

nahmobil

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

Heft 11 | Juni 2018



MIET MICH!

ÖFFENTLICHE RÄDER IM AUFSCHWUNG

Digitalisierung

Freie Fahrradboxen
über die App buchen

Jubiläum!

25 Jahre AGFS

Hannes Jaenicke

Als fahrradfreundlichste
Persönlichkeit geehrt

Liebe Freundinnen und Freunde der AGFS,

seit einem Vierteljahrhundert sind wir als Lobbyistin von Rad- und Fußverkehr für Kommunen in Nordrhein-Westfalen aktiv. In dieser Zeit hat sich die AGFS zu einer starken Gemeinschaft mit 82 Mitgliedskommunen entwickelt. Wir sind heute das Kompetenznetzwerk für die Förderung der Nahmobilität. Diese Erfolgsgeschichte war nur dank starker Partner möglich.

Das NRW-Verkehrsministerium: Seit sich die AGFS 1993 aus dem Förderprogramm für mehr Radverkehr gegründet hat, ist eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit entstanden von der beide Partner und vor allem die Kommunen stark profitieren.

Die engagierten Projektleiter: Mit ihrem Know-how sind sie der Schlüssel zu mehr Fuß- und Radverkehr in Städten und Gemeinden. Unser Ziel ist es, sie bei ihrer täglichen Arbeit so gut wie möglich zu unterstützen.

Der Förderkreis der AGFS „Unternehmen Fahrrad!“: Der kontinuierliche Wissensaustausch mit den Mitgliedern und deren Unterstützung erleichtern unsere Arbeit wesentlich.

Die drei Säulen der Nahmobilitätsförderung sind Kommunikation, Service und in erster Linie die Infrastruktur. Deren große Bedeutung wurde auch im Fahrradmonitor 2017 festgestellt: „In den Regionen mit überdurchschnittlicher Zufriedenheit über die Radinfrastruktur wurde auch der höchste Anteil regelmäßiger Nutzung festgestellt.“

Das Thema Infrastruktur hat aber noch eine viel wichtigere Dimension. In Deutschland verunglückten 2016 innerorts 113.067 Fußgänger und Radfahrer, 838 davon tödlich. Jedes Todesopfer im Straßenverkehr ist eines zu viel.

Besonders gefährlich sind abbiegende Lkw, die Radfahrer im toten Win-



kel übersehen. Das ist erschreckenderweise auch 2018 bereits mehrfach passiert und lässt sich nur bedingt planerisch lösen. Deshalb unterstützen wir ausdrücklich die Forderung des ADFC, Lastwagen verpflichtend mit Abbiegeassistenzsystemen auszurüsten.

Sollte man jetzt sicherheitshalber weniger Rad fahren oder zu Fuß gehen? Im Gegenteil! Beides macht Spaß, bringt uns in Kontakt mit unserem Umfeld und hilft uns dabei, gesund zu bleiben.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen einen aktiven und bewegten Sommer.

A handwritten signature in blue ink that reads 'Christine Fuchs'. The signature is fluid and cursive, written in a professional style.

Ihre Christine Fuchs
Vorstand der AGFS

nahmobil 11 | Inhalt



LEIHRÄDER

- 6 Miet mich! – Leihfahräder in der Mobilitätskette**
- 9 Die Erfolgsgeschichte von öffentlichen Leihrädern**
- 10 Radstation Köln – Fahrradverleih und Serviceangebot**
- 11 Regulierung der Fahrradverleihsysteme in Köln**
- 12 Ein Rad für alle Fälle – Modellprojekt für Pedelec-Pendler im Rhein-Sieg-Kreis**
- 13 Ich entlaste Städte: drei Monate leihen und testen**
- 15 Dein RUDOLF – seit 2013 in Dortmund**
- 15 Leihräder für mobilitätseingeschränkte Personen**
- 16 In der Stadt Bocholt: „Mit dem E-Cargo-Bike zur Kita“**
- 17 Abgefahren: Flottes E-Bike für 75 Cent je Stunde nutzen**

AUS DER AGFS

- 18 Rhein-Sieg-Kreis wird 81. Mitglied in der AGFS**
- 19 Herzlich willkommen Monheim am Rhein!**
- 20 „Infrastruktur: Konkret“**
- 21 Der Deutsche Fahrradpreis 2018**
- 24 AGFS – 25 Jahre Nahmobilität präsentieren sich auf der Messe Fahrrad Essen 2018**
- 25 Barrierefreies Bauen in stadtgestalterisch sensiblen Bereichen**
- 26 Novellierung der Bauordnung NRW steht kurz vor Vollendung**
- 27 Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen**
- 27 AGFS Fachtagung 2018**
- 28 Ein Vierteljahrhundert AGFS**
- 28 Herzlichen Glückwunsch, AGFS!**
- 29 Drei mal drei Fragen an das Präsidium der AGFS**

- 31 25 Jahre mit der AGFS – Interviews mit zwei „Oldies“ und zwei „Youngstern“**

- 34 Wir sind die AGFS!**

INFRASTRUKTUR

- 36 Landeshauptstadt Düsseldorf baut**
- 37 Radfahrstreifen statt Autospur in Köln**
- 37 Teilabschnitt des Radwegs am Militärring saniert**
- 38 Arnsberg auf dem Weg!**
- 39 RVR entwickelt Bedarfsplan für Radmobilität in der Metro-pole Ruhr**
- 40 Vermüllte Bahnstrecke wird Schwarzbachtrasse**



KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 41 Erste Dauerzählstelle in Dortmund
- 42 Nahmobilitätskonzept für Dülmen
- 42 Zukunftsperspektive Kerpen 2025
- 43 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber
- 44 Vier neue E-Bikes ergänzen die städtische Fahrzeugflotte
- 44 Aktuelles aus Köln: von Warnwesten und Warnstreiks
- 45 DeinRadschloss
- 47 Was bewegt Radfahrer und Radfahrerinnen?
- 47 Universität zu Köln gewinnt „Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr 2017“

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 48 „Das Fahrrad gehört in die Bundesliga der Politik“
- 50 Zedler-Institut erhält den VSf..Ethikpreis
- 50 Weltneuheit Schwalbe Airless System

FREIZEIT UND TOURISMUS

- 52 BahnRadweg im Kreis Viersen
- 52 Rheinradweg erhält EuroVelo Cycle Tourism Award
- 52 Neue Etappenvorschläge für den Rheinradweg in NRW
- 53 „FAHR RAD! Die Rückeroberung der Stadt“

RÜCKBLICK UND AUSBLICK

- 54 Rückblick
- 54 Ausblick
- 56 Erste „BikeNight“ ein voller Erfolg
- 57 Mit dem Rad zur Arbeit
- 57 „Münster fährt App“
- 58 Termine 2018



Miet mich! – Leihfahrräder in der Mobilitätskette

Fahrradverleihsysteme als Chance begreifen – vielfältige Möglichkeiten in Freizeit und Alltag

Der Fahrradverleih war lange Zeit eine Domäne von Freizeit und Tourismus, bevor er sich anschickte, den Alltag in unseren Städten zu erobern. In den 1990er-Jahren wandelte sich das Bild mit dem Aufkommen der Radstationen allmählich. Vorreiter im größeren Stil waren in Deutschland Call a bike und Nextbike sowie international JCDecaux in Frankreich (Vélib in Paris). Mittlerweile hat jede größere Stadt ihren Fahrradverleih. Ein jährliches Wachstum von 20% wurde prognostiziert, 2020 sollte der weltweite Bike-Sharing-Markt ein Volumen von bis zu 5,3 Mrd. Euro erreichen (Roland Berger 2015).

Touristische Nutzung als Anfang der Leihradsysteme

Das Fahrrad war schon immer ein wichtiges Fortbewegungsmittel – nicht nur im Alltag, auch in der Freizeit wird es gerne und oft genutzt. In vielen Ferienregionen im In- und Ausland bieten kleine Händler oder Hotels daher eine tage- oder wochenweise Ausleihe an. Einheitliche Systeme bleiben jedoch die Ausnahme. Mit dem UsedomRad wurde im Rahmen des BMVI-Modellvorhabens „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten“ ab dem Jahr 2009 erstmals ein automatisiertes Leihradsystem mit touristischem Fokus aufgebaut. Unter der Dachmarke UsedomRad werden die einzelnen Stationen von unabhängigen Partnern betrieben. Mittlerweile haben sich in touristisch geprägten Gebieten in ganz Deutschland verschiedene regionale Fahrradverleihsysteme entwickelt. Parallel dazu haben sich jedoch auch in vielen Großstädten Fahrradverleihsysteme zur Nutzung auf Alltagswegen etabliert.

Das Fahrrad war schon immer ein wichtiges Fortbewegungsmittel – nicht nur im Alltag, auch in der Freizeit wird es gerne und oft genutzt. In vielen Ferienregionen im In- und Ausland bieten kleine Händler oder Hotels daher eine tage- oder wochenweise Ausleihe an. Einheitliche Systeme bleiben jedoch die Ausnahme. Mit dem UsedomRad wurde im Rahmen des BMVI-Modellvorhabens „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten“ ab dem Jahr 2009 erstmals ein automatisiertes Leihradsystem mit touristischem Fokus aufgebaut. Unter der Dachmarke UsedomRad werden die einzelnen Stationen von unabhängigen Partnern betrieben. Mittlerweile haben sich in touristisch geprägten Gebieten in ganz Deutschland verschiedene regionale Fahrradverleihsysteme entwickelt. Parallel dazu haben sich jedoch auch in vielen Großstädten Fahrradverleihsysteme zur Nutzung auf Alltagswegen etabliert.

Unter der Dachmarke UsedomRad werden die einzelnen Stationen von unabhängigen Partnern betrieben. Mittlerweile haben sich in touristisch geprägten Gebieten in ganz Deutschland verschiedene regionale Fahrradverleihsysteme entwickelt. Parallel dazu haben sich jedoch auch in vielen Großstädten Fahrradverleihsysteme zur Nutzung auf Alltagswegen etabliert.

Nutzung in inter- und multimodalen Wegeketten

Viele Städte kämpfen mit hohen Verkehrsbelastungen. Täglich pendeln Tausende Menschen zwischen Wohnort und Arbeitsort und nutzen dafür – besonders in Regionen mit einem dünnen ÖPNV-Netz – oft das eigene Auto. Das hat Folgen: täglicher Stau, zugeparkte Innenstädte, steigende Schadstoffemissionen und Lärmbelastung für die Anwohner. Doch durch kluge Kombination von Verkehrsmitteln und die Bereitstellung

entsprechender Infrastruktur lassen sich die negativen Begleiterscheinungen eindämmen. Fahrradverleihsysteme können als Teil einer inter- oder multimodalen Wegekette besonders in den Städten einen wichtigen Beitrag dazu leisten, motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Die steigende Verfügbarkeit von Leihfahrrädern in immer mehr Städten bietet die Chance, einen Anteil des Verkehrsaufkommens, insbesondere auf kurzen Wegen bis 5 km, auf den Radverkehr zu verlagern. Die ständige Verfügbarkeit und die flexible Nutzbarkeit des Fahrrads anstelle des Autos stärken den Umweltverbund und reduzieren klimaschädliche Emissionen.

Das Umdenken beginnt – Leihräder in die Städte

In Deutschland boten lange Zeit hauptsächlich die Wettbewerber Call a Bike und Nextbike Leihradsysteme in den Städten an. Nextbike ist dabei in bereits in 60 Städten vertreten, Call a Bike in 45 Städten. Vielfach wurde das öffentliche Fahrradverleihsystem durch die Stadt oder den Verkehrsverbund ausgeschrieben (z.B. StadtRAD in Hamburg, MVG Rad in München). Kooperationen mit Verkehrsunternehmen können dabei die Verknüpfung der Verkehrsträger und



Öffentliche Räder an einer Vermietstation in Berlin, Foto: nextbike

die tarifliche Integration in den öffentlichen Nahverkehr sicherstellen. Eine Positionierung der Ausleihstandorte direkt an Haltestellen des ÖPNV kann die Nutzung des Leihradsystems noch weiter fördern. Intermodale Wegeketten werden den Kundinnen und Kunden auf diese Weise leicht gemacht und steigern die Bekanntheit des Leihradsystems.

Stationsbasierte und stationslose Systeme: Wo ist der Unterschied?

Weit verbreitet sind Leihradsysteme, die einen stationsgebundenen Verleih anbieten. Dabei kann ein Rad nur an einer der Stationen entliehen und wieder abgegeben werden. Die Ausleihe erfolgt dabei per App, teilweise wird auch die Ausleihe per Hotline oder an einem in der Stationsstele verbauten Terminal angeboten. Die Stationen müssen jedoch nicht zwangsläufig mit Stelen und Ständern ausgestattet sein, es gibt auch rein

virtuelle Stationen, die nur in der App erkennbar sind und eine definierte Fläche umfassen. Die Vorteile dieses Formats liegen darin, dass die Stadtverwaltung die Standorte zusammen mit dem Betreiber festlegen kann und damit Verkehrsströme zum Teil steuern kann. Zudem ist für die Nutzer durch die Konzentration der Räder an der Station eine gewisse Garantie auf Verfügbarkeit gegeben.

Diese gibt es in einem stationslosen Free-Floating-System nicht. Diese Systeme funktionieren nur über eine App, in der sich die mit GPS-Sender ausgestatteten Räder in der Umgebung orten und ausleihen lassen. Räder können in diesem Format in einem definierten und virtuell begrenzten Gebiet (Geofencing) überall wieder abgestellt werden, was eine deutlich flexiblere Nutzung zulässt als ein stationsgebundenes System. Der Nachteil ist jedoch, dass der öffentliche Raum, wie etwa Einfahrten oder Gehwege, so durch Räder zugeparkt werden kann. Die Stadt hat kaum eine Handhabe dagegen.

Neben den beiden Reinformen hat sich mittlerweile auch eine Art Hybridsystem aus stationsgebundener und stationsloser Ausleihe entwickelt, die es erlaubt, in einem stationsbasierten Leihradsystem das Rad gegen Aufpreis auch abseits einer Station wieder abzugeben.

Neue stationslose Leihradanbieter

In vielen Ländern Asiens erlebt das Fahrrad derzeit eine Renaissance. Besonders in China haben sich in den letzten Jahren – unterstützt durch Risikokapitalgeber mit Summen in Höhe von mehreren 100 Mio. Euro – einige Fahrradverleihanbieter etabliert. Firmen wie Mobike, Ofo (beide China) oder Obike (Singapur) bieten weltweit in vielen Städten stationslose Bikesharing-Systeme an. Allein in Peking sind derzeit 2,3 Mio. Leihfahrräder von 15 Anbietern verfügbar – für eine Bevölkerung von etwa 21,5 Mio. Menschen. Dies entspricht etwa einem Rad pro zehn Menschen.

Häufig werden eher einfache Fahrräder (z.B. mit Vollgummibereifung, Kunststoffrahmen, ohne Gangschaltung) zur Verfügung gestellt. Einzelne Betreiber bieten aber auch einen E-Bike-Verleih an. Bei allen Anbietern kann für die Suche nach einem Rad und die Ausleihe eine App genutzt werden.

Seit Mitte 2017 kommen die neuen ausländischen Anbieter von Leihradsystemen nun auch nach Deutschland. Diese Entwicklung hat in der Stadt München begonnen. Trotz vorheriger Gespräche der Stadt mit dem Anbieter Obike über die Ausbringung von etwa 800 Leihfahrrädern wurden innerhalb weniger Wochen stattdessen 7.000 Fahrräder – über die gesamte Stadt verteilt – im öffentlichen Raum aufgestellt. Dies zog Kritik der Bevölkerung und der Verwaltung sowie eine deutschlandweit negative Wahrnehmung des neuen Anbieters in den Medien nach sich. Die Situation entspannte sich jedoch deutlich, nachdem auf Initiative der Stadt München eine Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt und von Obike gegründet worden war. Diese Arbeitsgruppe hat Rahmenbedingungen

vereinbart, die zum großen Teil von Obike auch umgesetzt und eingehalten werden.

Nach diesen ersten Erfahrungen in München sind die Anbieter vorsichtiger und planvoller geworden. Inzwischen führen sie vor dem Markteintritt intensive Abstimmungsgespräche mit der jeweiligen Stadtverwaltung und nehmen den Betrieb dort mit einer geringeren Anzahl Räder auf. Weitere Anbieter, die im Jahr 2017 in Deutschland den Betrieb aufgenommen haben, sind bspw. Mobike, Donkey Republic oder BYKE. Mittlerweile sind diese u.a. in den Städten München, Berlin, Frankfurt am Main, Hannover sowie Duisburg und Essen vertreten.

Zum Nachlesen und Weiterlesen

..... Arbeitshilfe „Neue Bikesharing-Anbieter in Deutschland“, ADFC 2018.

..... Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme. Ergebnisse der Evaluation und Empfehlungen aus den Modellprojekten, BMVI (2014/15).

..... Optimierung von Fahrradverleihsystemen – OBIS (2011). Handbuch mit Empfehlungen aus einem dreijährigen europäischen Projekt.

..... Gemeinsames Positionspapier von ADFC und SRL zu Öffentlichen Leihfahrrädern (2010).

Alle Links unter:
www.agfs-nrw.de/nm11

Was kommt als Nächstes?

Neben den großen Städten haben auch viele kleinere Kommunen die Hoffnung, dass die neuen Anbieter am Markt auch zu ihnen in die kleineren Städte und den ländlichen Raum kommen, wie die Diskussion auf einem Erfahrungsaustausch unter den AGFS-Kommunen gezeigt hat. Erste Kontakte hat es bereits gegeben, mit einer kleineren Anzahl von Rädern auch in mittleren Kommunen zu starten.

Die nächste Generation von Mietradsystemen steht in den Startlöchern, die ersten öffentlichen Pedelec-Verleihsysteme befinden sich in der Umsetzung. So werden bereits seit 2016 in Aachen mit dem System Velocity Erfahrungen gesammelt. Mittlerweile 16 Stationen in Aachen und eine Station in Kerkrade sind erst der Anfang, geplant sind rund 100 Stationen im Großraum Aachen.

Und dann sind da noch die Lastenräder. Auch hier ist eine rasante Entwicklung zu beobachten. Nach den ersten Leih-Lastenrädern ohne elektrische Unterstützung drängt bereits die nächste Generation von Lasten-Pedelecs auf den Markt. Und die Chancen stehen sehr gut, dass sich diese Systeme durchsetzen werden. Sind doch die Lastenpedelecs geradezu prädestiniert für die Güterfeinverteilung in unseren Innenstädten und können so zum Ersatz von Fahrten mit Diesel-Lieferfahrzeugen beitragen. Auch für den Wocheneinkauf bietet sich die Ausleihe an.

Fazit

Mietradsysteme ergänzen den öffentlichen Personenverkehr im Vor- und Nachtransport. Sie können auch als Alternative gesehen werden, um die insbesondere zu Spitzenzeiten überfüllten Busse und Bahnen zu entlasten. Auch als Ersatz für Kurzstreckenfahrten mit dem Pkw in den Innenstädten bieten sie sich an.

Die Entwicklung von öffentlichen Mietradsystemen befindet sich gerade erst am Anfang und hat mit dem Markteintritt asiatischer Firmen einen neuen Höhepunkt erreicht. Pedelec- und Lastenrad-Verleih nehmen gerade erst Fahrt auf. Wir sind gespannt auf die weitere Entwicklung.

Nina Alsdorf, Regionalverband Ruhr RVR

Die Erfolgsgeschichte von öffentlichen Leihrädern

Radfahren auf Wunsch immer und überall: Aktuell mehr als 23 Mio. Mieträder im Umlauf!

Die derzeitige Schwemme von chinesischen Leihrädern auch in deutschen Städten scheint ein Phänomen der Neuzeit zu sein. Tatsächlich ist die Idee, spontan auf ein Fahrrad aufsteigen, damit irgendwo hinfahren und es dort einfach wieder abstellen zu können, jedoch schon gut 50 Jahre alt.

1965 versuchte die Amsterdamer Provo-Bewegung, eine Idee des Happening-Künstlers Robert Jasper Grootveld umzusetzen. Die Stadt Amsterdam wies den Bürgerwunsch nach 20.000 freien Rädern in der City zurück. Die Bürgerbewegung probierte es auf eigene Faust und startete das Experiment mit 50 eigenen Rädern. Es endete indes schnell, weil viele der Räder schnell privatisiert oder aber von der Polizei entfernt wurden – Fahrräder ungeschlossen abzustellen war in Amsterdam verboten.

Die Idee des freien Rades war jedoch in die Welt gesetzt und trotz des Amsterdamer Misserfolgs setzte Kopenhagen 30 Jahre später das „Bycykler København“-Programm auf. Hier konnten zunächst 1.000 Räder, die über Werbung finanziert waren, an 110 dafür gebauten Parkstationen, ähnlich wie heute ein Einkaufswagen im Supermarkt mit einer Pfandmünze entliehen werden. Die Anzahl der Räder stieg schnell auf 2.500 an, und dennoch wurde das System 2012 beendet – als noch rund 1.500 Räder übrig waren.

Mit der Digitalisierung kommt der Durchbruch

Mit der Digitalisierung Mitte der 1990er-Jahre wurde dann die Verbreitung des Mietrades, wie wir es heute kennen, möglich. Dank der digitalen Technik konnte man auch ohne viel Personal die Nutzer im Fall eines Diebstahls identifizieren und somit den Schwund der Räder minimieren.

Das erste System, welches die Nutzer über eine individuelle Magnetstreifenkarte identifizierte, wurde 1996 an der University of Portsmouth in England eingeführt. Weitergeführt wurde dieser Ansatz 1998 von der Stadtwerbungsfirma Clear Channel, die im französischen Rennes mit einer Kombination aus Magnetstreifenkarte und RFID-Technologie 200 Fahrräder an 25 Stationen zum Einsatz brachte.

Im Jahr 2007 wurde das Prinzip auf Paris übertragen, wo zuerst 10.000 und später rund 20.000 Räder unterwegs waren. Dies war der Startschuss für eine rasante Entwicklung. Viele Hundert Systeme mit einem ähnlichen Ansatz kommen heute rund um die Welt zum Einsatz. Das größte gibt es aktuell mit rund 120.000 Rädern in der chinesischen Stadt Hangzhou.

8 Mio. Mieträder von einem Anbieter

Beschleuniger dieser Entwicklung war im Jahr 2015 Frau Hu Weiwei, die mit ihren Kollegen Davis Wang und Joe Xia in China die Firma Mobike gründete. Nur drei Jahre nach dieser Firmengründung kann man sagen: Mobike hat es zahlenmäßig geschafft, die Welt des Mietrades in kürzester Zeit zu dominieren. Mit rund 8 Mio. Mieträdern hat die Firma mehr Bikes am Start

als alle Wettbewerber der davor vorhandenen stationsbasierten Systeme in rund 200 Städten weltweit. Im März 2018 wurde Mobike für 2,7 Mrd. US-Dollar an Meituan verkauft.

Robuste Räder mit Elektronik

Das erste Rad von Mobike zeichnete sich durch extreme Robustheit aus, nahezu alles an dem Rad war speziell für diesen Einsatz entwickelt worden. Aber was macht das Rad von

Mobike aus im Gegensatz zu den Mieträdern, die es zuvor gab? Das Prinzip des Ausleihens kommt ohne Stationen aus. Die Räder verfügen über eine Elektronik, die über das Mobilfunknetz immer online ist. So wird immer die aktuelle GPS-Position der Bikes gemeldet und auch andere wichtige Informationen, beispielsweise der Zustand des Rades, werden gemeldet. Die Nutzer können das Bügelschloss am Hinterrad nur öffnen, wenn Sie die Mobike-App auf ihrem Smartphone haben und mit der App über die Kamera des Telefons den QR-Code des Rades scannen.

Wenn der Server dem Ausleihvorgang zustimmt, wird über den zentralen Server das Schloss geöffnet und die Fahrt freigegeben. So besteht zu jederzeit des Ausleihvorgangs die volle Kontrolle über das Rad und den Nutzer. Über ein Punktesystem können sich Nutzer qualifizieren oder disqualifizieren. Ein Geschäftsmodell, welches Investoren so sehr überzeugt hat, dass Mobike über 1 Mrd. US-Dollar an Investmentkapital bekommen hat.



Leihräder in Singapur. Foto: P3 Agentur

Alleine in die Softwareentwicklung zur Verhaltensprognose der Kunden hat Mobike nach eigenen Angaben rund 450 Mio. US-Dollar investiert. Hier geht es darum, zu verstehen und korrekt zu prognostizieren, wie sich Bewegungsprofile abspielen werden, um so dafür sorgen zu können, dass genügend Räder an den entscheidenden Stellen bereitstehen.

Miet-Pedelecs sind die Zukunft

Was die Mieträder selbst betrifft, so wird auch hier gerade eine neue Entwicklung angestoßen. Speziell in Städten, in denen es viele Steigungen gibt, hegen Nutzer den Wunsch nach Miet-Pedelecs. Das erste System dieser Art wurde 2011 in Stuttgart von der Deutschen Bahn getestet. Die Batterien wurden beim Einstecken des Schlosskabels in die Station über den EnergyBus-Beta-Stecker geladen, über den auch die Station mit dem Rad kommunizierte.

Die Idee wurde 2013 vom Industrieverband EnergyBus gefördert und durch Bosch eBike Systems und die Projektpartner ABUS, Ziegler, Marquardt, movelo, Rosenberger und die Region Tegernsee getragen. 30 Pedelecs wurden am Tegernsee als Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs eingesetzt. Das damals entwickelte Ladeschlosskabel stand Pate für die heute von der Internationalen Elektrotechnischen Kommission genormte Version des Ladeschlosskabels, welches das Parken von Fahrrädern und im Speziellen elektrischer Räder und Mieträder zu revolutionieren verspricht.

Und schon treten auch wieder die chinesischen Unternehmen auf den Plan: Mobike und OFO sind davon überzeugt, dass schon in kurzer Zeit alle Mieträder mit E-Unterstützung betrie-

ben werden. Um dies zu fördern, betreiben beide Firmen schon Pilotprojekte in ihrer Heimat. Nur eine Frage der Zeit, wann sie hier damit aufschlagen. In 2019 werden vermutlich mehr als 3 Mio. Miet-Pedelecs in Städten rund um den Globus ausgesetzt werden.

Hannes Neupert, extraenergy

In Köln fahren u.a. Jobticketbesitzer 30 Minuten kostenlos.

Foto: nextbike



Radstation Köln – Fahrradverleih und Serviceangebot

Angebote für Touristen und Besucher der Stadt

Seit nunmehr 15 Jahren haben Radfahrende und Radtouristen die Möglichkeit, in der Kölner Radstation unmittelbar am Kölner Hauptbahnhof aus einem großen Angebot das passende Leihrad für ihren Bedarf zu wählen: Es stehen über 180 Leihfahräder zur Verfügung. Ob City- oder Trekkingrad, Mountainbike, E-Bike, Tandem oder Lastenrad – für alle Zwecke ist das passende Gefährt im Angebot.

Im Jahr 2017 hat die Radstation insgesamt rund 10.000 Fahrräder verliehen. Das Angebot wird im Wesentlichen von Touristen bzw. Besuchern der Stadt wahrgenommen. Die Auslastung ist je nach Fahrradtyp sowie Anzahl der Leihfahräder unterschiedlich. Die Auslastung der 120 vorhandenen City-Bikes ist am stärksten. In den kommenden Jahren soll die Leihradflotte weiter aufgestockt werden. Natürlich richtet sich die Auslastung auch nach der Wetterlage sowie der Jahreszeit. So gibt es in den Sommermonaten bei bestem Wetter zum Teil auch Engpässe. Deshalb empfiehlt die Radstation, frühzeitig auf der Homepage www.radstationkoeln.de das Reservierungsformular zu nutzen.

Daneben bietet die Radstation den Service, Leihfahräder gegen eine Servicegebühr zu Hotels zu bringen und wieder

abzuholen, jedoch erst ab einer Anzahl von zehn Fahrrädern. Außerdem gibt es mit einigen Hotels, Jugendherbergen und Campingplätzen Kooperationen, sodass auch dort Leihfahräder stehen, die von den Gästen ausgeliehen werden können.

Besondere Angebote für Radtouristen

In der Sommersaison von April bis Ende Oktober gibt es für Touristen zusätzlich die Möglichkeit, Fahrräder an der Außenstelle „Radstation am Rheinufer“ auszuleihen oder an geführten Fahrrad-Stadtrundfahrten teilzunehmen.

Falls Köln der Ausgangspunkt für eine Freizeitfahrt durch die Region ist und die Rückgabe des Fahrrads an einem anderen Ort stattfinden soll, gibt es für die Nutzer durch die Kooperation der Radstationen in der Radregion Rheinland ein praktisches Angebot: Räder, die in einer dieser Stationen ausgeliehen werden, können durch das „Einweg-Mietsystem“ gegen eine Servicegebühr wahlweise in einer anderen der teilnehmenden Stationen zurückgegeben werden.

Daniel Schmidt, Stadt Köln



Foto: nextbike

Regulierung der Fahrradverleihsysteme in Köln

Qualitätssicherung als radverkehrsfördernde Maßnahme

In Zeiten von drohenden Diesel-Fahrverboten und Feinstaubbelastungen rückt der Radverkehr wieder stärker in die öffentliche Wahrnehmung. Als radverkehrsfördernde Maßnahme erfährt das Fahrradverleihsystem aktuell eine starke Wandlung. In den europäischen Großstädten sind seit Sommer 2017 verstärkt weltweit agierende Anbieter in den europäischen Markt eingetreten, vornehmlich aus dem asiatischen Raum. In Deutschland sind beispielsweise in Berlin, München und Frankfurt bereits eine Vielzahl unterschiedlicher Unternehmen präsent.

Seit Sommer 2017 sind insgesamt acht internationale Unternehmen an die Stadt Köln herangetreten. Um der gestiegenen Nachfrage nach Leihrädern Herr zu werden und dabei die öffentliche Ordnung zu wahren, hat sich die Stadt Köln dazu entschlossen, Vorgaben für Anbieter von Fahrradverleihsystemen zu entwickeln.

In Köln gibt es aktuell drei Anbieter von Verleihsystemen. Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) stellen aktuell ca. 1.500 Räder und sind seit einigen Jahren in Köln vertreten. Das FordPass-Bike (mit DB) ist im Oktober 2017, als Nachfolger von Call a Bike, gestartet und verfügt über etwa 1.800 Räder. Anfang des Jahres nahm Donkey Republic Kontakt mit der Stadt Köln auf und hat im April mit der Ausbringung von 150 Rädern begonnen. Bis Ende Mai sind 500 Räder vorgesehen.

Die Stadt Köln hat ein Qualitäts-Agreement und einen Ausbringungsplan für die Unternehmen erstellt. Diese Unterlagen wurden und werden zukünftig allen Anbietern mit der Bitte um Zusage der Einhaltung zugesandt. Die Vorgaben sind vom Unternehmen an die Kunden weiterzugeben.

Das Qualitäts-Agreement sorgt dafür, dass die allgemeinen Vorschriften und Empfehlungen noch einmal deutlich nie-

dergesehen werden. Diese Regelungen werden ausführlich dargestellt und mit den spezifischen Vorgaben der Stadt Köln ergänzt. So wird dem Anbieter sowie dem Kunden deutlich aufgezeigt, worauf bei der Ausbringung der Räder, aber auch bei der Beendigung des Leihvorganges, zu achten ist. Hierzu gehören z.B. Vorgaben zur Freihaltung der Gehwege sowie der Sicht- und Wegebeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer.

Im Einklang mit bestehenden planerischen und stadtgestalterischen Vorgaben wurde ergänzend ein Ausbringungsplan erstellt, der verschiedene Zonen ausweist. In städtebaulich sensiblen Bereichen dürfen die Unternehmen keine Leihräder ausbringen. Dies betrifft beispielsweise das Domumfeld sowie alle weiteren innerstädtischen Platzflächen und historischen Gebäude. Der Kunde kann hier selbstverständlich seine Fahrt beenden und das Leihrad (im Rahmen der bestehenden allgemeinen Vorschriften) verkehrssicher abstellen. Das Unternehmen muss jedoch für eine zeitnahe Umverteilung sorgen.

Für die wichtigen Verbindungs- und Hauptverkehrsstraßen sollen die Unternehmen zuvor mit der Stadt in Kontakt treten. In Grünanlagen ist lediglich eine Unterbrechung der Fahrt möglich, die Beendigung des Leihvorganges ebenfalls nicht. So soll vermieden werden, dass die Grünanlagen mit Leihrädern zugestellt werden.

Ein direkter Kontakt/Ansprechpartner ist bei allen drei Anbietern vorhanden. Die Optimierung im laufenden Betrieb durch Hinweise der Verwaltung (bspw. Versetzung der Räder, Aufgabe eines Standortes) ist somit möglich und wird aktuell gut praktiziert.

Christian Leitow, Stadt Köln



Projektleiterin Petra Gloge und Bürgermeisterin Nicole Sander erhalten beim Deutschen Fahrradpreis den dritten Preis in der Kategorie „Service“.

Ein Rad für alle Fälle – Modellprojekt für Pedelec-Pendler im Rhein-Sieg-Kreis

Auszeichnung mit dem Deutschen Fahrradpreis 2018



Die erste Pendlerin startete im März 2017.

Auf einem Pedelec haben viele inzwischen schon einmal gesessen und z.B. im Urlaub ein paar kleine Runden gedreht. Auch wenn das viel Spaß bereitet, ist es von dort noch ein weiter Weg, um beim täglichen Pendeln auf ein anderes Verkehrsmittel zu setzen und statt des Autos besser ein Pedelec zu nutzen. Da der Anschaffungspreis eine wesentliche Hürde darstellt, besteht die Grundidee des Modellprojektes darin, Pendlern für einen Zeitraum von ein bis drei Monaten ein günstiges Pedelec zur Verfügung zu stellen, damit diese die Praxistauglichkeit

des Pedelec als Alltagsverkehrsmittel testen können. Zum Einsatz kommen dabei Pedelecs, die von der Firma Liebe-Bike in Kooperation mit der Tourismusorganisation Bergisch4 an diversen Verleihstationen in den Kommunen Lohmar, Neunkirchen-Seelscheid, Much und Ruppichteroth für 5 Euro die Woche zur Verfügung gestellt werden.

Projektstart

Bereits im Herbst 2016 begannen mit der Teilnehmerwerbung die ersten Vorbereitungen für den Projektstart. Nach dem Aufruf in der örtlichen Presse meldeten sich mehrere Hundert Interessenten. Leider mussten viele Absagen erteilt werden, weil zahlreiche Personen außerhalb des Projektgebietes wohnten oder nicht mehr berufstätig waren. Zusätzlich wurden an zwei Bahnhöfen auch Fahrradboxen aufgestellt. Im März 2017 war es dann so weit und die ersten Pendler starteten. Zur Erhöhung der Sicherheit hat jeder Pendler eine Warnweste und zur besseren Orientierung eine Radwanderkarte erhalten. Für das Jahr 2017 konnten insgesamt 62 Personen gewonnen werden, die die Alltagstauglichkeit des Pedelec auf dem Weg zur Arbeit testen wollten. Die Teilnehmer wurden gebeten, im Vorfeld ihre Erwartungen zu formulieren, ihre mit dem Pedelec zurückgelegten Wege zu protokollieren und nach Beendigung der Teilnahme einen weiteren Fragebogen auszufüllen. Aus diesen Informationen können wichtige Erkenntnisse für das Radfahren im ländlichen Raum sowie den Nutzen kleiner, dezentraler Pedelec-Verleihsysteme als ein Baustein des Mobilitätsangebotes gewonnen werden.

Erste Bilanz

Die große Resonanz in der Bevölkerung zeigt, dass auch bei fehlenden Sachwängen wie alltäglichem Stau, Parkplatzsuche etc. ein Potenzial für den Umstieg vom Auto auf das Pedelec vorhanden ist. Gleichzeitig belegt dies, dass das Interesse, das Pedelec einfach mal auszuprobieren, nach wie vor hoch ist. Hauptmotivation der Teilnehmer für die Nutzung des Pedelec auf dem Weg zur Arbeit sind die Aspekte Fitness und Fahrspaß. Die Kostenersparnis war untergeordnet. Für die meisten Pendler war die Pedelec-Nutzung mit einem höheren Zeitbedarf für den Weg zur Arbeit verbunden.

Es zeigt sich eine starke Wetterabhängigkeit der Fahrradnutzung. Diese ist auffällig höher als z.B. im städtischen Raum. Gründe hierfür könnten die längeren Strecken und die Nutzung von Forst- und Wirtschaftswegen sein, die z.B. bei Regen schnell verschmutzt sind. In diesem Zusammenhang wurde von zahlreichen Teilnehmern das Fehlen von eigenständigen Radwegen kritisiert, um sicher zwischen Wohn- und Arbeitsort zu pendeln.

Die avisierte Doppelnutzung der Leihräder mit einer Wochenendnutzung der Räder durch Touristen/Einheimische und Werktagsnutzung durch Pendler war nicht attraktiv für die Teilnehmer. Als Hindernisse werden die großen Entfernungen zur Verleihstation sowie die eingeschränkten Öffnungszeiten angeführt. Darüber hinaus zeigt sich, dass die angebotenen Pedelecs nicht für alle Bedürfnisse gleich gut geeignet sind. Insbesondere das Pendeln auf längeren Strecken ist mit einem einfachen Leih-Pedelec mit Tiefeinstieg und standardisierter Rahmenhöhe nur eingeschränkt möglich.

Generell ist die Bereitschaft der Teilnehmer im ländlichen Raum für eine Kombination Pedelec/ÖPNV gering. Dies gilt auch bei vergleichsweise gutem Busangebot und Fahrradboxen an den Haltestellen. Lieber legten die Pendler den gesamten Arbeitsweg mit dem Pedelec zurück, wodurch Entfernungen von 20 km zur Arbeitsstelle keine Seltenheit waren.

Die große Mehrheit der Teilnehmer gibt an, nach der Projektteilnahme wieder mehr Rad zu fahren. Einige Teilnehmer kauften sich anschließend direkt ein Pedelec. Somit ist das Projekt schon jetzt ein kleiner, aber erfolgreicher Baustein zur Förderung des Radverkehrs im Rhein-Sieg-Kreis.

Ausblick 2018

In 2018 wird das Projekt analog zu 2017 fortgeführt. Eine vollständige Auswertung sowie Bewertung des Projektes erfolgt nach Abschluss der zweiten Durchführungsphase. In diesem Zusammenhang wird auch ein Vorschlag erarbeitet, wie die im Rhein-Sieg-Kreis gewonnenen Erkenntnisse auf andere Regionen übertragen werden können.

Das Modellprojekt „Ein Rad für alle Fälle“ wird aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert. Beim Deutschen Fahrradpreis 2018 wurde dem Projekt der dritte Preis in der Kategorie „Service“ verliehen.

Sven Habedank, Rhein-Sieg-Kreis, Wirtschaftsförderung und Strategische Kreisentwicklung



Landrat Sebastian Schuster und die vier Bürgermeister unterstützen die Aktion und radeln selbst mit.

Ich entlaste Städte: drei Monate leihen und testen

Mit E-Lastenrädern leiser und umweltschonender durch die Innenstädte

Trotz der großen Potenziale für Emissionsreduktion und verkehrliche Effizienzsteigerung spielen Lastenräder in der gewerblichen Nutzung bislang nur eine untergeordnete Rolle. Mit dem neuen bundesweiten Mobilitätsprojekt „Ich entlaste Städte“ möchte das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) diese Potenziale größtmöglich ausschöpfen. Das Lastenrad als ökologische Alternative zum Einsatz von Kraftfahrzeugen soll verstärkt in das Bewusstsein von Entscheidern rücken. Gesucht werden hierfür kleine und mittlere Unternehmen aller Branchen, aber auch öffentliche Einrichtungen, Handwerker oder Selbstständige, die alternative Transportfahrzeuge im betrieblichen Alltag ausprobieren möchten. Gefördert wird das auf drei Jahre ausgelegte Projekt durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) als Teil der Nationalen Klimaschutzinitiative.

Forschung für einen nachhaltigen und effizienten städtischen Wirtschaftsverkehr

„Mit 150 Lastenrädern gehört das Projekt zu den wirklich groß angelegten Pilotversuchen in Deutschland und sogar Europa, um Testmöglichkeiten für die gewerbliche Nutzung von Lastenrädern zu schaffen“, sagt Prof. Barbara Lenz, Direktorin des Instituts für Verkehrsforschung. „Ziel des Projektes ist es, das Lastenrad als ökologisch und ökonomisch sinnvolles Transportmittel für eine breite gewerbliche Nutzung bekannt zu machen und damit Akteuren aus der Wirtschaft und aus öffentlichen Einrichtungen Möglichkeiten zur nachhaltigen Gestaltung ihrer Verkehre aufzuzeigen“, erläutert Lenz.

Das Projekt „Ich entlaste Städte“ wird von Wissenschaftlern des DLR-Instituts für Verkehrsforschung koordiniert und gemeinsam mit Kommunen, Industrie- und Handelskammern,



Lastenradherstellern sowie weiteren Wirtschaftspartnern gestaltet. Die enge Zusammenarbeit mit regionalen Partnern aus Wirtschaft und öffentlichen Einrichtungen ermöglicht es, die Lastenrad-Idee deutschlandweit bekannter zu machen und gleichzeitig für alle Interessierten vor Ort einen Raum für Fahrzeugtests und Beratungen zu bieten.

Aufsteigen und testen: deutschlandweit Testpiloten gesucht

Als Testpiloten werden ab sofort und bis Mitte 2019 bundesweit mehrere Hundert Unternehmen und Einrichtungen gesucht, die das Lastenrad als gewerbliches Transportmittel und dessen Alltagstauglichkeit in einem rund dreimonatigen Test ausprobieren möchten. „Gerade für Kleinunternehmen ist die niedrighschwellige Testmöglichkeit eines andersartigen Fahrzeugtyps attraktiv, weil sie dadurch kein finanzielles Risiko eingehen müssen“, sagt Johannes Gruber, Projektleiter im Institut für Verkehrsforschung. „Wir bieten ein breites Sortiment an verschiedenen Lastenradmodellen, etwa Dreiräder, einspurige ‚Long Johns‘ (verlängerter Radstand und Ladefläche vor dem Lenker) oder Schwertransporter mit einer Nutzlast von bis zu 300 Kilogramm“, so Gruber weiter. Die Wahl zwischen derzeit 17 verschiedenen Lastenradmodellen und umfangreiches Informationsmaterial ermöglichen auch ungeübten Nutzern einen einfachen Einstieg und erlauben eine Abstimmung auf das jeweilige Transportbedürfnis des einzelnen Unternehmens. Somit bekommen Interessierte mit dem Projekt „Ich entlaste Städte“ die Chance sowohl unkompliziert als auch kostengünstig ein Lastenrad in ihrem Unternehmen zu testen.

Fakten zur Teilnahme

- Bewerbung online auf: www.lastenradtest.de
- Wer kann sich bewerben? Kleine und mittlere Unternehmen aller Branchen, öffentliche Einrichtungen, Handwerker sowie Selbstständige
- Testzeitraum: September 2017 bis Mitte 2019
- Ausleihdauer: rund 3 Monate
- Kosten: 1 Euro pro Tag und Lastenrad. Die Nutzungspauschale deckt Transport, Wartung, Reparatur sowie einen umfassenden Versicherungsschutz ab.

Wissenschaftliche Begleitforschung

Während der zweijährigen Testphase erfolgt eine wissenschaftliche Begleitforschung zur Analyse der Nutzerakzeptanz und zur Abschätzung von umweltebezogenen und verkehrlichen Wirkungen. Die Verkehrsforscher führen dazu kontinuierlich Befragungen der Testteilnehmer und Analysen der Fahrzeugbewegungen durch, etwa mithilfe einer projekteigenen App. „Uns Wissenschaftler interessiert dabei, wie und wofür die Lastenräder im gewerblichen Alltag eingesetzt werden, welche Motivationen Unternehmen aus verschiedenen Branchen mit der Nutzung verfolgen und wie sich schließlich die Bereitschaft zum Kauf eines eigenen Lastenrads entwickelt“, erläutert Gruber. „Darüber hinaus ermöglicht uns diese Begleitforschung, fundierte Aussagen zu den Umwelteffekten und der zukünftigen Rolle des Lastenrads innerhalb eines nachhaltigen und effizienten städtischen Wirtschaftsverkehrssystems zu formulieren.“

Informationen auch auf der Projektseite: www.lastenradtest.de

Dein RUDOLF – seit 2013 in Dortmund

Dem Ruhrgebiet und Dortmund sein LastenFahrrad



RUDOLF ist ein kostenloser Lastenradverleih, RUDOLF ist ein Gemeingut, RUDOLF steht für die Zukunft der urbanen Mobilität und RUDOLF ist ein Gemeinschaftsprojekt des Teams VeloCity Ruhr und der VeloKitchen Dortmund.

Alles begann mit der Idee, dass in Dortmund Lastenräder gemeinschaftlich genutzt werden könnten. Die Stadt Dortmund und die Punto Velo GmbH brachten in einer Testphase in Dortmund vier Bullit Cargobikes in den Umlauf. Im Rahmen eines Blogs zu diesen Lastenrädern und zu den Erfahrungen mit der Nutzung dieser Räder wurde das Pilotprojekt begleitet von VeloCityRuhr und der VeloKitchen Dortmund. Schnell war man sich hier jedoch einig, dass es nicht nur bei einer Website bleiben sollte. Nach eini-

ger Vorbereitungszeit ging im Juni 2014 der Blog über in das gemeinnützige Verleihsystem – das war der Startschuss für RUDOLF!

Kostenfrei, gern aber auch gegen eine Spende für Wartung und Reparat-



ren, können Interessierte zwischen zwei Lastenrädern wählen. Im Angebot sind Rudi und der Rote Panther.

Rudi ist ein Christiana Lastenrad, es hat vorne zwei Räder und eine große Kiste mit einem abschließbaren Deckel und somit genügend Platz z.B. für den Großeinkauf oder schwere Getränke-

Der **Rote Panther** ist ein Bullit Lastenrad, es hat zwischen dem kleinen Vorderrad und dem Lenker eine große Ladefläche mit einer abnehmbaren Wanne. Es kommt sportlich daher und lässt sich in vielen Bereichen einsetzen.

Die RUDOLF-Idee erfreut sich in Dortmund steigender Beliebtheit. In den letzten drei Jahren stieg die Zahl der registrierten Nutzer ebenso wie die Anzahl der Ausleihvorgänge. Hier ein Überblick:



Weitere Infos zum LastenFahrrad RUDOLF unter: www.dein-rudolf.de

Annette Herter, Stadt Dortmund

Leihräder für mobilitätseingeschränkte Personen

Barrierefreie E-Mobilität in der VITAL.NRW-Region Hohe Mark

In der Region Hohe Mark haben sich die sechs Kommunen Dorsten, Dülmen, Haltern am See, Olfen, Raesfeld und Reken zu dem Verein „Region Hohe Mark – Leben im Naturpark e.V.“ zusammengeschlossen.

Unterstützt durch das Förderprogramm VITAL.NRW des Landes Nordrhein-Westfalen wurden für die sozialen Einrichtungen der Region 22 E-Bikes, sechs E-Rollfahrräder und drei E-Rikschas angeschafft, um den Bewegungs- und Möglichkeitsradius von mobilitätseingeschränkten Personen zu erweitern. Die verschiedenen Fahrzeuge stehen in sieben Einrichtungen der Region und können von jedem genutzt werden, der Bedarf an unterstützender Mobilität hat. Gemeinsam Fahrrad fahren, sich fahren lassen, selbstständig fahren – E-Mobilität macht dies für jeden möglich.

An folgenden Standorten können die Räder gegen eine Schutzgebühr ausgeliehen werden:

- Seniorenhaus St. Martin und Haus an der Gartenstraße, Raesfeld
- Gemeinde Reken und Benediktushof Maria Veen
- Anna-Katharinenstift Karthaus, Dülmen
- Intergeneratives Zentrum Dülmen
- St. Vitusstift GmbH Olfen
- Radstation der Jugendwerkstatt Haltern gGmbH
- Wohnstätte Haus der Lebenshilfe Dorsten

Mit der Schutzgebühr sollen der Ausleihaufwand und die Wartungsarbeiten an den Rädern gedeckt werden.

Annette Höller, Gemeinde Reken



Der Benediktushof-Mitarbeiter Bernd Harborg, die Bewohnerin Bianca Hülk, der Benediktushof-Geschäftsführer Thomas Spaan, Lea Hildebrandt von VITAL.NRW, Bürgermeister Manuel Deiter und der 1. Beigeordnete Gottfried Uphoff präsentieren einige der E-Bikes, die mit Hilfe eines VITAL.NRW-Förderprogramms angeschafft worden sind.

In der Stadt Bocholt: „Mit dem E-Cargo-Bike zur KiTa“

Testen der umweltfreundlichen Familienkutschen



Die fahrradfreundliche Stadt Bocholt testete 2016 elektrisch unterstützte Lastenräder auf ihre Praxistauglichkeit im Wirtschaftsverkehr (siehe „nahmobil“ 10/2017, S. 38/39).

2017 nun untersuchte Bocholt, ebenfalls äußerst erfolgreich, die Einsatzpotenziale von Lastenrädern für junge Familien mit Kindern.

„Interessierten Bocholter Familien, in der Zeit vom 15. September bis einschließlich 15. Oktober 2017, einen Monat lang die Möglichkeit zu geben, elektrisch unterstützte Lastenräder bis zu drei Tage lang kostenfrei auszuleihen und die Gefährte auf ihre Alltags-tauglichkeit hin zu testen“, berichtet Angela Theurich, Leiterin des Umweltreferates der Stadt Bocholt. „Möglich wurde dies durch eine finanzielle Unterstützung vonseiten der Nahmobilitätsförderung des Landes NRW“, so Theurich weiter.

Über 30 Bocholter Bürgerinnen und Bürger nahmen das kostenlose Angebot wahr, um eigene Erfahrungen mit den Fahrradkombis mit Elektroantrieb zu machen. Fazit nach vier Wochen „XXL-cruisen“: Das Auto kann stehen bleiben – auch im Winter.

„Lastenräder sind ideale Transportmittel für Innenstadtgebiete und auch darüber hinaus“, so der Bocholter Stadtbaurat Daniel Zöhler. Für Bocholt sieht

er Zuwachs für diesen modernen Ansatz. „Junge Familien sind zukunftsorientiert, egal wo sie leben.“ Zähler geht davon aus, dass „die Zahl der E-Cargo-Bikes in den kommenden Jahren stetig zunehmen wird, da sie Fahrradfahrern ganz neue Möglichkeiten eröffnen“.

Mit Kind und Kegel: Auf das E-Bike, fertig, los!

Mit elektrischen Lastenrädern, den „Champions“ unter den Fahrrädern, können Familien nicht nur Einkäufe und Kinder schnell und sicher transportieren. Vielmehr machen die „geräumigen Flitzer“ auch noch Spaß, insbesondere durch das lockere und entspannte Treten, selbst im „Schwerlast-Fall“. Vier unterschiedliche Lastenradmodelle, zwei E-Bikes mit Doppel-Kinderanhängern sowie drei typische E-Lastenräder mit Stauraum vorne, wurden auf Initiative des Bocholter Umweltreferates und in Kooperation mit vier Bocholter Zweirad-Fachbetrieben für Testfahrten zur Verfügung gestellt. Sämtliche Modelle waren mit Kindersitzen und entsprechenden Sicherheitsgurten sowie Fahrradhelmen ausgestattet. Die ausgewähl-



Die Bocholterin Maren Tewiele aus Liedern ist seit einem Jahr auf ein E-Lastenrad umgestiegen. Die junge Mutter transportiert damit ihre Kinder und Einkäufe. In Bocholt, Stadt der kurzen Wege, kommt sie so schnell und sicher von A nach B.



Durch die elektrische Unterstützung sind auch längere Fahrten eine vernünftige Angelegenheit. Michaela und Peter Löber genossen ihre ausgiebigen Familientouren auf dem Lastenrad. „Das Fahrrad hat uns Riesenspaß gemacht, vor allen Dingen konnten wir dadurch als Familie in kurzer Zeit ganz weit fahren“, freut sich Michaela Löber.

ten Verleih-Standorte lagen bewusst in verschiedenen Ortsbereichen des Bocholter Stadtgebietes. Hierdurch konnte eine flächendeckendere Erreichbarkeit ermöglicht werden.

Die eindeutigen „Renner“ der Aktion waren E-Lastenradmodelle, bei denen die Kindersitze fest mit dem Rahmen verbunden sind. „Sie waren über den kompletten Aktionszeitraum ausgebucht“, berichtet Angela Theurich. „Aufgrund der großen Nachfrage wurde von einem der beteiligten Zweirad-Fachbetriebe sogar noch ein weiteres Lastenrad für die Aktion zur Verfügung gestellt. Auch dieses war während des kompletten Aktionszeitraums ausgebucht.“

Die Aktion „Mit dem E-Cargo-Bike zur KiTa“ wird auf vielfachen Wunsch interessierter Eltern und begeisterter lokaler Zweirad-Fachbetriebe 2018 wiederholt.

Angela Theurich, Stadt Bocholt

Abgefahren: Flottes E-Bike für 75 Cent je Stunde nutzen

Die Radstationen im Kreis Unna agieren im Verbund

Nicht nur auf Kurz- und Mittelstrecken ist das Fahrrad die Alternative zum eigenen Auto. Auch auf Langstrecken oder bei Dienstfahrten ist das Rad die flotte Ergänzung zum umweltfreundlichen und stressfreien Bus- und Bahnangebot. Das machen die Radstationen der DasDies Service gGmbH im Kreis Unna mit einem neuen Angebot deutlich: Für 75 Cent pro Stunde können registrierte Pendler und Dienstreisende jetzt die schnellen Pedelecs oder Tourenräder der Stationen buchen. Die Registrierung, Buchung und Bezahlung erfolgt über das Radstationsportal www.radstation.ruhr bzw. mobil per Smartphone über die fahrtwind-App des Kreises (www.fahrtwind-online.de). Insgesamt 30 Pedelecs und 50 Tourenräder sind dort verfügbar. In Kamen startet zusätzlich ein weiteres Modellprojekt: Die Leihräder werden in der Station abgeholt, abstellen können die Kunden die Räder flexibel am Ort ihrer Wahl (Free-Floating-System). Der Kreis Unna fördert diesen Serviceausbau im Rahmen seiner Strategie FUN – Flexibel UNterwegs im Kreis Unna.

Ziel des Angebotes ist es, das Rad als selbstverständlichen Bestandteil des intermodalen Verkehrsangebotes noch attraktiver zu machen. So bieten die Radstationen zudem allen Verwaltungen und Firmen an, die Leihradflotte flexibel als Diensträder zu nutzen. Das Unnaer Rathaus hat dieses Angebot schon angenommen. Die Unnaer Stadtwerke gehen noch weiter: Sie bieten ihren Kunden drei E-Bikes der Radstationen für kostenlose Testfahrten am Wochenende oder an einzelnen Tagen an. Firmen und Institutionen, die an dem Angebot interessiert sind, können sich an den Leiter der Radstationen wenden:

Stefan Rose, Betriebsleiter Radprojekte,
Telefon: +49 (2307) 7 19 91 77, E-Mail: rose@dasdies.de
DasDies Service GmbH Radprojekte
Unnaer Str. 39, 59174 Kamen

Pendlerportal: Mitfahren war noch nie so einfach

Ob regelmäßiger Arbeitsweg oder spontane Ausflüge mit dem Auto und den öffentlichen Verkehrsmitteln: Mit dem neuen Pendlerportal bietet die Servicezentrale fahrtwind für alle eine passende (Mit-)Fahrmöglichkeit. Unter <http://fahrtwind.pendlerportal.de/> werden alle schnellen Verbindungen angezeigt, hier können auch Mitfahrangebote eingegeben werden. Und das alles kostenfrei.

Radstation Lünen: Nach dem Jubiläum rundum erneuert

Die Radstation am Lünener Hauptbahnhof war die erste in

Nordrhein-Westfalen. Im 26. Jahr ihres Bestehens ist sie rund um erneuert worden: Die Station hat jetzt nicht nur ein neues und modernes Eingangsgebäude. Die Kapazität der meist voll ausgelasteten Station wurde um 100 Stellplätze auf 280 Fahrradparkplätze aufgestockt. Mit einem Radlerfest für die Kunden und Freunde ihrer Radstationen will die Betreiberin DasDies Service GmbH die neue Station zum Saisonauftakt im April vorstellen. Der Servicebereich der Radstation ist aus den bisherigen Containern und der Holzhütte am Eingang in ein modernes Service- und Werkstattgebäude umgezogen. Die Kunden finden dort für alle Fragen zu Reparatur, Ersatzteilen, Gebrauchträdern, Zubehör, zu Fahrradverleih, Fahrradtouren und Standort

die Mitarbeiter an modernen Arbeitsplätzen vor. Parallel wird die Zahl der Parkplätze aufgestockt. Geparkt werden kann weiterhin direkt am Bahnhof an allen Tagen rund um die Uhr. Die modernen Chipzugänge zu der videoüberwachten Parkanlage machen das möglich. Rund 400.000 Euro investierte die Stadt Lünen insgesamt in Planung und Bau der neuen Radstation. Über die Hälfte floss als Zuschuss vom Zweckverband Ruhr-Lippe.

Mit erweiterten Werkstatträumen und einem großzügigeren Servicebereich präsentiert sich auch die Radstation Unna zum Saisonbeginn: Die DasDies Service GmbH hat mit Unterstützung des Kreises Unna die Werkstattfläche verdoppelt, um hier einen Ausbildungsplatz für Zweiradmonteur/-mechaniker einzurichten. Die Zahl der Parkplätze blieb trotz Umbau erhalten.

Das Netz der gesicherten Radparkplätze im Kreis Unna ist schon 2017

weiter aufgestockt worden: Am Stadthaus in Werne und vor dem Rathaus Bergkamen finden Radler jetzt videoüberwachte und abgeschlossene Parkanlagen mit Chipzugang. Stammkunden aus den anderen Stationen in Bönen, Kamen, Lünen, Schwerte und Unna können diese Parkstationen mit ihrem Chip einfach mit nutzen. Werner und Bergkamener Parkkunden können die anderen Anlagen im Kreis Unna auch mit einem Prepaid-Chip komfortabel und flexibel zum Abstellen ihres Rades öffnen. Informationen gibt es unter www.die-radstationen.de. In Holzwickede wird in 2018 zudem eine moderne Radparkanlage mit Chipzugang auf dem modernisierten Bahnhof direkt am DB-Infopunkt gebaut. Schiene-Rad-Pendler finden dort 40 Plätze vor.



Mit der fahrtwind-App zum Ziel

Günther Klumpp, Horschler Kommunikation

Rhein-Sieg-Kreis wird 81. Mitglied in der AGFS

Kurze, alltägliche Wege stehen im Fokus



Die Bereisungskommission war im Rhein-Sieg-Kreis unterwegs.

Bereits im April 2017 fand die Hauptbereisung der Auswahlkommission der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) mit dem Ergebnis statt, dem damaligen NRW-Verkehrsminister Michael Groschek zu empfehlen, den Rhein-Sieg-Kreis in die AGFS aufzunehmen.

„Ich freue mich sehr über dieses positive Votum! Die Nahmobilität für die Menschen im Rhein-Sieg-Kreis zu optimieren, liegt mir am Herzen“, betonte Landrat Sebastian Schuster, der die Kommission am Morgen im Kreishaus begrüßt hatte. „Durch den Tourismus stand der Radverkehr im Rhein-Sieg-Kreis schon immer im Fokus – in den letzten Jahren haben wir unsere Anstrengungen noch einmal intensiviert und auf den Alltagsradverkehr ausgedehnt.“

Und das mit viel „Herzblut“, wie Kommissionssprecher Peter London vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr bescheinigte, der gemeinsam mit Horst Becker, Parlamentarischer Staatssekretär im NRW-Umweltministerium, die Aufnahmeentscheidung verkündete. Der Kommission hatte das Team um Verkehrsplaner Sven Hadedank einen Ausschnitt aus dem Siegkorridor präsentiert. Hier konnten in den letzten Jahren viele Maßnahmen realisiert werden, aber mit den geplanten Lückenschlüssen Windeck-Dreisel bzw. Rosbach/Au stehen auch noch weitere Projekte auf der Agenda.

Viele Projekte bereits umgesetzt

Punkten konnte der Rhein-Sieg-Kreis u.a. mit dem Siegtalradweg und den dort bereits getätigten Lückenschlüssen, dem

Der Rhein-Sieg-Kreis mit seinen 19 Städten und Gemeinden liegt zwischen den Großstädten Köln und Bonn. In den letzten Jahrzehnten entwickelte sich der Rhein-Sieg-Kreis sehr positiv. Mit nunmehr ca. 600.000 Einwohnern ist er einer der größten Landkreise in Deutschland. Neben einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung legt der Rhein-Sieg-Kreis großen Wert auf den Erhalt seiner landschaftlichen Schönheiten. So befinden sich 80% der Kreisfläche in Naturparks. Neben dem Naturerlebnis bietet der Rhein-Sieg-Kreis viele kulturelle Sehenswürdigkeiten. Zahlreiche Burgen, Stadtmauern und gut restaurierte Schlösser sowie die Ausstellungen in den vielen Museen sind Zeugnisse einer bewegten Vergangenheit.

Neben der Rheinebene gehören Teile der flachen Bördelandschaft Voreifel und des Bergischen Landes zum Kreisgebiet. Durch die unterschiedlichen Landschaften ergeben sich auch für Radfahrer vielfältige Möglichkeiten: vom gemütlichen Radeln entlang von Flüssen, wie auf dem Erlebnisweg Rheinschiene und dem Siegtalradweg, oder dem Kulturerlebnis auf ebenen Hochflächen, z.B. auf der Wasserburgen-Route, bis zu sportlich anspruchsvollen Touren in bergigen Bereichen mit wunderschönen Ausblicken in die Landschaft.

Die kreisangehörigen Städte Troisdorf, Meckenheim und Lohmar sind bereits Mitglieder in der AGFS.

Wandermarketing, der Mitgliedschaft in der RadRegionRheinland, dem Modellprojekt „Ein Rad für alle Fälle“, den Radverkehrsschauen und dem Einsatz von sogenannten Zählstellen, die detaillierte Informationen über den Radverkehr liefern.

Dass es aber durchaus noch „Hausaufgaben“ gibt, darauf wies auch Kommissionssprecher London hin: So gilt es z.B., Wegweisungsmängel zu beheben. Auch empfahl die Kommission, den Ausbau der Radwege an den Kreisstraßen zu forcieren und hier ein Konzept zur Angebotsplanung zu entwickeln.

Alltagsverkehr steht im Fokus

Dieser To-do-Liste will man sich im Kreishaus widmen. „Gerade die kurzen Wege, die wir täglich absolvieren, bieten uns Gestaltungsmöglichkeiten. Wenn es uns gelingt, die möglichst oft zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen, dann leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Mobilität und den Zielen des Klimaschutzes. Hier werden wir uns weiter engagieren“, kündigte

Wirtschaftsförderer Dr. Hermann Tengler, zuständig für die strategische Kreisentwicklung, an.

Die offizielle Urkunde wurde am 12. Dezember 2017 überreicht. Der Rhein-Sieg-Kreis ist das 81. Mitglied der AGFS. Landrat Sebastian Schuster erhielt im Auftrag von NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst aus den Händen von Winfrid Pudenz und Peter London vom Verkehrsministerium NRW sowie Christine Fuchs vom Vorstand der AGFS die Aufnahmeurkunde.

„Hinter uns liegt ein intensiver Prozess, in dem wir unsere Anstrengungen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs noch einmal verstärkt haben“, betonte Landrat Sebastian Schuster. „Die Auszeichnung ist aber zugleich Ansporn. Wir wollen als Kreisverwaltung der Motor sein, damit für unsere Bürgerinnen und Bürger in allen kreisangehörigen Kommunen bessere Angebote für den Umstieg vom Autoverkehr zum Rad- und Fußgängerverkehr unterbreitet werden.“

Herzlich willkommen, Monheim am Rhein!



V.l.n.r.: Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, Bürgermeister Daniel Zimmermann, Peter London, NRW-Verkehrsministerium, Fahrradbeauftragte Stephanie Augustyniok und Bereichsleiter Andreas Apsel

Pünktlich zum sonntäglichen Frühlingsfest der Monheimer trafen sich am Samstag, dem 14. April 2018, Bürgermeister Daniel Zimmermann, Bereichsleiter Andreas Apsel und die Fahrradbeauftragte Stephanie Augustyniok mit den Vertretern der AGFS, um die offizielle Aufnahme als AGFS-Mitglied zu feiern. Die rund 44.000 Einwohner starke Stadt setzt sich bereits seit mehreren Jahren für die Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes ein. Mit seinen kompakten räumlichen Strukturen und den geringen Höhenunterschieden weiß Monheim am Rhein um seine guten Voraussetzungen

für eine verstärkte Nahmobilität. Die Stadt Monheim am Rhein schließt sich mit einem kommunalen Radschnellweg an den Landesradschnellweg von Neuss über Düsseldorf nach Langenfeld an. Teilabschnitte auf der ca. 5,4 km langen Strecke wurden bereits umgesetzt. Bis 2022 soll der Radschnellweg mit den erforderlichen Radschnellwegstandards auf der gesamten Strecke umgesetzt werden.

Zudem hat sich die Stadt dem Fahrradabstellanlagenkonzept „DeinRadschloss“ angeschlossen. Im Rahmen des Projektes wurden im Stadtgebiet

20 moderne und sichere Fahrradboxen an ÖPNV-Punkten aufgebaut.

Auch unterschiedliche Servicemöglichkeiten werden in Monheim am Rhein geboten. Beispielsweise stehen Radlerinnen und Radler fünf Fahrradpumpen zur Verfügung. Ein weiteres Serviceelement befindet sich momentan im Aufbau. Noch in diesem Jahr werden die ersten Stationen des smarten Fahrradverleihsystems aufgebaut. Hier werden Nutzern City-Bikes, E-Bikes, Kinderräder und Transporträder an 33 Stationen zur Verfügung stehen.



Nachleuchtende Markierung am Leinpfad

Um den Radverkehr zu fördern und das Bewusstsein für den Umweltverbund zu stärken, nimmt die Stadt Monheim am Rhein auch in diesem Jahr wieder an der Aktion „Stadtradeln“ teil.

Wir wünschen viel Spaß beim Mitmachen und uns eine gute Zusammenarbeit.

Stephanie Augustyniok, Stadt Monheim



Die Themenbreite der Vorträge auf dem AGFS-Kongress fand großen Anklang beim Publikum

„Infrastruktur: Konkret“

AGFS-Kongress 2018: Konkret, direkt, mit hoher Zustimmung



Am 22. Februar trafen sich mehr als 530 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus kommunaler Verkehrsplanung, Verwaltung und Politik im Congress Center West der Messe Essen, um über „Infrastruktur: Konkret“ zu reden. Das

Kongress-Programm stach mit einer Breite von Themen hervor.

So ist und bleibt für die AGFS eine funktionierende, sichere und leistungsfähige Infrastruktur die Basis jeder Mobilität. „Mit dem diesjährigen Kongress setzen wir uns bewusst mit der Basis der Mobilität, der Infrastruktur, auseinander. Die Stadt als Lebens- und Bewegungsraum zeichnet sich durch eine hohe Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer aus und bietet insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung“, so Christine Fuchs, Vorstand der AGFS.

Diese Einschätzung vertrat auch Günter Rosenke, Landrat des Kreises Euskirchen und Mitglied des AGFS-Präsidiums. Er stellte das wichtige Thema Verkehrssicherheit in den Fokus der Diskussion: „Alle acht Minuten verletzt sich ein Radfahrer im Straßenverkehr. Alle 22 Stunden verunglückt ein Radfahrer tödlich.“ Häufig trage eine mangelhafte Verkehrsinfrastruktur daran eine Mitschuld. In diesem Zusammenhang betonte er, dass die AGFS ausdrücklich die Forderung nach einem verpflichtenden Abbiege-Assistenzsystem für alle Lkws unterstützt.

Während der Leitvorträge fanden die Referenten klare Worte. Unabhängig von Digitalisierung und Automatisierung im Verkehr oder der viel diskutierten Förderung der E-Mobilität stellte Prof. Martin Lühder von der FH Münster fest: „Die Autos müssen raus aus den Städten – es sind einfach zu viele“. Er sieht bei einem Kfz-Anteil von 20% am Modal Split die Grenze des Verträglichen. Michael Dinter vom Büro Albert Speer + Partner forderte

endlich einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung: weg vom Prinzip „predict and provide“, also dem Prognostizieren und Vorhersagen, hin zu einem integrierten Ansatz, der die Bedürfnisse der Menschen und der anliegenden Betroffenen in den Mittelpunkt stellt. Im Anschluss betonte der Landschaftsplaner Thomas Wünderich den hohen Wert von Grün in Städten und Gemeinden. Er warb dafür, dass zukünftig Flächen, Plätze und Parks multicodiert werden, sprich für verschiedene Nutzungen geeignet sind.

Neben den fachlichen Inhalten des Kongresses gab es auch einen Grund zum Feiern: Die AGFS wird in diesem Jahr 25. Zu diesem Jubiläum überraschten das AGFS-Präsidium, Christine Fuchs und Peter London vom Verkehrsministerium NRW, seit Anbeginn der wichtigste Partner der AGFS, ihre Gäste mit einer riesigen Torte.

Im Anschluss widmeten sich die Rednerinnen und Redner im „Forum Infrastruktur“ wichtigen Einzelaspekten der Verkehrsplanung. Ruben Loendersloot referierte über die niederländische Praxis bei der Planung und Umsetzung von Fahrradstraßen. Mit dem Vortrag „Am Ende der Straße“ über die AGFS-Planerwerkstatt im November 2017 ermutigten Patricia Reich und Thomas Ide das Auditorium, bei unlösbaren Problemen nicht über Detaillösungen nachzudenken, sondern unkonventionelle Denkweisen zu nutzen. Lukas Renken von der RWTH Aachen stellte einen neu entwickelten, umweltfreundlichen und wasserdurchlässigen Asphaltbelag vor. Mit solchen Baustoffen könne man beim Radwegbau im Freiraum Umweltschutzbedenken entkräften.

Dem Bauen widmete sich auch Thomas Semmelmann, Vorsitzender des ADFC Nordrhein-Westfalen. In seinem Statement



Links: Günter Rosenke, Landrat des Kreises Euskirchen begrüßte das Fachpublikum im Namen des AGFS-Präsidiums.
Mitte: Verkehrsminister Hendrik Wüst sprach über die Weiterentwicklung des Rad- und Fußverkehrs in NRW.
Rechts: (v.l.n.r.) Dr. Alexander Berger, Bürgermeister der Stadt Ahlen, Günter Rosenke, Landrat des Kreises Euskirchen, Christine Fuchs, Vorstand der AGFS und Peter London, Verkehrsministerium des Landes NRW

forderte er einen zügigen Ausbau der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur und der Radschnellwege. Nur wenn die Infrastruktur auf die Bedürfnisse der Radfahrenden abgestimmt ist, kann es gelingen, mehr Menschen für das Radfahren im Alltag zu begeistern.

Hendrik Wüst, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, gab zum Schluss seine Ziele für die Weiterentwicklung des Rad- und Fußverkehrs bekannt. Das Land NRW stellt im laufenden Haushalt 7 Mio. Euro mehr für den Ausbau von Radwegen an Landes- und kommunalen Straßen zur Verfügung. Ausschlaggebend für die Zukunft sei aber eine Erleichterung des Planungsrechts und der Planungsprozesse. Nur dann habe man

die Chance, z.B. den Radschnellweg Ruhr RS1 auf absehbare Zeit komplett fertigzustellen.

Zum Ende des Kongresses brachte Christine Fuchs die Position der AGFS noch einmal auf den Punkt: Es geht letztlich darum, eine „bewegungsaktivierende“ Verkehrsinfrastruktur zu planen. Das ist der Schlüssel zu einer gesunden, bezahlbaren und ökologisch verträglichen Mobilität. Ausschlaggebend dafür sind die Planerinnen und Planer in den Kommunen. Die Projektleiterinnen und -leiter vor Ort machen die AGFS – seit nunmehr 25 Jahren – zum Kompetenznetzwerk in allen Fragen der Straßenverkehrsinfrastruktur. Dies auf allen Ebenen weiter auszubauen, darum wird es in den nächsten Jahren gehen.

Der Deutsche Fahrradpreis 2018

Glückliche Gewinner bei der Preisverleihung in Essen



Am 22. Februar wurden unter großem Beifall des prominenten Fachpublikums die Gewinner des Deutschen Fahrradpreises 2018 im Congress Center West in Essen ausgezeichnet.

Infrastruktur

Sieger aus 33 Bewerbungen in der Kategorie „Infrastruktur“ ist das Projekt „Deutschlands erstes Fahrradquartier“. Mit dem Fahrradquartier zeigt die Stadt Bremen einen ganzheitlichen und quartiersbezogenen Ansatz. Hendrik Wüst, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen: „Von der ‚Alten Neustadt‘ zum neuen Fahrradquartier – die Freie Hansestadt Bremen hat sich viel vorgenommen. Mit diesem Projekt belegt sie zu Recht den ersten Platz. Denn ein ganzes Bündel von Maßnahmen zeigt uns hier in Zukunft, wie sicheres, komfortables und konfliktarmes Miteinander von Fuß-, Rad-, Autoverkehr und ÖPNV funktionieren kann. Ein nachhaltiges Fahrradmodellquartier, das Mut zur Nachahmung macht.“ Mit dem Preisgeld von 3.000 Euro wollen die Gewinner Mobilitätstraining fördern. Die Polizei gibt in der vierten Klasse in Schulen Fahrradunterricht und der ADFC bietet Radfahrtraining für Geflüchtete an. Beide Akteure

sollen mit dem Preisgeld unterstützt werden.

Die „Donaubrücke Deggendorf“ sicherte sich als Maßnahme zur Förderung der Nahmobilität den zweiten Platz. Auch der Schauspieler Hannes Jaenicke war begeistert von der Idee, zwei Stadtteile mit einer solchen Brücke zu verbinden. Das steigere die Lebensqualität.

Über den dritten Platz freute sich die Stadt Nordhorn mit dem „Ausbau von Komfortadwegen“. Dabei wird versucht, die klimafreundliche Mobilität attraktiver zu gestalten durch die Verbesserung von Radwegen, Abstellmöglichkeiten, Kreuzungsbereichen oder Kreisverkehren. Vorfahrt für den Radverkehr!

Kommunikation

Die Kategorie „Kommunikation“ konnte unter 64 Bewerbungen das Projekt „Volksentscheid Fahrrad: Berlin dreht sich! – Deutschlands erstes Fahrradgesetz“ für sich entscheiden.

Dr. Gerhard Schulz, Abteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Der ‚Volksentscheid Fahrrad‘ zeigt auf beeindruckende Weise, dass private Initiativen, die beharrlich und mit großem Engagement verfolgt wer-



**DER DEUTSCHE
FAHRRADPREIS**
best for bike

*Laudatorin Christine Fuchs und die Fahrradfreundlichste Persönlichkeit, Hannes Jaenicke
Rechts: Laudator Hendrik Wüst mit den Gewinnern in der Kategorie Infrastruktur*

den, auch zum Erfolg führen können. Der Radverkehr wird hiermit ein entscheidendes Stück nach vorn gebracht.“

Den zweiten Platz belegte „Der inoffizielle Radschnellweg Ruhr – Die Fansseite des RS1“, welche rund um den Radschnellweg informiert. Das drittplatzierte Projekt „Veloversity“ ist eine E-Learning-Plattform für Schülerinnen und Schüler sowie Lehrpersonal. Die Frage, in welche Richtung man intuitiv lenkt, wenn man mit dem Fahrrad nach links zu kippen droht, stellte der Moderator Tom Hegermann auf der Preisverleihung an das Publikum. Das war sich zu 70% einig: natürlich nach links.

Service

In der Kategorie „Service“ setzte sich das Projekt „#Bikeygees e.V.“, das die Integration geflüchteter Frauen fördert, gegen 56 Konkurrenten durch. Thomas Kufen, Oberbürgermeister der Stadt Essen: „Das Projekt ‚#Bikeygees e.V.‘ zeigt eindrucksvoll, wie man mit einfachen Mitteln eine große Wirkung erzielen kann. Mit dem Fahrrad werden die Teilnehmerinnen unabhängiger und selbstständiger und können sich so wiederum leichter auf unsere Gesellschaft zubewegen. Auch in der klimafreundlichen Stadt Essen ist das Fahrrad eine ausgezeichnete Wahl, um schnell und CO₂-neutral von A nach B zu kommen.“

Der zweite Platz ging an das Projekt „Interkommunales Qualitätsmanagement Radwege im Oberbergischen Kreis und im Rheinisch-Bergischen Kreis“. Den dritten Platz belegte das Projekt „Ein Rad für alle Fälle“ aus dem Rhein-Sieg-Kreis mit einem Pedelec-Vermarktungskonzept für Pendler.

Video- und Fotowettbewerb mit dem Motto „Mein Rad kann...“

Unter dem Motto „Mein Rad kann ...“ gewannen Christoph Grothe in der Kategorie „Video“ und Anton Scholtalbers in der Kategorie „Foto“. Das erstplatzierte Video von einem Lastenrad-Umzug, in dem eine Giraffe eine „tragende“ Rolle spielte, überzeugte sowohl die Jury als auch das Publikum. Den zweiten

Platz belegte Ulrich Nußmann mit einer „kinetischen Maschinenplastik“ und der dritte Platz ging an Anja Merk mit einem Video über Freiheit und Abenteuer.

Das Gewinnerfoto zeigt ein Lastenrad, das zum Schlafplatz umgebaut wurde. Es zeigt, wie vielfältig ein Fahrrad einsetzbar ist. Marc Krug sicherte sich mit einem Sonnenuntergangsbild am Hafen den zweiten Platz. Hans-Gerhard Bichel beweist, dass sogar ein Klavier mit dem Fahrrad transportiert werden kann, passend zum Motto „Mein Rad kann ...“!

Hannes Jaenicke ist Fahrradfreundlichste Persönlichkeit

Dieses Jahr wurde der Schauspieler und Umweltaktivist Hannes Jaenicke zur Fahrradfreundlichsten Persönlichkeit ausgezeichnet. Durch seinen Beruf als Schauspieler dreht er Dokumentationen auf allen Kontinenten und äußerte sich auf der Preisverleihung zu seiner bescheidenen CO₂-Bilanz, die er durch Radfahren auszugleichen versucht. Christine Fuchs, Vorstand der AGFS: „Hannes Jaenicke sieht es als Triumph, in der Stadt mit dem Fahrrad viel schneller zu sein als die stauerursachenden Autos“. Laut Jaenicke müssen Verkehrsplaner in Zukunft komplett umdenken damit das Fahrrad mindestens den gleichen Stellenwert einnimmt, wie das Auto. Beim Auto setzt Jaenicke bereits auf ein E-Auto, ein E-Bike besitzt der 58-Jährige jedoch noch nicht. Trotzdem findet er die elektrische Unterstützung beim Fahrradfahren vor allem in bergigen Regionen eine super Idee.

Nachgefragt: Was sagen die drei Gewinnerprojekte zum Wettbewerb?

Wie sind Sie auf den Wettbewerb „Der Deutsche Fahrradpreis“ aufmerksam geworden?

„Wieso aufmerksam geworden? Den Fahrradpreis kennt man doch als engagierte Stadt. Wir haben den Fahrradpreis zwar schon einmal gewonnen, aber wir wollen auch ein neues verkehrspolitisches Kapitel für das Fahrrad aufschlagen – da ist



Laudator Dr. Gerhard Schulz mit den Gewinnern in der Kategorie „Kommunikation“



Laudator Thomas Kufen mit den Gewinnern in der Kategorie „Service“

eine so bedeutende Anerkennung wie der Deutsche Fahrradpreis nach innen und nach außen enorm hilfreich.“

Deutschland erstes Fahrradquartier

Wir haben über Facebook davon erfahren.

#Bikeygees e.V.

Wir stehen als fahrrad- und verkehrspolitische Organisation in ständigem Kontakt vielen weiteren Akteuren in diesem Bereich. Wir wissen daher seit vielen Jahren um den Deutschen Fahrradpreis.

Volksentscheid Fahrrad

Was werden Sie mit ihrem Preisgeld machen?

Wir wollen mit dem Preisgeld Mobilitätstrainings fördern. Zum einen macht die Polizei in den vierten Klassen Fahrradunterricht und kann dort einen Zuschuss für die Schulen im Projektgebiet gut gebrauchen. Auch der ADFC bietet Radfahrtrainings – z.B. für MigrantInnen – an, die wir für sehr sinnvoll auch im Sinne des bunt gemischten Modellquartiers halten. Beide Akteure wollen wir mit dem Preisgeld in ihren sinnvollen Aktionen unterstützen.

Deutschland erstes Fahrradquartier

Einen kleinen Teil davon wollen wir dazu verwenden, unseren ersten Platz mit allen #BIKEYGEES zu feiern. Kurz vor der Verleihung haben wir die 500. Frau aufs Rad gebracht und unser 100. Spendenrad ausgegeben. Wir haben also gleich mehrere Anlässe! Den größten Teil des Preisgeldes werden wir allerdings dazu nutzen, unsere nächsten Trainings zu finanzieren. Da wir keine Förderung haben, sind wir auf jeden Euro angewiesen, damit wir unsere Arbeit fortführen können.

#Bikeygees e.V.

Der Volksentscheid Fahrrad mündet in Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz und nach dessen Verabschiedung ist es auch Zeit, mit den vielen ehrenamtlich Aktiven, die Zehntausende Stunden ihrer Freizeit in das Projekt gesteckt haben, diesen Zwischenschritt auf dem Weg zur Verkehrswende zu feiern. Den größten Teil des Preisgeldes werden wir aber in die Arbeit unserer Organisation investieren: Ein Gesetz ist noch keine fertige Verkehrswende und unsere Arbeit damit noch nicht beendet. Wir werden weitermachen, bis Berlin vollständig „gedreht“ ist.

Volksentscheid Fahrrad

Welchen Tipp können Sie der nächsten Wettbewerbsgeneration geben?

Trauen Sie sich. Erlauben Sie sich Ungewöhnliches. Ecken Sie auch mal an – sonst gibt es keine Bewegung.

Deutschland erstes Fahrradquartier

Egal, für welche Idee euer Herz aufgeht: Einfach machen, ausprobieren, lernen! Die Erfahrungen kommen unterwegs. Und achtet darauf, dass euch euer Projekt Freude macht. Das hilft dabei, auch mal Durststrecken durchzustehen.

#Bikeygees e.V.

Machen Sie sich klar, mit welchem Ziel Sie Ihre Aktivitäten betreiben. Der Einsatz für das Fahrrad und für gute Radwege, der Bau guter Infrastruktur, all das ist kein Selbstzweck, sondern zivilgesellschaftlicher und politischer Einsatz, der Teil einer Verkehrswende ist. Wenn Sie mit dieser Haltung an ihr Projekt herangehen, werden Sie auch erfolgreich sein.

Volksentscheid Fahrrad

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

AGFS

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

ZIV
Zweirad-Industrie-Verband

VSF ... für Mensch und Rad

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

AGFS – 25 Jahre Nahmobilität präsentieren sich auf der Messe Fahrrad Essen 2018

Infrastruktur stand im Mittelpunkt des diesjährigen Messestandes.

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) hat sich vom 22. bis 25. Februar 2018 gemeinsam mit ihren Partnern erneut auf der Publikumsmesse Fahrrad Essen präsentiert. Am neuen Standort in Halle 6, Stand A20 drehte sich dieses Jahr alles um das Thema Infrastruktur.

Moderne Infrastruktur im Jubiläumsjahr

Über Digitalisierung und Automatisierung im Verkehr wird heute viel gesprochen. Häufig werde dabei aber übersehen, dass die Basis der Mobilität eine funktionierende, sichere und leistungsfähige Infrastruktur ist und bleiben wird. Deswegen stellte die AGFS dieses Thema in den Mittelpunkt nicht nur ihres Kongresses, sondern auch des diesjährigen Messestandes. Hier stellte sie moderne Lösungen vor und präsentierte den aktuellen Stand der Technik – von Barrierefreiheit für Fußgänger bis zum Radschnellweg. Seit 25 Jahren setzt sich die AGFS für zukunftsorientierte Infrastruktur ein. Sie hat in der Anfangszeit der Radverkehrsförderung maßgeblich dazu beigetragen, heute selbstverständliche Elemente des Radverkehrs, wie in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen oder Fahrradstraßen, mit zu entwickeln.

Zu Fuß und auf dem Rad unterwegs

Breite Gehwege für angenehmes Gehen, schöne Platzflächen zum Verweilen, Bänke zum Ausruhen, barrierefrei durch die Stadt, es gibt viele Elemente, die zu einem angenehmen Aufenthalt in unseren Städten und Gemeinden beitragen. In den Mittelpunkt beim Fußverkehr rückte das Thema „Barrierefreiheit“. Ein „Tasträum“ regte dazu an, selbst einmal mit Langstock und Simulationsbrille die Notwendigkeit taktiler Elemente zu erleben.

Der Messestand auf der Messe Fahrrad Essen 2018



Zufußgehen und Radfahren – zwei, die sich gefunden haben

Für längere Strecken bietet sich das Fahrrad an. Hier präsentierte die AGFS Infrastruktur, die Radfahren attraktiv macht: in der Stadt und auf dem Land, nur mal kurz um die Ecke oder für weitere Fahrten in benachbarte Orte. Vom Schutzstreifen und Radfahrstreifen über Fahrradstraßen bis hin zum Radschnellweg.

Partner und Programm

Als Partner war das Ministerium für Verkehr des Landes NRW dieses Jahr wieder auf dem Stand vertreten und präsentierte den Radrouten- und den Wanderroutenplaner des Landes. Der Landesbetrieb Straßen NRW und der Regionalverband Ruhr stehen beide für das Thema „Radschnellwege“.

Verkehrsminister Hendrik Wüst fand Zeit, bei seinem Messebesuch den Stand der AGFS zu besuchen.



Verkehrsminister Hendrik Wüst dreht das Glücksrad am Messestand



Barrierefreies Bauen in stadtgestalterisch sensiblen Bereichen

Arbeitskreis diskutiert Thematik und trägt Praxisbeispiele zusammen

Gehbahn in Berlin-Charlottenburg. Foto: Arbeitskreis

Barrierefreiheit und Stadtgestaltung sind zwei Themen, die in der Planungspraxis immer wieder aufeinandertreffen und für sehr kontroverse Diskussionen sorgen. Sei es der an die Denkmalpflege herangetragene Wunsch, ein historisches Gebäude, welches bislang nur über eine Treppenanlage zu erreichen ist, durch eine dauerhafte Rampenanlage für alle Menschen erreichbar zu machen, oder die Anforderung nach gut begehbaren, ausreichend breiten und glatt befestigten Furten über Straßen und Gehwege aus Natursteinpflaster.

Viele Kommunen stellen sich in den vergangenen Jahren vermehrt der Diskussion um diese kontroversen Wünsche und Anforderungen. Es fehlt aber ob der noch recht jungen Fachdisziplin „Barrierefreiheit“ an guten Praxisbeispielen.

Daher haben im Jahr 2013 Vertreter von Institutionen und Verbänden für die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen und verschiedener Stadt- und Gemeindeverwaltungen nach einem Erfahrungsaustausch zum Thema „Barrierefreies Bauen im öffentlichen Straßenraum“ in Münster einen Arbeitskreis gegründet, der sich mit der folgenden Frage beschäftigt:

Wie können in historischen und stadtgestalterisch sensiblen Bereichen Sonderlösungen zur Barrierefreiheit aussehen, die sowohl die Belange der Menschen mit Beeinträchtigungen als auch die Belange des Denkmalschutzes und der Stadtgestaltung berücksichtigen?

Was ist stadtgestalterisch sensibel?

Als stadtgestalterisch sensibel gelten Bereiche, die durch Satzungen geschützt sind, die Umgebung von Baudenkmalern sowie Bereiche, die sich durch ihre geschichtliche Bedeu-

tung oder besondere gestalterische Qualität auszeichnen. Eine streng nach den aktuellen technischen Regelwerken hergestellte barrierefreie Lösung lässt sich mit Rücksicht auf die Belange des Denkmalschutzes und der Stadtbildpflege in diesen besonderen Bereichen oftmals nur schwer umsetzen. In vielen Fällen aber können durch angepasste Lösungen für diese Bereiche erhebliche Verbesserungen in der Begehrbarkeit, Barrierefreiheit sowie in der taktilen und visuellen Wahrnehmung erzielt werden.

Anlass für die Erstellung und Veröffentlichung des Praxisleitfadens war ebenfalls das Bestreben, bis zu einem gewissen Grad einheitliche Sonder- und Kompromisslösungen für einen

Rampe am Wolfgang-Borchert-Theater in Münster.

Foto: Arbeitskreis



barrierefreien Ausbau von Straßen und Plätzen in historisch und städtebaulich besonders geprägten Bereichen der Städte darzustellen. Diese Lösungen sollen geeignet sein, das jeweilige charakteristische Stadtbild zu schützen und zu erhalten und trotzdem barrierefrei nutzbar sein.

Woher kommen die Beispiele im Praxisleitfaden?

Um bereits umgesetzte gute Beispiele als Grundlage zu finden, wurden durch eine Fragebogenaktion Lösungen aus vielen Städten gesammelt.

Fotos, technische Daten, Erfahrungen mit Vor- und Nachteilen zu folgenden Themenfeldern wurden mit dem Fragebogen angefragt:

- Gehbahnen und Leiteinrichtungen
- Furten
- Kombinierte und differenzierte Querungsstellen
- Rampen und Treppenanlagen
- Engstellen im Straßenraum
- ÖPNV-Haltestellen
- Einsatz von Lichttechnik
- Sondernutzung

Dabei waren nicht nur Beispiele aus Deutschland, sondern auch aus dem Ausland erwünscht.

Die gesammelten Beispiele wurden von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) auf www.nahmobilitaet.de veröffentlicht.

Der Praxisleitfaden ist gedacht für Planerinnen und Planer, Ausführende und am Thema Interessierte. In der Beispielsammlung des Leitfadens sind positive und erprobte Lösungen zusammengestellt, die sowohl die Belange der Menschen mit Behinderungen als auch die Belange der Denkmalpflege und der Stadtgestaltung berücksichtigen. Neben zahlreichen Fotos und Hinweisen für den technischen Aufbau werden auch Vorteile, Nachteile und ergänzende Vorschläge benannt.

Haben auch Sie ähnlich gute Beispiele zu den o.g. Themenbereichen? Dann lassen Sie uns diese gerne mit einigen Erläuterungen unter ak-barrierefrei@nahmobilitaet.de zukommen und unterstützen den Aufbau des Praxisleitfadens.

Der Arbeitskreis Praxisleitfaden „Barrierefreies Bauen in historischen und stadtgestalterisch sensiblen Bereichen“:

Arbeitsgruppe 5 „Stadtplanung und Verkehr“ der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen (KIB) Münster, Deutscher Schwerhörigen Bund, Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen e.V. (STUVA) Köln, Landesarbeitsgemeinschaft (LAG) Selbsthilfe NRW e.V., Seniorenvertretung Münster sowie die Stadt- bzw. Gemeindeverwaltungen von Aachen, Krefeld, Meerbusch, Münster, Ratingen, Siegen, Soest, Telgte und Warendorf.

Christel Vissing, Stadt Münster

Novellierung der Bauordnung NRW steht kurz vor Vollendung

Stellplatzverpflichtung und Satzungsermächtigung sind vorgesehen



Die Bauordnung NRW wurde 2017 novelliert und mit einer Ermächtigung für die Kommunen versehen, Stellplatzsatzungen zu erlassen. Sie sollte nach einer Übergangszeit zum 1. Januar 2019 in Kraft treten. Die Novellierung wurde kurz darauf aufgeschoben und sollte nochmals überprüft werden. Dies ist mittlerweile geschehen. Erfreulicherweise sind im aktuellen Gesetzesentwurf (Baurechtsmodernisierungsgesetz, BauModG NRW) nun alle von der AGFS

gemeinsam mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW im Dezember 2017 geforderten Regelungen in § 48 Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze mit folgenden Eckpunkten enthalten:

- Es besteht die gesetzliche Verpflichtung zur Erstellung von

Stellplätzen, Garagen und Fahrradabstellplätzen, nun geregelt in § 48.

- Das Ministerium (Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW, MHKBG NRW) wird ermächtigt, die Anzahl der erforderlichen Stellplätze im Rahmen einer Rechtsverordnung zu regeln.
- Die Kommunen werden ermächtigt, eigene Stellplatzsatzungen zu beschließen.
- Das Gesetz soll am 01. Januar 2019 in Kraft treten

Die Aufzählung ist nicht vollständig, der gesamte Gesetzesentwurf ist unter www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD17-2166.pdf abrufbar.

Der Gesetzesentwurf wurde im März 2018 in den Landtag eingebracht. Es ist wünschenswert, das Baurechtsmodernisierungsgesetz (BauModG NRW) und die Rechtsverordnung des Ministeriums noch vor den Sommerferien NRW zu beschließen.

Die AGFS empfiehlt ihren Mitgliedern, vor Erstellung eigener Stellplatzsatzungen die Verabschiedung des Gesetzestextes und die Rechtsverordnung des Ministeriums abzuwarten.

Guido Ensemeier, Stadt Kerpen für die AGFS

Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen

Kein Sicherheitsgewinn ohne zusätzliche Maßnahmen

Wenn die Benutzungspflicht für Radwege aufgehoben wird, verbessert sich die Verkehrssicherheit für den Radverkehr nicht. Kommunen dürfen daher nicht einfach nur das blaue Schild entfernen, sondern müssen die Radverkehrsanlage umgestalten. Das ist die Hauptidee aus einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Sie hat untersucht, welche Auswirkungen die Aufhebung der Benutzungspflicht auf das Verhalten der Radfahrer und die Verkehrssicherheit hat. Dazu wurden Stadtverwaltungen befragt und 108 Radwege im Detail analysiert. Ergänzend fanden an jeweils zehn Radwegen mit und ohne Benutzungspflicht Verhaltensbeobachtungen, Konfliktanalysen und Befragungen von mehr als 700 Verkehrsteilnehmern statt.

Anlass für die Untersuchung: Die Benutzungspflicht wird momentan in vielen Kommunen immer häufiger aufgehoben, zum Beispiel weil der Radweg zu schmal ist oder weil keine besondere Gefahr für Radfahrer auf der Fahrbahn nachgewiesen werden kann, wie es die Rechtslage erfordert. Zum Teil werden die Kommunen hierzu sogar durch Gerichtsurteile gezwungen.

In der Studie zeigte sich, dass viele Radfahrer, vor allem aber Autofahrer die Regeln für die Benutzungspflicht von Radwegen nicht kennen. Ein weiteres Ergebnis der Studie: Auch wenn die Benutzungspflicht entfällt, benutzen die allermeisten Radler (93 Prozent) den Radweg weiter. Nur wenige weichen auf die Straße aus, weil sich die überwiegende Mehrheit dort „unsicher“ fühlt. Dadurch kommt es auch zu keiner wesentlichen

Verlagerung von Fahrradunfällen. Erst durch den Rückbau des separaten Radweges bei gleichzeitiger Markierung einer Radspur auf der Fahrbahn gibt es an Einmündungen und Kreuzungen einen deutlichen Sicherheitsgewinn, auf der Strecke jedoch nicht.



„Ohne zusätzliche Maßnahmen hat die Aufhebung der Benutzungspflicht weder große Auswirkungen auf das Verhalten der Fahrradfahrer, noch auf das Unfallgeschehen“, fasst UDV-Leiter Siegfried Brockmann die Studie zusammen. „Nur dort, wo Radverkehrsanlagen ausreichend dimensioniert und regelkonform gebaut beziehungsweise markiert werden, kann sich das Unfallgeschehen verbessern.“

Weitere Ergebnisse:

- Die Aufhebung der Benutzungspflicht wirkt sich meist weder positiv noch negativ auf die Sicherheit aus.
- Gab es vor der Aufhebung der Benutzungspflicht Sicherheitsdefizite, bestehen diese hinterher weiter, sofern keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen werden.
- Die Führung des Radverkehrs auf der Straße ist nicht per se sicherer. Vielmehr hängt die Sicherheit sehr von der Gestaltung der Radverkehrsführung ab, sowie vom Verkehrsaufkommen.
- Nicht benutzungspflichtige Radwege dürfen nicht vernachlässigt werden. Bestehende Sicherheitsprobleme müssen auch hier konsequent beseitigt werden.

UDV-Pressemittteilung

Zweite AGFS-Fachtagung am 11. September 2018

In diesem Jahr stehen wichtige Aspekte rund um das Thema Nahmobilität als Zubringer zum ÖPNV im Mittelpunkt

Neben der großen Bedeutung der Nahmobilität im Binnenverkehr gelten Fuß- und Radverkehr auch als perfekte Partner des ÖPNV. Bus und Bahn überwinden die langen Distanzen. Im Vor- und Nachtransport werden mit der Nahmobilität die ersten und letzten Meter zurückgelegt. Damit dies problemlos funktioniert, muss die Verknüpfung zwischen den Verkehrsarten optimal gestaltet sein.

Welche Faktoren sind ausschlaggebend? Was macht eine Verknüpfung



„optimal“? Wo liegen die Unterschiede zwischen ländlichem und städtischem

Raum? Unter anderem diese Fragen werden bei der Fachtagung in der Stadt Hamm im Fokus stehen.

Die Veranstaltungsreihe ist ein neuer Baustein des AGFS-Weiterbildungsangebots. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Die Tagung steht Vertretern aus allen NRW-Kommunen offen. Die Mitgliedskommunen der AGFS haben jedoch exklusiven Zugang. Konkrete Informationen zum Programm und zur Anmeldung folgen.

Ein Vierteljahrhundert AGFS

Hier stehen wir heute und blicken in die Zukunft

Die AGFS bringt zusammen, was zusammengehört: Menschen, Bewegung, Infrastruktur und Nahmobilität. 12,3 Millionen Bürger (Stand April 2018) profitieren in unseren aktuell 82 Mitgliedskommunen von unserem gemeinsamen Engagement. Als leistungsstarkes und erfolgreiches Netzwerk nordrhein-westfälischer Städte, Gemeinden und Kreise setzen wir uns nicht nur für unser Leitthema „Nahmobilität“ ein. Dazu arbeiten wir gemeinsam als Vorreiter an einer zukunftsweisen, urbanen Mobilität. Gesund, effizient und städtebaulich verträglich, so soll sie diese aussehen, alle Verkehrsmittel integrieren und dabei der Nahmobilität besonderen Raum geben.

Die Stadt der Zukunft ist für uns kompakt, urban, grün und voller Bewegungspotenzial

Mit der Förderung der Nahmobilität geben wir seit 2003 allen bewegungsaktivierenden Fortbewegungsmitteln ihre zentrale Bedeutung. Darunter verstehen wir das aktive „selbstmobile“ und muskelbasierte Zufußgehen, Fahrrad- oder Pedelec-fahren, aber auch Inlineskaten, Kickboardfahren sowie die Fortbewegung mit Rollator oder Rollstuhl.

Wir glauben, dass insbesondere die Verkehrsinfrastruktur das Mobilitäts- und Bewegungsverhalten wesentlich prägt und formt. Deshalb engagieren wir uns für eine qualitativ hochwertige, bewegungsaktivierende Infrastruktur. Über ihre Verkehrsfunktion hinaus lässt sie vielfache urbane Nutzungen zu und

setzt zugleich entscheidende Anreize für eine gesundheitsfördernde Nahmobilität.

Gemeinsam Nahmobilität gestalten und Verantwortung übernehmen

Unser planerisches Wissen und unsere Kommunikationskompetenz unterstützen unsere Mitgliedskommunen tagtäglich in ihrer Arbeit. Davon profitieren unsere Mitglieder:

1. Exklusiver Zugang zu Fördermitteln des Landes NRW
2. Zentral Produzieren – lokal einsetzen
3. Netzwerk für Wissens- und Erfahrungsaustausch
4. Beratung und Hilfestellung bei Fragen der Nahmobilität
5. Bindeglied zu wichtigen Akteuren
6. Botschafterin und Beraterin des Landes NRW

Für das mehrstufige Aufnahmeverfahren bei der AGFS können sich alle Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen jederzeit bewerben. Zuletzt überzeugte Monheim am Rhein mit einem nahmobilitätsfreundlichen Gesamtkonzept. Innovative, effektive und unkonventionelle Wege zur Lösung von Problemen sowie eine kommunalpolitisch deutliche Prioritätensetzung für Nahmobilität konnte die Stadt deutlich machen. Eine unabhängige Expertenkommission verlieh Monheim am Rhein das Gütesiegel „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“.

Herzlichen Glückwunsch, AGFS!



Grußwort des Ministers für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Hendrik Wüst, anlässlich des 25-jährigen Bestehens der AGFS.

Die AGFS ist in allen Fragen der Nahmobilität und des Radverkehrs erste Ansprechpartnerin des Landes NRW. Seit 25 Jahren steht sie für zukunftsweisende Ideen zugunsten einer gesunden, ak-

tiven und ressourcenschonenden Mobilität. Das ist ein Grund zum Feiern! Zu Ihrem 25-jährigen Bestehen gratuliere ich der AGFS recht herzlich.

Mobilität ist Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und verbindet Menschen – ob sie mit dem Pkw, mit der Bahn, auf dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind. Vor dem Hintergrund der Urbanisierung und einer immer älter werdenden Gesellschaft gewinnt die Nahmobilität weiter an Bedeutung. Die Zukunft der urbanen Mobilität liegt in der Kombination der Verkehrsmittel und ihrer intelligenten Vernetzung. Im Verkehrsministerium bauen wir derzeit eine neue Abteilung auf, die sich

mit den Themen Digitalisierung und Vernetzung, mit Nahmobilität und kommunalen Mobilitätskonzepten befasst.

Dabei steht die AGFS der Landesregierung als Partnerin zuverlässig zur Seite. Und das nicht erst seit gestern. Bereits 1999 wirkte die AGFS beim Entwurf des „Aktionsplans zur Förderung des Radverkehrs in NRW“ mit. Mit ihrem Leitbild „Nahmobilität 2.0“ entwickelte sie wesentliche Grundlagen zur Formulierung eines weiteren „Aktionsplans zur Förderung der Nahmobilität“. Bis heute setzt die AGFS zahlreiche Aktivitäten im Bereich der Nahmobilität für das Land um.

Die AGFS steht ihren Mitgliedern mit Beratung und Kommunikationsmaterialien unterstützend zur Seite. Ihre koordinierte Öffentlichkeitsarbeit ermöglicht es auch kleineren Kommunen, mit geringem Aufwand für mehr Nahmobilität zu werben.

Die AGFS genießt als Motor, Impulsgeber und Konzeptentwickler über die Landesgrenzen hinaus eine hohe Reputation und ist damit eine wichtige Botschafterin für eine zukunftsfähige Mobilität in Nordrhein-Westfalen. Die AGFS hat mit ihrer Arbeit ganz wesentlich dazu beigetragen, dass das Land NRW bis heute als „fahrradfreundlichstes Bundesland“ gilt.

Für ihre zukünftigen Aktivitäten wünsche ich der AGFS viel Erfolg. Ich freue mich auf die weiteren Jahre unserer guten Partnerschaft.

Drei mal drei Fragen an das Präsidium der AGFS



V.l.n.r.: Günter Rosenke, Landrat des Kreises Euskirchen, Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, Frank Meyer, Vorsitzender des Präsidiums und Oberbürgermeister der Stadt Krefeld, Dr. Alexander Berger, Bürgermeister der Stadt Ahlen

Anlässlich des 25-jährigen Jubiläums der AGFS hat die „nahmobil“ die Mitglieder des AGFS-Präsidiums gebeten, je drei Fragen zur Mobilität zu beantworten. Das Präsidium besteht aus:

- Frank Meyer ist Vorsitzender des Präsidiums und Oberbürgermeister der Stadt Krefeld.
- Günter Rosenke ist das dienstälteste Mitglied im Präsidium und Landrat des Kreises Euskirchen.
- Dr. Alexander Berger ist das neueste Präsidiumsmitglied und Bürgermeister der Stadt Ahlen.

Frank Meyer, Vorsitzender, Oberbürgermeister der Stadt Krefeld

Wie lauten Ihre verkehrspolitischen Ziele – bezogen auf das Jahr 2030 – für die Stadt Krefeld?

Bis 2030 muss sich die Verkehrsinfrastruktur in unserer Stadt deutlich verändern. Das Auto darf nicht mehr Mittelpunkt der Verkehrsplanung sein. Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigte Partner: Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und Autofahrer. Denn die Menschen werden immer älter, dadurch sind sie

auf andere Weise mobil. Viele nehmen für kürzere Strecken das Fahrrad, die Bedeutung des E-Bikes wird weiter zunehmen. Deshalb müssen wir die vorhandenen Radwege prüfen, gegebenenfalls ausbauen und neue Radwege schaffen. Dies bedeutet auch ein Umdenken in der Kommunalpolitik. Der Parkplatz vor der Türe an Hauptverkehrsstraßen ist keine Selbstverständlichkeit mehr. Wir erarbeiten gerade ein Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld, das alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer gleichermaßen berücksichtigt. Das Ziel ist eine sichere und saubere Stadt für alle. Dieser Wandel hat natürlich längst begonnen: Aktuell werden in Krefeld viele Radwege erneuert, 172 zusätzliche Abstellboxen für Räder werden aufgestellt.

Welche Rolle muss aus Ihrer Sicht die Nahmobilität – speziell das Fahrrad – in der zukünftigen Mobilität übernehmen?

Die Nahmobilität ist und bleibt für uns ein wichtiges Thema. Die damit verbundenen Fragen spielen in unterschiedlichen Ressorts der Verwaltung (Verkehr, Umwelt, Sport, Gesundheit, Schule etc.) eine Rolle. Wir brauchen einen breiten Konsens zum Thema Nahmobilität seitens der Bürger, der Politik und der Verwaltung. Nur in der dezernatsübergreifenden Zusam-

menarbeit aller Bereiche können zukunftsweisende Mobilitätskonzepte entstehen – Bürgerschaft und Politik müssen dabei mitziehen. Die Gründe liegen auf der Hand: Ein umfassendes Mobilitätskonzept, wie die AGFS es vorschlägt, fördert Gesundheit und Beweglichkeit, erhöht die Sicherheit im Straßenraum und verbessert die ökologische Bilanz.

Sie sind Vorsitzender des AGFS-Präsidiums und Oberbürgermeister einer Großstadt. Was bedeutet für Sie die Mitgliedschaft in der AGFS und welchen Nutzen können Großstädte aus einer Mitgliedschaft in der AGFS ziehen?

Ein großer Erfolg der AGFS besteht darin, Kommunen und ihre Bürgerinnen und Bürger auf die Bedeutung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs aufmerksam zu machen. Ohne die AGFS wäre die Förderung des Radverkehrs in den Städten und Gemeinden deutlich schwieriger gewesen. Die Entwicklung beispielhafter Projekte und Standards hat dazu beigetragen, in der Stadt und auf dem Land ausgewogene Verkehrsplanungen zu erreichen. Die AGFS ist zudem sehr erfolgreich in der Vernetzung der nordrhein-westfälischen Städte, Gemeinden und Kreise. Die Zusammenarbeit ermöglicht einen Erfahrungsaustausch zum Thema Fahrradfreundlichkeit und schafft wichtige Synergieeffekte bei der Kommunikation mit Politik, Interessenverbänden und Vereinen. Deshalb ist es umso wichtiger, dass viele Kommunen Mitglied in der AGFS werden. Möge sich in den nächsten Jahren die Zahl auf 100 Mitglieder vergrößern. Wir sind auf einem guten Weg.

Günter Rosenke, Landrat des Kreises Euskirchen

Welche Ziele haben Sie als Landrat für die Mobilität der Zukunft im Kreis Euskirchen?

Für den Kreis Euskirchen ist es das Ziel, die Attraktivität als Fahrradfreundlicher Kreis kontinuierlich auszubauen. Um weitere Angebote zielgerichtet anzubieten, möchten wir Elektrofahrzeugverleihsysteme stärken, um den Umstieg aufs Fahrrad im Alltag zu fördern und gleichzeitig die touristische Vielfalt des Kreises Euskirchen per Fahrrad zu erschließen. Hinzu kommt der kontinuierliche Ausbau des ÖPNV, auch mit der Erprobung neuer Angebotsformen wie das Modellprojekt „TaxibusPlus“. Einen hohen Stellenwert hat für mich hier auch der Umweltaspekt, also die Bereitstellung eines nachhaltigen ÖPNV. Mit dem Einsatz von Erdgasbussen haben wir hier bereits einen Schritt in die richtige Richtung unternommen.

Welche Chance räumen Sie der Elektromobilität, hier insbesondere den Pedelecs, ein?

Als Mittelgebirgsregion bietet der Kreis Euskirchen ein umfassendes Wegenetz für Fahrradfahrer. Bereits jetzt hat sich das Pedelec bei der „Best-Ager-Generation“ etabliert. Es ermöglicht, die Höhenunterschiede ohne Problem zu meistern. Das Pedelec bietet aber auch den berufstätigen Pendlern auf dem Weg zur Arbeit innerhalb des Kreises eine gute Alternative zum (Zweit-)Auto. Damit werden die Elektrofahräder zunehmend auch für die jüngere und mittlere Generation attraktiv. Zudem benötigt es noch den Ausbau der Infrastruktur, wie z.B. Abstellanlagen oder Ladestationen.

Welchen Beitrag kann die AGFS leisten, damit Nahmobilität auch ein wichtiges Thema in den Kreisen wird?

Nahmobilität ist bereits jetzt ein wichtiges Thema im Kreis Euskirchen. Wir wollen den ländlichen Raum stärken und

attraktiver machen. Bedeutet: Nahversorgung muss realisierbar sein, um auch kurze Wege mit einem Pedelec zu ermöglichen. Es benötigt hierfür aber Investitionen in den ländlichen Raum. Da müssen wir gemeinsam noch viel Überzeugungsarbeit in den Ministerien leisten. Konkret sind hier der Ausbau und die Verdichtung des ÖPNV-Angebots zu nennen, z.B. auch mit einem Fahrradbus. Ein weiteres Standbein für einen flächengroßen Kreis ist die Etablierung eines Pedelec-Verleihsystems. Gemeinsam mit der AGFS werden wir diese Themen in Zukunft angehen.

Dr. Alexander Berger, Bürgermeister der Stadt Ahlen

Die Stadt Ahlen ist seit 2016 im Förderprogramm „Nationale Klimainitiative“ des Bundes zur Verbesserung des Radverkehrs. Gibt es schon Ergebnisse?

Das Fahrrad ist über kurz oder lang das Verkehrsmittel Nummer Eins in der Innenstadt. Die Stadt Ahlen antwortet darauf mit einem modernen Radverkehrskonzept. Unter dem prägnanten Titel „PedAhlen“ fassen wir einen Strauß an Maßnahmen zusammen, damit Fahrradfahrer sicher und bequem an ihr Ziel gelangen. Die Kombination aus einem Maßnahmenprogramm baulich investiver Maßnahmen mit einer umfassenden Öffentlichkeits- und Kommunikationskampagne soll Modellcharakter auch für andere Projekte des nationalen Radverkehrsplanes erhalten.

Der Bau sicherer und materialschonender Radabstellanlagen, die Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr, ampelfreie Kreuzungen und das Werben für den Radfahrer auf der Fahrbahn – das sind Kernpunkte von „PedAhlen“. Außerdem wollen wir die Bürgerinnen und Bürger daran gewöhnen, dass es zusammen besser geht. Eine Straße, die heute noch stark frequentiertes Nadelöhr für Autos und Schwerlastverkehr ist, bauen wir noch in diesem Jahr zu einer Begegnungszone um, in der Radfahrer und Fußgänger neue Freiheiten erleben. Das setzt viel Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit voraus, die wir mit breiter Öffentlichkeitsarbeit flankieren. Bürgerversammlungen, Kinospots und Aktionstage rund ums Fahrrad helfen uns dabei spürbar.

Die Förderung des Fußverkehrs ist noch eine relativ junge Aufgabe der AGFS. Was kann die AGFS dazu beitragen, damit der Fußverkehr eine ähnliche Renaissance wie der Radverkehr erfährt?

Im Prinzip gilt dasselbe wie für den Radverkehr: Fußgänger dürfen sich nicht als Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse fühlen. Intelligente Ampelschaltungen wie „Standby-Ampeln“, die nur auf Anforderung den Kraftverkehr stoppen und ansonsten Fußgänger nach eigenem Ermessen die Straße ohne anzuhalten überqueren lassen, sind erste Bausteine, die wir schon jetzt umsetzen.

Welche Rolle kann die Nahmobilität in kleineren und mittleren Städten in NRW leisten?

Sie trägt zur Lebendigkeit der Stadt bei und fördert die Gesundheit und die Begegnung von Menschen jeden Alters. Sinnvoll sind in einem umweltbezogenen Verkehrsverbund Kombinationen aus ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Die Stadt Ahlen begrüßt den Ansatz, mit einem Netz von Velorouten zwischen den Kommunen im Kreis Warendorf auch längere Distanzen mit technisch modernen Zweirädern bewältigen zu können.

25 Jahre mit der AGFS – Interviews mit zwei „Oldies“ und zwei „Youngstern“

Anlässlich ihres Jubiläums hat die AGFS vier Projektleiter aus AGFS-Mitgliedsstädten zum Thema Mobilität befragt. Cornelia Winkelmann, Verkehrsplanerin bei der Stadt Hamm, und Thomas Ide, Verkehrsplaner der Stadt Gladbeck, sind bereits seit über 20 Jahren als Projektleiter in Zusammenarbeit mit der AGFS tätig. Antonia Richters aus der Stadt Schwerte und Hauke Karnath aus der Stadt Arnsberg zählen eher zu den „Youngstern“ mit klaren Vorstellungen über die zukünftige Mobilität in NRW.

Interview mit Cornelia Winkelmann, Verkehrsplanerin der Stadt Hamm



AGFS: Können Sie sich noch an den Tag vor 25 Jahren erinnern, als die AGFS gegründet wurde?

Frau Winkelmann: Ja klar, denn für mich war dies eine sehr aufregende Zeit des Umbruchs. Eine meiner ersten Aufgaben bei der Stadt Hamm war, die Aufnahme in das damalige Landesprogramm „Fahrradfreundliche Städte in NRW“ zu begleiten. Besser konnte es für mich als Radplanerin nicht kommen. Damals wurden die Weichen für eine ganz neue Sichtweise auf die Verkehrsplanung gestellt. Zum ersten Mal war Radverkehr keine Randerscheinung mehr, sondern ein wichtiger Faktor bei der Gestaltung eines stadt- und menschenverträglichen Verkehrs.

AGFS: Wie zufrieden sind Sie generell mit der Entwicklung des Radverkehrs bzw. der Nahmobilität im letzten Vierteljahrhundert?

Frau Winkelmann: Das ist ja fast eine philosophische Frage. Zwei gegensätzliche Antworten:

1. Nein, ich bin nicht zufrieden, denn schau ich nach Dänemark oder in die Niederlande, wird mein Planerherz ganz neidisch.
2. Ja, ich bin sehr zufrieden, denn wir sind eine Autofahrernation im Wandel und bringen inzwischen sehr erfreuliche Radverkehrszahlen zustande.

AGFS: Haben sich das Klima und die Einstellung zum Verkehr in Hamm geändert? Wie ist es in der Stadtverwaltung?

Frau Winkelmann: Bereits 1994 gab es in Hamm einen Verkehrsentwicklungsplan, der die Fragen stellte, wie viel Autoverkehr ein bestimmter Straßenabschnitt überhaupt vertragen kann und wie wir eine Verlagerung des „überschüssigen“ Kfz-Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bewerkstelligen können. Diese neue Denkart hat der Sache des Radverkehrs gutgetan, hat seinen Stellenwert bei Bürgern, Planern und Poli-

tikern gestärkt. Das erklärte Ziel der Stadt Hamm ist, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025 auf 25% zu erhöhen. Mit derzeit 19% sind wir auf einem guten Weg.

Nichtsdestotrotz, wird in der Flächenstadt Hamm noch (zu) viel Auto gefahren. Das liegt oft an den weiten Wegen, die zurückgelegt werden müssen. Mit einer Offensive für die Elektromobilität wollen wir nun erreichen, dass möglichst viele Fahrten, die nicht mit dem Rad zurückgelegt werden können, zumindest umweltfreundlicher abgewickelt werden.

AGFS: Welche Abläufe sind heute einfacher zu regeln im Vergleich zu früher und was ist „schwieriger“ geworden?

Frau Winkelmann: Einfacher ist sicher, die damals noch neuen Instrumente wie Fahrradstraßen oder unechte Einbahnstraßen einzurichten. Schwieriger ist, das in die Jahre gekommene Radwegenetz baulich in Schuss zu halten.

AGFS: Gibt es Entscheidungen während Ihrer Zeit als Radverkehrsbeauftragte, die Sie rückgängig machen würden?

Frau Winkelmann: Ein klares Nein.

AGFS: Wenn Sie eine Million Euro für die Förderung der Nahmobilität in Hamm bekommen würden, was würden Sie als Erstes anpacken?

Frau Winkelmann: Finden Sie eine Million wirklich viel? Ich hätte gern zehn Millionen und würde damit in einem Rutsch das vorhandene Netz zukunftsfähig machen.

AGFS: Die AGFS kann seit 25 Jahren auf eine sehr effiziente und erfolgreiche Zusammenarbeit blicken. Zuletzt wurde das Modellprojekt „Quartier in Bewegung“ im Hammer Westen durchgeführt, welche Tipps haben Sie für mehr Bewegung im Alltag?

Frau Winkelmann: Einfach vergessen, dass es Aufzüge und Rolltreppen gibt.

AGFS: Als Kind hat man Berufswünsche, wie Prinzessin, Astronautin oder Tierärztin. Warum sind Sie ausgerechnet Verkehrsplanerin geworden?

Frau Winkelmann: Mein erstes Praktikum während meines Stadtplanerstudiums fand in der Verkehrsplanung einer kleinen Stadt statt. Ich durfte ein ganzes Viertel verkehrsberuhigen. Das fand ich so faszinierend, dass ich dabei geblieben bin – eine weise Entscheidung.

AGFS: Mit Ihren planerischen Erfahrungen wagen wir einen Blick in die Zukunft. Was ist Ihre Prognose für die nächsten Jahre zum Thema Nahmobilität?

Frau Winkelmann: Durch die Digitalisierung ändert sich unsere Lebenswelt in einer unglaublichen Geschwindigkeit. Gerade für die Nutzung von Sharing-Fahrzeugen und des ÖPNV tun sich Welten auf. Dies wird dazu führen, dass immer mehr Menschen auf das Auto im Nahverkehr verzichten und damit unsere Städte lebenswerter machen.

AGFS: Was genau wünschen Sie sich für die nächsten 25 Jahre von der AGFS?

Frau Winkelmann: Ich habe sehr von der AGFS profitiert, allein der ständige Erfahrungsaustausch hat uns allen wirklich geholfen. Ich wünsche mir, dass viele weitere Städte diese Zu-

sammenarbeit nutzen. Den einzelnen Aktivisten wünsche ich, dass sie die Freude an dieser wunderbaren Aufgabe behalten.

Interview mit Thomas Ide, Verkehrsplaner der Stadt Gladbeck



AGFS: Was finden Sie gut an Ihrer Arbeit und der Zusammenarbeit mit der AGFS?

Herr Ide: Als städtischer Verkehrsplaner habe ich ein spannendes und breites Aufgabenfeld, das sich stets der öffentlichen Meinung stellen muss. Von daher

sollten die verkehrlichen Maßnahmen nachvollziehbar sein. Alternativen helfen zudem bei der Entscheidungsfindung. Bei der Suche nach angemessenen Lösungen hilft die AGFS ungemein. Es sind vor allem die Fußgänger und Radfahrer, deren Belange in der Vergangenheit meist zu geringe Beachtung fanden und die nun durch die AGFS ein Sprachrohr erhalten haben. Die Ideen, Vorschläge, Konzepte und Aktionen der AGFS kann ich dabei gut in meine verkehrsplanerische Arbeit einbinden.

AGFS: An welches berufliche Highlight denken Sie im Zusammenhang mit der AGFS?

Herr Ide: Da fällt mir spontan die Planerwerkstatt im letzten Jahr ein – kreatives Arbeiten im Kreise von Gleichgesinnten. Aber es sind natürlich auch die vielen verschiedenen Aktivitäten, die vor Ort beeindruckten: Großflächenplakate mit Werbung für das Fahrradfahren, Foto Fun, tolle Fahrgeschäfte, Aktionen für Auto fahrende Brötchenkunden. Persönlich ist mir ein Erlebnis haften geblieben: als ich während einer Rückfahrt per Bahn von einem AGFS-Workshop mit einem Vertreter des Verkehrsministeriums zusammensaß und ich ihm von einer geplanten Radverkehrsmaßnahme in Gladbeck berichtete, deren Finanzierung und Umsetzung sich als schwierig erwies. Er gab mir so gute Hinweise, dass die Maßnahme noch im darauffolgenden Jahr realisiert werden konnte.

AGFS: Inwiefern hat sich der Stellenwert bei der Radverkehrsförderung seit Ihrem Start bei der Stadt Gladbeck verändert?

Herr Ide: Ich will nicht so vermessen sein und glauben, dass meine Arbeit am Radwegenetz der Stadt Gladbeck das Image als fahrradfreundliche Stadt geprägt hat. Das ist sicher dem Bemühen vieler engagierter Mitstreiter zu verdanken. Innerhalb der Verwaltung wissen allerdings die meisten Kolleginnen und Kollegen, dass ich für den Radverkehr zuständig bin, viele wenden sich bei erkannten Problemen an mich. Als Radverkehrsplaner wünscht man sich immer deutlich höhere Finanzmittel, um den Bestand zu verbessern und die eine oder andere Baumaßnahme schneller zu realisieren. Trotz Haushaltskonsolidie-

rung besitzt der Radverkehr in Gladbeck dennoch einen beachtlichen Stellenwert.

AGFS: Gibt es Entscheidungen, die Sie als Verkehrsplaner rückgängig machen würden?

Herr Ide: Zum Glück nicht und ich will hoffen, dass dies die Bürgerinnen und Bürger von Gladbeck ähnlich einschätzen. Mir ist keine Planung bekannt, die ich im Nachhinein als misslungen bezeichnen würde. Persönlich ist es mir wichtig, Lösungen mit Augenmaß für die verschiedenen Verkehrsträger zu entwickeln. Dabei habe ich immer den § 1 der StVO im Blick: Wie kann ich durch eine Verkehrsplanung die gegenseitige Rücksichtnahme fördern und einen sicheren Verkehrsablauf ermöglichen? Die Einschätzung, welche Lösung die richtige ist, hängt aber immer vom Blickwinkel des Betrachters ab.

AGFS: Wie ist die Stimmung der Bürgerinnen und Bürger zum Thema Nahmobilität in Gladbeck?

Herr Ide: Der Gladbecker liebt seine Stadt und in einer Kommune, die mit dem Bergbau groß wurde, hatte das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel immer eine hohe Bedeutung. Das Fahrrad ist auch heute im Stadtbild präsent. Gladbeck ist eine kompakte Stadt mit besten Voraussetzungen für das Fahrradfahren und das Zufußgehen. Früher nannte man das treffend: eine Stadt der kurzen Wege. Als Verkehrsplaner gilt es, diese Vorteile zu nutzen und durch entsprechende Nahmobilitätsangebote die gesunde Bewegung der Menschen zu unterstützen. Die Stadt Gladbeck ist hierbei auf einem guten Weg.

AGFS: Eine Kampagne zeigte: Gladbecker tun es 39.867-mal täglich, und zwar in aller Öffentlichkeit – Rad fahren! Wie oft tun Sie es?

Herr Ide: Ich fahre jeden Tag mit dem Fahrrad zur Arbeit, bei jedem Wetter. Von daher hat es im Winter manche Straßenverhältnisse gegeben, die kritisch für mich und das Fahrrad waren. Zum Glück bin ich immer gut und heil angekommen.

AGFS: Erwachsene sollen ca. 10.000 Schritte pro Tag gehen. Welchen Stellenwert hat der Fußverkehr in den Köpfen der Verwaltung und der Bürgerschaft?

Herr Ide: Das Bewusstsein im Hinblick auf gesunde Verhaltensweisen hat sich in den letzten Jahren stark entwickelt. Ich denke dabei beispielsweise an die vielen smarten Uhren an den Handgelenken, die ihrem Träger die nächste Bewegungseinheit empfehlen. Die Verwaltung veranstaltet mittlerweile Gesundheitstage für die Beschäftigten, viele kommen mit dem Rad zur Arbeit. Es ist gut, dass der Mensch sich zunächst auf seine Beine besinnt, denn jeder Verkehrsteilnehmer ist immer auch Fußgänger. Im öffentlichen Straßenraum ist nach wie vor Handlungsbedarf: mehr und breitere Flächen für den Fußgänger, bessere Signalschaltungen, Barrierefreiheit und sichere Straßenquerungen. Da gibt es noch einiges zu tun, aber die öffentliche Hand ist bereits aktiv.

AGFS: Wenn Sie heute noch einmal die Wahl hätten, sich ein Berufsfeld auszusuchen, würden Sie sich wieder für die Verkehrsplanung und den Schwerpunkt Nahmobilität entscheiden und – wenn ja – warum?

Herr Ide: Ich mache meine Arbeit seit über 30 Jahren und das mit Leidenschaft. Ich würde mich auf jeden Fall wieder für eine Tätigkeit im Bereich der Verkehrsplanung entscheiden. Und warum? Nun, es ist eine öffentliche Aufgabe, die es wert ist, kreativ gestaltet zu werden. Es ist ein teamorientiertes Arbeiten,

ein Austausch mit anderen Fachdisziplinen, eine Arbeit mit starkem Praxisbezug, eine Aufgabe immer im Austausch und Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern. Ich finde dies sinngebend und motivierend.

AGFS: Mit Ihren planerischen Erfahrungen wagen wir einen Blick in die Zukunft. Was ist Ihre Prognose für die nächsten Jahre zum Thema Nahmobilität?

Herr Ide: Ein „Weiter-so“ wie bisher sollte es nicht geben. Die aktuelle Klima- und Schadstoffdiskussion in den Städten macht Veränderungen erforderlich. Hiervon wird die Nahmobilität profitieren, da sie auch ein Teil der Lösung für die Städte ist! Nach meinen Vorstellungen wird das Auto nicht zu ersetzen sein, entscheidend wird sein, wie viele Kfz-Fahrten im Kurz- und Mittelstreckenbereich zukünftig durch nahmobile Verkehrsträger ersetzt werden können. Das Potenzial hierfür ist vorhanden!

AGFS: Was genau wünschen Sie sich für die nächsten 25 Jahre von der AGFS?

Herr Ide: Eine spannende Zeit mit immer neuen Herausforderungen! Praxistaugliche Lösungen und ebenso viel Mut für Innovationen, um das Zufußgehen zur Selbstverständlichkeit werden zu lassen und dem Radverkehr den Platz in den Straßen zu ermöglichen, der ihm als Alltagsverkehrsmittel zustehen sollte. Hierzu braucht die AGFS die engagierte Unterstützung von vielen Partnern. Gemeinsam sind wir stark. In diesem Sinne: weiter so!

Interview mit Verena Richters, Stadt Schwerte



AGFS: Seit drei Jahren ist Schwerte Mitglied in der AGFS. Wie beurteilen Sie bisher die Zusammenarbeit mit der AGFS?

Frau Richters: Durch die Mitgliedschaft in der AGFS konnte die Rad- und Fußverkehrsförderung in der Stadt Schwerte ausgebaut werden!

Seit einem halben Jahr vertrete ich nun die Stadt Schwerte in der AGFS. In den unterschiedlichen Formaten der AGFS – Planerwerkstatt, Facharbeitskreise, Fahrradkongress – habe ich schnell gemerkt, dass die AGFS ein Netzwerk für Wissens- und Erfahrungsaustausch ist. Ich habe die Möglichkeit, Neues aus dem Bereich Nahmobilität zu erfahren, Planungsprobleme mit Vertretern anderer Mitgliedskommunen zu diskutieren und mich selbst stärker zu vernetzen.

Darüber hinaus konnte Schwerte als Stärkungspaktkommune durch den exklusiven Zugang zu Fördermitteln ihre Öffentlichkeitsarbeit im Bereich der Radverkehrsförderung seit der Aufnahme in die AGFS ausbauen. In diesem Jahr wird Schwerte beispielsweise zum zweiten Mal am bundesweiten Stadtradeln teilnehmen und einen Drahteselmarkt durchführen.

AGFS: Haben Sie Wünsche und Anregungen an das Angebot und die Leistungen der AGFS und – wenn ja – welche?

Frau Richters: Ende 2017 hat die AGFS zum ersten Mal das Format der Planerwerkstatt durchgeführt. Ich würde mir wünschen, dass die AGFS in Zukunft vergleichbare Formate anbietet, die es ermöglichen, gemeinsam mit Kollegen aus anderen Kommunen an Beispielen aus dem eigenen Arbeitsalltag zu diskutieren.

AGFS: Was ist Ihre persönliche Vision zur Mobilität der Zukunft?

Frau Richters: Meine Vision von der Mobilität der Zukunft zeichnet ein verträgliches Zusammenspiel der unterschiedlichen Verkehrsmittel aus. Wobei folgende Punkte eine besondere Rolle spielen:

- Hohe Qualität der Verkehrsinfrastruktur trotz finanzieller Engpässe
- Innovative Personenmobilität
- Neu organisierte Gütermobilität

Interview mit Hauke Karnath, Stadt Arnsberg



AGFS: Seit fünf Jahren ist Arnsberg Mitglied in der AGFS. Wie beurteilen Sie bisher die Zusammenarbeit mit der AGFS?

Herr Karnath: Ich kann lediglich die letzten zwei Jahre beurteilen und die waren durchweg positiv. Der Austausch über die FAK, die zur Verfügung

gestellten Kampagnenpakete und nicht zuletzt der direkte Weg, über den Projektleiterteilnehmer Fragen zu stellen, sind nur einige gute Beispiele, die mir direkt einfallen.

AGFS: Haben Sie Wünsche und Anregungen an das Angebot und die Leistungen der AGFS und – wenn ja – welche?

Herr Karnath: Eine Erweiterung der Kommunikationspakete wäre super. Das Rad braucht ja nicht neu erfunden werden. In Baden-Württemberg gibt es zum Beispiel ein Kampagnenpaket, das die Eröffnung einer Fahrradstraße mit verschiedenen Medien begleitet. Oder das Projekt SchulRadler, das Fünftklässler nach den Sommerferien sicher auf dem Rad zur Schule bringt.

Darüber hinaus wünsche ich mir von der AGFS mehr Lobbyarbeit im Hinblick auf das Thema Dienstradleasing im öffentlichen Dienst. Da müssen wir langsam einen Schritt vorankommen.

AGFS: Was ist Ihre persönliche Vision zur Mobilität der Zukunft?

Herr Karnath: Eine autolobbyfreie Zukunft, in der die Verkehrsflächen gerecht verteilt sind, in der der öffentliche Raum wieder wertgeschätzt wird, in der die Citymauts den ÖPNV finanzieren und in der ein ICE 5 mit mehr als acht Fahrradstellplätzen durch die Republik rauscht.

Wir sind die AGFS!





Die Projektleiterinnen und Projektleiter der AGFS

Gemeinde Bönen / Uwe Flunkert
 Gemeinde Heiden / Sandra Heming
 Gemeinde Reken / Annette Höller
 Gemeinde Rommerskirchen / Rudolf Reimert
 Gemeinde Schöppingen /
 Franz-Josef Gausling
 Kreis Borken / Bernhard Sieverding

Kreis Coesfeld / Mathias Raabe
 Kreis Düren / Michael Reichert
 Kreis Euskirchen / Marcus Sprung
 Kreis Lippe / Jürgen Deppemeier
 Kreis Recklinghausen / Marion Bugdoll
 Kreis Soest / Stefan Hammeke
 Kreis Steinfurt / Uta Ahrens
 Kreis Unna / Klaus-Peter Dürholt
 Kreis Viersen / Sandra Sieg
 Kreis Warendorf / Martin Terwey
 Landeshauptstadt Düsseldorf /
 Steffen Geibhardt
 Rhein-Erft-Kreis / Ralph Zünskes
 Rhein-Kreis Neuss / Michael Ruß
 Rhein-Sieg-Kreis / Sven Habedank
 Stadt Aachen / Gaby Mans
 Stadt Ahlen / Angelika Schöning
 Stadt Arnsberg / Hauke Karnath
 Stadt Bergkamen / Hans Rudolf Irmisch
 Stadt Bielefeld / Barbara Choryan
 Stadt Bocholt / Hans Schliesing
 Stadt Bochum / Matthias Olschowy
 Stadt Bonn / Regina Jansen
 Stadt Bottrop / Sylvia Staudt
 Stadt Brühl / Ulrich Kalle
 Stadt Bünde / Anette Lüer
 Stadt Coesfeld / Holger Ludorf

Stadt Dormagen / Peter Tümmers
 Stadt Dorsten / Christoph Möllers
 Stadt Dortmund / Anette Herter /
 Winfried Sagolla
 Stadt Duisburg / Peter Steinbicker
 Stadt Dülmen / Anja Althoff
 Stadt Erkelenz / Nicole Stoffels
 Stadt Essen / Christian Wagener
 Stadt Euskirchen / Alexander Juffa
 Stadt Gladbeck / Thomas Ide
 Stadt Haltern am See / Carolin Ostrop
 Stadt Hamm / Cornelia Winkelmann
 Stadt Herford / Peter-Maria Böhm
 Stadt Herne / Margarethe Kreuzmann
 Stadt Herten / Lydia Schäfers
 Stadt Herzogenrath / Joachim Hergesell
 Stadt Ibbenbüren / Manfred Dorn
 Stadt Iserlohn / Bernd Schlünder
 Stadt Kamen / Matthias Breuer
 Stadt Kempen / Heinz Puster
 Stadt Kerpen / Guido Ensemeyer
 Stadt Kleve / Pascale van Koeverden
 Stadt Köln / Jürgen Möllers
 Stadt Krefeld / Michael Hülsmann
 Stadt Lemgo / Silke Schweppe
 Stadt Leverkusen / Andrea Menz
 Stadt Lohmar / Michael Hildebrand
 Stadt Lünen / Robert Petrás / Wolfram Ernst
 Stadt Meckenheim / Marcus Witsch
 Stadt Meerbusch / Dana Frey
 Stadt Minden / Michael Lax
 Stadt Moers / Sabrina Meurer
 Stadt Monheim am Rhein /
 Stephanie Augustyniok
 Stadt Mülheim an der Ruhr / Helmut Voß
 Stadt Münster / Guido Koops
 Stadt Neuss / Thomas Leuker
 Stadt Oberhausen / Dieter Baum
 Stadt Pulheim / Thomas Wimmer
 Stadt Ratingen / Martin Willke
 Stadt Recklinghausen / Marianne Scholas
 Stadt Rees / Georg Messing
 Stadt Rhede / Christian Anschlag
 Stadt Rietberg / Svenja Schröder
 Stadt Schwerte / Verena Richters
 Stadt Soest / Manfred Scholz
 Stadt Telgte / Ihno Gerdes
 Stadt Troisdorf / Fee Rebbe
 Stadt Unna / Patricia Reich
 Stadt Velen / Natalie Jakubik
 Stadt Wesel / Michael Blaess
 StädteRegion Aachen / Ralf Oswald

Landeshauptstadt Düsseldorf baut

Bauauftritt für neuen Radweg auf der Aachener Straße



V.l.n.r.: Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke, Ingo Pähler, Leiter Amt für Verkehrsmanagement, Steffen Geibhardt, Radverkehrsbeauftragter im Amt für Verkehrsmanagement, und Bauleiter Norbert Schürmann. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Melanie Zanin

Im Rahmen der Förderung des Radverkehrs wird jetzt ein weiteres wichtiges Projekt des Radhauptnetzes der Landeshauptstadt Düsseldorf angegangen: Auf der Aachener Straße wird ein neuer Radweg angelegt. Durch den auf der Fahrbahn geführten Radfahrstreifen von der Kopernikusstraße bis zum Ludwig-Hammers-Platz sollen künftig Konflikte zwischen Radfahrern, Kraftfahrzeugverkehr sowie öffentlichem Personennahverkehr beseitigt werden. Die Arbeiten laufen voraussichtlich bis Mai 2018. Die Gesamtkosten betragen rund 120.000 Euro.

Die Beigeordnete Cornelia Zuschke hat am 8. März 2018, die Planungen für die künftige Radwegverbindung vorgestellt: „Ich freue mich, dass wir mit der Herstellung der Radwegverbindung im Rahmen des Düsseldorfer Radhauptnetzes mehr Sicherheit schaffen“, betonte sie.

Denn im Rahmen von Beteiligungsprozessen der Düsseldorfer sowie der Politik zur Umsetzung des Radhauptnetzes wurde vielfach der Wunsch geäußert, die Aachener Straße mit einer Radverkehrsanlage auszustatten und als Netzelement im Radhauptnetz zu etablieren. Als besonders problematisch wurden vor allem die Behinderungen, die durch haltende und parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn sowie in zweiter Reihe entstehen, beurteilt.

Zukünftig kein Parken mehr in zweiter Reihe

So werden nun auf einer Länge von 700 m im oben genannten Abschnitt der Aachener Straße beidseitig Radfahrstreifen in der Breite von 1,85 m zuzüglich 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zu den Parkstreifen entstehen, die zum Wegfall von rund 21 Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn führen. Gleichzeitig wird das unzulässige Parken in zweiter Reihe verhindert. In Höhe der Aachener Straße 45 bis 53 entfällt eine zeitlich begrenzte Lademöglichkeit für rund sechs Autos in zweiter Reihe. Die Aachener

Straße ist dann für den Kraftfahrzeugverkehr zweispurig – vorher vierspurig – nutzbar. Die Stadtbahn und der Autoverkehr teilen sich zukünftig diesen Verkehrsraum.

Um den Ladeverkehr vor den Geschäften zu gewährleisten, wird von der Aachener Straße im Abschnitt von der Kopernikusstraße bis zur Karolingerstraße die Parkscheinregelung der Tarifzone III (1,50 Euro/Stunde) eingeführt. Zudem werden im Abstand von rund 50 m Ladezonen eingerichtet, die im Rahmen der konkreten Umsetzung abgestimmt werden. Diese werden auf die Ladenöffnungszeiten begrenzt, sodass dort außerhalb der Geschäftszeiten geparkt werden darf. In Höhe des Möbelhauses Schaffrath werden in Fahrtrichtung Norden die Parkbuchten für das Längsparken um sieben neue Parkmöglichkeiten erweitert.

Im Knotenpunkt Aachener Straße/Suitbertusstraße werden die Zufahrten der Suitbertusstraße mit aufgeweiteten Radaufstellstreifen markiert. Das Linksabbiegen – für Radfahrer von der Aachener Straße kommend – wird mit entsprechenden Aufstellflächen indirekt geführt.

Die Radfahrstreifen schließen an die Planung zum Ludwig-Hammers-Platz an. Diese sieht u.a. vor, die provisorische Haltestelle Bilk S-Bahnhof zugunsten von zusätzlichen Parkmöglichkeiten abzubauen. Der Abschnitt südlich der Kopernikusstraße wird im Rahmen des Umbaus der Haltestelle Südring neu geplant.

Die Bauarbeiten wurden Ende Februar 2018 begonnen, mussten jedoch witterungsbedingt unterbrochen werden. Da der starke Frost nun vorüber ist, können die Arbeiten fortgeführt werden. Ein Video zum Thema finden Sie auf YouTube unter: <https://www.youtube.com/watch?v=winc4md3IWO>

Heribert Schäfer, Landeshauptstadt Düsseldorf

Radfahrstreifen statt Autospur in Köln

Komfortables Radeln auf der Ulrichgasse



Vorher/nachher auf der Ulrichgasse: Die rechte Fahrspur wird in jeder Fahrtrichtung zum Radfahrstreifen. Rechts: Präsentation der Schablone für die 1,60 m breiten Piktogramme

Eines der Hauptprojekte, der sogenannten „Big 5“-Projekte, des Radverkehrskonzeptes für die Kölner Innenstadt ist die fahrradfreundliche Umgestaltung der in den 1950er- und 1960er-Jahren umgesetzten autogerechten Nord-Süd-Achse, der „Nord-Süd-Fahrt“, durch die Innenstadt. Grundprinzip ist die Umwandlung einer Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen. Die Anzahl der Kfz-Fahrspuren je Richtung wird gleichzeitig von drei auf zwei Fahrspuren reduziert. Im Zuge einer Fahrbahndeckensanierung wurde auf der Ulrichgasse dieses Prinzip erstmalig umgesetzt. Oberbürgermeisterin Henriette Reker hat den Abschnitt vor Ort im November 2017 eingeweiht. Auf der Ulrichgasse steht nun auf ei-

nem 350 m langen Teilstück eine 2,5 m breite Spur für Radfahrerinnen und Radfahrer in beiden Fahrrichtungen zur Verfügung. Gleichzeitig wurden die Ampelanlagen erneuert und in diesem Zuge die Bedingungen für links abbiegende Radverkehre deutlich verbessert (direktes und indirektes Linksabbiegen). In den Nebenrichtungen wurden zudem die Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet, die Ulrichgasse wird vom trennenden zum bindenden Glied in der südlichen Innenstadt.

Die Radverkehrsführung auf der Ulrichgasse wird ab Sommer 2018 weiter nach Süden verlängert und der Anschluss an das bestehende Radverkehrsnetz auf der Vorgebirgsstraße her-

gestellt. Hierfür werden u.a. die Ampelanlagen an vier weiteren Knotenpunkten erneuert. Um bereits heute auf die Nutzungsansprüche des Radverkehrs aufmerksam zu machen, wurde im Bereich der Netzlücke als Übergangslösung bis zum Sommer 2018 eine „Piktogramm-kette“ aufgetragen. Dabei wurden 1,60 m breite Fahrradpiktogramme in dichter Folge mittig auf der rechten Fahrspur aufgebracht. Diese Form der Markierung wurde bisher in Köln noch nicht angewendet. Den Autofahrerinnen und Autofahrern soll so verdeutlicht werden, dass es Fahrradfahrenden erlaubt ist, hier auf der Fahrbahn zu fahren.

Fabian Fohlmeister, Stadt Köln

Teilabschnitt des Radwegs am Militärring saniert

Komfortables Radeln im Äußeren Grüngürtel zwischen Rodenkirchen und Lindenthal



Auf einer Gesamtlänge von insgesamt 1,2 km hat das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung den Radweg parallel zum Militärring zwischen der Straße Am Wasserwerkswäldchen und der Brühler Landstraße saniert. Vor der Sanierung verliefen der Radweg und der



Gehweg getrennt. Durch die Erneuerung des Fahrbahnbelages konnte die Stadt Köln einen durchgehend 5 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg schaffen. Die hohe Qualität des neuen Weges ermöglicht Radfahrerinnen und Radfahrern ein komfortables und zügiges Vo-

rankommen und verbessert auch den Komfort für Fußgängerinnen und Fußgänger deutlich.

Der Weg ist eine wichtige Querverbindung zwischen den beiden Stadtbezirken Rodenkirchen und Lindenthal und ist Teil der dort verlaufenden nordrhein-westfälischen Veloroute. Neben dem Alltagsverkehr ist er auch eine beliebte Route für Freizeitradlerinnen und Freizeitradler, die die vielfältigen Erholungsmöglichkeiten des Kölner Grüngürtels zu schätzen wissen.

Ursula Kann, Stadt Köln



Mehr Sicherheit durch den Umbau der Möhnestraße



Fotos: Stadt Arnsberg/Karnath

Appell für mehr Fairness untereinander auf dem RuhrtalRadweg

Arnsberg auf dem Weg!

Stellenwert des Radverkehrs steigt weiter

Zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs hat die AGFS-Kommune Arnsberg in den letzten Monaten weitere wichtige Bausteine zur Stärkung des Umweltverbundes umgesetzt. Die Arnsberger PlanerInnen folgen damit – insbesondere bei städtischen Umbau- und Sanierungsmaßnahmen – konsequent den Zielvorgaben ihres Masterplans Mobilität 2030 (bit.ly/mmarnsberg) zur Stärkung der „aktiven Mobilität“ und ihrem Leitbild einer lebenswerten, nachhaltigen Stadt.

Car-Bike-Ports: Statt eines Pkw zehn Räder

So verdeutlichen die vor kurzem installierten Car-Bike-Ports in den Ortsteilen Neheim (Engelbertstraße) und Alt-Arnsberg (Gutenbergplatz) den weiter steigenden Stellenwert des Fahrrads in Arnsberg und heben auf kreative Art und Weise den geringeren Flächenbedarf von Fahrrädern im öffentlichen Raum hervor. Denn auf einem einzelnen innerstädtischen Stellplatz finden hier anstelle eines Pkw gleich zehn Fahrräder Platz.

Bürgerbeteiligung: Wo parkst du dein Rad?

Zusammen mit der Installation der Car-Bike-Ports ist die Umfrage „Wo parkst du dein Rad?“ (arnsberg.de/radverkehr/umfrage) gestartet, mit der die Arnsberger Stadtverwaltung potenzielle neue Standorte für Radabstellanlagen bei den Bürgerinnen und Bürgern ermitteln will.

Fahrradservicestationen machen Werkzeugtasche überflüssig

Darüber hinaus verfügt die Stadt Arnsberg über zwei weitere neue Anziehungspunkte für Radfahrer: Seit Mitte 2017 stehen für Alltagsradler und Radtouristen Fahrradservicestationen an zwei zentralen Stellen des Stadtgebietes (Neumarkt und Neheimer Markt) bereit. Eine dritte Station steht seit April 2018 direkt am RuhrtalRadweg auf Höhe des Freizeitbads Nass. Diese ermöglichen den Radfahrern diverse Reparatur- und Wartungsarbeiten: Vom Reifendruck prüfen bis zum Radwechsel ist an die-

sen Stationen so ziemlich alles möglich – auch wenn man sein eigenes Werkzeug gerade nicht zur Hand hat.

Fairnesszone auf RuhrtalRadweg errichtet

Auf dem RuhrtalRadweg in Neheim und in Oventrop sind Bodenmarkierungen mit dem Schriftzug „Fairnesszone“ aufgebracht worden. Der Schriftzug appelliert an den fairen Umgang miteinander und an die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Fußgängern, Joggern, Skatern, Radfahrern und anderen Nutzern des teilweise sehr stark frequentierten Wegeabschnitts.

Sanierte Straßen fördern aktive Mobilität

Abgeschlossen ist mittlerweile der Umbau der Möhnestraße im Ortsteil Neheim. Auf einer Länge von 700 m wurden nicht nur Fahrbahnoberfläche und Versorgungsinfrastruktur erneuert, sondern auch die Fußwege verbreitert und ansprechend gestaltet. Zudem sorgen neue, deutlich beschilderte Fußgängerüberwege sowie Radabstellanlagen und markierte Schutzstreifen für ein deutliches Plus an Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer. Die Herabsetzung der Geschwindigkeiten im gesamten Straßenabschnitt auf Tempo 30 bringt zudem mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm. Bei der Umbaumaßnahme wurde ein offenes Werkstattverfahren durchgeführt, um sicherzustellen, dass die Anregungen und die Kritik der Anwohner mit in die Planungen einbezogen werden.

Auch der Umbau der Stembergstraße im selben Ortsteil brachte einige Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer mit sich: So wurden auch hier neue Querungshilfen und Mittelstreifen installiert, die das Queren auf einer der meistbefahrenen innerstädtischen Straßen Arnsbergs deutlich erleichtern. Zudem wurden auf der gesamten Fahrbahnlänge beidseitige Schutzstreifen für Radfahrer markiert, die die bisherige Lücke zwischen Radwegenetz und Fußgängerzone schließen.

Hauke Karnath, Stadt Arnsberg

RVR entwickelt Bedarfsplan für Radverkehr in der Metropole Ruhr

Regionales Radwegenetz soll auf rund 1.900 km anwachsen, das Hauptmerk liegt auf Alltagsverkehr

Der Regionalverband Ruhr (RVR) entwickelt zurzeit einen Fahrplan für den künftigen Radverkehr in der Metropole Ruhr. Ziel ist es, das bestehende Regionale Radwegenetz auf rund 1.900 km auszubauen und fit für die Mobilität im Alltag zu machen. Dabei werden auch die künftigen Freizeit- und radtouristischen Bedarfe berücksichtigt.

Dazu Martin Tönnies, Beigeordneter Planung beim RVR: „Durch attraktive städteübergreifende Radwege und deren intelligente Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wollen wir zusätzliche und emissionsarme Mobilitätsangebote schaffen. Der bislang ausgebaute Radschnellweg Ruhr zeigt schon heute, dass ein solches Angebot im Alltagsverkehr intensiv genutzt wird. Das neu geplante Regionale Radwegenetz soll die Basis bilden, um das Fahrrad zu einem vollwertigen Verkehrsträger in der Metropole Ruhr zu entwickeln.“

Drei Kategorien von Radverbindungen

Das künftige Netz soll hierarchisch nach den drei Kategorien Radschnellverbindungen, Radhauptverbindungen und Radverbindungen aufgebaut werden. Die Wege unterscheiden sich hauptsächlich durch Breite und separaten Gehweg, der bei Radschnellwegen Grundvoraussetzung ist. Das aus diesen Bausteinen entwickelte Regionale Radwegenetz hat eine Gesamtlänge von rund 1.900 km. Davon sind für Regionale Radschnellverbindungen eine Streckenlänge von rund 360 km, für Regionale Radhauptverbindungen von rund 760 km und für Regionale Radverbindungen von rund 840 km geplant.

Ein Vergleich zwischen dem bisherigen Freizeitnetz und dem neu konzipierten Alltagsnetz zeigt, dass rund 36% deckungsgleich und damit für den Weg zur Arbeit und zur Schule nutzbar sind.

Weiteres Verfahren und Beteiligte

Ende 2016 hat der RVR begonnen, das Regionale Radwegenetz mit Unterstützung des Planungskonsortiums Planersocietät, Dortmund, und Planungsbüro VIA, Köln, weiterzuentwickeln. Von Anfang an in den Planungsprozess mit eingebunden sind die Kommunen und Kreise im Verbandsgebiet, die Emshergenossenschaft, Verkehrs- und Wirtschaftsverbände sowie die beiden RVR-Tochtergesellschaften, die RuhrTourismus GmbH (RTG) und die Business Metropole Ruhr GmbH (BMR).

Die Konzeption wurde am 28. Februar 2018 im RVR-Planungsausschuss vorgestellt und danach den Kommunen und Kreisen zur Diskussion bereitgestellt. Der RVR stellt das Regionale Radwegenetz zudem in drei Teilraumkonferenzen vor. Nach Auswertung aller Hinweise und Anregungen aus den Kommunen und Kreisen wird die RVR-Verbandsversammlung voraussichtlich Ende 2018 endgültig über die Netzplanung entscheiden.

Das 2012 erarbeitete Regionale Radwegenetz bildet für den Regionalverband Ruhr derzeit die Grundlage für Planung, Bau

und Betrieb von regionalen Radwegen in der Metropole Ruhr, das koordinierende Routen- und Qualitätsmanagement sowie das gemeinsame Marketing mit der RTG. Das bisherige Netz ist – abgesehen von dem Radschnellweg Ruhr RS1 – eher freizeitorientiert. Allerdings werden einige der regionalen Trassen bzw. Routen auch jetzt schon als Schul- und Berufsweg genutzt. Diese Entwicklung sowie die steigende Nutzung von Pelelecs und die damit verbundenen größeren Reichweiten greift der RVR mit diesem Projekt auf. Laut des RVR-Umweltberichts 2017 soll der Anteil des Radverkehrs auf 25% im gesamten Verbandsgebiet steigen.

Radschnellweg Ruhr wird Teil der KlimaExpo.NRW

Die KlimaExpo.NRW würdigt den Radschnellweg Ruhr (RS1) als wichtigen Schritt in eine klimafreundliche Zukunft. Karola Geiß-Netthöfel, Direktorin des Regionalverbandes Ruhr (RVR), erhielt heute die offizielle Urkunde zur Aufnahme in die landesweite Leistungsschau für den Klimaschutz.

Der RS1 ist bundesweit der erste Radschnellweg. Er wird im Endausbau auf gut 100 km zehn Städte zwischen Duisburg und Hamm miteinander verbinden. Hohe Standards, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf, ausreichend breite Fahrbahnen, Beleuchtung und Winterdienst, machen ihn zum Vorbild für weitere Radschnellwegprojekte in Deutschland. Im unmittelbaren Einzugsbereich des Radschnellweges Ruhr leben 1,7 Mio. Menschen. 50.000 Autofahrten pro Tag sollen mit Hilfe des RS1 wegfallen. Das entspricht einer jährlichen CO₂-Reduktion von 16.600 Tonnen.

Bausträger des RS1 ist Straßen.NRW; das erste Teilstück des Radschnellweges Ruhr zwischen Essen und Mülheim hat der Regionalverband Ruhr (RVR) bereits Ende 2015 fertiggestellt.

Bis 2022 präsentiert die KlimaExpo.NRW als Initiative der NRW-Landesregierung 1.000 positive Beispiele für den Klimaschutz in und aus Nordrhein-Westfalen.

Pressemitteilung RVR



Vermüllte Bahnstrecke wird Schwarzbachtrasse

Die Erfolgsgeschichte geht unverändert weiter

Schon Ende 2017 konnte sich der Verein Wuppertalbewegung e.V. über ein vorgezogenes Weihnachtsgeschenk freuen: am 21. Dezember 2017 übergab Gunther Adler, seinerzeit Staatssekretär im Bundesbauministerium, persönlich in Wuppertal den sehnsüchtig erwarteten Bewilligungsbescheid über 3,6 Mio. Euro für eine 90%-Förderung aus dem Programm „Klimaschutz durch Radverkehr.“ Damit wurde erstmalig ein Förderbetrag unmittelbar an einen Verein ausgeschüttet. Der verbleibende Eigenanteil ist durch Wuppertaler Bürger und Unternehmen gesichert.

Startschuss für 1,8 km

Mit diesem Geld wird der vor Kurzem schon begonnene Ausbau einer stillgelegten Verbindungskurve der alten Kohlenbahn von W.-Wichlinghausen bis W.-Oberbarmen in einen Geh-, Rad- und Skatingweg realisiert. Dieser stellt als zusätzlichen Abzweig eine Anbindung von 1,8 km an die bestehende Nordbahntrasse dar, welche 2014 mit großem Erfolg eröffnet wurde. Die Trasse ermöglicht schon jetzt über 100.000 Bürgern eine umweltverträgliche Mobilität. Neben ihrer inzwischen etablierten Funktion als Arbeitsweg bietet sie einen kreuzungsfreien, ebenen und sicheren Weg für Schüler und Kindergärten abseits des Verkehrs. Sie wird mit ihren Sportstätten, Spielplätzen,



Mehr als 500 Teilnehmer erkundeten die Trasse.

Rastplätzen und Ruhemöglichkeiten intensiv zur Freizeitgestaltung genutzt. Diese Infrastruktur wurde ausschließlich durch Sponsorengelder finanziert. Eine hochmoderne LED-Beleuchtung auf der Strecke und in den Tunneln wurde durch den Gewinn des Forschungspreises „Kommunen im neuen Licht“ mit 2 Mio. Euro ermöglicht, insekten- und fledermausgerecht.

Der Freizeitweg verbindet nicht nur regional die nördlichen Stadtquartiere, sondern auch problemlos und sehr erfreulich unterschiedliche Religionen und Ethnien. Sein Alleinstellungsmerkmal besteht in der unbeschreiblichen aktiven Teilnahme der Bevölkerung, welche sich einzigartig mit „ihrer“ Trasse identifiziert und im Falle der Nordbahntrasse über 200.000 Arbeitsstunden unentgeltlich geleistet hat. Mehr als 80 „Trassenpaten“ sorgen für Sauberkeit und Sicherheit.

Bevölkerung nimmt regen Anteil

Das gleiche Phänomen jetzt auf der Schwarzbachtrasse: Als

vor einigen Monaten eine Wanderung zum Kennenlernen des sonst gesperrten Streckenabschnittes angeboten wurde, folgten trotz sehr schlechten Wetters mit laufenden Regengüssen 500 Teilnehmer der Einladung. Anfang April konnten die Wuppertalerinnen und Wuppertaler bei Spaziergängen und Draisenfahrten von der alten Strecke und den Schienen „Abschied nehmen“, dieses Event hat erneut viele Hundert Besucher auf die Beine gebracht.

Im Mai 2018 werden in freiwilliger, ehrenamtlicher Arbeit große Mengen Müll gesammelt, die dort im Laufe der letzten Jahre klammheimlich „entsorgt“ wurden.

Die Schwarzbachtrasse zweigt im Osten Wuppertals von der Nordbahntrasse ab und verbindet die bisher vom Radverkehr etwas stiefmütterlich behandelten Bezirke Oberbarmen/Langerfeld mit unserer Hauptstrecke. Besucher aus dem angrenzenden Schwelm profitieren in gleichem Maße.

Sichere Erreichbarkeit des Zentrums

Die Stadt Wuppertal kauft die Trasse von der Bahn und überlässt der Wuppertalbewegung Sanierung und Bewirtschaftung für fünf Jahre. Danach gehen Strecke und Verkehrssicherungspflicht vertraglich in den Verantwortungsbereich und das Eigentum der Stadtverwaltung über.

Ohne die jetzt laufende Vereinsaktivität können die dortigen Bewohner die Nordbahntrasse nur über ungesicherte Autostraßen, einschließlich der viel befahrenen B 7 als Hauptverkehrsstraße, erreichen. Für Familien und ältere Besucher unattraktiv, gefährlich und nicht zumutbar. Wenn die Schwarzbachtrasse fertiggestellt ist, können weitere 50.000 Bewohner komfortabel angeschlossen werden, die Hauptzentren Wuppertals erreichen und wirkungsvoll zur weiteren Reduzierung der CO₂ Emissionen beitragen.

Diese zählt weiterhin zu unseren wichtigen Zielen und Aufgaben, wenngleich bei den Koalitionsverhandlungen im Land und im Bund dieses Thema – recht schnell – von den Tagesordnungen genommen wurde.

Rolf Eßrich, Wuppertalbewegung

Die Wuppertalbewegung e.V. wurde 2006 von Bürgerinnen und Bürgern gegründet, um die Verwaltung bei der Realisierung von nachhaltigen Projekten zu unterstützen, welche für die Bevölkerung einen echten Mehrwert bieten. Das bisherige Leuchtturmprojekt mit großer Strahlkraft war die Realisierung der Nordbahntrasse von ca. 22 km Länge von Schee bis W.-Vohwinkel.

Der Verein verfügt über mehr als 1.300 Mitglieder und kann auf weitere 2.000 Unterstützer und Sponsoren zählen. Herausragendes Merkmal ist das bürgerschaftliche Engagement: Alle Mitglieder arbeiten vollkommen ehrenamtlich. Durch die große Mitgliederzahl verfügt der Verein über Spezialisten aus vielen Fachgebieten, welche ihr jeweiliges Fachwissen einbringen.



Die Dauerzählstelle erfasst die Fahrräder richtungsgetrennt und zeigt die tägliche Radverkehrsmenge und die Jahressumme an.

Erste Dauerzählstelle in Dortmund

Seit März werden an der Schnettkerbrücke Radfahrer gezählt

Bis zu 1.000 Fahrräder täglich – so lautet die erste Bilanz der Dauerzählstelle für den Radverkehr. Installiert wurde diese am parallel zur A 40 verlaufenden Radweg nördlich der Schnettkerbrücke. Hier soll an 365 Tagen im Jahr die Zahl der Radfahrerinnen und Radfahrer erfasst werden, um so mit den gewonnenen Daten eine Grundlage für weitere Planungen im Bereich Radverkehrsförderung zu erhalten.

59% der Wege unter 5 km, für die heute zum großen Teil der Pkw benutzt wird, können zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies senkt die Verkehrsbelastung auf den Straßen und vermindert die negativen Begleiterscheinungen des motorisierten Verkehrs wie Lärm- und Schadstoffemissionen. Deshalb ist die Förderung der Nahmobilität und insbesondere des Radverkehrs ein zentrales Ziel im Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Dortmund. In Zukunft ist ebenfalls eine Einbindung der Strecke in den Radschnellweg Ruhr (RS1) geplant.

Einbindung in den RS1 geplant

„Die Einrichtung der Dauerzählstelle für den Radverkehr an der Hauptradverbindung zwischen Innenstadt und Technischer Universität ist ein Baustein im gesamtstädtischen Netzwerk zur Radverkehrsförderung. Das zeigt beispielhaft, dass wir die Förderung des Radverkehrs seit Langem vorangebracht haben – lange vor dem Urteil zu Dieselfahrverboten“, erklärt Pla-

nungsdezernent Ludger Wilde. „Für die bauliche Umsetzung der Dauerzählstelle war das Baudezernat zuständig – auf der Grundlage der Arbeit der Planungsverwaltung“, ergänzt Baudezernent Martin Lürwer. „Die Errichtung der Dauerzählstelle ist somit ein Beispiel für das bewährte Ineinandergreifen von Bau- und Planungsverwaltung, um den Radverkehr voranzubringen.“

Beliebte Strecke bei Pendlern

„Die bisherigen Daten der Zählstelle, die seit dem 23. Januar 2018 in Betrieb ist, zeigen deutlich, dass der Radweg über die Schnettkerbrücke eine wichtige Verbindung für den Pendelverkehr ist“, so Fabian Menke, Radfahr- und Fußgängerbeauftragter der Stadt Dortmund. „Denn die Radfahrer-Frequenz ist an dieser Stelle am Wochenende deutlich geringer als in der Woche.“

„Wir werden weitere Zählstellen für den Radverkehr einrichten“, freut sich Winfried Sagolla, Bereichsleiter Mobilitätsplanung im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt. „Jedoch nicht alle mit Display, auf dem sich die gezählten Radfahrer sofort vor Ort ablesen lassen.“ Die Zählwerte sind dann online verfügbar.

Informationen auch in der Kategorie Radverkehr unter: www.dortmund.de

Anette Herter, Stadt Dortmund

Nahmobilitätskonzept für Dülmen

Eine Vielzahl von Maßnahmen ist vorgesehen

Schon früh hat sich die Stadt Dülmen auf den Weg gemacht und sich mit der Entwicklung von Mobilität vor Ort beschäftigt. Bereits im Jahr 1998 entstand ein Innenstadtentwicklungs-konzept, im selben Jahr trat Dülmen der AGFS bei und ist seit langen Jahren ein Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Als jüngste Maßnahme entstand in Zusammenarbeit mit dem Büro BSV aus Aachen ein Nahmobilitätskonzept, das Antworten auf verschiedene Fragen in den Bereichen, Fußgängersituation, motorisierter Individualverkehr, Fahrradverkehr sowie des ÖPNV geben soll.

Klimaschutz

Nahmobilität gehört in den Kontext Klimaschutz – daher ist das Konzept in Dülmen ein Teil des Klimaschutzkonzeptes. Ziel ist eine klimafreundliche Mobilität und eine Minderung der CO₂-Emission. Wichtig ist es der Stadt, die Bürgerinnen und Bürger für den Bereich Nahmobilität zu gewinnen und ihnen die Möglichkeit zu geben, sich in die Entwicklung und die abgeleiteten Maßnahmen einzubringen. So gab es insgesamt zwei Teilnehmungsworkshops. Im Mai 2017 ging es um eine Bestandsaufnahme, im September wurden den Teilnehmern der Entwurf vorgestellt, an verschiedenen Thementischen konnte außerdem zu den unterschiedlichen Verkehrsschwerpunkten diskutiert werden.

Maßnahmen

Zu den im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes vorgeschlagenen Maßnahmen gehören eine Ausweitung der Fußgängerzone oder die Einrichtung von Fahrradstraßen. Sehr begrüßt von den Bürgerinnen und Bürgern wurde bei den Workshops die Idee, Fahrradstraßen einzurichten, um dem Radverkehr Vorrang zu gewähren. Zur Förderung des Umweltverbundes soll im

Bereich des Bahnhofes weiter an einer Verknüpfung der Verkehrsarten gearbeitet werden. Aktuell gibt es in Dülmen bereits eine große Anzahl von P&R-Parkplätzen sowie eine Fahrradstation. Um die Förderung der klimafreundlichen Mobilität weiter voranzutreiben, bewirbt sich die Stadt Dülmen aktuell mit dem Projekt „Bahnhof Dülmen – klimagerecht mobil unterwegs“ um Fördermittel aus dem Programm „Kommunaler Klimaschutz NRW.“

Das Nahmobilitätskonzept inklusive Maßnahmensteckbriefen steht allen Interessierten unter www.radverkehr-duelmen.de zur Verfügung.

Nina Wischeloh, Stadt Dülmen



Beteiligungsworkshop zum Nahmobilitätskonzept. Foto: Stadt Dülmen

Zukunftsperspektive Kerpen 2025

Ein Workshop zum Mobilitätsleitbild weist den Weg

Bergbauaktivitäten in Form von Braunkohletagebauen haben Kerpen und die Region jahrzehntlang geprägt. Mit der nunmehr auslaufenden Form der Energiegewinnung durch Braunkohle stehen im gesamten rheinischen Braunkohlerevier massive strukturelle Veränderungen an, denen sich die Kolpingstadt Kerpen stellt. Dabei werden Chancen gesehen Angebote zu schaffen, die Einfluss auf das Mobilitätsverhalten nehmen und höhere Anteile muskelgestützter Fortbewegung mit den damit verbundenen Verbesserungen nach sich ziehen. Mit einer angepassten Stadtentwicklung und zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten soll darüber hinaus ein Wirtschaft- und Bevölkerungswachstum gezielt initiiert werden.

In einem durch die Kölner P.3 Agentur moderierten kooperativen Prozess wurde in einer Tagesveranstaltung im Dezember 2017 eine auf das Jahr 2025 bezogene verkehrliche Zukunfts-

perspektive in Form eines Mobilitätsleitbildes für die Gesamtstadt Kerpen entwickelt.

Der Workshop war in einer Weise mit Kerpener Bürgerinnen und Bürgern besetzt, um die Gesamtbevölkerung Kerpens beispielhaft abbilden zu können. So waren neben den Vertretungen der Kerpener Ratsfraktionen Personen aus den Bereichen Kaufmannschaft, Wirtschaft, Kirche, Medizin, Heimatverein, Integration, Seniorinnen und Senioren, Mobilitätseingeschränkte, Lehrer- und Schülerschaft, Sport und Bewegung sowie junge Familien dabei. Sie wurden von Beschäftigten der Kerpener Stadtverwaltung aus den Fachämtern Kinder- und Jugendförderung, Stadtplanung, Verkehrsplanung sowie Abfallwirtschaft und Grün unterstützt. Gemeinsam wurde eine Zukunftsperspektive für die Kolpingstadt im Themenbereich Mobilität/Stadtentwicklung erarbeitet. Diese „Zukunftsvision“ ist in übergeordneten

Leitwerten und Entwicklungszielen formuliert, darüber hinaus wurden konkrete Leit- oder Leuchtturmprojekte benannt.

Ergebnis „Mobilitätsleitbild“

Die drei Arbeitsgruppen haben ihre Leitthemen unabhängig voneinander diskutiert und benannt. Bei den Ergebnissen war eine bemerkenswerte Übereinstimmung festzustellen; die Leitwerte „Gesundheit“, „Identität“, „Grün“ wie auch die Entwicklungsziele „Ideale Infrastruktur für das Fahrrad“, „Naherholung und Gesundheit“ sowie die Schaffung schöner öffentlicher Räume für den Aufenthalt insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten wurden in alle Gruppen genannt. Die Sehnsucht nach einer ruhigen, dennoch belebten und bewegten Stadt mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität. Viele Menschen in Kerpen wünschen sich offensichtlich eine Stadt, umgeben mit Landschafts- und Naturräumen, die mit bewegungsaktivierenden Angeboten in einem durchgrüneten Umfeld ausgestattet ist. Zentrales Zukunftsthema war in allen Gruppen die Nahmobilität im Sinne der Realisie-



rung einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr innerhalb und zwischen den Stadtteilen. Eine damit verbundene Verringerung und Verlangsamung des Autoverkehrs bedient den Wunsch vieler Workshop-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer nach einer leisen und damit zukünftig gesünderen Stadt.

Zusammenfassend wird die Kolpingstadt Kerpen im Jahr 2025 als eine grüne, bewegte und lebendige Stadt beschrieben, die sich vor allem durch ihren gesunden Charakter mit vielen inner- und außerstädtisch gelegenen Natur- und Grünflächen auszeichnet. Auf Basis dieser Vision hat sich nun eine Arbeitsgruppe mit politischer und fachlicher Besetzung gebildet, die ein Mobilitätsprogramm ent-

wickeln soll, welches die Vision aus diesem eindrucksvollen, Erfolg versprechenden und durchaus nachahmenswerten Workshop Realität werden lässt.

Guido Ensemeier, Stadt Kerpen

Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

ADFC NRW zeichnet Kreisverwaltung Steinfurt aus

Die Kreisverwaltung Steinfurt darf sich ab sofort „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ nennen. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat die Kreisverwaltung offiziell ausgezeichnet. Daniel Wegerich, Landesgeschäftsführer des ADFC NRW, überreichte am 2. Februar 2018 das Zertifikat an Landrat Klaus Effing im Beisein von Franz Niederau, Dezernent für Bauen und Umwelt, Sachgebietsleiter Udo Schneiders, der Projektverantwortlichen Renate Schulte und Vertretern der Arbeitsgruppe im Steinfurter Kreishaus.

„Das Zertifikat geht zum ersten Mal in den Kreis Steinfurt. Wir freuen uns sehr, dass die öffentliche Verwaltung hier eine Vorbildfunktion einnimmt“, teilte Wegerich bei der Übergabe mit. „Wir haben die Infrastruktur umfangreich geprüft. Die Fahrradgarage mit Umkleide, Dusche, Trockenraum und Spinden hat einen guten Eindruck bei unserem Prüfer hinterlassen. Dass dann noch weitere Fahrradabstellmöglichkeiten und eine Reparaturstation eingerichtet wurden, hat die entscheidenden Punkte gebracht“, lobte Wegerich die Maßnahmen der Kreisverwaltung.

Landrat Klaus Effing machte bei der Übergabe kein Geheimnis daraus, dass der Kriterienkatalog es in sich hatte: „Es war für uns durchaus mit einigen Anstrengungen verbunden, die Anforderungen zu erfüllen. Aber dank der Arbeitsgruppe konnten viele gute Ideen und auch Aktionen umgesetzt werden – beispielsweise der Fahrradaktionstag im Herbst. Den haben

unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gut besucht.“ Um die Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dauerhaft zu erhalten, seien weitere Aktionen geplant, kündigte Effing an.

Seit 2005 können sich Arbeitgeber durch den ADFC als „fahrradfreundlich“ zertifizieren lassen. 49 Arbeitgeber haben aktuell die Kriterien erfüllt. Davon sind es acht in Nordrhein-Westfalen. Die Kreisverwaltung Steinfurt ist nach Düren die zweite durch den ADFC in NRW zertifizierte Kreisverwaltung.

ADFC NRW



V.l.: Daniel Wegerich, Landesgeschäftsführer ADFC NRW, und Landrat Dr. Klaus Effing. Foto: Dorothea Böing, Kreis Steinfurt

4 neue Pedelecs ergänzen die städtische Fahrzeugflotte

Fahrradfreundliche Stadt Meckenheim lebt den Umweltgedanken vor

„Das ist ein wichtiger Termin“, betonte Bert Spilles, als er im Meckenheimer Rathaus vier neue Pedelecs präsentierte. Ein schöner Moment und ein Mosaikstein im Sinne der Nachhaltigkeit, führte der Bürgermeister weiter aus, „denn wir setzen den Klima- und Umweltschutz weiter um.“ Mit den neuen Pedelecs wächst die Pedelec-Flotte der Stadtverwaltung von bislang zwei auf sechs Räder an.

Im Zuge der Zentralisierung des Meckenheimer Rathauses und der damit verbundenen Zusammenlegung von vier Außenstellen soll die Anzahl der motorisierten Dienstfahrzeuge deutlich reduziert und vermehrt auf alternative Antriebsarten gesetzt werden. „Meckenheim ist eine fahrradfreundliche Stadt. Innerstädtische und Fahrten in die drei Ortsteile lassen sich problemlos mit Muskelkraft bewältigen“, verwies der Technische Beigeordnete Heinz-Peter Witt auf das kompakte Stadtgebiet. Die neuen Pedelecs sind ab sofort einsatzbereit. „Dafür wollen wir vier Fahrzeuge aus dem Dienst rausziehen“, erklärte Witt.

Unter der Federführung von Ullrich Hagedorn, Leiter des Baubetriebshofes, forciert die Stadt Meckenheim 2018 ein neues Fuhrparkkonzept für die Zukunft. Ein erster Schritt sei, den Bestand zu reduzieren und durch Pedelecs zu kompensieren. In einem zweiten Schritt gelte es, auch über die Anschaffung von E-Fahrzeugen nachzudenken. „Wir werden eingehend prüfen und analysieren, um der Politik 2019 ein entsprechendes Konzept über unseren künftigen Fuhrpark vorzulegen“, berichtete Heinz-Peter Witt. Derzeit stehen im Rathaus und Baubetriebshof 15 Fahrzeuge sowie sechs Pedelecs und zwei Fahrräder für Dienstfahrten bereit.

„Es ist wichtig, dass Kommunen beispielhaft vorangehen“, unterstrich der Interkommunale Klimaschutzmanager Tobias Gethke, während Frank Leuer von 2Rad Leuer näher auf die Pedelecs, die aus seinem Haus stammen, einging. Bei den vier

Modellen handelt es sich um sehr stabile und wartungsarme Pedelecs. Dank ihrer Schnellverstellung sind sie in der Größe äußerst variabel und damit sowohl für Damen als auch für Herren geeignet. Transportgelegenheiten beispielsweise für Tasche und Akten sind hinten durch wasserdichte Packtaschen und vorne durch robuste Körbe gegeben. „Es wird den Mitarbeitern viel Spaß bereiten, mit den Pedelecs unterwegs zu sein“, prognostizierte Frank Leuer, während Bert Spilles, Heinz-Peter Witt, Ullrich Hagedorn und Tobias Gethke eine erste Proberunde vor dem Rathaus drehten.

Marion Lübbehüsen, Stadt Meckenheim

Legten eine Proberunde mit den neuen Pedelecs vor dem Rathaus ein (v.l.n.r.): Heinz-Peter Witt, Technischer Beigeordneter, Ullrich Hagedorn, Leiter des Baubetriebshofes, Bürgermeister Bert Spilles und der Interkommunale Klimaschutzmanager Tobias Gethke im Beisein von Frank Leuer von 2Rad Leuer.
Foto: Stadt Meckenheim



Aktuelles aus Köln: von Warnwesten und Warnstreiks

Abstand für Radfahrer / Ehrenfelder Raddialog / Mehr Radverkehr durch Warnstreik



Gemeinsame Aktion von Stadt und Polizei Köln für sicheres Radfahren

Am 10. Januar 2018 hat die Stadt Köln gemeinsam mit der Polizei auf dem Rudolphplatz eine Aktion zur Sicherheit im Radverkehr durchgeführt. Interessierte Radfahrerinnen und Radfahrer konnten dort die Funktionsfähigkeit ihres Fahrrades überprüfen lassen.

Auch die Codierung des Zweirades war möglich. Insgesamt wurden ca. 120 Fahrräder gecheckt und in vielen Fällen auch repariert sowie 42 Fahrräder codiert.

Im Rahmen dieser Aktion konnten sich die Bürgerinnen und

Bürger eine Warnweste mit dem Aufdruck „Sicher mit Abstand! 1,5 m“ an den Informationsständen der Stadt und der Polizei holen. Gerade in der dunklen Jahreszeit leisten funktionierende Beleuchtung sowie reflektierende Kleidung einen wichtigen Beitrag dafür, dass Radfahrerinnen und Radfahrer von anderen Verkehrsteilnehmenden besser gesehen werden. Durch die gemeinsame Aktion möchten sowohl die Stadt als auch die Polizei erreichen, dass sich Radfahrende sicherer im Straßenverkehr fühlen und gut sichtbar besser gegen Unfallgefahren geschützt sind.

Das Angebot an die Radfahrenden wurde rege in Anspruch genommen: Alleine die städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnten rund 400 Warnwesten ausgeben – ein toller

Erfolg! Weitere gemeinschaftliche Aktionen dieser Art sind bereits in Planung.

Ehrenfelder Raddialog – Zwischenstand nach Online-Befragung

Vom 20. September bis zum 24. Oktober 2017 hatten die Ehrenfelderinnen und Ehrenfelder die Möglichkeit, Vorschläge zur Verbesserung des Radverkehrs in ihrem Stadtbezirk zu machen. Diese Beiträge dienen als Grundlage für das zukünftige Radverkehrskonzept des Bezirks Ehrenfeld. Insgesamt wurden 378 Vorschläge und 180 Kommentare verfasst. Mittlerweile hat das Ingenieurbüro, das mit der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes beauftragt ist, seine Arbeit aufgenommen und erste Grundlagenpläne erstellt. Hierzu gehören beispielsweise die kartenbasierte Auswertung der Beiträge von Bürgerinnen und Bürgern, das Unfallgeschehen sowie die Darstellung eines möglichen Netzplans. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden zusätzlich Schwerpunkte bei der Erstellung eines Schulwegnetzes für den Radverkehr sowie eines Fahrradstraßennetzes gelegt. Die ersten Ergebnisse der Grundlagenermittlung wurden am 11. April 2018 bei einem ersten Facharbeitskreis mit Vertretern aus Politik, Verbänden und Initiativen diskutiert. Am 17. Mai 2018 erfolgte die erste Bürgerinformationsveranstaltung, bei der die bisherigen Ergebnisse präsentiert wurden. Im Laufe des Jahres folgen dann weitere Facharbeitskreise und Bürgerinformationsveranstaltungen.

Warnstreiks bringen Kölnerinnen und Kölner aufs Rad!

Zwei eintägige Warnstreiks der Beschäftigten im öffentlichen Dienst haben innerhalb kurzer Zeit nahezu den kompletten öffentlichen Personennahverkehr in Köln zum Stillstand gebracht. An beiden Tagen nutzten die Kölnerinnen und Kölner verstärkt das Fahrrad als Alternative zu Bus oder Bahn. Alle elf im Stadtgebiet installierten Dauerzählstellen zur Erfassung

des Radverkehrs wiesen einen starken Zuwachs des Radverkehrs gegenüber einem durchschnittlichen Wochentag auf. So wurden am ersten Streiktag, dem 21. März 2018, rund 44.000 Fahrten von Radfahrenden ermittelt. Am zweiten Streiktag, dem 10. April 2018, konnten insgesamt 64.500 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer verzeichnet werden. Dies bedeutet eine Zunahme von über 70 bzw. 35% im Vergleich zu einem durchschnittlichen Wochentag mit vergleichbarer Tagestemperatur.

Dieser hohen Steigerung im Radverkehr steht nur ein vergleichsweise geringer Zuwachs des Autoverkehrs gegenüber. So wurden an den beiden Zählstellen mit zusätzlicher Kraftfahrzeug-Zählung an der Bonner und der Venloer Straße geringere



Steigerungen beim Autoverkehr gemessen. Im direkten Vergleich der beiden Streiktage sind am zweiten Tag weniger Fahrzeuge als beim ersten Streik erfasst worden. So wurden an der Bonner Straße rund 500 Fahrten (-4 Prozent) und an der Venloer Straße rund 680 Fahrten (-5 Prozent) weniger gemessen.

Ursula Kann, Stadt Köln

DeinRadschloss

Sichere, digital gesteuerte Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr



DEINRADSCHLOSS

des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) zu beteiligen. Der Förderwettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ hat zum Ziel, durch eine dauerhafte Stärkung des Radverkehrs in die Klimaschutzziele der Bundesregierung einzuzahlen und gleichzeitig die Aufenthalts- und Lebensqualität zu verbessern. Durch innovative Neuerungen soll

Im März 2016 hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) die Kommunen im Verbundraum dazu aufgerufen, sich an einer Projektidee im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative

das inter- und multimodale Verkehrsverhalten zu Gunsten des Mobilitätsverbundes noch stärker gefördert werden.

Der Wettbewerbsbeitrag sieht den Bau von modernen, hochwertigen Fahrradabstellanlagen mit digitalem Hintergrundsystem an Verknüpfungspunkten zum SPNV und ÖSPV im VRR-Raum vor. Unter dem Markennamen „DeinRadschloss“ können Fahrgäste Stellplätze via Internet (insbesondere auch via Smartphone) suchen, buchen und auch bezahlen. Damit Radfahrer die neuen Boxen in allen beteiligten Städten direkt auf den ersten Blick erkennen, hat der VRR gemeinsam mit einer Kreativagentur und in Abstimmung mit den Kommunen ein markantes Design entwickelt.

Der Wiedererkennungswert fördert den Verbundgedanken: Nach einer einmaligen Registrierung kann der Kunde alle DeinRadschloss-Anlagen im Verbundraum nutzen. Um dann vor Ort



Links und rechts: Kienzler Stadtmobiliar. Mitte: Oberhausens Oberbürgermeister Daniel Schranz und VRR-Vorstandssprecher Martin Husmann durchtrennen symbolisch das rote Band.

auf die Abstellanlagen zugreifen zu können, genügt eine Chipkarte – wahlweise ein VRR-Aboticket oder eine systemeigene Variante. Alternativ ist auch der Zugang mit einem PIN-Code möglich. Einige der beteiligten Verkehrsunternehmen planen derzeit, DeinRadschloss in ihre Vertriebssysteme zu integrieren und ihren Kunden somit eine integrierte Lösung und einen Zusatznutzen zu ihrem Abo zu ermöglichen.

Bis Ende 2018 werden in 15 Kommunen an 62 Standorten insgesamt über 1.000 neue sichere Radabstellplätze realisiert. Zum Einsatz kommen hier sowohl Boxen für einzelne Fahrräder als auch Sammelabstellanlagen für bis zu 56 Räder. Darüber hinaus wird in Düsseldorf ein Fahrradturm mit 120 Stellplätzen errichtet. Am Bahnhof Mülheim-Styrum wird der Zugang einer bestehenden Radstation umgerüstet und mit einem DeinRadschloss-Zugang ausgestattet. Jeder einzelne der DeinRadschloss-Standorte verknüpft die Verkehrsmittel ÖPNV und Rad und kann daher einen ersten Baustein für eine Mobilstation darstellen.

Das Gesamtvolumen der Maßnahmen beträgt ca. 4 Mio. Euro. Der VRR beschafft das Hintergrundsystem sowie die dazugehörige Internetseite und koordiniert das Projekt zwischen den beteiligten Kommunen.

Über den aktuellen Fortschritt des Projekts in allen teilnehmenden Städten kann man sich im DeinRadschloss-Blog unter www.dein-radschloss.de/blog laufend informieren. Nach dem Bau der über 60 Anlagen im VRR-Raum kann das System weiter wachsen. Der VRR wird bei positivem Verlauf des Projektes versuchen das System sukzessive nach oben zu skalieren und zu erweitern, beispielsweise auch durch die Aufnahme von DeinRadschloss in die Weiterleitungsrichtlinie für Zuwendungen nach §12 ÖPNVG NRW.

Bettina Blume, Robert Nieberg, VRR

Am 12. April 2018 wurde in Oberhausen die erste Anlage von DeinRadschloss eröffnet. In kurzen Ansprachen stellten Sabine Lauxen (Stadtplanungs-Dezernentin der Stadt Oberhausen), Daniel Schranz (Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen), Martin Husmann (Vorstandssprecher des VRR), Ulrich Malburg (Referatsleiter im Verkehrsministerium NRW) und Ulrich Syberg (Bundesvorsitzender des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs) die Bedeutung der Anlage für die Verknüpfung der Verkehrsträger Rad und ÖPNV, auch über Oberhausen hinaus, dar. Michael Zyweck vom VRR erläuterte daraufhin noch einmal Details der Anlage selbst. Oberhausens Oberbürgermeister Daniel Schranz und VRR-Vorstandssprecher Martin Husmann durchtrennten dann symbolisch das rote Band und gaben die Anlage damit zur Nutzung frei.

Zukünftig können Fahrradfahrer nun über die DeinRadschloss-Buchungsplattform (www.dein-radschloss.de) einen sicheren und wettergeschützten Stellplatz in einer der zwölf Fahrradboxen oder in der Sammelabstellanlage buchen. Die Anlage befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof sowie dem Straßenbahn- und Bushaltepunkt. Sie ergänzt die Angebote auf Schiene und Straße um eine attraktive Möglichkeit der Radabstellung.

Der Verbundraum



Was bewegt Radfahrer und Radfahrerinnen?

Übersicht von Beiträgen aus Blogs zum Radverkehr



Die Webseite *nationaler-radverkehrsplan.de* bietet einen umfassenden Überblick darüber, was Politik und Verwaltung in Deutschland aktuell für den Radverkehr planen.

Auch auf wichtige Forschungsergebnisse wird hingewiesen. Nur kann eine „amtliche“ Seite ihrem Wesen nach nicht gleichzeitig eine Seite mit der Sicht der Radfahrer*innen sein. Diese schildern die Radfahrer*innen inzwischen auch auf vielen Webseiten und in vielen Blogs. Dies ermöglicht, sich darüber zu informieren, wie der Ist-Zustand und die aktuellen öffentlichen Aktivitäten aus Sicht der Nutzer*innen erlebt werden. Auf manchen Seiten erscheint nur gelegentlich ein Artikel, auf anderen erscheint quasi täglich ein Beitrag. Die Autor*innen legen dabei individuelle Schwerpunkte und vertreten unterschiedliche Standpunkte. Auch wenn diese Seiten nicht repräsentativ sind, bieten sie in der Gesamtschau ein Stimmungsbarometer.

Es ist interessant zu lesen, was im deutschen Sprachraum die Radfahrer*innen bewegt. Es erscheinen Artikel zu sehr unterschiedlichen Themen und Aspekten der Radverkehrspolitik und -kultur in Deutschland. Erstaunlich selten wird die Rolle

Privater thematisiert (z.B. fehlende Radabstellplätze beim Einzelhandel). Bisher keinen Artikel gab es dazu, dass ein Baustandarder Mindestmaß aus Richtlinien konsequent nicht unterschreitet, wie es beim Bau von Flughäfen, Bahnstrecken und Autobahnen selbstverständlich ist.

Mit RSS-Feeds, einer bewährten Technologie, um sich automatisiert über neue Beiträge informieren zu lassen, kann man sich auf dem Laufenden halten, wo ein neuer Beitrag erschienen ist. Damit jeder unabhängig von seinen technischen Fähigkeiten und ohne die Pflege der RSS-Abonnements in den Genuss eines Nachrichtenüberblicks kommen kann, hat VeloCityRuhr das Angebot „Nationaler Radverkehrszustand“ eingerichtet. Auf *nationaler-radverkehrszustand.velocityruhr.net* werden inzwischen chronologisch die Artikelüberschriften von etwa 80 Seiten im deutschen Sprachraum gelistet, die man anklicken kann, um zu den Artikeln zu kommen. Es werden beständig neue Quellen hinzugefügt. Nicht gelistet werden reine Sport- und Tourenseiten. Durch die Seite wird aber auch erstmalig sichtbar, wie viel jeden Tag ehrenamtlich über Radverkehrspolitik und -kultur geschrieben wird.

Norbert Paul, *Velocityruhr.de*

Universität zu Köln gewinnt „Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr 2017“

Bundesumweltministerium fördert Fahrradstation mit 3,25 Mio. Euro



Die Universität zu Köln erhält unter dem Titel „Errichtung einer Fahrradstation im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für den Campus der Universität zu Köln zur Stärkung des Fahrradverkehrs“ vom Bundesumweltministerium Fördermittel. Die Fahrradstation soll unter dem Forum am Albertus-Magnus-Platz ent-

stehen. Der Baubeginn ist für Ende 2018 geplant. Mit dem Serviceangebot der geplanten Fahrradstation soll der Fahrradverkehr an der Universität zu Köln weiter gestärkt und so ein Beitrag zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und zum Klimaschutz erbracht werden. Die Fahrradstation wird Folgendes bieten:

- ca. 1.100 Stellplätze (Nutzung kostenfrei)
- Servicestation/Reparatur von Fahrrädern
- ca. 20 Ladestation für E-Bikes
- ca. 200 Schließfächer

Parallel zu der Fahrradstation werden auf dem Campus zusätzlich drei Stationen für Leihfahrräder der KVB eingerichtet.

Das Bundesumweltministerium fördert seit 2016 Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur mit dem Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“. Bewerben können sich Kommunen, kommunale Unternehmen und Verbände mit konkreten Investitionsvorhaben zur Verbesserung der Radinfrastruktur, etwa in Radwege, Stellplätze, fahrradfreundliche Ampelschaltungen oder in Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs.

Dr. Patrick Honecker, *Universität Köln*

Wir sind  UNTERNEHMEN
FAHRRAD!

 AGFS

 BIKE
& CO

 PAUL LANGE & CO
BIKEPARTS AND MORE

 VSF. für Mensch und Rad

 ABUS
Security Tech Germany

 busch+müller

 ROSE
CYCLE YOUR WAY

 WSM®
QUALITÄT IN METALL

 BARMER

 ORTLIEB WATERPROOF

 SCHWALBE

„Das Fahrrad gehört in die Bundesliga der Politik“

5. vivavelo Kongress in Berlin lockte politische Prominenz

Ein kleines Jubiläum feierte der vivavelo Kongress der Fahrradbranche am 16. und 17. April 2018 in Berlin. Bereits zum fünften Mal kamen Vertreter aus Branche, Politik und Medien zusammen und diskutierten unter dem Motto „Den Wandel lenken“ darüber, wie der Radverkehr mit vereinten Kräften gefördert werden kann. Denn eines ist ganz klar: Ohne das Fahrrad wird eine Mobilitätswende nicht möglich sein.

Prominente Redner zur Kongresseröffnung

Bundespolitischen Glanz zur Eröffnung brachten der neue Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, Cem Özdemir, und der Parlamentarische Staatssekretär im BMVI, Enak Ferlemann. Für Cem Özdemir gehört das Fahrrad „dringend in die Bundesliga der Politik“, denn Fahrradpolitik sei ein wesentlicher Teil einer modernen Mobilitätspolitik, die die Lebensqualität und Freiräume der Bürger in den Mittelpunkt stellt. „Ich will, dass in dieser Legislaturperiode

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI



Deutschland zum Fahrradland wird“, postulierte er und stellte vor allem die Verkehrssicherheit und die Rolle des Bundes ins Zentrum seiner Forderungen: Eine fahrradgerechte Fortschreibung der StVO, ein verpflichtender Einsatz von Abbiegeassistenten an Lkw sowie ein weiterer Ausbau der Fahrradinfrastruktur seien für ein sicheres Vorwärtkommen der Radfahrenden so zentral wie ein deutlich ambitionierteres Auftreten des Bundes. Nur so könne der Radverkehrsanteil an allen Wegen bis 2030 auf mindestens 25% steigen.

Von 25% Radverkehrsanteil sprach auch Enak Ferlemann in seiner Eröffnungsrede. Ihm sei bewusst, dass die Länder aktuell die vom Bund eingestellten Mittel nicht etwa deshalb nicht ausschöpften, weil es an guten Ideen mangle, sondern weil der Prozess, diese Gelder zu beantragen, deutlich zu kompliziert sei. „Hier müssen wir überlegen, wie wir das schlanker und effizienter gestalten können“, so Ferlemann. Auch ihm sei klar, dass man nicht weitermachen könne wie bisher, sondern dass mehr für den Radverkehr getan werden müsse. Und wenn der Radverkehrsanteil auf 25% steigen solle, müssten dafür Mittel bereitgestellt werden. „Das Fahrrad muss sehr stark in den Mittelpunkt der Bundespolitik rücken“, lautete seine Schlussfolgerung.

„Das Auto steht sich selbst im Weg“

Ambitioniert und vorwärtsorientiert präsentierte sich auch Winfried Hermann, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg. In dem Autoland schlechthin reife die Erkenntnis, dass das Auto sich selbst im Weg steht. „Es verbraucht, auch wenn es elektrisiert ist, zu viel Platz“, so Hermann in seinem Vortrag zur RadSTRATEGIE. Deshalb habe er sich auch sehr gefreut, dass es im Koalitionsvertrag der Landesregierung heißt, Baden-Württemberg muss „noch fahrradfreundlicher“ werden. „Wir merken, die Politik ändert sich, die Gesellschaft verändert sich – und das ist auch gut so.“ Zentral für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung sei die verbesserte Zusammenarbeit der Akteure Bund, Länder und Kommunen. Daran arbeite man



Albert Herresthal, Geschäftsführer des VSF, Cem Özdemir, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, und Winfried Herrmann, Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg.
Foto: VSF/Nora Erdmann



Der Kongress fand in der Landesvertretung Nordrhein-Westfalens in Berlin statt. Foto: VSF/Nora Erdmann

intensiv in Baden-Württemberg und sei auf einem guten Weg, zum „Vorradler der Republik“ zu werden.

Dass es nicht nur ökologische Gründe, sondern auch drastische volkswirtschaftliche Gründe dafür gibt, eine Mobilitätswende in Deutschland herbeizuführen, zeigte Prof. Dr. Stefan Gössling von der Universität in Lund auf. Grundlage seiner Arbeit ist eine renommierte Kopenhagener Studie, die 2009 gesellschaftliche Kosten und Nutzen von Rad und Auto verglichen hatte. Sie kam damals zu dem Ergebnis, dass das Auto die Gesellschaft 15 Cent/km koste, während das Rad 16 Cent/km erwirtschaftete. Prof. Dr. Gössling hat sich dies nun für Deutschland angeschaut, die Parameter noch deutlich verfeinert und kommt auf Kosten von 20 Cent/km, die derzeit nicht gedeckt sind durch Steuern und Abgaben. „Davon ausgehend, dass ein Auto pro Jahr etwa 20.000 Personenkilometer bewegt wird, bedeutet dies, dass in Deutschland jedes einzelne Auto pro Jahr mit 4.000 Euro von uns allen subventioniert ist“, lautet seine Schlussfolgerung. Im Vergleich dazu seien 200 Mio. Euro für die Radverkehrsförderung „eine schreiende Ungerechtigkeit“, denn das Fahrrad erwirtschaftet pro gefahrenem Kilometer einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen von 30 Cent.

Einen gelungenen Abschluss dieses aufrüttelnden Auftaktes bot die politische Podiumsdiskussion zum Thema „Der Worte sind genug gewechselt“, bei der es gelang, die drei Ebenen Bund – Land – Kommune miteinander ins Gespräch zu bringen. Hier diskutierten Thomas Hartmann, Leiter des Referats Radverkehr im BMVI, Winfried Herrmann, Verkehrsminister von Baden-Württemberg, und Michael Obert, Bürgermeister von Karlsruhe und Vorsitzender der AGFK-BW, mit Ulrich Syberg, Bundesvorsitzender des ADFC, und Heiko Müller, geschäftsführender Ge-

sellschafter Riese & Müller GmbH. Die Diskussion war geprägt von der Erkenntnis, dass man nun endlich aufhören müsse, den Schwarzen Peter ständig von einer Instanz auf die nächste zu schieben. Denn wie besonders die Stadt Karlsruhe zeige, könne man sehr viel für den Radverkehr erreichen, wenn alle Akteure am gleichen Strang ziehen und der politische Wille, das Fahrrad zu fördern, stark ist.

Workshop-Marathon und 5-Punkte-Papier

Der zweite Kongresstag bot ein vielfältiges Workshop-Programm zu den vier Themenschwerpunkten „Markt im Wandel“, „Entwicklung der E-Mobilität“, „Neue RADwege“ und „Test und Technik“. Bei den insgesamt 19 Workshops ging es u.a. um praktische Radverkehrsförderung in Städten und Kommunen, die (digitale) Zukunft des Fahrradfachhandels, Ausbildungsperspektiven in der Branche und Entwicklungen und Trends im Bereich E-Bikes.

Den Abschluss des vivavelo Kongresses bildete die Verabschiedung eines gemeinsamen Forderungen-Katalogs, mit dem die Branche eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik fordert. „Der Wandel im Mobilitätsverhalten der Menschen ist bereits spürbar und der Radverkehr spielt dabei eine zunehmende Rolle“, begründet Albert Herresthal, Initiator des vivavelo Kongresses, den Hintergrund der Abschlusserklärung. Diese Energie müsse jetzt von Politik und Verwaltung positiv aufgenommen werden. Die vivavelo Abschlusserklärung kann auf der Webseite des Kongresses (www.vivavelo.org/kongress/vivavelo-2018) als PDF heruntergeladen werden.

Claudia Pirsch, VSF

Zedler-Institut erhält den VSF..Ethikpreis

Verleihung beim vivavelo Kongress in Berlin



Im Rahmen des vivavelo Kongresses der Fahrradwirtschaft wurde am Abend des 16. April 2018 in Berlin der VSF..Ethikpreis verliehen. Die Auszeichnung entgegennehmen durfte dieses Mal das Zedler-Institut für seinen richtungsweisenden, ökologisch bis ins Letzte durchdachten Neubau der Firmenzentrale im schwäbischen Ludwigsburg.

„Mit diesem vorbildlichen Gebäude setzt Firmengründer und -inhaber Dirk Zedler eine ethische Vision um, die weit über Funktionalität und Ästhetik hinausgeht“, sagte Albert Herresthal, Geschäftsführer des Verbund Service und Fahrrad e.V. (VSF) in seiner Laudatio. „Es ist ein beeindruckendes Statement der Energie- und Verkehrswende und zeigt beispielhaft auf, wie Firmen ihren Beitrag für umweltbewusstes und nachhaltiges Leben und Arbeiten leisten können.“ Das neue Energieeffizienzhaus mit großzügiger Photovoltaikanlage auf dem Dach umfasst neben den modernen Büroräumen auch einen Schulungs- und Seminarbereich mit integriertem Fahrradmuseum, zwei Fahrradparkhäuser mit 42 Stellplätzen inklusive Lademöglichkeiten für Pedelecs und eine große Terrasse mit Blick auf die eigens angelegte Streuobstwiese.

„Dirk Zedler hat hier umweltverträgliches Bauen mit beeindruckender Konsequenz umgesetzt und mit dem ihm wichtigen Kulturelement verknüpft“, so Herresthal.

Besonders beeindruckt hat die Jury der unternehmerische Mut, „groß“ zu denken und die eigenen Überzeugungen so konsequent umzusetzen. Das Ergebnis ist ein ganzheitliches, bei

dem neben Ressourceneffizienz, Energiegewinnung und Bau- biologie auch Atmosphärisches, Kulturelles und die Ästhetik wichtig genommen wurden.

Der VSF..Ethikpreis wird regelmäßig an Akteure der Fahrradbranche verliehen, die sich jenseits der kommerziellen Interessen für Mensch und Rad engagieren. Durch die Auszeichnung sollen Nachahmer inspiriert und so eine gemeinsame ethisch-soziale Weiterentwicklung der Fahrradbranche unterstützt werden.

Claudia Pirsch, VSF



Dirk Zedler und Albert Herresthal.

Foto: vsf/Nora Erdmann

Weltneuheit Schwalbe Airless System

Nie mehr pumpen!



100% wartungsfrei Rad fahren: Dafür bringt Schwalbe jetzt das revolutionäre Airless System auf den Markt. Im Inneren des Reifens sorgt ein extrem elastisches, thermoplastisches Polyurethan für Leichtlauf und Komfort. Das Plus für den Handel: Montage und Verkauf erfolgen exklusiv über zertifizierte Fachhändler!

Rundum sorglos – das darf man bei diesem Reifen wörtlich nehmen. Einmal montiert, rollt das neue Schwalbe Airless System bis zu 10.000 km bei üblicher Nutzung – ohne Wartung, ohne Pannen, ohne Pumpen. Mit seinem gefühlten Luftdruck von rund 3,5 Bar entspricht das Fahrverhalten dem eines Luftschlauchs. „Mit Komfort, Haltbarkeit und Wartungsfreiheit bietet unser Airless System eine echte Alternative zum Luftschlauch!“, sagt René Marks, Schwalbe Product Manager Touring.

Was klingt wie ein Wunsch, wird in dieser Saison Realität, sei es für Mietradanbieter, für Pendler oder einfach für Fahrer,

die niemals nachpumpen wollen. Auch E-Bikes, die aufgrund ihres hohen Gewichts, der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit und der stärkeren Belastung bei Kurvenfahrten anspruchsvolle Forderungen an einen Reifen stellen, profitieren von dem langlebigen, wartungsfreien Airless System.

Tausende Mini-Luftpolster – neue Dimension der Rückstellkraft

Solid-Tube-Systeme gibt es bereits. Was dieses neue Airless System so außergewöhnlich macht, sind die technischen Eigenschaften des Partikel-Schaumstoffs aus expandiertem thermoplastischen Polyurethan (E-TPU), bekannt unter dem Markennamen Infinergy von BASF. Es ist übrigens dasselbe Material, das in den Sohlen der Adidas Boost-Laufschuhe verwendet wird. Dort soll es den Aufprall abfedern, Komfort bieten und sogar für einen Energieschub durch seine Rückprallelastizität sorgen. „Es ist genau diese sensationelle Rückstellkraft, die den Un-

terschied macht im Vergleich zu bisher verwendeten Schaumstoffen für Solid Tubes“, erklärt René Marks. „Die physikalische Kraft, die zusammengedrücktes Material wieder in seine Ausgangslage schnellen lässt, ist bei diesem E-TPU-Schaumstoff mehr als doppelt so hoch wie bei früheren Systemen.“ Die Ursache: Der E-TPU-Schaumstoff besteht aus Tausenden hermetisch geschlossener (versinterter) Luftkügelchen. Sie bilden ein hochelastisches Luftpolster, dem auch Dauerbelastungen durch ständiges Walken und hohe Temperaturschwankungen kaum etwas anhaben können.

„Der Airless Tube mit seinen Tausenden Minipolstern und der enormen Rückstellfähigkeit bietet enorme Vorteile gegenüber bisherigen Materialien für Solid Tubes“, erläutert René Marks. „Die technischen Vorteile gehen zwar mit einer gewissen Einbuße an Performance einher, so sind Rollwiderstand und Gewicht etwas höher als bei Luftschläuchen. Doch überall dort, wo 100 Prozent Wartungsfreiheit Priorität haben, wo Rundumsorglos-Reifen gefragt sind oder wenn Ver-

tem verkaufen wir nur über den Fachhandel, da nur er über die notwendige technische Expertise verfügt“, betont René Marks.

Das System besteht aus einem Airless Tire in der Größe 40-622, dem Airless Tube aus weißem thermoplastischen Polyurethan und einem blauen Airless Ring. Dieser Ring sorgt für Kompatibilität des Systems mit den verschiedenen Felgenformen. Das System ist zugelassen für Felgen mit einer Maulweite von 19 bis 21 mm. Im Verkauf wird ein Airless System – je ein Tire, Tube und Ring – für ein Laufrad eine UVP von 84,90 Euro haben. Das System ist vorerst nur in Deutschland und in den Niederlanden erhältlich.

„Mit seinen langen Laufleistungen und den technischen Vorteilen ist das Airless System für bestimmte Zielgruppen eine echte Alternative!“, ergänzt der Product Manager. „Vielleicht wird es für einige Verbraucher erst einmal ungewöhnlich sein, seine Reifen im Fachgeschäft montieren zu lassen, aber Autoreifen lässt man auch im Fachhandel montieren. Dafür ein Rundumsorglos-System zu bekommen, ist für viele Radler, E-Bike-Fahrer und Mietrad-Anbieter äußerst attraktiv.“

Das Schwalbe Airless System ist eine gemeinsame Entwicklung von Supreme Dutch und Schwalbe.

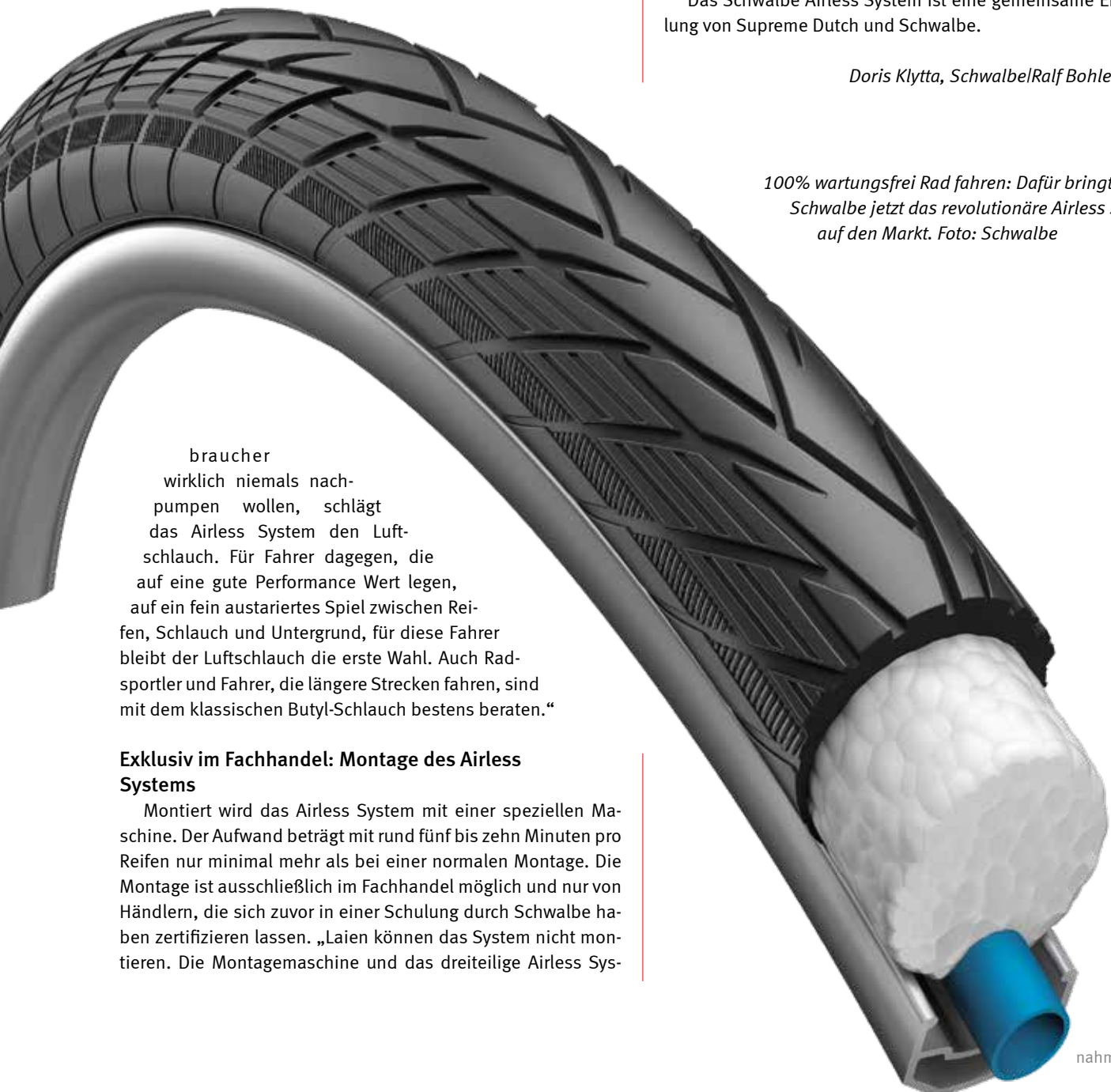
Doris Klytta, Schwalbe/Ralf Bohle GmbH

100% wartungsfrei Rad fahren: Dafür bringt Schwalbe jetzt das revolutionäre Airless System auf den Markt. Foto: Schwalbe

braucher wirklich niemals nachpumpen wollen, schlägt das Airless System den Luftschlauch. Für Fahrer dagegen, die auf eine gute Performance Wert legen, auf ein fein austariertes Spiel zwischen Reifen, Schlauch und Untergrund, für diese Fahrer bleibt der Luftschlauch die erste Wahl. Auch Radsportler und Fahrer, die längere Strecken fahren, sind mit dem klassischen Butyl-Schlauch bestens beraten.“

Exklusiv im Fachhandel: Montage des Airless Systems

Montiert wird das Airless System mit einer speziellen Maschine. Der Aufwand beträgt mit rund fünf bis zehn Minuten pro Reifen nur minimal mehr als bei einer normalen Montage. Die Montage ist ausschließlich im Fachhandel möglich und nur von Händlern, die sich zuvor in einer Schulung durch Schwalbe haben zertifizieren lassen. „Laien können das System nicht montieren. Die Montagemaschine und das dreiteilige Airless Sys-



BahnRadweg im Kreis Viersen

Verwaltung legt kostenlose Broschüre neu auf

Der Kreis Viersen hat die beliebte Fahrrad-Broschüre zur Themenroute BahnRadweg neu aufgelegt. Die ausgeschilderte Route führt durch den gesamten Kreis Viersen – auf oder parallel zu stillgelegten Bahntrassen und vorbei an zahlreichen Sehenswürdigkeiten des Kreises. Entlang des mit einem grün-blauen Logo und Schienensymbol ausgeschilderten Weges können Radfahrer Relikte der Bahngeschichte erfahren. Zudem sind die meisten Bahnhöfe in die Route integriert worden. Die Strecke

ist 125 km lang und damit ideal für eine Wochenendtour.

Die kostenlose Broschüre ist 42 Seiten stark und enthält detaillierte Karten-Informationen zum Streckenverlauf und eine ausführliche Routenbeschreibung. Der Kreis Viersen hat die Karten grafisch überarbeitet und Informationen zum befestigten oder unbefestigten Zustand der Radstrecke neu aufgenommen. Zudem listet die Broschüre Informationen zu Radverleihstationen, „bett & bike“-Betrieben, E-Bike-Ladestationen sowie Mu-

seen und Freibädern auf. Die Broschüre beinhaltet vier Tourentipps, auf denen die Radfahrer jeweils Teile des Kreises mit dem Rad erfahren. Die Tourentipps sind am Radknotenpunktsystem ausgerichtet. Das Heft liegt in den öffentlichen Servicestellen aus. Digital ist die Broschüre als Download verfügbar auf der Seite www.bahnradweg.kreis-viersen.de oder kann bei sandra.sieg@kreis-viersen.de bestellt werden.

Pressestelle Kreis Viersen

Rheinradweg erhält EuroVelo Cycle Tourism Award

Der Rheinradweg wurde als die beliebteste und schönste Radroute in Europa ausgezeichnet

Auf der ITB 2018 in Berlin nahm der Tourismusverband gemeinsam mit Vertretern vom „Romantischen Rhein“ und der Tourismus Marketing Baden-Württemberg (TNWB) einen Preis entgegen: Der EuroVelo 15 – Rheinradweg wurde von der European Cycling Federation mit dem „EuroVelo Cycle Tourism Award“ als beliebteste Radroute in Europa ausgezeichnet. An diesem Erfolg hat das 220 km lange Teilstück im Reiseland Nordrhein-Westfalen einen maßgeblichen Anteil. Im vergangenen Jahr ist eine eigens für das NRW-Stück des Rheinradwegs konzipierte Microsite online gegangen, auch



Sebastian Kaiser und Felicitas Keller vom Tourismusverband NRW mit dem EuroVelo Cycle Tourism Award für den Rheinradweg. © Tourismus NRW e.V.

Printmaterial zum Radweg wurde in Umlauf gebracht.

Die Übergabe des Preises fand im Rahmen des ersten Cycle Tourism Day am 9. März 2018 auf der ITB Berlin statt. Überreicht wurde der Preis von Michael Cramer, Mitglied des Europäischen Parlaments und ehemaliger Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus. Gemeinsam mit Tourismus NRW, der TNWB und dem „Romantischen Rhein“ wurden vier weitere beteiligte Rheinradweg-Regionen aus vier Ländern ausgezeichnet.

Valeria Melis, Tourismus NRW

Neue Etappenvorschläge für den Rheinradweg in NRW

Die rund 230 km lange Strecke des Rheinradweges durch NRW teilt sich in fünf abwechslungsreiche Abschnitte auf. Urlauber und Ausflügler finden ab sofort fünf neue Etappen-Vorschläge für diese Strecke. Hier können Radfahrer die landschaftliche und kulturelle Vielfalt beiderseits des Stroms von Bad Honnef bis zur niederländischen Grenze entdecken. Auf einer virtuellen Karte und in einem analogen Pocket Guide werden Highlights und Sehenswürdigkeiten entlang der Streckenabschnitte aufgezeigt. Dazu gehören u.a. das Schloss Drachenburg bei Königswinter, das UNESCO-Welterbe Kölner Dom, der Landschafts-



*Sonnenuntergang am Rhein.
© Tourismus NRW e.V./Oliver Franke*

park Duisburg-Nord, das Kaiser Wilhelm Museum in Krefeld oder das historische Rathaus in Kalkar. Die Etappen führen von Bad Honnef nach Köln, von Köln

nach Düsseldorf/Neuss, von Düsseldorf/Neuss nach Duisburg und von Duisburg nach Wesel. Die Strecken können in beide Richtungen und sowohl rechts- als auch linksrheinisch gefahren werden. Brücken und Fährüberfahrten ermöglichen vielerorts Seitenwechsel.

Der Rheinradweg führt auf 1.233 km von der Quelle des Rheins in Andermatt in der Schweiz bis zu seiner Mündung in die Nordsee in Rotterdam in den Niederlanden. Davon führen 226 km durch NRW.

www.dein-nrw.de/rheinradweg

Hannah Piecha

„FAHR RAD! Die Rückeroberung der Stadt“

Ausstellung im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt
noch bis zum 2. September 2018

Die Ausstellung veranschaulicht anhand gelungener Stadt- und Landschaftsplanerischer Projekte weltweit, wie fahrradgerechte Infrastrukturen aussehen müssen, damit sie noch mehr Menschen auf das Rad locken und Städte lebenswerter machen.

Städtebau, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung widmen sich demselben öffentlichen Raum, zumeist dem Stadt- raum. Der Radverkehr spielt in allen drei Bereichen mittlerweile eine zentrale, verbindende Rolle; man könnte ihn auch als Seismografen der Urbanität bezeichnen. Um die Lebensqualität zu erhalten und weiter zu verbessern, braucht es in einer zunehmend dicht bebauten und intensiv genutzten Stadt mehr Raum auf Straßen und Plätzen, mehr Grün- und Freiflächen. Die Verkehrsplanung ist dabei immer mit der Stadt- und Landschaftsplanung verbunden, und alle Beteiligten bedingen sich wechselseitig. In den aktuellen Diskussionen werden die Planungen noch meist separiert und nur in den unmittelbar geforderten Disziplinen entworfen und umgesetzt. Architektonische und städtebauliche Fragestellungen werden oft nicht hinreichend eingebunden.

Das DAM möchte mit FAHR RAD! eine integrierende Debatte mit den Verantwortlichen anstoßen und die verschiedenen Disziplinen zum Austausch und zur Zusammenarbeit anregen. Auch die breite Öffentlichkeit soll eingebunden werden. Nicht zuletzt wird die unabdingbar notwendige gestalterische Kompetenz in dieser Frage thematisiert. Der öffentliche Raum und damit der Straßenraum soll zur Nutzung für alle neu geordnet und seine Flächen so verteilt werden, dass eine sichere, bequeme und ausgewogene

Mobilität für alle Menschen, die unterwegs sind, möglich wird. Dies sollte im Einklang entstehen mit Grünräumen und einer Architektur, die sich zu städtebaulichen Ensembles zusammenfügt. Die Ausstellung dokumentiert, wie eine Stadtentwicklung aussehen kann, die in Zukunft noch mehr Menschen auf das Rad lockt – und wirbt mit Projekten aus aller Welt für diese sanfte Rückeroberung der Stadt. Und sie zeigt, wie der Weg zu einer nachhaltigen und sozialen Stadt auch über die Planung für eine fahrradgerechte Stadt führen kann.

FAHR RAD! Die Rückeroberung der Stadt

Hrsg.: Annette Becker, Stefanie Lampe, Lessano Negussie, Peter Cachola Schmal
Birkhäuser Verlag, Basel
Getrennte Ausgaben deutsch und englisch, Klappenbroschur, Format 21 x 26 cm, 280 Seiten mit 220 farbigen Abbildungen, ISBN 978-3-0356-1659-0
Im Museumsshop für 34,90 Euro und im Buchhandel für 49,90 Euro erhältlich.

damit für zukünftige Entwicklungen gerüstet zu sein. Sie alle setzen bei ihren Bemühungen unterschiedliche Schwerpunkte und vermitteln wertvolle Erfahrungen. Darüber hinaus weisen 26 internationale Projekte den Umgang mit speziellen Bauaufgaben.

DAM DEUTSCHES
ARCHITECTURMUSEUM

FAHR RAD!

Die Rückeroberung der Stadt

21. April – 2. September 2018
im Deutschen

Architekturmuseum (DAM),
Schaumainkai 43

60596 Frankfurt am Main

Öffnungszeiten:

Di, Do – So 11 – 18 Uhr

Mi 11 – 20 Uhr

Mo geschlossen

Rückblick

Radeldankfest an der Radstation am Dortmund Hauptbahnhof

Beim Radeldankfest am 5. Dezember 2017 an der Fahrradstation am Dortmunder Hauptbahnhof bedankten sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung, die Verantwortlichen der Fahrradstation und die Selbsthilfswerkstatt Velokitchen bei denjenigen, die mit dem Rad unterwegs waren. Auf dem Bahnhofsvorplatz und vor der Radstation gab es u.a. Infos und Give-aways zur „Generation Fahrrad“ und auch für das leibliche Wohl war gesorgt. Und das alles, um den Radfahrerinnen und Radfahrern einfach mal zu sagen: „Danke schön, dass du mit dem Rad fährst!“

Annette Herter, Stadt Dortmund



Radeldankfest

Werbung auf metropolradruhr-Fahrrädern

Im Zeitraum vom 1. September bis 30. November 2017 waren 70 metropolradruhr-Fahrräder mit der Werbung zu „Generation Fahrrad“ bestückt. Das metropolradruhr hat sich in der Vergangenheit als guter Werbeträger in Dortmund erwiesen. Gut sichtbar, viel unterwegs und fast überall im Stadtgebiet zu finden. Darüber hinaus verweilt die Werbung auch häufig viel länger als gebucht auf den Rädern, und zwar immer dann, wenn kein nachfolgender Werbeauftrag ansteht. So war die Werbung für „Generation Fahrrad“ auch noch im 1. Quartal 2018 auf zahlreichen Fahrrädern zu sehen.

Annette Herter, Stadt Dortmund

Stadt Wien gewinnt Mobilitätspreis der Europäischen Union

Die Auszeichnung „European Mobility Award“ wird für besondere Leistungen zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität verliehen. Die Stadt Wien förderte im Jahr 2017 durch zahlreiche Initiativen und Infrastrukturmaßnahmen den umweltfreundlichen und multimodalen Verkehr. Veranstaltungen und Kampagnen motivierten die Wienerinnen und Wiener zu aktiver Mobilität – zum Zufußgehen, Radfahren und zum Benutzen der Öffentlichen Verkehrsmittel.

Europäische Mobilitätswoche

Positiv bemerkt wurde das vielfältige Angebot der Stadt Wien während der Europäischen Mobilitätswoche zwischen dem 16. und dem 22. September 2017: Insgesamt konnten die Wienerinnen und Wiener in der ganzen Stadt an mehr als 50 Veranstaltungen oder Angeboten rund um nachhaltige Mobilität teilnehmen. Die internationale Kampagne zur Förderung nachhaltiger Mobilität, die „Europäische Mobilitätswoche“, findet jährlich zwischen dem 16. und dem 22. September statt.

DEW21 E – BIKE Festival Dortmund presented by SHIMANO

Vom 6. bis zum 8. April 2018 verwandelte das „DEW21 E – BIKE Festival Dortmund presented by SHIMANO“ die Ruhrgebietsmetropole Dortmund in einen riesigen Marktplatz rund um die Elektromobilität. Über



150 renommierte Aussteller waren dabei, mit mehr als 50.000 Besuchern an diesen drei Tagen. Europas größtes Festival dieser Art bot den Besuchern aus dem In- und Ausland ein riesiges Testgelände mitten im Herzen der Stadt und den Experten eine einmalige Informationsplattform.

Aktionsplan Nahmobilität: Landesweit werden 118 neue Projekte mit 13 Mio. Euro gefördert

Das Ministerium für Verkehr NRW teilt mit: Um die Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen zu verbessern, werden in diesem Jahr landesweit 118 neue Projekte gefördert. Im Rahmen des Aktionsplans Nahmobilität stellt das Verkehrsministerium hierfür insgesamt 12,8 Mio. Euro zur Verfügung. Zuzüglich der kommunalen Investitionsmittel steigt das mögliche Bauvolumen damit auf etwa 20 Mio. Euro.

Anlässlich der Veröffentlichung des Förderprogramms sagte Landesverkehrsminister Hendrik Wüst: „Eine gut funktionierende Nahmobilität macht unsere Städte und Gemeinden lebenswerter. Schon heute werden in Deutschland mehr als ein Drittel aller Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt. Diesen Anteil wollen wir weiter steigern. Wenn unsere Rad- und Fußwege besser werden, können noch mehr Autos stehen bleiben. Das entlastet die Straßen und schont die Umwelt.“

Weitere Informationen unter:

www.vm.nrw.de

(<https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/aktionsplan-nahmobilitaet-landesweit-werden-118-neue-projekte-fuer-fussgaenger-und>)

Ausblick

16.06.2018: RADKOMM – Kölner Forum Radverkehr: „Aufbruch Fahrrad“

Die RADKOMM – Kölner Forum Radverkehr ist im vierten Jahr seit ihrem Debüt 2015 der größte Kongress für nachhaltige Mobilität in NRW. Die RADKOMM lädt Bürger*innen, Expert*innen, Wissenschaftler*innen und Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung ein, gemeinsam die Mobilitätswende zu denken. Dies ist in Zeiten des Dieselskandals dringlicher, denn je.

Ein wichtiges Thema für die RADKOMM #4 ist der Start einer Volksinitiative für mehr Fahrradmobilität in NRW. Es werden neun Maßnahmen zur Förderung der Fahrradmobilität skizziert.

17. Juni 2018 , RADaktiv Düsseldorf

Am Sonntag, dem 17. Juni 2018 geht radaktiv – das Düsseldorfer Radevent bereits in die 13. Runde. Auch in diesem Jahr wird das Mannesmannufer direkt an der Düsseldorfer Rheinpromenade zur lebendigen Fahrradmeile. Neben den Ständen zahlreicher Hersteller und Händler aus der Region und ihren aktuellen Produkten sind es besonders die vielfältigen Aktionsflächen, Beratungsangebote und Testmöglichkeiten, die radaktiv seit vielen Jahren zum Treffpunkt von Vielfahrern, Gelegenheitsradlern, Sportlern und Familien machen.

Auf speziellen Testflächen und einer längeren Rundstrecke rund um den Landtag können E-Bikes, Lastenräder und zahlreiche andere Radtypen ausgiebig getestet werden. Erstmals werden außerdem im Rahmen des Mobilitätsforums besonders Angebote für Menschen mit Behinderung vorgestellt. Das Forum



bietet neben einem vielfältigen Spektrum von Spezialrädern und Service-Angeboten auch reichlich Gelegenheit zum direkten Erfahrungsaustausch.

Foto: Schmidtstelle

Auf der RADschlag-Aktionsfläche präsentiert die Landeshauptstadt ihre Akti-

vitäten zur Radverkehrsförderung. Abgerundet wird das Düsseldorfer Radevent durch Gastronomiestände und jede Menge Radkultur, wie das bereits zum fünften Mal stattfindende Bicycle Music Festival.

www.fahrradtag-duesseldorf.de



9. Juni 2018, Geführte Radtour zu „Kloster, Kanal und Gärten“

Wer seltene Bäume und Sträucher im idyllischen Botanischen Garten Loismann und ein Blütenmeer, Gartenteiche mit Seerosen und Aquarien in dem 40.000 m² großen NaturaGart-Park in Ibbenbüren-Dörenthe erkunden möchte, der ist bei der geführten Radtour zu „Kloster, Kanal und Gärten“ genau richtig. Die etwa 30 km lange Tour führt auf dem Rundkurs 10 der Radregion Münsterland auf vorwiegend ebenen Strecken zu den schönsten Gärten Ibbenbürens und zu der imposanten Anlage des Klosters Gravenhorst. Zwei Gartenführungen sind inbegriffen. Eine Anmeldung ist erforderlich. Detaillierte Infos zu der Strecke gibt es in dem Flyer „Kloster, Kanal und Gärten“. Informationen zu Kosten und Anmeldung: Tourist-Information Ibbenbüren, Tel. 0 54 51/54 54



17.06.2018: Fahrrad- Sternfahrt

Immer mehr Menschen fahren Rad in der Stadt. Weil es schnell ist, Spaß macht und nicht viel kostet. Weil es gesund hält, leise und umweltschonend ist. Die Kölner Fahrrad-Sternfahrt setzt sich auch im elften Jahr ihres Bestehens dafür ein, genau diese Ziele sichtbar zu machen und am Sonntag, dem 17. Juni 2018, so viele Menschen wie möglich auf die Straßen Kölns zu bringen – und zwar mit dem Rad! Die Fahrrad-Community in Köln setzt sich zusammen mit den neuen Veranstalter*innen des RADKOMM e.V. dafür ein, eine gerechte Aufteilung der Straßenflächen mit mehr Platz für Rad- und Fußverkehr voranzutreiben. Dieses Ziel soll gemeinsam mit den Teilnehmer*innen sichtbar gemacht werden – als große Fahrrad-Demo in Köln!

01.07.2018: Tag des guten Lebens

Beim Tag des guten Lebens gehören die Straßen eines ganzen Kölner Stadtteils für einen Tag den Anwohnern und Vereinen. Die Bürgerinitiative Agora Köln ermöglicht seit 2013 den Bewohnern jeweils eines Viertels, ihren Stadtteil einen Tag lang so zu gestalten, wie sie ihn sich wünschen, und setzt damit ein Zeichen für den Wandel in Köln. In diesem Jahr findet der Tag des guten Lebens im Agnes- und Eigelsteinviertel in Köln statt.

08. Juli 2018: 28. Euskir- chener Burgenfahrt – Radwanderfahrt für Fami- lien

Die Euskirchener Burgenfahrt wird von der Kreisstadt Euskirchen in Zusammenarbeit mit ortsansässigen Vereinen durchgeführt. Die ausgewiesene Strecke ist in diesem Jahr ca. 30 Kilometer lang.

Start: 11-12 Uhr Kundenzentrum e-regio, Rheinbacher Weg 10, 53881 Euskirchen-Kuchenheim

Ziel: Beachvolleyballanlage in der Freizeitanlage Erftaue, Dr.-Rütten-Promenade, 53879 Euskirchen

Informationen: www.euskirchen.de

01.09.2018: Klima-straßenfest in Nippes

Am 1. September 2018 findet das fünfte Klimastraßenfest statt. Auf der Klimastraße in Köln-Nippes werden wieder viele Aussteller ihre Produkte, Ideen und bereits Umgesetztes rund um das Thema Klima- und Umweltschutz allen Bürgern vorstellen und den Besuchern zeigen, wie sie selbst auf einfachste Weise einen eigenen Beitrag dazu leisten können.

Die Klimastraße ist ein Projekt von SmartCity Cologne, einer Initiative der Stadt Köln und der RheinEnergie AG als Energieversorger. Sie befindet sich auf einem Teilstück der Neusser Straße im Stadtteil Nippes. Auf der Klimastraße werden smarte Techniken erprobt, die das zukünftige urbane Leben vereinfachen sollen und gleichzeitig die Umwelt

schützen. Getestet werden Gebäudeisolierungen, LED-Ausstattungen in Geschäften, LED-Straßenlaternen, Lade-stationen für E-Autos und vieles mehr. Zu diesem Zweck wurden Geschäfte und Privatleute eingeladen, sich am Projekt zu beteiligen.

11.-12.10.2018, 2. Deutscher Fußver-kehrskongress in Berlin

Der Fußverkehr ist grundlegender Bestandteil unserer Mobilität. Wo Fußverkehr gefördert wird, steht der Mensch im Mittelpunkt des verkehrspolitischen Handelns. Unsere Städte und Gemeinden werden damit attraktiver, die Lebensqualität steigt. Im Hinblick auf die Anforderungen der nachhaltigen Mobilität ist die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs unerlässlich.

Der 2. Deutsche Fußverkehrskongress widmet sich neuesten Entwicklungen und Konzepten der Fußverkehrsförderung. Im Rahmen von Keynote-Vorträgen ordnen Maria Vassilakou, Vizebürgermeisterin der Stadt Wien (angefragt), und Jim Walker, Gründer von walk21, die deutschen Aktivitäten in den internationalen Kontext ein. In neun Foren werden Fragen der Verkehrssicherheit, der sicheren und attraktiven Gestaltung der Straßenräume, aber auch Aspekte der Kommunikation, der Gerechtigkeit und der Datenanalyse thematisiert.

Die kostenfreie Veranstaltung richtet sich an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus Verwaltungen, Fachplanerinnen und Fachplaner sowie Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wissenschaft und Institutionen.

Weitere Informationen unter:
www.fussverkehrskongress.de

Erste „BikeNight“ ein voller Erfolg

130 Radfahrer in gelben Westen legen Coesfelder Kreuzungen lahm

„Auch wir sind der Verkehr“ – das machten am 21. September 2017 rund 130 Radfahrerinnen und -fahrer in der Kreisstadt Coesfeld deutlich. Ausgestattet mit Warnwesten und Trillerpfeifen, fuhr die Gruppe – im Verband angeführt von Hubertus Brüggemann und Rudolph Berning vom Ordnungsamt der Stadt Coesfeld – eine Strecke von etwa 10 km um die Innenstadt von Coesfeld herum. Das Startsignal gab Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr zuvor am Kreishaus.

Die erste „BikeNight“ wurde initiiert durch Sarah Rensner, Klimaschutzmanagerin des Kreises Coesfeld, und tatkräftig unterstützt durch die Klimaschutzmanager der Gemeinden Havixbeck und Senden, Mitarbeiter des Ordnungsamts der Stadt Coesfeld sowie die Kreispolizeibehörde. Dem Aufruf zur Teilnahme folgten zahlreiche Radler aus Coesfeld und dem sonstigen Kreisgebiet; eine Gruppe Pedalritter aus Lüdinghausen war besonders zeitig am Start. Auch Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr trat nach der Begrüßung der zahlreichen Teilnehmer selbst mit in die Pedale.

Der größte Teil des Verkehrsraums ist üblicherweise für die motorisierten Ver-

kehrsteilnehmer reserviert, diese hatten während der „BikeNight“ aber das Nachsehen: Insbesondere an den Haupteinfahrtsstraßen der Kreisstadt stauten sich die Autos, und es gab unterschiedliche Reaktionen der Fahrer – von Freude über den nicht alltäglichen Anblick dieser großen Menge Radfahrer mit ihren gelben Westen bis hin zu eher entnervten Blicken. Sarah Rensner zeigte sich zufrieden: „Ich denke, die ‚BikeNight‘ kam gut an. Das war schon ein tolles Erlebnis, mit so vielen anderen zusammen auf der Fahrbahn, die sonst den Autos vorbehalten ist, zu fahren.“ Sie stellte eine Neuauflage im nächsten Jahr in Aussicht. Zum Ausklang ging es auf den Marktplatz, wo beim Feierabendmarkt zusätzliche Stände der Kreisverkehrswacht und der Polizei zum Thema Verkehrssicherheit aufgebaut waren.

Die „BikeNight“ war eine Veranstaltung im Rahmen der kreisweiten Klimaschutzwoche. Weitere Informationen dazu und zum Klimaschutz im Kreis Coesfeld insgesamt finden sich unter:
www.klima.kreis-coesfeld.de



Erste „BikeNight“ in Coesfeld
Kreis Coesfeld, Christoph Hüsing

Mit dem Rad zur Arbeit

Mitarbeiter der Kreisverwaltung Viersen radeln für Gesundheit und Klimaschutz



Mitarbeiter der Kreisverwaltung bei der Preisverleihung

25.750 km sind es von Viersen nach Santiago de Chile und wieder zurück – diese Strecke haben die Mitarbeiter der Kreisverwaltung Viersen im Jahr 2017 bei der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ zurückgelegt. Das entspricht einer Steigerung um 126% im Vergleich

zum Vorjahr. Die AOK und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hatten von Mai bis August 2017 deutschlandweit dazu aufgerufen, das Auto stehen zu lassen und sich durch Radfahren für die eigene Gesundheit und die Umwelt einzusetzen. Die Teilnehmer der Kreis-

verwaltung radelten insgesamt an 1.398 Tagen.

Alle Teilnehmer, die im Aktionszeitraum an mindestens 20 Arbeitstagen mit dem Rad zur Arbeit fuhren, nahmen an einer Verlosung der AOK teil. Der Kreis Viersen lobte weitere Preise für seine Mitarbeiter aus: Unter allen fleißigen Radlern hat das betriebliche Gesundheitsmanagement zusammen mit dem Planungsamt Gutscheine für Fahrradbedarf verlost.

Während des Aktionszeitraums haben die Radler der Kreisverwaltung 3.656 kg CO₂ eingespart und rund 643.000 kcal verbrannt: Das entspricht etwa 1.210 Tafeln Schokolade. Die Teilnehmer fuhren im Durchschnitt an 33 Tagen mit dem Rad zur Arbeit und legten pro Person durchschnittlich 599 km zurück.

Anke Faßbender,
Pressestelle des Kreises Viersen

„Münster fährt App“

App mit vielen Ideen für einen klugen Mobilitätsmix



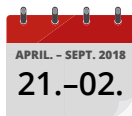
Michael Milde (2.v.l.), Leiter der Verkehrsplanung im Stadtplanungsamt, überreichte die Fahrrad-Gutscheine an Frauke Reimringer, Marie Löffler, Manja Jacob (in Vertretung für Sandra Math) und Klaus Mechler (v.l.). Foto: Stadt Münster

Die kostenlose App ist ein Baustein der städtischen Kampagne „Münster fährt ab auf klimafreundliche Mobilität“. Die Kampagne präsentiert Ideen für einen klugen Mobilitätsmix, der bequem und nachhaltig genutzt werden kann. An konkreten Beispielen zeigt sie, wie Menschen, die in Münster leben, aber auch Pendlerinnen und Pendler sowie Besucherinnen und Besucher der Stadt je nach Mobilitätsanlass Bus, Bahn, Fahrrad und Fußwege sinnvoll miteinander verknüpfen können. Ziel ist ein möglichst stressfreies und klimaschonendes Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf Münsters Straßen.

Vier glückliche Gewinner freuten sich über jeweils einen Fahrrad-Gutschein im Wert von 750 Euro: Marie Löffler, Sandra Math, Frauke Reimringer und Klaus Mechler hatten sich am interaktiven Quizspiel der Smartphone-App „Münster fährt App“ beteiligt und viele Fragen zur Mobilität in Münster richtig beantwortet. Die Gutscheine wurden bei einer kleinen Feierstunde im Stadtweinhaus überreicht. Weitere Informationen zur Mobilitätskampagne gibt es unter: www.muensterfaehrtab.de.

Presseamt, Stadt Münster

Termine 2018



FAHR RAD! Die Rückeroberung der Stadt.

Ausstellung im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt am Main vom 21. April bis 2. September 2018



Stadtradeln 2018 – Kommunen in der AGFS

Aus der AGFS hatten sich bis Redaktionsschluss 57 Kommunen für eine Teilnahme angemeldet, aus ganz NRW waren es 175 Kommunen. In 13 AGFS-Kommunen ist bei Erscheinen der „nahmobil“ die Aktion bereits wieder beendet. Ob und wann Ihre Kommune dabei ist, können Sie unter www.stadtradeln.de prüfen und sich vielleicht sogar noch anmelden und mitradeln!



Historische Führung mit dem Fahrrad in Kamen

Ab Haus Heeren (Schloss) geht es zu acht bis neun markanten Punkten entlang der Seseke in Richtung Hilsingsmühle. Zurück führt der Weg zur Pixelröhre, anschließend nach Kamen-Mitte.



Fahrrad-Aktionstag in Gladbeck

Bunter Fahrradaktionstag auf dem Willy-Brandt-Platz von 10:00 bis 14:00 Uhr



Eröffnungsfahrradtour Aachener Fahrradsommer

Mit dem Aachener Fahrradsommer möchte die Stadt Aachen das städtische Routennetz noch bekannter machen und die Nutzung des Fahrrades als Freizeitverkehrsmittel und damit auch den Nahtourismus fördern.



RADKOMM 2018

Eintägiger Kongress zum Radverkehr in der Alten Feuerwache in Köln



RADaktiv Düsseldorf
Familienfest und Fahrradmeile am Mannesmannufer direkt an der Düsseldorfer Rheinpromenade, www.fahrradtag-duesseldorf.de



Radverkehr ganz groß in Klein- und Mittelstädten mit Exkursionselement

Diese Seminarreihe beschäftigt sich am ersten Tag mit den klassischen Themen der Radverkehrsförderung in Klein- und Mittelstädten. Der zweite Tag erweitert das Spektrum insbesondere um die Thematik der Nähe zu einem Ballungsraum und die sich daraus ergebenden Möglichkeiten und Hemmnisse für den Radverkehr. Mehr Informationen: www.fahrradakademie.de



Bünder Volksradfahren

Fahrradtag und Volksradfahren: 1000 Räder Bünde



Praxiskonzepte und innovative Beispiele

Wirtschaft in Bewegung – „Ideenschmiede Radverkehr“



Megamarsch 50/12 in Düsseldorf

50 km. 12 Stunden. Zu Fuß. Informationen und Anmeldung unter: www.megamarsch.de/duesseldorf/



Messe Eurobike Friedrichshafen

www.eurobike-show.de



NRW Radtour 2018

Das Rheinland steht beim zehnjährigen Jubiläum der NRW Radtour von WestLotto und NRW-Stiftung im Mittelpunkt. Auf abwechslungsreichen Strecken entlang von Rhein, Sieg und Erft mit Start und Ziel in Kerpen machen die Veranstalter auf Naturschutz- und Kulturprojekte aufmerksam, die aus Lotteriererträgen entstanden sind.



NRW-Radtour stoppt in Meckenheim

Am Kirchplatz in der Altstadt



Fahrradaktionstag zwischen Hamm und Soest

13. Sattel-Fest in Hamm



Volksradfahren auf der Zeche Westfalen und Stadtradelstartschuss in Ahlen



Familienralley ADFC Meckenheim

Eine interessante Erlebnis- und zugleich eine lehrreiche Tour für die ganze Familie im Rahmen der Aktion „Mobil mit Kind und Rad“. Unterwegs sind verschiedene Aufgaben zu lösen und am Ziel werden Preise vergeben. Teilnehmen können Teams (Familien), die aus mindestens drei Mitgliedern bestehen.



Radaktionstag des Kreises Düren

Jährlich findet eine etwa 35 km lange Rundtour durch verschiedene Kommunen und Landstriche im Kreis Düren statt. Weitere Infos zum Radaktionstag in der örtlichen Presse und auf www.kreis-dueren.de.



Deutscher Kommunalradkongress 2018 Göttingen



Aktionstag Nahmobilität in der Stadt Bottrop

Von 10:00 bis 18:00 Uhr auf dem Berliner Platz



2. Deutscher Fußverkehrskongress in Berlin

Die Veranstaltung widmet sich neuesten Entwicklungen und Konzepten der Fußverkehrsförderung. Weitere Informationen finden Sie unter: www.fussverkehrskongress.de



Radverkehr in der Stadt-Umland-Beziehung

12. Fahrradkommunal-konferenz in Osnabrück

Impressum

Herausgeber

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, Juni 2018

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität

Fachliche Betreuung

PS Planerbüro Südstadt: Büro für urbane Mobilität

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

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

c/o Rathaus Stadt Krefeld

Von-der-Leyen-Platz 1

47798 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

Fax: 0 21 51/86-43 65

E-Mail: info@agfs-nrw.de

www.agfs-nrw.de



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

Es sind selbstverständlich vorurteilsfrei Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

Wir sind die AGFS

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