: dem Radschläger.

Herzstücke der Kampagne sind die Internetseite [www.duesseldorf.de/radschlag](http://www.duesseldorf.de/radschlag) und die RADschlag-App. Radfahren steht für Mobilität, somit muss ein wichtiger Teil der Kommunikation auch mobil stattfinden. Als zukunftsweisendes Programm einer fahrradfreundlichen Stadt dienen App und Web als zentrale Kommunikationselemente für alle Radfahraktivitäten in und um Düsseldorf. App und Web sind eng miteinander verknüpft und bieten aktuelle News und Informationen zum Thema Radfahren in Düsseldorf.

Neu ist die einzigartige Navigationssoftware, die auf das Düsseldorfer Radnetz abgestimmt ist. Radfahrer können sich auf drei verschiedenen Routen navigieren lassen: die schnelle Route, die ruhige Route vorwiegend über Nebenstraßen oder die grüne Route, die nach Möglichkeit am Rhein entlang, durch

Parks oder Grünzonen navigiert. Dabei können auch vorgefertigte Tourenvorschläge gefahren werden. Die Bedienung ist denkbar einfach und macht Lust, neue Strecken zu entdecken.

Weitere Highlights sind anfahrbare fahrradrelevante Adressen wie Fahrradhändler, -werkstätten, -verleih, die Radstation, E-Bike-Ladesäulen, Bike&Ride-Anlagen und ausgewählte Ziele, wie beispielsweise Wälder, Parks und Seen.

Mit dem Radwege-Meldeformular können Mängel, Standortvorschläge für Fahrradständer oder Schrotträder direkt gemeldet werden.

Im neuen Layout erstrahlen auch der beliebte Fahrradnetzplan und die Tour D – ein Sammelband von zehn attraktiven Fahrradrouten in und um Düsseldorf, jede mit einem anderen Schwerpunkt und interessanten Sehenswürdigkeiten. Auf dem handlichen Fahrradnetzplan ist das aktuelle Radwegenetz der Stadt Düsseldorf dargestellt. Außerdem enthält er viele nützliche Zusatzinformationen wie z.B. Verleihangebote und die Tourenvorschläge der Tour D.

### Langfristiger Wegbegleiter auf diversen Kanälen

Die RADschlag-Initiative will alle erreichen und diejenigen vernetzen, die daran mitwirken wollen. So kooperiert die Landeshauptstadt Düsseldorf mit der Radstation, Fahrradhändlern, Institutionen und Verbänden wie z.B. dem ADFC. Neben großflächig angelegter Werbung und einem Kinospot ist das RADschlag-Team auch bei fahrradbezogenen Veranstaltungen persönlich vor Ort und informiert über die Radverkehrsplanung in Düsseldorf.

Das „Going Public“ von RADschlag war ein Paukenschlag mit großer medialer Wirkung. Das soll aber nicht das Ende, sondern der Anfang eines langjährigen Prozesses sein.

Mit RADschlag bekommt die Düsseldorfer Fahrradförderung einen Namen und ein Bild, die in den nächsten Jahren die umfangreich geplanten Infrastrukturmaßnahmen positiv und nachhaltig begleiten sollen.

Der Start eines sichtbaren Wandels!

*Heribert Schäfer, Stadt Düsseldorf*

## Bonn zieht Zwischenbilanz

Stadt auf dem Weg zur Fahrradhauptstadt 2020

Auf dem Weg zu dem selbst gesteckten Ziel, im Jahr 2020 Fahrradhauptstadt zu werden, ist die Halbzeit erreicht. Verkehrsdezernent Helmut Wiesner hat gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt, das mit seiner Projektgruppe zum Radverkehr die Federführung hat, jetzt eine Zwischenbilanz gezogen.

„Fahrradhauptstadt 2020 zu werden, bedeutet für uns, ehrgeizige, selbst gesteckte Ziele zu erreichen, indem wir ein umfangreiches Maßnahmenpaket umsetzen. Es geht um einen stadtverträglichen Wandel – weg vom Auto hin zum Fahrrad“, erläuterte Stadtbaurat Helmut Wiesner bei einer Pressekonferenz.

Zu den Maßnahmen, bei denen das Halbzeitziel im Jahr 2016 erreicht werden kann, zählt im Bereich Infrastruktur die Einrichtung von Fahrradstraßen im gesamten Bonner Stadtgebiet. Insgesamt wurden 107 Fahrradstraßen im Rahmen des Fahrradstraßenkonzeptes beschlossen. Sie sollen bis 2020 markiert sein. 25 Straßen sind markiert. 26 weitere werden bis Ende 2016 fertiggestellt sein. Damit wären Ende 2016 insgesamt 51 von 107 beschlossenen Fahrradstraßen eingerichtet und das Halbzeitziel erreicht. Im Bereich Infrastruktur sind zudem zahlreiche Einbahnstraßen für den Radverkehr in die Gegenrichtung geöffnet worden, das Knotenpunktnetz der RadRegionRheinland ist mit der Beschilderung eingeführt worden, über Dauerzählstellen werden Nutzungszahlen erhoben und der Fahrradverkehr wird zwischen Kessenich und der Südstadt beschleunigt, auf der Hausdorffstraße wird er verbessert.

### Ziele nur zum Teil erreicht

In den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Service hat die Projektgruppe Radverkehr alle selbst gesetzten Halbzeitziele erreicht. Dazu zählen u.a. ein Radparcours für die weiterführenden Schulen, die Lichtaktion an Schulen zum Thema „Sehen und gesehen werden“, die Abstimmung mit BonnOrange zum Winterdienst, die Durchführung verschiedener Arbeitskreise und des Runden Tisches Radverkehr, der am 20. September 2016 zuletzt tagte, sowie die Durchführung von Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Mit dem Rad zur Schule“ und die Teilnahme Bonns beim Stadtradeln. Auch die finanzielle Unterstützung des Betriebs der Radstation gehört zum Service für die Bonner Radler.

Zu den Arbeitsfeldern, in denen das Halbzeitziel teilweise erreicht wurde, das Gesamtziel bis 2020 aber noch ausführbar

ist, gehört die Errichtung von Fahrradabstellanlagen. Es wurden Fahrradabstellkonzepte für alle Stadtbezirke erarbeitet, aus denen sich die jeweiligen Jahresprogramme ergeben. Um das Gesamtziel in diesem Arbeitsfeld zu erreichen, werden in den nächsten Jahren die noch ausstehenden Programme zur Installation von Fahrradabstellanlagen und Bike&Ride-Anlagen umgesetzt.

Zu den Maßnahmen, deren Umsetzung bis 2020 gefährdet ist, zählt das Radschnellwegenetz in Bonn und der Region. Alternativ soll nun die Rad-Pendler-Route zwischen Bonn, Alfter und Bornheim eingerichtet werden. Auch der Siegauenradweg, die Einrichtung eines Fahrradparkhauses am Bahnhof Beuel und einer Radstation auf der Vorderseite des Hauptbahnhofs am Gleis 1 werden voraussichtlich nicht bis zum Zieljahr umgesetzt.

### Übergeordnete Ziele und deren Ist-Stand

Der Radverkehrsanteil soll bis zum Jahr 2020 auf 25 Prozent steigen. Den Ist-Stand liefert die zurzeit laufende Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD), die von „in-fas – Institut für angewandte Sozialwissenschaft“ durchgeführt wird und Ende 2017 vorliegen soll.

Die Anzahl der verunglückten und getöteten Radfahrer soll deutlich gesenkt werden, lautet ein weiteres übergeordnetes Ziel auf dem Weg zur Fahrradhauptstadt.

Die Zahl der verunglückten Radfahrer in Bonn ist bisher nicht gesunken. Diese Entwicklung ist im gesamten Bundesgebiet zu beobachten.

Die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit den Rahmenbedingungen des Radverkehrs soll steigen. Die Ergebnisse des Fahrradklimatests, der seit 2012 jährlich durchgeführt wird, verzeichnen hier eine Stagnation. Die Ergebnisse schwanken minimal zwischen 3,65 und 3,88 in den Jahren 2012 bis 2015.

*Presseamt der Stadt Bonn*

Infos zu allen Projekten im Bereich Fahrradverkehr und zur Fahrradhauptstadt gibt es unter: [www.bonn.de/@radverkehr](http://www.bonn.de/@radverkehr). Seit 1. September 2016 läuft die jährliche Online-Befragung mit dem Bonner Fahrradklimatest unter [www.bonn.de/@fahrradklimatest](http://www.bonn.de/@fahrradklimatest).





## Stadt Unna: Strategiekonzept und Zielnetz 2025

Die Kreisstadt Unna hat mit einer AG bestehend aus Mitgliedern des Beirat FahrRad, dem ADFC und der Verwaltung das Zielnetz und das Strategiekonzept 2025 erarbeitet.

Drei ambitionierte Hauptziele wurden festgelegt:

1. Steigerung des Radverkehrsanteils von 11 auf 25 Prozent bis 2025
2. Verbesserung des städtischen Rangs beim ADFC-Fahrradklimatest
3. Steigerung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs

Vor dem Hintergrund der angespannten Haushalts- und Personallage sollen die vorhandenen Ressourcen effektiv genutzt werden. Hauptziel ist dabei eine Stärkung des Alltagsverkehrs – speziell auch unter den Gesichtspunkten Elektromobilität, Demografischer Wandel und Radschnellweg Ruhr. Für die Alltagsradler ist das Zielnetz 2025 definiert worden. Es besteht aus einem Haupt- und einem Nebennetz, welches verschiedene Wegezwecke (Versorgung, Schule, Arbeit etc.) vereint. Für beide Netze wurden Qualitäten und Anforderungen definiert. So soll das Netz u.a. durchgängig, direkt und vor allem sicher sein. Dazu gehören insbesondere eine durchgängige Führung über Knotenpunkte oder auch Fragen der Breiten und Beläge. Derzeit erstellt ein Ingenieurbüro eine umfangreiche Schwachstellenanalyse des Hauptnetzes, welche gleichzeitig mit den Daten von Unfällen unter Radfahrerbeteiligung abgeglichen wird. Hieraus wird sich ein Maßnahmenplan für die Verbesserung des Hauptnetzes ergeben. Durch den Abgleich mit den Unfalldaten ergibt sich effektiv begründbar eine Priorisierung der notwendigen Verbesserungen.

Das Strategiekonzept 2025 wiederum beleuchtet die weiteren Schwerpunkte der Radverkehrsförderung – dazu gehören

z.B. das Fahrradparken, der Radtourismus oder auch die kontinuierliche Verbesserung der Nahmobilität über ein effektives Mobilitätsmanagement. Die Zielgruppen für diese Aktivitäten sind neben Arbeitnehmern und -gebern vor allem Schüler, Kunden der Stadtteilzentren bzw. der Innenstadt sowie Senioren und Touristen. Insbesondere die Innenstadt wird in den nächsten Monaten auf ihre Nahmobilitätstauglichkeit hin untersucht werden. Hierzu gehören im Bereich Fahrrad auch ein Parkkonzept sowie die Lösung des Tangentialverkehrs und die Problematik der Innenstadtring-Kreuzung.

Sowohl Zielnetz als auch Strategiekonzept werden stetig überarbeitet und an die Erfordernisse einer modernen Mobilität angepasst. Zur Laufzeitmitte im Jahr 2020 werden die Ziele erstmalig überprüft.

Patricia Reich, Kreisstadt Unna



Zielnetz 2025 der Kreisstadt Unna

## Mobilitätsbefragung Hamm 2016

Die bundesweite KONTIV wird um lokale Befragungen aufgestockt

Die Stadt Hamm führte im September und Oktober 2016 eine Befragung zur Mobilität ihrer Bürgerinnen und Bürger durch. Die kontinuierliche Erhebung des Mobilitätsverhaltens (KONTIV) gehört zu den wesentlichen Grundlagen der Verkehrsplanung. In Hamm wurden bereits in den Jahren 2000 und 2008 entsprechende Haushaltsbefragungen durchgeführt.

Die Fragen an die Hammer Verkehrsteilnehmer gelten u.a. den genutzten Verkehrsmitteln, den Reisezwecken und der zurückgelegten Entfernung. Die Stadt möchte mit den Ergebnissen u.a. folgende Fragen beantworten:

- Wie wirken sich die in den letzten Jahren neu gebauten Gewerbe- und Wohngebiete auf das Verkehrsnetz aus?
- Hält der Trend zu mehr Fahrten pro Tag und immer längeren Arbeitswegen an?
- Sind wir dem Ziel, mehr Verkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu verlagern, näher gekommen?

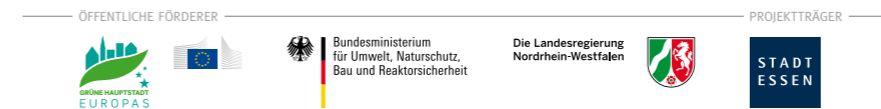
Insgesamt wurden 9.000 Haushalte angeschrieben. Um repräsentative Ergebnisse zu ermöglichen, ist ein Rücklauf von

2.000 Fragebögen erforderlich. Die Fragen sollen nach Möglichkeit online übers Internet beantwortet werden. Eine schriftliche oder telefonische Beantwortung ist ebenfalls möglich. Die Ergebnisse werden ausschließlich anonym und nach Gruppen zusammengefasst dargestellt. Eine Rückverfolgung persönlicher Daten und die Identifikation einzelner Personen ist nicht möglich.

Seit wenigen Jahren ist die Stadt Hamm Standort zweier Hochschulen mit inzwischen mehr als 2.500 Studenten. Neben der allgemeinen Haushaltsbefragung fand deshalb erstmals auch eine Studentenbefragung statt. Sie erfolgte ebenfalls im September 2016 und wurde ausschließlich online durchgeführt. Die Unterlagen erhielten die Studenten per E-Mail.

Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Frühjahr 2017 veröffentlicht.

Bianca Wüsten, Stadt Hamm



Erlebe Dein grünes Wunder

## Essen ist Grüne Hauptstadt Europas 2017

Ruhrmetropole und UNESCO-Welterbe Zollverein, Kulturhauptstadt Europas und RUHR.2010 – das alles ist Essen. Und im Jahr 2017 wird Essen Grüne Hauptstadt Europas sein. Dann



zeigt die Stadt ihren erfolgreichen Wandel von Grün zu Grau zu Grün: vom vorindustriellen Stift mit Äbtissinnengärten und Kaiserparks über die pulsierende Kohle- und Stahlstadt bis hin zur lebenswerten Metropole mit grünem Herz. Die erfolgreiche Transformationsgeschichte ist Vorbild für viele Städte Europas im Strukturwandel. Das hat auch die Europäische Kommission am 18. Juni 2015 bestätigt, indem sie Essen den Titel Grüne Hauptstadt Europas verliehen hat. In Nordrhein-Westfalen ist Essen die grünste Stadt, in Deutsch-

land liegt sie nach Hannover und Magdeburg auf Platz drei des grünen Rankings. Die kurzen Wege ins Grüne und über 300 km Radwege durch das gesamte Stadtgebiet, die vielen renaturierten Bäche oder das gemeinschaftliche Gärtnern mit Nachbarn und Freunden: Das alles macht Essen zu einer lebenswerten Stadt!

### Essen lebt die Grüne Hauptstadt – jetzt und in Zukunft

Die Aufgaben und Ziele, zu denen sich die Stadt Essen mit der Auszeichnung bekennt, werden auch nach 2017 als Pflichtaufgaben auf der Essener Agenda stehen. Gesunde Luft, sauberes Wasser und weniger Lärm sind Antworten auf die grundsätzlichen Fragen nach einer klimaunabhängigen, resilienten und lebenswerten Stadt.

### Ein Grund zum Feiern, Erfahren und Entdecken

Natürlich wird es im Jahr 2017 neben infrastrukturellen Projekten auch viele Mitmachaktionen und Veranstaltungen geben. Dazu gehören Baden in der Ruhr, Großveranstaltungen in der Innenstadt und in den Parkanlagen oder aber Urban-Gardening-Aktionen, Diskussionen und Workshops sowie regionale und nationale Fachkongresse.

Melanie Kemner, Stadt Essen



## Fahrradbarometer und Dauerzählstellen in Bonn

Im August 2016 wurde ein „Fahrradbarometer“ auf der südlichen Zu- und Abfahrt an der Bonner Kennedybrücke in Höhe Oper errichtet. Diese ca. 2,50 m hohe Infostele mit Display zeigt den Radfahrern an, wie viele Räder bislang am Standort vorbeigekommen sind (täglich und seit Jahresbeginn 2016).

Zuvor wurde bereits im März 2015 auf beiden Seiten der Kennedybrücke auf den dortigen Zweirichtungsradwegen jeweils eine Dauerzählstelle für den Radverkehr eingerichtet. Insgesamt wurden seit Ende März 2015 im Rahmen des Regionale-Projektes RadRegionRheinland 15 Dauerzählstellen eingerichtet. Sie liegen auf selbständig geführten Radwegen im Verlauf der Hauptfreizeitrouten. Die Radler werden über im Asphalt eingelassene Induktionsschleifen erfasst.



terwegs als an kühlen Regentagen – was nicht anders zu erwarten war.

Der tägliche Durchschnitt an allen 15 Zählstellen zusammen betrug 23.213 Radfahrer. Summiert man die Maximalwerte aller Zählstellen, so ergibt sich ein Maximum von 68.730 Radfahrern. Allein auf der Kennedybrücke waren an einem warmen Julitag 2016 knapp 12.000 Fahrräder unterwegs.

Aufgrund der stärkeren Nutzung der Brückenradwege an den Werktagen ist davon auszugehen, dass die Brücken, insbesondere die Kennedybrücke, vor allem von Berufspendlern genutzt werden. Bei den anderen beiden Brücken gibt es ebenfalls in den Morgen- und Abendstunden Spitzenwerte, die auf eine Nutzung durch Berufspendler hinweisen. Hier gibt es aber auch an den Sonntagen höhere Nutzerfrequenzen, die auf eine Freizeitnutzung hinweisen.

### Ergebnisse seit März 2015

Seit Januar bis Anfang September 2016 fuhren über die Kennedybrücke in beiden Richtungen zusammen mehr als 1,5 Mio. Radfahrer. Seit Beginn der automatisierten Zählung wurden 9.937.278 Radfahrer (Stand 24. August 2016) gezählt. Alleine auf den drei Bonner Brücken wurden 5.099.727 Radfahrer erfasst, davon 3.367.648 Radfahrer auf der Kennedybrücke.

### Detaillierte Auswertungen möglich

Im monatlichen Mittel wurden auf der Kennedybrücke 191.380 Radfahrer, auf der Südbrücke immerhin noch 76.047 Radfahrer und auf der Nordbrücke 30.003 Radfahrer gezählt.

Die Zahl der Radfahrer ist stark vom Wetter abhängig, an sonnigen und warmen Tagen sind deutlich mehr Radfahrer un-

### Am Rheinufer dominieren Freizeitverkehre

Anders sieht es auf den Rheinradwegen aus: An diesen Zählstellen überwiegen im Sommer Freizeitradler. Dann steigen die Nutzerzahlen dort stark an. Spitzenwerte wurden hier an den Sonn- und Feiertagen erzielt, vor allem an sonnigen und warmen Tagen. Am Fronleichnamstag 2015 waren beispielsweise im Bereich Rhenusalley auf der Beueler Rheinseite 7.396 Radler unterwegs. Das Hochwasser im Sommer 2016 findet sich auch in den Zählergebnissen wieder, es fuhren keine Radler, während dort zeitweilig bei schönem Wetter über 5.000 Radler die Zählstelle querten.

Regina Jansen, Stadt Bonn

## Neue Diensträder in Dülmen

Pedelecs für Umwelt und Fitness

Sechs nagelneue mattschwarze Pedelecs bereichern seit Mittwoch, 10. August 2016, den Fuhrpark der Stadt Dülmen. An drei Standorten stehen sie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Verfügung. Bürgermeisterin Lisa Stremlau freut sich sehr über die neuen Diensträder: „Auf dienstlichen Kurzstrecken wird damit nicht nur die Umwelt geschont, sondern auch noch etwas für die eigene Gesundheit getan.“ Stadtbaurat Clemens A. Leushacke nutzte das Pedelec sofort für eine längere Fahrt zu einem Ortstermin: „Dülmen ist als fahrradfreundliche Stadt der kurzen Wege geradezu ideal für Diensträder.“

„Die CO<sub>2</sub>-Bilanz von 2013 zeigt, dass Verkehr der größte Verursacher für erhöhte CO<sub>2</sub>-Werte ist“, erklärt Reinhild Kluthe von

der städtischen Stabsstelle Umwelt- und Klimaschutz. „Fahrradfahren ist ein wichtiger Beitrag, um die CO<sub>2</sub>-Emission im innerstädtischen Bereich zu reduzieren.“ Die Anschaffung der Diensträder sei, als Teil des städtischen Klimaschutzkonzeptes, eine Maßnahme im Handlungsfeld Mobilität. Der neue Klimaschutzmanager Günter Thomas weist darauf hin, dass 10 km Fahrradfahren – verglichen mit einem Durchschnittsauto – 2 kg CO<sub>2</sub> einspart.

„Als Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) hat sich die Stadt Dülmen das Ziel gesetzt, eine Vorreiterrolle im Hinblick auf die Nutzung und Förderung des Radver-

kehrs zu übernehmen“, erklärt Fahrradbeauftragte Anja Althoff. Auch Reinhild Kluthe hofft, dass künftig viele städtische Mitarbeiter für dienstliche Kurzstrecken auf eines der nun insgesamt sieben Pedelecs umsteigen und dafür den Dienstwagen stehen lassen.

Die angeschafften Damen- und Herrenräder sind Pedelecs der Marke Pegasus E8R in verschiedenen Rahmengrößen mit einer Trittmunterstützung bis 25 km/h. Nur wenn sich die Pedale bewegen, unterstützt der Motor und erleichtert das Fahren. Zwischen Tour und Turbo lassen sich vier Stufen auswählen oder auch die Unterstützung gänzlich abschalten. „Die Elektrofahrräder sind zur Zeit ein starker Trend“, weiß Rüdiger Seidel vom Zweirad Zentrum Dülmen. „100 bis 120 km Reichweite je nach Strecke und Unterstützungsgrad schafft so ein Fahrrad mit einer Akkuladung.“

An den drei Standorten befinden sich auch Ladestationen zum Aufladen der Akkus. Ausgestattet wurden die Räder mit einer regendichten Fahrradtasche, „unplattbaren“ Reifen und einem fest montierten Display, das u.a. Geschwindigkeit, Tageskilometer und Grad der motorisierten Tretunterstützung anzeigt. Seidel bietet für die städtischen Mitarbeiter eine Schulung an, um sich mit den neuen Rädern vertraut zu machen. Die Dienstpedelecs stehen ab sofort zur Verfügung und erste Buchungen haben nicht lange auf sich warten lassen.



Probefahrt mit den neuen städtischen Dienstpedelecs (v.l.n.r.): Bürgermeisterin Lisa Stremlau, Rüdiger Seidel (Zweirad Zentrum Dülmen), Klimaschutzmanager Günter Thomas, Reinhild Kluthe (Stabsstelle Umwelt- und Klimaschutz), Stadtbaurat Clemens A. Leushacke, Michael Kamper (städt. Bauhof) und Fahrradbeauftragte Anja Althoff. Foto: Stadt Dülmen/Kannacher

Anja Althoff, Stadt Dülmen

## Dortmunds neuer Fahrradstadtplan

Was lange währt, wird endlich gut



Als komplette Neuauflage erschien vor knapp zehn Jahren der Fahrradstadtplan Dortmund, denn der alte Fahrradstadtplan war „in die Jahre“ gekommen.

In Kooperation mit dem ADFC Kreisverband Dortmund und verschiedenen Fachämtern der Stadtverwaltung entstand damals eine aussagefähige Fahrradkarte im Maßstab 1 : 20.000 für den Raum Dortmund. Auf der Radtourenseite des Fahrradstadtplans wurden die Stadtbezirkstouren und die überregionalen Touren dargestellt. Die Radwegkarte gab einen Überblick über das Alltagsradwegenetz mit zahlreichen Aussagen zur Art des Radwegeangebots. Der Fahrradstadtplan wurde in vier handliche Kartenteile zerlegt, auf jedem Kartenteil wurde zur besseren Orientierung immer die Innenstadt mit abgebildet. Im Beiheft zum Plan fanden sich das amtliche Straßenverzeichnis, Kurzbeschreibungen der Stadtbezirkstouren

sowie viele nützliche Tipps rund ums Radfahren. 2009 erschien dann die erste, überarbeitete Neuauflage, in der die Verbesserungsvorschläge eingearbeitet worden waren, und war, so wie ihre Vorgängerin für 9,90 Euro erhältlich.

### Zweite Auflage erscheinen

Nun liegt die zweite, überarbeitete Neuauflage in einer Auflage von 1.600 Stück vor. Auf der Radtourenseite hat es kaum Veränderungen gegeben, hier werden die aktualisierten Tourenverläufe dargestellt. Die Radwegkarte erscheint in einem veränderten Layout. Bei der Neuauflage ist auf die Unterscheidung des Radwegeangebots zugunsten der Lesbarkeit des Plans verzichtet worden. Alle Beteiligten waren sich bei der Planüberarbeitung einig, dass die Radwegkarte nicht mit Informationen überflutet werden darf. Für die Nutzerinnen und Nutzer der Alltagsradwegkarte ist von besonderer Bedeutung, zu wissen, dass sie mit dem Rad eine bestimmte Strecke fahren können. Ob es sich um einen Radfahrstreifen, einen Schutzstreifen, einen Mehrzweckstreifen, einen nicht benutzungspflichtigen Radweg oder um einen eigenständigen, getrennten oder gemeinsamen Radweg handelt, ist hierbei nicht so wichtig. Im neuen Plan sind diese Angebote in verständliche Kategorien eingeteilt und gut lesbar dargestellt.

An der Bearbeitung der zweiten Neuauflage haben sich der ADFC Kreisverband Dortmund, das Vermessungs- und Katasteramt, die Dortmund-Agentur, der Radfahr- und Fußgängerbeauftragte sowie das Bauordnungs- und Planungsamt beteiligt.

Der neue Fahrradstadtplan Dortmund samt Beiheft mit amtlichem Straßenverzeichnis ist ab sofort im örtlichen Buchhandel und beim Vermessungs- und Katasteramt für 7 Euro erhältlich.

Anette Herter, Stadt Dortmund



## fahrtwind: Eine flotte Navi-App für Rad, Bus, Bahn und Fußweg im Kreis Unna

Neues Serviceangebot zeigt komfortabel den schnellsten Weg zu allen Zielen



„fahrtwind“-App machen wir einen weiteren Schritt hin zu diesem Ziel, denn die App zeigt schnell, unkompliziert und auf einen Blick, wie komfortabel, gut und preiswert bereits jetzt das Angebot umweltfreundlicher Verkehrsmittel ist.“

Das Angebot ökologisch ausgerichteter Fortbewegungsmöglichkeiten wird im Rahmen des Projektes FUN (Flexibel Unterwegs im Kreis Unna) kontinuierlich ausgebaut. So gibt es nicht nur die Radstationen, sondern auch das Fahrscheinangebot für „AlleWetter“: Zehn Tickets für Bus- und Bahnfahrten sowie fünf Mal ein schnelles Elektrofahrrad oder

Tourenrad leihen Interessenten zum Gesamtpreis von 25 Euro. Das „AlleWetter“-Angebot ist damit rund 40 Euro preiswerter als die Normalpreise der Tickets.

Ganz wichtig für alle, die wissen wollen, „wo es lang geht“, ist „fahrtwind“. Diese Auskunft für Bus und Bahn hat den Überblick über das Gesamtangebot und kann alle Kunden schnell über die beste Kombination von Verkehrsmitteln für ihre Strecke informieren.

Die Servicezentrale gibt es nicht nur als App, sondern im Hause der VKU als kompetent besetzte Mobilitätsdienstleistung. Weitere Infos und auch die App zum Download gibt es auf [www.fahrtwind-online.de](http://www.fahrtwind-online.de).

Alle Informationen zum Mobilitätsangebot des Kreises Unna stehen zudem unter [www.kreis-unna.de](http://www.kreis-unna.de).

Günther Klumpp, Hörschler Kommunikation für den Kreis Unna

Den flotten „fahrtwind“ für alle Wege gibt es im Kreis Unna kostenlos: Eine App zeigt für die gewünschte Strecke nicht nur Bus-, Bahn-, Fahrrad- und Fußwege auf einen Blick an. Enthalten sind auch Karten zur Strecke, Detailnavigation, Preise und sogar die Möglichkeit, sich Leihräder à la carte zu reservieren. Die App zeigt alle im Umkreis befindlichen Bahnhöfe und Haltestellen an und informiert in Echtzeit, ob und wann die nächste Bahn ankommt. Für den Bus wird die Echtzeitinformation in Kürze ebenfalls verfügbar sein.

„Bundesweit einzigartig und innovativ“, so beschreibt Dr. Uwe Rennspieß, Bereichsleiter Verkehrsmanagement bei der VKU, die App, die ab sofort in GooglePlaystore und im Apple Store verfügbar ist. Die kreiseigene Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) hat die Programmierung bei den Dortmunder Software spezialisten von GeoMobile beauftragt.

„Menschen in unserer Region sollen möglichst flexibel unterwegs sein können“, betont Sabine Leïße, Leiterin der Stabsstelle Planung und Mobilität beim Kreis Unna. „Mit der

## Nina wünscht sich in Bielefeld Richtigparker!

Zehn Grundschulen starten Aktion gegen Gehwegparken



Die Aktion an Bielefelder Grundschulen startete am Montag, dem 5. September 2016, mit einer großen Malaktion an der Stapenhorstschule. Schülerinnen und Schüler der Klasse 3B legten vor Schulbeginn um 8.30 Uhr selbst Hand an, um ihren Gehweg entlang der Große-Kurfürsten-Str. sicherer zu gestalten.

Dies tut not, denn jeden Morgen fahren Autos auf die Bürgersteige, um zu halten oder gar zu parken. Viele Schülerinnen und Schüler, die ihren Schulweg zu Fuß bestreiten, erleben, wie Erwachsene widerrechtlich Flächen „besetzen“ und sie durch Wendemanöver, aufschlagende Türen und versperrte Sichtbeziehungen gefährden.

Die Situation rund um die Stapenhorstschule ist exemplarisch für fast alle über 50 Grundschulen im Stadtgebiet. Die Aktion „Nina wünscht sich Richtigparker!“ wurde daher in allen Grundschulen beworben und wird von zehn Schulen durchgeführt. Der Slogan, den die Schülerinnen und Schüler der Stapenhorstschule in einer Einführung kreierten, bringt den Grundsatz auf den Punkt, dass auf Gehwegen, soweit nicht anders ausgewiesen, ein absolutes Halteverbot besteht: „Bürgersteige sind keine Autosteige!“

Um diese Flächen besonders sichtbar zu machen und dem berechtigten Wunsch nach sicheren Fußwegen Nachdruck zu verleihen, bemalten die Schülerinnen und Schüler den Gehweg kreativ. Mit bei der Aktion dabei waren auch Huhn und Lamm, die symbolisch den Gehweg bevölkerten, als besonders schutzbedürftige Wesen.



Eine andere Gruppe von Schülerinnen und Schülern sprach Autofahrerinnen und Autofahrer an, die auf dem Gehweg hielten oder gar parkten, und verteilte an diese einen „Merkzettel“, auf dem sie um Rücksicht warben. Viele der angesprochenen Autofahrerinnen und Autofahrer reagierten betroffen und verständnisvoll. Andere hielten vorschriftsmäßig auf der Straße und ließen die Kinder im Rahmen des Schülerbringe-Verkehrs auf dem Bürgersteig aussteigen.

Da auch die Presse und die Polizei diese Aktion medial begleiteten, besteht die Zuversicht, dass sich die Aktion so in das Gedächtnis der Allgemeinheit eingegraben hat, dass künftig die Gehwege den Schülerinnen und Schülern für ihren Schulweg zur Verfügung stehen.

Fred Schelp, Stadt Bielefeld

## „Fit und flott zum Bäcker, schmeckt das Brötchen doppelt lecker“

Motivierende Backwaren und Brötchentüten in Mülheim an der Ruhr



Hinter der Kampagne steckt die Idee, die alltäglich verbreitete Brötchentüte als Medium für eine Mobilitätskampagne zu nutzen. Das Frühstücksbrötchen steht stellvertretend für die kleinen, aber angenehmen Dinge, die man sich auch im Alltag gönnt, und ist wie Radfahren mit überwiegend positiven Assoziationen besetzt. Warum also nicht z.B. den Tag mit einem Weg zum Bäcker in Form einer kurzen Radfahrt oder einem entspannten Fußweg beginnen?

Die PIA-Stiftung für integrierte Stadtentwicklung hat dafür im Auftrag der Stadt Mülheim diesen eingängigen Slogan entworfen und mit der Stadtbäckerei HEMMERLE einen Partner aus

der Wirtschaft gefunden, der die Kampagne in seinen Filialen durchführte. Um die Botschaft noch bildhafter zu transportieren, wurde eine eigene Grafik mit Fußgängern und Radfahrern entworfen.

Wer morgens seine frischen Brötchen bei der Stadtbäckerei HEMMERLE kauft, soll zu ersten bewegungsfördernden Aktivitäten motiviert werden. Mit diesem Gefühl, den Tag bereits gut gestartet zu haben, schmecken die frischen Brötchen eben doppelt lecker.

Mit dem Schriftzug auf der Brötchentüte, die der Verbraucher mit ins Büro oder zur Arbeit nimmt, verbreitet er dieses Gefühl und inspiriert somit auch seine Kollegen und alle die ihm begegnen.

Eine weitere Visualisierung waren Plakate und die Verzierung des Backwaren-Evergreens „Amerikaner“: Auf der Zuckergussglasur erhielten diese wahlweise einen Radfahrer oder einen Fußgänger.

Die Kampagne wurde in den Zeitraum von Stadtradeln gelegt, um für diese Aktionen konkret auf den Brötchentüten zu werben. Die örtlichen Medien wurden erfolgreich gebeten, über die Kampagne und deren Hintergrund zu berichten.

Die Kampagne wurde ermöglicht mit Landesmitteln für die kommunale Öffentlichkeitsarbeit der AGFS.

Nathalie Ridet, PIA-Stiftung/Helmut Voß, Stadt Mülheim



# Kerpen: BIKE TO SCHOOL DAY '16

Verdopplung der Anzahl Rad fahrender Schüler



„BIKE TO SCHOOL“ lautete das Motto des Radaktionstages des Gymnasiums der Stadt Kerpen – Europaschule und der Kolpingstadt Kerpen am 29. Juni 2016.

Rund 200 bis 220 Schülerinnen und Schüler fahren durchschnittlich mit dem Fahrrad

jeden Tag zur Europaschule – bei über zweitausend Schülern eigentlich zu wenig, dachte sich Tom Bildhauer (44), Sport- und Geografielehrer am Europagymnasium in Kerpen. Zusammen mit Vertretern der Stadt entwickelte er einen Aktionstag, an dem möglichst viele Schülerinnen und Schüler mit dem Fahrrad zur Schule kommen sollten. „Raus aus dem Bus – rauf aufs Rad, war der Gedanke“, so Tom Bildhauer. Das Ziel sollte die Verdopplung der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer an dem Tag sein. Gezählt wurden nach Schulbeginn etwas weniger als 400 Fahrräder, die auf den Fahrradhöfen der Schule abgestellt wurden. „Fast geschafft“, sagte Michael Strehling von der Stadt Kerpen, „im nächsten Jahr schaffen wir mindestens 500!“ Die Organisatoren sind sich einig, dass die Aktion auf jeden Fall im nächsten Jahr wiederholt werden soll.

## 2017: Mindestens 500 Räder!

Ziel der Gemeinschaftsaktion von Polizei, ADFC, Kolpingstadt Kerpen und der Lehrerschaft der Europaschule ist es, dass dauerhaft mehr Schulwege mit dem Rad zurückgelegt werden. Das soll neben dem Aspekt von Gesundheit und Frühsport dem Mauttaxi zur Schule eine echte Konkurrenz bieten, die viel mehr Spaß macht, in vielen Fällen auch schneller ans Ziel führt und dabei das Klima schont. Als Nebeneffekt gab es am Aktionstag vor der Schule deutlich weniger Autoverkehr als üblich, damit konnte ein Beitrag zur Verkehrssicherheit vor der Schule geleistet werden.

Die Organisatoren des BIKE TO SCHOOL DAYS, Tom Bildhauer als Lehrer des Gymnasiums und der städtische Verkehrsplaner Michael Strehling, freuten sich über das gute Wetter und bedankten sich bei den radelnden Schülerinnen und Schülern sowie den Mitunterstützern von Polizei und ADFC. Zur Belohnung gab es für alle Radler schöne Trinkbecher, jede Menge Traubenzucker und Sticker mit dem Logo des BIKE TO SCHOOL DAYS 2016. Finanziert wurde die Aktion durch Fördermittel zur Öffentlichkeitsarbeit, die der Kolpingstadt Kerpen als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. zur Verfügung stehen.

Guido Ensemeier, Stadt Kerpen

# Ratinger Presseserie zu Verkehrsregeln und Radverkehr



Das Thema Aufklärung über Verkehrsregeln stellt sich insbesondere im direkten Kontakt mit Bürgerinnen und Bürgern immer wieder als wichtiger Aspekt in der Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung heraus. Radfahrerinnen und Radfahrer wünschen sich mehr Verständnis und Regelkenntnis von Autofahrerinnen und Autofahrern, aber auch ihnen selbst sind nicht immer alle Verkehrsregeln den Radverkehr betreffend bewusst. Daher hat die Stadt Ratingen mit dem Umsetzungsprogramm zum Masterplan Radverkehr verschiedene Einzelprojekte zur Öffentlichkeitsarbeit für die kommenden Jahre erarbeitet. Dieses Umsetzungsprogramm ist im März 2016 zudem vom Rat der Stadt beschlossen worden. Einer dieser Vorschläge sieht eine Pressereihe zum Thema Verkehrsregeln im Radverkehr vor. Bereits im April 2016 hat das Ratinger Wochenblatt diesen Vorschlag

aufgegriffen und ist mit Ideen zur Umsetzung auf die Stadtverwaltung zuge-

**Ihre SICHERHEIT ist uns wichtig!**  
Die Info-Serie zum Straßenverkehr, präsentiert vom Autohaus Sahm, Autozubehör Stiebling und 2-Rad Henning

**Richtig radeln! Wer kennt die Regeln?**  
Im vierten Teil der Serie geht es um das nicht ganz konfliktfreie Verhältnis von Radlern und Fußgängern

**Gewinnspiel mit attraktiven Preisen**  
Deshalb haben Radler auf Bürgersteigen nichts verloren, und zwar ganz egal, in welche Richtung sie fahren. Das Radeln auf dem Bürgersteig ist schlicht und einfach verboten. Es sei denn, es wird durch Schilder erlaubt. Und dafür gibt es drei Möglichkeiten:

**frei**  
Ganz anders ist der Fall bei diesem Zusatzschild gelagert. Wie der Text schon andeutet, dürfen Radler auf dem Bürgersteig fahren, wenn sie keine abgelenkten Fußgänger auf dem Bürgersteig begegnen. Es gibt noch eine Ausnahme: Kinder bis zehn Jahre dürfen auf dem Bürgersteig radeln, bis acht Jahre müssen sie es sogar. Und nach der letzten Novellierung der Straßenverkehrsordnung dürfen in solchen Fällen auch begleitende Erwachsene den Bürgersteig benutzen. Aber wie gesagt: Rücksichtvoll! Umgekehrt tun auch Fußgänger gut daran, wenn sie keine abgelenkten Radfahrer auf Radwege machen, auch im eigenen Interesse. Dann steht einer friedlichen Koexistenz nichts mehr im Wege.

**Und hier unsere heutige Quizfrage:**  
Wann dürfen Radler auf dem Bürgersteig fahren?  
A. Wenn der Bürgersteig breit genug ist.  
B. Wenn sie Alkohol getrunken haben und sich auf der Fahrbahn nicht sicher genug fühlen.  
C. Normalerweise gar nicht, es sei denn, es wird durch Schilder erlaubt.

**Lösungen bitte unter [www.ratinger-wochenblatt.de](http://www.ratinger-wochenblatt.de) oder an E-Mail [gewinnspiel@ratinger-wochenblatt.de](mailto:gewinnspiel@ratinger-wochenblatt.de) bis Sonntag, 5. Juni, einreichen (eine Postkarte wird auch akzeptiert). Zu gewinnen gibt es eine hochwertige Standluftpumpe von Topeak und ein stabiles Fahrrad von Aldi, gestiftet vom Fahrradklub 2-Rad Henning an der Homburger Straße, sowie einen Fahrradständer von Röhrl gestiftet von Aldi, gestiftet vom Fahrradklub 2-Rad Henning an der Homburger Straße.**

Der fünfte und letzte Teil unserer Serie beschäftigt sich mit den Themen Ampeln und Einbahnstraßen.

Unter dem besten Einsendern zu unserer fünften Serie verlosen wir schließlich dem Neuzugewinner einen hochwertigen Fahrradträger von Thule passend zu ihrem Auto, gestiftet vom Fachhändler Antonius Stiebling.

**2016 AWARD**  
STIEBLING  
90 Jahre

gangen. Im direkten Austausch mit der Fahrradbeauftragten wurden fünf Themen identifiziert, die besonders häufig Gegenstand von Nachfragen sind: Fahrbahnmarkierungen, Radwegebenutzungspflicht, Überholvorgänge Kfz/Fahrrad, Radfahrer und Fußgänger, Ampeln und Einbahnstraßen. Das Ratinger Wochenblatt hat die Themen in Rückkopplung mit der Fahrradbeauftragten aufbereitet und durch Fotos oder schematische Darstellungen untermalt. Ergänzt wurde die Serie durch eine Quizfrage zum jeweiligen Thema. Zu jedem Teil der Serie wurden Preise verlost und unter allen Teilnehmenden, die alle fünf Quizfragen richtig beantwortet hatten, auch ein Hauptpreis, gestiftet jeweils von örtlichen Rad- und Autofachhändlern. Die Resonanz der Bürgerinnen und Bürger sowohl beim Ratinger Wochenblatt als auch bei der Stadtverwaltung war während der über gute sechs Wochen gehenden Infoserie durchweg positiv und interessiert.

Paula Stegert, Stadt Ratingen

## Ein Heft – zwei Leser



Sowohl für begeisterte Radfahrer als auch solche, die sich noch schwer mit dem Radfahren tun, hat die Stadt Lü-

nen ein kleines Heft herausgegeben. Es wurde bewusst im Hosentaschenformat gehalten und kann von beiden Seiten gelesen werden – auf der einen Seite die begeisterte Radfahrerin und auf der anderen Seite jemand, der zumindest mit dem Gedanken spielt, mehr auf das Rad zu setzen.

Für die Lüner Radfahrer werden Informationen zur anstehenden Umsetzung des Handlungsprogramms RAD+ gegeben. Außerdem werden dieser Zielgruppe Tipps zur eigenen Sicherheit gegeben. Für die zweite Zielgruppe soll das Heft eine Motivationshilfe sein. So wird z.B. auf das Angebot der Lüner Radstationen und Radhändler sowie den jährlichen Drahteselmarkt aufmerksam gemacht. Mit Routen zu Zielen für die Freizeit soll das praktische Verkehrsmittel schmackhaft gemacht werden.

Das Heft wurde anschaulich gestaltet. Es enthält wenig Text in einfacher Sprache. Weitere Informationen finden sich unter [www.luenen.de/radheft](http://www.luenen.de/radheft).

Robert Petrás, Stadt Lünen





## Fußverkehrsförderung nimmt in Deutschland Fahrt auf

Kommt die „Nationale Fußverkehrsstrategie“?

Im September 2016 fand die Auftaktveranstaltung für die Entwicklung von Fußverkehrsstrategien in Städten in Berlin statt. Ein mit Experten besetztes Gremium wird sich bis 2018 ausschließlich mit der Frage beschäftigen, wie der Fußverkehr strategisch zu fördern ist. Gastgeber war die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Berlin, der Stadt mit der ersten durch den Senat verabschiedeten Fußverkehrsstrategie in Deutschland, auf Veranlassung von FUSS e.V.

Wer zu Fuß geht, produziert weder Abgase noch Lärm, braucht keinen Sprit und wenig Platz. Der Fußverkehr ist das Bindeglied zwischen allen anderen Verkehrsarten der städtischen Mobilität und hilft, die städtischen Verkehrsprobleme zu lösen. So hat denn auch das Umweltbundesamt in der Veröffentlichung „Umweltverträglicher Verkehr 2050 – Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland“ den Fußverkehr „als ernst zu nehmende Verkehrsart“ erkannt. Eine nationale Fußverkehrsstrategie für Deutschland gibt es bisher jedoch nicht. Deshalb wird der Fachverband FUSS e.V. notwendige Grund-

lagen und inhaltliche Ansätze für Fußverkehrsstrategien auf kommunaler Ebene zusammentragen und weiterentwickeln. Das Projekt wird ab 2016 bis Ende März 2018 durch das Umweltbundesamt (UBA) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) im Rahmen der Verbändeförderung und durch Projektspenden an den Verein unterstützt.

Ziel der Aktivitäten ist es, einen Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in Kommunen zu erstellen, der auf die zuvor analysierten Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern eingeht. Dabei soll es nicht nur um Straßen und Plätze als Verkehrswege gehen, sondern auch um den barrierefreien Zugang und die Nutzung des öffentlichen Raumes durch alle Bevölkerungsgruppen zum Verweilen, zum Spielen und zur Kommunikation.

Alle Informationen zum Projekt unter [www.fussverkehrsstrategie.de](http://www.fussverkehrsstrategie.de).

Presse FUSS e.V.

## Seminar zur Förderung des Fußverkehrs

Das Deutsche Institut für Urbanistik gGmbH veranstaltet im November und Dezember 2016 vier eintägige Seminare zum Thema „Mobilität beginnt zu Fuß – Sichere Straßen für den Fußverkehr“. Die Seminare finden in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat sowie mit Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur statt.

Anknüpfend an den 1. Deutschen Fußgängerkongress in Wuppertal 2014 werden vier eintägige Regionalveranstaltungen angeboten, die sich der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr in den Städten widmen. Im Mittelpunkt stehen infrastrukturelle Maßnahmen bzw. die Planung sicherer Fußverkehrsanlagen. Die Vermittlung der Regelwerke und Rechtsvorschriften sowie von Erkenntnissen aus der Unfallforschung sind wichtige Elemente. Durch die gemeinsame Bear-

beitung von Planungsbeispielen und den Erfahrungsaustausch untereinander wird der konkrete Praxisbezug gefördert.

Die Seminare richten sich an Fachpersonal aus der Kommunalverwaltung und -politik, aus Planungsbüros und Verbänden sowie weitere Akteure aus dem Bereich Nahmobilität.

**22. November 2016 in München**

**30. November 2016 in Berlin**

**6. Dezember 2016 in Köln**

**7. Dezember 2016 in Dortmund**

[difu.de/veranstaltungen/2016-12-07/mobilitaet-beginnt-zu-fuss-sichere-strassen-fuer-den.html](http://difu.de/veranstaltungen/2016-12-07/mobilitaet-beginnt-zu-fuss-sichere-strassen-fuer-den.html)

Das Programm der vier Veranstaltungen als PDF:

[https://difu.de/sites/difu.de/files/archiv/veranstaltungen/2016\\_fussverkehr.programm.pdf](https://difu.de/sites/difu.de/files/archiv/veranstaltungen/2016_fussverkehr.programm.pdf)

### AGFS unterstützte Presseseminar des DVR

In Münster fand am 27./28. Juni 2016 das Presseseminar des DVR mit dem Thema „Zweiradsicherheit in Deutschland“ statt. Der erste Tag war dem Fahrrad gewidmet. Vier Referenten boten den Pressevertretern einen guten Überblick zu aktuellen Sicherheitsthemen. Gunar Fehlau (pressediens Fahrrad) bot einen Überblick zu Fahrradtypen, Stephan Böhme (Stadt Münster) erläuterte das Verkehrssicherheitskonzept der „Fahrradhauptstadt Münster“, Franz P. Linder (Planerbüro Südstadt/P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität) betonte die Notwendigkeit eines Umschwenkens von der Autostadt hin zur Fahrradstadt und Jan Marc Zender (Trailtech) beendete den Tag mit einem Praxisteil zum Umgang mit Pedelecs.

### TINK – Transportrad Initiative nachhaltiger Kommunen

Ein neues Förderprojekt im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans geht in die Umsetzung: In den beiden Städten Norderstedt und Konstanz soll ein öffentliches Verleihsystem für Transporträder aufgebaut werden. Mögliche Ansätze dazu sind die Integration in „normale“ Fahrradverleihsysteme, bei Carsharing-Partnern und an Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr. Das Projekt wird wissenschaftlich begleitet, die Erfahrungen aus dem Projekt sollen aufbereitet und publiziert werden. Mehr Informationen unter [nrvp.de/de/praxis/tink-transportrad-initiative-nachhaltiger-kommunen](http://nrvp.de/de/praxis/tink-transportrad-initiative-nachhaltiger-kommunen).

### Sommerreise: Bundesministerin Hendricks und Minister Groschek auf dem RS1



Foto: Barbara Hendricks, Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, radelte gemeinsam mit dem Landesverkehrsminister von Nordrhein-Westfalen, Michael Groschek,

und den beiden Oberbürgermeistern von Essen und Mülheim an der Ruhr, Thomas Kufen und Ulrich Scholten, über den Radschnellweg RS1 von Mülheim nach Essen.

Foto: BMUB/Michael Gottschalk

### „Bett+Bike Sport“: Erste Jugendherberge in der Eifel

Die in Monschau-Hargard in der Eifel gelegene Jugendherberge wurde durch den ADFC mit dem Zertifikat „Bett+Bike Sport“ ausgezeichnet. Das Zertifikat garantiert Radsportgästen besondere Qualität im Bereich Sicherheit, Service, Pflege und Technik. So können Radsportler in der Jugendherberge Monschau-Hargard ihr hochwertiges Rad bequem in einem diebstahlsicheren, fensterlosen Raum unterbringen. Ein Trockenraum mit Leinen und Wäscheständer sorgt dafür, dass feuchte Sportbekleidung über Nacht wieder trocken wird. Eine Waschmaschine steht ebenfalls zur Verfügung. Das Rad selbst kann an einem Waschplatz gesäubert, Reparaturen und Einstellarbeiten können in einem geeigneten Raum vorgenommen werden. Neben Ersatzschläuchen, Flick- und Basiswerkzeug gehören auch Spezialwerkzeuge für Sporträder zur Ausstattung des Hauses. Sollten Gäste ein Ersatzteil benötigen, vermittelt die Jugendherberge den Kontakt zur nächsten Spezialwerkstatt. Darüber hinaus stellt das Haus aktuelle Wetterinformationen bereit, versorgt seine Gäste mit Elektrolytgetränken, einem reichhaltigen Frühstück und bei Bedarf mit einem Power-Lunchpaket.

Presstext ADFC NRW

### Regelkunde für Flüchtlinge: DVR veröffentlicht App

Eine mehrsprachige Smartphone-App für Flüchtlinge hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) im Sommer vorgestellt: „German Road Safety“. Mit dem Projekt sollen auf einfache Weise die wichtigsten Regeln zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr vermittelt werden. Die App ist in den Sprachen Deutsch, Englisch und Arabisch erhältlich, weitere Sprachen sind geplant. Zur Regelkunde gibt es auch zwei Broschüren: „Unterwegs in Deutschland“ für den Straßenverkehr und speziell zum Radfahren „Fahrrad fahren in Deutschland“. Download und mehr Informationen unter

[www.germanroadsafety.de](http://www.germanroadsafety.de).

### ADFC-Fahrradklima-Test 2016

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club hat wieder alle Radfahrerinnen und Radfahrer bundesweit dazu aufgerufen, das Fahrradklima ihrer Städte und Gemeinden zu bewerten. Vom 1. September bis zum 30. November 2016 besteht über die Internetseite [www.fahrradklima-test.de](http://www.fahrradklima-test.de) Gelegenheit, an der Umfrage zum großen ADFC-Fahrradklima-Test 2016 teilzunehmen. Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2017 präsentiert. Ausgezeichnet werden die fahrradfreundlichsten Städte nach vier Einwohner-Größenklassen sowie diejenigen Städte, die seit der letzten Befragung am stärksten aufgeholt haben.

Beim letzten Fahrradklima-Test im Jahr 2014 beantworteten bundesweit 100.000 Bürgerinnen und Bürger die Interviewfragen, davon 30.000 aus Nordrhein-Westfalen. 467 Städte und Gemeinden hatten deutschlandweit die notwendige Teilnehmerzahl erreicht, um offiziell gewertet zu werden. 137 dieser Kommunen lagen in NRW.



Der ADFC NRW bietet allen interessierten Kommunen an, das Online-Banner für eine Verlinkung auf der kommunalen Website [www.fahrradklima-test.de](http://www.fahrradklima-test.de) zur Verfügung zu stellen.

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist die größte Befragung zum Radfahrklima weltweit und findet im Herbst 2016 zum siebten Mal statt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert den Fahrradklima-Test im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans.

ADFC NRW e.V.



## Radtour durch Essen mit Oberbürgermeister Kufen

Der seit Oktober 2015 amtierende Essener Oberbürgermeister Thomas Kufen setzte die Tradition seiner beiden Vorgänger fort, eine für alle Bürgerinnen und Bürger offene Radtour durch die Stadt anzubieten. Für die Streckenführung wurde auf Vorschlag des Radverkehrsbeauftragten Christian Wagener der Themenschwerpunkt des diesjährigen Essener Fahrrad-Kalenders aufgegriffen, der sich anlässlich des 500. Jahrestags des Reinheitsgebots des Bieres dem Brauereiwesen in Essen widmete. Somit führte die Route von der Innenstadt aus zu den aktiven Essener Brauereien. Zunächst ging es in den Essener Süden zu



Start zur Radtour mit Oberbürgermeister Thomas Kufen (Mitte) in der Essener Innenstadt

der Hausbrauerei Rüttenscheid. Danach verlief der Weg durchs Grüne über ehe-

malige Bahntrassen zur Dampfbierbrauerei in Borbeck. Dabei wurde auch ein Teilstück des zukünftigen Radschnellwegs Ruhr befahren. Schließlich endete die etwa 30 km lange Radtour in Altenessen in der Privatbrauerei Stauder. Hier wurden der Oberbürgermeister und die über 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmer persönlich von dem Brauereichef Thomas Stauder mit einer kleinen Erfrischung begrüßt. Die Mitradelnden hatten bei der Radtour viel Spaß und nutzten eifrig die Möglichkeit, mit dem Stadtoberhaupt ins Gespräch zu kommen.

Christian Wagener, Stadt Essen

## E-Bike-Messe und Rad-Spaß-Tag in Herten

Am 12. Juni 2016 kamen trotz Regen rund 2.000 Besucherinnen und Besucher zu E-Bike-Messe und Rad-Spaß-Tag auf den Doncaster Platz der Zeche Ewald in Herten. E-Bikes und Pedelecs von 16 Ausstellern konnten hier getestet werden. Der Rad-Spaß-Tag bot eine Fahrradversteigerung, die wie schon in den vorherigen Jahren Publikumsmagnet war. Wie immer moderierte hier Egon „Charly“ Walberg. Die Stände des Besucherzentrums Hoheward, des Projekt-



teams fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt Herten sowie der Stand der

„der Industriekultur per Rad“ lieferten den Besucherinnen und Besuchern Infos rund ums Rad. Für gute Laune sorgte die Musik von Tommy Finke.

Veranstalter der E-Bike-Messe war die Kreishandwerkerschaft Recklinghausen, Veranstalter des Rad-Spaß-Tages die Stadt Herten. Der Rad-Spaß-Tag wurde mit Mitteln des Landes Nordrhein Westfalen aus der Förderrichtlinie Nahmobilität gefördert.

Irja Hönekopp, Stadt Herten

## Stadt Brühl informiert über Knotenpunktwegweisung

Im Rahmen des Regionale-Projektes RadRegion-Rheinland wurde 2015 auch in Brühl die Radwegweisung um das Knotenpunktsystem ergänzt. Wie das funktioniert, erklärt jetzt die Radtourenkarte „Per Rad von Punkt zu Punkt“, die gratis von der Stadt Brühl abgegeben wird. Ausgewählte Knotenpunkte im be-

schilderten nordrhein-westfälischen Radroutennetz haben eine Nummer erhalten, die als auffälliges rotes „Hütchen“ ganz oben auf dem Schilderpfosten sitzt. Die Nummern unter den Schildern zeigen den Weg zu den jeweiligen Nachbarknotenpunkten. Eine Karte der Umgebung mit allen Knotenpunktnummern ist an jedem Knotenpunkt aufgestellt, sodass Radfahrerinnen und Radfahrer nur noch ihre Route auf der Karte planen und als Abfolge von Zahlen aufschreiben müssen – Radeln nach Zahlen.

Damit man die Route in Ruhe zu Hause planen kann, hat die Stadt Brühl jetzt eine Karte von Brühl und Umgebung

herausgegeben. Vom Kölner Süden bis Bornheim und von Erftstadt bis auf die rechte Rheinseite reicht die Karte. Auf der Rückseite wird das System der Knotenpunktwegweisung noch mal genau und bebildert erklärt. Beispiele von reizvollen Zielen entlang der Knotenpunktrouten laden Einheimische und Gäste ein, das Knotenpunktsystem in Brühl auszuprobieren. Damit kann man jetzt einfach und ohne ständig auf eine Radwanderkarte schauen zu müssen eine schöne Radtour in und um Brühl fahren.

Ulrich Kalle, Stadt Brühl

Wir sind **Unternehmen FahrRad!**



## Neuer Besucherrekord bei der BIKE&CO-Ordermesse verzeichnet

Das Erfolgsrezept der BIKE&CO-Ordermesse geht auch in 2016 wieder voll auf. Am 17./18. September 2016 besuchten an die 4.000 Personen die Messe in Mainhausen.

Damit verzeichnet der Fachhandelsverband ein Besucherswachstum um knapp zehn Prozent und setzt ein Zeichen in der Messelandschaft der Fahrradbranche. Die über 100 Aussteller präsentierten Neues und Bekanntes auf über 7.000 qm Ausstellungsfläche. Auch der auf 2.500 qm vergrößerte Testparcours wurde wieder intensiv mit den neusten Modellen befahren.

Aussteller wie Fachbesucher lobten erneut das besondere Flair der Messe. Für Matthias Becker von Fahrrad Becker aus Bad Kreuznach ist die Ordermesse „wie nach Hause kommen“.

Rainer König vom Hamburger Fahrradhersteller Stevens bestätigt das Erfolgsrezept der Messe: „Persönlich, ruhige Atmosphäre und sehr erfolgreich.“

Auch Bernhard Lange von der Paul Lange & Co. OHG bekräftigt die Bedeutung der Messe: „Die BIKE&CO-Ordermesse ist wichtig für die Branche, zukunftsorientiert und phantastisch mit allem, was man hier sieht.“

Für Malte Köttgen und Jörg Müsse, Geschäftsführer der BICO Zweirad Marketing GmbH, ist die Messe ein voller Erfolg gewe-

sen: „Für unsere Händler ist die Ordermesse das feste Datum im Kalender, was sich auch in den geschriebenen Vorordern widerspiegelt. Wir freuen uns über die große Akzeptanz des Konzepts und werden die Öffnung für alle Fahrradfachhändler weiter beibehalten.“

Der Termin für die BIKE&CO-Ordermesse 2017 wird in Kürze bekanntgegeben.

Über die BICO Zweirad Marketing GmbH: Der 1992 gegründete Verband mit Sitz im westfälischen Verl ist mit über 700 Fachhandelsmitgliedern eine der größten Handelskooperationen in der Fahrradbranche. Händlernetzwerke unter dem Logo „BIKE&CO“ gibt es auch in der Schweiz und in Dänemark mit weiteren 100 angeschlossenen Fachhandelsmitgliedern.

Neben einem dichten Netz an Streckenlieferanten im Rad- und Zubehörbereich bietet das Unternehmen mit den Exklusivmarken Falter und Morrison auch eigene Räder, ein wertvolles Teile- und Zubehörsortiment sowie ein breites Dienstleistungsportfolio an. Das hochmoderne, 13.000 qm große Logistikzentrum fasst über 7.500 Artikel im Fahrrad-, Teile- und Zubehörsortiment und ermöglicht einen Lieferservice binnen 24 Stunden.



Fotos: Axel Heiter für BICO Zweirad Marketing GmbH



## Bundesregierung kann das Verkehrsmittel Fahrrad nicht länger ignorieren

Bundespolitische Erfolge der Fahrradlobby



Horst Becker, Parlamentarischer Staatssekretär im Umweltministerium von NRW, hatte es bereits im Frühjahr in Berlin beim vivavelo Kongress der Fahrradbranche mit Verve verkündet: Wenn der politische Wille vorhanden ist und spezifische Voraussetzungen erfüllt sind, dann ist es auch für den Bund möglich, den Radverkehr in den Ländern und Kommunen zu fördern (siehe nahmobil 7, 2016; Wortlaut der Rede von Horst Becker auf: [www.vivavelo.org/kongress/vivavelo-2016/programm/](http://www.vivavelo.org/kongress/vivavelo-2016/programm/)). Diese Aussage war Wasser auf die Mühlen der Radfahrerlobby, denn die Verbände ADFC, ZIV und VSF forderten schon seit Langem, dass der Bund auch den Bau von Radschnellwegen fördern solle. Schließlich entlasten diese Bundesstraßen bzw. Autobahnen nachhaltig und leisten einen großen Beitrag zu sauberer und ökologischer Mobilität der Zukunft. Die Förderung von sicheren, komfortablen Radschnellwegen und die Erhöhung der Bundesmittel für den Radverkehr auf eine Milliarde Euro waren deshalb zwei der insgesamt sechs Forderungen des 4. vivavelo Kongresses der Fahrradbranche 2016. Anfang August kam dann die erfreuliche Nachricht: Die Bundesregierung erklärte mit der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2030 ihren Willen, künftig Radschnellwege im Rahmen der verfassungsrechtlichen Möglichkeiten stärker zu fördern. Dies ist ein fahrradpolitischer Erfolg der gesamten Branche, denn in vorangegangenen Entwürfen zum Bundesverkehrswegeplan waren Radschnellwege überhaupt nicht berücksichtigt worden.

Ähnlich ignorant gegenüber der Tatsache, dass das Fahrrad einen immens großen Beitrag zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und zur Entlastung der Innenstädte leisten kann, zeigt sich die Bundesregierung in Sachen Elektromobilität: In ihrem Gesetzesentwurf zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr werden Pedelecs und E-Bikes als alternative Verkehrsmittel vollständig ignoriert. Nachdem die Fahrradverbände bereits unisono ihren Unmut über die wiederholte, einseitige Bevorzugung des Automobils bekundet

hatten, wurde kürzlich auch der Deutsche Bundesrat aktiv. Die Vertretung der Länder forderte u.a. dazu auf, „im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, wie der rechtliche Rahmen für eine deutlich stärkere Nutzung von Zweirädern mit Elektromotorisierung und mit Elektroantrieb auch in der betrieblichen Mobilität verbessert werden kann“. Dabei benennt die Länderkammer konkret „zusätzliche steuerliche Anreize für Unternehmen und Belegschaft, die über das bestehende sogenannte Dienstwagenprivileg hinausgehen“, und schreibt: „Angesichts der von der Bundesregierung gewährten Kaufanreize für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen käme möglicherweise auch eine direkte Förderung als Lösungsmöglichkeit in Betracht.“

Die Initiative des Bundesrates stieß auch beim VSF auf große Zustimmung. „Es ist gut, dass die Länderkammer die Mängel des Gesetzentwurfs der Bundesregierung thematisiert und konkrete Vorschläge zur Verbesserung gemacht hat“, sagt VSF-Vorstand Albert Herresthal. „Die Bundesregierung sieht einseitig immer nur das E-Auto und verkennt das große Potenzial, das im E-Bike steckt.“ Die Bundesregierung hat zugesagt, die Vorschläge des Bundesrats zu prüfen. Zugleich vertritt sie jedoch die Auffassung, dass eine direkte Förderung von E-Bikes nicht erforderlich sei. Dem widerspricht Herresthal deutlich: „Insbesondere Transporträder mit E-Antrieb sind ein gutes Beispiel, dass eine entsprechende Förderung sehr sinnvoll sein kann. Diese E-Bike-Gattung führt zurzeit noch ein Schattendasein, weil die Fahrzeuge relativ teuer sind. Eine Förderung analog der geplanten Subventionierung von E-Autos könnte helfen, E-Lasteräder stärker zu etablieren und damit zu einer Verkehrsbelastung der Innenstädte ebenso beizutragen wie zu einer Verbesserung der Luftqualität.“ So bleibt also zu hoffen, dass die Bundesregierung ihren einseitigen Kurs noch korrigiert – zumal es gegenwärtig nicht so aussieht, als würden die Fördermittel für E-Autos beim deutschen Autofahrer auf großes Interesse stoßen.

Claudia Pirsch, VSF

## VSF..all-ride: Herausragende Produkte rund ums Radfahren zertifiziert



VSF..all-ride ist das Qualitätssiegel des Verbands Service und Fahrrad (VSF g.e.V.), mit dem Produkte aus dem Alltags- und Reise-Radsegment ausgezeichnet werden. In diesem Jahr standen sieben verschiedene Produktgruppen auf dem Prüfstand: Office-Bags, Reisepack-

taschen, Gepäckträger, Nabendynamo-Scheinwerfer, Lenkergriffe, Standpumpen und Minitools. Die Erfahrungen der Fahrradhändler aus dem alltäglichen Umgang mit den Produkten sind die Basis jeder Zertifizierung und so wurden rund 80 Produkte vom VSF-Fachhändler für das Qualitätssiegel empfohlen. Nach ausführlichen Tests und der Aus-

wertung der Fragebögen von Herstellern und Fachhändlern erhielten letztlich 18 Produkte das VSF..all-ride Qualitätssiegel für drei Jahre.

Alle zertifizierten Produkte und weitere Informationen zum Verfahren sind auf der Webseite [www.vsf.de/qualitaets-siegel.de](http://www.vsf.de/qualitaets-siegel.de) zu finden.

Claudia Pirsch, vsf

## ORTLIEB stellt neuen Vertriebsleiter vor

Weiterer Zuwachs im Produktmanagement



Martin Esslinger hat mit Wirkung zum 17. Mai 2016 die Stelle des Vertriebsleiters bei der ORTLIEB Sportartikel GmbH in Heilsbronn übernommen. Der neue Mann zeichnet verantwortlich für die Bereiche nationaler und internationaler Vertrieb und berichtet an Wolfgang Paulus (CEO).

Martin Esslinger (34) bringt bereits langjährige Erfahrung aus der Sportbranche mit. Er wechselt nach über fünf Jahren vom Sportartikelhersteller uhlSPORT GmbH, wo er zuletzt als Head of International Sales für die Marken Kempa und uhlSPORT aktiv war. Der studierte Diplom-

Volkswirt ist verheiratet und Vater zweier Kinder. Wolfgang Paulus: „Mit Martin gewinnen wir einen Teamplayer, der viel zusätzliche Expertise sowie strategische Erfahrung mitbringt, um unser nationales und internationales Verkaufsteam erfolgreich zu leiten.“ Der gebürtige Schwabe zu seinem Amtsantritt: „Ich freue mich sehr auf die führende Rolle, die spannenden Aufgaben und darauf, ORTLIEB gemeinsam mit meinem Team weiterzuentwickeln und voranzubringen.“ Martin Esslinger tritt die Nachfolge von Bertram Breitenbach an, der den fränkischen Taschenspezialisten nach fünf Jahren verlassen hat.

Zudem wurde innerhalb des Produkt-

management-Teams von Rolf Kathrein-Lehmann eine weitere Stelle geschaffen. Julia Roth, Master-Absolventin des Studiengangs Internationales Produkt- und Servicemanagement, hat die Position der Junior-Produktmanagerin bereits Anfang Mai 2016 übernommen.

Peter Kühn, ORTLIEB Sportartikel GmbH



Julia Roth und Martin Esslinger

## SHIMANO STEPS: Innovativ, integriert, intelligent



Mit der intelligenten Vollautomatik-Schaltung bietet das SHIMANO STEPS E-Bike-System ein einzigartiges Komfort-Feature, das das E-Bike-Fahren auf ein neues Niveau hebt. Führt der Fahrer bei aktivierter Automatik einen manuellen Schaltvorgang aus, registriert das System diesen Eingriff und passt das zugrunde liegende Schaltprogramm an die individuellen Vorlieben des Fahrers an.

Mit SHIMANO STEPS setzt der weltweit renommierte Hersteller von Schalt- und Bremskomponenten auch in Sachen E-Bike-Antrieb Maßstäbe. Dabei besticht der Mittelmotor neben 250 Watt Nennleistung und 50 Nm Drehmoment vor allem durch seine kompakten Abmessungen und das geringe Gewicht. Zudem liefert der Akku mit 418 Wattstunden ausreichend Kapazität und Reichweite für ausgedehnte Touren oder auch lange Wege zur Arbeit und zurück.

Das volle Potenzial des SHIMANO STEPS Systems erschließt sich indes in Kombination mit den elektronischen Schaltkomponenten aus gleichem Haus.

„Di2“ lautet der Name für die Technologie, die das Schalten im Rennrad-, Mountainbike- und Komfortrad-Segment revolutioniert hat. Voll integriert und als System entwickelt, arbeiten Di2-Nabenschaltungen und SHIMANO STEPS Antrieb perfekt zusammen und bieten unvergleichlichen Bedienkomfort. So erkennt der Motor beispielsweise einen anstehenden Schaltvorgang und reduziert dafür kurzzeitig das Antriebsmoment, um einen reibungslosen Gangwechsel zu ermöglichen.

Noch einfacher und angenehmer wird es mit der neuen intelligenten Vollautomatik. Im Zusammenspiel von Di2-8-Getriebenaben und SHIMANO STEPS Antrieb wechselt das System selbstständig in den jeweils effizientesten Gang. In mehreren Stufen lässt sich die „Empfindlichkeit“ der Automatik voreinstellen und damit der Schaltzeitpunkt in Abhängigkeit von der Trittfrequenz definieren. Dennoch bleibt der Fahrer stets Herr über das Geschehen und kann jederzeit per manuellem Schaltvorgang eingreifen. Das Besondere – und Einzigartige – dabei: Das System erkennt diese Eingriffe, „lernt“ daraus und passt

das zugrunde liegende Schaltprogramm an, sodass die Automatik zukünftig so schaltet, wie es den Wünschen und Vorlieben des Fahrers entspricht.

Das Beste daran: Dank des SHIMANO E-Tube-Systems, der Elektronik- und Software-Plattform für alle SHIMANO STEPS und Di2 Komponenten, lassen sich neue Funktionen wie die intelligente Vollautomatik ganz einfach per Firmware-Upgrade nachrüsten. Damit bleibt ein SHIMANO STEPS E-Bike über viele Jahre der Nutzung immer aktuell.



Biathlon-Olympiasiegerin Kati Wilhelm setzt auf ihr SHIMANO STEPS E-Bike, um schnell, bequem und umweltschonend von A nach B zu gelangen.



## Stadthelm bekommt Nachwuchs

Youn-I für junge Köpfe und große Denker



Das Präventions- und Charityprojekt präsentiert: seinen jüngsten mit Stolz auf der Eurobike: Mit dem Stadthelm Urban I 2.0 und dem Ziel, die Akzeptanz von Fahrradhelmen zu verbessern, begeistert das bundesweite Präventions- und Charityprojekt bereits die Radfahrer in 149 Städten und Regionen. Ab sofort ergänzt der Youn-I das klassische Modell für Erwachsene und spricht mit einer neuen, hippen Variante gezielt auch die jungen Biker an.

Der Stadthelm Youn-I kommt in glänzendem Weiß und Schwarz daher und wird in zwei Größen angeboten. Die besonderen Kennzeichen des Stadthelms haben beide Modelle gemein:

- Den Schirm zierte ein für jede Stadt individueller Schriftzug, mit dem sich der Radler zu seiner Stadt bekennt.
- Ein fester Betrag von jedem verkauften Stadthelm geht als Spende an den Bundesverband Kinderneurologie-Hilfe e.V. und kommt so Kindern und Jugendlichen nach Kopfverletzungen zugute.

- Als Rücklicht leuchtet das hoch angebrachte und dadurch besonders gut sichtbare orangefarbene Dreieck.
- Für den Komfort sorgen die perfekte Passform, das geringe Gewicht, die gute Belüftung und der einhändig bedienbare Fidlock Magnetverschluss.

Mit dem Youn-I wird nun dem vielfachen Wunsch nach einem Stadthelm für Kinder und Jugendliche entsprochen, der aber auch von Erwachsenen getragen werden kann.

Der Projektinitiator Bundesverband Kinderneurologie-Hilfe e.V. freute sich gemeinsam mit den Projektpartnern ABUS und der Kommunikationsagentur pars pro toto GmbH, den „kleinen Stadthelm“ offiziell auf der diesjährigen 25. Eurobike, der Internationalen Leitmesse des Fahrrads, zu präsentieren.



Bettina Blomberg, pars pro toto GmbH

## ROSE X-LITE CW siegt beim Red Dot Award 2016

Internationale Auszeichnung im Bereich Product Design



Das ROSE X-LITE CW wurde mit dem Red Dot Award prämiert, einer internationalen Auszeichnung für hohe Designqualität. Nur an Produkte, die sich durch ihre hervorragende Gestaltung deutlich abheben, vergibt die internationale Red-Dot-Jury das begehrte Qualitätssiegel.

Das X-LITE CW ist ein Schritt in die Zukunft des Radsports. Die Form ist spektakulär und polarisierend. Der stromlinienförmig optimierte Rahmen entstand im Windkanal – aerodynamisch erste Liga. Züge und Leitungen



laufen konsequent im Rahmeninneren. Das fortschrittliche Konzept erlaubt eine Auswahl verschiedener Achsstandards und lässt die Wahl zwischen Scheiben- und Felgenbremsen. Das X-LITE CW ist eines der ersten Aero-Räder mit Scheibenbremse und gerade diese kann vor allem bei Abfahrten und Regen das entscheidende Sicherheitsplus ausmachen. Neben Aerodynamik und Bremssicherheit ist es die gelungene Symbiose aus Leichtbau, Steifigkeit, Komfort, Integration und Design, die das X-LITE CW zum perfekten Rennrad macht. Ein Rad für den Renn-, Triathlon- und Zeitfahreinsatz. Die aerodynamische Sattelstütze ist so geschickt konzipiert, dass sie um 180° drehbar ist und einen Sitzwinkel über 76° ermöglicht. So bietet das Bike auch für Zeitfahrer und Triathleten optimale Voraussetzungen. Mit herausragenden Labor- und Testwerten in allen Disziplinen setzt dieses Rad Maßstäbe.

Professor Dr. Peter Zec, Initiator und CEO des Red Dot Awards: „Mit ihren Leistungen stellen die Red-Dot-Sieger

nicht nur eine außerordentliche gestalterische Qualität unter Beweis, sondern zeigen auch, dass Design ein integraler Bestandteil von innovativen Produktlösungen ist.“

Julia Geisler, Rose Bikes GmbH

### Über den Red Dot Design Award

Mit 41 Experten aus aller Welt, die gemäß strikten Regeln ausgewählt werden, garantiert der Red Dot Award – Product Design sehr hohe Bewertungskompetenz: Nur freie Designer, Designprofessoren und Fachjournalisten – nicht aber angestellte Designer potenziell teilnehmender Unternehmen – werden in die Jury berufen. Streng, aber fair beurteilt das unabhängige Expertengremium live und vor Ort jede einzelne Einreichung nach Kriterien wie Innovationsgrad, formale Qualität, Funktionalität und ökologische Verträglichkeit.

## Gut informiert durch Coesfeld radeln

Sechs Tafeln für Besucher: Sehenswürdigkeiten, Stadtpläne und Übersichtskarten mit Radwegenetz

„Gehen Sie ‚auf Ochse!‘ in Coesfeld begrüßt die große Tafel den Besucher direkt am Marktplatz – und zeigt die Standorte der kunstvoll gefertigten Ochsen auf einem Detail-Stadtplan. Die Tafel zählt zu den sechs neuen Informationstafeln, die Radtouristen über den weiteren Verlauf ihrer Strecke und über Sehenswürdigkeiten in Coesfeld und Lette Auskunft geben.

„Ziel ist es, Radfahrern Orientierung zu bieten und sie über örtliche Besonderheiten zu informieren“, sagt Dr. Annette Wilbers-Nötzel von der Agentur pro-t-in, die für die grafische Gestaltung der Tafeln verantwortlich zeichnet.

Jede Tafel ist anders: Neben Stadtplan-Ausschnitt und Übersichtsplan bekommt man zu jeweils einem Thema nähere Informationen – etwa über Museen und Sehenswürdigkeiten. Alle großen Radrouten sind auf den Plänen eingezeichnet, dazu das Radverkehrsnetz und örtliche Touren. Eine Tafel widmet sich extra dem Anna-Katharina-Emmerick-Radrundweg. Die Texte sind in deutscher und niederländischer Sprache.

„Wir möchten einen Beitrag zur Förderung des Wirtschaftslebens und zur Fahrradkultur leisten“, so Rainer Sühling von dem für Tourismus in Coesfeld zuständigen Stadtmarketing Verein Coesfeld & Partner e.V.

Die Info-Tafeln sind Bestandteil eines Konzepts fürs gesamte Münsterland. Die Ansprache ist nutzerorientiert und dient der Besucherlenkung. So steht auf der Tafel „Radregion“ das ausgeschilderte Radwegenetz in Stadt und Umland im Blickpunkt. Durch die Darstellung der Themenrouten und des Wegenetzes wird das Interesse auch auf das differenzierte radtouristische Angebot gelenkt. So werden Anreize für die Fahrradnutzung der Bürger und zukünftige Besuche von Radtouristen gesetzt.

Die Macher der Informationstafeln haben konsequent auf die Darstellung vergänglicher Informationen verzichtet. Aktualität in Sachen Öffnungszeiten und Telefonnummern wird durch die Verknüpfung mit dem online verfügbaren Tourenplaner-Münsterland des Münsterland e.V. gewährleistet. Über die Abbildung von QR-Codes lassen sich mit mobilen Endgeräten

die umfangreichen, standortbezogenen Informationen rund um das Radfahren abrufen. Mitunter wechselnde Informationen von Übernachtungsmöglichkeiten, Gastronomieangeboten und Sehenswürdigkeiten können so aktuell gehalten werden, ohne gleich die Informationstafel austauschen zu müssen.

Unter Federführung des Vereins Münsterland e.V. sollen in diesem Design in weiteren Städten Radfahrerinfos aufgestellt werden – Coesfeld zählt zu den ersten Orten.

Michael Kösters von Münsterland e.V. erklärt: „Der Münsterland e.V. hat mit seinen Handreichungen zur Umsetzung dieses Informationsangebotes die Stadt Coesfeld gerne unterstützt. Unserem gemeinsamen Ziel, dem Ausbau einer qualitativ hochwertigen und Münsterland-weit einheitlichen touristischen Infrastruktur sind wir wieder ein Stück näher gekommen. Vor allem gemeinsam können wir die Pferde- und Radregion als starke Marken des Münsterlandes auf dem Tourismusmarkt platzieren.“

Finanziert werden die Tafeln aus Mitteln der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, in der Coesfeld Mitglied ist. Die Tafeln kosteten zusammen 9.000 Euro, der Eigenanteil der Stadt betrug 900 Euro.

Die Tafeln sind Bestandteil eines Konzepts fürs gesamte Münsterland. Die Ansprache ist nutzerorientiert und dient der Besucherlenkung. So steht auf der Tafel „Radregion“ das ausgeschilderte Radwegenetz in Stadt und Umland im Blickpunkt. Durch die Darstellung der Themenrouten und des Wegenetzes wird das Interesse auch auf das differenzierte radtouristische Angebot gelenkt. So werden Anreize für die Fahrradnutzung der Bürger und zukünftige Besuche von Radtouristen gesetzt.

Die Macher der Informationstafeln haben konsequent auf die Darstellung vergänglicher Informationen verzichtet. Aktualität in Sachen Öffnungszeiten und Telefonnummern wird durch die Verknüpfung mit dem online verfügbaren Tourenplaner-Münsterland des Münsterland e.V. gewährleistet. Über die Abbildung von QR-Codes lassen sich mit mobilen Endgeräten

### Sechs Infotafeln – wo sie stehen und was ihr Hauptthema ist

- Bildungsstätte Sirksfelder Schule: Einkaufen, Gastronomie Innenstadt, Stadtführungen
- Bahnhofpunkt Schulzentrum: Jakobspilgerweg
- Parkplatz beim Hotel Brauhaus Stephanus: Anne-Katharina-Emmerick-Radrundweg
- Schuppenstraße: Museen in Coesfeld mit Öffnungszeiten
- Marktplatz: Coesfelder Ochsentour, auf eigene Faust oder geführt möglich
- Bahnhof Lette: Museen in Lette

Dorothee Heitz, Stadt Coesfeld



Stellen die neuen Infotafeln für Radtouristen vor (v.l.n.r.): Larissa Bomkamp (Stadt Coesfeld), Dr. Annette Wilbers-Nötzel (Agentur pro-t-in GmbH Lingen) und Rainer Sühling (Stadtmarketing Verein Coesfeld & Partner e.V.).



## Den Kreis Viersen auf zwei Rädern erkunden

Broschüre mit Tourenvorschlägen ab sofort kostenlos erhältlich



Unterwegs mit dem NiederrheinRad und der neuen Rad-Broschüre, Pressestelle des Kreises Viersen

Seen und Wälder im Westkreis erkunden oder auf Kopfweiden-Tour durch die Niers-Niederung: Das ist möglich mit der neuen Radbroschüre des Kreises Viersen für das Jahr 2016. Unter dem Motto „Den Kreis Viersen auf zwei Rädern erkunden“ sind darin acht ausgewählte Radtouren im handlichen DIN-A5-

Format zusammengefasst. „Die Rundtouren mit einer Länge von je 35 bis 45 Kilometern zeigen die Vielfalt der niederrheinischen Natur- und Kulturlandschaft“, sagt Landrat Dr. Andreas Coenen.

Radfahrer bekommen die Broschüre im Kreishaus, Rathausmarkt 3, im Haus der Wirtschaft, Willy-Brandt-Ring 15, und in der Kreisvolkshochschule, Willy-Brandt-Ring 40, in Viersen. Zudem gibt es das Heft in den Rathäusern und Bürgerinformationen der neun Städte und Gemeinden. Im Internet sind die Karten mit Routen-Infos auf der Seite der Kreisverwaltung unter [www.kreis-viersen.de/radbroschuere](http://www.kreis-viersen.de/radbroschuere) abrufbar. GPS-Tracks für Smartphones stehen dort ebenfalls zum Download zur Verfügung.

Die laminierte Broschüre bietet den Radfahrern auf je einer Doppelseite alle wichtigen Informationen zu den einzelnen Routen. Neben einer großen Kartendarstellung mit den Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke gibt es eine Kurzbeschreibung mit weiteren Erläuterungen und den markanten Radknotenpunkten, an denen die Routen entlangführen.

Pressestelle des Kreises Viersen

## Neue ADFC-Regionalkarten

In den Sommermonaten hat der ADFC NRW einige Regionalkarten des Bielefelder Verlags (BVA) inhaltlich überarbeitet und neu aufgelegt: die ADFC-Regionalkarte Niederrhein Süd (5. Auflage), die ADFC-Regionalkarte Bergisches Land Köln/Düsseldorf (3. Auflage) sowie die ADFC-Regionalkarte Eifel/Mosel (6. Auflage). In gewohnter Qualität

sind Radrouten nach den Kriterien Ausschilderung, Wegbeschaffenheit und Kfz-Verkehrsbelastung auf wetter- und reißfestem Kartenpapier jeweils im Maßstab 1 : 75.000 aufgeführt; das Knicken entgegen der Falz wird somit nicht

mehr zur „Zerreißprobe“. Neu in den ADFC-Regionalkarten Eifel/Mosel sowie Bergisches Land ist die Hervorhebung von Radrouten auf Bahntrassenwegen, hiervon gibt es seit einigen Jahren immer mehr in diesen beiden Regionen. In den ADFC-Regionalkarten Niederrhein Süd sowie Bergisches Land werden zudem die neu installierten Knotenpunktssysteme der RadRegionRheinland und des Radnetzes Südwestfalen abgebildet.

Tourenvorschläge, Tipps und Infos zur Fahrradmitnahme in der Region und zu Bett+Bike-zertifizierten Gastbetrieben sowie Angebote zum Download von GPS-Tracks runden diese Kartenwerke ab. Die Karten sind jeweils zum Preis von 8,95 Euro im Buchhandel sowie in den ADFC-Geschäftsstellen vor Ort erhältlich.

Weitere Infos unter [www.adfc-nrw.de/touren-und-tourismus/radkarten.html](http://www.adfc-nrw.de/touren-und-tourismus/radkarten.html) sowie unter [www.fahrrad-buecherkarten.de](http://www.fahrrad-buecherkarten.de).

Norbert Schmidt, ADFC NRW



## „Radbahnhof“ Finnentrop



Der Bahnhof Finnentrop kam im Rahmen des dritten „Lennelebt!“-Festes zu Ruhm und Ehre: NRW-Verkehrsminister Michael Groschek lobte zum Abschluss der Baumaßnahmen den Bahnhof Finnentrop als echtes Schmuckstück und die Plakette „Radbahnhof im Lenne-

tal“ wurde angebracht. Auch Bürgermeister Dietmar Heß zeigte sich hochzufrieden: „Der Bahnhof Finnentrop hat in den vergangenen Jahren ein neues Gesicht erhalten. Er ist hell, offen und freundlich geworden und bietet jetzt den Nutzern von Bussen und Bahnen ein gutes Angebot. Dazu zählen alle Einrichtungen, die man von einem modernen Bahnhof erwartet: Fahrkartenausgabe, Aufenthaltsraum, öffentliche Toiletten, Gastronomie, Bäckerei, aber auch mehr als 100 neue P+R-Parkplätze, fünf Wohnmobilstellplätze und mit Fertigstellung der Aufzüge und der Rampe bis Ende 2016 auch barrierefreie Zugänge.“

Die Ausweisung als Radbahnhof verweist auf die neue Knotenfunktion des Bahnhofs als Übergang von der Schiene zum AlleenRadweg Sauerlandring, zur Lenneroute und zum Ruhr-Sieg-Radweg. Mit Abschluss aller geplanten Baumaßnahmen werde es 2017 in der Gemeinde Finnentrop rund 10 km neue Geh- und Radwegestrecken geben. „Diese bedeutenden Veränderungen der Infrastruktur in unserer Gemeinde sind in ganz wesentlichen Teilen auch der Hilfe des Landes NRW zu verdanken“, betonte Heß gegenüber Minister Groschek.

BEG NRW

## Panorama-AlleenRadwege

Im Verlauf des Panorama-AlleenRadwegs Bergneustadt-Gummersbach wurde am 11. September 2016 die Agger-Dörspe-Etappe feierlich eingeweiht. Sobald AlleinRadweg-Abschnitte befahrbar sind, werden sie genutzt – diese Erfahrung wurde vielerorts gemacht. So sind sich der Bürgermeister von Bergneustadt, Wilfried Holberg, und der Gummersbacher Bürgermeister Frank Helmenstein bei den sonnenverwöh-

ten Feierlichkeiten für die neue Agger-Dörspe-Etappe einig: „Schon zur Einweihung kann man sagen, dass der Radweg ein voller Erfolg ist.“ Offiziell handelt es sich um den 10 km langen Bergneustädter Teil der Agger-Dörspe-Etappe des Bergischen Panorama-Alleenradwegs von Hattingen nach Olpe. Die Namensgebung entsprechend dem Förderprogramm „Alleenradweg“ hat sich allerdings bei vielen Radlern, die diese

Strecke schon seit Wochen nutzen, bereits eingebürgert. Die Bürgermeister kündigten an, die touristische, optische und gesellschaftliche Verbindung der Städte weiter vertiefen zu wollen. Ihr besonderer Dank galt den zahlreichen Förderern und Unterstützern, insbesondere Frank Rimmel: Der Historiker hat die Industriegeschichte des Agger- und Dörspetals für 18 Infotafeln entlang der Strecke zusammengestellt. BEG NRW

## Neuer Flyer RadBahn Münsterland

Die Tourist-Information Bürgerbüro hält druckfrisch die neu aufgelegten Flyer zur RadBahn Münsterland sowie zusätzlich den Flyer „Coesfelds Weg zur RadBahn“ bereit.

Die RadBahn Münsterland führt fast ohne Steigung durch die typische Münsterländer Parklandschaft. Sie verbindet die beiden lebendigen Einkaufsstädte Coesfeld und Rheine, führt quer durch die Radregionen Baumberge und Steinfurter Land. Einst war die heutige 1-a-Radwege-Infrastruktur Teil der Bahnverbindung Oberhausen-Quakenbrück. 2007 entschlossen sich die Anrainerkommunen, die alte, ungenutzte Bahntrasse aufzukaufen und die Weichen für einen Komfort-Radweg zu stellen. Heute

ist der Radfahrer dort immer in der 1. Klasse unterwegs: Heimat- und Eisenbahnfreunde sorgen dafür, dass



Rainer Sühling aus der Geschäftsstelle des Stadtmarketing Verein stellt die beiden druckfrischen und kostenlos erhältlichen Flyer vor.

die Relikte der Bahngeschichte erkennbar bleiben und die Route mit einer komfortablen Asphaltdecke sowie 3 m Breite ideal zu befahren ist.

Die neu eingetroffenen Flyer zur RadBahn Münsterland sind kostenlos in der Tourist-Information Bürgerbüro im Rathaus erhältlich. Zusätzlich erhält jeder Interessierte das Faltblatt „Coesfelds Weg zur RadBahn“ mit Erläuterungen zur Anreise ab Bahnhof Coesfeld. Aufgelegt hat ihn der Stadtmarketing Verein Coesfeld & Partner e.V., unterstützt vom Hotel Brauhaus Stephanus.

Mehr Informationen unter [www.radbahn-muensterland.de](http://www.radbahn-muensterland.de).

Dorothee Heitz, Stadt Coesfeld



## Lassen Sie sich anstecken: E – Bike-Festival Dortmund

Dortmund bleibt auch 2017 Austragungsort

Fast 50.000 E-Bike-Interessierte informierten sich an drei Tagen auf Europas größtem Festival rund um die elektrische Mobilität. 104 Aussteller präsentierten die neuesten Produkte und Trends der Branche. Ein großes Bühnenprogramm und viele Side-Events verhalfen der ganzen Veranstaltung zu einem gelungenen Auftritt.

Auch die AGFS trug ihren Teil dazu bei. Gemeinsam mit dem Regionalverband Ruhr (RVR) und dem NRW-Verkehrsministerium präsentierte sie Informationen zum Radfahren in NRW allgemein und zum Radschnellweg Ruhr (RS1) im Besonderen. Im Bühnenprogramm diskutierten NRW-Verkehrsminister Michael

Groschek, Dortmunds OB Ulrich Sierau, Veranstalter Bernhard Lange und AGFS-Vorstand Christine Fuchs über die Potenziale des Radverkehrs.

„Die Besucherresonanz war einfach großartig. Unsere Erwartungen wurden mehr als erfüllt“, kommentierte Bernhard Lange, der Geschäftsführende Gesellschafter der Paul Lange & Co. OHG, Presenter und SHIMANO Generalvertretung in Deutschland.

Die nächste Auflage des „E – BIKE Festival Dortmund presented by SHIMANO“ wird vom 7. bis 9. April 2017 in Dortmund stattfinden. Informationen unter [www.ebike-festival.org](http://www.ebike-festival.org).



Der E-Lastenrad-Wettbewerb war einer der Side-Events.

Moderiert wurde die Runde (siehe Text) von Sportmoderator Andreas Menz.

## Jubiläumsausgabe der Eurobike endet mit zufriedenen Ausstellern



Mit einem neuen Konzept und neuen Hallenplänen fand vom 31. August 2016 bis 4. September 2016 die Messe Eurobike zum 25. Mal in Friedrichshafen statt. Die Veranstalter zogen für die Jubiläumsausgabe der internationalen Leitmesse der Fahrradbranche eine positive Bilanz. Zwar ist die Anzahl der Fachbesucher mit 42.720 im Vergleich zum Vorjahr (45.870) leicht gesunken, die neue Demo-Area und die Festival-Days zogen aber mehr Privatbesucher an als 2015. 34.400 Fahrradfans kamen an den beiden Besuchertagen, um die Neuheiten

der Fahrradbranche auf den Teststrecken selbst auszuprobieren und an dem umfangreichen Unterhaltungsprogramm teilzunehmen. Damit waren es fast 14.000 mehr als noch 2015 (20.730).

Viele Aussteller lobten die Neuaufteilung der Hallen, die ihnen mitunter mehr Fläche, eine zentralere Lage und so mehr Besucher bescherte. Insgesamt kamen 1.350 Unternehmen aus aller Welt an den Bodensee – darunter waren nahezu alle Marktführer vertreten.

Auch mit der medialen Aufmerksamkeit von mehr als 1.700 Medienvertre-

tern aus 41 Ländern waren alle Beteiligten mehr als zufrieden.

Trotz der erfolgreichen Premiere der Festival-Days mit 169 Programmpunkten am Samstag und Sonntag haben die Veranstalter nach Auswertung der umfangreichen Feedbacks sowie Gesprächen mit den Ausstellern entschieden, 2017 diesen neuen Programmteil auf einen Tag zu reduzieren. Die nächste Eurobike findet demnach vom 30. August 2016 bis 2. September 2016 statt.

## Stadtradeln 2016 endet mit starker AGFS-Beteiligung



815 Mal mit dem Fahrrad um die Erde. Das haben mehr als 175.000 Radler diesen Sommer in 496 Städten, Gemeinden, Kreisen und Regionen gemeinsam geschafft. Denn sie alle haben am Stadtradeln teilgenommen, der Kampagne des Klimabündnis. An 21 aufeinanderfolgenden Tagen zwischen Mai und September haben die Teilnehmer so mehr als 32 Mio. km zurückgelegt und über 4,6 t CO<sub>2</sub> vermieden.

Damit hat die seit 2008 jährlich stattfindende Aktion im Vergleich zu 2015 noch einmal deutlich zugelegt. 155 Kommunen mehr als im Vorjahr haben an der bundesweiten Aktion teilgenommen. Besonders erfreulich: Die nordrhein-westfälische Beteiligung ist von 48 auf 71 Kommunen angestiegen, 33 davon gehören dem Netzwerk der AGFS an. Die Mitgliedsstädte Leverkusen und Köln sowie der Kreis Wesel mit fünf zugehöri-

gen Städten und Gemeinden waren 2016 erstmals am Start und haben aufgrund der großen Teilnehmerzahl das Gesamtergebnis erheblich verbessert. Als beste Stadt in Nordrhein-Westfalen schnitt Dinslaken mit 340,6 km pro Kopf auf Platz 36 ab. Darauf folgen Rhede mit 323,6 km pro Kopf auf Platz 43 und Castrop-Rauxel mit 298,4 km auf Platz 65.

### Besondere Aktionen im Ruhrgebiet

Die Ruhrgebietsstädte Oberhausen, Duisburg, Mülheim an der Ruhr und Essen, die gemeinsam unter dem Dach der Metropolregion Ruhr gestartet sind, führten zum Auftakt am 21. Mai 2016 eine große Sternfahrt durch, an der insgesamt 300 Personen aus der Region teilnahmen. Essen beendete das Stadtradeln mit der Aktion NachTRADELN, die bereits zum fünften Mal stattfand, und konnte so noch einige Kilometer für den Klimaschutz gutmachen. Auch hier kamen 300 Teilnehmer.



Linkes Bild: Preisverleihung Stadtradeln 2016 in der Stadt Herten; rechtes Bild: Dr. Harald Rau (5. v. r.), Kölner Dezernent für Soziales, Integration und Umwelt, startet die Aktion Stadtradeln mit Vertretern aus Politik und Verwaltung. © Stadt Köln

## Stadtradeln in Köln: Da simmer dabei!

In der nunmehr achtjährigen Geschichte des deutschlandweiten Wettbewerbs „Stadtradeln“ konnten Kölner Radfahrerinnen und Radfahrer erstmalig an der Aktion des Klima-Bündnisses teilnehmen und im Zeitraum vom 5. bis 25. September 2016 möglichst viele Kilometer für ihre Stadt sammeln.

Den Startschuss vor dem historischen Rathaus gab Dr. Harald Rau, Dezernent für Soziales, Integration und Umwelt am 5. September. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten sich bereits fast 1.500 Teilnehmer in 123 Teams angemeldet. Organisiert wurde die Kampagne als Gemeinschaftsprojekt der Koordinationsstelle Klimaschutz und des Teams des Fahrradbeauftragten.

„Als Beigeordneter für Soziales, Integration und Umwelt begrüße ich die Aktion, denn Mobilität ist die Grundvoraussetzung für eine Teilhabe am gesellschaftlichen und sozialen Le-

ben. Machen Sie aktiv mit beim Stadtradeln und unterstützen Sie Köln beim Klimaschutz und einer guten Platzierung im bundesweiten Wettbewerb“, sagte Dr. Harald Rau.

Klaus Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik, ergänzte: „Die Förderung des Radverkehrs gehört zu den zentralen Aufgaben der zukünftigen Verkehrsplanung, um durch eine Verlagerung der motorisierten Verkehre den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu verändern und damit die anvisierten Werte des Strategiepapiers ‚Köln Mobil 2025‘ zu erreichen. Daher begrüße ich den Wettbewerb ausdrücklich. Dieser ist nicht nur ein tolles Gemeinschaftserlebnis, sondern auch eine gelungene Werbung für das Fahrrad als tägliches Verkehrsmittel.“

Ursula Jonas / Jörg Kijanski, Stadt Köln





**10. Fahrradkommunal-konferenz Erlangen**

Thema der diesjährigen Konferenz sind „Innovationen im Radverkehr“. Innovationen sind in der freien Wirtschaft der Schlüssel für Wachstum und Weiterentwicklung. Doch wie sieht es in der Radverkehrsförderung aus, die stark durch den öffentlichen Sektor vorangetrieben wird? Wie kann Kommunalpolitik und -verwaltung in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren ein Umfeld schaffen, in dem Neuerungen im Radverkehr entdeckt und erfolgreich umgesetzt werden? „Neu“ sind für viele Kommunen auch Ansätze, die an anderen Orten bereits erprobt sind, aber im lokalen Kontext eine Innovation darstellen.



**Seminarreihe 1: Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV – Wie das Miteinander gelingen kann**

Durch Platzmangel wird es besonders im Stadtgebiet zunehmend zu einer Herausforderung, ein konfliktfreies Zusammenspiel von Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV herzustellen. Um problematische Situation zu minimieren oder gänzlich zu vermeiden, bietet die Fahrradakademie an vier Veranstaltungsorten (Bremen, Ludwigshafen, Erfurt, Köln) eine Seminarreihe zu diesem praxisrelevanten Thema an.

Ziel ist es, durch Vorträge und Austausch Beispiele aus der Praxis und handfeste Möglichkeiten zur Lösung der Konflikte zu vermitteln.

[www.fahrradakademie.de](http://www.fahrradakademie.de)

**Seminarreihe 2: Radkultur schaffen – und nutzen. Strategien für Kommunikation und Beteiligung**

Das Schaffen einer „Radkultur“ bei Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit in einer Kommune oder Region lässt sich durch verschiedene Maßnahmen im Bereich Kommunikation, Marketing und Beteiligung aktiv vorantreiben, wenn bereits gewisse infrastrukturelle Voraussetzungen bestehen.

Wie kann diese Dynamik gebündelt werden, um daraus für seine Stadt, seine Verwaltung Strategien zu entwickeln, die eine Radkultur vor Ort schafft und stärkt? Welche Möglichkeiten gibt

es, das Thema Radkultur für die kommunale Radverkehrsplanung zu nutzen? Wie schafft man es, negative Presse zum Radverkehr zu vermeiden und Journalisten für das Thema zu begeistern?

- 31.01.2017: Nürnberg
- 08.02.2017: Dortmund
- 28.02.2017: Magdeburg
- 01.03.2017: Hamburg

[fahrradakademie.de](http://fahrradakademie.de)



**Stadtverkehr heute – morgen – 2050**

Gemeinsame Abschlussveranstaltung zu den VCD-Projekten „Mehr Platz fürs Rad“ und „2050“ in Berlin. Das Thema „Mehr Platz fürs Rad!“ wird durch ein Fachforum im Block „heute“ umfangreich präsentiert. Kommunen stellen erprobte und erfolgreiche Lösungen zur Radverkehrsinfrastruktur vor, die Anregung für andere Kommunen sein können. Die Tagung in Kooperation mit dem VCD-Projekt



„2050“ bietet Akteuren aus den Kommunen die

Gelegenheit, sich untereinander und mit jungen Menschen in Ausbildung oder Studium über Konzepte und Ideen für einen nachhaltigen Stadtverkehr auszutauschen. Informationen und Anmeldeformular unter [bildungsservice.vcd.org/fachtagung2016.html](http://bildungsservice.vcd.org/fachtagung2016.html)

**Seminar zur Förderung des Fußverkehrs**

Das Deutsche Institut für Urbanistik gGmbH veranstaltet im November und Dezember 2016 vier eintägige Seminare zum Thema „Mobilität beginnt zu Fuß – Sichere Straßen für den Fußverkehr“ (Siehe dazu Seite 42).

- 22. November 2016 in München
  - 30. November 2016 in Berlin
  - 06. Dezember 2016 in Köln
  - 07. Dezember 2016 in Dortmund
- [difu.de/veranstaltungen/2016-12-07/mobilitaet-beginnt-zu-fuss-sichere-strassen-fuer-den.html](http://difu.de/veranstaltungen/2016-12-07/mobilitaet-beginnt-zu-fuss-sichere-strassen-fuer-den.html), auch zum Download.



**Messe „Fahrrad“ in Essen**

Auf der wichtigsten Fahrrad-Messe in NRW präsentieren Hersteller alles rund ums Rad. Auch das umfangreiche Zubehör

wie Bekleidung, Helme und Reifen lockt jedes Jahr rund 80.000 Besucher zur Fahrrad Essen. Der Bereich Radtouristik präsentiert Reiseangebote, Touren und Fahrradregionen für jeden Geschmack. In 2017 wird es eine Trend-Arena in Halle 7 geben. Im Mittelpunkt stehen die hochwertige Vorstellung von Innovationen und neuen Modellen sowie Beratung und Erklärung rund um das sportive Segment.



**Cyclingworld 2017**

In den alten Schmiedehallen eines ehemaligen Stahlwerks wird am 25. und 26. März 2017 die neue Messe Cyclingworld in Düsseldorf stattfinden. Sie will neue Trends zu den Themenbereichen Sport, E-Mobility, Urban Biking, Cycling Couture, Travel und Future vorstellen und soll Besuchern künftig jährlich als Impulsgeber für die jeweils kommende Saison dienen.

[www.cyclingworld.de](http://www.cyclingworld.de)



© Cyclingworld by EVENTS4IDEAS GmbH



**Bocholter Fahrradmesse RADTRENDS 2017**

Für alle Radliebhaber und -liebhaberinnen werden auch im kommenden Jahr die neuen Radtrends auf der beliebten Fahrradmesse in Bocholt gezeigt. Bereits zum vierten Mal haben Aussteller die Möglichkeit, ihr breites und attraktives Angebot einer großen Bandbreite an Besuchern zu präsentieren.



**5. Nationaler Radverkehrskongress**

Mannheim als Geburtsort des Fahrrades wird zum 200. Fahrradgeburtstag auch Austragungsort des Nationalen Radverkehrskongresses sein.

# Impressum

**Herausgeber**

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, November 2016

**Redaktion, Gestaltung und Produktion**

**P3** Agentur für Kommunikation und Mobilität

**Fachliche Betreuung**

**PS** Planerbüro Südstadt: Büro für urbane Mobilität

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

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

c/o Rathaus Stadt Krefeld

Von-der-Leyen-Platz 1

47798 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

Fax: 0 21 51/86-43 65

E-Mail: [info@agfs-nrw.de](mailto:info@agfs-nrw.de)

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



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

Es sind selbstverständlich vorurteilsfrei Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.



# Wir sind die AGFS

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