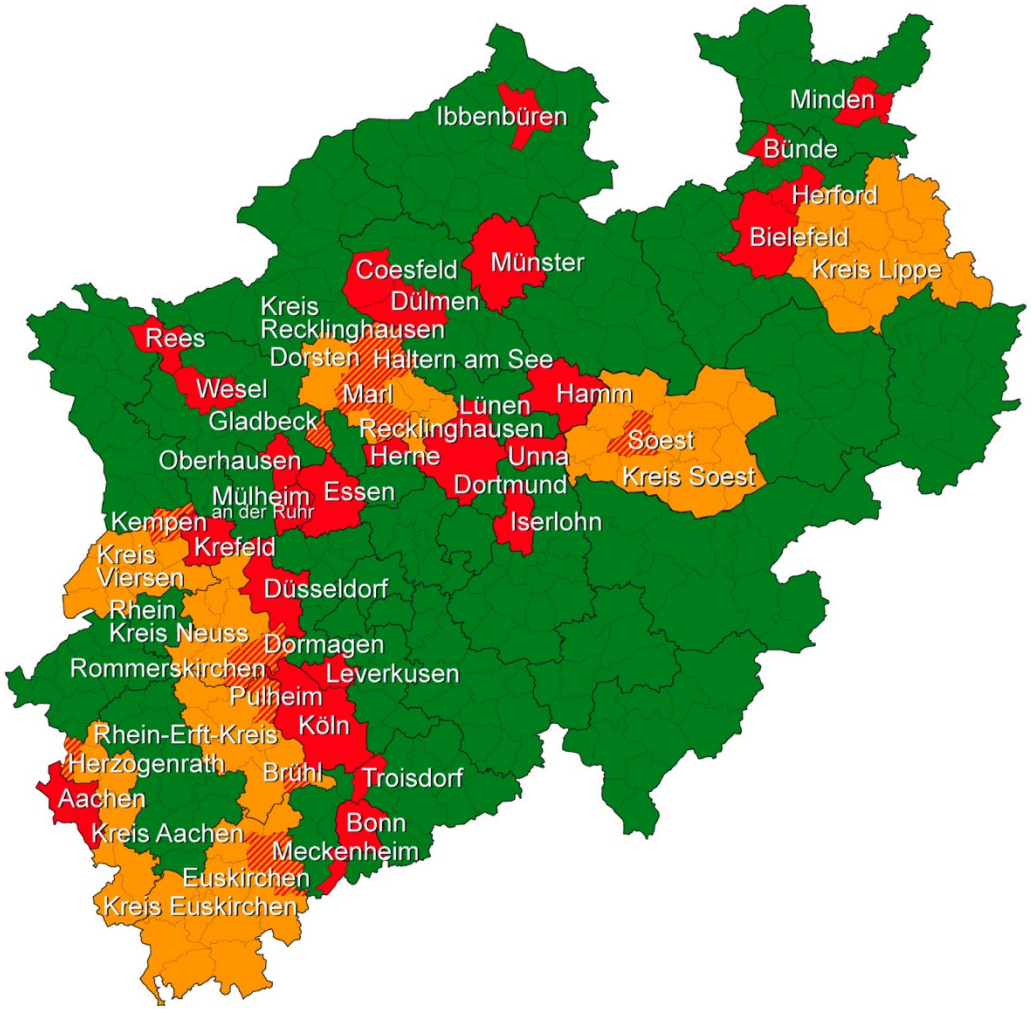
Die AGFS, ein Beispiel für systematische Radverkehrsförderung

Peter London

Wer ist die AGFS?

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

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



39 Städte
1 Gemeinde
8 Kreise

Stand Dezember 2008

Fahrradfreundlich und mehr...

Mehr Lebens- & Bewegungsqualität in der Stadt

Generelles Ziel der AGFS ist es, zukunftsfähige, belebte und wohnliche Städte zu gestalten. Städte in denen ihre Bewohner gerne leben und wo individuelle Bewegung in Alltag und Freizeit Spaß macht.

Nahmobilität im Lebensraum Stadt ...

Städte mit Lebens- & Bewegungs-qualität zeichnen sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsteilnehmer aus, sondern bieten insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung.

Nahmobilität
Darunter verstehen wir Radfahrer, Fußgänger und andere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer.

Städte als Lebensraum stärken

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft verstehen sich also nicht nur als „fahrradfreundlich“, sondern darüber hinaus als Modellstädte für eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und stadtverträgliche Mobilität und unterstützen alle Maßnahmen, die die Städte als Lebensraum stärken – fahrradfreundlich und mehr.

Verlagerungspotenzial

Innerhalb der Nahmobilität hat das Fahrrad den weitesten Aktionsradius und das größte Verlagerungspotenzial wenn es um den Ersatz von Kfz-Fahrten im Gesamtverkehrsaufkommen geht.

50% aller Autofahrten finden zwischen 0,1 und 5 km statt.

Gerade der übermäßige motorisierte Kurzstreckenverkehr und der ruhende Verkehr sind das Kernproblem vieler Städte.

Ein hoher Radverkehrsanteil entspannt die verkehrliche Situation und schafft darüber hinaus Freiräume für den Kfz-Verkehr, der für die Erreichbarkeit und wirtschaftliche Funktionsfähigkeit einer Stadt unabdingbar ist.

Ziele der AGFS

- Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die umweltfreundliche Nahmobilität
- Einen Anteil der NM am Gesamtverkehrsaufkommen von 60 % und eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf durchschnittlich 25 % in den Städten
- Flächendeckende Umsetzung von kommunalen Radverkehrsnetzen
- Schaffung eines „Fahrradfreundlichen Klimas“ im ganzen Land

Leitbild der AGFS

- Mehr Lebensqualität in der Stadt
- Mehr Bewegungsqualität auf kurzen Wegen
- Mehr Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer
- Mehr Gesundheit durch mehr Bewegungsqualität
- Mehr Gewinn für Wirtschaft, Tourismus und Umwelt
- Mehr System im Radverkehr
- Mehr Sicherheit für Alle!
- Mehr Radverkehr im Modal Share (Gesamtverkehrsaufkommen)

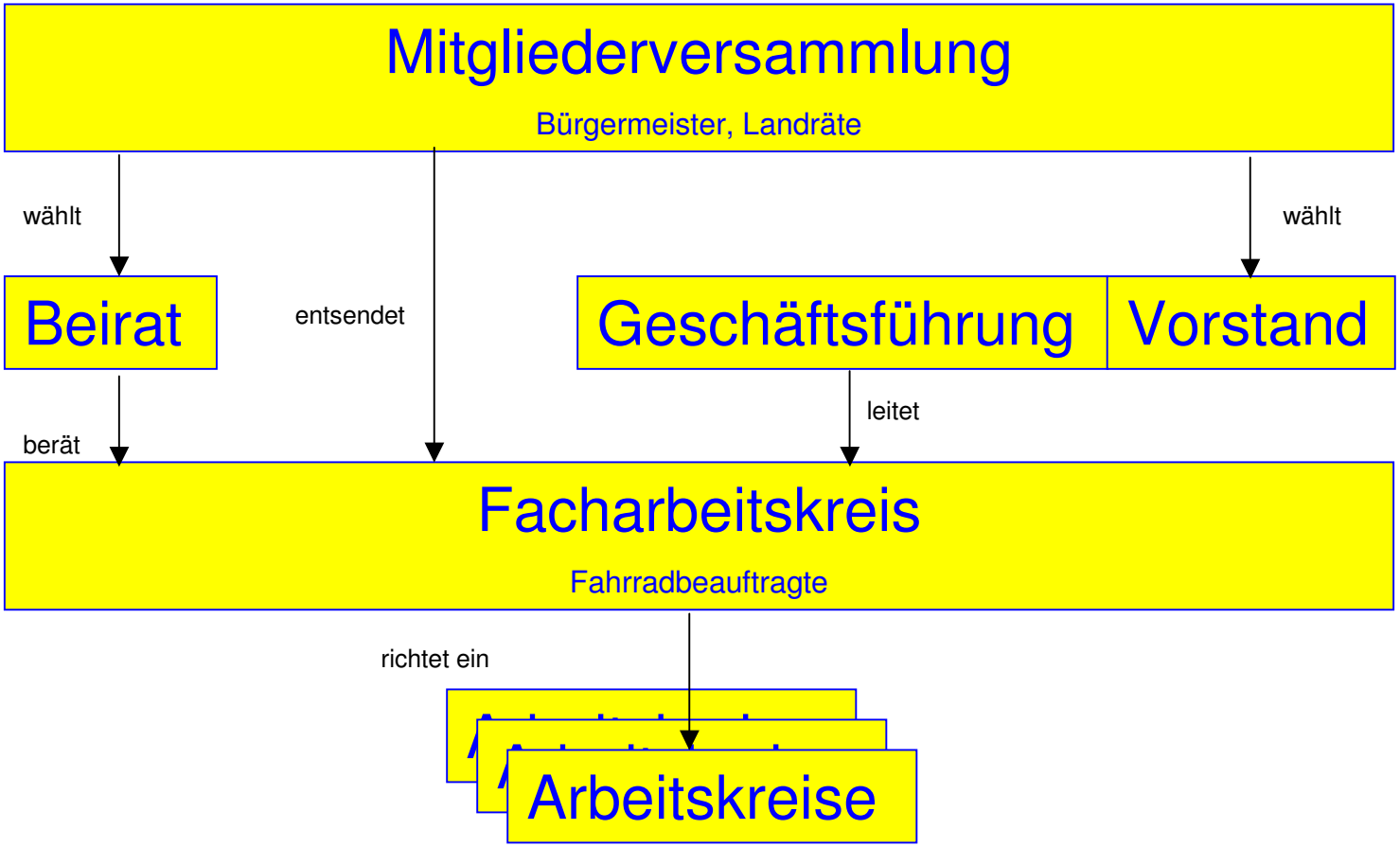
Aufgaben der AGFS

Im Rahmen dieser Zielsetzung stellt sich die Arbeitsgemeinschaft folgende Aufgaben:

- Informations- und Erfahrungsaustausch
- Beratung und Hilfestellung bei Problemen
- Öffentlichkeitsarbeit zur Nahmobilität und speziell zum Radverkehr
- Lobbyarbeit für die Nahmobilität

1988 – 1993	Förderprogramm des Landes „Fahrradfreundliche Städte in NRW“
1993	Gründung der Arbeitsgemeinschaft mit 13 Mitgliedern
1996	erster Landkreis wird aufgenommen
1998	nach 5 Jahren hat die AGFS 25 Mitglieder
2000	die AGFS gibt sich eine Satzung
2002	die AGFS wird als vorbildlich im Nationalen Radverkehrsplan herausgestellt.
2003	10jähriges Jubiläum mit 33 Mitgliedern neues Leitbild der AGFS
2004	Gründung von ,,Unternehmen FahrRad!“
2005	AGFS wird Verein
2008	**15 Jahre AGFS mit 48 Mitgliedern zum Jahresende**

Struktur der AGFS



Zentrale ÖA

Radverkehrskongresse

Messestände

Best for Bike

„Unternehmen Fahrrad“

„Fahrradfreundlich Mobil“

Broschüren

Internetauftritt

Plakatkampagnen

Vorträge auf Veranstaltungen

Administrative Aktivitäten im Jahr

1	Mitgliederversammlung
1	Beiratssitzung
4	Facharbeitskreissitzungen
8-10	Sitzungen des AK Öffentlichkeitsarbeit
2	Sitzungen des AK Internet
10	Sitzungen anderer AK wie Best for Bike, Abstellanlagen, Satzung, Baustellen etc.
2	Sitzungen „Unternehmen FahrRad“
div.	Bereisungen durch die Auswahlkommission
1	Exkursion

Mitgliedschaft

Mitglieder müssen die vom Verkehrsministerium zuerkannte „Eigenschaft“ Fahrradfreundliche Stadt, Gemeinde oder Kreis besitzen.

Die Mitgliedschaft ist zunächst auf **7 Jahre** befristet.

Die Verlängerung der Mitgliedschaft kann jeweils um weitere 7 Jahre formlos beantragt werden.

Es erfolgt eine erneute Überprüfung durch die Auswahlkommission.

Aufnahmeverfahren

Kommune stellt Antrag bei der AGFS/MBV

Auswahlkommission beim Ministerium prüft

Vorbereisung durch 2 Experten

Aufnahmeverfahren 2

Empfehlung

↓

Bereisung durch Auswahlkommission

↓

Empfehlung an Minister

↓

Minister erteilt Siegel

Kandidat wird aufgenommen

Auswahlkommission

Die Auswahlkommission besteht aus 19 Personen.

Darunter sind:

- 5 Landtagsabgeordnete,
- 3 Ministerialbeamte,
- 4 Vertreter aus Mitgliedskommunen,
- 1 Vertreter des ADFC und
- 6 sonstige Experten

Beispiel Kreis Recklinghausen

Maßnahmenfelder

Infrastrukturelle Maßnahmen

Fahrradtourismus

Koordinierung und Bündelung von radverkehrlichen Belangen und Maßnahmen
(Kreis und Gemeinden)

Beispiel Kreis Recklinghausen

Maßnahmenfelder

Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Fahrrades

Kinder und Jugendliche **sicher, gesund** und **mobil** auf dem Fahrrad im Straßenverkehr

Beispiel Kreis Recklinghausen

Kinder und Jugendliche mobil im Kreis Recklinghausen

Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl insbesondere bei Kindern und Jugendlichen

z.B. „Mamataxen“ reduzieren

Beispiel Kreis Recklinghausen

Zielsetzung zur Verhaltensänderung

Bewusstseinschaffung für das Nahverkehrsmittel Fahrrad

Beeinflussung der Verkehrserziehung

Erhöhung der Wege mit dem Fahrrad

Beeinflussung der Gesundheit

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Senkung der Unfallzahlen

Beispiel Kreis Recklinghausen

Infrastrukturelle Maßnahmen

Radwege an Kreisstraßen

ÖPNV

Abstellanlagen

Wegweisung

Beispiel Kreis Recklinghausen

Fahrradtourismus

Stärkung des regionalen Tourismus

Optimierung des Radwegenetzes

Flächendeckende kreisweite Fahrradwegweisung

Beispiel Kreis Recklinghausen

Koordinierung und Bündelung

Darstellung des Kreises als geschlossene Region in der Radverkehrspolitik

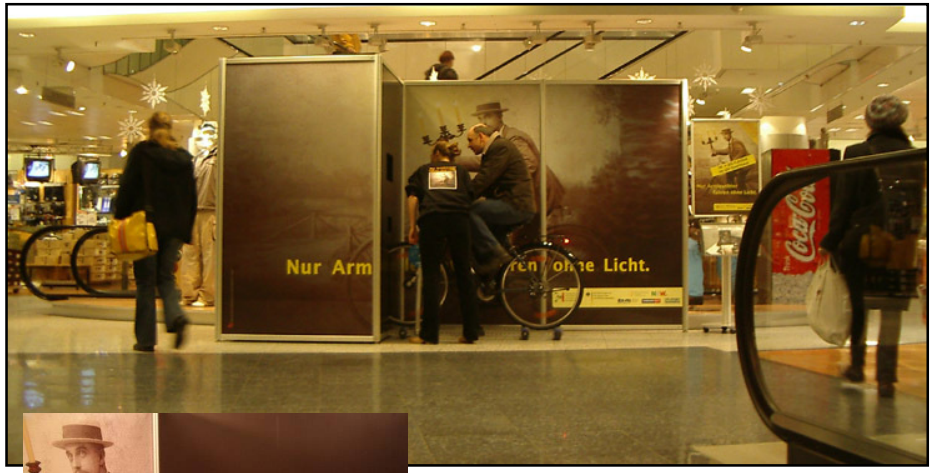
Erzielung eines stärkeren Städteverbundes

Impulsgeber zur Radverkehrsförderung für andere Akteure

Zentrale ÖA Beispiel Lichtkampagne

Lichtkampagne „Armleuchter“

Die Tour: 14 Städte bundesweit



Lichtkampagne „Armleuchter“

Die Plakatkampagne: Mehr als 2 Mio. Reichweite!

Umsetzung:

Zeitgleich zur Wanderausstellung wurden in den 14 Veranstaltungsorten über 1.300 Großflächenplakate geschaltet.

Lichtkampagne „Armleuchter“

Mehr als 5.000 Info-Broschüren verteilt

Umsetzung:

Die Wanderausstellung ist nur mittelbar ein Gewinnspiel.

Vor allem ist sie eine Informationsveranstaltung, die für das Thema Fahrradbeleuchtung sensibilisieren soll. Deshalb haben wir sowohl in den Karstadt-Filialen als auch im näheren Umfeld die Informationsbroschüre „Fahrradbeleuchtung“ verteilt.

Lichtkampagne „Armleuchter“

Kurzfassung der Ergebnisse:

1. Die Wanderausstellung „Fahrradbeleuchtung“ war bundesweit in 14 Städten zu erleben.
2. Es wurden über 700 persönliche Gespräche geführt.
3. Dabei wurden mehr als 5.000 Informationsbroschüren zum Thema „Fahrradbeleuchtung“ verteilt.
4. Mehr als 2.000 Menschen nahmen am Gewinnspiel teil.
5. Unter Ihnen wurden über 300 Preise im Gesamtwert von 7.700 EUR verlost.
6. Die begleitende Plakatkampagne erreichte mehr als 2 Millionen Menschen!

Baustellensicherung

Hinweise zur Sicherung von Baustellen im Bereich von Geh- und Radwegen

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

Problematik

Fahrtunterbrechungen

„Radweg - ENDE !“

Der Radweg endet an der Baustelle; rechts zum Gehweg eine Kette, links die Fahrbahn. Hinweise zur sicheren Weiterführung des Radverkehrs fehlen.

Fahrtunterbrechungen

„Radfahrer absteigen!“

Auf der Fahrbahn wäre ausreichend Fläche für eine Überleitung auf die Fahrbahn.

Fahrtunterbrechungen

„Radfahrer absteigen!“

Besser wäre eine gemeinsame Führung auf dem Gehweg oder eine Überleitung auf die Fahrbahn.

Absicherung bei Dunkelheit

Die Baugrube ist bei Dunkelheit nur mangelhaft abgesichert.

Absperrschranken, Baken und Beleuchtung wären hier besonders wichtig.

Bei mangelhafter Absicherung und daraus resultierenden Unfällen haftet der Verursacher.

Absicherung bei Dunkelheit

Der Bauzaun ist nur mangelhaft abgesichert und die verbleibende Gehwegbreite für Fußgänger zu schmal.

Korrekt aufgestellte Absperrgitter inkl. parallel verlaufender Betonsockel und Beleuchtung wären hier dringend notwendig.

Hindernisse auf dem Radweg

Baustellenschilder auf dem Radweg müssen nicht sein.

Die Aufstellsockel reduzieren die Radwegbreite unnötig.

Hindernisse auf dem Radweg

Das Geländer des Brücken-elements reduziert die verbleibende Breite des Radwegs.

Besser wäre eine Abdeckplatte, die vom Radverkehr überfahrbar ist.

Rechtsgrundlagen

Vorschriften

Alle Bau- und Arbeitsstellen an Straßen, bei denen Verkehrsflächen abgesperrt werden, müssen abgesichert werden - unabhängig von ihrer Dauer.

Folgende Regelwerke sind bei der Sicherung von Baustellen zu beachten:

- Straßenverkehrsordnung (StVO) mit der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)
- Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)
- Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HAV)

Anordnung

Die Absicherung der Baustellen ist grundsätzlich anzuordnen. Die Anordnung erfolgt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Eine Anordnung ist einzuholen:

- über die Absperrung und Sicherung der Arbeitsstellen
- über notwendige Verkehrsbeschränkungen und -verbote
- über Umleitungen und Lichtzeichenanlagen in Baustellbereichen

Notwendige Breiten im Baustellenbereich

Radweg:	1,00 m
Gehweg:	1,30 m
Gehweg, Radfahrer frei:	1,50 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg:	2,00 m

Diese Breitenangaben gelten auch für Notsteige. Auf besonders langen Notsteigen müssen zusätzliche Ausweichflächen geschaffen werden.

Radfahrstreifen (1,50 m) und Schutzstreifen (1,25 m) werden nicht als Notsteige eingesetzt, sondern müssen ihre Breiten nach VwV-StVO aufweisen.

Elemente einer erfolgreichen Baustellenabsicherung

Auf die Fahrbahn überleiten

Baustelle auf dem Rad-/Gehweg eingerichtet.

Der Radverkehr wird mit einem Notweg über die Fahrbahn geleitet und ermöglicht eine unterbrechungsfreie Fahrt.

Auf die Fahrbahn überleiten

Baustelle auf dem Gehweg eingerichtet.

Fußgänger werden über den nun für Radverkehr gesperrten Radfahrstreifen geführt.

Radfahrer werden auf einem neu eingerichteten Radfahrstreifen um die Baustelle herum geführt.

Auf die Fahrbahn überleiten

Baustelle auf dem Rad-/Gehweg eingerichtet.

Fußgänger werden über die bisherige Radfahrfuhrt geführt.

Radfahrer werden über eine neu angelegte Fuhrt im Mischverkehr auf die Fahrbahn geführt.

Auf die Fahrbahn überleiten

Baustelle auf dem kombinierten Rad-/Gehweg eingerichtet.

Fußgänger und Radfahrer werden gemeinsam auf einen von der Fahrbahn abmarkierten und mit Baken gesicherten Streifen geführt.

Baugruben absichern

Baugruben sind mit Absperrschranken, Warnbaken und Warnleuchten kenntlich zu machen.

Die Sicherungen dürfen keine spitzen oder scharfkantigen Elemente aufweisen.

Hindernisse vermeiden

Abdeckplatten aus Metall sollten mit einem Bitumenkeil angeschrägt werden.

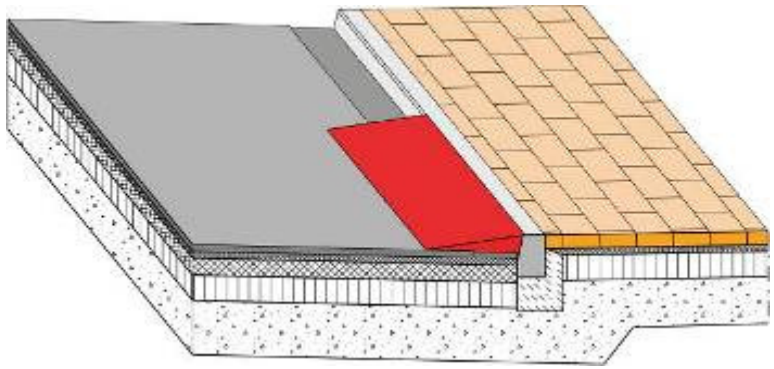
Auf Hindernisse oder Schlaglöcher kann kurzfristig durch auffällige Markierungs-farbe hingewiesen werden.

Übergänge schaffen

Bei Überleitungen von Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn ist die Absenkung der Bordsteins oder die Anlage eines Bitumenkeils notwendig.

Die Überleitungen auf die Fahrbahn müssen gegen den rückläufigen Kfz-Verkehr gesichert werden.

Je nach Geschwindigkeitsniveau sind Baken oder Markierungen einzusetzen.



Übergänge schaffen

Überleitung des Geh- und Radweges über die Anlage eines Bitumenkeils.

Übergänge schaffen

Überleitung des Gehwegs auf die Fahrbahn über einen Bitumenkeil.

Radverkehr umleiten

Wenn der Radverkehr nicht mehr an der Baustelle vorbei geführt werden kann, so muss eine Umleitung eingerichtet werden.

Diese muss bis zur Rückkehr auf die ursprüngliche Route durchgängig beschildert sein.

Radverkehr umleiten

Eine Baustelle in einer Einbahnstraße vermindert die Fahrbahnbreite, so dass diese nicht mehr für den Radverkehr geöffnet sein kann.

Eine Umleitung führt den Radverkehr auf die ursprüngliche Route zurück.

Radverkehr umleiten

Wichtig ist, die Kontinuität der Umleitung. Es dürfen keine Unterbrechungen auftreten.

Finanzierung

50 Mio. € für Radverkehr in NRW jährlich (3 €/P)

325.000 € für die zentrale ÖA der AGFS

350.000 € für dezentrale ÖA in den Kommunen

100.000 € aus dem Bereich des BMVBS

45.000 € Spenden

„Radverkehr kostet Geld - Autoverkehr kostet sehr viel mehr Geld“

so Leo Smolders, ein niederländischer Kollege

Vorteile für die Mitglieder

1. Gemeinsame ÖA Land/Kommunen
2. Vorbereitung und Durchführung von Aktionen werden professionell unterstützt (zentrale Ebene).
3. Nur AGFS Mitglieder bekommen Fördermittel für ÖA. (dezentrale Ebene).
4. Ständiger Erfahrungsaustausch.
5. Politischer Druck im Rahmen der Mitgliedschaft auch am Ball zu bleiben.
6. Imagegewinn nach Außen (Bürgerschaft) und Innen (Verwaltung und Politik).
7. AGFS als fachspezifische Interessenvertretung der Kommunen gegenüber Land, Bund und EU.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit