

# PRESSE

INFORMATION vom 19. April 2018

Frankfurt am Main

## **FAHR RAD!**

### **Die Rückeroberung der Stadt**



*Mayer/Reed; ZGF Architects: Max Orange Line, Stadtbahn von Portland nach Milwaukie, 2015 © Photo: C. Bruce Forster*

**21. April – 2. September 2018**

im Deutschen Architekturmuseum (DAM),  
Frankfurt am Main

**AUSSTELLUNGSERÖFFNUNG:**

Fr, 20. April 2018, 19 Uhr

**PRESSERUNDGANG:**

Do, 19. April 2018, 11 Uhr

**FÜHRUNGEN:**

immer samstags und sonntags, jeweils 14 Uhr

**ÖFFNUNGSZEITEN:**

Di, Do – So 11 – 18 Uhr \ Mi 11 – 20 Uhr \  
Mo geschlossen

---

## INHALT

ÜBER DIE AUSSTELLUNG	2
DIE SCHWERPUNKTSTÄDTE	5
INTERNATIONALE EINZELPROJEKTE	13
PUBLIKATION / IMPRESSUM	18
KONTAKT	20

# PRESSE

INFORMATION vom 19. April 2018

Frankfurt am Main

**„FAHR RAD! DIE RÜCKEROBERUNG DER STADT“ VERANSCHAULICHT ANHAND GELUNGENER STADT- UND LANDSCHAFTSPLANERISCHER PROJEKTE WELTWEIT, WIE FAHRADGERECHTE INFRASTRUKTUREN AUSSEHEN MÜSSEN, DIE IN ZUKUNFT NOCH MEHR MENSCHEN AUF DAS RAD LOCKEN UND STÄDTE LEBENSWERTER MACHEN.**

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

Das DAM möchte mit **FAHR RAD!** eine integrierende Debatte mit den Verantwortlichen anstoßen und die verschiedenen Disziplinen zum Austausch und zur Zusammenarbeit anregen. Auch die breite Öffentlichkeit soll eingebunden werden. Nicht zuletzt wird die unabdingbar notwendige gestalterische Kompetenz in dieser Frage thematisiert. Der öffentliche Raum und damit der Straßenraum soll zur Nutzung für Alle neu geordnet und seine Flächen so verteilt werden, dass eine sichere, bequeme und ausgewogene Mobilität für alle Menschen, die unterwegs sind, möglich wird. Dies sollte im Einklang entstehen mit Grünräumen und einer Architektur, die sich zu städtebaulichen Ensembles zusammenfügt. Die Ausstellung dokumentiert, wie eine Stadtentwicklung aussehen kann, die in Zukunft noch mehr Menschen auf das Rad lockt – und wirbt mit Projekten aus aller Welt für diese sanfte Rückeroberung der Stadt. Und sie zeigt, wie der Weg zu einer nachhaltigen und sozialen Stadt auch über die Planung für eine fahrrad-gerechte Stadt führen kann.

### **Wahl der Schwerpunktstädte und internationalen Einzelprojekte**

Die Ausstellung präsentiert die acht Städte und Regionen Kopenhagen, New York, Karlsruhe, Oslo, Portland, Barcelona, das Ruhrgebiet und Groningen. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer geografischen Lage, ihres Klimas, ihrer Fläche, ihrer Bevölkerungszahl und ihrem derzeitigen Stand als „Fahrradstadt“. Sie alle eint, dass es nicht nur darum geht eine fahrradgerechte Stadt zu werden, sondern sozialer, grüner und lebenswerter – um damit für zukünftige Entwicklungen gerüstet zu sein. Sie alle setzen bei ihren Bemühungen unterschiedliche Schwerpunkte und vermitteln wertvolle Erfahrungen. Darüber hinaus weisen 26 internationale Projekte den Umgang mit speziellen Bauaufgaben.

### **Herausforderungen im städtischen Raum**

Angesichts der zunehmenden Verdichtung der städtischen Ballungsräume muss eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen werden, um die bestehende Lebensqualität zu erhalten und zu verbessern. Beispielhaft gehören dazu ein integrierter Ausbau der Fahrradinfrastruktur, eine Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV), eine Erweiterung des urbanen Grüns und für das Zusammenleben der Menschen gut gestaltete öffentliche Freiräume.

Für bessere Lebensbedingungen in den Städten ist eine kluge und moderierte Neuverteilung des öffentlichen Raumes unabdingbar. Für unterschiedlichste Geschwindigkeiten und Maßstäbe – von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollatoren bis zu Personenkraftwagen und dem Lieferverkehr – muss unter anderem eine gleichmäßig komfortable Verkehrsfläche entstehen.

Zahlen und Fakten:

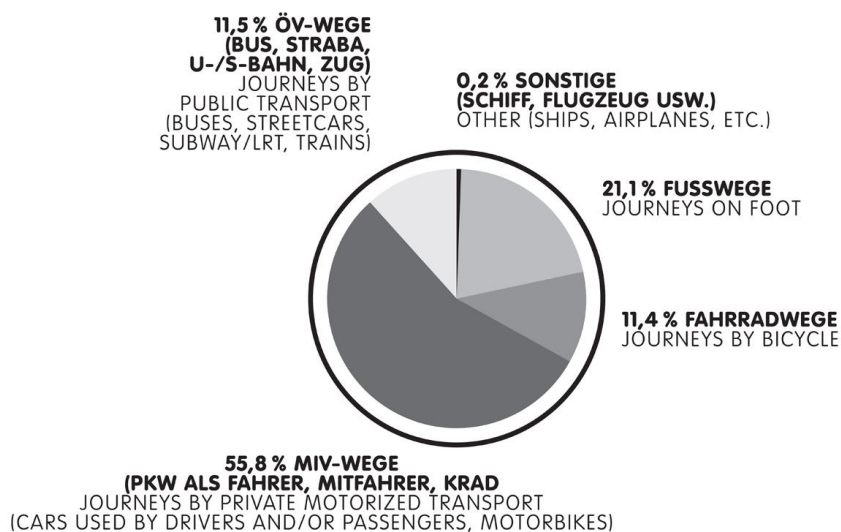
- In Deutschland sind **37 % der Siedlungs- und Verkehrsfläche dem Verkehr** zuzurechnen. i  
Verkehrsflächen sind unbebaute Landflächen, die dem Straßen-, Schienen-, Luft- oder Wasserverkehr dienen. Dazu zählen auch Brücken, Geh- und Radwege, Schutz-, Trenn-, Park- oder Seitenstreifen, Böschungen und Gräben. ii  
Diese Fläche teilen sich der Güterverkehr und der Personenverkehr. iii
- Rund **80 % der Menschen in Deutschland besitzen** (mindestens) **ein Fahrrad**.  
In Deutschland gibt es rund 72 Millionen Fahrräder, mehr als jedes andere Verkehrsmittel. iv
- Zurzeit werden in Deutschland rund **11 % aller Wege mit dem Fahrrad erledigt**. Dieser Anteil soll in den kommenden Jahren deutlich erhöht werden, denn die Nachbarländer Dänemark oder die Niederlande zeigen, dass hier noch reichlich Potential liegt:

Deutschland: 11 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad (Stadt Münster: 38 Prozent)

Dänemark: 18 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad

Niederlande: 27 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad

- **Modal Split des Verkehrsaufkommens in Deutschland** (Wege je Person und Tag; Anteile der Verkehrsmodi, 2016) v



Der Modal Split bezeichnet die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi). Er zeigt den prozentualen Anteil der einzelnen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufwand. Diese Dokumentation der Verkehrsmittelwahl und damit des Mobilitätsverhaltens ist wichtig für zukünftige Planungen.

## **Eine gewandelte Mobilität für lebenswerte Städte** **– und was das Fahrrad dabei leisten kann**

Ein Rad hat mit seiner Geschwindigkeit und Sitzhöhe das geeignete Maß, um den Stadtraum bewusster zu erleben. Dazu braucht man eine Wegestruktur, die sicheres, komfortables und zügiges Radfahren ermöglicht und die nicht in Konflikt und in Konkurrenz zum Autoverkehr gerät. Die Radverkehrsinfrastruktur übt einen wichtigen Einfluss auf den Umfang der Fahrradnutzung aus.

Radverkehr ist für eine Stadt und ihre Bewohner ein Gewinn:

- Städte werden leiser.
- Radfahren fördert die Gesundheit.
- Fahrräder sind ein günstiges Transportmittel.
- Das Fahrrad ist ein wichtiger Technologieträger: Es ist Vorreiter für Elektroantriebe und gewinnt durch die Digitalisierung weiter an Attraktivität.
- Auf Strecken unter fünf Kilometern Länge ist das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel in Großstädten.
- Es ist für alle Bevölkerungsgruppen nutzbar – für Kinder und alte Menschen, für sportliche und gemächliche Fahrer, für den Transport zum Kindergarten genauso wie als Lastenrad des Paketdienstes. Radverkehr fordert Wege für alle Bevölkerungsgruppen ein: Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Gleichzeitig sind dort Menschen mit ihrem Rollator unterwegs.
- Erweiterung städtischer Grünflächen, wenn der Radverkehr abseits des Pkw-Verkehrs durch neu angelegt Grünzüge geführt wird.
- Radfahren spart Platz.
- Das Fahrrad ist ein soziales, weil kommunikatives Verkehrsmittel.
- Die stadträumliche Qualität steigt. Qualitativ hochwertige Radverkehrswege erzeugen mehr öffentlichen Freiraum.
- Radfahren ist umweltfreundliche und klimaschonende Mobilität.

Es ist offensichtlich, dass sich eine Radverkehrsförderung an der Gruppe der interessierten, aber besorgten Menschen orientieren muss, die sich unsicher fühlen, wenn sie in der Stadt das Rad nutzen wollen. Der Schlüssel liegt also in der Gestaltung und dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Das bedeutet: Die Menschen müssen beim Radfahren selbstverständlich objektiv sicher sein, aber sie müssen sich auch subjektiv sicher fühlen. Nur dann werden sie Rad fahren.

## **Begleitprogramm**

Ein umfassendes Rahmenprogramm begleitet die Ausstellung, das aktuell der DAM-Website unter [www.dam-online.de](http://www.dam-online.de) entnommen werden kann. Parallel zur Ausstellung werden zudem Ideenskizzen für die Schweizer Straße in Frankfurt am Main von zwölf Frankfurter Architekten, Stadtplanern und Landschaftsarchitekten gezeigt (21. April – 13. Mai 2018, Galerie im Erdgeschoss).

### Quellen

- <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/siedlungs-verkehrsflaeche#textpart-1>
- <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/254764/umfrage/anteil-der-verkehrsflaeche-in-deutschland-nach-bundeslaendern/>
- DIW: „Verkehr in Zahlen 2015/2016 im Auftrag des BMVI, S. 217, S. 219
- <http://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/Deutschlands-Radverkehr-Kompakt/deutschlands-radverkehr-kompakt.html>
- [http://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht\\_MOP\\_16\\_17.pdf](http://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht_MOP_16_17.pdf) S.42

## DIE SCHWERPUNKTSTÄDTE

### Kopenhagen

Einwohner 602 481

Fläche 87 km<sup>2</sup>

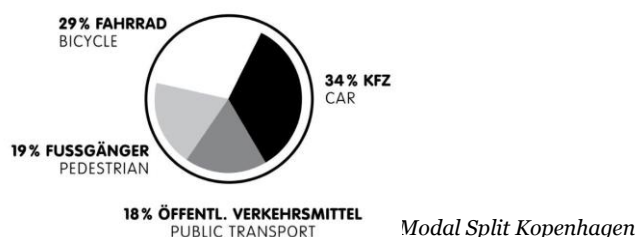
Bevölkerungsdichte 6 957/km<sup>2</sup>

Entscheidend für die Entwicklung einer Stadt ist ein Transportsystem, das die Bürger schnell und effektiv von A nach B bringt. Ein solches System war in Kopenhagen dank des kontinuierlichen Ausbaus des Radwegnetzes seit den 1930er-Jahren vorhanden. Doch Jahrzehntlang galt auch in Dänemark, dass das eigene Privatauto mit Freiheit gleichzusetzen ist, nur langsam setzte sich die Erkenntnis durch, dass vielmehr der Zugang zu Mobilität Freiheit bedeutet.

2009 war Kopenhagen Tagungsort für die große EU Klimakonferenz COP 15. Dies nahm die Stadt zum Anlass, neue Leitbilder für ihre Nachhaltigkeitspolitik zu formulieren. 2007 und 2008 wurden die zentralen Dokumente „Miljømetropolen“ (dt. „Die Umweltmetropole“) und „Metropol for Mennesker“ (dt. „Metropole für Menschen“) verabschiedet. „Miljømetropolen“ hat unter anderem eine erhebliche Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, eine deutliche Senkung von Luftverschmutzung und Lärmbelästigung sowie das Vorhaben, die fahrradfreundlichste Stadt der Welt zu werden zum Ziel. „Metropol for Mennesker“ ist stark vom Denken des Stadtplaners Jan Gehl inspiriert und umfasst Pläne, den städtischen Raum positiv zu gestalten. Die Stärke dieser beiden Strategien war und ist es, dass sie von sämtlichen Parteien getragen werden. Jeder, der an der Stadtentwicklung beteiligt ist, weiß, was der andere meint, wenn von Begriffen wie „Nachhaltigkeit“, „lebendigem Stadtleben“, „Radfahrersicherheit“ oder „menschlichem städtischen Raum“ die Rede ist.

In Zusammenarbeit mit den umliegenden Kommunen werden derzeit eine Reihe existierender Radwege zu einem Netz von Superradschnellwegen ausgebaut. Neubauprojekte werden mit einer festgelegten Zahl von Radstellplätzen je nach Anzahl der Wohneinheiten ausgestattet, und eine gute Radverkehrsinfrastruktur sowie deren Anbindung an den ÖPNV werden von Beginn an in alle Planungen einbezogen. Ein großer Erfolg war die 2010 eingeführte Regelung, das Fahrrad kostenlos in der S-Bahn mitnehmen zu können. Die Anzahl der Fahrgäste stieg dadurch um gut 10 Prozent. Und Radfahren in der Debatte um zukünftige Mobilität, auch im Hinblick auf Diskussionen um autonome Fahrzeuge, sichtbar zu machen. Ein weiterer Erfolg ist die Verbindung von Design, Ästhetik und Radverkehrsinfrastruktur – eine attraktive Gestaltung der Rahmenbedingungen vermittelt den Radfahrern das Gefühl, dass ihre Bedürfnisse ernst genommen werden.

### MODAL SPLIT (2017)



**New York City**

Einwohner 8 537 673

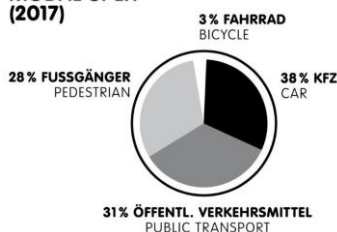
Fläche 789 km<sup>2</sup>

Bevölkerungsdichte 10821/km<sup>2</sup>

Die Hälfte der Weltbevölkerung lebt in urbanen Gebieten, und bis 2050 werden es voraussichtlich zwei Drittel sein. Unglücklicherweise sind die Städte darauf nicht vorbereitet. Während Innovationen nahezu alle Aspekte des modernen Lebens grundlegend verändert haben, hat sich an den Straßen praktisch nichts verändert. Sie werden immer verstopfter und produzieren immer mehr Umweltverschmutzung. 2007 hat die New Yorker Verkehrsbehörde damit begonnen Stadtstraßen zu verändern – nicht mit Megaprojekten, die Jahrzehnte brauchen und Milliarden verschlingen, sondern fast über Nacht und mit Einsatz günstiger Materialien.

Mit dem PlaNYC (2007) wurde die Stoßrichtung vorgegeben. Der Nachhaltigkeitsplan zeigte, dass der Umgang mit New Yorks Straßen geändert werden muss, wenn die Stadt weiter wachsen und bis 2030 eine Million neuer Einwohner aufnehmen soll. Die Straßen durften nicht weiter als Korridore zur Bewegung von möglichst vielen Autos und Lkw verstanden werden, sondern als wertvolle öffentliche Flächen, die verschiedenen Funktionen dienen. Das Problem war, dass die Straßen von New York als besonders unfreundlich für Menschen galten. Die bloße Idee Radfahren zu wollen, erschien verrückt. Es war klar, dass die Menschen nichts an ihrer Fortbewegungsweise ändern würden, solange sie keine sichere Alternative sahen. Allein bis 2013 baute die Stadt daher 650 Kilometer neuer Radwege. Weitere Maßnahmen waren die Schaffung von mehr als 60 Plätzen und die Einrichtung von sieben neuen Expressbuslinien. In den meisten Fällen wurde einfach das Material eines Straßenverkehrsamts – Farbe und Pflanzkübel, Schilder und Zeichen – anders eingesetzt. So wurden bei breiten Straßen die Fahrspuren ein wenig verringert, und ein Radweg angelegt. Verglichen mit den Milliarden, die für den Erhalt der Straßen und Brücken aufgewendet werden, waren diese Projekte kostengünstig, sorgten aber für eine deutliche Veränderung. Die Zahl der Verletzten im Straßenverkehr sank nicht nur bei Radfahrern, sondern auch bei Fußgängern und sogar Autofahrern um 50 Prozent. Das Radwegeprogramm war zeitweilig umstritten. Fahrräder würden die Straßen unsicherer machen, und Radwege bedeuteten eine Schädigung anliegender Geschäfte. Die Stadt untersuchte die Einnahmesituation bei kleinen Läden und stellte fest, dass es in Straßen mit geschützten Radwegen Umsatzzuwächse um bis zu 50 Prozent gab. Die Zahl der Radfahrer hat sich vervierfacht. Viele Städte stehen vor den gleichen Herausforderungen wie New York. Indem sie den Schwerpunkt auf die Menschen setzen, dem öffentlichen Nahverkehr Vorrang geben und Straßen zu Orten statt zu reinen Verkehrsflächen machen, schaffen sie die Voraussetzung für eine neuartige Stadt.

**MODAL SPLIT (2017)**



*Modal Split New York City*

## Groningen

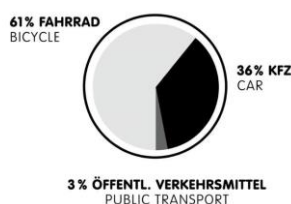
Einwohner 200 700

Fläche 84 km<sup>2</sup>

Bevölkerungsdichte 2 392/km<sup>2</sup>

Die niederländische Stadt Groningen kann gut und gerne als die Welthauptstadt des Fahrrads gelten. Mehr als 60 Prozent aller Fahrten in der Universitätsstadt werden mit dem Fahrrad zurückgelegt; bei Fahrten von beziehungsweise zu den Bildungseinrichtungen steigt der Anteil sogar auf mehr als 70 Prozent. Diese Tatsache wird noch bemerkenswerter durch den Umstand, dass sich die Fahrradinfrastruktur in Groningen nicht sehr von derjenigen in anderen niederländischen Städten unterscheidet. Manche behaupten, dass sie an vielen Stellen im Stadtgebiet sogar eher schlecht ist. Warum also ist das Fahrrad in Groningen ein derartig beliebtes Fortbewegungsmittel? Zunächst einmal besitzt Groningen eine erstaunlich junge Bevölkerung. Fast 18 Prozent der 200.700 Einwohner sind Studierende – ein Faktor, der bekanntlich eine starke Fahrradnutzung nach sich zieht. Zweitens sorgt der kompakte und vielfältige Charakter der Stadt dafür, dass die Distanzen zwischen den Orten der täglichen Aktivitäten kurz sind. Der entscheidende Punkt ist jedoch, dass Groningen radikale und konsequente Entscheidungen getroffen hat, um die vorherrschende Rolle des Autos in der Innenstadt zurückzudrängen. Wie in den meisten europäischen Städten war das Radfahren auch hier im frühen 20. Jahrhundert die dominierende Verkehrsform. Aber in den 50er- und 60er-Jahren wuchs der Autoverkehr rapide und sorgte in den niederländischen Städten für eine erhebliche Verkehrsbelastung. In Groningen jedoch träumte der Lokalpolitiker Max van den Berg – der gerade einmal 24 Jahre alt war, als er die Verantwortung für die städtische Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik übernahm – davon, das Auto aus dem Stadtzentrum zu vertreiben und wieder Raum für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Van den Bergs „Verkehrswegeplan“ unterteilt das Zentrum in vier Sektoren. Autofahrern wurde es unmöglich gemacht, direkt von einem Sektor in einen anderen zu fahren – sie müssen dafür auf die Ringstraße um die Innenstadt ausweichen –, während Radfahrer und Fußgänger sich frei bewegen können. Dadurch wurde das Autofahren im Stadtzentrum unattraktiv und zeitaufwendig. Statt die Stadt dem Auto anzupassen, passte van den Berg das Auto der Stadt an. Im Jahr 1977 wurde der Verkehrswegeplan über Nacht eingeführt. Schilder wurden aufgestellt, um Straßen als Einbahnstraßen auszuweisen oder deren Richtung zu ändern. Anschließend wurden neue Radwege gebaut und Bäume gepflanzt. Der Vismarkt, ein zentraler Platz, der zu einem großen Parkplatz geworden war, gewann seine historische Funktion als Markt zurück. Die von vielen Seiten befürchtete wirtschaftliche Katastrophe blieb aus. Die meisten Läden überlebten, manche blühten sogar auf. Es brauchte einige Zeit, bis sich die Autofahrer an die neue Lage angepasst hatten, und Ortsfremde werden auch heute noch ihre Schwierigkeiten haben. Dafür besitzt Groningen derzeit die sauberste Luft aller niederländischen Großstädte, und viele Straßen im Zentrum sind erstaunlich ruhig.

### MODAL SPLIT (2008)



*Modal Split Groningen*

## **Barcelona**

Einwohner 1 608 746

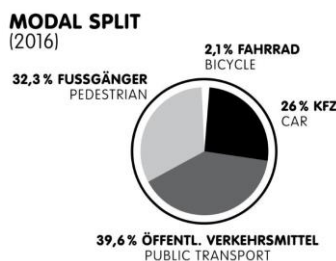
Fläche 102,15 km<sup>2</sup>

Bevölkerungsdichte 15 749/km<sup>2</sup>

Nach der UN-Klimakonferenz von Paris 2015 plant Barcelona, die Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber dem Stand von 2005 um 40 Prozent zu reduzieren und die städtischen Grünflächen um einen Quadratmeter pro Einwohner zu erweitern, um so ihren Bürgern eine gesteigerte Lebensqualität zu bieten. Gleichzeitig soll der Straßenverkehr um 21 Prozent reduziert und der Anteil des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Nahverkehrs erhöht werden. Bis 2019 sollen 44 Hektar und bis 2030 165 Hektar neue Grünflächen geschaffen werden und bestehende Grünflächen verbessert werden. Darüber hinaus soll die Öffentlichkeit eine aktivere Rolle bei der Gestaltung und Verwaltung der Grünflächen erhalten.

Eine weitere wichtige Aufgabe ist der Ausbau des städtischen Radwegenetzes von derzeit 116 auf 308 Kilometer. Barcelona möchte ein sicheres Radwegenetz schaffen, das Fahrten durch die gesamte Stadt auf vom Gehweg getrennten Spuren ermöglicht. Um bei der Umsetzung höchste Qualitätsstandards zu gewährleisten, wurde ein Handbuch mit Planungsvorgaben erstellt. Zugunsten der Fußgänger werden neue verkehrsberuhigte Zonen, so genannte „Superblocks“, geschaffen. Der erste „Superblock“ wurde im Stadtteil Poble Nou eingerichtet. Ein „Superblock“ fasst jeweils 9 Häuserblocks zu einer städtischen Einheit von ca. 400 x 400m zusammen. Das Modell verteilt den Raum innerhalb dieser Blöcke zwischen motorisierten Fahrzeugen und Menschen um und gewährt den Bürgern Vorrang. In naher Zukunft soll diese Maßnahme auf andere Stadtviertel ausgeweitet werden.

In den kommenden zwei Jahren wird außerdem die Einführung des neuen Busliniennetzes abgeschlossen. Barcelona wird dann über 28 Buslinien verfügen. Die Busse werden alle fünf bis acht Minuten fahren, so entsteht ein leistungsfähiges Liniennetz mit kürzeren Warte- und Fahrtzeiten. Eine weitere Aufgabe im öffentlichen Nahverkehr besteht darin, die beiden derzeit voneinander getrennten Straßenbahnnetze mittels einer 3,9 Kilometer langen Verbindungsstrecke zu verknüpfen. Damit ließe sich die gegenwärtige Nutzung potenziell verdoppeln. Mit diesen Maßnahmen sollen die Einwohner Barcelonas dazu ermutigt werden, Wege möglichst nachhaltig zu bewältigen: zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Private Pkw-Fahrten sollen reduziert werden und damit die Wohn- und Lebensbedingungen im Stadtgebiet verbessert werden.



*Modal Split Barcelona*



### **Das Ruhrgebiet**

Einwohner 5 062 307

Fläche 4 435 km<sup>2</sup>

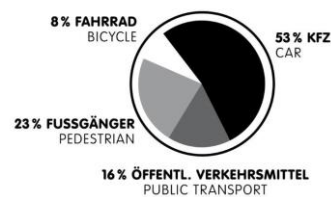
Bevölkerungsdichte 1 141/km<sup>2</sup>

Grünflächen 2 691 km<sup>2</sup>

Mit dem Radschnellweg Ruhr RS1 werden die Wünsche vieler Radfahrer wahr. Die ehemalige Trasse der Rheinischen Bahn wird zum mindestens vier Meter breiten asphaltierten Radschnellweg, der Radfahrern eine ganz besondere Qualität an Fahrkomfort und Kreuzungsfreiheit bietet. Zwischen dem Essener und dem Mülheimer Zentrum ist eine knapp elf Kilometer lange Strecke bereits weitgehend fertiggestellt worden. Nach dem weiteren Ausbau in den kommenden Jahren werden auf dem fertigen Radschnellweg Pendler, Ausflügler und Touristen dann über 100 Kilometer quer durch das Ruhrgebiet radeln können – vom Rhein in Duisburg über Essen und Dortmund bis nach Hamm. Und dabei wird es nicht bleiben: Es gibt bereits konkrete Planungen für weitere Radschnellwege. Einer davon soll von Essen über Bottrop nach Gladbeck ins nördliche Ruhrgebiet führen. Entlang der bereits ausgebauten Strecke des Radschnellwegs RS1 wird deutlich, wie wichtig die Zusammenschau der verschiedenen Fachdisziplinen aus Städtebau, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung ist. Der Radschnellweg verbindet Stadtzentren, Grünflächen und Wohnquartiere. Dabei entstehen neue, hochwertige städtische Lagen mit besonderer städtebaulicher und grünplanerischer Qualität. So reihen sich in Essen entlang der bereits ausgebauten Trasse der Rheinischen Bahn bedeutsame Stadtentwicklungsprojekte wie an einer Perlenschnur aneinander: das Universitätsviertel, das Thyssen-Krupp-Quartier oder der Niederfeldsee.

Neben den Radschnellwegen hat auch das Jahrhundertprojekt des Emscher-Umbaus durch die Emschergenossenschaft neue stadt- und freiraumplanerische Perspektiven eröffnet. Der zum Abwasserkanal verkommene Fluss wird bald durch ein neues Emschertal mit einem fast natürlichen Flussbett fließen. Bis zum Abschluss des Umbaus in wenigen Jahren wird sich das Gesicht einer ganzen Region verändern – durch naturnah umgestaltete Gewässer mit einem hohen Freizeitwert und zahlreiche Folgeprojekte. Entlang der renaturierten Gewässer des Emscher-Systems entstehen neue innerstädtische Verbindungen. Durch den Regionalverband Ruhrgebiet sind auf zahlreichen stillgelegten Bahntrassen wichtige Geh- und Radwege entstanden, die die Städte verbinden.

#### **MODAL SPLIT (2012)**



*Modal Split Ruhrgebiet*

## **Oslo**

Einwohner 674 496

Fläche 454 km<sup>2</sup>

Bevölkerungsdichte 1 400/km<sup>2</sup>

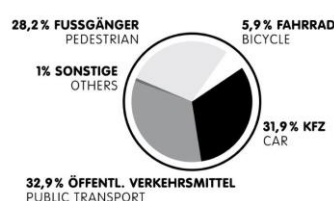
2015 machte Oslo weltweit Schlagzeilen, weil die Stadt als erste in Europa bis 2019 Autos vollständig und rund um die Uhr aus dem Zentrum verbannen will. Die Stadt will dieses Ziel verwirklichen, indem sie zunächst 800 Parkplätze beseitigt und die Preise für die verbleibenden erhöht sowie von Autofahrern höhere Gebühren verlangt, wenn diese zu Spitzenzeiten in die Stadt fahren. Bis 2019 sollen zudem 60 Kilometer neue und sanierte Radwege verwirklicht werden. Das Ergebnis wird eine deutlich veränderte, fahrradorientierte Stadt sein, in der Radwege aus dem völlig verkehrsberuhigten, 1,3 km<sup>2</sup> großen Zentrum in alle Richtungen führen. „Das Wichtigste ist es, eine gute und sichere Radwegeinfrastruktur zu schaffen“, erklärt Lan Marie Nguyen Berg, Oslos Vizebürgermeisterin für Umwelt und Verkehr. Der Schlüssel liege darin, den Radfahrern mehr Raum auf der Straße zu geben.

Viele (wenn auch nicht alle) der neuen Radwege entsprechen dem „Oslo-Standard“, einem 2016 eingeführten Regelwerk für die bauliche Umsetzung der Radwegeinfrastruktur, das den Zielen der Stadt und dem Sicherheitsbedürfnis der Einwohner Rechnung trägt. Norwegens landesweite Planungsvorschriften für sichere Straßen und Wegegestaltung – die aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts stammen – sind nicht ausreichend, um den hohen Fahrradanteil zu erreichen, den Oslo wünscht. Um Familien vom Kauf eines neuen Autos abzuhalten, gewährt die Stadt im Jahr 2017 Bürgern, die stattdessen ein elektrisches Lastenfahrrad kaufen, einen Zuschuss von 1.000 Euro. Im Jahr zuvor gab es im Rahmen eines weiteren erfolgreichen Programms einen Zuschuss von rund 500 Euro für ein Standard-E-Bike.

Neben dem Bevölkerungswachstum sind auch Umweltprobleme eine Ursache für das neue Engagement der Stadt zugunsten des Fahrradverkehrs. Norwegen ist ein Land der grünen Wälder, der unberührten Fjorde und des klaren, blauen Himmels – aber die Luftqualität in den Städten kann erstaunlich schlecht sein und Oslo bildet dabei keine Ausnahme: Laut Angaben des norwegischen Gesundheitsamts verursacht die Luftverschmutzung in Oslo pro Jahr 185 vorzeitige Todesfälle. Die Dunstbildung lässt sich wegen winterlicher Inversionswetterlagen nicht völlig verhindern, aber sehr wohl begrenzen, denn der Verkehr ist für mehr als 60 Prozent der städtischen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Mehr Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen statt mit dem Auto, würde helfen, die Emissionen zu verringern und einen kleinen Beitrag zum Erfüllen der norwegischen Klimaziele leisten.

Den Anteil des Fahrradverkehrs innerhalb von weniger als zehn Jahren zu verdoppeln ist ein äußerst ehrgeiziges Ziel. Aber viele andere Städte beweisen, dass sich der Anteil tatsächlich steigern lässt, wenn man Platz für das Fahrrad schafft. Und Oslo ist dabei, sein Engagement in praktische Maßnahmen umzusetzen.

### **MODAL SPLIT (2013)**



*Modal Split Oslo*

## **Portland**

Einwohner 639 863

Fläche 345,5 km<sup>2</sup>

Bevölkerungsdichte 1852/km<sup>2</sup>

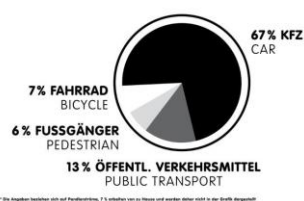
In den späten 1980er- und frühen 1990er-Jahren war Portland, Oregon, eine typische amerikanische Großstadt mit wenigen Radfahrern und kaum Infrastruktur für sie. 1990 betrug ihr Anteil am Pendlerverkehr gerade einmal 1,2 Prozent. Jetzt hat sich das Bild vollständig verändert. Portland gilt nun als eine der besten Städte für Radfahrer in den USA, und in der ganzen Stadt wurde eine fortschrittliche Fahrradinfrastruktur geschaffen. Der Fahrradanteil am Pendlerverkehr beträgt jetzt stadtweit durchschnittlich 7 Prozent und in einigen innenstadtnahen Vierteln sogar mehr als das Dreifache davon. Der erste Schritt auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt war der Aufbau eines stadtweiten Radwegenetzes.

Zwischen 1990 und 2000 verdreifachte sich das Radwegenetz von 120 auf 364 Kilometer. Heute gibt es fast 600 Kilometer an Rads Spuren, Radwegen und Nebenstraßen in Wohngebieten, in denen Radfahrer und Fußgänger Vorrang haben. Lange Zeit war man der Auffassung, dass bei Radwegen eine Standardbreite von 1,5 Metern reichen würde, um alle Menschen anzusprechen, die Radfahren wollen. Aber die bauliche Trennung des Fahrradverkehrs vom Autoverkehr ist eine der besten Maßnahmen, um Radfahrern ein Gefühl von Sicherheit zu geben. Bei der Planung neuer oder der Verbesserung vorhandener Radwege ist die geschützte Variante nun die Norm und nicht die Ausnahme.

Portland besitzt eine große Tradition bei der Aktivierung öffentlicher Flächen für die Gemeinschaft. Vor zehn Jahren wurde „Sunday Parkways“ entwickelt – dabei werden in verschiedenen Bereichen der Stadt acht bis elf Kilometer Straßen für Autos gesperrt. Das Programm soll dazu inspirieren das Fahrrad nicht nur sonntags zur Erholung, sondern auch im Alltag unter der Woche als Verkehrsmittel zu nutzen. Das Programm „Portland Safe Routes to School“ (Sichere Wege zur Schule in Portland) macht das Radfahren rund um Schulen leicht, sicher und attraktiv und reduziert den Autoverkehr rund um Schulen. Nicht zuletzt wegen des Programms ist der Anteil der Schüler, die für den Schulweg das Fahrrad nutzen, in Portland achtmal höher als im Landesdurchschnitt der USA.

In Zukunft sollen Neuentwicklungen in der Verkehrstechnologie dafür eingesetzt werden, mehr Einwohner für die Nutzung des Fahrrads zu begeistern. Ein Beispiel dafür ist das Bike-Sharing-System, das 2016 eingeführt wurde. Es handelt sich um „smart bikes“, die mit GPS, Schloss und Kommunikationstechnologie ausgerüstet sind. Die Nutzer können die Räder an jedem öffentlichen Fahrradständer anschließen, brauchen also keine Fahrradstation zu nutzen. Es ist das größte System mit „smart bikes“ in den USA. Vor 30 Jahren verwendeten nur wenige Einwohner Portlands das Fahrrad als ihr vorrangiges Verkehrsmittel. Es ist nicht übertrieben zu sagen, dass die Zunahme des Fahrradverkehrs die Stadt verändert hat. Portland ist lebenswerter und nachhaltiger geworden.

### MODAL SPLIT (2016)\*



Modal Split Portland

## **Karlsruhe**

Einwohner 309 999

Fläche 173,46 km<sup>2</sup>

Bevölkerungsdichte 1 787/km<sup>2</sup>

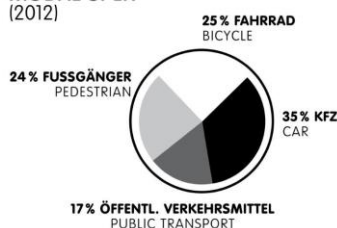
Grünflächen 93,9 km<sup>2</sup>

Karlsruhe kann durchaus als Fahrradstadt bezeichnet werden. Die Stadtstruktur mit wenig Topografie und einem gemäßigten Klima bietet eine gute Grundlage. Was aber steckt hinter dem Titel „Fahrradstadt“? Ist es nur eine Marketingidee oder steckt eine zielgerichtete Stadtentwicklungsstrategie dahinter? Die Stadtverwaltung verfolgt seit den 1980er-Jahren den fahrradfreundlichen Ausbau auf unterschiedlichen Planungsebenen. Im Jahr 2005 wurden die Ziele und Maßnahmen in einem Zwanzig Punkte-Programm zur Radförderung gebündelt und 2013 fortgeschrieben. Neben konkreten Einzelmaßnahmen hat es auch einen spürbaren Einfluss auf die städtebaulichen Planungen und Quartiersentwicklungen. Durch diese enge Verzahnung konnte schon 2012 das Ziel eines Radverkehrsanteils von 25 Prozent überschritten werden. Für das Jahr 2020 werden nun 30 Prozent angestrebt.

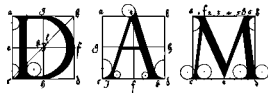
Wenn man diese Erfolgsbilanz sieht, stellt sich die Frage, wie diese sektoralen Planungen mit den gesamtstädtischen Entwicklungsperspektiven zusammenpassen. Oft genug sind städtische Fachplanungen zur Mobilität, zum Naturschutz, zur Klimaanpassung und zur baulich-räumlichen Entwicklung mit sehr spezifischen Zielsetzungen versehen und in unterschiedliche Handlungsebenen aufgeteilt. Das führt dazu, dass sie sich teilweise widersprechen und es sehr anspruchsvoll ist, sie miteinander zu verknüpfen. Da die öffentlichen Flächen in den Städten beschränkt sind, entsteht bei jedem Umbau- oder Optimierungsprozess eine Konkurrenz der Nutzungen.

Die Stadt Karlsruhe hat mit dem Masterplan 2015 ein übergreifendes Planwerk für die zukünftige Stadtentwicklung aufgestellt. Die Verankerung der „Fahrradstadt Karlsruhe“ zunächst als Leitprojekt und seit 2012 als Strategie im integrierten Stadtentwicklungskonzept 2020 waren wichtige Schritte zur Erreichung der ambitionierten Ziele. Im „räumlichen Leitbild“ wurden diese Absichten und Ziele in ein konkretes räumliches Entwicklungsbild integriert und in einem gesamtstädtischen Kontext mit weiteren Planwerken verknüpft. Die Kernaussage des räumlichen Leitbilds ist das Bekenntnis zu einer kompakten, gemischt genutzten, vielfältigen Stadt, die sich nicht weiter in den Landschaftsraum ausdehnen soll. Die daraus folgende Innenentwicklung ist anspruchsvoll, aber unausweichlich. Die Förderung des Radverkehrs wird hier nicht mehr als sektorale Planung verstanden, sondern ist in die sogenannte Stoßrichtung „Urbane Nähe – neue Wege der Erreichbarkeit“ eingewoben. Dies ist ein deutliches Statement für eine integrierte Mobilitätsentwicklung. In Karlsruhe ist das Fahrrad zu einem anerkannten Symbol für ein entspanntes Zusammenleben in den Quartieren geworden, ohne aber auf die Annehmlichkeiten und Reize einer Großstadt verzichten zu müssen.

### **MODAL SPLIT** (2012)



*Modal Split Karlsruhe*



## **INTERNATIONALE EINZELPROJEKTE**

### **Cuyperspassage / Museumstraat (Amsterdam, Niederlande)**

STANDORT Cuyperspassage, Amsterdam Centraal, Stationsplein, Amsterdam

FERTIGSTELLUNG 2015

ENTWURF Benthem Crouwel Architects, Amsterdam; Fliesengestaltung von Irma Boom Office, Amsterdam

BAUHERR Stadt Amsterdam

PROGRAMM Die 110 m lange Passage verbindet die Stadt mit dem Fluss IJ

STANDORT Rijksmuseum: Museumstraat, Amsterdam

FERTIGSTELLUNG 2013

ENTWURF Cruz y Ortiz Arquitectos, Sevilla

BAUHERR Rijksmuseum

PROGRAMM Fußgänger- und Fahrradpassage

### **Lightpath – Te Ara i Whiti (Auckland, Neuseeland)**

FERTIGSTELLUNG 2016

ENTWURF Architekten: Monk Mackenzie Architects, Auckland; Landschaftsarchitekten: LandLAB, Auckland; Bauingenieure: GHD, Auckland; Lichtinstallation: IION, Auckland; Projektpartner: Urban Cycleways project, Bike Auckland, Auckland Transport

BAUHERR Auckland Council; New Zealand Transport Agency

PROGRAMM Lightpath verwandelt 600 m redundante Autobahninfrastruktur in einen Radweg, der eine wichtige Verbindung im innerstädtischen Radwegenetz schafft

### **Peter-Merian- und Jacob-Burckhardt-Haus (Basel, Schweiz)**

STANDORT Peter Merian Weg, Basel

FERTIGSTELLUNG Peter-Merian-Haus: 2000, Jacob-Burckhardt-Haus: 2009

DESIGN Peter-Merian-Haus: ffbk Architekten, Basel; Bürgin Nissen Wentzlauff Architekten, Basel; Kunst und Architektur: Zusammenarbeit mit Donald Judd Jacob-Burckhardt-Haus: Konzept: Hans Zwimpfer; Architektengemeinschaft: ffbk Architekten, Basel (vormals Zwimpfer Partner) mit Jakob Steib, Basel; Generalplaner: ffbk Architekten, Basel; Kunst und Architektur: Zusammenarbeit mit den folgenden Künstlern: Brigitte Kowanz, Gun Gordillo, Claude Levèque, Renée Levy, Markus Müller, Sylvie Fleury

BAUHERR Peter-Merian-Haus: Die Schweizerische Post, Bern, I.B.O. Development AG, Zug

Jacob-Burckhardt-Haus: I.B.O. Development AG, Universität Basel, Institut Straumann AG, cochlear AG

PROGRAMM Dienstleistungsgebäude für Universität, Büros, Postbahnhof, mit einem überdeckten Fuß- und Radweg auf zwei Ebenen

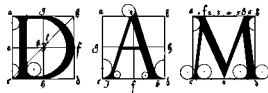
### **Idee einer Radbahn (Berlin, Deutschland)**

STANDORT Vom Bahnhof Zoologischer Garten bis zur Warschauer Straße, Berlin

PROJEKTSTART 2014 (Entwurfsphase)

ENTWURF paper planes e. V., Berlin

PROGRAMM Die Radbahn soll den vergessenen Raum unter Berlins berühmter U1-Hochbahn in eine 9 km lange pulsierende urbane Hauptschlagader verwandeln. Sie ist ein Spielfeld für zeitgemäße Mobilität, Innovation und Freizeitangebote.



**Rafting Brücke (Celje, Slowenien)**

STANDORT Mestni Park, Celje

FERTIGSTELLUNG 2014

ENTWURF Arhitektura d.o.o., Ljubljana

BAUHERR Stadt Celje

PROGRAMM Die Brücke verbindet den Stadtpark mit dem historischen Stadtzentrum.

**Linearer Park The 606 (Chicago, USA)**

STANDORT Zwischen Ashland Avenue und Ridgeway Avenue, Chicago

FERTIGSTELLUNG 2014

ENTWURF Landschaftsarchitekten: Michael Van Valkenburgh Associates, New York

BAUHERR City of Chicago, The Trust for Public Land, Chicago Park District

PROGRAMM Neunutzung einer ehemaligen Hochbahntrasse, alternativer Transportkorridor, städtische Erschließung, öffentlicher linearer Park inklusive Fahrradweg und Fußgängerweg. 4,3 km lang, durch vier Quartiere in Chicago

**Hovenring (Eindhoven, Niederlande)**

STANDORT Grasdreef, Eindhoven

FERTIGSTELLUNG 2012

ENTWURF ipv Delft

BAUHERR Stadt Eindhoven

PROGRAMM Kreisförmige Fahrradbrücke, Länge 208 m, Durchmesser von 72 m

**Buffalo Bayou Park (Houston, USA)**

STANDORT Sabine Street bis zum Shepherd Drive, Houston

FERTIGSTELLUNG 2015

ENTWURF Landschaftsarchitekten: SWA Group, Houston; Architekten: Page Southerland Page,

Houston; Fachplanung Pflanzen Landschaftsarchitekten: Reed Hilderbrand, Cambridge; Verkehrsplaner:

AIA Engineers, Houston

BAUHERR Buffalo Bayou Partnership, N/A, im Besitz der Stadt Houston und HarrisCounty Flood Control

PROGRAMM 64 ha Park, gleichzeitig wichtiger urbaner Hochwasserschutzkanal, inklusive über 14.000 Bäume und die Rückverwandlung von über 50 % der Parkfläche in ihren natürlichen ökologischen Zustand.

**Fahrradparkhaus, Sykkelhotell (Lillestrøm, Norwegen)**

STANDORT Lillestrøm Station, Lillestrøm

FERTIGSTELLUNG 2016

ENTWURF Various Architects, Oslo

BAUHERR Norwegian National Railways/ ROM Eiendom

PROGRAMM Fahrradparkhaus 500 m<sup>2</sup> für 394 Fahrräder

**Bürogebäude Alphabeta (London, Großbritannien)**

STANDORT Finsbury Square, London

FERTIGSTELLUNG 2016

ENTWURF Studio RHE, London  
BAUHERR Resolution Property Ltd.  
PROGRAMM Büro und Coworking, Fahrradparkfläche von 620 m<sup>2</sup>

**Radschnellwege Cycle Superhighways (London, Großbritannien)**

PROJEKTSTART 2008—fortlaufend  
ENTWURF Transport for London  
BAUHERR Stadt London / Transport for London  
PROGRAMM Netz von Radschnellwegen durch London

**Park Madrid RIO (Madrid, Spanien)**

FERTIGSTELLUNG 2011  
ENTWURF Burgos & Garrido, Madrid; Porras La  
Casta, Madrid; Rubio & Álvarez-Sala,  
Madrid und West 8, Rotterdam  
BAUHERR Stadt Madrid  
PROGRAMM Park entlang des Flusses Manzanares, großmaßstäbliche Verlagerung von motorisierter  
Infrastruktur. 6,5 km lang, 120 ha Fläche

**Masterplan Raggi Verdi (Mailand, Italien)**

PROJEKTSTART 2003—fortlaufend  
ENTWURF Masterplan: LAND Italia, Mailand  
BAUHERR Stadt Mailand  
PROGRAMM Strategischer Entwicklungsplan, nachhaltige Quartiers- und Stadtplanung, sanfte Mobilität,  
Verbindungen zwischen dicht bebauter Innenstadt und grüner Peripherie durch bestehende und neu  
gewonnene Freiflächen

**Fahrradpavillon (Mainz, Deutschland)**

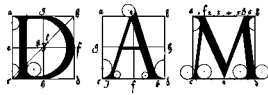
STANDORT Hindenburgplatz, Mainz  
FERTIGSTELLUNG 2015  
ENTWURF SCHOYERER ARCHITEKTEN\_SYRA, Mainz  
BAUHERR Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG)  
PROGRAMM 7 m<sup>2</sup> großer Fahrradpavillon für 12 Fahrräder

**Wohnhaus und Hotel Ohboy (Malmö, Schweden)**

STANDORT Lilla Varvsgatan, Malmö  
FERTIGSTELLUNG 2017  
ENTWURF hauschild + siegel architecture, Malmö  
BAUHERR Hauschild + Siegel Real Estate AB  
PROGRAMM 55 Mietwohnungen und 31 Hotelzimmer. Große Fahrstuhltüren und Fahrradstellplätze  
ermöglichen das Parken direkt vor der Wohnungstür. Servicestationen für das Fahrrad sind am  
Gebäudeeingang vorhanden.

**Jim Stynes Brücke (Melbourne, Australien)**

STANDORT River St, South Yarra, Melbourne



FERTIGSTELLUNG 2014

ENTWURF Cox Architecture, Melbourne

BAUHERR Stadt Melbourne

PROGRAMM Die Fahrradbrücke hat eine Länge von 125 m.

#### **Quartier DomagkPark (München, Deutschland)**

FERTIGSTELLUNG Voraussichtlich 2018

DESIGN Masterplan und Gestaltungsrichtlinien: Ortner & Ortner, Berlin; TOPOTEK 1, Berlin; Stadtplanungsamt München

BAUHERR Diverse

PROGRAMM Quartier mit integriertem Verkehrskonzept. Flächen für den motorisierten Individualverkehr wurden minimiert und großzügige Gehwege mit einer Breite von 5 m umgesetzt.

#### **Radweg Lafitte Greenway (New Orleans, USA)**

STANDORT Lafitte Avenue, zwischen Armstrong und City Park New Orleans

FERTIGSTELLUNG 2015

ENTWURF DesignWorkshop, Houston

BAUHERR Stadt New Orleans

PROGRAMM 4,2 km Rad- und Fußgängerweg durch sechs historische Quartiere. Der Park beinhaltet außerdem Sportplätze, Rasenflächen, 500 neu gepflanzte Bäume, energiesparende LED-Beleuchtung, eine neue Brücke an der North Lopez Street, Fahrradständer und innovative Regenwasser-Management-Systeme. Lafitte Greenway verwandelt einen historischen Transportkanal in einen Multifunktions-Transportkorridor und Park.

#### **Byens Bro Brücke (Odense, Dänemark)**

STANDORT Østre Stationsvej, Odense

FERTIGSTELLUNG 2015

ENTWURF Gottlieb Paludan Architects, Kopenhagen

BAUHERR Kommune Odense

PROGRAMM Die Brücke überspannt auf 200 m 15 Eisenbahngleise und verbindet die Innenstadt mit einem neu entstehenden Stadtviertel um den Hafen.

#### **Küstenradweg Riviera dei Fiori (Von Ospedaletti nach San Lorenzo al Mare, Italien)**

FERTIGSTELLUNG 2014

ENTWURF LAND Italia, Mailand

BAUHERR Regione Liguria, Area 24 S.p.A.

PROGRAMM Umbau der ehemaligen Bahntrasse Genova-Ventimiglia in einen Linearpark mit Uferpromenade und Radweg, Länge: 24 km

#### **Friedrich Bayer Brücke (São Paulo, Brasilien)**

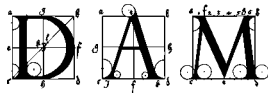
STANDORT Canal da Represa Guarapiranga, São Paulo

FERTIGSTELLUNG 2013

ENTWURF LoebCapote Arquitetura e Urbanismo, São Paulo

BAUHERR Bayer S/A





PROGRAMM Fußgänger- und Fahrradbrücke von 90 m Länge. Durch die Brückenverbindung wird der Fahrradweg parallel zum Fluss erweitert und Bayer-Mitarbeiter und die Gemeinde haben einen kürzeren Weg zur U-Bahn-Station.

**Fahrradparkhaus am Bahnhof und Moreelse Brücke (Utrecht, Niederlande)**

STANDORT Fahrradparkhaus am Bahnhof: Utrecht Centraal Station, Stationsplein, Utrecht

FERTIGSTELLUNG 2018

ENTWURF Architekten: Ector Hoogstad Architecten, Rotterdam; Landschaftsarchitekten: Buro Sant & Co, Den Haag; Bauingenieure: Royal HaskoningDHV, Amersfort; Generalplanung: BAM, Bannik

BAUHERR Stadt Utrecht

PROGRAMM 13.500 Fahrradstellplätze

STANDORT Moreelse Brücke: Moreelsepark — Croeselaan, Utrecht

FERTIGSTELLUNG 2016

ENTWURF cepezed architects, Delft

BAUHERR Stadt Utrecht; ProRail

PROGRAMM 312 m lange Brücke für Fußgänger und Radfahrer

**Dafne Schippers Brücke (Utrecht, Niederlande)**

STANDORT Victor Hugoplantsoen, Utrecht

FERTIGSTELLUNG 2017

ENTWURF NEXT architects, Amsterdam; Rudy Uytenhaak + partners architecten, Amsterdam; In

Zusammenarbeit mit: Bureau B + B Urbanism and Landscape Architecture, Amsterdam; ARUP

BAUHERR Stadt Utrecht

PROGRAMM Brücke, Grundschule und öffentlicher Park. Schulareal: 2.700 m<sup>2</sup>; Länge der Brücke: 110 m

**Nordbahntrasse (Wuppertal, Deutschland)**

STANDORT Von Wuppertal-Vohwinkel nach Wuppertal-Schee

FERTIGSTELLUNG 2014

ENTWURF Wuppertalbewegung e. V.

BAUHERR Wuppertalbewegung e. V./ Wuppertaler Nordbahntrassen GmbH und Stadt Wuppertal

PROGRAMM Umbau einer stillgelegten Bahntrasse in eine 23 km lange Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr

**Bicycle Skyway (Xiamen, China)**

STANDORT Xiamen

FERTIGSTELLUNG 2017

ENTWURF DISSING + WEITLING architecture, Kopenhagen

BAUHERR Stadt Xiamen, Stadtplanungsamt Xiamen

PROGRAMM Der Bicycle Skyway ist ein 7,6 km langer Radweg, der als durchgängige

Brückenkonstruktion zwischen der Hochstraße für den öffentlichen Nahverkehr und der Straßenebene verläuft.

**PUBLIKATION****Fahr Rad!  
Die Rückeroberung der Stadt**

Hrsg.: Annette Becker, Stefanie Lampe, Lessano Negussie,  
Peter Cachola Schmal

Birkhäuser Verlag, Basel  
Getrennte Ausgaben deutsch und englisch  
Klappenbroschur, Format 21 x 26 cm  
280 Seiten mit 220 farbige Abbildungen

ISBN 978-3-0356-1659-0

Im Museumsshop erhältlich für 34,90 EUR,  
im Buchhandel erhältlich für 49,90 EUR.

**Mit Beiträgen von:**

Stefan Bendiks, Klaus Bondam, Marco te Brömmelstroet,  
Kees Christiaanse, Steven Fleming, Jan Gehl, Markus  
Nepl, Simone Raskob, Till Rehwaldt, Ulrike Reutter,  
Steffen de Rudder, Janette Sadik-Khan, Christiane Thalgott  
u.v.m

**IMPRESSUM****FAHR RAD!  
Die Rückeroberung der Stadt**

21. April – 2. September 2018

Eine Ausstellung des Deutschen Architekturmuseums (DAM)  
im Auftrag des Dezernats für Kultur und Wissenschaft, Kulturamt der Stadt Frankfurt am Main

Direktor Peter Cachola Schmal

Stellvertretende Direktorin Andrea Jürges

Ausstellungskonzept Annette Becker, Stefanie Lampe, Lessano Negussie

Assistenz Niklas Hau, Lucia Seiß

Bibliothekarische Recherche Christiane Eulig

Ausstellungsdesign/Ausstellungsgrafik SIGN Kommunikation, Frankfurt; Antonia Henschel, Jörn C.  
Hofmann, Oliver Stelzer

Übersetzungen Jeremy Gaines

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Brita Köhler, Rebekka Rass

Sekretariat und Verwaltung Inka Plechaty, Jacqueline Brauer

Architekturvermittlung Christina Budde, Bettina Gebhardt, Jorma Foth, Julia Reich, Hana Spijkers,  
Michèle Zeuner

Führungen Yorck Förster

Registrar Wolfgang Welker

Ausstellungstechnik Achim Müller-Rahn, Jochen Krimm

Produktion der Ausstellungsarchitektur Inditec Display & Messegestaltung; Oliver Taschke  
Schreinermeister; Troax GmbH (Gitterelemente); VIVA Mexiko Chair (Stühle); Raumausstattung Max  
Bös (Hussen)

Ausstellungsaufbau Christian Walter, Marina Barry, Pietro Paolo Brunino, Ulrich Diekmann, Enrico  
Hirse Korn, Jannik Hoffmann, Caroline Krause, Eike Laeuen, Ömer Simsek, Angela Tonner, Beate Voigt,  
Herbert Warmuth, Gerhard Winkler, Valerian Wolenik, Michèle Zeuner

Leihgeber

Frog Bikes Ltd

Nordea-Fonden

Ortner & Ortner Baukunst Gesellschaft von Architekten mbH

**Mit freundlicher Unterstützung von**

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



**bauKULTUR**  
BUNDESSTIFTUNG



*Das Projekt wird gefördert durch  
das Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur (BMVI)  
aus Mitteln zur Umsetzung des  
Nationalen Radverkehrsplans.*

**Medienpartner**



**CITYLAB**

**Kooperationspartner**

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (adfc)

Bund Deutscher Landschaftsarchitekten (bdla)

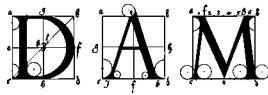
Deutscher Städtetag

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Nah-Mobilität, Mobiles Hessen 2020

Hochschule Darmstadt, FB Gesellschaftswissenschaften, Studiengang Wirtschaftspsychologie

Hochschule Rhein-Main, FB Architektur und Bauingenieurwesen, Studiengang Mobilitätsmanagement



Pressefotos zur Vorankündigung und für die Dauer der Ausstellung unter [www.dam-online.de/presse](http://www.dam-online.de/presse)

---

## VORSCHAU

19. Mai – 9. September 2018

**märklinMODERNE. Vom Bau zum Bausatz und zurück**

9. Juni – 14. Oktober 2018 (*geänderter Termin!*)

**RHEIN-MAIN. Die Region leben**

---

### DEUTSCHES ARCHITEKTURMUSEUM

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Schaumainkai 43, D-60596 Frankfurt am Main

[www.dam-online.de](http://www.dam-online.de)

Brita Köhler, Dipl.-Ing. (FH)

T +49 (0)69 212 36318 \ F +49 (0)69 212 36386 \ [brita.koehler@stadt-frankfurt.de](mailto:brita.koehler@stadt-frankfurt.de)

Rebekka Rass, M.A.

T +49 (0)69 212 31326 \ F +49 (0)69 212 36386 \ [rebekka.rass@stadt-frankfurt.de](mailto:rebekka.rass@stadt-frankfurt.de)