

nahmobil

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

Heft 04 | November 2014

FÖRDERMITTEL FÜR DIE NAHMOBILITÄT



Interview

„Immer in Bewegung bleiben“ –
Staatssekretär Michael von der
Mühlen im Gespräch

Fußgänger

1. Deutscher Fußverkehrs-
kongress in Wuppertal



RADSCHNELLWEGE IN NRW

DIE DOKUMENTATION ZUM PLANUNGSWETTBEWERB



Zum Download unter:
www.agfs-nrw.de



Liebe Freunde der Nahmobilität, sehr geehrte Leser,

wir freuen uns, Ihnen eine neue Ausgabe unseres Magazins präsentieren zu können, in der Sie viel Wissenswertes aus Theorie und Praxis über Nahmobilität erfahren werden.

Vielleicht inspirieren wir Sie mit unseren anschaulichen Beispielen, wie Sie Nahmobilität in Ihrem Bereich fördern können. Doch was nützen die besten Ideen und Konzepte, wenn die entsprechenden Mittel fehlen? Hier die gute Nachricht: Es gibt eine Reihe von Fördermöglichkeiten unterschiedlicher Ebenen, von der Europäischen Union bis hin zu lokalen Sponsoren. Deshalb haben wir in dieser Ausgabe eine kleine Übersicht der wichtigsten Förderprogramme zusammengestellt. Die praktische Übersicht erspart die mühsame Recherche und erleichtert Ihnen gleichzeitig die Suche nach alternativen Förderquellen. Und nicht zuletzt ist es in unserem Sinne, wenn wir damit neue Projekte mit auf den Weg bringen können.

Elektromobilität spielt eine große Rolle bei der Planung und Umsetzung von Nahmobilität. Mit ihrem Programm zur Elektromobilität hat die Bundesregierung einen Förderrahmen geschaffen, um Nahmobilität punktuell elektromobil auszubauen. Die AGFS steht dem grundsätzlich positiv gegenüber. Das neue Elektromobilitätsgesetz EmoG halten wir jedoch für verfehlt. Aus unserer Sicht werden dort verkehrsplanerische Lenkungsmaßnahmen empfohlen, die aus der Mottenkiste der 70-er Jahre stammen. So konterkarieren freie Parkplätze für Elektroautos in den Innenstädten das Leitbild einer nahmobilitätsfreundlichen Stadt. Auch die Idee, Busspuren für Elektroautos freizugeben, ist das falsche Signal.

Pedelecs werden im Gegensatz zu Elektroautos bereits heute intensiv genutzt – mit steigender Tendenz. Doch unsere Verkehrsinfrastruktur hält mit



© Andreas Endermann

dieser wünschenswerten Entwicklung längst nicht Schritt. Dabei wissen wir aus der Praxis, dass eine intensivere Nutzung von Pedelecs unsere Innenstädte enorm entlasten kann. Hilfreich kann hier auch die Integration von Miet-Pedelecs in die Tarifstruktur des ÖV sein, wie es zum Beispiel in der Steiermark der Fall ist. Für einen Aufpreis des ÖV-Tickets erhält der Kunde dort ein Miet-Pedelec zur freien Nutzung.

Bleibt uns zu guter Letzt noch der Hinweis auf die Dokumentation zum Wettbewerb „Radschnellwege“, den die AGFS für das Land Nordrhein-Westfalen durchgeführt hat. Darin finden Sie bestimmt auch Anregungen für Ihre eigene Infrastruktur.

Ich wünsche Ihnen eine interessante und inspirierende Lektüre!



Ihre Christine Fuchs
Vorstand der AGFS

nahmobil 04 | Inhalt



FÖRDERMITTEL

- 06 **BMUB- Klimaschutzinitiative „Teilkonzepte klimafreundliche Mobilität“**
- 09 **Förderrichtlinie Nahmobilität in der Verbändeanhörung**
- 10 **Stiftungen**
- 11 **Fördermöglichkeiten für Projekte in der Nahmobilität**
- 14 **Stadt Essen sichert sich im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zusätzliche Mittel**

AUS DER AGFS

- 15 **Aufs Rad gebracht**
- 16 **„Danke schön, jetzt wird's grün!“**
- 17 **„Immer in Bewegung bleiben“ – Michael von der Mühlen im Gespräch**
- 18 **Quantensprung im Radverkehr**

- 20 **eRadschnellweg Göttingen**

- 20 **Machbarkeitsstudie „Radschnellweg Ruhr“**

INFRASTRUKTUR

- 21 **Ausbau des Essener Radverkehrsnetzes**
- 22 **Duisburger Radverkehrsnetz**
- 22 **Neue Abstellanlagen für Duisburg**
- 23 **Radfahren in der Bonner Fußgängerzone**
- 23 **Neue Schutzstreifen in Ibbenbüren**
- 24 **Coesfeld: Fahrradboxen am Bahnhof**
- 24 **Wiedervereinigung in Bottrop**
- 25 **Neue Dauerzählstelle in Köln**

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 26 **Sechs neue E-Bike-Ladestationen in Dülmen**
- 27 **metropolradruhr in Bochum**
- 27 **Fahrradausbildung an der Grundschule**
- 28 **Bonner Fahrradklimatest**

KAMPAGNEN

- 29 **Öffentlichkeitsarbeit mit den Aktionen „Ich bin die Energie“ und „Stadtradeln“ im Kreis Lippe**
- 30 **„Ich fahre Rad, weil ...“**
- 30 **Mobil.Pro.Fit**
- 31 **Rücksicht im Straßenverkehr**
- 32 **Stadtradeln 2014**



UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 33 Verstärkte Präsenz der Fahrradwirtschaft in Berlin**
- 34 Schwalbe spendet 100 Bikes für World Bicycle Relief**
- 35 Century für moderne Klassiker**
- 35 Rassiger Reifen für sportliche E-Biker**

KURZ UND KNAPP

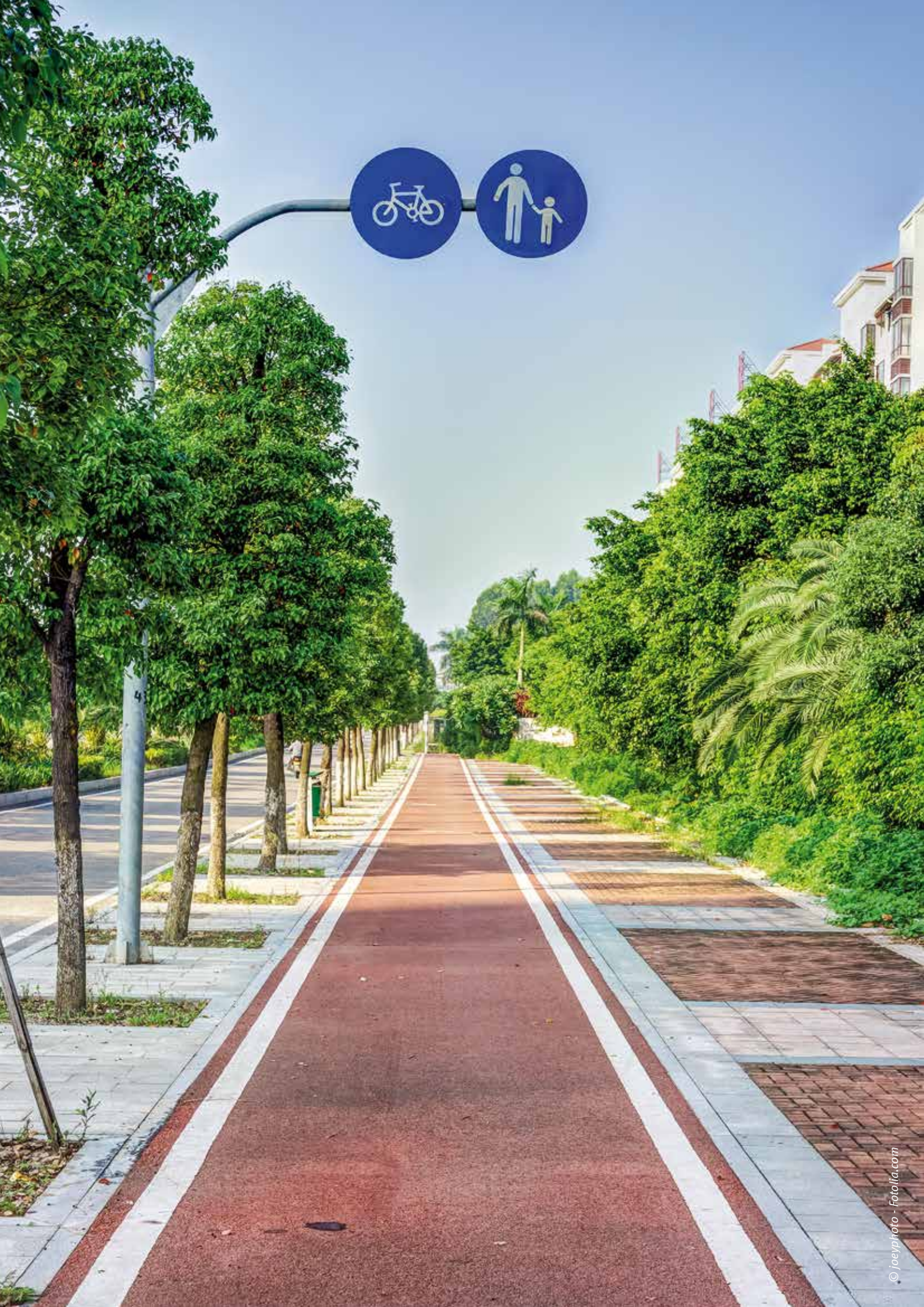
- 36 UK-Studie: Autofreie Wege ermutigen, mehr zu Fuß zu gehen oder Rad zu fahren**
- 36 Die Lernende Stadt**
- 36 Wähle den richtigen Mix**
- 36 Lesestoff für lange Winterabende**

FREIZEIT UND TOURISMUS

- 38 Schladern als Wanderbahnhof des Jahres 2014**
- 39 Neuer Pilgerradweg von Coesfeld nach Dülmen**
- 40 Lesefutter für Radler am Niederrhein**
- 40 Baumberge-Regionkarte und 12 Tagestouren**
- 41 Grenzenlose Naturerlebnisse per Rad**
- 42 LAG 21: Radroute der Nachhaltigkeit**
- 42 Neuer Tourenplaner im Münsterland**
- 42 Radroute zu erneuerbaren Energien im Sauerland**

TERMINE UND VERANSTALTUNGEN

- 43 Der Kreis Viersen prämiert Zweirad-Pendler**
- 43 Bonner Rad-Aktionstag am 18. Oktober 2014**
- 44 Fahrradwelt 2015: Deutschland als Innovationstreiber**
- 45 AGFS mit DAHON Green Award ausgezeichnet**
- 46 1. Deutscher Fußverkehrskongress erfolgreich**
- 47 E-Bike Award 2014 geht nach Kopenhagen**
- 48 Mit Rückenwind ins nächste Jahr: Fahrrad Essen 2015**
- 48 Radverkehr im urbanen Raum – Wem gehört der Platz in der Stadt?**
- 49 UDV und DVR loben Preis für Unfallkommission aus**
- 49 Seminarprogramm der Fahrradakademie**
- 51 Impressum**



Fördermöglichkeiten für Projekte in der Nahmobilität

Unser Schwerpunkt in dieser Ausgabe befasst sich mit der Förderung von Nahmobilität. Dabei geht es vorrangig um die Bereitstellung von Finanz- und Sachmitteln für Infrastruktur, Service und Kommunikation. Die Möglichkeiten für Kommunen, sich bei der Umsetzung ihrer Nahmobilitätsprojekte Unterstützung in Form von Fördermitteln zu holen, sind vielfältig.

Staatliche und überstaatliche Fördermittelgeber – wie Bund, Land oder die EU – bieten ihre Förderung allen in ihrem Verwaltungsgebiet liegenden Organisationen, Kommunen oder auch Einzelpersonen an. Oft gibt es regionale Schwerpunkte oder erhöhte Förderquoten für benachteiligte Gebiete.

AGFS-Mitglieder profitieren in NRW von einem bevorzugten Zugang zu einem Teil der Landesförderung. Die AGFS selber stellt ihren Kommunen Kampagnen und Aktionsmittel für den Einsatz vor Ort bereit und bietet – nicht zuletzt durch einen intensiven Informationsaustausch der Mitglieder untereinander – zusätzlich einen Informationsvorsprung.

Die Förderlandschaft in Deutschland ist vielfältig. Auch wir können hier nur einen Ausschnitt vorstellen und Hinweise auf weiterführende Informationen bieten.

Die Beiträge

Wir haben die KommunalAgentur NRW gebeten, die Fördermöglichkeiten, die das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung für die Nahmobilität bietet, zu erläutern (siehe unten). Die KommunalAgentur bietet den Kommunen in Nordrhein-Westfalen auch weitergehende Beratung zu diesem Themenbereich an. Anschließend wird ein Novum in Deutschland vorgestellt. Das Land Nordrhein-Westfalen wird als erstes Bundesland eine „Förderrichtlinie Nahmobilität“ (Seite 9).

In unserer Tabelle ab Seite 12 sind verschiedene Programme zusammengefasst, die sich, zumindest in Teilen, auch für eine Förderung der Nahmobilität eignen. Die meisten Programme haben ein eher weit gefasstes Überthema, wie Klimaschutz oder Elektromobilität. Aus diesem ist oft nicht ersichtlich, welche Projekte die Förderkriterien erfüllen. Deshalb finden Sie eine thematische Eingrenzung, welche Aspekte des jeweiligen Programms für Projekte im Bereich Nahmobilität relevant sind. Im Einzelnen kann dann im Bezug auf diese Schwerpunktsetzungen argumentiert werden, warum ein eingereicherter Projektvorschlag förderwürdig ist.

Über die in der Tabelle aufgezeigten Förderprogramme hinaus gibt es eine Vielzahl von weiteren Möglichkeiten, finanzielle oder materielle Unterstützung zu erhalten. Private Stiftungen kommen für kommunale Projekte als Geldgeber eher selten in Betracht, bieten aber auch Service und Infomaterialien an, die sehr hilfreich sein können (Seite 10). Lokale und regionale Sponsoren sind häufig gerne bereit, Sachmittel für ein konkretes Projekt zur Verfügung zu stellen (Beispiel Essen, Seite 14).

Abschließend finden Sie eine Sammlung von Weblinks zum Thema. Besonders hinweisen möchten wir auf die Förderdatenbank der Bundesregierung unter www.foerderdatenbank.de und die Homepage des Service & Kompetenzzentrums Kommunaler Klimaschutz (kommunen.klimaschutz.de/foerderung.html). In beiden Portalen finden Sie umfangreiche Informationen und weiterführende Links.

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der Akquisition von Fördermitteln und bei der Umsetzung Ihrer Projekte.

BMUB-Klimaschutzinitiative: Teilkonzepte „Klimafreundliche Mobilität“

Eine wachsende Anzahl von Städten und Gemeinden beschäftigt sich intensiv mit dem Themenfeld klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität. Es besteht eine enge Verknüpfung der Themen Lärmschutz, Gesundheit, Energie und Finanzierung der Infrastruktur mit den unterschiedlichen Mobilitätsthemen. Die Gründe sind vielfältig, die Reduktion von Lärm- und Abgasemissionen durch hohe Verkehrsbelastungen steht im Vordergrund, die Verbrauchsreduzierung von fossiler Energie im Verkehrsbereich ist ein zusätzlicher Ansatzpunkt.

Der Aufbau eines neuen Leitbildes für den Umgang mit dem Verkehr im eigenen Zuständigkeitsbereich ist die Voraussetzung für die zukünftige aktive Gestaltung der Verkehrsplanung. Der Klimaschutz kann eine wichtige inhaltliche Klammer darstellen, um in Kombination mit der oder in Vorbereitung auf die Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) den zukünftigen Mobilitätsbedarf zu diskutieren.

Das Thema Nahmobilität steht bei der AGFS im Vordergrund. Darüber hinaus wird im Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität eine inhaltliche Verknüpfung zum

Klimaschutz hergestellt. In der letzten Förderperiode wurde durch die Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) die Erstellung von Klimaschutzteilkonzepten „Klimafreundliche Mobilität“ mit verschiedenen Mobilitätsschwerpunkten mit einem Zuschuss von 50% der Kosten gefördert. Kommunen und Kreise können mit dem Klimaschutzteilkonzept eine (energetische) Bewertung der Verkehrssituation durchführen und auf dieser Grundlage ein lokales Leitbild und Ziele mit der Politik entwickeln. Eine entsprechende Vision und festgelegte politische Ziele, wie die Mobilität vor Ort zukünftig gestaltet werden soll, bilden so die Grundlage für die Entwicklung eines umsetzungsfähigen Maßnahmenkataloges.

Förderfähige Inhalte

Die Ziele der Klimaschutzteilkonzepte werden im BMUB-Merkblatt folgendermaßen definiert:

„Klimafreundliche Mobilitätskonzepte zielen darauf, die verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren und

die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen zu sichern. Sie befassen sich mit allen Verkehrsmitteln, insbesondere aber mit Fuß- und Fahrradverkehr sowie öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Carsharing-Angeboten und dem motorisierten Individualverkehr.“

Gefördert wird die Erstellung eines Teilkonzeptes mithilfe eines externen Gutachters, der mit der Verwaltung und den politischen Gremien ein Mobilitätsleitbild erarbeiten muss. Kreise und Kommunen können alleine oder gemeinsam Förderanträge stellen, abhängig vom gewählten inhaltlichen Schwerpunkt wird aber als Bedingung eine Kooperation mit Nachbargemeinden oder dem Kreis durch den Fördermittelgeber vorgegeben.

Inhalte und Aufbau des Teilkonzeptes „Mobilität“

Förderfähig sind Teilkonzepte mit unterschiedlichen Schwerpunkten:

- umfassende Klimaschutzteilkonzepte im Bereich Mobilität, welche alle Verkehrsmittel betrachten,
- Mobilitätskonzepte für den Fuß- und Radverkehr,
- Mobilitätskonzepte für den Radverkehr,
- Mobilitätskonzepte für den Fußverkehr.

Je nach gewähltem Schwerpunkt sind weitere Förderbedingungen im Merkblatt zu beachten.

Feste Vorgaben der Förderung sind in jedem Teilkonzept die folgenden fünf Bausteine, die partizipativ mit den Bürgern und den politischen Gremien erarbeitet werden sollen:

1. Energie- und CO₂- Bilanz
2. Potenzialanalyse
3. Maßnahmenkatalog
4. Controllingkonzept
5. Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Für den Förderantrag eines Teilkonzeptes „Mobilität“ lassen sich die AGFS-Ziele und -Leitlinien nutzen, um das Handlungsfeld Nahmobilität mit Inhalten zu füllen. In vielen (kleineren) Kommunen sind die Aufgaben im ÖPNV an die Kreise übertragen. Eine inhaltliche Betrachtung der verschiedenen Verkehrsarten in der Region sollte bei allen möglichen Konzeptschwerpunkten aufgenommen werden, da insbesondere die Umsteigeorte zwischen den Verkehrsmitteln einen entscheidenden Einfluss auf die Akzeptanz haben können.

Die Konzeptförderung der BMUB-Klimaschutzinitiative bietet Kommunen und Kreisen die Möglichkeit, die eigenen Verkehrsdaten energetisch auszuwerten, Leitbild und Ziele für die Mobilität zu entwickeln und diese öffentlich zu diskutieren. Die bestehenden AGFS-Leitlinien lassen sich hierbei nutzen, um gemeinsame Ziele aufzubauen und um die eigene Verkehrspolitik weiterzuentwickeln und zu bewerten. Auf Basis der Potenzialanalyse werden dann abgestimmte Maßnahmen entwickelt und priorisiert, um eine anschließende Umsetzung zu ermöglichen.

Voraussetzungen für die erfolgreiche Umsetzung und eine hohe Akzeptanz sind eine enge Abstimmung zwischen dem beauftragten Gutachterbüro und der Verwaltung sowie die Einbindung externer Akteure. Das erarbeitete Teilkonzept mit seinen Bausteinen dient als Handlungsempfehlung für die nächsten Jahre, um mithilfe des ausgearbeiteten Maßnahmenplanes die gesetzten Ziele zu erreichen.

Antragszeitraum für Fördermittel

Der Antragszeitraum für die Förderung von Konzepten durch das BMUB war in den letzten Jahren immer der Zeitraum von Anfang Januar bis Ende März, 2014 wurde er bis Ende April verlängert. Kooperationen mit Nachbargemeinden oder dem Kreis sind in Abhängigkeit von den Inhalten möglich, teilweise auch vorgegeben. Freiwillige Kooperationen sind je nach Region und Stadtgröße sinnvoll, da z.B. Pendlerbewegungen einen hohen Anteil an den Verkehrsleistungen haben, aber nicht isoliert betrachtet werden können. Dies erfordert aber grundsätzlich einen erhöhten Kommunikations- und Kooperationsaufwand.

Erfahrungen in der Praxis

In NRW haben laut BMUB-Datenbank bisher erst sechs Kommunen und ein Landkreis geförderte Teilkonzepte zur „Klimafreundlichen Mobilität“ erstellt oder erarbeiten sie zurzeit. Alle diese Konzepte enthalten Maßnahmenpakete zur Förderung von Nahmobilität, Carsharing, ÖPNV und intelligenter Verkehrlenkung. Der Schwerpunkt liegt häufig auf den Möglichkeiten im Rad- und Fußverkehr, aber auch alle Verkehrsmittel umfassende Klimaschutzkonzepte werden zurzeit erstellt, z.B. in Kombination mit einem neuen Verkehrsentwicklungsplan.

Das Ergebnis eines Teilkonzeptes „Klimafreundliche Mobilität“ dient als Entscheidungsgrundlage für die Politik und für die Verwaltung und definiert die zukünftigen Prioritäten bei der Maßnahmenumsetzung.

Unterstützend kann für die Umsetzung eine zweijährige Personalförderung („Klimaschutzmanager“ für das Klimateilkonzept) beantragt werden. Zusätzlich kann eine Zuschussförderung in Höhe von 250.000 Euro für „ausgewählte Infrastrukturen“ aus der BMUB-Klimaschutzinitiative beantragt werden, die in NRW bisher allerdings nur von drei Großstädten in Anspruch genommen wurde.

Die neue Förderrichtlinie für 2015 ist bereits im September erschienen. Neue Förderanträge für Teilkonzepte sind im 1. Quartal 2015 wieder beim Projektträger einzureichen.

Über die PlattformKLIMA

Die PlattformKLIMA NRW bietet im Auftrag der Energieagentur.NRW Kommunen kostenlose und effektive Hilfestellungen zu den Themen Klimaschutz und Klimaanpassung. Die Aufgabe der PlattformKLIMA ist es, den Kommunen Schritt für Schritt mit Know-how zur Seite zu stehen.

Dies betrifft sowohl Beratungen zur Aufstellung und Umsetzung von integrierten Klimaschutzkonzepten (IKK) als auch zu spezialisierten Teilkonzepten (TK) wie z.B. der „Klimafreundlichen Mobilität“.

Simon Knur, KommunalAgenturNRW GmbH
Cecilienallee 59
40474 Düsseldorf
Tel.: 02 11/430 772 32
Fax: 02 11/430 77 22
Mobil: 01 72/476 89 62
E-Mail: knur@KommunalAgenturNRW.de
www.KommunalAgenturNRW.de



Förderrichtlinie Nahmobilität in der Verbändeanhörung

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) erarbeitet zurzeit die „Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen“, abgekürzt „FöRi-Nah“. Wie kam es dazu? Der aktuelle Koalitionsvertrag sieht vor: „Wir werden den Aktionsplan Nahmobilität umsetzen und eine nahmobilitätsorientierte Förderrichtlinie ‚Stadtverkehr‘ entwickeln.“ Dies war der Auftrag an das MBWSV, die bestehende Richtlinie zur Förderung des kommunalen Straßenbaus zu überarbeiten. Umgesetzt wird dies durch zwei unabhängige Förderrichtlinien für die Bereiche kommunaler Straßenbau und Nahmobilität.

Mit der FöRi-Nah will das Land Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung der Nahmobilität in den Gemeinden unterstützen. Erstmals in Deutschland hat damit ein Bundesland den Begriff Nahmobilität aufgegriffen und ein Fördergerüst geschaffen, das Fuß- und Radverkehr als dritte Säule der Mobilität zu Lande in den Fokus nimmt. Während die beiden Säulen Öffentlicher Verkehr (ÖV) und motorisierter Individualverkehr (MIV) bereits seit Jahrzehnten gezielt gefördert werden, wurde der Fuß- und Radverkehr

als nachrangiger Bestandteil der MIV-Förderung angesehen und behandelt. Dies ändert sich nun durch die FöRi-Nah, die die Nahmobilität als eigenständige Mobilitätsform anerkennt und damit hilft, den Aktionsplan Nahmobilität umzusetzen.

Die FöRi-Nah beschränkt sich nicht nur auf investive Projekte, sondern unterstützt Vorhaben der Nahmobilität, die geeignet sind, sicheren Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten und MIV auf den Rad- und Fußverkehr zu verlagern. Also auch Kommunikation und Service für die Nahmobilität können hiermit verbessert werden.

Das Repertoire der förderfähigen Projekte ist breit, im Radverkehrsbereich z.B.:

- Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen,
- sonstige Markierungs- und Beschilderungslösungen,
- Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen,
- Einrichtung von Wegweisungssystemen für Radverkehrsnetze nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr NRW (HBR NRW),
- straßenbegleitende Radwege,
- selbstständig geführte Radwege,

- Fahrradstraßen,
- gemeinsame und getrennte Rad-/Gehwege,
- Radschnellwege,
- Fahrradstationen,
- Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum.

Auch im Fußverkehrsbereich werden explizit Förderbereiche genannt:

- barrierefreie, fußverkehrsgerechte Kreuzungsausgestaltungen,
- Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen,
- Bau von innerörtlichen, separat geführten Gehwegen.

Schließlich gibt es exklusiv für Kommunen, die Mitglied in der AGFS sind und damit als anerkannt fußgänger- und fahrradfreundlich gelten, die Möglichkeit:

- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität,
- Modal-Split-Erhebungen,
- Dauerzählstellen für den Radverkehr gefördert zu bekommen.

Die neue Richtlinie stellt erstmals direkte Bezüge zu den technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) her. So wird die Berücksichtigung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA) zur Fördervoraussetzung. Damit betritt NRW Neuland.

Wie bereits lange von Fahrradverbänden gefordert, wird deren Anwendung in der Förderpraxis in den nächsten Jahren zeigen, ob die Kommunen ältere Planungen ggf. überarbeiten und die aktuellen technischen Regelwerke auch anwenden, das heißt z.B. „vom Rand her denken“: Die städtebaulichen Bemessungen 30-40-30 für den Platzbedarf der Nahmobilität im Straßenzug sind nicht neu, aber leider immer noch nicht ständige Praxis in der Stadt- und Verkehrsplanung. Die FöRi-Nah will hierfür die fördertechnischen Voraussetzungen schaffen.

Im Rahmen der Verbändeanhörung hat auch die AGFS ihre Forderungen eingebracht. Hierzu gehört insbesondere die Einbeziehung der HBVA. Damit kann ein großer Schritt hin zu einheitlichen, barrierefreien Verkehrsanlagen für den Fußverkehr gemacht werden.

Die eingegangenen Vorschläge der Verbände und der ebenfalls beteiligten Ressorts der Landesregierung werden bewertet und ggf. in die neue Richtlinie einfließen. Im Anschluss erfolgen die Veröffentlichung und das Inkrafttreten der FöRi-Nah. Damit gilt sie für die neue Förderperiode.

Fuß- und Radverkehr in NRW werden von der Förderrichtlinie profitieren. Nun heißt es für das Landesparlament in Düsseldorf, die zur Förderrichtlinie passenden Fördertöpfe auch ausreichend zu füllen, um die dringend benötigte Nahmobilitätsinfrastruktur, den Nahmobilitätsservice und die Information zum Rad- und Fußverkehr erstellen zu können.

Peter London, MBWSV

Stiftungen

Private Stiftungen schließen in ihren Förderrichtlinien meistens aus, Projekte finanziell zu unterstützen, die eigentlich von der öffentlichen Hand getragen werden müssten. Sie bieten jedoch andere für Kommunen interessante Informationen und Dienstleistungen an oder fördern Forschungsprojekte in Beispielkommunen.

Eugen-Otto-Butz-Stiftung

Die Eugen-Otto-Butz-Stiftung untersucht die Wechselwirkungen zwischen Mensch und Verkehr. Ein Schwerpunkt liegt auf dem Thema Mobilität und Alter. So unterstützt sie gerade in zwei Beispielkommunen und in Zusammenarbeit mit der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH die Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen und finanziert die Evaluation dieses Projektes. Die Ergebnisse schon abgeschlossener Forschungen zu Schwierigkeiten älterer Auto- und Radfahrer und zu deren speziellen Bedürfnissen sind ebenfalls interessant für Kommunen, die verstärkt vom demografischen Wandel betroffen sind.

Stiftung Mercator

Eines der vier großen Themencluster, die die Arbeit der Stiftung Mercator prägen, ist der Klimawandel. Das Ziel der Stiftung, die Treibhausgas-Emissionen signifikant zu senken und Deutschland zu einem Vorreiter in Sachen Klimaschutz zu machen, soll durch Forschungsprojekte erreicht werden, die die Grundlage für einen politischen Wandel hin zur Treibhausgas-Reduktion darstellen. Die Studie „Neue Mobilität für die Stadt der Zukunft“ der Stiftung hat am Beispiel der Stadt Essen gezeigt, wie der Straßenverkehr bis 2030 verändert werden muss, um nachhaltig zu sein. Ähnliche Projekte, bei denen die Übertragbarkeit und ein hoher Innovationsgehalt gewährleistet sind, werden ebenfalls gefördert.

Bertelsmann Stiftung

Ein interessantes Angebot der Bertelsmann Stiftung sind Workshops, die speziell auf Kommunen zugeschnitten sind. Die Themen reichen von Integration über den demografischen Wandel bis hin zu Kinder- und Jugendpolitik. Außerdem betreibt die Stiftung die Website www.wegweiser-kommune.de, auf der kommunale Projekte aus ganz Deutschland, Kerndaten aller Kommunen mit über 5.000 Einwohnern und Hintergrundmaterialien zu zentralen gesellschaftlichen Themen und Herausforderungen in einer Datenbank abrufbar sind.





Europäische Union: L'Instrument Financier pour l'Environnement – LIFE (europaweit)

→ Teilprogramm Umwelt:

1. Förderung von Politikkonzepten zur Erhöhung der Ressourceneffizienz, die sich für eine Übertragung oder ein Mainstreaming eignen

2. Förderung von Sensibilisierungskampagnen und Öffentlichkeitsarbeit im Themenfeld Umwelt

→ Teilprogramm Klimapolitik:

1. Förderung von übertragbaren integrierten Strategien zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene

2. Förderung der Verbesserung der Wissensgrundlage für Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel

→ Projekte müssen sich an den Klima- und Umweltschutzzielsetzungen der EU orientieren.

→ 3,4 Mrd. Euro Fördervolumen insgesamt

→ Fördervolumen je Projekt: zwischen 60% und 75% der zuschussfähigen Ausgaben, je nach Themenschwerpunkt, mindestens jedoch 55%

Kapazitätsaufbau wird nur in Staaten gefördert, deren BIP weniger als 105% des EU-Durchschnitts beträgt (D: 122%).

→ 2014–2020

→ Einreichfrist: 15. Oktober jeden Jahres
Bewerbung mit einem Onlineformular

→ Kontakt:

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Referat N I 2

Herr Frank Klingenstein

Postfach 12 06 29, D-53048 Bonn

Tel.: 02 28/3 05-26 26, Fax: 02 28/3 05-26 94

E-Mail: frank.klingenstein@bmu.bund.de

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, Referat III 1

Frau Ingrid Rudolph

Schwannstraße 3, D-40476 Düsseldorf

Tel.: 02 11/45 66-5 47, Fax: 02 11/45 66-9 47

E-Mail: ingrid.rudolph@mkulnv.nrw.de

ec.europa.eu/environment/life/

www.umwelt.nrw.de/naturschutz/natur_foerderprogramme/eu_foerderprogramm/



Europäische Union: Horizon 2020 – The EU Framework Programme for Research and Innovation (europaweit)

→ Schwerpunktthema: Gesellschaftliche Herausforderungen, mit den Untergebieten Gesundheit & demografischer Wandel, intelligenter & umweltfreundlicher Verkehr, Klimaschutz & Ressourceneffizienz

→ Überwiegend Forschungsprojekte und Studien mit vorausgesetzter Beteiligung von mindestens drei Partnern aus drei unterschiedlichen Ländern

→ 77 Mrd. Euro/15 Mrd. Euro Fördervolumen für 2015

→ Fördervolumen je Projekt: 70–100% der zuschussfähigen Ausgaben

→ 2014–2020

→ Kontakt:

EU-Büro des BMBF für das Forschungsrahmenprogramm

Heinrich-Konen-Straße 1

53227 Bonn

Tel.: 02 28/38 21-20 20

E-Mail: h2020@dlr.de

www.horizont2020.de



Europäische Union: Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (europaweit)

→ Besonderer Fokus auf Innovation & Forschung, die Umsetzung einer CO₂-armen Wirtschaftsweise und nachhaltiger urbaner Mobilität (inkl. Studien und Pilotprojekten) sowie Unterstützung für kleine und mittlere Unternehmen

Vorwiegend auf nachhaltige städtische Entwicklung gerichtet, aber auch spezielle Unterstützung für dünn besiedelte Regionen und Grenzgebiete

→ Keine Einschränkung bezüglich der Projektart

→ 201 Mrd. Euro Fördervolumen insgesamt

→ Fördervolumen je Projekt: 50% der zuschussfähigen Ausgaben

→ 2014–2020

→ Kontakt:

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes

Nordrhein-Westfalen, Ref. IV.1

Dr. Bernhard Roth-Harting

Berger Allee 25, 40213 Düsseldorf

Tel.: 02 11/6 17 72-3 87, Fax: 02 11/6 17 72-7 88

E-Mail: bernhard.rothharting@mweimh.nrw.de

www.efre.nrw.de



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Nationaler Radverkehrsplan 2020 (bundesweit)

→ Weiterentwicklung des Radverkehrs als Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und nachhaltigen Mobilitätspolitik

Jährliche Schwerpunkte, 2015:

1) Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, vor allem ÖPNV

2) Gesundheitsförderung durch Radverkehr

→ Nur nicht investive Maßnahmen werden gefördert.

→ 2 Mio. Euro Fördervolumen pro Jahr

→ Fördervolumen je Projekt:

Für Informations-/Kommunikationskampagnen:

80% der zuschussfähigen Ausgaben, bis maximal 100.00 Euro

Für Forschung/Entwicklung:

50%, bis maximal 200.000 Euro; bei kleinen und mittleren Unternehmen 70–90%

→ 2012–2020

→ Kontakt:

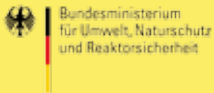
Antje Krohn, Referat G23

Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

Tel.: 0 30/20 08-26 25

E-Mail: antje.krohn@bmvi.bund.de

www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderung-bund/foerderung-nrvp/



Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB): Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative (bundesweit)

→ Beratung von Kommunen, die am Beginn ihrer Klimaschutzaktivitäten stehen
Förderung von verschiedenen Studien und investiven Maßnahmen
Bezuschussung von Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität
Förderprogramm für Hybridbusse (Mindestanschaffung: drei Busse)
→ Anpassungskonzepte für kommunale Unternehmen, Förderung von Bildungsangeboten zur Anpassung an den Klimawandel, kommunale Konzepterstellung zur Anpassung an den Klimawandel und Leuchtturmprojekte mit hohem Innovationsgehalt; auch: Kapazitätsaufbau

→ Fördervolumen unterschiedlich (2013: 124 Mio. Euro)
→ Fördervolumen je Projekt: 65%, 85% für Kommunen mit Haushaltssicherung, 95% für Kommunen mit Nothaushalt
Maximal 100.000 Euro für kommunale Unternehmen, 200.000 Euro für Bildungsangebote, 300.000 Euro für kommunale Konzepterstellung
→ 2008–30.09.2014 (Einreichfrist)

→ Kontakt:
Projektträger Jülich
Geschäftsbereich UMW,
Deutsche Anpassungsstrategie
Zimmerstraße 26–27, 10969 Berlin
Tel.: 0 30/2 01 99-5 77
E-Mail: ptj-ksi@fz-juelich.de
www.bmub.bund.de/

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



Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV): Förderprogramm Nahmobilität (NRW-weit)

→ Förderung von nicht motorisiertem Verkehr im Rahmen des Aktionsplans Nahmobilität
→ Infrastrukturmaßnahmen und Service (für alle Kommunen) sowie Öffentlichkeitsarbeit und Modal-Split-Untersuchungen (nur AGFS)

→ Fördervolumen unterschiedlich (2013: 13 Mio. Euro)
→ Fördervolumen je Projekt: 70% der zuschussfähigen Ausgaben + ggf. 5% für finanzschwache Kommunen
→ seit 2013
→ Die Prüfung der Förderanträge sowie die Bewilligung erfolgen durch die Bezirksregierungen.

→ Kontakt:
Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr NRW
Peter London
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Tel.: 02 11/38 43-32 27
E-Mail: peter.london@mbwsv.nrw.de
www.mbwsv.nrw.de/

Weiterführende Informationen im Internet

Übersichten und Portale

→ Förderfibel Radverkehr: Umfangreiche Recherchemöglichkeit in Landes- und Bundesförderprogrammen mit Schwerpunkt Radverkehr:
www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/
→ Übersicht mit umfangreicher Recherchemöglichkeit von nationalen und EU-Förderprogrammen:
www.foerderdatenbank.de
→ Übersicht und Recherche nach Förderprogrammen im Kontext des Klimaschutz:
kommunen.klimaschutz.de/foerderung.html
→ Jährlicher Wettbewerb des Bundes „Kommunaler Klimaschutz“
kommunen.klimaschutz.de/wettbewerbe/wettbewerb-kommunaler-klimaschutz.html

Einzelne Programme

→ Förderung nichtinvestiver Maßnahmen durch den Nationalen Radverkehrsplan NRVP:
www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderung-bund/foerderung-nrvp/
→ Kontaktadressen für Europäische Regionalförderung (EFRE) in den Bundesländern:
ec.europa.eu/regional_policy/manage/authority/authorities.cfm?lan=DE&pay=de#1
→ Der EFRE in Nordrhein-Westfalen:
www.efre.nrw.de
→ Übersicht der nationalen Kontaktstellen im EU-Programm Horizont 2020:
www.horizont2020.de/beratung-nks.htm
→ Das LIFE-Programm der europäischen Kommission:
ec.europa.eu/environment/life/
→ Das LIFE-Programm in Nordrhein-Westfalen:
www.umwelt.nrw.de/naturschutz/natur_foerderung/programme/eu_foerderprogramm/

→ Städtetzwerk im EU-CIVITAS-Programm:
www.civitas.eu/civinet/civinet-german

Stiftungen

→ Fördert wissenschaftliche Arbeiten sowie verkehrspädagogische Aktivitäten:
www.butz-stiftung.de
→ Maßnahmen zur CO₂-Reduktion und zum Klimaschutz:
www.stiftung-mercator.de/de/
→ Informationen und Workshops zu aktuellen Themen:
www.bertelsmann-stiftung.de
www.wegweiser-kommune.de
→ Gefördert werden Personen und Projekte, die einen wichtigen Beitrag für eine umweltgerechte Mobilität leisten:
www.stiftung-heureka.de/

Alle Links finden Sie direkt zum Anklicken unter: www.agfs-nrw.de/125.



Karl-Heinz Webels, Vorsitzender Verkehrswacht Essen e.V.; 1. Bürgermeister Rudolf Jelinek; Vera Eckhardt, Redakteurin WAZ; EPHK Uwe Rippke, Leiter Verkehrsunfallprävention/Opferschutz Polizei (von links nach rechts)

Finanzierungsmöglichkeiten durch Sponsoring

Stadt Essen sichert sich im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zusätzliche Mittel

In den vergangenen Jahren wurden einige Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs in Essen durch Sponsorengelder unterstützt. Dies betrifft insbesondere die Bereiche Verkehrssicherheit und Öffentlichkeitsarbeit.

Kinderräder für Jugendverkehrsschulen

Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Essen setzt sich u.a. die Verkehrswacht ein. Immer wieder schafft sie es, Sponsoren von dieser wichtigen Arbeit zu überzeugen und dies mit finanzieller Unterstützung zu dokumentieren. Der Essener Verkehrswacht ist es in den vergangenen Jahren gelungen, durch Sponsoringmaßnahmen alle vier stationären Jugendverkehrsschulen mit neuen Fahrradmodellen auszustatten.

Die Jugendverkehrsschulen werden in einer jahrzehntelangen Ordnungspartnerschaft zwischen Stadt, Polizei und Verkehrswacht betrieben. Hier werden im Schonraum zunächst auch solchen Kindern, die kein eigenes Fahrrad besitzen, die theoretischen und praktischen Voraussetzungen zum Radfahren vermittelt und anschließend in der „Verkehrswirklichkeit“ geübt und überprüft. Die Kinder erfahren eine zielorientierte Mobilitäts-, Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitserziehung zur Vorbereitung auf ihre eigene Teilnahme am Verkehr. Die Jugendverkehrsschulen sind ein wichtiger Bestandteil der Fahrradprüfung im 4. Schuljahr der Grundschulen.

Konkret wurden der Jugendverkehrsschule in der Bonifaciusstraße im Frühjahr 2012 acht Sponsoring-Räder von der Spar-

kasse Essen zur Verfügung gestellt. Im Frühjahr 2013 konnte die Jugendverkehrsschule an der Gruga mit 20 von der Sparda-Bank Essen gesponsorten Fahrrädern für die Radfahrausbildung ausgestattet werden.

Pedelecs

Im Zuge einer langjährigen erfolgreichen Kooperation der Verkehrswacht mit der RWE Deutschland AG auf dem Gebiet der Elektromobilität wurden der Stadt Essen Pedelecs zur Verfügung gestellt. Einige werden von der Radstation am Hauptbahnhof zur Nutzung durch städtische Mitarbeiter/-innen oder zur Vermietung an Bürger/-innen bereitgehalten. Mit drei weiteren Pedelecs wird ein Beitrag zur Verbesserung der Handlungsfähigkeit des Amtes für Straßen und Verkehr geleistet: Sie werden durch dessen Beschäftigte bei der Kontrolle des Zustands von Straßen und Wegen genutzt, insbesondere für Radwege, für deren Unterhaltung das Amt zuständig ist. Damit ist eine schnelle und effektive Kontrolle möglich, sodass die Strecken häufiger begutachtet werden können als zuvor.

Ebenfalls mithilfe von bereitgestellten Pedelecs konnten rund 70 Senioren ein kostenloses Schnuppertraining im Schonraum des Verkehrsübungsplatzes in Essen-Frillendorf absolvieren. In Kooperation mit der Verkehrswacht Essen und der Polizei Essen lud RWE Deutschland im Juli 2014 auf den Verkehrsübungsplatz ein. Jeweils zehn Personen starteten zur vollen und zur halben Stunde ein einstündiges Training. Nach der

Einweisung in die Handhabung des Pedelec begann das Training durch die Polizei auf einem Parcours. Zum Abschluss konnten die Senioren die Pedelecs auf dem Verkehrsübungsplatz frei testen.

Raderlebnistag

Seit 2013 führt die Essen Marketing GmbH (EMG) am letzten Sonntag im April zum Start der Radsaison einen „Raderlebnistag“ durch. Hauptaktion ist ein öffentliches Radfahren über zwei ausgewiesene und markierte Routen. Zusätzlich wird im Start- und Zielbereich ein Unterhaltungsprogramm geboten, außerdem gibt es zahlreiche Stände wichtiger fahrradrelevanter Institutionen und Organisationen. Diese Aktion wird von der VON ESSEN GmbH & Co. KG Bankgesellschaft finanziell unterstützt.

Radtourenfaltblätter

Die Stadt Essen gibt inzwischen 14 Radtourenfaltblätter mit verschiedenen Radrouten und Radtourenvorschlägen heraus. Die zwischen 9 und 44 km langen Strecken sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt und haben unterschiedliche thematische Schwerpunkte. So gibt es z.B. eine Wasser-, eine Natur- und

eine Tal-Route sowie eine Bahntrassen-, Biergarten-, Kirchen-, Krupp- und Zechen-Tour.

Die Radtourenfaltblätter enthalten die jeweiligen Kartenausschnitte mit der Route sowie Beschreibungen der Sehenswürdigkeiten, die auf der Route liegen. Sie sind einzeln oder als Sammlung erhältlich und ermöglichen es, viele neue Rad-Routen kennenzulernen und viele Attraktionen zu entdecken. Ergänzend wird ein Begleitheftchen dazugelegt, das Angaben zu Fragen der Wegebeschaffenheit, Streckenlänge, des Schwierigkeitsgrades oder der Familientauglichkeit liefert.

Die Finanzierung erfolgt neben den Fördermitteln des Landes und städtischen Eigenmitteln durch die Unterstützung von Inserenten. Dazu zählen neben der Sparkasse und dem RWE z.B. auch Fahrradgeschäfte, Hotels und die Brauerei Stauder. Das ermöglicht den jährlichen Nach- und Neudruck der Karten, der wegen ihrer Beliebtheit jeweils in hoher Auflage erfolgt.

Zu erhalten sind die Karten in der Touristikzentrale, im Zollverein-Welcome-Center, bei den Inserenten, in Bürgerberatungsstellen und in der Orangerie im Grugapark.

Christian Wagner, Stadt Essen

Fahrradkampagne für Kinder und Jugendliche startet in Kerpen

Aufs Rad gebracht



„11 Orte. 2 Räder. Eine Stadt.“ – unter diesem Motto startete Kerpen 2014 seine Fahrradkampagne. Die Kolpingstadt zeigt damit, dass 2 Räder eine Stadt mit 11 Ortsteilen bestens im Alltag verbinden. Schwerpunkt der Kerpener Kampagne ist im Jahr 2014 Kinder und Jugendliche in den Sattel zu heben.

Auftakt der Kampagne war die RadRunde, bei der etwa dreißig Expertinnen und Experten aus Politik, Schulen und Vereinen am Runden Tisch zusammenkamen. Das Ziel: Lösungen finden, wie sich mehr Kerpener Kinder und Jugendliche aufs Fahrrad bringen lassen. Bürgermeisterin Marlies Sieburg begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit einem klaren Bekenntnis zum Fahrrad: „Radverkehrsförderung ist mir ein persönliches Anliegen. Denn: Radfahren ist tägliche Gesundheitsprävention.“ Dr. Achim Schmidt von der Sporthochschule Köln erklärte weiter: „Selbst die ganz Kleinen bewegen sich kaum noch.“ Und die Bewegung nehme weiter ab, je älter die Kinder würden – mit Folgen wie Übergewicht und später Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Diabetes. „Wer auf den Sattel statt ins Elterntaxi steigt, leistet außerdem einen Beitrag zum Klimaschutz und steigert die Lebensqualität in Kerpen“, ergänzte Joachim Schwister, Leiter des Dezernats III.

In der RadRunde entstanden konkrete Ideen für mehr Fahrradbegeisterung bei Kindern und Jugendlichen. Die Vorschläge lauteten unter anderem: mehr Fahrradabstellanlagen, Aufbau eines Fahrradpools an Schulen, Lehrerfortbildungen für Aktionen mit dem Fahrrad. Mit großem Interesse sprachen die Experten auch über die Teilnahme am bundesweiten Kurzfilmwettbewerb „Like it – Bike it“, der genau wie die Kampagne in Kerpen von der Bonner Kommunikationsagentur tippingpoints betreut wird. Ziel des Wettbewerbs ist es, die Schülerinnen und Schüler zu Botschaftern fürs Fahrradfahren zu machen. Indem sie in eigenen Filmen ihre Fahrradbegeisterung zeigen, werben sie selbst für mehr Radverkehr. Die Kolpingstadt überlegt, einen Sonderpreis für alle Filmbeiträge aus Kerpen auszuloben.

Um die Bürgerinnen und Bürger in den Sattel zu bringen, hat Kerpen bereits in den letzten Jahren einiges in die Wege geleitet: Die Stadt entwickelte ein Radverkehrskonzept und setzt es Schritt für Schritt um, neue Radabstellanlagen wurden gebaut. In der Freizeit laden unter anderem die Wasser.Erlebnis.Erft-Radrouten und der Kolping-Radwanderweg zu Ausflügen mit dem Fahrrad ein.

Seit 2012 ist Kerpen Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) und hat sich damit verpflichtet, mehr für eine zukunftsfähige, umweltfreundliche und stadtverträgliche Mobilität zu tun. Mit der Fahrradkampagne „11 Orte. 2 Räder. Eine Stadt“ löst Kerpen dieses Versprechen ein.

Stadt Kerpen

„Danke schön, jetzt wird's grün!“

„Sprechende“ Druckknöpfe an der Fußgängerampel vor der Barbarakirche in Marl-Hamm und vor dem Marien-Hospital an der Hervester Straße



Presse, Funk und Fernsehen waren bei der Vorstellung der sprechenden Ampel am 22. und 23. Juli 2014 auf dem Bachackerweg vertreten.

In Marl lernen die Ampelanlagen sprechen. Fußgänger werden nach Anforderung des Grünsignals an zwei Ampeln mit einem freundlichen „Danke schön, jetzt wird's grün!“ begrüßt. Sie erhalten damit einen akustischen Hinweis, dass die Ampelanlage ihren Querungswunsch registriert hat und in Kürze Grün geben wird. Dieser neue Service dürfte vor allem blinden Menschen helfen, sich besser zu orientieren. Ihnen wird die Grünphase jetzt nicht nur mit einem vibrierenden Taster und einem Signalton angezeigt, sondern zusätzlich mit einer fröhlichen Kinderstimme angekündigt. Die Stimme gehört übrigens der vierjährigen Lynn Heier, Tochter eines Außendienstmitarbeiters der Herstellerfirma Langmatz.

Sprechen gelernt haben zunächst die beiden Fußgängerampeln vor dem katholischen Kindergarten St. Barbara in Marl-Hamm und vor dem Marien-Hospital an der Hervester Straße. Nach einer mutwilligen Beschädigung der Anforderungstaster (Druckknöpfe) an der Fußgängerampel LZA 61 „Bachackerweg/Reiherweg/Falkenstraße“ direkt vor der katholischen Kirche St. Barbara musste die Stadtverwaltung Marl reagieren. Da die Ampel mit Hilfsmitteln für blinde Menschen ausgestattet war, entschied sich die Verkehrsplanung für ein entsprechendes Produkt der Firma Langmatz, welches den Komfort für die Blinden noch deutlich erhöht. Nun kann die Grünphase der Fußgänger nicht mehr nur taktil angezeigt werden, sondern es ertönt als akustische Verdeutlichung zusätzlich noch ein Pfeifton.

Zusätzlich kann dieser neue Taster aber auch Audiodateien im WAVE-Format abspielen, sodass z.B. das Betätigen des Tas-

ters neben der optischen Quittierung (rotes blinkendes Licht am Taster) nun auch akustisch quittiert werden kann. Neben der sympathischen Ansprache, die gegenüber dem katholischen Kindergarten St. Barbara ja besonders gut platziert ist, hat diese Form der Quittierung für die blinden Mitmenschen noch einen besonderen Vorteil: Sie haben erstmalig eine Rückmeldung, dass die Ampel auch funktioniert und ihren Querungswunsch ermöglichen wird. Ein weiterer positiver Nebeneffekt für die Stadtverwaltung: Die neuen Taster sind deutlich preiswerter als die ehemaligen.

Da die fröhliche Ansprache einen besonders guten Eindruck bei den Nutzern der Ampelanlage hinterlassen hat, wurde dieser Service auch an der Fußgängerampel an der Hervester Straße vor dem Marien-Hospital eingebaut, weil auch hier die ehemals vorhandenen Blindentaster wegen irreparabler Schäden erneuert werden mussten. Die Stadtverwaltung Marl sieht diesen Service für ihre blinden Mitbürgerinnen und Mitbürger für einen weiteren kleinen Beitrag zur Bewältigung ihres Alltags und darüber hinaus auch als einen neuen Schritt zu mehr Verkehrssicherheit und Kinderfreundlichkeit in Marl. Beim Ersatz der Taster an den übrigen neun blindengerechten Ampeln in Marl will die Stadtverwaltung künftig ebenfalls auf die neue Technik setzen. Sie verspricht sich davon einen wirksamen Beitrag zur mehr Verkehrssicherheit für Fußgänger.

Udo Lutz, Stadt Marl

„Immer in Bewegung bleiben“ – Michael von der Mühlen im Gespräch

Michael von der Mühlen, geboren am 20. Mai 1954 in Essen, verheiratet, zwei Kinder, Studium der Raumplanung, ist seit dem 1. Juni 2014 Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr.



In Fragen der Stadtbaukultur sind Sie über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Was reizt Sie am Thema „Mobilität“?

Unsere arbeitsteilige Gesellschaft setzt Mobilität für alle Menschen zwingend voraus. Sie so umweltfreundlich und gleichzeitig leistungsfähig wie möglich zu sichern ist die große Herausforderung, die uns alle bewegt.

Bei der Verkehrsplanung entfaltet Nahmobilität bekanntlich die größten Wirkungspotenziale, wenn es um Gesundheit, Verkehrsentlastung, Klimaschutz, Lärm- und Feinstaubreduktion geht. Wie schätzen Sie den Stellenwert der Nahmobilität ein?

Eine umweltfreundliche Nahmobilität, die auf Radler und Fußgänger abgestimmt und mit dem öffentlichen Personennahverkehr eng verzahnt ist, ist eine Kernaufgabe von Stadt- und Verkehrsplanung. In den letzten Jahren zeigen uns international auch sehr große Städte ermutigende Beispiele für die erfolgreiche Organisation von Nahmobilität.

Minister Groschek hat auf dem Fußverkehrskongress in Wuppertal gesagt: „Fußgängerinnen und Fußgänger sind die Mehrheit, und das soll man in unseren Städten auch sehen.“ Und er sprach von der „Zurückeroberung der Infrastruktur für den Fußgänger“. Gibt es für den Fußverkehr eine Förderrichtlinie für die Kommunen?

Die Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität befindet sich zurzeit in der Verbände- und Ressortabstimmung. Noch im Herbst soll sie veröffentlicht werden. Erstmals wird der Fußverkehr explizit mit eigenständigen Fördertatbeständen unterstützt. Dann können innerörtliche, separat geführte Gehwege, barrierefreie, fußverkehrsgerechte Kreuzungsausgestaltungen und Querungsstellen gefördert werden. Es gibt eine Menge Möglichkeiten, den Fußverkehr zu unterstützen.

Land und AGFS können auf eine sehr effiziente und erfolgreiche Zusammenarbeit blicken. In der Summe hat das dazu geführt, dass NRW heute als das „fahrradfreundlichste Bundesland“ gilt. Was können Land und AGFS gemeinsam tun, um diesem Ruf auch in Zukunft gerecht zu werden?

Das Land und die AGFS haben sehr erfolgreich an der Umsetzung des Aktionsplans zur Förderung des Radverkehrs aus dem Jahr 1999 gearbeitet. Dies war auch ein Grund dafür, den neuen Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität unter das gemeinsame Leitbild „Nahmobilität 2.0“ zu stellen. Im Aktionsplan ist das Thema Radverkehr um das Thema Zufußgehen erweitert worden. Aber nicht nur die Zunahme des Fußverkehrs, sondern insbesondere auch die Einbeziehung aller Ressorts der Landesregierung hat dazu beigetragen, dass NRW Trendsetter in diesem Politikfeld bleibt. Kein anderes Bundesland und auch die Bundesregierung haben diesen Schritt bisher nachvollzogen. Wir wollen das nahmobilitätsfreundlichste Bundesland sein.

Die „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ beschreibt das Leitbild der AGFS. Ziel ist der Wandel hin zu einer „urbanen Mobilität“, in der Fuß- und Radverkehr zur gesunden „Basismobilität“ werden. Wie halten Sie es mit der eigenen, alltäglichen Mobilität?

Meine privaten Wege innerhalb von Düsseldorf und Dortmund erledige ich weitgehend zu Fuß und mit dem Fahrrad. Beruflich bin ich viel im Land Nordrhein-Westfalen unterwegs. Das geht bei meinem engen Terminkalender nur mit dem Auto.

Welches Verkehrsschild würden Sie am liebsten abschaffen?
Ganz klar: § 41 der Straßenverkehrsordnung, Nummer 254: Verbot für Radfahrer ;-)

Was tun Sie, um gesund zu bleiben?
Ich treibe seit Jahrzehnten Sport. Meinen letzten Marathonlauf hatte ich im Herbst 2013 in Köln gemeinsam mit meinem Sohn genossen.

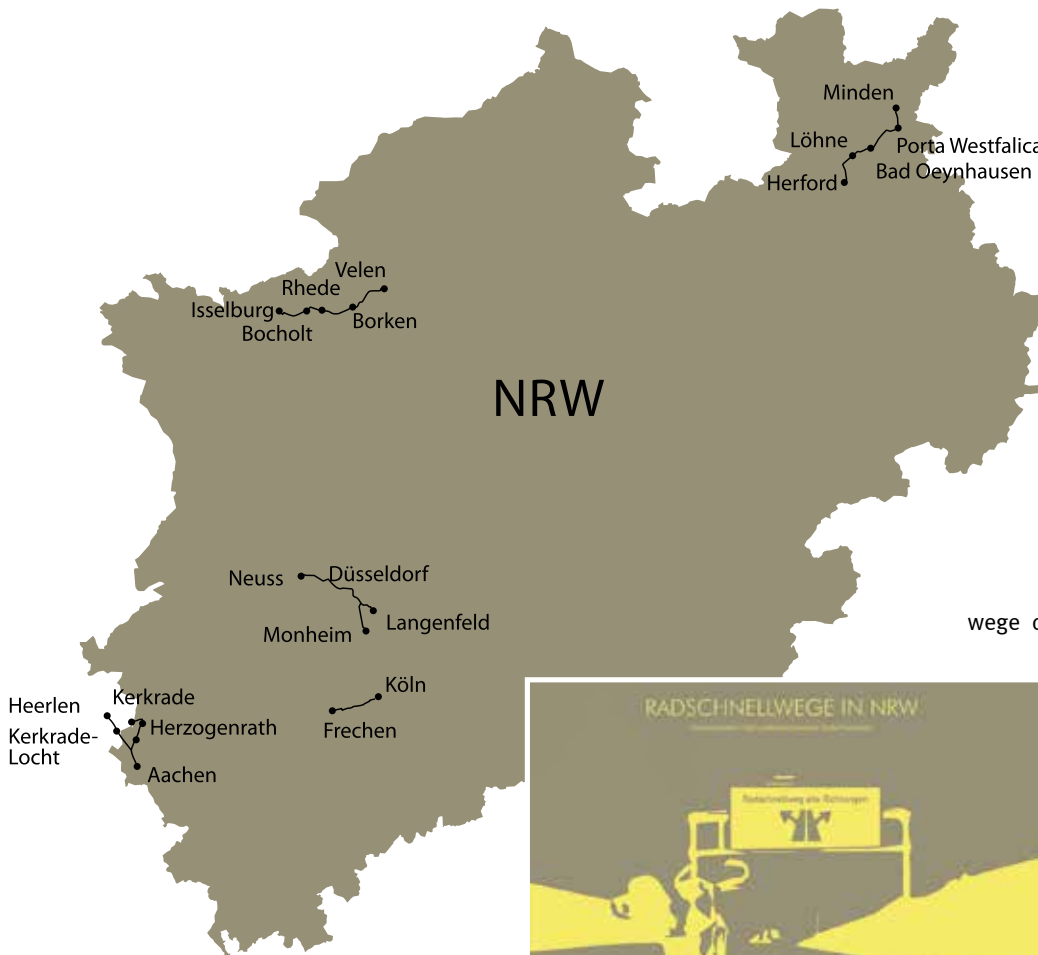
Drei kurze Umschreibungen, die Sie am besten charakterisieren:
Neugierig – Menschen zugewandt – in der Sache erfolgsorientiert.

Was sollte ein Mensch in seinem Leben wenigstens einmal gemacht haben?
Eine längere Zeit in einem fremden Land zu leben und eine andere Kultur kennenzulernen.

Herr von der Mühlen, vielen Dank für das Gespräch.

Quantensprung im Radverkehr

Dokumentation zum Wettbewerb „Radschnellwege“ erschienen



Das Land Nordrhein-Westfalen und die AGFS geben gemeinsam die Dokumentation zum Planungswettbewerb „Radschnellwege“ heraus. Eine umfangreiche Vorstellung der fünf Gewinnerprojekte wird durch Fachtexte zum Thema Radschnellwege ergänzt.

Radschnellwege sind das innovative Infrastrukturelement, wenn es um die Überwindung von längeren Distanzen geht, aber auch für die kurzen innerörtlichen Verbindungen sind sie sehr gut geeignet. In der zukünftigen Mobilität erfüllen sie eine strategisch wichtige Funktion im Hinblick auf die Bündelung und Beschleunigung von massenhaftem Radverkehr. Aus diesem Grund hat das Land Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit der AGFS den Planungswettbewerb „Radschnellwege“ durchgeführt.

Verkehrsminister Michael Groschek hat bei der Preisverleihung zum Planungswettbewerb im November 2013 einen

„Quantensprung im Radverkehr“ durch die Umsetzung von Radschnellwegen in Nordrhein-Westfalen prophezeit. Die AGFS hat nun die Dokumentation zum Planungswettbewerb „Radschnellwege“ herausgegeben.

Fünf prämierte Gewinner

In der Dokumentation werden die fünf Gewinnerprojekte ausführlich in Bild, Wort und Zahl vorgestellt. Neben zahlreichen Illustrationen wird auf Kartenblättern der vorgesehene Verlauf der Radschnellwege dargestellt. Fotorealistische Darstellungen geben einen ersten Eindruck, wie die neuen Fahrradrouten aussehen könnten.

Die fünf prämierten Projekte sind die StädteRegion Aachen mit der Strecke Aachen–Herzogenrath/Kerkrade/Heerlen (30 km), die Stadt Düsseldorf mit der Strecke Neuss–Universität Düsseldorf–D.-Benrath–D.-Garath–Langenfeld und Monheim (31 km), die Stadt Bad Oeynhausen mit der Strecke Herford–Löhne–Bad Oeynhausen–Porta Westfalica–Minden (36 km), die Stadt Köln mit der Strecke Köln Innenstadt–Universität

zu Köln–Köln-Lindenthal–Gewerbegebiet Marsdorf (Köln) und Europark (Frechen)–Bahnhof Frechen (8,4 km) und die Stadt Rhede mit der Strecke Issselburg-Anholt–Issselburg-Werth–Bocholt–Rhede–Borken–Velen (45 km).

Mit der Dokumentation wollen das Land und die AGFS dazu beitragen, das Erfolgsmodell „Radschnellweg“ weiter zu verbreiten. Radschnellwege sollen Eingang in die tägliche Praxis der Stadt- und Verkehrsplanung finden. Dieses aktuelle und innovative Element wird „frischen Wind“ in die Radverkehrsförderung bringen und nicht zuletzt auch für die aufstrebende neue E-Mobilität genutzt werden.





Wie geht es weiter?

Nach dem Wettbewerb geht es nun in die Umsetzung der Ideen. Als erster Schritt ist eine Machbarkeitsstudie gefragt. Alle Projektträger haben bereits ihre Anträge gestellt.

Aachen

Die StädteRegion Aachen plant das Projekt gemeinsam mit den Partnern Stadt Aachen und Stadt Herzogenrath und auf niederländischer Seite mit den Gemeinden Heerlen und Kerkrade sowie der Provinz und der Parkstad Limburg.

Für den deutschen Streckenabschnitt wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie beauftragt, die voraussichtlich bis Ende 2014 abgeschlossen wird. Untersuchungsraum und -umfang wurden in einem Scopingtermin mit den Trägern öffentlicher Belange festgelegt. Parallel hierzu wurde eine faunistische Sonderuntersuchung zur Ermittlung von planungsrelevanten Tierarten durchgeführt.

Die Machbarkeitsstudie und die Kosten-Nutzen-Analyse werden Ende 2014 beauftragt und liegen voraussichtlich Ende 2015 vor. Zurzeit wird für die Vergabe der Studie ein EU-weites Verhandlungsverfahren nach VOF durchgeführt.

Ostwestfalen-Lippe (OWL)

Bad Oeynhausen als projektleitende Kommune wurde gemeinsam mit den Städten Herford, Löhne, Porta Westfalica und Minden im Wettbewerb ausgezeichnet. Die Projektpartner treffen sich regelmäßig und wählen derzeit ein Planungsbüro aus. Sobald ein Förderbescheid vom Land NRW vorliegt, wird die Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.

Düsseldorf

Die Nachbarn Neuss, Düsseldorf, Monheim und Langenfeld haben auf der Grundlage des gewonnenen Wettbewerbs Planungsaufträge für die Vorentwurfsplanung – und damit die Prüfung der Machbarkeit – an zwei Ingenieurbüros vergeben. Die Aufträge beinhalten zum einen die Planung der Streckenelemente und zum anderen die Planung der Bauwerke. Im Startgespräch am 23. Juli 2014 wurde die weitere Vorgehensweise im Detail abgestimmt und mit der konkreten Planung begonnen.

Köln

Die Stadt Köln wurde am 20. November 2013 mit dem Wettbewerbsbeitrag „Radschnellweg Köln–Frechen“ zum landesweiten Planungswettbewerb als einer der fünf Sieger prämiert. Ende Januar 2014 hat sie fristgerecht den Förderantrag zur Machbarkeitsstudie bei der zuständigen Bezirksregierung Köln eingereicht. Im Sommer 2014 erhielt die Stadt Köln vom Zuschussgeber die Genehmigung für einen vorzeitigen zuschussunschädlichen Baubeginn. Derzeit wird die Vergabe für die Beauftragung der Machbarkeitsstudie erarbeitet.

Mit dem beteiligten Rhein-Erft-Kreis und der Stadt Frechen fanden erste Facharbeitskreissitzungen statt, die Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung aller Beteiligten steht nun als nächster bedeutender Meilenstein an.

Um die bereits bestehende Route für den Radverkehr zwischen der Stadt Frechen und der Kölner Innenstadt weiter zu fördern und das Thema Radschnellweg auch in der Öffentlichkeit präsent zu halten, sind im Vorfeld zur eigentlichen Umsetzung des Radschnellweges bereits heute Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr vorgesehen.

Westliches Münsterland

Mit dem Radschnellweg Regio.Velo.01 soll im Rahmen der Regionale 2016 von Isselburg an der niederländischen Grenze über Bocholt, Rhede, Borken, Velen und Gescher bis nach Coesfeld im Herzen des westlichen Münsterlandes eine optimale Infrastruktur für schnellen Radverkehr entstehen.

Im Nachgang zum Landeswettbewerb „Radschnellwege“ hat der Kreis Borken als Projektkoordinator die Landesförderung für eine vertiefende Machbarkeitsstudie beantragt und deren Erarbeitung im Juni 2014 öffentlich ausgeschrieben. Das entsprechende Vergabeverfahren soll zeitnah abgeschlossen werden. Im Sinne einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit hat sich ein Freundeskreis mit Akteuren aus regionalen Verbänden, Vereinen und der Wirtschaft zusammengefunden, der das Projekt öffentlichkeitswirksam unterstützt. Unter www.regiovelo.info wurde ein Internetauftritt eingerichtet, der u.a. mit Hilfe eines FAQ-Katalogs über wesentliche Fragestellungen des Projekts informiert.



eRadschnellweg Göttingen

Bereits 2011 wurde in der Metropolregion Hannover eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg vorgelegt. Im letzten Jahr wurde in Göttingen mit der Realisierung eines Teils begonnen. Unter dem Titel eRadschnellweg wurde die Bundesregierung als Partner und Förderer gewonnen. Im Rahmen des „Schaufensters Elektromobilität“ wird abschnittsweise an der Umsetzung der 4 km langen Verbindung von der Göttinger Innenstadt zum Nord-Campus der Georg-August-Universität gearbeitet. Im November 2013 wurde das erste Teilstück bereits zur Nutzung freigegeben. Der zweite Bauabschnitt ist aktuell in der Umsetzung und soll im Frühjahr 2015 fertiggestellt sein.

Für den Radschnellweg wird nach Fertigstellung ein Forschungsprojekt „Umstiege erleichtern“ begleitend durchgeführt. In dem von der Sustainable Mobility Research Group (SMRG) der Universität Göttingen betreuten Vorhaben werden für jeweils acht Wochen 20 Pedelecs an Probanden ausgegeben, die mit GPS-Trackern versehen sind. Darüber hinaus werden drei Umfragen unter den Versuchsteilnehmern durchgeführt. Mit dieser Teststrecke werden Erfahrungen gesammelt, die bundesweit wie in Göttingen in die Planung weiterer Radschnellwege einfließen sollen. Die Vorstellung der Ergebnisse der Begleituntersuchung ist im Frühjahr 2016 vorgesehen.

www.eradschnellweg.de

*Robert-Koch-Straße mit Abfahrt Christophorusweg,
Foto: Stadt Göttingen*

Machbarkeitsstudie „Radschnellweg Ruhr“

Die zentralen Ergebnisse des Projekts „Machbarkeitsstudie Radschnellweg Ruhr“ sind Anfang September 2014 in Essen vorgestellt worden.

Der rund 100 km lange Radschnellweg Ruhr soll u.a. die Städte Duisburg, Mülheim, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund und Hamm miteinander verbinden. Die vorliegende Machbarkeitsstudie kann nun bei der Zusammenarbeit der zehn beteiligten Städte und des Kreises Unna als planerische Grundlage für den Radschnellweg Ruhr genutzt werden. Der Radschnellweg wäre der erste regional bedeutsame Radschnellweg in Deutschland.

In der Machbarkeitsstudie sind Investitionen in Höhe von 183,7 Millionen Euro für die Realisierung des Radschnellwegs Ruhr ausgewiesen. In einem nächsten Schritt, so die Empfehlung in der Studie, sollen der Bund, das Land, die Kommunen und der RVR gemeinsam Finanzierungsmöglichkeiten anhand bestehender Fördertöpfe oder noch zu entwickelnder Fördertat-

bestände bundes-, landes- sowie ressortübergreifend erarbeiten. Dies ist unverzichtbare Voraussetzung für das ambitionierte Ziel der Realisierung bis 2020 – pünktlich zum hundertjährigen Bestehen des RVR.

Die Machbarkeitsstudie kann auf der ausführlichen Projekt-Webseite eingesehen werden: www.rs1.ruhr



RS1
DER SCHNELLSTE WEG
DURCHS REVIER

Regionalverband Ruhr, Pressestelle



Markierung des Radfahrstreifens auf der Borbecker Straße Ende August 2014. Die Fahrradpiktogramme folgen noch, waren bei Redaktionsschluss jedoch noch nicht aufgebracht. Fotograf: Christian Wagener

Ausbau des Essener Radverkehrsnetzes

Schutzstreifen, Radfahrstreifen und neue Fahrradstraßen wurden realisiert

Im Sommer 2014 hat die Stadt Essen einige Maßnahmen realisiert, mit denen das vom Planungsausschuss beschlossene Radverkehrs-Haupttroutennetz weiter vervollständigt wird.

Zunächst wurde die Bäuminghausstraße als Fahrradstraße eingerichtet. Da sie im Einmündungsbereich zur B 224 durch einen U-Bahn-Eingang stark eingeeengt ist, wird sie in diesem Abschnitt als Einbahnstraße geführt. Die Fahrbahnbreite erreicht nicht die von der StVO vorgegebene Mindestbreite, sodass die Fahrbahn nicht für Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung geöffnet werden kann. Daher wurde der Gehweg für den Radverkehr freigegeben und der Einmündungsbereich inklusive Ampelmast aufwendig umgebaut, um eine sichere Führung für den Radverkehr in Gegenrichtung zu erreichen. Zuletzt wurden dann Markierungen und Beschilderung für die Fahrradstraße installiert, die nun eine wichtige Verbindung in Ost-West-Richtung im Essener Norden ermöglicht.

Anschließend erfolgten Markierung und Beschilderung der Kerckhoffstraße und der Dollendorfstraße zur Fahrradstraße. Dieser insgesamt 900 m lange Straßenzug verbindet die Bordsteinradwege auf der Kerckhoffstraße mit dem Radfahrstreifen in der Dollendorfstraße. Somit wird eine Lücke in der Hauptradroute geschlossen, die die Innenstadt mit dem im Essener Westen gelegenen Stadtteil Frohnhausen verbindet. Damit ist die Zahl der Fahrradstraßen in Essen auf 36 angestiegen.

Neue Radfahrstreifen

Ende August 2014 war nach langem Planungsvorlauf ein weiterer Lückenschluss zu vermelden: die Borbecker Straße im nordwestlich gelegenen Mittelzentrum Borbeck. An dieser Hauptverkehrsstraße wurden auf einer Strecke von 500 m beidseitig Radfahrstreifen markiert. Dazu wurden die Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen von zwei auf einen reduziert. Aufgrund am Fahrbahnrand parken-

der Fahrzeuge konnte die Borbecker Straße auch bisher schon überwiegend nur einstreifig genutzt werden, sodass sich für die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs keine spürbare Verschlechterung ergibt. Die Radfahrstreifen stellen die Verbindung zwischen den Bordsteinradwegen an der Fürststäbtissinstraße zum Bahnhof Borbeck und an die Bordsteinradwege im weiteren Verlauf der Borbecker und Heißener Straße zum Stadtteil Schönebeck dar. Damit wird die Verkehrssicherheit der Radfahrer/-innen auch in diesem Abschnitt deutlich erhöht, der u.a. als Schulweg für mehrere weiterführende Schulen im Borbecker Ortskern dient.

Mehr als 1 km neue Schutzstreifen

Im September 2014 wurde auf einer weiteren Hauptverkehrsstraße eine Verbesserung für den Radverkehr fertiggestellt. Auf der Rodenseelstraße, die die im Osten Essens gelegenen Stadtteile Leithe und Freisenbruch in Nord-Süd-Richtung verbindet, konnte die Erneuerung der Fahrbahndecke genutzt werden, den Fahrbahnquerschnitt anschließend neu aufzuteilen. Da die Fahrbahnbreite keine separaten Radverkehrsanlagen ermöglicht, wurde hier der inzwischen vielfach bewährte Schutzstreifen zum Einsatz gebracht. Auf diesem beidseitig markierten, 1,50 m breiten Streifen wird der Radverkehr jetzt über die 1.100 m lange erneuerte Fahrbahn sicher geführt. Die Stadt Essen strebt noch an, auf der verbliebenen 300 m langen Lücke nördlich des neu markierten Abschnitts zwischen Sulzbachtal und Wendelinstraße ebenfalls ein Angebot für den Radverkehr zu schaffen. Damit wäre über die nördlich anschließenden Bordsteinradwege die gesamte Verbindung bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet.

Christian Wagener, Stadt Essen

Duisburger Radverkehrsnetz

Weitere Lückenschlüsse realisiert

Die Düsseldorfer Landstraße im südlichen Duisburger Stadtteil Huckingen gehörte zu den Lücken im Radverkehrsnetz, die seit vielen Jahren angemahnt wurden. Eine recht enge Ortsdurchfahrt erschwerte hier jahrelang einen Ausbau. Dieser konnte 2012 mit dem ersten Bauabschnitt begonnen werden und ist jetzt komplett fertiggestellt.

Damit stehen auf etwa 1 km Länge in der Ortsdurchfahrt Huckingen Schutzstreifen für den Radverkehr zur Verfügung. Die Düsseldorfer Landstraße wies erhebliche bauliche Mängel auf. Durch die nicht einheitliche Anordnung der Parkplätze gab es für den Radverkehr weder einen kontinuierlichen noch einen ausreichenden Fahrbereich.

Der komplett neu gestaltete Straßenraum beinhaltet neue Buskaps zum barrierefreien Einstieg in die Busse, Anpassung und teilweise Erneuerung der Gehwege, geordnete Längsparkstreifen sowie einen 1,50 m breiten beidseitigen durchgängigen Schutzstreifen auf der neu asphaltierten Fahrbahn.

Damit ist jetzt eine sichere Anbindung des Radverkehrs der Wohngebiete im Süden (Angerbogen) an die Infrastruktur zur Nahversorgung im Stadtteil erfolgt.

Eine vergleichbare Maßnahme läuft zurzeit im Duisburger Westen an der Moerser Straße. Auch hier schließt sich eine Lücke im Netz durch neue Radverkehrsanlagen. Der Straßenquerschnitt ermöglicht hier die Anlage von Radfahrstreifen auf der neu ausgebauten Fahrbahn. Der Ausbau und Lückenschluss erfolgt hier auf einer Länge von etwa 350 m.

Und ein drittes, lange geplantes und sehr aufwändiges Projekt ist zur Zeit in der Umsetzung: der Komplettausbau der

Wanheimer Straße/Heerstraße in Duisburg-Hochfeld auf einer Länge von 1,2 km. In dieser Straße verläuft eine Straßenbahnlinie. Der neue Straßenquerschnitt sieht zukünftig eine einspurige Verkehrsführung in jede Fahrriichtung vor, Straßenbahn und Autoverkehr nutzen die gleiche Spur, die Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut und für den Radverkehr werden Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert. An den Haltestellen wird der Radverkehr hinter der Haltestelle geführt. Die komplette Fertigstellung ist für 2015/2016 vorgesehen.

Georg Puhe, Stadt Duisburg



Neue Düsseldorfer Landstraße in Huckingen

Neue Abstellanlagen für Duisburg

„Kölner Haarnadeln“ ergänzen den bewährten Rheinruhrbügel

Der Bedarf an Radabstellanlagen ist deutlich gestiegen. Das Fahrrad wird häufiger als Verkehrsmittel in der Stadt genutzt und die Fahrräder sind deutlich hochwertiger geworden. Zunehmend gibt es auch den Wunsch, Pedelecs sicher abstellen zu können. Besonders in der Innenstadt, im Innenhafen und in Stadtteilzentren gibt es Nachholbedarf. Kurzfristig können jetzt 100 neue Anlehnbügel in Duisburg eingebaut werden, davon 40 Rheinruhrbügel, die eingeführten Abstellanlagen in der Stadt. Erstmals werden aber auch „Kölner Haarnadeln“ montiert.

Dieser für Duisburg neue Typ von Abstellbügel zeichnet sich durch geringen Platzbedarf und kostengünstige Mon-

tage aus. Besonders im Innenhafen und in Stadtteilzentren wird dieses Modell favorisiert eingesetzt. Auch ohne Fahrräder ist es funktional, ersetzt häufig eingesetzte Absperrpoller und sieht gut aus. Das Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement wird die Nutzung der Abstellanlagen beobachten und entscheiden, ob dieses Modell auch beim weiteren Ausbau von Abstellanlagen den bewährten Rheinruhrbügel ersetzen kann.



„Kölner Haarnadeln“ in Duisburg

Georg Puhe, Stadt Duisburg

Radfahren in der Bonner Fußgängerzone

Ergänzende temporäre Freigabe ermöglicht probeweise neue Verbindungen

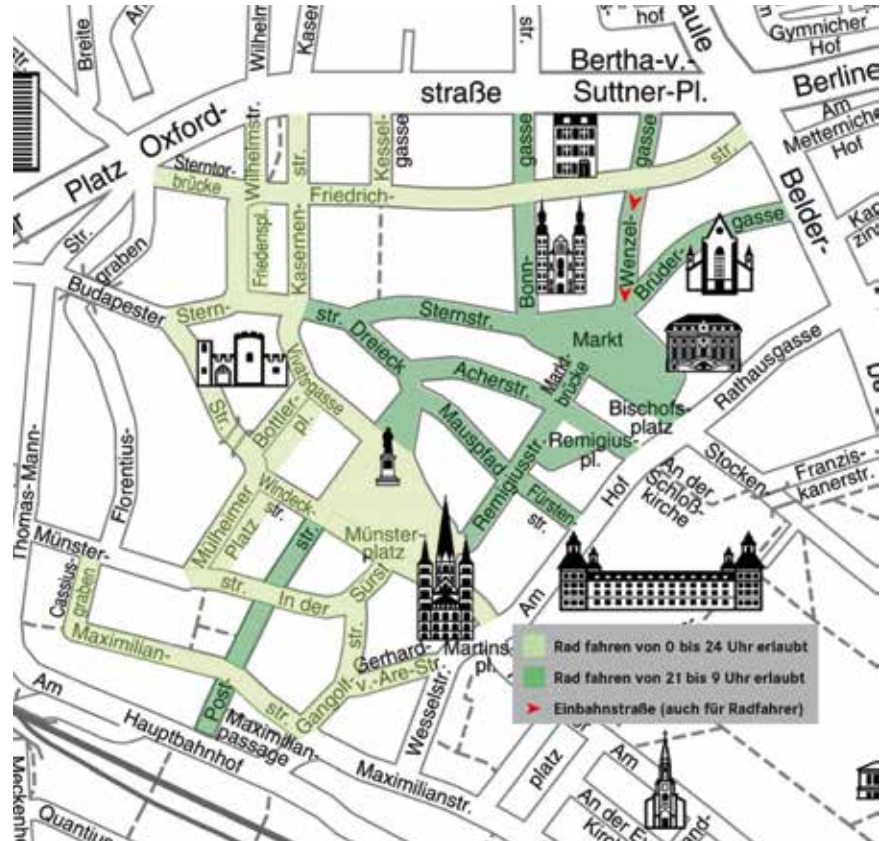
Bonn hat eine Fußgängerzone, die wegen ihrer Größe und Lage als städtebaulich vorbildlich in Deutschland gilt. Vor allem Kinder und ältere Menschen sollen sich ungefährdet bewegen, Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt hier leben, arbeiten, sich treffen, bummeln und Kultur und Freizeit genießen können. Die Fußgängerzone ist zwar grundsätzlich den Fußgängern vorbehalten, aber um den Interessen der Fahrradfahrer Rechnung zu tragen, werden Routen und Flächen angeboten, auf denen Radeln erlaubt ist.

Ende 2013 wurde nun probeweise eine weitere Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr beschlossen. Die bisher nur den Fußgängern vorbehaltenen Bereiche der Bonner Fußgängerzone werden für ein Jahr probeweise (per Beschilderung) in der Zeit von 21:00 bis 9:00 Uhr für den Radverkehr geöffnet. Die Beschilderung wurde im Frühjahr 2014 installiert.

Erst einmal nur für ein Jahr

Dennoch gilt überall das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme. Auch in den Bereichen, wo gefahren werden darf, müssen Radfahrer immer bremsbereit sein, einen Mindestabstand von 1 m zu Fußgängern einhalten, Schrittgeschwindigkeit fahren oder auch einmal absteigen, wenn es eng wird. Gegenseitiges Verständnis ist dabei gefragt, was in einem neu aufgelegten Falblatt ausführlich erörtert wird.

Teile der Fußgängerzone stellen eine wichtige Radverkehrsverbindung dar.



Zum einen möchten Radfahrerinnen und Radfahrer, die z.B. in der Fußgängerzone arbeiten, eine der dortigen Abstellanlagen erreichen. Zum anderen durchqueren viele die Fußgängerzone wegen der sicheren und direkten Verbindung. Allerdings waren bisher nur bestimmte Straßenzüge in der Fußgängerzone zur Benutzung rund um die Uhr freigegeben.

Da aber auch weitere Bereiche für den Radverkehr zumindest zeitweise

wichtig sind, sollen diese bisher nur Fußgängern vorbehaltenen Bereiche für ein Jahr probeweise temporär für den Radverkehr freigegeben werden. So kann es den Radfahrerinnen und Radfahrern ermöglicht werden, in den von Fußgängern weniger frequentierten Zeiten (abends, nachts und morgens) diese Straßen zu benutzen.

Regina Jansen, Stadt Bonn

Neue Schutzstreifen auf der Mettinger Straße (L 796) in Ibbenbüren



In Zusammenhang mit einer Deckenerneuerung hat die Stadt Ibbenbüren, gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW in Coesfeld, die Markierung auf der Mettinger Straße (L 796) geändert. Die auf der mit ca. 10.000 Kfz/d belasteten Straße vorher vorhandenen Mehrzweckspuren wurden de-

markiert. Der neue Fahrbahnquerschnitt weist beiderseits einen Schutzstreifen und wechselseitig Parkplätze auf. Der Fahrradfahrer hat jetzt seinen eigenen Raum und fährt im Sichtbereich des Autofahrers verkehrssicherer.

Manfred Dorn, Stadt Ibbenbüren

Coesfeld: Fahrradboxen am Bahnhof

Sicher und trocken: Albert Wevers nutzt die Fahrradbox

Er ist der Erste. Gleich im Dezember 2013 hat sich Albert Wevers im Bürgerbüro einen Chip für eine Fahrradbox am Bahnhof organisiert. Für 7 Euro im Monat kann man in der Bike-and-Ride-Anlage als regelmäßiger Bahnfahrer sein Fahrrad sicher und trocken unterstellen. „Für mich ist das vor allem praktisch“, sagt der Coesfelder, dem man in den 90er-Jahren schon zwei Räder entwendet hat. Seit 20 Jahren pendelt der Betriebsratsvorsitzende der DB Station und Service AG zur Arbeit in die Landeshauptstadt Düsseldorf. Die trockene und sichere Unterstellmöglichkeit in der neuen Bike-and-Ride-Anlage ist für ihn eine Erleichterung im Alltag. „Es macht das Pendeln komfortabel. Wenn es Bindfäden regnet und mich meine Frau mit dem Pkw am Bahnhof abholt, müssen wir uns keine



Bürgermeister Heinz Öhmann vor den Abstellanlagen

Gedanken machen, wie wir mein Rad transportieren. Es ist so genauso gut untergestellt wie zu Hause.“

Die zwei überdachten, rundum verglasten Boxen für jeweils 16 Räder liegen an der Westseite des Bahnhofs am

Bahnweg. Neben diesen Verschluss-Boxen für 32 Räder sind 144 frei zugängliche Stellplätze für Fahrräder und Motoräder geschaffen worden. Die Nutzer haben direkten Zugang zu den Bahngleisen.

Chip für Fahrradbox am Bahnhof

Wer sich für einen abschließbaren Platz in einer der zwei Boxen interessiert, zahlt 70 Euro im Jahr. Dazu füllt man einen Nutzungsvertrag aus. Der ist unter www.coesfeld.de, Dienstleistungen von A–Z, „F“ wie Fahrradstellplatz, erhältlich. Mit dem ausgefüllten Vertrag und dem Nachweis der gezahlten Kaution für den Transponder (25 Euro) erhält man dann im Bürgerbüro den Chip.

Dorothee Heitz, Stadt Coesfeld

Wiedervereinigung in Bottrop

Eine wichtige Verbindung für die Nahmobilität wird als Fußgänger- und Fahrradbrücke wiederhergestellt

Im Bottroper Stadtteil Boy trennte ein Geländeinschnitt von rund 6 m Tiefe, in dem die Bahnstrecke Oberhausen–Hamm verläuft, die beiden Erschließungsstraßen Heimannstraße und Lütkestraße. Im Jahr 1902 wurden diese Straßen durch eine ca. 10 m lange Brücke miteinander verbunden.

Nachdem massive Schäden im Brückenaufbau festgestellt worden waren, musste die Brücke 2009 zunächst für den Kraftverkehr gesperrt werden. Aufgrund weiterer zutage tretender Schäden musste sie jedoch Ende 2011 auch für den Fußgänger- und Radverkehr gesperrt und in der Folge der Überbau gänzlich abgerissen werden.

Während die unterbrochene Straßenverbindung im Kraftverkehr grundsätzlich entbehrlich war, war das Fehlen der Brücke für Fußgänger und Radfahrer schmerzhaft. Viele wichtige Verbindungen im Nahbereich, aber auch eine wichtige Radverkehrsverbindung zwi-

schen Bottrop und Gladbeck liefen über diesen Weg.

Deshalb ist entschieden worden, die Brücke als reine Fußgänger- und Radverkehrsbrücke neu zu errichten. Wegen der sich daraus ergebenden geringeren Belastung war es darüber hinaus möglich, sowohl die Widerlager als auch die Flügelmauern der alten Brücke weiter zu verwenden und so ein vergleichsweise kostengünstiges Bauwerk zu realisieren.

Der aus Mitteln des kommunalen Radwegebaus des Landes geförderte, rund 240.000 Euro teure Ersatzbau wurde im Sommer 2014 für den Verkehr freigegeben.

Der Brückenquerschnitt weist eine Mischverkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer auf und entspricht mit einer nutzbaren Breite von 4,0 m den Anforderungen der ERA. Statt einer möglichen seitlichen Einfassung von Stahlwänden sind zudem transparente Berührungsschutzwände eingesetzt worden, die für

mehr Licht auf dem Bauwerk sorgen und so keinen Angstraum entstehen lassen.

Die Befahrung der Brücke durch Kraftfahrzeuge wird durch zwei an den Brückenenden mittig angebrachte und beidseitig mit Baken gekennzeichnete Verkehrszeichenpfosten unterbunden.

Thomas Leuker, Stadt Bottrop



Die Befahrung der Brücke durch Kraftfahrzeuge wird durch zwei an den Brückenenden mittig angebrachte und beidseitig mit Baken gekennzeichnete Verkehrszeichenpfosten unterbunden.

Neue Dauerzählstelle in Köln

Auf der Venloer Straße in Köln-Ehrenfeld wurde die zweite kombinierte Zählstelle für Autos und Räder eingerichtet

Auf der Venloer Straße in Köln-Ehrenfeld ging am 28. Juli 2014 die zweite Dauerzählstelle zur Erfassung des Rad- und Kraftfahrzeugverkehrs auf Fahrradschutzstreifen offiziell in Betrieb. Bereits seit 2012 betreibt die Stadt Köln auf der Bonner Straße eine vergleichbare Anlage zur Verkehrserfassung.

Derzeit werden zwei Erfassungssysteme in Köln eingesetzt: Die ersten vier Dauerzählstellen wurden ausschließlich auf baulichen Radwegen realisiert. Die Zählstellen auf der Venloer Straße und der Bonner Straße können auch auf Straßen mit Auto- und Radverkehr betrieben werden.

Die Dauerzählstelle auf der Venloer Straße erfasst täglich über 24 Stunden den Rad- und Kraftfahrzeugverkehr für beide Fahrrichtungen. Die Erfassung erfolgt mittels in der Fahrbahn eingelassener Induktionsschleifen. Die Messdaten können täglich über eine Webseite abgerufen werden. Neben dem gemessenen Rad- und Kraftfahrzeugverkehr sind im Auswertungssystem auch die täglichen Wetterdaten wie Temperatur und Niederschlag abgebildet.

Die bereits bestehende Dauerzählstelle auf der Bonner Straße liefert sehr gute Verkehrsdaten. Auch die ersten Zählungen auf der Venloer Straße im Probetrieb erfassen plau-

sible Ergebnisse. Kontrollzählungen an beiden Standorten haben eine Fehlertoleranz von unter drei bis fünf Prozent ergeben.

Im Jahre 2007 wurden auf der Venloer Straße vor dem Straßenumbau rund 3.500 Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt. Eine Vergleichszählung aus dem Jahre 2013 nach Abschluss der Umbauarbeiten erfasste bereits 6.500 Radfahrerinnen und Radfahrer. Die ersten Ergebnisse der Dauerzählstelle im Probetrieb haben auf der Venloer Straße jetzt bis zu 7.500 Radler am Tage ergeben, bei rund 12.000 gezählten Kraftfahrzeugen.

In den Stadtteilen Ehrenfeld und Neuehrenfeld wird das Fahrrad für die individuelle Mobilität immer wichtiger. Bereits heute werden 27% aller täglichen Fahrten (Arbeit, Einkauf, Freizeit) im Stadtteil Ehrenfeld mit dem Fahrrad durchgeführt. Damit liegt das Fahrrad in der Wahl des Verkehrsmittels vor dem Pkw (26%). Ehrenfeld liegt mit 27% Radnutzung im Vergleich zur Gesamtstadt (12%) an erster Stelle. Vergleichbare Radverkehrsanteile sind in der Kölner Innenstadt, in Lindenthal und in Nippes zu verzeichnen.

Halbjahresbilanz 2014 – Radverkehrszählung in Köln

Im ersten Halbjahr 2014 konnte die Stadt Köln an den fünf bestehenden Dauerzählstellen für den Radverkehr neue Höchstmarken registrieren:

1. Halbjahr 2014	Deutzer Brücke	Hohenzollernbrücke	Neumarkt	Zülpicher Straße	Bonner Straße
Wochenmittel Mo–Fr	5.000	2.000	5.000	5.500	2.600
Maximalwert	9.500	5.000	8.500	9.500	3.600
Maximalwert (Streiktag)	12.500		10.500	5.000	
Summe	860.000	420.000	860.000	840.000	410.000
Inbetriebnahme	2008	2008	2008	2008	2012
Gesamtsumme	7.500.000	4.100.000	7.600.000	8.600.000	1.400.000

An den Zählstellen auf der Hohenzollernbrücke und der Deutzer Brücke, am Neumarkt, auf der Zülpicher Straße sowie auf der Bonner Straße wurden insgesamt fast 3,4 Millionen Radfahrer gezählt. Das sind 16% mehr erfasste Radfahrerinnen und Radfahrer als im gleichen Zeitraum des Vorjahres 2013.

Ein milder Winter wie 2014 wirkt sich sicherlich positiv auf die ermittelten Zahlen aus. Trotzdem bleibt festzustellen, dass der Radverkehr in Köln seit Jahren stetig zunimmt: Durchschnittlich geht die Zahl der festgestellten Radverkehrsströme

an den Dauerzählstellen seit der erstmaligen systematischen Erfassung im Jahr 2008 jährlich um etwa 3–5% nach oben.

Besonders beeindruckend sind die Werte von den Tagen in diesem Jahr, die durch den Streik im öffentlichen Dienst geprägt waren. Die Dauerzählstelle am Neumarkt ermittelte Spitzenwerte von mehr als 10.000 Radlerinnen und Radlern am Tag, auf der Deutzer Brücke waren es sogar über 12.000. Zahlen in dieser Größenordnung wurden bislang an keiner der Kölner Zählstellen registriert.

Seit Inbetriebnahme der fünf Dauerzählstellen im Jahre 2008 wurden in Köln insgesamt fast 30 Millionen Radfahrerinnen und Radfahrer erfasst. Die Analyse der Messwerte lässt deutlich erkennen, dass der Radverkehr – insbesondere im Alltagsverkehr – eine Steigerung erfährt und witterungsbedingte Rückgänge an den Dauerzählstellen vergleichsweise gering ausfallen.

Peter Lemke, Stadt Köln

Sechs neue E-Bike-Ladestationen in Dülmen

Jeder Ortsteil erhält an strategisch wichtigen Stellen eine eigene Ladestation

Sechs weitere E-Bike-Ladestationen können klimabewusste Nutzerinnen und Nutzer von elektrischen Fahrrädern künftig in Dülmen ansteuern: Zusätzlich zu den bisherigen Standorten am Marktplatz, an der Coesfelder Straße und in Dülmen-Rorup stehen bald auch Ladestationen in Hausdülmen, Buldern, Hiddingsel, Merfeld, auf der Karthaus und am Dülmener Bahnhof zur Verfügung. Am Mittwochnachmittag übergaben Stadtbaurat Clemens A. Leushacke sowie Vertreterinnen der Stadt Dülmen und des Dülmen Marketing e.V. die schmucken, hellgrünen Geräte symbolisch an die Ortsvorsteherinnen und -vorsteher sowie Sponsoren aus den Ortsteilen. In den nächsten Wochen werden die Ladestationen installiert.

„Wir freuen uns sehr, dass dieses gemeinsame Projekt so gut geklappt hat, und danken allen Beteiligten für ihre Unterstützung“, betonte Leushacke bei der Übergabe. „Wir beobachten schon länger einen Wandel im Mobilitätsverhalten der Menschen und möchten mit den Stationen dazu beitragen, dass sie nicht nur in ihrer Freizeit, sondern auch bei kurzen Strecken im Alltag vom Auto auf das Fahrrad umsteigen.“

Europäische Umwelt- und Klimaschutzkommune

Dem konnte auch Reinhild Kluthe, Umwelt- und Klimaschutzkoordinatorin der Stadt Dülmen, nur zustimmen: „44 Prozent des CO₂-Ausstoßes in Dülmen werden durch den motorisierten Verkehr verursacht. Wenn wir wirklich CO₂ einsparen möchten, müssen wir etwas tun und unser Verhalten umstellen.“ Die Investition in die elektronische Mobilität sei auch ein Grund, warum Dülmen sich für weitere drei Jahre „Europäische Umwelt- und Klimaschutzkommune“ nennen dürfe.

Auch für Freizeitradler und Touristen seien die zusätzlichen Stationen ein großer Gewinn, betonte Katrin Finn-Wedler, Touristikexpertin des Dülmen Marketing e.V.: „Nun haben wir an

allen zehn großen Rundradrouten jeweils mindestens eine Ladestation, die bei großen Touren zum Nachladen genutzt werden kann.“ Das Fahren mit elektronischen Rädern sei bei Touristen sehr gefragt, weiß Finn Wedler. „Die beiden Leih-Pedelecs unserer Fahrradstation waren im vergangenen Sommer an jedem Wochenende ausgebucht und auch die Ladestation am Marktplatz wurde sehr gut angenommen.“

Rund 42.000 Euro kostet die Anschaffung und Installation der sechs neuen Ladestationen. „70 Prozent der Kosten sind durch das Land NRW gefördert worden. Die restliche Finanzierung konnte durch die Unterstützung von Sponsoren und einen Eigenanteil der Stadt Dülmen gestemmt werden“, berichtet Anja Althoff, Fahrradbeauftragte der Stadt Dülmen.

Die Standorte der Ladestationen in den Ortsteilen wurden so ausgewählt, dass sich Radfahrer während der Ladezeit in einem Café oder Restaurant stärken oder andere Freizeitangebote nutzen können. Nutzer der Ladestationen können die vier Schließfächer entweder über ein Münz-Schlüssel-System öffnen oder sich den Schlüssel vor Ort abholen.

Um das Projekt realisieren zu können, hatten die Ortsvorsteherinnen und -vorsteher in ihren Ortsteilen kräftig die Werbetrommel gerührt und Sponsoren angesprochen. Gemeinsam mit ihnen waren sie zur symbolischen Übergabe zum Baubetriebshof gekommen.

Folgende Sponsoren haben die Anschaffung der Stationen unterstützt: Sparkasse Westmünsterland, VR-Bank Westmünsterland, Volksbank Buldern, Werkstätten Karthaus, Tommi's Fahrschule, Dümo Reisemobile, Kemming Agrardienstleistungs GmbH, Große Volksbeck GmbH & Co. KG, St. Georg Hiddingsel.

Stefanie Löhn, Stadt Dülmen



Anja Althaus, Projektleiterin Nahmobilität in der Stadt Dülmen, führt die Nutzung vor.

metropolradruhr in Bochum

Campus der Ruhr-Universität Bochum ist mit Leihrädern vollständig ausgestattet



VIA-Bochum-Mitarbeiter Oliver Kasprusch liefert die Räder an.

Die Ruhr-Universität Bochum (RUB) hat die beiden vorerst letzten Leihfahrradstationen aufgebaut. Ab sofort können Studierende und Beschäftigte auch vor den Gebäuden IC und ID auf das „metropolrad“ steigen.

Damit ist der Ausbau des Leihfahrradnetzes auf dem Campus, der durch die Urabstimmung des Allgemeinen Studierendenausschusses (AStA) im Januar 2014 vereinbart wurde, vollständig. Insgesamt 17 Stationen stehen nun an allen hoch frequentierten Gebäuden so-

wie an den Parkhäusern P12 und P13 und am Parkplatz P36. Mit den beiden Stationen an IC und ID gehen auch zusätzliche 108 Räder in Betrieb.

Eine weitere Verdichtung des Netzes wird es ebenfalls geben: Insgesamt sind für den aktuellen Ausbau fast 40 weitere Stationen in Bochum geplant, wovon neun von der RUB finanziert werden. Das AKAFÖ (Studentenwerk für die Bochumer Hochschulen) baut derzeit Stationen an zwölf Wohnheimen auf. Die Stadt Bochum plant, jede Haltestelle

der U35 zwischen Bochum Hauptbahnhof und Hustadt mit Leihfahrrädern auszustatten.

Der Start des Sommersemesters 2014 und das gute Wetter sorgten seit April für stetig steigende Ausleihzahlen. Waren es im April noch etwa 6.900 Ausleihen mit dem RUB-Tarif im gesamten metropolradruhr-Gebiet, so wurde im Mai erstmals die 7.000er-Marke überschritten. Im Juni waren es bereits knapp 7.500 Ausleihen. Insgesamt traten die Studierenden und Beschäftigten seit Einführung des RUB-Tarifs im April 2013 knapp 63.000 Mal in die Pedale. Mittlerweile sind 3.700 Studierende und Beschäftigte der RUB bei metropolradruhr registriert und nutzen das Leihrad auf vielen Wegen im Alltag.

Nicht nur die Studierenden, sondern auch die Beschäftigten der Ruhr-Universität fahren zum günstigen RUB-Tarif: Sie können das Rad bei jeder Fahrt die ersten 60 Minuten kostenlos nutzen. Jede weitere angefangene halbe Stunde kostet 50 Cent.

Ruhruniversität Bochum

Fahrradausbildung an der Grundschule

Stellvertretend für alle NRW-Grundschulen haben Verkehrsministerium, TÜV Rheinland und Landesverkehrswacht NRW Radfahrttestbögen in Mönchengladbach übergeben

Mit dem Fahrrad nehmen Kinder erstmals selbstständig am Straßenverkehr teil. Das Radfahren erweitert ihren Aktionsradius, vermittelt ihnen wichtige Erfahrungen im Verkehr, ist gesund und macht Spaß. Damit Kinder in NRW von Anfang an sicher in die Pedale treten, werden die Grundschulen bei der Radfahrausbildung von der Polizei und der Verkehrswacht unterstützt.

Im Rahmen der Ausbildung kommen Testbögen zum Einsatz, mit denen das theoretische Wissen der Schülerinnen und Schüler der vierten Klassen überprüft wird. Und nach dem Test werden an die Kinder Fahrradpässe ausgeteilt, in die sie ihren Namen und die Merkmale ihres Rades eintragen können. Anfang September 2014 wurden an der Jugend-

verkehrsschule Mönchengladbach die ersten der insgesamt 173.000 Radfahrbögen und -pässe, die an alle Grund- und Förderschulen in NRW verteilt werden, übergeben. An der Finanzierung der Materialien beteiligte sich neben dem NRW-Verkehrsministerium und den Verkehrswachten erneut der TÜV Rheinland.

Die NRW-Verkehrswachten stellen seit vielen Jahren den Lehrkräften und den Verkehrssicherheitsberatern der Polizei Materialien für die Radfahrausbildung zur Verfügung. Außerdem betreiben sie mobile und stationäre Verkehrsschulen, in denen das verkehrssichere Radfahren im Schonraum geübt werden kann. Die frühe Schulung der Kinder soll auch dazu beitra-

gen, die Zahl der Unfälle mit Radfahrer-beteiligung zu senken. Im vergangenen Jahr verunglückten in NRW 14.736 Radfahrer, 2.094 von ihnen waren unter 15 Jahre alt.

Schulungen und Informationen zählen für die Verkehrswachten zu den zentralen Maßnahmen, wenn es um die Förderung des Radverkehrs geht. Dies fängt mit der Radfahrausbildung in der Grundschule an und setzt sich beispielsweise mit Fahrtrainings und Tote-Winkel-Schulungen fort. Aber auch erfahrene Radfahrer können noch dazulernen, wenn es um den richtigen Umgang mit Pedelecs oder E-Bikes geht. Viele der 65 Verkehrswachten in NRW bieten daher entsprechende Seminare an.

Bonner Fahrradklimatest

Bereits zum dritten Mal in Folge befragt die Stadt ihre Bürger zum Radverkehr

Um festzustellen, wie zufrieden die Bonnerinnen und Bonner als Radfahrer mit den Bedingungen in der Stadt sind, läuft ab 24. September 2014 wieder der Fahrradklimatest. Über fast acht Wochen hinweg kann er schriftlich oder online ausgefüllt werden.

Der jährliche Bonner Fahrradklimatest wurde schon 2012 und 2013 durchgeführt und ist an den ADFC-Fahrradklimatest angelehnt. Nahmen im Jahr 2012 noch rund 500 Bürger teil, waren es im Jahr 2013 schon über 900 Teilnehmer. Der Bonner Fragebogen greift neben den allgemeinen Fragen zum Radverkehr auch jeweils Besonderheiten der Bonner Situation auf. Im Jahr 2013 beispielsweise wurde den Bonner Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, auf besonders zugeparkte Radwege hinzuweisen. In der Folge hat die Stadtverwaltung an den besonders häufig genannten Stellen verstärkte Fahrzeugkontrollen durchgeführt. Im Jahr 2014 wird nach schadhafte Stellen und fehlerhaften Markierungen gefragt, um auch hier entsprechenden Hinweisen nachgehen zu können.

Außerdem werden Fragen zu den Themenbereichen Sicherheit, Zufriedenheit und Infrastruktur sowie zum Bonner Radverkehrsnetz im Allgemeinen gestellt. Der Fragebogen steht unter www.bonn.de/@fahrradklimatest zum Download bereit.

„Die Zufriedenheit der Bonner Bürgerinnen und Bürger mit der Radverkehrssituation in Bonn ist besonders wichtig. Denn nur, wenn Sie gerne Rad fahren und sich sicher dabei fühlen, kann die Bundesstadt Bonn noch fahrradfreundlicher werden“, ruft Stadtplanungsamtsleiter Michael Isselmann zur Teilnahme auf.

Besonders die Bonner Schulen werden zum Mitmachen aufgefordert, damit auch die vielen Rad fahrenden Schülerinnen und Schüler ihre Meinung sagen können. Auch Studentinnen und Studenten bilden in Bonn eine sehr große Gruppe von Radfahrern, deren Meinung für die weitere Entwicklung der Radverkehrsförderung wichtig ist. Für die Teilnahme am Klimatest wird daher besonders an der Universität Bonn und den Bonner Schulen geworben.



Auswertung des Fahrradklimatests 2013

Im Herbst 2013 fand die zweite Onlinebefragung mit einem standardisierten Fragebogen statt, der in Form und Inhalt im Vergleich zur ersten Durchführung in 2012 leicht modifiziert wurde. Der Fragebogen konnte ab dem 21. September 2013 (Rad-Aktionstag) vier Wochen lang ausgefüllt werden. Es wurden Fragebögen an den städtischen Infostellen ausgelegt, um auch Menschen ohne Zugang zum Internet zu erreichen. Insgesamt konnten 934 Fragebögen ausgewertet werden (507 in 2012).

Die Gesamtnote stieg von 3,88 auf 3,81.

Die meisten Teilnehmer sind zwischen 19 und 59 Jahre alt. Der Anteil der männlichen Teilnehmer überwiegt. Der durchschnittliche Teilnehmer besitzt einen Führerschein und keine Zeitkarte für den ÖPNV. Obwohl ein Pkw zur Verfügung steht, wird das Fahrrad für Freizeit, Einkauf und Arbeit täglich und bei jedem Wetter genutzt.

Besonders positiv wurden folgende Punkte bewertet:

- Häufigkeit der Einbahnstraßenöffnung (2,51)
- Erreichbarkeit des Stadtzentrums (2,75)
- Spaß am Radfahren (2,89)

Besonders negativ wurden folgende Punkte bewertet:

- Hindernisfreiheit auf Radwegen (4,59)
- Winterdienst und Reinigung (4,69)
- Kontrolle und Ahndung von Parken auf Radwegen (4,74)

Die Ergebnisse wurden in den verschiedenen internen Gremien (Arbeitskreise und interne Ämterrunde) vorgestellt und diskutiert, um eine Verbesserung sowohl der Zufriedenheit als auch der Rahmenbedingungen zu erreichen. Die Ergebnisse des Fahrradklimatests in Bezug auf das regelwidrige Parken auf Radwegen wurden dem Stadtordnungsdienst bekannt gegeben und werden von dort bereits mit entsprechenden Kontrollaktionen berücksichtigt. Dies geschieht im Zusammenhang mit der Rücksichtskampagne. Die Mitarbeiter des Stadtordnungsdienstes verteilen auf ihren Kontrollen die Flyer der Rücksichtskampagne, um auch in Fällen, in welchen keine Verwarnungen ausgesprochen werden, auf gegenseitige Rücksichtnahme und die Kampagne hinzuweisen.

Regina Jansen, Stadt Bonn

Fahrradklima bewerten!

ADFC ruft zur Teilnahme am bundesweiten Fahrradklima-Test 2014 auf

Am 24. September 2014 wurde der bundesweite ADFC-Fahrradklima-Test gestartet. Noch bis zum 30. November 2014 können Radfahrerinnen und Radfahrer in ganz Deutschland die Fahrradfreundlichkeit ihrer Heimatstädte bewerten. Die Ergebnisse stellt der ADFC im Frühjahr 2015 zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium der Öffentlichkeit vor.

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist die größte Befragung zum Radfahrklima weltweit und wird in diesem Jahr zum sechsten Mal durchgeführt. Beim letzten Test im Jahr 2012 nahmen über 80.000 Menschen teil, darunter 14.000 aus NRW. Münster ging als bundesweiter Sieger hervor. Wuppertal bildete das Schlusslicht der insgesamt 332 bewerteten Städte. Nordrhein-Westfalen bildete somit die gesamte Bandbreite ab.

Die Ergebnisse erfreuen sich hoher Anerkennung in Fachkreisen und erheblicher Aufmerksamkeit in den Medien. Den Kommunen ermöglichen sie eine Standortbestimmung ihrer Fahrradfreundlichkeit und identifizierte Stärken und Schwächen im Vergleich zu anderen Städten können für gezielte Maßnahmen genutzt werden.

Um auch kleinere Kommunen in die Auswertung einbeziehen zu können – für belastbare Ergebnisse müssen je Stadt mindestens 50 Radler an der Befragung teilnehmen –, ist die Umfrage auf eine hohe Verbreitung angewiesen. Beim letzten Fahrradklima-Test 2012 sind viele Klein-, aber auch etliche Mittelstädte an dieser Hürde gescheitert; das soll diesmal anders werden. Die Erhebung soll dabei nicht nur ADFC-Mitglieder und andere engagierte Radfahrer, sondern eine große Zahl und ein breites Spektrum von Befragungsteilnehmern erreichen.

Die Befragung wird vorrangig über einen Online-Fragebogen für Internet- oder Smartphone-Nutzer unter www.fahrradklima-test.de erfolgen. Von Kommunen können aber auch Print-Fragebögen sowie Werbematerialien (Flyer und Poster) kostenlos beim ADFC-Bundesverband bestellt oder von den Seiten des ADFC-Bundesverbandes heruntergeladen werden.

Downloads, Bestellformular und viele weitere Informationen zum Fahrradklima-Test finden Sie unter: www.adfc.de/fahrradklima-test

Öffentlichkeitsarbeit mit den Aktionen „Ich bin die Energie“ und „Stadtradeln“ im Kreis Lippe



Der Radverkehrsbeauftragte des Kreises Lippe, Jürgen Deppe, und der Mitarbeiter der AGFS, Torben Woywood, beim Fahrradtag in der Stadt Lage (von links)

Der fahrradfreundliche Kreis Lippe verstärkt seit diesem Jahr die Aktivitäten im Bereich Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung. Hierzu wurde ein

Messestand „Lippe Radelt“ angeschafft, der bei der Auftaktveranstaltung zum Stadtradeln in Leopoldshöhe/Oerlinghausen erstmalig zum Einsatz kam. Dort stellte sich der Radverkehrsbeauftragte Jürgen Deppe den Fragen interessierter Bürger. „Zusätzlich zu den verschiedensten Fragen rund um das Thema Radfahren wurde viel zur Aktion Stadtradeln nachgefragt. Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden unterstütze ich gerne bei dieser sinnvollen Aktion. Ich bin zuversichtlich, dass im nächsten Jahr noch

mehr lippische Kommunen mitmachen werden“, erklärt der Radverkehrsbeauftragte.

Zusammen mit dem Stand „Ich bin die Energie“ präsentierte sich der Kreis Lippe im Mai auf dem Fahrradtag in Lage. „Ich freue mich, dass ich als einer der Ersten den neuen Auftritt der Energie-Kampagne nutzen durfte. Die Aktion erfreute sich sehr großen Zulaufes und Interesses. Dieses konnte ich mit den Informationen zum Radverkehr in unserem Kreis ideal ergänzen“, so Deppe. Auch auf dem NRW-Tag in Bielefeld wurde das Thema Radverkehr in den Auftritt der Kreisverwaltung integriert. Die nächsten Termine, an denen die Bürger für das Thema Radverkehr sensibilisiert und viele Informationen rund um das Radfahren erhalten werden, sind schon geplant.

Jürgen Deppe, Kreis Lippe

„Ich fahre Rad, weil ...“

Köln baut AGFS-Kampagne weiter aus

Die von der AGFS gestartete Aktion „Ich fahre Rad, weil ...“ wird seit einigen Jahren von der Stadt Köln erfolgreich weitergeführt. Ende August 2014 hingen an 230 sogenannten Citylights die aktuellen Poster. Das Thema 2014 lautet: „Ich fahre Rad, weil ich im Stadtverkehr direkter ans Ziel komme!“ Hintergrund ist, dass in Köln schwerpunktmäßig eine stadtweite Überprüfung der Einbahnstraßen für die Öffnung für den gegenläufigen Radverkehr erfolgt. Die Verwaltung hat sich von den einzelnen Bezirksvertretungen Prioritätenlisten beschließen lassen und spart somit eine Vielzahl von erforderlichen Einzelbeschlüssen, damit konnte der Verwaltungsaufwand im Anordnungsverfahren erheblich vereinfacht werden. Durch die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr haben die Rad-

fahrerinnen und Radfahrer gegenüber dem motorisierten Verkehr oft den Vorteil, ihr Ziel auf kürzerem und direkterem Weg zu erreichen.

Neben der Öffnung der Einbahnstraßen wird auf dem aktuellen Poster aber auch die Botschaft vermittelt, dass selbst der „Geschäftsmann“ das Fahrrad nutzen kann, um seine Termine pünktlich zu erreichen!

Dieses Motiv wird weiterhin für Give-aways (Notizblöcke, Magnete, USB-Sticks) verwendet, wird aber auch als Gratispostkarte in Kölner Kneipen verteilt. Inzwischen entwickeln sich diese Give-aways zu Sammlerstücken und stellen bis jetzt eine Serie von insgesamt fünf Motiven dar.

Peter Lemke, Stadt Köln



Mobil.Pro.Fit

Auch AGFS-Kommunen beteiligen sich bei der Aktion zum betrieblichen Mobilitätsmanagement



B.A.U.M., der Bundesdeutsche Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management, bietet mit Mobil.Pro.Fit.® einen Projektansatz an, in dem eine enge Verbindung zwischen kommunalen Klimaschutzstrategien und betrieblichem Mobilitätsmanagement geschaffen wird. Ziel des Projektes ist es, in einem Zeitraum von drei Jahren betriebliches Mobilitätsmanagement in bundesweit rund 160 Betrieben einzuführen und dabei Maßnahmen für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilitätsgestaltung umzusetzen.

Das Projekt mit einer Laufzeit von November 2013 bis Oktober 2016 ist ein

Gemeinschaftsprojekt der B.A.U.M. Consult GmbH und des B.A.U.M. e.V. und wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages gefördert.

Elf Modellregionen bundesweit

In den elf ausgewählten Modellregionen laufen momentan die Vorbereitungen für die erste Projektrunde. Ziel ist es, ab Herbst 2014 in jeder Modellregion mit einem ersten Projekt mit jeweils sechs bis zehn Betrieben starten zu können.

Für eine Teilnahme als Modellregion am Projekt Mobil.Pro.Fit.® konnten sich Regionen und Kommunen bewerben, die ein integriertes Klimaschutzkonzept entwickelt haben und den lokalen Unternehmen ein Angebot zur Beratung, Qualifizierung und Auszeichnung im betrieblichen Mobilitätsmanagement unterbreiten möchten.

Die elf Modellregionen:

- StädteRegion Aachen
- Region Bayerischer Untermain
- Stadt Berlin
- Stadt Bielefeld/Kreis Gütersloh
- Landkreis Ebersberg
- Freie und Hansestadt Hamburg
- Stadt Karlsruhe
- Region Köln/Bonn (Alfter, Bergisch Gladbach)
- Stadt Leipzig
- Ruhrgebiet (Bochum, Bottrop, Essen, Gelsenkirchen, Herten)
- Stadt Würzburg

Regionen und Kommunen, die im Zuge des Auswahlverfahrens nicht berücksichtigt werden können, erhalten die Möglichkeit, gemeinsam mit B.A.U.M. über mögliche Alternativlösungen zu sprechen, um ggf. in einem etwas veränderten Rahmen dennoch ein Projektangebot entwickeln und umsetzen zu können.

www.mobilprofit.de

Rücksicht im Straßenverkehr

Die erfolgreiche Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ kann deutschlandweit von Städten und Kommunen übernommen werden.

Egal ob Fußgänger, Radfahrer oder Autofahrer – wer in der Stadt unterwegs ist, tut dies meist nicht aus Müßiggang, sondern möchte möglichst schnell ein bestimmtes Ziel erreichen. Die vielen anderen, die ebenfalls unterwegs sind, werden da nicht selten als Hindernis empfunden. Oft genug führt dies zu Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen; brenzlige Situationen oder gar Unfälle mit Personenschaden sind häufig die Folge.



Mit Plakatmotiven der Kampagne und auch mit Give-aways kann man die Bürger einer Kommune auf die Ziele der Kampagne aufmerksam machen.

Die Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ will das ändern und wirbt für mehr Rücksicht, Fairness und Gelassenheit aller Verkehrsteilnehmer. Da der Radverkehr immer mehr zunimmt, steht er besonders im Fokus. Die Kampagne arbeitet nicht mit Schuldzuweisungen, sondern stellt die Begriffe „Vorsicht“ und „Rücksicht“ aus dem Paragraphen 1 der StVO in den Mittelpunkt.

Die Kernidee: „Rücksicht“ wird zu einem begehrten Produkt stilisiert, der abstrakte Begriff so emotional aufgeladen und greifbar. Auf den Plakatmotiven halten verschiedene Verkehrsteilnehmer das Produkt „Rücksicht“ in den Händen – in Form einer Getränkedose. Die Personen sind dabei in Anspielung an die oft perfekt gezeichnete Werbewelt bewusst überzeichnet. Auf den zweiten Blick wird dann deutlich, dass kein echtes Produkt beworben wird. Diese Irritation schafft Aufmerksamkeit und verleiht der Kampagne eine charmant-ironische Note.

„Rücksicht im Straßenverkehr“ wurde zunächst in den Pilotstädten Berlin und Freiburg durchgeführt. Die Kampagne

wurde mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) entwickelt worden.

Seit dem Nationalen Radverkehrskongress im Mai 2013 in Münster kann die Kampagne von allen Städten und Kommunen in Deutschland übernommen werden. Auf dem Kongress wurde die Kampagne zunächst symbolisch an Bonn und Trier übergeben. Auch Oldenburg, der Landkreis Fürth und die Samtgemeinde Harsefeld haben die Kampagne mittlerweile übernommen. Der DVR ist die erste Anlaufstelle für interessierte Kommunen. Ein Handbuch erläutert die einzelnen Elemente der Kampagne (zum Download unter www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de).

Wenn sich eine Kommune für die Umsetzung entscheidet, erhält sie kostenlos alle Druckvorlagen. Die Ausgestaltung der Kampagne vor Ort muss von den Kommunen selbst geplant und finanziert werden. Die Kommunen sind hier ganz frei in der Planung und entscheiden selbst, wie lange und wo die Plakate zu sehen sein sollen oder wie viele Flyer wo verteilt werden. Die Motive können auch für

Anzeigen, Postkarten oder weitere Give-aways genutzt werden. Ebenso steht es den Kommunen frei, weitere Aktionen, z.B. Informationsveranstaltungen wie Radaktionstage, durchzuführen. Eine Kooperation mit der regionalen Tageszeitung sollte angestrebt werden, um die Kampagne vor Ort schnell bekannt zu machen. Auch die Suche nach Sponsoren ist sinnvoll, da sich mit ihnen viele weitere Aktionsmöglichkeiten ergeben können.

Zudem können die Kommunen auf viele schon bestehende Bausteine der Kampagne im Internet zurückgreifen: Neben der Webseite www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de ist die Kampagne auch auf Facebook zu finden.

Durch die zahlreichen Wahlmöglichkeiten bei der Umsetzung von „Rücksicht im Straßenverkehr“ vor Ort können die Kommunen selbst steuern, in welcher Höhe sie Mittel für die Kampagne einsetzen. Auch die Dauer der Umsetzung kann individuell festgelegt werden. Der DVR berät interessierte Kommunen ausführlich, gibt Tipps und Anregungen für die Umsetzung und stellt umfangreiches Informationsmaterial zur Verfügung.

Kontakt DVR: Anja Bolte, abolte@dvr.de, 02 28-4 00 01-73
Weitere Informationen auch unter: www.dvr.de/ruecksicht



Stadtradeln 2014



Oberbürgermeister Reinhard Paß eröffnet das Stadtradeln 2014 in der Essener Innenstadt.



Auch Oberbürgermeister Sören Link beteiligte sich an einer Bürgerradtour und zeigte sich hocheifrig über die Entwicklung des Duisburger Fahrradnetzes: „Ich war noch nie so schnell vom Rathaus am Rhein.“

STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima

Erstmalig schlossen sich insgesamt zwölf Ruhrgebietsstädte gemeinsam als Metropole Ruhr zusammen. Die Städte Bochum, Bottrop, Dorsten, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Gladbeck, Herdecke, Herne, Lünen und Mülheim an der Ruhr traten vom 30. August bis 19. September 2014 mit- und gegeneinander an. Ursprünglich sollte das gemeinsame Stadtradeln bereits im Juni stattfinden, musste aber aufgrund der Sturmschäden durch den Orkan Ela verschoben werden.

Stadtradeln in Essen

Bereits bei der Premiere 2012 landeten die Essenerinnen und Essener auf Anhieb auf dem achten Platz von insgesamt rund 170 teilnehmenden Städten und Gemeinden aus ganz Deutschland. Dieses erfreuliche Ergebnis wurde im darauf folgenden Jahr wiederholt. Die Organisatoren der Klimaagentur Essen und der Transportation Research and Consulting GmbH (TRC) konnten dank engagierter Sponsoren aus Essen wieder zusätzliche Preise für die Essener Teilnehmerinnen und Teilnehmer ausloben.

Zum Start des Stadtradelns betonte Oberbürgermeister Reinhard Paß die Bedeutung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad für die städtische Mobilität. Außerdem nahm er die Autoschlüssel der fünf Stadtradeln-Stars in Verwahrung, die für drei Wochen komplett auf ihr Auto verzichten, und gab den Startschuss für die Radtour, mit der viele Teilnehmer/-innen der Aktion schon zu Beginn die ersten Kilometer sammeln konnten.

Christian Wagner, Stadt Essen

Duisburg radelt – über 120.000 km Stadtradeln

Am 19. Tag der Teilnahme Duisburgs am bundesweiten Stadtradeln wurde das selbst gesteckte Ziel, die 100.000-km-Marke, geknackt.

Umweltdezernent Dr. Ralf Krumpholz dankte allen, die in den 18 Tagen zuvor kräftig in die Pedalen getreten hatten und ermunterte die Teilnehmer, auch in den verbleibenden Tagen weiter Kilometer zu sammeln: „Dafür, dass Duisburg erstmalig an der Kampagne teilnimmt, finde ich das ein tolles Zwischenergebnis. Und das schöne Wetter wird sicher dazu beitragen, dass wir unser Ziel übertreffen.“ Der Umweltdezernent hofft, dass durch die Kampagne der ein oder andere wieder mehr Spaß am Fahrradfahren gefunden hat und zukünftig öfter mal das Auto gegen das Fahrrad austauscht. So leistet jeder einen nachhaltiger Beitrag zum Klimaschutz.

Der Wettbewerb hat viele dazu beflügelt, teilzunehmen und sich aufs Fahrrad zu setzen. Der Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Projektmanagement, Hendrik Trappmann, verzichtete als „Radlstar“ gar ganz auf sein Auto. Er gab zum Beginn der Kampagne seinen Autoschlüssel ab und verzichtete in den drei Wochen komplett auf die Nutzung des Autos. Seine Erfahrungen hat er im Radlstarblog festgehalten. Besonders bemerkenswert: Der Transport eines Kartons mit den Ausmaßen 110 x 60 x 40 cm über eine Strecke von 2,5 km ließ sich auch mit dem Fahrrad bewältigen – allerdings schiebend.

Georg Puhe, Stadt Duisburg

Wir sind **Unternehmen FahrRad!**



Verstärkte Präsenz der Fahrradwirtschaft in Berlin

vsf richtet vivavelo Hauptstadtbüro ein und setzt auf eine neue Website

Mit dem vivavelo Branchenkongress in Berlin wurde ein wichtiger Beitrag für eine aktive Lobbyarbeit für das Fahrrad und das E-Bike geleistet. Die Fahrradwirtschaft hat sich durch den repräsentativen Kongress stärker ins politische Bewusstsein eingepreßt. „Die Schirmherrschaft des Kongresses 2014 durch Ministerpräsidentin Hannelore Kraft, die Ansprachen von zwei Staatssekretären aus Bundesministerien und die Teilnahme diverser Parlamentarier zeigen, dass die Politik diese Veranstaltung ernst nimmt“, sagt Albert Herresthal, Vorsitzender des Verbund Service und Fahrrad (VSF e.V.), der vivavelo erstmalig 2010 initiierte. „Aber an der politischen Umsetzung von Maßnahmen pro Fahrrad mangelt es bisher deutlich. Hier haben wir noch viel Arbeit vor uns.“ Ein neuer Baustein zur Verstärkung der Lobbyarbeit und zur Erreichung der politischen Ziele ist das vivavelo Hauptstadtbüro, das es ab Mitte Oktober 2014 geben wird. „Bisher hat nur der Verbraucherverband ADFC eine Adresse in Berlin, nicht aber die Fahrradwirtschaft“, erläutert Herresthal. Andere Wirtschaftszweige seien längst in Ber-

lin vertreten, um politisches Gewicht zu dokumentieren. „Mit dem vivavelo Hauptstadtbüro wollen wir die Wahrnehmung der Fahrradwirtschaft bei Politik und Medien verbessern. Wir haben dafür einen Standort gewählt, der repräsentativ und zugleich sehr nah am politischen und medialen Geschehen ist: Das Büro befindet sich im Haus der Bundespressekonferenz, direkt an der Spree im Regierungsviertel.“

Des Weiteren gibt es seit Kurzem auch ein umfassendes Informationsportal im Web, bei dem die ökonomische Bedeutung der Fahrradbranche in Deutschland im Mittelpunkt steht. Das verbands- und unternehmensneutrale Portal, das an die vivavelo-Website angegliedert ist, informiert ausführlich über Zahlen, Daten und Fakten aus der gesamten Fahrradwirtschaft, um so die Branche für Politik, Medien, Hochschulen und interessierte Öffentlichkeit präsent und transparent zu machen: www.fahrradwirtschaft.de

Claudia Pirsch, Verbund Service und Fahrrad (VSF g.e.V.)

*Der vsf residiert im Haus der Bundespressekonferenz.
(Foto: Wikipedia, Beek100)*

Geschäftsführer Albert Herresthal (Foto: Antonia Richter)





Schwalbe spendet 100 Bikes für World Bicycle Relief

In einigen Ländern Afrikas kann ein Fahrrad das Leben der Menschen dramatisch verbessern. Das bewies die Organisation World Bicycle Relief (WBR) schon fast 200.000 Mal. Schwalbe spendet jetzt 100 der speziellen Buffalo-Bikes für Bildungsprojekte des WBR.

Bevor sie ein Fahrrad bekommen hat, musste Ethel im ländlichen Zambia mehr als zwei Stunden zur Schule laufen. Die 15-Jährige kam oft zu spät zum Unterricht und konnte sich vor Müdigkeit kaum konzentrieren. Jetzt braucht sie mit dem Rad nur noch 45 Minuten und kann ihren Traum, Krankenschwester zu werden, verwirklichen. „Wenn Schüler ein Fahrrad haben, erhöht sich ihre Anwesenheitsrate um knapp 30 Prozent und ihre Noten verbessern sich um fast 60 Prozent“, hat WBR in wissenschaftlichen Studien ermittelt. Bevor das Fahrrad in ihren Besitz übergeht, müssen die Kinder zwei Jahre lang ihren regelmäßigen Schulbesuch nachweisen. So wird das Fahrrad zum Zugang zur Bildung. Und nur durch Bildung haben sie überhaupt eine Chance, den Teufelskreis aus Armut und Krankheit in ländlichen Regionen Zambias, Zimbabwes, Angolas oder Südafrikas zu durchbrechen.

„Mit Fahrrädern Kindern eine Zukunft geben und das Leben der ganzen Familie verbessern – das klingt wie ein frommer Wunsch und ist doch für Zehntausende Familien Wirklichkeit geworden. Dafür engagieren wir uns als Vertreter der Fahrrad-

industrie sehr gern“, sagt Frank Bohle. „Das Rad kommt nicht nur den Schülern zugute, es verbessert das Leben der ganzen Familie“, ergänzt Kristina Jasiunaite von WBR Deutschland. „Die Impfungsraten von Kindern steigen um 50 Prozent, weil die Mütter, wenn das Fahrrad nach der Schule zur Verfügung steht, mit den Kindern zum Arzt fahren können. Die Väter wiederum fahren mit dem Rad zum Markt, um Erzeugnisse zu verkaufen.“

World Bicycle Relief

World Bicycle Relief wurde 2005 von F. K. Day (SRAM) nach dem Tsunami im Indischen Ozean gegründet. In Sri Lanka stellte die Organisation über 24.000 Fahrräder zur Verfügung. Heute ist sie in 13 Ländern in Afrika sowie auf den Philippinen, Indonesien und Peru vertreten und hat insgesamt fast 200.000 Fahrräder ausgeliefert. Zudem bildet WBR Mechaniker vor Ort aus, um den Zugang zu Wartung und Ersatzteilen sicherzustellen. In fünf afrikanischen Ländern wird das massive Buffalo-Bike montiert. Man sieht ihm an, dass es für extreme Belastungen konstruiert wurde. Es ist ein Rad, geschaffen für große Lasten und schlechte Sandwege: 23 Kilogramm schwer, ohne Gangschaltung, mit Stahlrahmen und Rücktrittbremse, breiten 26-Zoll Reifen und einer Ladefläche für bis zu 100 Kilogramm.

www.de.worldbicyclerelief.org

Doris Klytta, Ralf Bohle GmbH

Century für moderne Klassiker

Moderne Technik und klassisches Design vereint Schwalbes neuer Reifen Century. Anfang des 20. Jahrhunderts entstand in vielen europäischen Ländern eine Fahrradkultur. An diese erste Blütezeit des Radfahrens erinnern Fahrräder im Vintage-Stil und moderne Interpretationen wie Lifestyle-Bikes, Fixies oder Hollandräder in außergewöhnlichen Farben. Schwalbe würdigt die Anfänge der Radkultur mit seinem neuen Century, dessen Profil und Kontur sich

bis ins Detail an den Reifen des frühen 20. Jahrhunderts orientieren.

Der Clou: Die Seitenwand in der traditionellen Billboard-Technik erzielt mit dem erhabenen Schriftzug in einer Kontrastfarbe einen leichten 3D-Look. Wer es gern gediegen mag, montiert schwarze Reifen mit einer Seitenwand in Creme. Die Reifen mit silbergrauer Seitenwand wiederum krönen das Lifestyle-Bike. Und die Variante British Racing Green – in Kombination mit Weiß

– verleiht klassischen Fahrrädern einen spektakulären Kontrast! Mit Reflexstreifen, 50-EPI-Karkasse und K-Guard.

Der Schwalbe Century ist zum Preis von 24,90 Euro im Fahrradfachhandel erhältlich. Die vier Farbvarianten Black-Reflex, Racing Green/White sowie Schwarz mit Seitenwänden in Creme oder Silbergrau gibt es jeweils in den Größen 37-622 und 50-622. Weitere Größe: 28-622 in Black-Reflex.

Doris Klytta, Ralf Bohle GmbH



Rassiger Reifen für sportliche E-Biker

Die Abstammung aus dem Rennradbereich sieht man ihm deutlich an: Der Durano E ist Schwalbes schnellster Reifen für E-Bikes. „Mit dem reduzierten Semislick-Profil sprechen wir sportliche Pedelec-Fahrer an, die einen niedrigen Rollwiderstand genauso schätzen wie die Zuverlässigkeit bei Touren und im Alltag“, sagt René Marks, Schwalbe Produktmanager Touring.

Weil es bei sportlichen E-Bikes auf guten Grip ankommt, wählte Schwalbe eine sehr griffige Gummimischung, die auch bei Nässe und in Kurven beste Bodenhaftung bietet. Auch Reflexstreifen und ein Pannenschutzgürtel tragen zur Sicherheit bei. Schwalbe bietet den Durano E in fünf Größen und zwei Varianten an: Als besonders leichten Faltreifen (ab 335 Gramm) in den Größen 28-622

und 32-622 mit Dual Compound und reflektierenden Labels. Und als Drahtreifen-Version (ab 495 Gramm) mit Reflexstreifen in den Größen 32-622, 37-622, 40-622 und 40-584. Alle Reifen tragen das europaweit gültige Prüfzeichen ECE-R 75 für schnelle E-Bikes. Preise: 29,90 Euro für den Drahtreifen und 39,90 Euro für den Faltreifen.

Doris Klytta, Ralf Bohle GmbH



UK-Studie: Autofreie Wege ermutigen, mehr zu Fuß zu gehen oder Rad zu fahren

Die Schaffung neuer, hochqualitativer und vom motorisierten Verkehr getrennter Rad- und Fußwege in Kommunen hat, laut einer neuen britischen Studie, mehr Menschen dazu ermutigt, sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewegen.

Die Universität Cambridge hat Erwachsene in drei Kommunen beobachtet, bevor und nachdem diese von einer nationalen Förderung der Organisation für nachhaltigen Verkehr Sustrans profitierten, durch welche Fuß- und Radwege in 84 Städten und Dörfern in ganz Großbritannien gebaut wurden.

Die Studie, die im American Journal of Public Health veröffentlicht wurde, kam zu dem Ergebnis, dass nach zwei Jahren diejenigen, die im Umkreis von 1 km von den neuen Wegen lebten, ihr tägliches Bewegungspensum zu Fuß oder mit dem Rad um 45 Minuten pro Woche mehr gesteigert hatten als diejenigen, die 4 km davon entfernt wohnten.

Dr. David Ogilvie vom Medizinischen Forschungsrat für Epidemiologie an der Universität Cambridge, der die Studie leitete, sagte: „Dies ist eine der ersten Studien, die zeigen, dass eine Veränderung der Wohnumgebung, um Zufuß

gehen und Radfahren in Großbritannien zu unterstützen, nachweisbare Vorteile für die öffentliche Gesundheit haben kann. Es ist außerdem bemerkenswert, dass wir bis zur Nachkontrolle nach zwei Jahren keine signifikanten Auswirkungen auf die körperliche Aktivität sehen konnten. Es kann einige Zeit dauern, bis Vorteile dieser Art von Investitionen ihre volle Wirkung entfalten.“

Weitere Informationen gibt es unter: www.sustrans.org

Die Lernende Stadt

Mobilität ist eines von vielen Nachhaltigkeits-Themen, die auf dem Portal www.die-lernende-stadt.de vertreten sind. Von der Universität Kiel ins Leben gerufen und u.a. durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt kofinanziert, können auf dieser Plattform Projekte

und Ideen eingetragen werden, die Nachhaltigkeit fördern. Das Portal ist in Kiel angesiedelt, es finden sich dort aktuell nur Projekte aus Schleswig-Holstein. Aber Abgucken ist erlaubt!

www.die-lernende-stadt.de

Wähle den richtigen Mix

„Do the right mix“, die EU-Kampagne zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens, hat 19 weitere Projekte mit Förderzuschüssen in Höhe von je 7.000 Euro bedacht. In der Praxis-Datenbank sind europaweit mittlerweile mehr als 600 Projekte gelistet. Wer sich inspirieren lassen möchte, hier gibt es mehr: www.dotheightmix.eu

Lesestoff für lange Winterabende

Sichere Knotenpunkte für schwächere Verkehrsteilnehmer

Schwächere Verkehrsteilnehmer benötigen einen besonderen Schutz im Straßenverkehr. Allerdings bedarf es keiner grundlegend neuen alters- oder gruppenspezifischen Entwurfsregelwerke. Das hat eine Studie im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer ergeben, in der insbesondere das Unfallgeschehen an innerörtlichen Kreuzungen und Einmündungen sowie die Zusammenhänge mit der jeweiligen Infrastruktur untersucht wurden.

Die Gestaltung der unfallbelasteten Knotenpunkte entsprach häufig nicht den Planungsempfehlungen aktueller Regelwerke und somit nicht dem Stand der Technik und der Verkehrssicherheit. Viele der festgestellten Defizite, die zum Teil auch im direkten Bezug zum Unfallgeschehen standen, wären bei Knotenpunkten, die gemäß aktuellen Regelwerken gestaltet wären, nicht aufgetreten.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Unfallforschung der Versicherer: Sichere Knotenpunkte für schwächere Verkehrsteilnehmer. Unfallforschung kompakt Nr. 40, Berlin 2014, 16 Seiten.

Download unter: www.udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt

www.udv.de

Walk21 in München

Der österreichische Verein für FußgängerInnen hat in seiner Serie „Wissen kompakt“ eine Zusammenstellung von interessanten Vorträgen auf der 3r internationalen Fußgängerkonferenz Walk21 herausgegeben. Diese fand 2013 unter dem Motto „Walking Connects!“ in München statt. Im Rahmen eines vielfältigen Programms mit unterschiedlichsten Formaten wurden die neusten Erkenntnisse zu Strategien, Instrumenten und Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs vorgestellt und anhand von Good-Practice-Beispielen diskutiert.

Walk space.at: Zu Fuß auf der internationalen FußgängerInnenkonferenz Walk21 in München 2013, Wien 2014, 44 Seiten.

Das Heft kann bestellt werden unter: walk-space.at

www.walk-space.at

Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen

Das Arbeitspapier will den gegenwärtigen Erkenntnisstand zu Radschnellverbindungen im Sinne einer Ergänzung des bestehenden Regelwerks (ERA – FGSV 284, RIN – FGSV 121) systematisieren und für die Praxis verfügbar machen. Steigendes Radverkehrsaufkommen und ein zukünftig, auch durch die zunehmende Nutzung von Pedelecs, schneller werdender Radverkehr sowie eine wachsende Rolle der für den Fahrradverkehr sprechenden Gründe wie Gesundheitsvorsorge, vielseitige Mobilitätschancen sowie Energie- und Flächeneffizienz wecken den Bedarf nach neuen Qualitäten im infrastrukturellen Angebot. Um insbesondere den im Zug der Suburbanisierung gewachsenen Wegelängen besser zu entsprechen, werden in jüngster Zeit in zahlreichen Städten und Regionen zügig befahrbare, umweg- und wartezeitarme Routen für den Radverkehr diskutiert bzw. bereits konzipiert. Diese sollen mit hoher Qualität im Verkehrsablauf bestehende oder potenzielle Aufkommensschwerpunkte des Radverkehrs verbinden. Überwiegend wird hierfür der Begriff „Radschnellwege“ verwendet.

Aufgrund der dynamischen Entwicklung dieser Thematik in Deutschland wurde das Wissensdokument zunächst als Arbeitspapier erstellt. Im Zuge einer sich festigenden Praxis und zunehmender Erfahrungen ist vorgesehen, dieses Arbeitspapier weiterzuentwickeln und in eine zukünftige Überarbeitung der ERA einfließen zu lassen.

FGSV-Nr. 284/1, Ausgabe 2014, 32 Seiten, A 4 (W 2), EUR 32,80 (21,90)

Erhältlich bei: FGSV-Verlag (www.fgsv-verlag.de)

www.fgsv-verlag.de

Sicherer Fußgängerverkehr

Das Positionspapier Nr. 7 der UDV beschäftigt sich mit dem Fußgänger und seinem Gefährdungspotenzial. Worauf muss bei der Planung von Infrastruktur besonders geachtet werden? Wie können Verkehrsteilnehmer sich so verhalten, dass sie sich nicht gefährden? Und zu guter Letzt: Welche Möglichkeiten gibt es, am Fahrzeug die Sicherheit für Fußgänger zu erhöhen? In knapper Form werden hier eine Vielzahl von Aspekten beleuchtet und viele Hinweise gegeben.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Unfallforschung der Versicherer: Sicherer Fußverkehr. Positionen Nr. 7, Berlin, 2014, 2 Seiten.

Zum Download unter: www.udv.de/de/publikationen/positionspapiere

www.udv.de

Neues Risiko Pedelec?

Mit der wachsenden Verbreitung der verschiedenen Elektrofahräder ergeben sich neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheit. Insbesondere die Frage, wie sich die potenziell höheren Geschwindigkeiten auf das Fahrverhalten und das Unfallgeschehen auswirken, ist bisher völlig offen. Die Unfallforschung der Versicherer untersuchte daher gemeinsam mit der

Technischen Universität Chemnitz die Mobilität, die Geschwindigkeit und die Verkehrssicherheit von Elektroradfahrern im Vergleich zu Fahrradfahrern in Deutschland. In der „Unfallforschung kompakt Nr. 46“ sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst, eine ausführliche Dokumentation findet sich im Forschungsbericht Nr. 27 (Pedelec-Naturalistic Cycling Study).

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Unfallforschung der Versicherer: Neues Risiko Pedelec? Unfallforschung kompakt Nr. 46, Berlin 2014, 16 Seiten.

Pedelec-NaturalisticCyclingStudy.Forschungsbericht Nr. 27, Berlin 2014, 140 Seiten.

Download unter: www.udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt

www.udv.de



Klimaschutz & Mobilität

Beispiele aus der kommunalen Praxis – so lässt sich was bewegen.

Das beim Difu angesiedelte Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (SK:KK) hat in diesem Themenheft „Mobilität“ in den Mittelpunkt gestellt. In der Ankündigung des Difu heißt es: „Für ein zukunftsfähiges, klimaschonendes Verkehrssystem und die massive Reduktion der im kommunalen Verantwortungsbereich liegenden Verkehrsemissionen bestehen bereits vielfältige Konzepte, Blaupausen sowie große und kleinere Beispiele aus der Praxis. Wenn die Konzepte in die Köpfe, die Blaupausen in die Umsetzung gehen und die Beispiele multipliziert werden, dann bleiben die Kommunen Gestaltende und werden nicht Getriebene des Wandels. Wenn der Verkehr verringert wird, wenn Auto-, Bus-, Bahn- und Fahrradangebote stärker als bisher miteinander kombiniert werden,

wenn die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende verbessert wird, die Radwegenetze ausgebaut sowie Verkehrsflüsse besser gesteuert werden, wenn Energie eingespart und regenerativ erzeugt wird, dann profitieren letztlich alle.“

In elf Beiträge stellen renommierte Autoren unterschiedliche Beispiele für Ideen nachhaltiger Verkehrsplanung vor. Der Fuß- und Radverkehr nimmt dabei einen breiten Raum ein.

Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz beim Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (Difu), Klimaschutz & Mobilität, Köln 2013, 130 Seiten.

Als Download erhältlich unter: www.difu.de/publikationen/2013/klimaschutz-mobilitaet.html

www.difu.de





Michael Groschek, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen (links), überreichte die Plakette an Windecks Bürgermeister Hans-Christian Lehmann in Anwesenheit von Birgit Strecker vom Kompetenzcenter Marketing NRW und des Paten der Aktion, Manuel Andrack. Rechts: Der Bahnhof Schladern wird als NRW-Wanderbahnhof des Jahres 2014 ausgezeichnet. Foto: Wifö GmbH, Windeck

Schladern als Wanderbahnhof des Jahres 2014

NRW-Verkehrsminister Groschek überreicht die Auszeichnung

Der Bahnhof Schladern trägt nun offiziell den Titel „NRW-Wanderbahnhof des Jahres 2014“. Der Haltepunkt in dem Windecker Ortsteil setzte sich im Wettbewerb der Gemeinschaftskampagne „Busse & Bahnen NRW“ durch. Michael Groschek, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, überreichte die begehrte Plakette an Windecks Bürgermeister Hans-Christian Lehmann. Im Anschluss ging es mit dem Wanderprofi und Paten der Aktion, Manuel Andrack, auf eine ausgedehnte Tour entlang der Sieg.

Es ist ein Investment, das sich gelohnt hat: Vor zwei Jahren erst vollständig modernisiert, ist der Bahnhof Schladern heute ein beliebter Treffpunkt für Einheimische und Tagestouristen. Insbesondere für Wanderfreude ist die Station ein idealer Startpunkt für Ausflüge ins malerische Umland. Manuel Andrack und eine Jury aus Wander- und Nahverkehrsexperten kürten den Bahnhof Schladern daher zum „NRW-Wanderbahnhof 2014“.

Der Bahnhof Schladern überzeugte die Jury gleich mehrfach. Zunächst einmal ist das denkmalgeschützte, ziegel-

rote Bauwerk ein Hingucker und lässt sich mit dem Zustand vor der Modernisierung nicht mehr vergleichen. Im Zuge einer „Sale and rent back“-Methode wurde das Gebäude an einen ortsansässigen privaten Investor verkauft und nach der Sanierung von der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Windeck wieder angemietet. Damit war es möglich, das Bewirtschaftungskonzept der Wirtschaftsförderungsgesellschaft umzusetzen und Anwohnern, Pendlern und Besuchern eine besondere Aufenthaltsqualität zu bieten.

Bereits ab 4.30 Uhr empfängt die Bäckerei im Erdgeschoss die ersten Bahnfahrenden, das gemütliche Café und die freundlich gestaltete Außengastronomie laden auch zu späteren Tageszeiten zum Verweilen ein. Auswärtige erhalten im Tourismusbüro Informationen aus erster Hand – und das sogar an Wochenende und Feiertagen von 11 bis 16 Uhr. Dort informiert der Tourismusverein „Windecker Ländchen“ über die schönsten Wanderwege oder die Geschichte der Region, auch das eine oder andere Mitbringsel gibt es zu erstehen. Die gute Anbindung durch den RegionalExpress 9

und die S-Bahn-Linie 12, eine E-Bike-Ladestation sowie ein Bankautomat runden das Angebot ab. Dieses stimmige Gesamtpaket machte den Bahnhof Schladern zum „NRW-Wanderbahnhof des Jahres“. Damit steht Schladern in einer Reihe mit den bisher gekürten Wanderbahnhöfen Billerbeck (2013), Lennebstadt-Altenhundem (2012), Heimbach (2011) und Iserlohn (2010).

Von den Vorzügen des Bahnhofs Schladern überzeugte sich Michael Groschek höchstpersönlich. Der NRW-Verkehrsminister lobte den frisch prämierten Haltepunkt als Vorbild für viele andere Städte und Gemeinden. Gemeinsam mit dem stolzen Bürgermeister Hans-Christian Lehmann brachte er die Gewinner-Plakette an der Fassade an. Anschließend war Manuel Andrack als kompetenter Wanderführer gefragt: Zusammen mit Vertretern der Stadt, des Tourismusvereins, der Wirtschaftsförderungsgesellschaft und Teilnehmern des Wettbewerbs brach er zu einer 13,5 km langen Wanderung auf.

*Holger Klein, Kompetenzcenter,
Marketing NRW*

Neuer Pilgerradweg von Coesfeld nach Dülmen

Auf den Spuren Anna Katharina Emmericks



Vor zehn Jahren sprach Papst Johannes Paul II. die bekannteste Mystikerin des Münsterlandes Anna Katharina Emmerick selig. Aus diesem Anlass konzipierten die Marketingvereine in Dülmen und Coesfeld einen neuen Anna-Katharina-Emmerick-Pilgerradweg, der kürzlich feierlich eingeweiht wurde. Der bereits bestehende Anna-Katharina-Emmerick-Radweg wurde so zu einer Rundroute weiterentwickelt. Er führt vorbei an wichtigen Lebensstationen der Emmerick, wie ihrer Grab- und Gedenkstätte in der Heilig-Kreuz-Kirche Dülmen oder ihrer Geburtsstätte, dem Emmerickhaus in Coesfeld. Der landschaftlich reizvolle Weg ist über das Radwegenetz im Münsterland ausgeschildert.

Noch heute erinnert in und rund um Dülmen und Coesfeld vieles an die berühmte Nonne Anna Katharina Emmerick. Auf dem neuen, rund 66 km langen Pilgerradweg können Radfahrer die schöne Münsterländer Parklandschaft genießen und unterwegs an sechs Stationen mit Bezug zur Emmerick eine Pause einlegen. Beispielsweise an ihrem Geburtshaus in Coesfelds Bauerschaft Flamschen. Das Haus bietet einen lebhaften Einblick in das Leben im 18. Jahrhundert und kann nach vorheriger Anmeldung besichtigt werden. Vorbei an der St.-Lamberti-Kirche in Coesfeld mit dem Gabelkreuz, das die Seliggesprochene so verehrt hat, führt der Emmerick-Radweg weiter zum Kloster Gerleve und dem Kloster Maria Hamicolt im Dülmener Ortsteil

Rorup. Einige Kilometer weiter können sich müde Radler auf der Karthaus im Dülmener Kirchspiel mit kalten Getränken und einer Mahlzeit erfrischen und stärken. Die Karthaus bietet noch heute einen Einblick in das Leben des Kartäuserordens, der zu Beginn des 19. Jahrhunderts aufgelöst wurde. Die Kirche, das Torhaus und Teile des ehemaligen Hofgebäudes erinnern an die damalige Zeit.

Die letzte Station bildet schließlich die Grab- und Gedenkstätte der Anna Katharina Emmerick in der Heilig-Kreuz-Kirche in Dülmen. Sie beherbergt in ihrer Krypta seit 1975 die Gebeine der Emmerick und gilt als zentraler Anlaufpunkt für Pilger. Von der Heilig-Kreuz-Kirche aus ist der Radrundweg ausgeschildert bis nach Coesfeld und schließt sich dort wieder an der Geburtsstätte in Flamschen. So können begeisterte Radfahrer auf dem Rundweg unterschiedliche Start- und Zielpunkte wählen, den kompletten Radweg über 66 km oder nur Teilstrecken zurücklegen. Außerdem können Radler den Ausflug mit einer Übernachtung in Dülmen oder Coesfeld verbinden und so die Strecke auf mehrere Tage aufteilen.

Die Radwegkarte zum neuen Pilgerweg ist beim Dülmen Marketing e.V. erhältlich und steht im Internet als Download zur Verfügung unter: www.duelmen-marketing.de

Pia Hustert, Stadt Dülmen

Lesefutter für Radler am Niederrhein

Kreis Viersen gibt neues Tourenheft und Broschüre BahnRadweg heraus



Auf ehemaligen Schmugglerpfaden unterwegs im Grenzland, auf den Spuren der alten Eisenbahnstrecken oder zu Burgen und Mühlen im Tal von Schwalm und Nette: Der Kreis Viersen hat attraktive Routen für Radler zu bieten. Acht schöne Radtouren entlang des ausgeschilderten Radwegenetzes hat der Kreis in der kostenlosen Broschüre „Radeln im Kreis Viersen – Tourenvorschläge 2014“ zusammengefasst. Das Heft im DIN-A5-Format gibt es kostenlos als Download auf der Kreis-Homepage [\[viersen.de\]\(http://www.viersen.de\) \(Rubrik Wirtschaft und Tourismus/Radfahren\). Zudem sind auch GPS-Tracks der Touren dort eingestellt.](http://www.kreis-</p></div><div data-bbox=)

Jede Tour mit einer Länge von 30 bis 45 km ist auf einer Doppelseite angelegt. Die Radfahrer erhalten neben einer Kurzbeschreibung auch jeweils eine Kartendarstellung zu jeder Route. Sehenswürdigkeiten sind ebenso grafisch markiert wie die ausgeschilderten Radrouten. Infos zum Tourenheft gibt es unter der Telefonnummer 0 21 62/39 11 05.

Außerdem ist eine Neuauflage zum

BahnRadweg Kreis Viersen erschienen. Die neue Themenroute „BahnRadweg Kreis Viersen“ führt auf oder parallel zu ehemaligen Bahntrassen durch die abwechslungsreiche niederrheinische Landschaft des Kreises Viersen. In den letzten Jahren sind einige neue Radwege auf ehemaligen Bahntrassen in den ausgeschilderten Rundkurs integriert worden: Zwischen Grefrath und Nettetal führt eine neue Verbindung steigungsarm über den Schlibecker Berg. Zwischen Willich und Mönchengladbach ist eine lineare Strecke entlang einer stillgelegten Bahntrasse geschaffen worden. Im Jahr 2014 ist der neue Abschnitt zwischen Viersen und Schwalmtal auf der ehemaligen „Klimp-Route“ eröffnet worden. Zugleich sind über den 125 km langen Rundkurs auch bestehende Bahnhöfe der Region angebunden.

Seit diesem Sommer ist eine kostenlose Neuauflage der Broschüre „BahnRadweg Kreis Viersen“ erhältlich. Die 40 Seiten starke DIN-A5-Broschüre steht auch im Internet inklusive GPS-Tracks zum Download unter www.bahnradweg.kreis-viersen.de zur Verfügung. Der Kreis hat auch einen Flyer zur ausgeschilderten Route herausgebracht. Interessierte können die Broschüren unter der Telefonnummer 0 21 62/39 14 15 bestellen.

Sandra Sieg, Kreis Viersen

Baumberge-Regionkarte und 12 Tagestouren

Fünf Kommunen werben als „Baumberge-Touristik“ für ihre Region

Die Baumberge-Touristik hat eine neue Radkarte für die Sandsteinroute aufgelegt und 12 Tagesradtouren neu entwickelt. Die Karte kommt im handlichen Taschenformat daher und enthält Kartenmaterial im Maßstab 1 : 50.000. Darin wird der Klassiker, die 170 km lange „Baumberger Sandsteinroute“, besonders hervorgehoben. Anschaulich wird das Schildersystem der Radregion Münsterland erläutert.

Der Plan führt zu Museen, Gasthäusern, Burgen und Herrensitzen, Frei-

lichttheatern und zum traditionellen Handwerk wie z.B. Steinmetzen und Bildhauern. Neun Detailkarten im Maßstab 1 : 25.000 von Billerbeck, Havixbeck, Nottuln, Rosendahl und Coesfeld – jeweils mit allen Ortsteilen – sowie 45 verschiedene Symbolthematiken vom Aussichtspunkt über die Einkehrmöglichkeit bis zur Schutzhütte machen den Plan zum praktischen Begleiter.

Dazu sind 42 Rundtouren mit Nummern und Länge in km sowie die touristischen Radtouren wie RadBahn, 100

SchlösserRoute, Vechtetalroute enthalten. Das Kartenmaterial unterscheidet z.B. zwischen befestigten Wegen, Feld- und Waldwegen. Der doppelte Zick-Zack-Falz macht es einfach, die 65 x 55 cm große Karte zu durchblättern.

Zwölf Vorschläge für Tagestouren

Bereits im Frühjahr hat die Baumberge-Touristik zwölf neue Tagesradtouren entwickelt. Diese erstrecken sich über die gesamte Baumberge-Region. Coesfeld und Nottuln glänzen mit drei

Rundrouten, Billerbeck, Havixbeck und Rosendahl laden jeweils mit zwei Rundrouten zu einer Tagestour ein. Die Streckenlängen sind variabel und liegen zwischen 15 km und 38 km. Die Flyer enthalten neben der Karte auch eine ausführliche Routenbeschreibung sowie Informationen über Sehenswerthes entlang der Strecke und Serviceangebote, wie z.B. Fahrradservice und Fahrradvermietung. Alle zwölf Routen verlaufen auf dem Radverkehrsnetz NRW und sind durch zahlreiche Wegweiser ausgeschildert. Selbstverständlich lassen sich die Touren auch im Internet unter www.baumberge.com als PDF sowie als GPS-Track herunterladen.



Die Regionkarte sowie die zwölf Tourenflyer sind in den Bürgerbüros und Touristikinformatoren der Mitglieder der Baumberge-Touristik – Billerbeck,

Die Touristiker stellen das neue Kartenmaterial an der Sandsteinroute im Bereich der Freizeit- und Bildungsstätte Sirksfelder Schule vor, v.l.n.r.: Hubertus Messing (Billerbeck), Karin Kortenjann (Havixbeck), Lukas Bertels und Dorothee Heitz (Coesfeld) sowie Christian Wermert (Nottuln). Es fehlt Peter Brüggemann, Rosendahl.

Coesfeld, Havixbeck, Nottuln und Rosendahl – erhältlich. Die Karte kostet 2,95 Euro, die Flyer zu den Tagestouren sind kostenlos.

Dorothee Heitz, Stadt Coesfeld

Grenzenlose Naturerlebnisse per Rad

19 Radrouten erschließen den Kreis Borken



Im Kreis Borken ist eine vielfältig strukturierte und historisch gewachsene Parklandschaft erlebbar. Unter den naturschutzfachlich besonders herausragenden Flächen gibt es auch zwanzig Natura-2000-Gebiete mit einer Gesamtgröße von mehr als 4.000 ha, die großes touristisches Potenzial beherbergen.

Im Rahmen des Projektes „Grenzenlose Naturerlebnisse“, das von der Bezirksregierung Münster aus Mitteln des Programms für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW gefördert wurde, steht neben der naturschutzfachlichen Aufwertung dieser Natura-2000-Gebiete auch deren tourismusrelevante Optimierung im Fokus. So wurden diese Gebiete in den vergangenen Jahren mit großem Aufwand für die Öffentlichkeit attraktiver gestaltet. Gemeinsam mit den Tourismusbüros der kreisangehörigen Städte und Gemeinden hat der Kreis Borken insgesamt 19 Radrouten entwickelt, die zu diesen besonderen Gebieten führen und fast das gesamte Kreisgebiet abdecken. Einige der Strecken gehen sogar bis vor die Tore von Winterswijk, Enschede oder Coesfeld.

Die Tagestouren besitzen eine Länge von 20 bis 60 km und orientieren sich am NRW-Radroutennetz und am niederländi-

schen System der Fietsknooppunten (Radknotenpunkte). Viele der heimischen Naturschutzgebiete, die aufgrund ihres wertvollen Arten- und Biotopbestandes in das „Europäische Netzwerk der Natura-2000-Gebiete“ aufgenommen wurden, haben Anbindung an entsprechende niederländische Schutzgebiete. Nicht selten gehen sie auf die andere Seite der Grenze über, ohne dass dies für die Besucher zu erkennen ist. An zahlreichen Stellen bieten Beobachtungskanzeln besondere Aussicht auf eigentümliche Landschaften und seltene Tierarten und liefern an entsprechenden Tafeln die Informationen mit. Zu sehen sind u.a. ausgedehnte Venengebiete, weitläufige Feuchtgrünlandbereiche, Heideflächen und naturnahe Laubwälder.

Die 19 Radrouten können auf der Website des Kreises Borken unter www.grenzenlose-naturerlebnisse.de abgerufen werden. Neben der Gesamtübersicht stehen auch die Flyer zu den Einzelrouten zum Download bereit.

Zudem können im GPS-Portal www.gpsies.com die Naturerlebnisrouten detailliert betrachtet und für alle gängigen Navigationsgeräte heruntergeladen werden. Der direkte Link zu den Routen lautet: www.kreis-borken.de/erlebnisrouten

Christina Waterkamp, Kreis Borken

LAG 21: Radroute der Nachhaltigkeit

50 herausragende Orte der Nachhaltigkeit in NRW erradeln, entdecken und erleben

Die Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 (LAG 21) NRW hat unter intensiver Beteiligung verschiedener Akteure in ganz NRW eine das ganze Land umfassende Radroute der Nachhaltigkeit entworfen. Neben Orten, die den ökologischen Reichtum NRW erlebbar machen, werden auch Orte der sozialen Inklusion, der Energiewende, der nachhaltigen Stadtplanung oder des erfolgreichen wirtschaftlichen Strukturwandels erlebbar.

Die Radroute der Nachhaltigkeit ist in 13 kleinräumige Teilrouten unterteilt,



die alle genannten Aspekte aufgreifen. Eine individuelle Routenplanung ist mit dem Radroutenplaner Naviki unter www.naviki.org/de/lag21/start/ möglich. Eine genaue Beschreibung der 50 ausge-

wählten Orte der Nachhaltigkeit ist auch in der Broschüre zur Radroute der Nachhaltigkeit NRW zu finden, ein Download ist unter dem genannten Link möglich. Eine gedruckte Broschüre kann bei der Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V., Deutsche Str. 10, 44339 Dortmund, bestellt werden.

Die Radroute der Nachhaltigkeit NRW ist im Auftrag des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen erstellt worden.

www.naviki.org/de/lag21/start/

Neuer Tourenplaner im Münsterland



© Tourismus NRW

Mit einem neu entwickelten Tourenplaner können Besucher des Münsterlandes seit 1. Oktober 2014 ihre Rundreisen mit dem Rad und zu Pferd ganz individuell planen. Das neue Portal gibt Radlern und Reitern jeweils sowohl einen Überblick über das vorhandene Wegenetz insgesamt als auch die Möglichkeit, Rundstrecken mit individuellen Start- und Zielpunkten sowie Zwischen-

stationen zu erstellen. Dabei werden die Routen ergänzt durch Hinweise auf interessante Orte, geeignete Unterkünfte und Veranstaltungen in der Umgebung. Nutzer können ihre persönlichen Touren speichern und später über die Tourenplaner-App abrufen, um sich navigieren zu lassen.

Das Besondere an dem neuen Angebot ist laut Münsterland Tourismus, dass Nutzer mit wenigen Klicks eine maßgeschneiderte Route bekommen: Nur der Start- und Zielort, die gewünschte Länge der Runde sowie das Thema, das interessiert, sind zu nennen, um vom System eine passende Wunsch-Tour erstellen zu lassen. An den Start geht der Tourenplaner jetzt mit einigen Basisdaten, bis zum Beginn der nächsten Fahrradsaison im Frühjahr 2015 sollen

weitere umfassende Daten eingepflegt werden. So sollen etwa besondere Sehenswürdigkeiten flächendeckend erfasst werden.

Das Portal, das bereits vorhandene Angebote durch erweiterte Informationen wie Karten, Luftbilder, Erhebungen, Erfahrungsberichte und Fotos vervollständigt, soll den Tourismus im Münsterland in zweifacher Hinsicht stärken: Zum einen bietet es dem Gast vielfältige Möglichkeiten für eine individuelle Urlaubs- und Freizeitgestaltung, zum anderen ermöglicht es den touristischen Leistungsträgern ein gemeinsames Arbeiten in der Region.

www.tourenplaner-muensterland.de
Silke Dams, Tourismus NRW

Radroute zu erneuerbaren Energien im Sauerland

Wind, Wasser, Wärme: Eine neue Radroute im Sauerland informiert über erneuerbare Energien im Einsatz. Die 31 km lange Thementour führt in und um Schmallenberg an 16 Stationen vorbei und informiert über die Erzeugung von Strom und Wärme mittels Wasserkraft, Solarthermie, Photovoltaik, Umweltwärme, Holz, Biogas und Windenergie. Zu den Stationen gehören etwa die Wasserkraftwerke des Museums Besteckfabrik und der Lennemühle, einer voll funktionsfähigen Getreidemühle aus dem

Jahr 1807, sowie Ebbinghof, das erste Bioenergiedorf in Nordrhein-Westfalen. Im Ort werden aus Wind, Sonne und Biomasse mehr Strom und Wärme erzeugt, als die 29 Einwohner und die Hotelgäste verbrauchen.

An verschiedenen Terminen nimmt der Klimaschutzmanager der Stadt Schmallenberg Radler mit auf eine geführte Tour und verschafft ihnen Einblicke hinter sonst verschlossene Türen. Doch auch ohne Begleitung erhalten Besucher unterwegs alle wichtigen Infor-

mationen zum Thema: An jeder Station gibt es auf einer Tafel Hintergrundinformationen zur Technik. Über einen QR-Code können Radler per Smartphone zusätzlich auf eine Internetseite mit weiteren Infos zugreifen. Ein Folder mit Karte ist erhältlich bei der Kur- & Freizeit GmbH Schmallenberger Sauerland, Telefon: 02972/97400. Dort werden auch Anmeldungen für die kostenlose Rundführung entgegengenommen.

www.erneuerbare-energie-tour.de/
Silke Dams, Tourismus NRW

Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“

Der Kreis Viersen prämiiert Zweirad-Pendler

Zum ersten Mal beteiligten sich die Beschäftigten der Kreisverwaltung Viersen sowie der angeschlossenen Einrichtungen an der von AOK und ADFC organisierten Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Diese wurde im Rahmen des Betrieblichen Gesundheitsmanagements des Kreises in Zusammenarbeit mit dem Amt für Bauen, Landschaft und Planung angeboten.

Während des Aktionszeitraumes (1. Juni bis 31. August 2014) galt es, an mindestens 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. „Schon 30 Minuten Bewegung am Tag reichen aus, um die allgemeinen Gesundheitsrisiken, wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Diabetes, erheblich



Diese Bediensteten des Kreises Viersen gehen mit gutem Beispiel voran und radeln zur Arbeit ins Viersener Kreishaus.

zu senken“, sagt Susanne Klemm vom Betrieblichen Gesundheitsmanagement (BGM) des Kreises Viersen. „Neben den

gesundheitlichen Faktoren schonen die Teilnehmer die Umwelt und ihren Geldbeutel. Im Stadtverkehr geht es mit dem Fahrrad häufig sogar schneller, die lästige Parkplatzsuche entfällt“, so Peter Hoffmann vom Planungsamt.

Wer das Ziel erreicht hatte, nahm an einer Prämierung des Kreises teil. Es gab Team- und Einzelfahrerpreise sowie eine Preisvergabe nach Los unter allen Teilnehmern der Kreisverwaltung. Zusätzlich nehmen alle Teilnehmer der Aktion, die das 20-Tage-Ziel erreicht haben, an der bundesweiten Verlosung der AOK und des ADFC teil.

Sandra Sieg, Kreis Viersen

Abwechslungsreiches Programm auf dem Bonner Münsterplatz

Bonner Rad-Aktionstag am 18. Oktober 2014

Beim diesjährigen Rad-Aktionstag informiert die Stadt Bonn am Samstag, dem 18. Oktober, von 10 bis 16 Uhr auf dem Münsterplatz zusammen mit weiteren Akteuren rund um den Radverkehr und wirbt für Verkehrssicherheit.

Der ADFC bietet neben Infostand und Radparcours eine geführte Einkaufs-Radtour an. Zum ersten Mal ist das Erzbistum Köln beim Rad-Aktionstag dabei. An einem Informationsstand wird das Internetportal www.pfarr-rad.de vorgestellt und auf zwei geführten Radtouren einige Kirchen der Innenstadt „erfahren“.

Die Stadtwerke sorgen dafür, dass die Radlerinnen und Radler eine kosten-

lose Erfrischung vom Wasserwagen der Stadtwerke bekommen.

Den sportlichen Aspekt beim Radfahren stellen die Schwimmsportfreunde Bonn (SSF) und die Radsportfreunde Duisdorf vor. An beiden Ständen wird es neben vielen Informationen interessante Vorführungen auf den Rädern zu sehen geben.

Das Stadtplanungsamt als Veranstalter des Rad-Aktionstages wird selber

mit einem Informationsstand und einem Quiz rund um das Thema Radfahren ver-

treten sein. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer können sich auf attraktive Preise freuen. So werden ein Fahrrad und mehrere Fahrradhelme verlost. Die Verlosung von attraktiven Preisen wurde durch die Förderung des Netzwerks Verkehrssicheres NRW möglich. Von dort wird auch die Aktion der Radstation finanziert, die kostenlose Fahrradsicherheitschecks und Codierungen anbietet.

Die Polizei informiert und berät zu sicherheitsrelevanten Themen und demonstriert in Kooperation mit den Stadtwerken Bonn, wie groß bei einem Linienbus der tote Winkel ist.

Die Verkehrswacht als langjähriger Teilnehmer der Veranstaltung bietet wieder einen Reaktionstest, einen Fahrradparcours und einen Fahrsimulator an. Auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD) ist mit einem Infostand vertreten.

Das vollständige Programm steht zum Download unter www.bonn.de bereit.

Regina Jansen, Stadt Bonn





Eurobike 2014 – ein Rückblick

Fahrradwelt 2015: Deutschland als Innovationstreiber



Das Fahrrad liegt in der Schnittmenge zu den Megatrends unserer Zeit! Was der renommierte Zukunftsforscher Matthias Horx schon 2007 feststellte, sehen inzwischen auch die meisten Fachleute so. Der Trend zum Fahrrad ist

in unterschiedlicher Ausprägung weltweit sichtbar. Und für die Zukunft spricht alles dafür, dass die Elektrifizierung und vielfältige technische Innovationen die Zweirad-Renaissance dauerhaft weiter vorantreiben. Hersteller aus Deutschland zählen dabei aktuell mit zu den innovativsten und deutsche Kunden zu den anspruchsvollsten. Das zeigte Ende August 2014 wieder die Fachmesse Eurobike in Friedrichshafen, die sich in der Vergangenheit zur weltweiten Leitmesse für Fahrräder und vor allem E-Bikes bzw. Pedelecs entwickelt hat.

Fahrräder sind alles – außer langweilig

Die Zeiten, in denen Fahrräder noch wenig imageträchtige Transportmittel für Kurzstrecken von A nach B waren und man Radsport eher aus dem Fernsehen als aus eigener praktischer Erfahrung kannte, sind definitiv vorbei. Branchenfremde kommen bei einem ersten Besuch der Eurobike, die mit 1.320 Firmen aus 54 Nationen bei den Ausstellern und 46.300 Fachbesuchern auch in diesem Jahr wieder einen Rekord aufstellte,

meist kaum noch aus dem Staunen heraus. So trendbewusst, bunt, vielfältig und dynamisch-professionell präsentieren sich die Zweirad- und Komponentenhersteller, unter denen sich auch immer mehr Zulieferer aus der Automobil- und Technologiebranche finden, in allen Bereichen. Zu den sicherlich prägendsten Trends zählt die zunehmende Elektrifizierung des Rads – nicht nur in Bezug auf die Motorunterstützung. Beispielhaft sind hier intelligente, zum Teil stufenlose oder automatische Schaltungen, die für die jeweils optimale Übersetzung sorgen, elektronische Dämpfersysteme, die im Millisekundenbereich reagieren, Bordcomputer, die Motorsteuerung, Leistungsmessung, Navigationsfunktionen und drahtlose Smartphone-Anbindung via Bluetooth integrieren. In Verbindung mit leichten und trotzdem hochfesten Materialien wie Hydroforming-Aluminium oder Karbon bei Rahmen, Komponenten oder Riemenantrieben entstehen so vollkommen neue Fahrzeuge mit hohem Nutzwert, die inzwischen auf die unterschiedlichsten Wünsche und Bedürfnisse ausgerichtet sind: vom Sportgerät für alle Altersklassen und jedes Budget über schicke Designerräder für trendbewusste Radler und das Faltrad als neuem Schweizer Messer der Nahmobilität bis hin zum Cargobike für den schnellen und kostengünstigen Lastentransport in der City.



V.l.n.r.: Jan den Uijl, Christine Fuchs, Dr. David Hon und Justin Schwartz bei der Preisverleihung

Nachholbedarf bei Politik und Verwaltung

Mit der Entwicklung nutzerorientierter attraktiver Produkte kommt der Fahrradindustrie auf dem Weg zur Mobilität 2.0 eine Schlüsselrolle zu. Die Hausaufgaben sind inzwischen gemacht und auch die Kunden haben mit der Wiederentdeckung des Radfahrens als festem Bestandteil des urbanen Lifestyle und über 1,8 Millionen E-Bikes auf deutschen Straßen inzwischen ein klares Votum für umweltfreundliche Mobilität abgegeben. Jetzt ist es an der Politik, die Rahmenbedingungen zu schaffen, um die kostengünstige, schnelle, umweltfreundliche und gesunde Zweiradmobilität gezielt weiter zu fördern oder die Infrastruktur zumindest so anzupassen, um mit dem zunehmendem Radverkehr Schritt zu halten und für schwächere Verkehrsteilnehmer eine sichere Fortbewegung zu gewährleisten. Auch für die Städte und Kommunen gibt es noch jede Menge Potenziale: Im Tourismus wird das Fahrrad zum immer wichtigeren Image- und Wirtschaftsfaktor. Arbeitnehmer und Auszubildende können durch Gehaltsumwandlungen und Leasingverträge Steuern mindern und Kosten sparen und Betriebe gezielt durch solche Modelle Anreize setzen. In den Kommunen selbst lassen sich mit dem effizientesten jemals erfundenen Fortbewegungsmittel ebenfalls gezielt Kosten sparen – beim Betrieb der Fahrzeugflotte ebenso wie bei der Reduzierung krankheitsbedingter Fehlzeiten. Informationen und eine individuelle Beratung gibt es beispielsweise durch spezialisierte Mobilitätsfachleute oder Zweiradleasing-Anbieter.

AGFS mit DAHON Green Award ausgezeichnet

Auf der Leitmesse für Fahrräder Eurobike in Friedrichshafen ist die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) für ihr Engagement mit dem „Green Award“ von DAHON ausgezeichnet worden. Auf dem Messestand überreichte Dr. David Hon, Präsident, DAHON Nord Amerika, im Rahmen einer Pressekonferenz die mit insgesamt über 10.000 Euro dotierten Preise.

Die AGFS setzt sich seit Jahren für mehr Rad- und Fußverkehr ein und ist über die Landesgrenzen hinaus ein renommierter und geschätzter Ansprechpartner, wenn es um eine neue umweltfreundliche und bewegungsaktivierende Verkehrsplanung geht. Für die AGFS nahm der Vorstand Christine Fuchs den Preis entgegen. „Es freut mich, dass wir die Jury mit unserer Idee für eine nachhaltige, gesunde und zukunftsfähige Mobilität, bei der das Radfahren und das Zufußgehen als Basismobilität einen wichtigen Platz einnehmen, überzeugen konnten. Das zeigt mir, dass wir auf dem richtigen Weg sind – einem Weg,

der aber noch sehr lang ist. Um diesen Weg erfolgreich zurückzulegen ist die Auszeichnung mit dem DAHON Green Award ein ganz wichtiges Zeichen nach außen und auch nach innen.“

Mit dem zweiten Hauptpreis wurde die „San Francisco Bicycle Coalition“ (www.sfbike.org) ausgezeichnet, eine der ältesten Fahrradlobby-Organisationen in



Amerika, die es sich seit Beginn der 1970er-Jahre zum Ziel gesetzt hat, San Francisco mit Fahrrädern im Alltag zu einer lebenswerteren und verkehrssichereren Stadt zu machen.

Der „Green Award“ ist Teil der DAHON Kampagne „Turn a New Leaf“, mit der weltweit Initiativen zur CO₂-Vermeidung im Straßenverkehr ausgezeichnet werden. Für den Award bewerben konnten sich Einzelpersonen, Gruppen, Unternehmen, Organisationen sowie Städte und Gemeinden mit bestehenden Projekten und Initiativen. „Weltweit haben wir ein tolles Feedback und viele Bewerbungen bekommen“, so DAHON-Gründer und CEO Dr. David Hon. „Wir freuen uns sehr, dass wir mit unserer Initiative als verantwortungsvolles und umweltbewusstes Unternehmen einen Teil zur Änderung des Mobilitätsverhaltens beitragen können.“



1. Deutscher Fußverkehrskongress erfolgreich



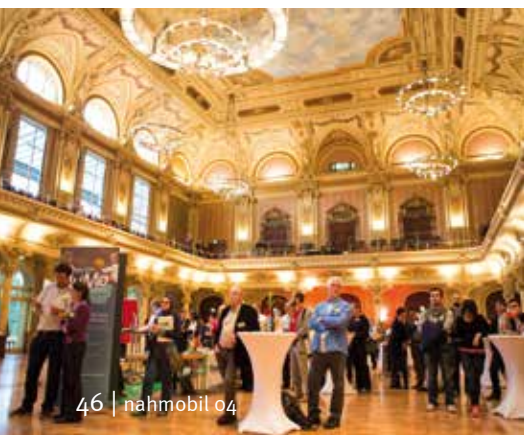
Mit rund 300 Teilnehmern war der 1. Deutsche Fußverkehrskongress Mitte September 2014 in der Historischen Stadthalle in Wuppertal ein voller Erfolg. Zentrale Themen der zweitägigen Veranstaltung waren die Sicherheit sowie die Bedeutung und der Stellenwert des Zufußgehens in der mobilen Gesellschaft. Organisiert wurde der Kongress vom Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und -technik der Bergischen Universität unter Leitung von Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach.

Die Ausrichter wünschten sich aktuelle Lösungen für ein gutes, qualitätsvolles, barrierefreies und sicheres Zufußgehen bei allen Gelegenheiten. Ein weiteres Thema des Kongresses war die Unfallvermeidung: Jährlich verunglücken rund 30.000 Fußgängerinnen und Fußgänger auf deutschen Straßen – aus Sicht der Experten eine nicht tragbare Situation. NRW-Verkehrsminister Michael Groschek forderte in seiner Begrüßungsrede: „Fußgängerinnen und Fußgänger sind die Mehrheit, und das soll man in unseren Städten auch sehen. Tatsächlich sind sie aber oft noch die am meisten vernachlässigten Verkehrsteilnehmer. In den Planungen der autogerechten Stadt wurde dem Fußver-

kehr immer nur die Restfläche im Straßenraum zugestanden. Heute müssen wir die Infrastruktur für den Fußgänger zurückerobern, um den Anforderungen an ein sicheres, qualitativ hochwertiges und barrierefreies Zufußgehen gerecht zu werden. Wir brauchen Platz für Roller und Rollatoren, für Fußgänger mit Kinderwagen und Gehstöcken.“

Der Fußverkehrskongress, der in Zukunft alle zwei Jahre stattfinden soll, behandelte in verschiedenen Plenarvorträgen und Foren die Themenbereiche Mobilitätswünsche, Anforderungen verschiedener Nutzergruppen, objektive und subjektive Sicherheit im Fußverkehr (Unfallentwicklung, Unfallvermeidung), Fußverkehrsstrategien (Good Practices), Barrierefreiheit und bedarfsgerechte Dimensionierung.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), die Unfallforscher der Versicherer (UDV), das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sowie die Bergische Universität hatten Entscheider aus der Verkehrspolitik, Planer aus der Raum- und Stadtplanung, Architekten und Ingenieure zum Austausch nach Wuppertal eingeladen.





E-Bike Award 2014 geht nach Kopenhagen

Im Rahmen der Kölner Messe INTERMOT wurde das Projekt „GoBike“ ausgezeichnet

Der E-Bike Award 2014 geht an das Projekt „GoBike“ in Kopenhagen. Das Pedelec-Verleihsystem aus Dänemark überzeugte die unabhängige Jury durch seine Nutzer- und Servicefreundlichkeit. „Das Pedelec-Verleihsystem aus Kopenhagen besticht durch seine Servicefreundlichkeit. Zudem wird über einen Tablet-PC an jedem Fahrrad eine nutzerfreundliche Bedienung garantiert“, sagt Sebastian Ackermann, Leiter Unternehmenskommunikation und Regionales Marketing bei der RWE Deutschland. Das System, das über seine Software auch mit dem ÖPNV verbunden ist, gehe in hohem Maße auf die Bedürfnisse seiner Nutzer ein und ermögliche, die Stadt multimedial zu erkunden. „Die Zielgruppe geht über den Tourismus hinaus und spricht neben Pendlern auch den normalen Bürger an. Diese Vielfalt hat uns gefallen“, begründet Ackermann die Entscheidung. Neben dem Award erhalten die Kopenhagener ein Preisgeld in Höhe von 5.000 Euro.

Zweiter Platz an Energie Steiermark

2.000 Euro an Preisgeld bekommt die Gesellschaft „Energie Steiermark“. Sie belegte mit ihrem Projekt „Mit dem E-Bike zur S-Bahn“ den zweiten Platz. Die Österreicher bieten Pendlern ein besonderes Bahnticket an: Für 185 Euro extra pro Jahr erhält der Kunde ein Miet-Pedelec, das er uneingeschränkt nutzen kann. Bisher sind auf diese Weise bereits 300 Pedelecs im Einsatz. „Dieses Projekt bietet für alle Nutzer ein Rundum-Sorglos-Paket inklusive eines kostenfreien Radservice. Die Entscheidung, auf ein Pedelec umzusteigen, wird dadurch enorm erleichtert“, sagt Hannes Neupert, Vorsitzender des Vereins ExtraEnergy. Das Projekt in Graz hat Vorbildcharakter und könnte von anderen ÖPNV-Betreibern ganz einfach kopiert wer-

den, um so vor allem im Pendlerverkehr eine komfortable Mobilitätskette anzubieten, die hilft, mehr Menschen zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zum Umweltverbund zu bewegen.

Dritter Platz für die Stadt Ludwigsburg

Den dritten Platz beim diesjährigen E-Bike Award sicherte sich die Stadt Ludwigsburg mit ihrem Projekt „Ludwigsburg Bike“. Sie erhält dafür ein Preisgeld in Höhe von 1.000 Euro. Hier überzeugte die Jury die Entwicklung, die das Projekt innerhalb kurzer Zeit genommen hat. Nachdem zunächst nur Stadtangestellte die Pedelecs nutzten, installierte die Stadt ein öffentliches Verleihsystem, auch in Zusammenarbeit mit Vereinen und lokalen Institutionen. Mittlerweile werden die Pedelecs sogar im örtlichen Fahrradfachhandel angeboten. „Dieses Konzept könnte theoretisch jede Kommune adaptieren. Es bietet einen tollen Ansatz, gemeinsam unter Partnern die Elektromobilität nach vorne zu treiben“, sagt Sebastian Ackermann zum Drittplatzierten.

Die Preisverleihung fand auch in diesem Jahr wieder im Rahmen der LEV Conference in Köln als Teil der INTERMOT, der internationalen Leitmesse für motorisierte Zweiräder statt. Über die Preisvergabe hatte eine Fachjury aus Deutscher Landkreistag, ExtraEnergy e.V., Bund Deutscher Radfahrer, Tourismus NRW e.V., ElektroBike, Diamant, Atelier Papenfuss (Industriedesign), RWE und Messepartner INTERMOT entschieden. Abschließend bedankte sich die Jury bei allen weiteren Nominierten für die Teilnahme, nicht ohne zu erwähnen, dass der E-Bike Award auch 2016 verliehen werden soll.

Mit Rückenwind ins nächste Jahr: Fahrrad Essen 2015



Zeit, dass sich was dreht: Vom 26. Februar bis zum 1. März 2015 verwandelt sich die Messe Essen erneut in das Fahrrad-Mekka Deutschlands. Die Fahrrad Essen, Nordrhein-Westfalens größte Zweiradmesse, startet mit Rückenwind in die Saison: Als einzige große Fahrradmesse für Endverbraucher in NRW lockt sie nicht nur Besucher aus dem bevölkerungsreichsten Bundesland nach Essen, sondern auch immer mehr aus den Nachbarländern. In Zahlen: Rund 80.000 erwartete Fahrradfans treffen auf über 250 Aussteller, die einen

Mix aus Fahrrädern, Radsport, Zubehör und Radtouristik im Gepäck haben. Hinzu kommen zwei großflächige Testparcours auf über 2.500 m² Fläche für verschiedene Fahrräder sowie E-Bikes.

Die Testparcours fördern die Kaufbereitschaft der Messebesucher – für die meisten Kunden ist eine Probefahrt vor dem Erwerb unerlässlich. So kurbelt die Fahrrad Essen das Geschäft der Hersteller, Händler und Touristikunternehmen auf der Messe auch kräftig an: 42% der Besucher haben während der vergangenen Auflage etwas gekauft oder bestellt – Tendenz steigend. Viele investierten sogar mehr als 1.500 Euro in ein Fahrrad. Schwerpunkte waren unter anderem E-Bikes und Pedelecs, die mittlerweile einen Großteil des Umsatzes ausmachen. Doch auch klassische Citybikes, Rennräder, Tourenbikes oder Spezialräder liegen hoch im Kurs.

Geschick, Action, Infotainment: Bewährtes Rahmenprogramm für die ganze Familie

Früh übt sich, wer später fest im Sattel sitzt: Für ihre jüngsten Besucher veranstaltet die Messe Essen gemeinsam mit der Sporthochschule Köln und dem

Radsportverband NRW e.V. erneut den Kids-Radparcours. Dort lernen die Kinder auf spielerische Art die Geschicklichkeit auf zwei Rädern und können gleich Kontakte zu Vereinen knüpfen. Was daraus werden kann, zeigen die Profis auf dem Trial-Parcours: Dort überwinden nationale Größen des Trial-Sports auf spektakuläre Art meterhohe Hindernisse, ohne mit den Füßen den Boden zu berühren. Etwas ruhiger, aber nicht weniger interessant geht es am Showtruck des RadClub Deutschland zu, wo täglich ein abwechslungsreiches Infotainment-Programm geboten wird.



Die AGFS veranstaltet auch 2015 wieder ihren alljährlichen Kongress zur Nahmobilität im Rahmen der Messe Fahrrad in Essen. Bitte Donnerstag, den 26. Februar 2015, vormerken!

8. Fahrradkommunalkonferenz in Düsseldorf am 3. und 4. November 2014

Radverkehr im urbanen Raum – Wem gehört der Platz in der Stadt?

Die Fahrradkommunalkonferenzen sind die zentralen nationalen Netzwerkveranstaltungen für die Radverkehrsverantwortlichen in den öffentlichen Verwaltungen. Sie finden jährlich an wechselnden Orten statt. 2014 ist die Stadt Düsseldorf Gastgeber der Fahrradkommunalkonferenz.

Die Veranstaltung beginnt mit einem Abendempfang in dem Gebäude der „Rheinterrasse“. Dort stehen zunächst die Gastgeberstadt Düsseldorf sowie die Arbeit der AGFS in NRW im Vordergrund. Dann wird der Frage nachgegangen, warum Kommunen sich als Vorreiter im Radverkehr positionieren wollen, zwei der Vorreiter kommen abschließend zu Wort.



Am nächsten Tag steht die Renaissance des städtischen Radverkehrs im Vordergrund. Es werden zunehmend neue Wege gesucht und erprobt, wie man den Radverkehr im Kontext eines komplexen Verkehrssystems am besten positionieren kann. Zum Abschluss präsentiert Yves de Baets mit Gent ein europäisches Beispiel für eine Stadt- und Verkehrsplanung, die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt in den Mittelpunkt stellt.

Innenstadt von Gent

UDV und DVR loben Preis für Unfallkommission aus

Mit ihrer Arbeit tragen Unfallkommissionen maßgeblich dazu bei, Unfälle zu vermeiden oder zumindest ihre Zahl zu verringern. Dennoch wird ihr Beitrag in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit oft nur unzureichend wahrgenommen. Aus diesem Grund wird seit 2001 jährlich der Sicherheitspreis „Die Unfallkommission“ von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) ausgelobt.

Der Preis soll dazu beitragen, den Bekanntheitsgrad und den Stellenwert der Unfallkommissionsarbeit zu erhöhen. Dem Gewinner stehen 5.000 Euro für Verkehrssicherheitsmaßnahmen vor Ort zur Verfügung.

Ausschreibung 2015

Aktuell läuft die Ausschreibung für den Sicherheitspreis „Die Unfallkommission 2015“. Einsendeschluss ist der

15. Februar 2015. Die UDV arbeitet derzeit an einem Online-Formular, mit dem sich Unfallkommissionen schnell und effizient per Internet bewerben können. Das Tool wird ab Frühherbst 2014 zur Verfügung stehen. Weiterhin ist die Bewerbung per Post oder per E-Mail möglich.

www.unfallkommission.de

Seminarprogramm der Fahrradakademie

Seminar I

Integrierte Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen: Mehr Raum zum Flanieren, Radfahren und Einkaufen
10./11. November 2014 Essen
18./19. November 2014 Stuttgart
1./2. Dezember 2014 Erfurt
10./11. Dezember 2014 Hannover

Seminar II

Radverkehr fördern in Klein-, Mittelstädten und Landkreisen: Impulse für Alltagsmobilität und Tourismus
15. Januar 2015 Detmold
21. Januar 2015
Brandenburg an der Havel
28. Januar 2015 Wismar
4. Februar 2015 Würzburg
10. Februar 2015 Ulm

Seminar III

Bau, Unterhalt und Betrieb von Radverkehrsanlagen: Qualität schaffen und sichern
3./4. März 2015 Frankfurt am Main
16./17. März 2015 Berlin
18./19. März 2015 Lüneburg
20./21. April 2015 Dortmund

Seminar IV

Effiziente Maßnahmen der Radverkehrsförderung mit Wirkung (mit Exkursionselement)
5. Mai 2015 Leipzig
7. Mai 2015 Freiburg
13. Mai 2015 Kerpen

Exkursion

Schweiz: Mehr Stadtqualität durch nachhaltige Mobilität: Für die Entscheidungs- und Leitungsebene in Politik und Verwaltung
17. bis 19. Juni 2015 Zürich (Stadt und Kanton), Winterthur, Rapperswil, Wädenswil und Basel

Das ausführliche Programm und das Anmeldeformular finden Sie auf der Internetseite der Fahrradakademie unter: www.fahrradakademie.de

Webinare von Oktober 2014 bis April 2015

Beteiligungs- und Kooperationsformen in der Radverkehrsförderung
Juliane Krause, plan & rat Büro für kommunale Planung und Beratung, Braunschweig
Uhrzeit: 14 bis 15 Uhr

Netzplanung – von der systematischen Planung bis zur Realisierung
Dr. Ralf Kaulen, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen, Aachen
Uhrzeit: 14 bis 15 Uhr

Qualitätssicherung im Radtourismus
Andrea Tiffe, Radschlag Büro für Tourismus und Radverkehr Schwalbe-Rosenow & Tiffe GbR, Berlin
Uhrzeit: 10.30 bis 11.30 Uhr



Der Trend zum Pedelec – Was kommt auf die Kommunen zu?
Jörg Thiemann-Linden,

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Berlin
Uhrzeit: 14 bis 15 Uhr



Einfache und kostengünstige Infrastrukturmaßnahmen

Michael Haase, ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung, Dresden
Uhrzeit: 10.30 bis 11.30 Uhr



Handlungsempfehlungen zur Radwegebenutzungspflicht

Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr – PGV-Alrutz, Hannover
Uhrzeit: 14 bis 15 Uhr

Bitte informieren Sie sich über Details zu den angebotenen Webinaren sowie neue Angebote im Webinar-Programm auf unserer Webseite, die stets aktualisiert wird:

www.fahrradakademie.de/e-learning



*Eingesendetes Foto des Fotowettbewerbs „Der deutsche Fahrradpreis 2014“ in der Kategorie PRO von Roman Holst.
www.der-deutsche-fahrradpreis.de*

Impressum

Herausgeber

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, November 2014

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.

Konrad-Adenauer-Platz 17
47803 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-4283

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