



Hansestadt Wesel
am Rhein

KINDER-FAHRRAD- LEXIKON

Rund ums Rad von A bis Z



2022



Impressum



Hansestadt Wesel
am Rhein

Stadt Wesel

Fachbereich Stadtentwicklung

Idee und Verfasser:

Dipl.-Ing. Michael Blaess

michael.blaess@wesel.de

1. Auflage März 2022

500 Exemplare

gefördert durch:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Literatur

- agfs-nrw.de
- Nahmobilitätskonzept 2015-2021, Stadt Wesel 2015
- Zukunft der Mobilität, Städte und Gemeindebund NRW, AGFS 2019
- Städte in Bewegung, AGFS 2015
- 25 Jahre AGFS 2016
- Nahmobilität konkret, AGFS 2008
- 200 Jahre Fahrrad, Stadt Wesel 2017
- Nahmobilität 2.0, AGFS 2012
- wikipedia.de

Abbildungsnachweis

Fotos, Logos, Grafiken von

- Stadt Wesel
- AGFS
- shutterstock.de
- freepik.de
- wikipedia.de
- adfc.de
- adfk-bw.de
- Stadtwerke Münster

Vorwort

Immer wieder werden von Kindern und Erwachsenen Fragen zum Thema Radverkehr gestellt. Viele Begriffe, die für Fachleute alltäglich sind und mit großer Selbstverständlichkeit jeden Tag im Sprachgebrauch benutzt werden, sind Laien und vor allem Kindern nicht geläufig.

Aus diesem Grund wurde das Fahrradlexikon für Kinder, aber auch für ihre Eltern und ihre Lehrer entwickelt. Viele Begrifflichkeiten sind nicht immer einfach zu verstehen. Daher braucht es die Erwachsenen, die sich die Zeit nehmen, sie den Kindern mit Hilfe des Lexikons näher zu bringen. Die Begriffe sind nicht wahllos ausgewählt, sondern wurden immer wieder bei städtischen Aktionen und Veranstaltungen zum Thema Radverkehr von Kindern in den letzten Jahren nachgefragt.

Das Lexikon umfasst insgesamt 66 Begriffe, die nun in der ersten Auflage erschienen sind. Zukünftig soll das Lexikon auf der einen Seite stets aktualisiert werden und auf der anderen Seite um neue Begriffe erweitert werden.

Wesel ist seit 1993 Fahrradfreundliche Stadt und arbeitet seither erfolgreich daran, den Radverkehrsanteil ständig zu erhöhen. Aus diesem Grund ist es so wichtig, dass bereits junge Menschen nicht nur eine gute und sichere Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Wesel vorfinden, sondern auch durch unterschiedliche Medien gut informiert sind.

Somit stellt das Kinderfahrradlexikon einen weiteren wichtigen Baustein im Bereich der Kommunikation dar, um die Kinder bereits heute an eine gesundheitsfördernde, klimaneutrale und abgasfreie Mobilität heranzuführen.

Wesel, im März 2022



Abstellanlagen

Eine Abstellanlage ist eine bauliche Einrichtung zum Abstellen von Fahrrädern. In der Regel wird darunter eine Anlage verstanden, die aus einer Anordnung mehrerer Fahrradhalterungen und gegebenenfalls zugehöriger Überdachung, Umzäunung und Einrichtungen mit einer Zutrittskontrolle besteht. Diese Abstellanlagen befinden sich meist an Orten, an denen ein regelmäßiger Bedarf zum Abstellen von Fahrrädern gegeben ist, wie z.B. Schulen, Bahnhöfe, Haltepunkte, Fußgängerzonen oder Sportstätten.



Fahrrad-Abstellanlage in Wesel

AGFS

Die „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.“ (AGFS) verfolgt das Ziel, die Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen für den Fuß- und Radverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten. Dementsprechend arbeitet die AGFS eng mit den Kommunen zusammen. Gegründet wurde der Verein 1993 und hat seitdem seinen Sitz in Krefeld. Die Stadt Wesel ist seit 1995 Mitglied in der AGFS.



agfs-nrw.de

Apps

Apps werden die Programme genannt, die auf Tablets, PCs und Smartphones laufen. Der Begriff App kommt von Application, dem englischen Wort für Programm. Digitale Angebote nehmen auch im Bereich der Verkehrserziehung rasant zu. Viele Apps sind kostenlos und einfach zu bedienen. Es kann aber auch sein, dass Apps mit ihren Inhalten gekauft werden müssen.



Beleuchtung



Neben dem „Sehen“ spielt das Thema „Gesehen werden“ eine mindestens ebenso wichtige Rolle für die Teilnahme am Straßenverkehr. Zur Beleuchtung am Fahrrad gehören der Vorderscheinwerfer mit weißem Licht sowie die Schlussleuchte mit rotem Licht. Zudem sind Reflektoren, welche an den Pedalen, den Reifen und jeweils vorne und hinten am Fahrrad angebracht sein müssen, ebenfalls sehr wichtig. Besonders schwächere Verkehrsteilnehmende können damit gut im Straßenverkehr gesehen werden.



Benutzungspflicht

Die Benutzungspflicht des Radwegs ist nur dann vorgeschrieben, wenn ein solcher amtlich durch die Zeichen 237, 240 oder 241 (siehe Schilder) ausgewiesen ist. Bei einer Behinderung auf dem Radweg ist die Nutzung der Straße erlaubt. Auf den Gehweg dürfen Erwachsene nicht ausweichen.

Wenn keine der oben genannten Beschilderung vorhanden ist, darf wahlweise die rechte Seite der Fahrbahn oder der Radweg von den Radfahrenden genutzt werden.



Zeichen 237



Zeichen 240



Zeichen 241

Bike & Ride

Der Begriff Bike & Ride oder kurz B+R beschreibt einen Verknüpfungspunkt in der Verkehrsplanung. Unter diesem Begriff wird die Anfahrt zu einem Verknüpfungspunkt (in der Regel ein Bahnhof, ein Haltepunkt oder eine Haltestelle) mit einem Fahrrad verstanden.

Ziel dieses weltweit angewandten Prinzips ist im Wesentlichen, die Attraktivität von Bus und Bahn zu steigern.



Bikesharing

Hierbei handelt es sich um ein Modell, bei dem ein Fahrrad an verschiedene Nutzer*innen verliehen oder vermietet wird. Im deutschsprachigen Raum ist es auch unter dem Namen öffentliches Fahrradverleihsystem bekannt. Vor allem an Bahnhöfen findet man sogenannte Stationen (siehe Bild). Aber auch im gesamten Stadtbild gibt es seit einigen Jahren immer mehr Fahrradverleihstationen. Hier können rund um die Uhr Fahrräder ausgeliehen werden. Zur Nutzung ist eine Registrierung (z.B. über eine App) erforderlich.



Bordsteinradweg

Bordsteinradwege sind mit der zunehmenden Motorisierung der sechziger und siebziger Jahre entstanden. Die Radfahrenden sollten separat geführt werden, damit sie den Autoverkehr auf der Fahrbahn nicht behindern. Die Fahrbahn sollte ausschließlich dem Autoverkehr gehören, denn es hieß „Freie Fahrt für freie Bürger“. Auch heute findet man immer noch Bordsteinradwege an den Stellen, an denen in den Städten die Straßen oftmals noch nicht umgebaut wurden.



Bußgelder

Das Bußgeld ist neben Punkten in Flensburg oder einem Fahrverbot eine Möglichkeit, Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr zu ahnden. Im Bußgeldkatalog sind Richtwerte zu den Bußgeldern für verschiedene Regelmissachtungen festgehalten.



Stand: 2022

Deutscher Fahrradpreis

Der Deutsche Fahrradpreis ist ein bundesweiter Wettbewerb, der seit 2000 jährlich vergeben wird. Zudem ist es die höchste Auszeichnung, die im Bereich Radverkehr in Deutschland verliehen wird.

Es werden vier Fachpreise verliehen: die fahrradfreundlichste Persönlichkeit, Infrastruktur, Service und Kommunikation. Die drei Fachpreise in den Kategorien Infrastruktur, Service und Kommunikation zeichnen Projekte und Maßnahmen aus, die dazu beitragen, die Bedingungen für den Radverkehr im Alltag, in der Freizeit oder im Tourismus zu verbessern.

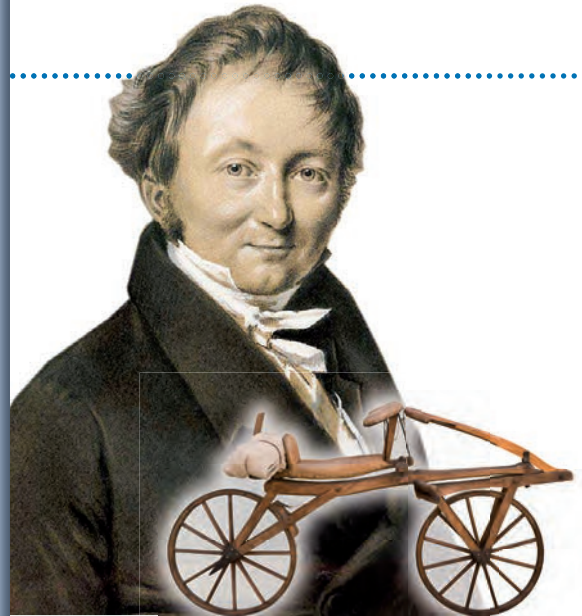
Die Stadt Wesel hat den Deutschen Fahrradpreis für das Projekt „Lippefähre“ im Jahr 2006 gewonnen.



Projekt „Lippefähre“ 2006

Karl-Friedrich Drais

Karl-Friedrich Freiherr von Drais ist am 29. April 1785 in Karlsruhe geboren und gilt als Entwickler der „Laufmaschine“ und somit als Urvater des heutigen Fahrrads. Weiter erlangte er Berühmtheit durch viele weitere Erfindungen. Neben seiner Tätigkeit als Forstbeamter erfand er unter anderem eine Tastenschreibmaschine, einen Dampfkochtopf und eine Schießmaschine. Das Laufrad war allerdings seine größte Erfindung, mit dem er am 12. Juni 1817 die legendäre Testfahrt von Mannheim nach Neckarau angetreten hatte.



Dynamo

Ein Fahrraddynamo ist ein kleiner elektrischer Generator, der während der Fahrt die Stromversorgung der Fahrradbeleuchtung mittels einer Drehbewegung sichert. Es gibt verschiedene Formen



Nabendynamo

eines Fahrraddynamos: Seitenläufer-, Naben-, Rollen-, Speichen- und Felgendynamos, wobei Seitenläufer- und Nabendynamos die gängigsten Formen sind. Bis 2013 waren Fahrräder verpflichtend mit einem Dynamo auszurüsten. Seit 2013 ist die Nutzung von batterie- oder akkubetriebenen Beleuchtungseinrichtungen ebenfalls möglich und erlaubt.

E-Mobilität

Elektromobilität umfasst all jene Fahrzeuge, die von einem Elektromotor angetrieben werden und ihre Energie überwiegend aus dem Stromnetz beziehen, also extern aufladbar sind. Dazu gehören rein elektrisch betriebene Fahrzeuge, eine Kombination von E-Motor und kleinem Verbrennungsmotor und am Stromnetz aufladbare Hybridfahrzeuge. Die Elektromobilität gilt als zentraler Baustein eines nachhaltigen und klimaschonenden Verkehrssystems auf Basis erneuerbarer Energien.

Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist eine einfache und effektive Maßnahme, um den Radverkehr innerorts mittels Abkürzungen attraktiv zu machen. Die Öffnung für den Radverkehr ist zudem einfach, kostengünstig und schnell umsetzbar. Zudem wird der Radverkehr auf Gehwegen somit vermieden und gilt als sehr verkehrssicher, da sich die Verkehrsteilnehmenden einander im gegenseitigen Sichtkontakt begegnen. Die Sicherheit erhöht sich mit zunehmender Fahrbahnbreite. Für die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung sind an allen Einmündungen die entsprechenden Verkehrsschilder aufzustellen („Radverkehr frei“ und „Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen“).

E

Seitenläuferdynamo



Felgendynamo



Einbahnstraße



Fahrrad

Ein Fahrrad ist ein mindestens zweirädriges, für gewöhnlich einspuriges Landfahrzeug, dass ausschließlich durch das Treten von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird.

Das Wort Fahrrad wurde von den deutschen Radfahrervereinen 1885 als deutsche Entsprechung für die englische Bezeichnung „bicycle“ eingeführt. Der neue Ausdruck trat im alltäglichen Sprachgebrauch zunehmend neben die aus dem Französischen entlehnte etablierte Bezeichnung „Veloziped“. Der Ausdruck „Fahrrad“ konnte sich letztlich durchsetzen, als in der Zeit der Weimarer Republik das Französische als die Sprache des Hochadels zusehends abgelehnt wurde.

Fahrradaktionstag

Der Fahrradaktionstag der Stadt Wesel findet jährlich am ersten Wochenende im April in der Innenstadt in Wesel statt. In der Zeit von 13 bis 18 Uhr wird die Fußgängerzone zwischen Leyensplatz und Berliner Tor zur Aktionsfläche. Das vielfältige Angebot umfasst unter anderem Stände von Fahrradhändlern, Polizei sowie dem ADFC. Darüber hinaus findet eine Fundradversteigerung statt und wer bereits ein Fahrrad besitzt, kann es kostenfrei codieren lassen.

Fahrradfreundliche Stadt

Die Auszeichnung Fahrradfreundliche Kommune wird von einzelnen Bundesländern vergeben. Der Begriff Fahrradfreundliche Stadt wurde von Konrad Otto-Zimmermann in den frühen 1980er Jahren eingeführt.

In Nordrhein-Westfalen wurde im Jahr 1993 die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte

F



(AGFS) mit 13 Mitgliedern gegründet. Die Aufnahme als Mitglied in der AGFS berechtigt zum Tragen des Titels „Fahrradfreundliche Stadt“. Diese Aufnahme als Mitglied erfolgt für sieben Jahre, bevor eine Überprüfung der Mitgliedschaft stattfindet. Die Stadt Wesel ist seit 1995 „Fahrradfreundliche Stadt“ und Mitglied in der AGFS.

Fahrradstraße

Eine Fahrradstraße ist eine in erster Linie für den Radverkehr vorgesehene Straße und wird mit einem eigenen Verkehrszeichen, dass es seit 1997 gibt, beschildert. Hier gelten allerdings besondere Regeln:

Radfahrende dürfen auch nebeneinander radeln, müssen jedoch weiterhin das Rechtsfahrgebot beachten und gegebenenfalls entgegenkommendem Radverkehr Platz machen. Außerdem darf hier niemand schneller als 30 km/h fahren. Zusatzschilder können z.B. Autos zulassen. Allerdings dürfen Radfahrende nicht gefährdet oder behindert werden. Im Zweifelsfall muss der Autofahrende die Geschwindigkeit verringern oder warten.

Fahrradzone

Im Juli 2020 wurde Deutschlands erste Fahrradzone in Bremen eröffnet. Analog zu den Tempo-30-Zonen können nun auch Fahrradzonen angeordnet werden. Die Regelung orientiert sich an den Regeln für Fahrradstraßen:

Anderer Verkehr als Radverkehr ist hier nur nach gesonderter Freigabe gestattet. Für den freigegebenen Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Auch Elektrokleinstfahrzeuge dürfen hier fahren. Die Straßenverkehrsbehörden können Fahrradzonen unter erleichterten Voraussetzungen anordnen.

F



Hinweisschilder Beginn und Ende einer Fahrradstraße



Hinweisschilder 244.3 Beginn- und 244.4 Ende der Fahrradzone



Gemeinsamer Geh- und Radweg

Der benutzungspflichtige gemeinsame bzw. kombinierte Geh- und Radweg wird mit dem Verkehrszeichen 240 ausgewiesen. Auf dementsprechend beschilderten Wegen muss der Radverkehr Rücksicht auf die Belange des Fußverkehrs nehmen. Die Mindestbreite von gemeinsamen Geh- und Radwegen beträgt 2,50 m.

Gesundheit

Radfahren ist gesund. Wer regelmäßig in die Pedale tritt, stärkt die Pumpfunktion des Herzens, baut überschüssige Fette im Körper ab, kräftigt Muskeln und Lunge, regt den Stoffwechsel an und entlastet die Gelenke.

Im Bundesdurchschnitt sitzen die Menschen in Deutschland pro Werktag insgesamt 450 Minuten. Das entspricht 7,5 Stunden und somit fast der Hälfte der Wachzeit an einem Tag. Das Radfahren kann dazu beitragen, dass die sitzende Gesellschaft wieder in Bewegung kommt.

Grünpfeil



Der Grünpfeil ist nach der Straßenverkehrs-Ordnung eine nicht leuchtende Ergänzung an Ampelanlagen. Dargestellt wird der Grünpfeil durch einen nach rechts gerichteten Pfeil auf einem Zusatzschild rechts neben dem roten Licht der Ampel. Er erlaubt allen Fahrzeugen das Abbiegen nach rechts trotz roten Lichtzeichens. Zuvor muss der Verkehrsteilnehmende mit seinem Fahrzeug allerdings an der Haltelinie angehalten haben. Eine Behinderung oder eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmender muss beim Abbiegen ausgeschlossen sein.

G



Radfahren verbessert die
Durchblutung des Körpers!

Beim Radfahren ist man
an der frischen Luft!

Radfahren stärkt das
Immunsystem!

Radfahren macht
gute Laune!

Durch das
Radfahren trainiert man
seine Muskulatur!



Grünpfeil an einer Ampelanlage

Helm

Fahradhelme verhindern zwar keine Unfälle, mildern aber deren Folgen deutlich. Schutzhelme sind technisch ausgereift, bequem und in den verschiedensten Modellen im Handel zu erhalten. Auch wenn es keine Helmpflicht in Deutschland gibt, ist das Tragen eines Helms sowohl für Jung als auch für Alt dringend zu empfehlen. Mehr als 80 % der schweren Hirnverletzungen bei Fahrradunfällen können durch das Tragen eines Helms vermieden werden.



Hochrad

Die Ära der Hochräder lag zwischen 1870-1890. In jener Zeit wurden Hochräder mit sehr großen Vorderrädern und kleinen Hinterrädern gebaut. Man konnte damit Geschwindigkeiten von bis zu 25 km pro Stunde erreichen. Jedoch verlangte es sehr viel Übung mit dem Hochrad zu fahren, da die Gefahr zu stürzen oder umzufallen sehr hoch war.



Hol- und Bringzone

Hol- und Bringzonen sind klar definierte Haltestellen im Umfeld einer Schule. Bis dorthin dürfen Eltern ihre Kinder mit dem Auto bringen und von dort wieder abholen. Den restlichen Schulweg gehen die Kinder zu Fuß. Dadurch erhöht sich die Verkehrssicherheit rund um die Schule. Hol- und Bringzonen sollten Teil eines schulischen Mobilitätsmanagements sein. Dann helfen sie, den Autoverkehr und den übrigen Schülerverkehr vor der Schule zu entzerren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.



Ich bin die Energie

Die Kurzstreckenkampagne „Ich bin die Energie“ wurde von der AGFS NRW e.V. entwickelt. Die Kampagne motiviert dazu, auf Strecken bis 5 km die eigene Energie zu nutzen, also zu Fuß zu gehen oder in die Pedale zu treten und so Bewegung auf natürliche Weise in den Alltag zu integrieren. Ziel ist es, das Verkehrsmittel Auto bei möglichst vielen Fahrten bis 5 km nicht zu nutzen, sondern sinnvoll z.B. mit dem Fahrrad zu ersetzen.

Ich fahre Rad, weil...

Die erfolgreiche Sommerkampagne der AGFS NRW e.V. wurde in den Jahren 2008 und 2009 in NRW durchgeführt. Die Kampagne diente dazu, mehr Menschen zum Radfahren zu animieren. Radfahren ist nicht nur gesund, umweltbewusst und preisgünstig - es ist vor allem eine lustvolle, beschwingte Möglichkeit von A nach B zu kommen. Daher fragte die AGFS auf Großflächenplakaten, auf Litfasssäulen, in Schulen, an Bushaltestellen, in Bibliotheken, in den Stadtverwaltungen und so weiter danach, warum die Menschen in Nordrhein-Westfalen Fahrrad fahren. Alle Bürger*innen sowie die Kinder waren aufgerufen, den Satz „Ich fahre Rad, weil ...“ zu ergänzen. Gesucht wurden die ganz persönlichen Gründe und Motive, auf das Fahrrad umzusteigen. Erlaubt waren alle Varianten von künstlerischem Einsatz wie Malen, Basteln, Fotografieren und vieles mehr. Unter allen Einsendern wurden dann die Gewinner ermittelt.



Drei
Kampagnen-
plakate



Katzenaugen

Laut Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gehören Katzenaugen, Reflektoren und Seitenstrahler an jedes Fahrrad, wenn man damit im Straßenverkehr unterwegs ist. Fehlen diese Anbauteile an deinem Fahrrad, kann dies bei einer Polizeikontrolle zu einer Zahlung eines Verwarnungsgeldes führen. An das Fahrrad gehören mindestens ein weißer Frontreflektor, ein roter Rückstrahler (Reflektor), ein roter Großflächenrückstrahler, zwei Speichenrückstrahler an jedem Rad oder umlaufende Reflexstreifen auf beiden Seiten der Reifen sowie Pedalrückstrahler nach vorne und hinten. In den Lampen integrierte Front- und Rückstrahler sind ebenfalls erlaubt. Weitere Reflektoren sind zulässig und durchaus erwünscht. Wenn auch Rennräder, Mountainbikes oder Fixies im Straßenverkehr genutzt werden, gehören die genannten Strahler auch an diese Fahrräder.



Kinderfahrradstadtplan

In Wesel können Kinder ihre Stadtteile spielerisch mit dem Fahrrad erkunden. Es wird in den Kinder-Fahrrad-Stadtplänen auf besondere Gefahrenpunkte in den einzelnen Ortsteilen hingewiesen und zum Beispiel der Busverkehr, das Verhalten an Haltestellen, die Kreisverkehre und das Thema „Licht am Fahrrad“ kindgerecht erläutert. Mit den Kinder-Fahrrad-Stadtplänen sollen Kinder fitter gemacht und ein gezielter Beitrag zur Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) gegeben werden. Mit dem richtigen Bewusstsein können Kinder so bereits mit ihrer Mobilität sehr früh einen Beitrag zur CO² Reduzierung liefern und ihre Gesundheit deutlich verbessern. Die sechs erschienenen Kinder-Fahrrad-Stadtpläne für die verschiedenen Ortsteile gehören mittlerweile zum festen Be-



standteil der Verkehrserziehung an Weseler Schulen und dienen zur Vorbereitung der Fahrradprüfung. Im Laufe der letzten 13 Jahre wurden über 80 verschiedene Themen kindgerecht vorgestellt.

Knotenpunktsystem

Genutzt wird die bereits installierte und jahrelang bewährte Ausschilderung des Radverkehrsnetzes NRW (weiße Hinweisschilder mit roter Schrift). Das landesweite Radverkehrsnetz wurde nun an Schnittstellen mit Zahlen versehen. Einschübe geben die Richtung zum nächsten Knotenpunkt an.

Was bringt das?

In Zukunft werden sich Radfahrende auf ihrer Tour einfacher orientieren können. Das Kartenmaterial muss weniger oder gar nicht genutzt werden.

Wie funktioniert es?

Bei der Tourenplanung notiert man sich ganz einfach nur die Reihenfolge der Knotenpunkte, die man passieren möchte. Dieses System, welches es schon seit vielen Jahren in den Niederlanden gibt und sehr erfolgreich praktiziert wird, stellt für die Radfahrenden eine deutliche Erleichterung dar.

Kommunikation

Neben der Infrastruktur und dem Service ist die Kommunikation die dritte Säule im Bereich des Radverkehrs, um diesen dauerhaft zu verbessern. Es reicht nicht nur gute Radverkehrsanlagen zu bauen und Radstationen zur Verfügung zu stellen, sondern es benötigt die Kommunikation, um die Qualitäten des Radverkehrs den Menschen durch Fachtagungen, Messen, Aktionstage, Exkursionen und Gespräche näher zu bringen. Ziel ist es, den Umstieg auf das Fahrrad zu fördern und zu unterstützen.



Knotenpunkt mit Hinweistafel und Richtungspfeilen

Infrastruktur

Service

Kommunikation

Kopenhagen

2017 belegte Kopenhagen zum zweiten Mal in Folge den 1. Platz des Copenhagenize Index und ist somit definitiv eine der fahrradfreundlichsten Städte weltweit. Am Beispiel der dänischen Hauptstadt zeigt sich, dass der Weg zu einer nachhaltigen Stadt mit hoher Lebensqualität und einem sehr hohen Radverkehrsanteil über die Verkehrspolitik bzw. Verkehrsplanung führt.

Egal ob für den Arbeitsweg, den Schulweg, die Strecke von Zuhause zur Universität oder für Ausflüge und Transporte jeglicher Art – das Rad gilt in der Fahrradhauptstadt inzwischen als Hauptverkehrsmittel. So wurden 2016 seit 1970 in der Innenstadt zum ersten Mal wieder mehr Fahrräder als Autos gezählt. Der wichtigste Grund, den Kopenhagener*innen angeben, wenn man sie fragt, weshalb sie das Rad dem Auto vorziehen, ist nicht etwa Gesundheitsförderung, Umweltbewusstsein oder Geldersparnis – nein, sie fahren mit dem Rad, weil sie auf diese Weise schneller ans Ziel kommen. Im Gegensatz zu den meisten anderen Großstädten hat man in Kopenhagen bereits seit Anfang 1970 eine verkehrspolitische Wende zugunsten des Fahrrads begonnen. Seither steuert die dänische Hauptstadt konsequent zurück zur fahrradfreundlichen Stadt mit einer einhergehenden Reduktion des Autoverkehrs und entsprechenden finanziellen Mitteln. Beispiele hierfür sind:

- Jährliche Reduzierung des Parkraums für Autos um 3 %, um Raumressourcen für den Radverkehr zu gewinnen.
- Hohe Parkgebühren, die allerdings nicht nur in Kopenhagen, sondern in ganz Dänemark zu entrichten sind.

Fast wichtiger als die finanziellen Investitionen aber war, dass den Radfahrenden eine politische Anerkennung für das Thema Radverkehr entgegengebracht wurde.

K



„The Snake“ in Kopenhagen



Radschnellweg



Radstellplatz



Kreisverkehr

Eigentlich ist die Vorfahrtsregel im Kreisverkehr klar, aber wenn man als Radfahrender „außen“ außerhalb der Fahrbahn fährt, kann der Schilderwald und die Situation zu Verwirrung führen. Zunächst muss laut Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ein Kreisverkehr an jeder Zufahrt mit dem Zeichen 215 „Kreisverkehr“ und 205 „Vorfahrt gewähren“ ausgeschildert sein. Wenn diese Schilder fehlen, gilt die Rechts-vor-Links-Regel.

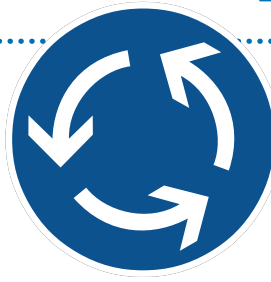
Fahrzeuge und Radfahrende, die in den Kreisverkehr einfahren möchten, müssen die Vorfahrt der bereits im Kreisverkehr fahrenden Verkehrsteilnehmenden beachten. Blinken oder Handzeichen bei der Einfahrt sind unzulässig (§ 8, Absatz 1a StVO). Wer aus dem Kreisverkehr ausfahren möchte, muss Blinken bzw. Handzeichen geben. Die Schilder regeln dabei die Vorfahrtsregelung auf der Kreisel-Fahrbahn. Wenn also ein Radfahrender auf der Fahrbahn fährt - egal ob direkt oder auf einem Radfahrstreifen - dann gelten dieselben Regeln wie für den Kraftfahrzeugverkehr.

Radfahrende auf getrennt geführten Radwegen haben Vorrang vor aus- und einfahrenden Fahrzeugen sofern keine gesonderten Schilder für Radfahrende aufgestellt sind.

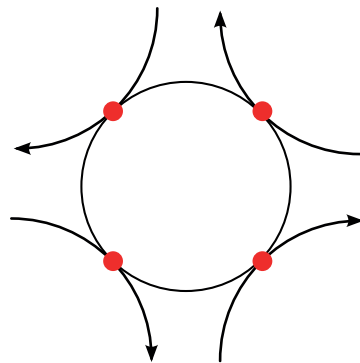
An einem Kreisverkehr können zusätzliche Schilder aufgestellt sein, die weitere Regelungen beinhalten. Das kann insbesondere der Fall sein, wenn Radfahrende außerhalb der Fahrbahn auf einem abgetrennten Radweg fahren. Hier können für die Radfahrenden gesonderte „Vorfahrt gewähren“-Schilder aufgestellt sein.

Das bedeutet dann, dass der Radfahrer den Verkehrsteilnehmenden auf der gesamten kreuzenden Straße die Vorfahrt gewähren muss. Das gilt sowohl für aus- als auch einfahrende Fahrzeuge!

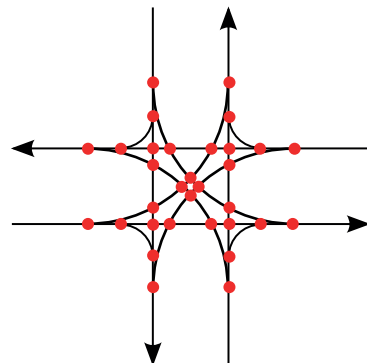
K



Verkehrszeichen 215 „Kreisverkehr“



Vergleich der Gefahrenpunkte von Kreisverkehr und Ampelkreuzung



Ladestationen

Wer große Strecken mit dem E-Bike oder seinem Pedelec zurücklegen möchte, muss aufpassen, dass dabei nicht die Energie ausgeht. Immer mehr E-Bike Ladestationen haben daher ihren Platz in der Umgebung von Restaurants, Museen, Rathäusern und vielen weiteren attraktiven und touristischen Orten gefunden. Während dem Akku an den Ladesäulen wieder neue Energie zugeführt wird, kann der Radfahrende gemütlich einen Kaffee genießen, sich die Sehenswürdigkeiten der Stadt ansehen oder einen kleinen Museumsbesuch einlegen.

Die Anzahl der Ladestationen in den Städten steigt aktuell im Bereich der E-Mobilität für die Radfahrenden stetig.

Lastenrad

Das Transportrad, Lastenfahrrad oder auch Cargo-bike ist ein Fahrrad, das dem Transport von Lasten oder Personen dient. Je nach Aufgabe und Einsatzgebiet sind sie mit verschiedenen An- und Aufbauten ausgerüstet. Eine Erweiterung des Einsatzspektrums wird durch die Ausstattung mit Elektro-Antrieb erreicht.

Lastenräder besitzen zwei, drei oder seltener vier Laufräder. Verbreitete Transport-Zweiräder wie das Bäckerrad, das Postrad und der Vorderlader (auch als Long John bezeichnet) haben meist eine größere Ladefläche vor dem Lenker. Die Ladung ist dabei im Blick des Fahrers und das Fahrrad bleibt wenig und gut manövrierbar.

Lastenräder erfreuen sich seit einigen Jahren einer neuen Beliebtheit und dienen als ökologischer Ersatz für das Auto, um Besorgungen zu tätigen.



Ladestation



Hinweisschild
Ladestation auf
Weseler Stadtgebiet

E-Bike
Ladestation
in Wesel



Laufrad

Das Laufrad dient als Einsteigermodell für Kinder, um das Radfahren schnell und sicher zu lernen. Durch das Fahren mit dem Laufrad wird bei den Kindern der Gleichgewichtssinn stark trainiert. Gleichzeitig lernen Kinder das sichere Manövrieren mit dem Laufrad. Wer gut und sicher mit dem Laufrad unterwegs ist, der wird keine Probleme beim Erlernen des Radfahrens haben.



Liebe braucht Abstand

Die Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ thematisiert das häufig problematische Abstandsverhalten zwischen Verkehrsmitteln – speziell zwischen Autos (Drängeln), Autos/ÖPNV und Radverkehr sowie zwischen Rad- und Fußverkehr. Unzureichender Abstand zwischen den Verkehrsmitteln ist nicht nur eine viel zitierte Aggressionsquelle, sondern auch der Grund für viele Unfälle. Eine Verkehrsuntersuchung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zeigt, dass bei allen Innerortsunfällen mangelnder Abstand die Unfallursache Nummer zwei war. Insofern ist unzureichendes Abstandsverhalten nicht nur potenziell gefährdend, sondern auch in hohem Maße eine konkrete Ursache vieler Unfälle. Betroffen sind Autofahrende, Radfahrende und Zufußgehende gleichermaßen.

Dabei könnte alles so einfach sein: Kleine Aktionen und Gesten machen nicht nur den Verkehr sicherer, sondern tragen auch dazu bei, dass das Miteinander sich verbessert.

L



Postkarten zur Kampagne



Mobilitätsbefragung

Bei der Mobilitätsbefragung, die im Herbst 2019 in Wesel stattgefunden hat, wurden 3.700 Haushalte per Zufall ausgewählt und postalisch angeschrieben. Die Teilnahme war freiwillig und anonym. Die Befragten sollten an einem beliebigen Werktag sämtliche zurückgelegte Wege notieren und dokumentieren. Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Auto. Mit dieser Umfrage wollte die Stadt Wesel das Bewegungsverhalten ihrer Bürger*innen ermitteln.

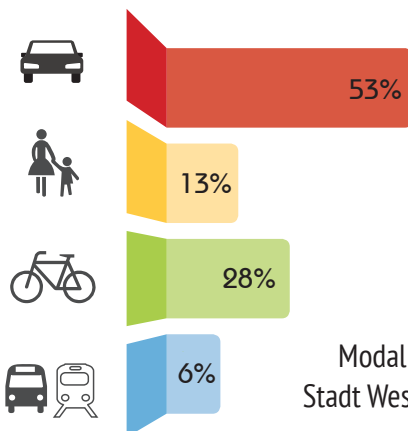
Mobilstation

ÖPNV, Carsharing, E-Bikes – an Mobilstationen steht Reisenden nicht nur ein Verkehrsmittel zur Verfügung, sondern mehrere. Denn Mobilstationen verknüpfen unterschiedliche Verkehrsmittel systematisch miteinander. Besonders in verdichteten Siedlungsbereichen steigt die Chance, die überlastete Straßeninfrastruktur zu entlasten. Mobilstationen leisten aber auch einen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit für Personen, denen nicht permanent ein Auto zur Verfügung steht und tragen im ländlichen Raum zur Mobilitätssicherung bei.

Modal Split

Als Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel genannt. Eine andere gebräuchliche Bezeichnung im Personenverkehr ist „Verkehrsmittelwahl“. Der Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten von Personen und hängt unter anderem vom Verkehrsangebot und wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen ab. Er wird teilweise durch Befragungen und teilweise durch Verkehrszählungen ermittelt.

M



Modal Split
Stadt Wesel, 2019

Mountainbike

Ein Mountainbike ist ein Fahrrad, dass besonders auf den Einsatz abseits befestigter Straßen ausgerichtet ist. Grundsätzlich ist das Geländerad ebenso wie das Rennrad eher ein Sportgerät als ein Verkehrsmittel.

Fehlen Beleuchtung, Klingel und Reflektoren am Mountainbike, kann es nicht im Straßenverkehr eingesetzt werden, da es nicht der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entspricht.



Nahmobilität

Die Nahmobilität zeichnet sich - im Gegensatz zum Fernverkehr - durch geringere Wegdistanzen aus. Dies meint vor allem den Fuß- und Radverkehr. In der Nahmobilität wird der Grundbaustein für eine effiziente, gesunde, klima- und ressourcenschonende und nicht zuletzt bezahlbare Mobilität aller Altersgruppen gesehen. Sie ist als „Basismobilität“ Grundlage jeglicher Mobilität und unabdingbare Voraussetzung für ein gesundes und urbanes Leben in der Zukunftsgesellschaft.



Nahmobilitätskonzept

Die Stadt Wesel hat seit dem Jahr 2015 ein Nahmobilitätskonzept. Es wurde bereits zum damaligen Zeitpunkt eine zukunftsfähige Mobilität mit Lösungsansätzen für Wesel vorgestellt und nach Möglichkeiten gesucht, wie aus Sicht der Nahmobilität Wesel attraktiver gestaltet werden kann.

Im Fokus der Betrachtung stand in erster Linie der Fuß- und Radverkehr. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes war es u.a., bereits damals für ausreichend Flächen im Straßenraum für den Fuß- und Rad-



verkehr zu sensibilisieren und den Straßenraum bei Neuplanungen aus dieser Sicht neu zu denken. Straßenplanung sollte nicht mehr nur autogerecht sein, sondern ausgerichtet werden auf eine zukunftgerechte Mobilität mit mehr Zufußgehenden und Radfahrenden. Die Umsetzung der Vision „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ wird auf der Grundlage des Nahmobilitätskonzeptes in der Stadt Wesel nach und nach umgesetzt. Als Beispiel hierfür sind die vielen Straßenneubaumaßnahmen zu nennen, die im Zuge des Programms „Stadtumbau West“ in Wesel umgesetzt wurden und noch werden.

Niederrhein (Fahrradregion)

Die Urlaubsregion Niederrhein genießt bei Radfahrenden einen ausgezeichneten Ruf, denn sie verfügt über das dichteste Radwegenetz Europas. Von Kleve im Norden über Xanten, Wesel, Krefeld und Viersen bis nach Heinsberg im Süden erstreckt sich zwischen dem Rhein und den Niederlanden eine flache, abwechslungsreiche Landschaft, die zum Radfahren ideale Bedingungen aufweist. Die Gegend ist reich an Flussläufen, Wäldern, Seen und Heideflächen, dazwischen liegen malerische Dörfer und historische Gebäude wie Mühlen oder Herrensitze. Viele Radtouren führen entlang von Flüssen und über ehemalige Bahntrassen. Die ebenen Strecken erlauben ein angenehmes Radfahren ohne große Anstrengungen.

Die Stadt Wesel hat neben einem sehr attraktiven Freizeitnetz mit vielen Themenrouten auch ein sehr gut ausgebautes Alltagsnetz. Mit mehr als 180 km Radverkehrsanlagen hat die Stadt Wesel ein extrem dicht ausgebautes Radverkehrsnetz.



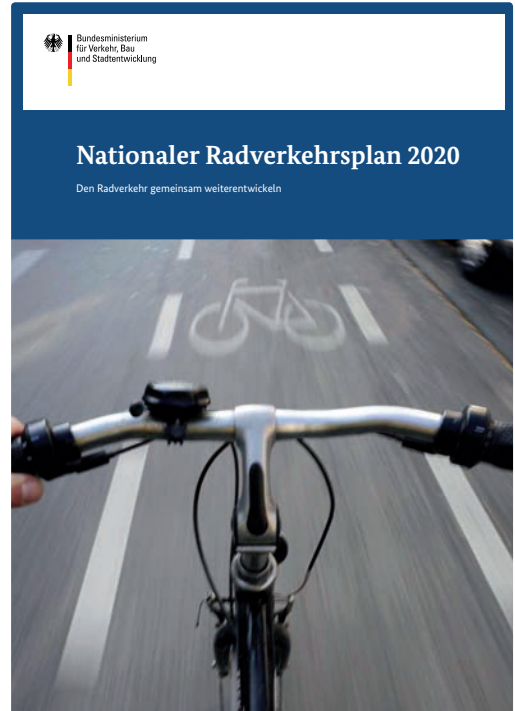
Nationaler Radverkehrsplan

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) bildet die Grundlage für die Radverkehrspolitik in Deutschland. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr unterstützt damit eine nachhaltige Mobilität sowie die Steigerung eines attraktiven Radverkehrs in den Städten. Mit dem NRVP soll außerdem ein Beitrag zur allgemeinen Akzeptanz des Fahrradverkehrs geleistet werden.

Der erste Nationale Radverkehrsplan 2002–2012 wurde im Mai 2002 vom Deutschen Bundestag mit den Stimmen aller Fraktionen beschlossen. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 wurden erstmals messbare Ziele festgeschrieben. Der Radverkehrsanteil, gerechnet als Anteil am Modal Split (der prozentuale Anteil von Verkehrsmitteln am Verkehrsaufkommen im Bundesgebiet), sollte von 10 % im Jahr 2008 auf 15 % im Jahr 2020 ansteigen. Dazu sollte der Radverkehrsanteil im ländlichen Raum von 8 % auf 13 % und innerhalb von städtischen Kommunen von 11 % auf 16 % steigen.

Angesichts von Vergleichszahlen für die Niederlande und für Dänemark, wo bereits im Jahr 2015 ein Radverkehrsanteil von 31 % beziehungsweise 19 % erreicht wurde, erschien dem deutschen Verkehrsministerium dieses Ziel für das Jahr 2020 erreichbar. Innerhalb des Leitbilds eines „Radverkehrs als System“ sollen die Elemente Infrastruktur, Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Service und Dienstleistungen gleichwertig berücksichtigt werden.

N



Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern

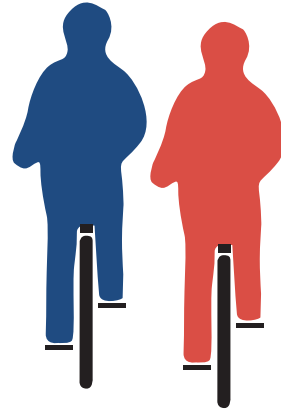
Durch eine Neufassung der Regelung ist klargestellt, dass das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden grundsätzlich gestattet ist. Lediglich wenn andere Verkehrsteilnehmende behindert werden, muss hintereinander gefahren werden.

Ordnungswidrigkeiten/Bußgelder

Fahrradfahrende sind wie Autofahrende oder Zu Fußgehende Verkehrsteilnehmende, daher werden auch Verstöße gegen die StVO von Radfahrenden mit Bußgeldern, Punkten in Flensburg und sogar teilweise mit Fahrverboten geahndet. Vor allem seit der Punktereform ergeben sich einige empfindliche Strafen auch für Radelnde. Hier einige Beispiele mit Stand 13.03.2022:

- Beschilderten Radweg nicht benutzt (blaues Schild) **20 €**
- Fahrrad ohne Licht bzw. defektes Licht **20 €**
- Telefonieren während der Fahrt auf dem Fahrrad **55 €**
- Überfahren einer roten Ampel mit dem Fahrrad **60 € + 1 Punkt**
- Alkoholisiert mit 0,3 Promille oder mehr fahrauffällig Fahrrad gefahren **Strafanzeige**
- Alkoholisiert mit 1,6 Promille oder mehr fahrauffällig Fahrrad gefahren **3 Punkte + Geldstrafe + Anordnung einer medizinisch psychologischen Untersuchung**

N, O



Parken

Für Fahrräder gibt es kein Parkverbot. Das Abstellen auf Gehwegen und Plätzen ist grundsätzlich erlaubt. Die Stadt oder Kommune darf das abgestellte Fahrrad nicht einfach entsorgen. Bei Dunkelheit sollte darauf geachtet werden, dass das Fahrrad sichtbar ist und niemanden behindert. Am besten sind Fahrräder an einem Sammelplatz mit einer fest verankerten Halterung anzuschließen. Durch diese Stellplätze wird niemand behindert und Fahrräder werden sicher verschlossen.

Pedelec

Bei einem Pedelec, auch gerne E-Bike genannt, muss der Fahrende erst selbst in die Pedale treten, um von einem Elektromotor unterstützt zu werden. Daher handelt es sich bei dem Pedelec um ein sogenanntes Elektrofahrrad, welches durch Unterstützung des Motors eine Geschwindigkeit bis zu 25 km pro Stunde erreichen kann. Möchte man schneller fahren, geht dies nur mit der eigenen Muskelkraft. Für die Führung des Pedelecs benötigt man keine Zulassung oder einen Führerschein.

Mit einem Pedelec sind Touren von mehr als 100 km leicht möglich. Dies ist abhängig vom eingesetzten Akku und seiner Leistung.

Das Pedelec ist bewegungsfördernd und umweltfreundlich, da der Fahrende ohne große Anstrengung schnell an sein Ziel kommt. Zudem werden durch das Pedelec die Reichweiten des Radfahrenden deutlich größer. Das Pedelec wird gemäß Straßenverkehrsgesetz (STVG) genauso behandelt wie ein Fahrrad.

P



Quertreiber

In der Stadt Wesel wurde im Jahr 2005 eine Fährverbindung der besonderen Art eingerichtet: Mit der Personen- und Fahrradselbstbedienungsfähre „Quertreiber“ können sich bis zu sechs Personen inklusive Fahrräder mit eigener Muskelkraft von einem zum anderen Ufer der Lippe ziehen. Eine besondere Qualität stellt der Lückenschluss zum umfangreichen Rad- und Wanderwegenetz der benachbarten Städte dar.

Die Fähre wird nicht nur von Radfahrenden aus den benachbarten Kommunen frequentiert, sondern auch von Radelnden aus dem Ruhrgebiet und dem benachbarten Ausland. Nutzer*innen sind Alltagsradfahrende auf dem Weg zur bzw. von der Arbeit sowie Freizeitradfahrenden in allen Altersgruppen. Die Lippefähre stellt für den Alltagsradfahrenden eine erhebliche Verkürzung seiner Wegeverbindung dar. Der Erlebnis- und Abenteuercharakter wird von den Freizeitradfahrenden besonders begrüßt.

Im Jahr 2006 gewann der „Quertreiber“ den Deutschen Fahrradpreis „best-for-bike“ in der Kategorie „Fahrradfreundlichste Entscheidung“. Dieser Gewinn ist die höchste Auszeichnung zum Thema Radverkehr in Deutschland und stellt eine besondere Auszeichnung für Wesel als fahrradfreundliche Stadt dar. Die Lippefähre kann jedes Jahr zwischen dem 16. April und dem 14. Oktober bei Tageslicht und guter Sicht benutzt werden. Sollte Ostern vor dem 16. April liegen, so ist die Fähre ab Ostersonntag einsatzfähig.

Querungsstellen

Wichtig ist, Barrieren im Radverkehrsnetz abzubauen, damit Radfahrende zügig ihre Ziele erreichen können. Querungsstellen für den Radverkehr

Q



2005

Eröffnung der
Lippefähre



2006

Gewinner des Deutschen
Fahrradpreises „best for
bike“ mit dem Projekt
Lippefähre

best for bike
DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS



nehmen dabei eine wichtige Rolle ein. Bei der Querung von Straßen gibt es im Radverkehr regelmäßige Zeitverluste, jeder neue Anfahrvorgang nach dem Anhalten verlängert die Reisezeit. Die Bevorrechtigung des Radverkehrs bei der Querung von Straßen und Wegen bietet die Chance, Wege mit dem Rad zügiger zurück legen zu können. Die Beschleunigung des Radverkehrs darf aber nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen.

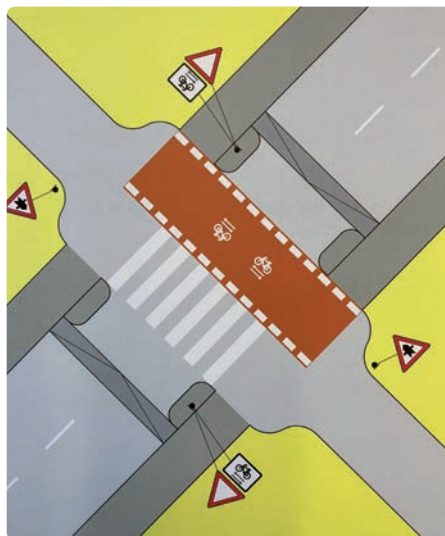
Auch für das neue Thema „Radschnellwege“ werden bevorrechtigte Querungsstellen interessant. Für eine Beschleunigung und Bündelung des Radverkehrs auf optimal ausgebauten Trassen sollte der Radverkehr in der Mehrzahl der Querungsstellen bevorzugt sein.

Quartier in Bewegung

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen möchte in einem Pilotprojekt erproben, ob es möglich ist, mit kreativen Aktionen und Kommunikationsmaßnahmen die Bewohner*innen zu einem aktiveren Lebensstil in ihrem Quartier zu bewegen. Mit dem Modellprojekt möchten die Initiatorinnen und Initiatoren den Menschen in den Quartieren Wege und Möglichkeiten aufzeigen, wie man mehr Bewegung in den Alltag einbauen kann - der wichtigste Faktor für ein gesünderes Leben, mehr Leistungsfähigkeit, persönliches Wohlbefinden und damit auch mehr Zufriedenheit und Lebensqualität!

Um den Weg in ein bewegteres Leben für jede und jeden Einzelnen leichter zu machen, gibt es verschiedene Aktionsmaterialien für den öffentlichen Raum, für Zuhause, für den Arbeitsplatz und für unterwegs.

Q



QUARTIER IN BEWEGUNG
ICH BIN DABEI

WAS PASSIERT IN MEINEM QUARTIER?

WAS HABE ICH DAVON?

ÜBER DAS PROJEKT

2012 hat die Landesregierung Nordrhein-Westfalens den „Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität“ veröffentlicht. Im Fokus: Den Anteil der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie der Radfahrerinnen und Radfahrer am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen. Ein Ziel, von dem viele profitieren: Klima, Umwelt, Verkehr, Gesellschaft, Gesundheit und – besonders – die Quartiere als Lebens- und Bewegungsräume.

Die Realisation liegt in Händen der Arbeitsgruppe „Bewegungsaktivierende Infrastruktur“. Seit 2013 treffen sich hier regelmäßig Expertinnen und Experten der Ministerien für Gesundheit, Sport, Umwelt- und Klimaschutz, Verkehr und Städtebau sowie des Landesportbundes, der Deutschen Sporthochschule Köln und der freundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. Gemeinsam entwickeln sie Ideen und konkrete Maßnahmen für bewegte Städte und Gemeinden – so auch das Modellprojekt „Quartier in Bewegung“.

Radfahrprüfung

Diese Fahrradprüfung wird in der dritten und vierten Schulklasse durchgeführt. Kinder erlernen dabei das richtige Verhalten im Straßenverkehr und Wichtiges über den sicheren Umgang mit ihrem Fahrrad. Seit Jahrzehnten nehmen fast alle Grundschulkinder an dieser Fahrradprüfung teil, die einen festen Bestandteil in der Radverkehrserziehung an den Schulen darstellt.

Der praktische Teil der Fahrradprüfung wird meist von Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten betreut, den theoretischen Teil übernehmen die Lehrerinnen und Lehrer der Grundschulen. Für das erfolgreiche Bestehen des theoretischen Teils stellt die Radfahrprüfungs-App eine gute Hilfe dar.



Aktiv auf dem Übungsplatz



Die App zur Radfahrprüfung

Radfahrstreifen

Ein Radfahrstreifen ist durch eine durchgezogene weiße Linie vom Rest der Fahrbahn getrennt und darf gemäß StVO nur von Radfahrenden befahren werden. Ist ein Radfahrstreifen vorhanden und entsprechend gekennzeichnet, muss dieser auch benutzt werden. Hier besteht mit dem Fahrrad eine Benutzungspflicht, da es sich um einen Sonderweg handelt. Kraftfahrzeuge dürfen auf einem Radfahrstreifen weder halten noch parken. Auch dürfen Kraftfahrzeuge die durchgezogene weiße Linie nicht überfahren. Wird dies missachtet, sind Bußgelder zu erwarten.



Radfahrstreifen in Wesel

Radschnellwege

Regionale und kommunale Radschnellwege – beide Netzelemente sind unabdingbar, wenn es um die Zukunftsmobilität geht. Radschnellwege sind ein besonderer Baustein im Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität.



RS1
Radschnellweg
Ruhr

Sie erfüllen in besonderer Weise die Ansprüche an modernen Radverkehr – direkt, schnell, massentauglich, sicher und kompatibel für eine e-mobile Radverkehrsnutzung.

Radschnellwege sind mit Bevorrechtigung auszugestalten. Es sind daher auch planfreie Querungen, signalgeregelter Knoten und Vorfahrtsregelungen einzuplanen. Es hängt vom jeweiligen Einzelfall ab, wie die Vorfahrt zu regeln ist. Grundsätzlich ist die Querung von Bundesstraßen und stark belasteten Landesstraßen im Verlauf von Radschnellwegen möglichst zu vermeiden. Sollte dies jedoch notwendig sein, ist außerorts eine planfreie Lösung anzustreben. Alternativ kann eine signalgeregelter Lösung gesucht werden.

Radstation

Radstationen / Fahrradstationen sind überdachte und bewachte Abstellanlagen für Fahrräder, die über das reine Abstellen hinaus weitere Dienstleistungen anbieten. Das können z. B. Reparaturen, Reinigung oder Gepäckaufbewahrung, aber auch viele andere Dienstleistungen wie z. B. der Fahrradverleih sein.

Der Unterschied zwischen Radstationen und Fahrradstationen ist, dass Radstationen ein einheitliches Konzept zugrunde liegt, welches durch den ADFC lizenziert wird. „Fahrradstation“ darf sich jedes entsprechende Unternehmen nennen, „Radstation“ aber nur dasjenige, welches ein beim ADFC eingetragener Partner ist.

Die Idee stammt aus den Niederlanden: An rund 100 Bahnhöfen und zahllosen Stellen in den (Innen-)Städten der Niederlande können Radelnden ihre Fahrräder in „Fietsenstallingen“ diebstahl- und witterungsgeschützt abstellen.

Diese Idee der bewachten Fahrradparkhäuser wurde vom Land Nordrhein-Westfalen aufgegriffen und ein Förderprogramm aufgelegt, das Kommunen den größten Teil der Baukosten von Rad-



Radstation in Wesel

stationen abnimmt. Mittlerweile gibt es in NRW 66 Radstationen mit über 18.000 Stellplätzen. Vor allem Pendler*innen profitieren von den sicheren Abstellmöglichkeiten. Ein angenehmer Nebeneffekt ist, dass viele Radstationen zur städtebaulichen Aufwertung ihrer Umgebung beigetragen haben.

Radroutenplaner NRW

Der Radroutenplaner NRW ist ein kostenloses Internet-Angebot, dass bei der Tourenplanung innerhalb von Nordrhein-Westfalen hilft: Radfahrende können sich damit adressengau eine Strecke innerhalb des insgesamt 29.000 Kilometer umfassenden Radwegenetzes zusammenstellen. Ist die Route geplant, lässt sich die Routenbeschreibung ausdrucken oder auch exportieren, um sie zum Beispiel auf ein GPS-Gerät zu laden.

Reflektoren

Laut StVZO gehören Reflektoren, Katzenaugen und Seitenstrahler an jedes Fahrrad, wenn man damit im Straßenverkehr unterwegs ist. Fehlen diese Anbauteile am Fahrrad, kann dies bei einer Polizeikontrolle zu einem Verwarnungsgeld führen. An das Fahrrad gehören mindestens ein weißer Frontreflektor, ein roter Rückstrahler (Reflektor), ein roter Großflächenrückstrahler, zwei Speichenrückstrahler an jedem Rad oder umlaufende Reflexstreifen auf beiden Seiten der Reifen sowie Pedalrückstrahler nach vorne und hinten. In den Lampen integrierte Front- und Rückstrahler sind ebenfalls erlaubt. Weitere Reflektoren sind zulässig und durchaus erwünscht. Wenn das Rennrad, das Mountainbike oder ein anderes Rad im Straßenverkehr genutzt wird, gehören die genannten Strahler auch an diese Fahrräder.

R



**RADROUTEN
PLANER**



Schloss

Das Fahrradschloss dient zum Schutz vor Fahrraddiebstahl. In Deutschland werden jährlich im Durchschnitt 300.000 Fahrräder gestohlen. Die Zahl bezieht sich auf die polizeilich angezeigten Fälle. Das bedeutet, dass alle 90 Sekunden ein Fahrrad verschwindet. Nur jeder zehnte Diebstahl wird aufgeklärt. Umso wichtiger ist es, dass in ein gutes und sicheres Fahrradschloss investiert wird. Grundsätzlich gilt, dass 10 % des Fahrradwertes in ein Fahrradschloss investiert werden sollte. Besonders geeignet sind Falt- und Bügelschlösser. Ein Faltschloss kombiniert die stabile Sicherheit eines Bügelschlösses mit der Flexibilität eines Kettenschlosses. Ein Bügelschloss bietet den höchsten Diebstahlschutz für ein Fahrrad, ist allerdings auch am teuersten in der Anschaffung.

Schutzstreifen

Schutzstreifen (früher auch Angebotsstreifen oder Suggestivstreifen genannt) sind Radverkehrsanlagen, die mit einem unterbrochenen Schmalstrich und dem Sinnbild Radverkehr auf der Fahrbahn markiert werden. Folgende Regeln sind zu beachten: „Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren, insbesondere um dem Gegenverkehr auszuweichen. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden. Beim Überholen von Radfahrenden ist zudem der Mindestabstand von 1,50 m innerorts einzuhalten.“ Auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr darf nicht gehalten werden. Das Parken (seit 2009) und seit dem 28. April 2020 auch das Halten auf Schutzstreifen ist verboten, dies gilt auch beim Be- und Entladen. Schutzstreifen sind keine Sonderwege für Radfahrende. Vielmehr sind sie Teil der Fahrbahn.

R, S



Kabel- /Spiralschloss



Kettenschloss



Faltschloss



Bügelschloss



Schutzstreifen in Wesel

Stadtradeln

Stadtradeln ist eine Kampagne des Netzwerks Klima-Bündnis. Ziel ist es, in einem vorgegebenen Zeitraum als Gruppe oder Einzelner möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen, in der Hauptsache, um die eigenen wie auch die CO²-Emissionen der teilnehmenden Kommune zu senken. Der Wettbewerb findet deutschlandweit statt. Der Wettbewerbszeitraum beträgt 21 aufeinanderfolgende Tage, die jeweils zwischen dem 1. Mai und 30. September liegen müssen. Innerhalb dieser Zeitspanne verbinden einige Städte diese Kampagne mit der Europäischen Mobilitätswoche oder dem traditionellen Aktionstag „Mobil ohne Auto“.

Neben dem Klimaschutz soll der lokale Radverkehr mit Aktionen gefördert werden. 2020 fand der Wettbewerb zum 13. Mal statt. 2019 beteiligten sich mehr als 1.100 Kommunen aus ganz Deutschland mit zusammen rund 400.000 Teilnehmenden. Im Jahr 2019 wurde die Stadt Wesel als bester Newcomer in der Kategorie der Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner*innen ausgezeichnet.

STVO

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) der Bundesrepublik Deutschland ist eine Rechtsverordnung, die Regeln für sämtliche Teilnehmenden am Straßenverkehr auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen festlegt.

Mit der Novelle vom 20. April 2020 wurden u.a. Regelungen zum Grünpfeil für den Radverkehr, zum Mindestabstand beim Überholen, neue Verkehrszeichen für den Radschnellweg, Fahrradzonen, das Lastenfahrrad, zu Haifischzähnen und zum Carsharing erlassen. Die Novelle ist am 28.04.2020 in Kraft getreten.

S



STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima



Toter Winkel

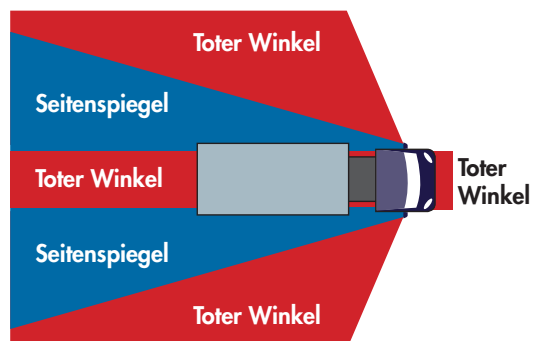
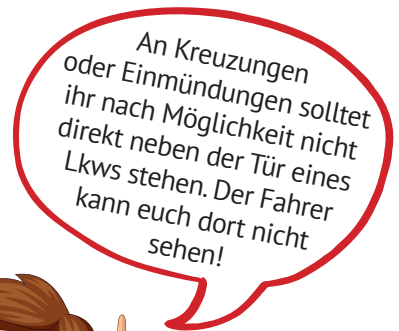
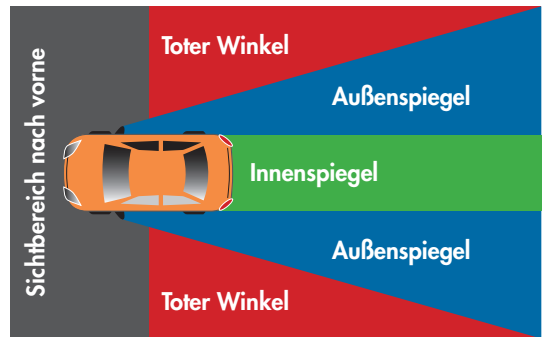
Rund um Pkws, Lkws oder Busse gibt es Bereiche, die von Lenkenden nicht einsehbar sind. Diese werden Toter Winkel genannt. Je größer das Fahrzeug ist, desto größer ist auch der Tote Winkel. Personen, die sich in diesen Bereichen befinden, können vom Fahrenden nicht gesehen werden. Die besondere Gefahr ist vielen Radfahrenden, Zufußgehende und Lkw-Lenkenden nicht immer bewusst, aber ständig präsent – trotz verbesserter Technik und Gesetzgebung.

Die meisten Unfälle im Zusammenhang mit Toten Winkeln passieren, wenn ein Lkw nach rechts abbiegt und dabei geradeaus fahrende und eigentlich bevorrechtigte Radfahrende und Zufußgehende übersehen werden. Eine besondere Gefahr geht dabei von den Hinterrädern eines Lkws aus, weil diese eine andere (engere) Fahrkurve beschreiben als die lenkbare Vorderachse. Diese Unfälle zählen zu den schwersten im Straßenverkehr.

Junge Verkehrsteilnehmende sollten daher folgendes unbedingt beachten:

- Wenn ein Fahrzeug abbiegt oder abbiegen möchte (Blinkzeichen), ist Aufmerksamkeit dringend geboten.
- Der Schulterblick rettet beim Abbiegen Menschenleben.
- Es ist wichtig mit anderen Verkehrsteilnehmenden Blick- und Augenkontakt aufzunehmen. Wenn man dem Lkw-Fahrenden nicht in die Augen sehen kann, kann dieser auch niemanden sehen! Das Motto heißt „Sehen und gesehen werden“.
- An einer roten Ampel ist es besser hinter einem Lkw zu warten als neben ihm. Dadurch werden gefährliche Situationen vermieden.

T



- Das rechte Hinterrad eines Lkws hat einen engeren Kurvenradius als das vordere Rad. Aus diesem Grund ist es als Radfahrender wichtig, ausreichend Abstand einzuhalten und sich nicht zu nahe am Fahrzeug zu bewegen.
- Manchmal ist es klüger auf den Vorrang oder die Vorfahrt im Zweifelsfall zu verzichten.

Verkehrssicheres Fahrrad

Ein verkehrssicheres Fahrrad ist wie folgt ausgestattet:

- zwei voneinander unabhängige Bremsen (für Kinder möglichst Hand- und Rücktrittbremse)
- eine Klingel, die nicht zu leise sein sollte
- eine Lampe (vorne)
- ein weißer Reflektor (vorne)
- ein rotes Rücklicht
- ein roter Reflektor (hinten). Rücklicht und Reflektor können integriert sein. Ein zweiter Reflektor ist ratsam, seit Juli 2017 aber nicht mehr vorgeschrieben.
- vier gelbe Speichenreflektoren (Katzenaugen) oder reflektierende weiße Streifen an den Reifen oder in den Speichen
- rutschfeste und festverschraubte Pedale, die mit je zwei Pedalreflektoren ausgestattet sind.
- Ein Dynamo ist nicht mehr zwingend vorgeschrieben. Seit 2013 sind auch Lampen mit Akku- oder Batteriebetrieb zugelassen.

Ohne diese Ausstattung darf ein Fahrrad nicht im Straßenverkehr gefahren werden. Die Beleuchtung muss auch tagsüber funktionieren, die Rückstrahler müssen immer vollständig sein.

Zebrastreifen

Radfahrende haben auf dem Zebrastreifen nur Vorrang, wenn sie absteigen und das Fahrrad schieben. Dann gelten sie als Zufußgehende und ha-



ben entsprechende Rechte. Führt ein Radfahrender auf dem Fußgängerüberweg, wodurch ein Auto abbremsten oder halten muß, riskiert der Radfahrende ein Bußgeld für eine vermeidbare Behinderung.

Zukunft der Mobilität

Die Stadt der Zukunft wird zum vitalen Lebens- und Bewegungsraum, der durch fünf Leitwerte geprägt sein sollte:

Grün, Freiheit, Lebendigkeit, Gesundheit und Ökologie

In der Stadt der Zukunft ist Mobilität gekennzeichnet von Leichtigkeit, Flexibilität und Spielraum für die individuelle Bewegung. Das mobile Angebot ist unabhängig von Einkommen und Status und somit für alle Bürger*innen nutz- und bezahlbar.

Die Nahmobilität als das vorherrschende Fortbewegungskonzept eröffnet einladende bewegungsaktivierende Möglichkeiten, die Stadt zu erfahren und zu begehen.

Die klassische Straße wandelt sich zur Multifunktions- und Kommunikationsfläche, auf der das Miteinander in Wohngebieten, Quartieren und Zentren wieder neue Qualitäten erlangen.

Im ÖPNV ergänzen flexible Angebote wie Anrufsammeltaxi, Rufbusse, autonom fahrende Bahnen und Busse den taktgebundenen Linienverkehr. Park&Ride Anlagen, Fahrrad- und Mobilstationen, Verleihangebote, Sharing-Systeme usw. motivieren zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV und auf das Fahrrad. Perfekt synchronisiert und vernetzt über digitale Plattformen können Bürger*innen die unterschiedlichen Mobilitätsangebote je nach Situation und Bedarf kombinieren.



Z





Hansestadt Wesel
am Rhein