

nahmobil

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

Heft 14 | November 2019

MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM



Langenfeld (Rheinland)
Neues Mitglied in der AGFS

Mindestüberholabstand
Aachen fährt mit gutem
Beispiel voran



**DER DEUTSCHE
FAHRRADPREIS**
Jetzt mitmachen!

Liebe Freundinnen und Freunde der Nahmobilität,

willkommen zur 14. Ausgabe der „nahmobil“. Nun ist unser Magazin auch schon wieder sieben Jahre alt. In diesen sieben Jahren ist viel passiert.

Aber es ist leider nicht genug passiert. Die aktuellen Klimaproteste machen es deutlich, CO₂-freie Mobilität wird allerorten eingefordert, es wird dazu aufgerufen, mehr Bus, Bahn und Fahrrad zu fahren. Wir sagen dazu: Die Förderung von Rad- und Fußverkehr in unseren Kommunen muss endlich in Schwung kommen. Wir müssen raus aus diesen zaghaften kleinen Maßnahmen und hin zu den großen Würfeln. Stadt- und kreisweite Vorrangnetze für den Radverkehr, breite und komfortable Rad- und Fußwege, gute Aufenthaltsqualität, all das sind Aspekte, die uns auch in der Klimadiskussion weiterhelfen.

Wir sollten bei der Klimadiskussion aber auch nicht vergessen, dass es gerade in unseren Innenstädten ein Platzproblem gibt. Die Elektrifizierung des Autos hilft uns hier nicht, auch E-Autos brauchen ihren (Park-)Platz. Was wir hier brauchen, ist mehr Mut. Mehr Mut, etwas Neues zu wagen und einfach mal einen Fahrstreifen für den Radverkehr auszuweisen. Mehr Mut, neue Konzepte umzusetzen und auch mal Parkplätze zugunsten von Rad- und Fußverkehr aufzugeben.

Ich würde mich freuen, wenn wir in sieben Jahren hier schreiben könnten: Nun sind wieder sieben Jahre vergangen und es ist tatsächlich etwas passiert. Wir haben unsere Anstrengungen vervielfacht und sind auf einem guten Weg. Der



Verkehrssektor hat seinen Beitrag geleistet, damit der Klimawandel weniger wird. Und unsere Innenstädte sind wieder lebenswert!

Helfen Sie mit! Gehen Sie zu Fuß und fahren Sie Rad. Sorgen Sie dafür, dass die Bedingungen in Ihrer Kommune, ob in der Stadt oder auf dem Land, für die Nahmobilität besser werden. Denn Nahmobilität ist Basismobilität!

A handwritten signature in blue ink that reads 'Christine Fuchs'.

Ihre Christine Fuchs
Vorstand der AGFS

nahmobil 14 | Inhalt



MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM

- 7 (Nah-)Mobilität im ländlichen Raum – ein Blick über den Stadtrand hinaus
- 7 Radverkehr für Pendler attraktiv machen
- 9 Velorouten im Kreis Warendorf
- 10 Pendler aufs Rad
- 11 Radverkehrsplanung über kommunale Grenzen hinweg
- 12 Geschützter Stellplatz fürs Rad
- 14 Ein Rad für alle Fälle
- 15 „LandEi mobil“ der Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft
- 16 Münster schafft attraktive Radroute am Dortmund-Ems-Kanal

- 18 Der Weg ist das Ziel: Straßen.NRW unterstützt bei Bürgerradwegen
- 19 Lösungen für die Mobilität auf dem Land

AUS DER AGFS

- 22 Langenfeld wird 88. Mitglied der AGFS
- 23 20 Jahre DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS – best for bike
- 24 Sieben auf einen Streich
- 24 AGFS und Difu kooperieren
- 25 Elektroroller in Städten
- 26 In Bearbeitung: zentrale Achsen für Nahmobilität
- 26 Christine Fuchs zu Gast auf der Hauptversammlung des Deutschen Städtetages
- 27 Fortsetzung des regionalen Weimarer Dreiecks in Polen

FUSSVERKEHR

- 28 Zu Fuß durch Köln
- 29 Erst Fußgängerinnen und Fußgänger machen Städte interessant und attraktiv!

INFRASTRUKTUR

- 30 Der Ausbau des Radhauptnetzes der Landeshauptstadt Düsseldorf schreitet voran
- 31 Ausbau der Infrastruktur in Düsseldorf
- 32 Münster legt Maß an
- 33 Bünde bekommt dritte Fahrradstraße
- 34 Kleine bauliche Anpassungen in Köln
- 35 Radwegesanierungen in Köln
- 36 Radverkehrskonzept Innenstadt Köln



KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 38 Radverkehr in Köln steigt weiter**
- 39 Mindestüberholabstand immer im Blick**
- 39 Tipps für die Beschaffung von Lastenrädern**
- 40 Lastenräder in Köln auf dem Vormarsch**
- 40 Leeze statt Laderaum**
- 41 Statistisches Bundesamt als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifiziert**
- 41 Radverkehr im Blickpunkt – Ausstellung im Rathaus mit Illustrationen von Jacques Tilly**

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 42 Nachhaltigkeit im Sauerland**
- 43 Produktneuheiten von Busch + Müller**
- 43 SKS GERMANY zeigt innovative Messeneuheiten „Made in Germany“**
- 44 Der neue Marathon E-Plus: unplattbar und mehr**
- 45 Die nachhaltige WSM Initiative**
- 45 Fahrradwirtschaft engagiert sich für Klimaschutz**
- 46 Fachkräfte händeringend gesucht!**
- 46 Save the Date: vivavelo 2020**
- 47 Eurobike Messe 2019**
- 47 Zwei SKS-Unternehmen erneut als „Ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“ zertifiziert**

RÜCKBLICK UND AUSBLICK

- 48 Düsseldorf: autofreie Innenstadt ein voller Erfolg**
- 49 Fahrradförderung in Düsseldorf – Veranstaltungen und Aktionen**
- 49 Klimaschutztag in Pulheim**
- 50 Europäische Mobilitätswoche 2019**
- 51 Aktionen und Termine aus Köln**
- 52 Messe Fahrrad Essen und AGFS-Kongress 2020**

TERMINE

- 53 Termine 2019 + 2020**
- 53 Kurz vor Schluss: Verkehrsministerkonferenz zum Fußverkehr**



(Nah-)Mobilität im ländlichen Raum – ein Blick über den Stadtrand hinaus

Wie kann es gelingen, auch auf dem Land nachhaltige Mobilität sicherzustellen?

Die Welt wird Stadt. Oder? Fast 70% der Deutschen leben in Orten mit weniger als 100.000 Einwohnern, 42% in Orten mit weniger als 20.000 Einwohnern. Lediglich ein Drittel der Fläche ist den Großstädten vorbehalten, zwei Drittel sind Klein- und Mittelstädte oder ländlich geprägt. In den Medien findet Mobilität für diese Bevölkerungsgruppe nicht oder nur rudimentär statt. Wenn es um Mobilität der Zukunft geht, stehen immer „urbane Räume“ im Mittelpunkt. Dabei existieren auch für den ländlichen Raum gute Ansätze, Mobilität zukunftsgerecht auszugestalten. Es wird also Zeit, einmal auf die Mobilitätsbedürfnisse der „Landbevölkerung“ zu schauen.

Lange Zeit galt das Auto als einzige Mobilitätsalternative in der Fläche. Der ÖPNV kann nicht oder nicht überall wirtschaftlich betrieben werden und hat sich häufig aus der Fläche zurückgezogen. Für das Fahrrad oder zu Fuß sind die Wege häufig zu lang. Was bleibt?

Neue Ansätze und gute Infrastruktur müssen her

Neue Ideen sind gefragt, und davon gibt es eine ganze Menge. Neben Verkehrsvermeidung stehen neue Kombinationen von Verkehrsträgern und flexible Bedienformen im ÖPNV. Auch speziell auf den ländlichen Raum zugeschnittene Sharingsysteme können einen Beitrag leisten.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat 2018 den Abschlussbericht des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ veröffentlicht. In diesem Projekt wurden in 15 Modellregionen in ganz Deutschland die unterschiedlich-

ten Projekte realisiert. Die Studie gibt einen guten Überblick, wie in ländlichen Räumen systematisch die Mobilität nachhaltig entwickelt werden kann.

Besonders bedeutsam ist jedoch der Aufschwung von Pedelecs und E-Bikes. Diese bieten auch auf dem Land und in der Fläche die Möglichkeit, CO₂-arm unterwegs zu sein. In Kombination mit anderen Verkehrsträgern ergeben sich ganz neue Möglichkeiten, z.B. das Pedelec als Zubringer zum Bahnhof, wenn es für das Fahrrad zu weit ist.

Damit das Pedelec seine Kraft entfalten und seine Wirksamkeit ausspielen kann, muss aber auch die Infrastruktur stimmen. Vielerorts entstehen deshalb auch auf dem Land Netze für den Radverkehr: die Radvorrangrouten, auch Velorouten oder Radschnellverbindungen. Für die oberste Kategorie, die Radschnellwege, hat das Land Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) und der AGFS den Leitfaden für Radschnellverbindungen herausgegeben.

Dann zieht doch wieder aufs Land!

Ziel aller Anstrengungen ist es, auch auf dem Land klimaneutralen Verkehr zu ermöglichen, ohne jedoch die Mobilität einzuschränken. Wir haben im Folgenden einige Beispiele dafür zusammengestellt und würden uns freuen, wenn sie Ihnen als Anregung dienen. Die Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, viele weitere Projekte lassen sich bei etwas Recherche im Internet finden.

Radverkehr für Pendler attraktiv machen

Erste Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Coesfeld

Die strategische und konsequente Förderung des Radverkehrs ist seit Jahren ein Hauptfokus der Klimaschutzbemühungen des Kreises Coesfeld und der kreisangehörigen Kommunen. Einen wichtigen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen soll die Verlagerung von alltäglichen Autofahrten auf das Fahrrad leisten. Aus diesem Grunde erstellt der Kreis Coesfeld mit Unterstützung der Planersocietät (Dortmund) und des Planungsbüros VIA (Köln) ein „Klimaschutzteilkonzept Radverkehr“ für den Alltagsradverkehr (die „nahmobil“ berichtete). Die Erarbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Städten, Gemeinden, benachbarten Kreisen und weiteren Akteuren – sowie auf Grundlage einer umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung.

Fahrradfreundliche Entfernungen

Mehr als zwei Drittel aller zurückgelegten Wege im Kreis Coesfeld sind kürzer als 10 km, weitere 15% haben eine Länge zwischen 10 und 20 km. Ein großer Teil dieser Wege kann mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Um insbesondere Pendelnde zum Umstieg zu motivieren, wird ein kreisweites durchgängiges und direktes Radwegenetz mit Anschlüssen in die Nachbarkreise und -städte entwickelt.

Die Grundlage der Konzepterstellung ist die Entwicklung eines Wunschliniennetzes und dessen anschließende Umlegung auf das vorhandene Straßennetz. Zentrale Bedeutung bei der Entwicklung von möglichst direkten Verbindungen haben die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Genauso werden jedoch auch direkte Verbindungen im Nebenstraßennetz, z.B. über Wirt-

schaftswege und entlang des Dortmund-Ems-Kanals, mit einbezogen.

Aktive Beteiligung der Bevölkerung

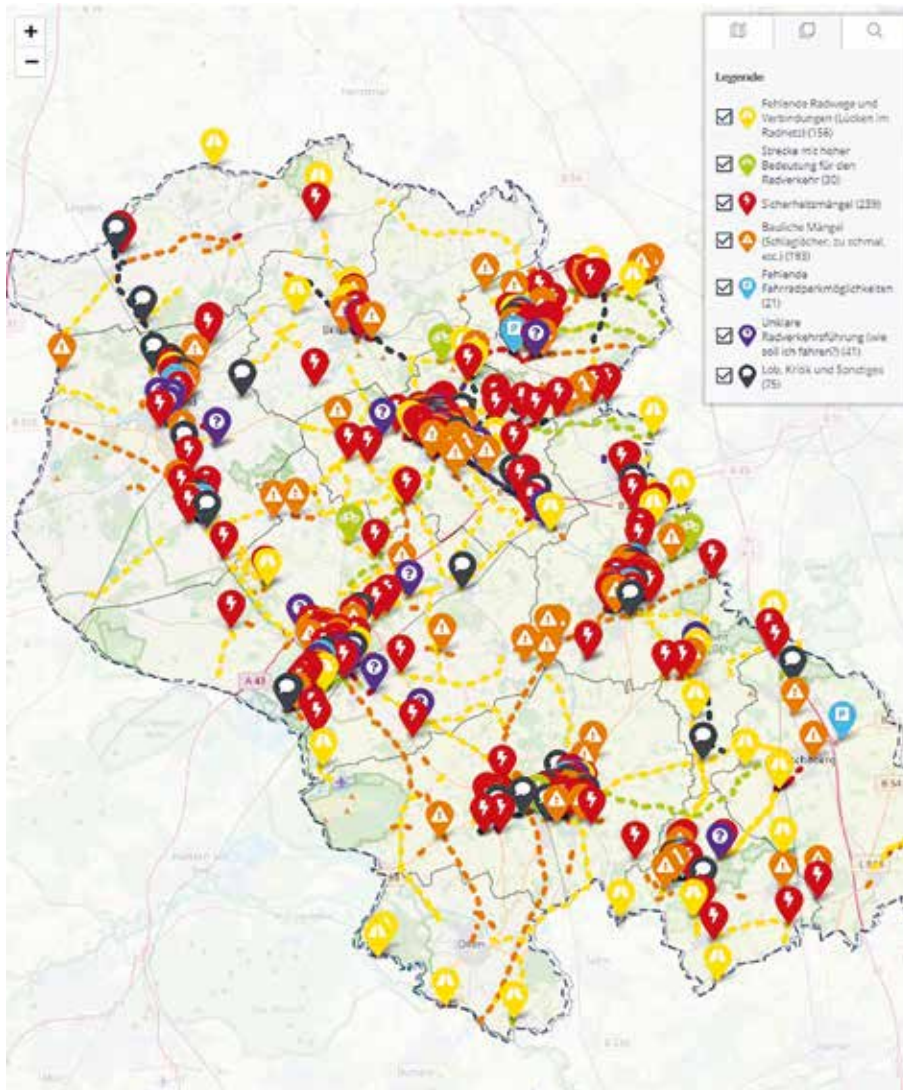
Auch die Bürgerinnen und Bürger wurden intensiv an der Konzepterstellung beteiligt. Auf der Online-Beteiligungsplattform www.fahrrad-coesfeld.de gingen über 800 Hinweise und Anregungen ein, die in die Erarbeitung des Konzeptes sowie in die weitere Arbeit der Kommunen einfließen können.

Kreisweites Netz mit hohen Standards

Das so entwickelte Netz wird gemeinsam mit den Kommunen hierarchisiert – Radverbindungen, Velorouten, Radschnellverbindungen. Dem liegt die Idee zugrunde, dass unterschiedliche Potenziale im Radverkehrsaufkommen unterschiedliche Ausbaustandards bedingen. Anhand von Pendlerbeziehungen, Einwohnerzahlen, Entfernungen sowie der Verknüpfung zwischen Rad und ÖPNV werden die Verbindungen zwischen den Kommunen bewertet und einer Hierarchiestufe zugeordnet. Bestehende Konzepte der Nachbarregionen und -kreise

(z.B. das Veloroutenkonzept der Stadtregion Münster) werden übernommen und mit adäquaten Anschlüssen im Kreis Coesfeld fortgeführt. Auch der Radschnellweg Westmünsterland RS2 zwischen Isselburg und Coesfeld findet Berücksichtigung. Auf diese Weise entsteht ein kreisweites Netz an Velorouten, welches regional weiter in das Münsterland reicht. Hier soll zukünftig ein höherer Standard in Bezug auf die Wegebreiten, Randmarkierungen und die Knotenpunktausgestaltung entstehen. Übernommen werden die Standards der Stadtregion Münster, um hier auf einheitliche Standards zu setzen.

Das so definierte und hierarchisierte Untersuchungsnetz wurde einer intensiven Befahrung mit einem eigens ausgestatteten Videofahrrad unterzogen und anschließend analysiert. Auf dieser Basis werden angepasste Maßnahmen zur Inwertsetzung des Radwegenetzes auf den überörtlichen, zwischen den Ortsteilen gelegenen, Strecken und Knoten des Kreises Coesfeld entwickelt. Das Ziel ist die Entwicklung einer gut befahrbaren Infrastruktur, die hohe Reisegeschwindigkeiten erlaubt. Das so entstandene Maßnahmenprogramm wird in einem Kataster mit Tabelle, Text und Karte erläutert. Die Planung erfolgt bis zur Anknüpfung an die innerörtlichen Bereiche der Städte und Gemeinden.



Intensive Öffentlichkeitsmaßnahmen

Weiterhin bedarf es zur Verlagerung von Autofahrten auch eines hohen Maßes an Sensibilisierung, Aufklärung und Kommunikation gegenüber der Bevölkerung. Auch hierfür werden im Radverkehrskonzept für den Kreis Coesfeld spezifische Antworten gefunden. Dabei kann an die bereits etablierten Projekte und Aktionen im Kreis Coesfeld angeknüpft werden, etwa die bereits dreimalige erfolgreiche Teilnahme am STADTRADELN, die jährlich stattfindende BikeNight oder auch das „Fahrradforum Kreis Coesfeld“ als Austausch- und Diskussionsplattform rund um das Thema Radfahren. Zukünftig soll der Fokus der Öffentlichkeitsarbeit insbesondere auf das Thema E-Bike-Pendeln gelegt werden, um die Bürgerinnen und Bürger über die Vorzüge des Pendelns mit dem Fahrrad oder Pedelec zu informieren und noch mehr Pkw-Fahrer zum Umstieg zu motivieren.

Aktuelle Informationen zum Radverkehrskonzept finden sich unter: www.klima.kreis-coesfeld.de/mobilitaet

Mathias Raabe, Kreis Coesfeld

Viele gute Ideen: Über 800 Einträge wies die Online-Beteiligungsplattform zum Radverkehrskonzept des Kreises Coesfeld am Ende auf. Quelle: Kreis Coesfeld

Velorouten im Kreis Warendorf

Schnelle Radwegeverbindungen zwischen den Kommunen



Die mit einer durchgängigen und beidseitigen Randmarkierung versehene Veloroute zwischen den Städten Sendenhorst und Ahlen
Foto: Kreis Warendorf

Mehr Menschen sollen das Fahrrad für ihre alltäglichen Fahrten zur Arbeit, Schule und Ausbildung, zum Einkauf sowie in der Freizeit nutzen. Das ist das Ziel des 2018 erstellten Radverkehrskonzeptes für den Kreis Warendorf. Um das zu erreichen, sind vor allem sichere, komfortable, direkte und schnelle Radwege nötig. Ein Schwerpunkt des Konzeptes liegt deshalb auf den Verbindungen zwischen den Kommunen zum Ausbau eines kreisweiten Radwegenetzes für den Alltagsverkehr, den Velorouten. Dabei wurde keine völlig neue Netzkonzeption mit eigenen Standards für die Velorouten erarbeitet, sondern auf den Ergebnissen der Velorouten in der angrenzenden Stadtregion Münster aufgebaut. Damit sind einheitliche Standards und Qualitäten der Radwegeinfrastruktur gewährleistet. Aktuell hat der Kreis rund 15 km Velorouten im Bestandsnetz mit durchgängigen beidseitigen Randmarkierungen aufgewertet.

Neue Veloroute zwischen Alverskirchen und Münster

Dazu gehören 7 km entlang der Kreisstraße 4 von Ahlen nach Sendenhorst. Auf dem Gebiet der Stadt Oelde sind rund 3,5 km an der Kreisstraße 12 als Veloroute markiert worden. Zwischen Wadersloh und Stromberg konnte ein Abschnitt von rund 5 km Länge fertiggestellt werden. Als konkrete Neubaumaßnahme steht der Bau einer Veloroute zwischen Alverskirchen und Münster auf dem Plan. Dabei soll der Radweg auf dem Gebiet des Kreises Warendorf auf einer Länge von 2,5 km komplett neu gebaut und dabei auf 3 m verbreitert werden.

Von den Baumaßnahmen zum Ausbau der Velorouten sind verschiedene Straßenbaulastträger betroffen – zudem wird ein erhebliches Finanzvolumen benötigt. Deshalb kann das ge-

plante Veloroutennetz mit einer Länge von 174 km nur nach Prioritäten gestuft und in Abstimmung mit den anderen Baulastträgern umgesetzt werden.

E-Bikes erweitern den Aktionsradius

Durch die kontinuierliche Zunahme der E-Bikes werden immer mehr Menschen auch größere Entfernungen bis etwa 15 km bequem mit dem Fahrrad zurücklegen können. Das wird die Velorouten zukünftig noch stärker in den Fokus der Bürgerinnen und Bürger rücken.

Der Kreis Warendorf hat bereits viel für die Förderung des Radverkehrs erreicht. Dies wird durch den hohen Anteil des Radverkehrs am Modal Split von 24% deutlich. Zudem ist mit dem bereits vorhandenen umfangreichen Radwegenetz ein solides Fundament geschaffen worden. Dieses resultiert aus dem kreisweiten Radwegebauprogramm, dem Bau vieler Bürgerradwege sowie den Bauprogrammen und Förderungen des Landes NRW.

Zukünftig wird es noch mehr darum gehen, den Radverkehr weiter als System zu fördern und in seiner Gesamtheit zu betrachten. Neben dem nötigen Schließen von Netzlücken durch bauliche Maßnahmen spielen hier auch Maßnahmen, die die Nahmobilität insgesamt fördern, eine wichtige Schlüsselrolle – insbesondere in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden.

Daniel Höing, Kreis Warendorf

Pendler aufs Rad

Münster beschließt alltagstaugliches Veloroutenkonzept



Die stadtuswärtige Führung des Bohlwegs heute und zukünftig als Veloroute (Fahrradstraße). Fotos: Stadt Münster



Die Querung des Niedersachsenrings im Ist-Zustand und mit zukünftiger Veloroute. Fotos: Stadt Münster

Die Münsteranerinnen und Münsteraner erledigen täglich 71% ihrer Wege mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit Bus und Bahn und lediglich 29% ihrer Wege mit dem Auto. Anders sieht das bei den Besucherinnen und Besuchern sowie den Pendelnden aus. 80% der Pendlerfahrten über die Stadtgrenze werden mit dem Auto bewältigt. Hier setzt das Veloroutenkonzept an, das die Stadt Münster gemeinsam mit den Umlandkommunen in der Stadtregion und in enger Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern erarbeitet hat. Die Velorouten sollen ihren Beitrag dazu leisten, das Fahrradfahren zwischen Münster und der Stadtregion sicherer, komfortabler und vor allem zügiger zu machen. Ziel ist es, die Bedeutung der Leeze auch im stadtrationalen Verkehr entscheidend zu erhöhen und eine alltagstaugliche Alternative zum Auto zu schaffen.

Sternförmig vom Zentrum ins Umland

Das Veloroutenkonzept umfasst 13 alltagstaugliche Routen, welche von Münsters „Fahrrad-Verteilerring“, der Promenade in der Innenstadt, über die Außenstadtteile bis in die Umlandgemeinden der Stadtregion führen. Vorwiegend am Bestand orientiert, werden die Velorouten verkehrssicher als Radvorrangrouten auf einer Länge von insgesamt

160 km im Stadtgebiet ausgebaut.

Als eine der ersten Routen wird die Veloroute Münster-Telgte realisiert. Sie beginnt an der Promenade und verläuft stadtuswärts durch die hochverdichteten innenstadtnahen Viertel, passiert den Innenstadtring und führt im weiteren Verlauf über Münster-Handorf in die östlich gelegene Nachbarstadt Telgte. Für die Vorplanung der 9,3 km langen Strecke liegt seit Juli dieses Jahres der Planungsbeschluss vor.

Die Bürgerinnen und Bürger der beiden von der Planung betroffenen Stadtbezirke Mitte und Ost hatten im Rahmen einer Dialogveranstaltung die Gelegenheit, Anregungen zur Vorplanung zu äußern sowie diese mit Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung und des Planungsbüros zu diskutieren. Die Anregungen wurden dokumentiert und werden zurzeit auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft. Für weite Teile der Route läuft bereits die Ausführungsplanung. Mit ersten baulichen Maßnahmen im Außenbereich ist noch in diesem Jahr zu rechnen. Die Anschlussplanung der Stadt Telgte läuft ebenfalls auf Hochtouren.

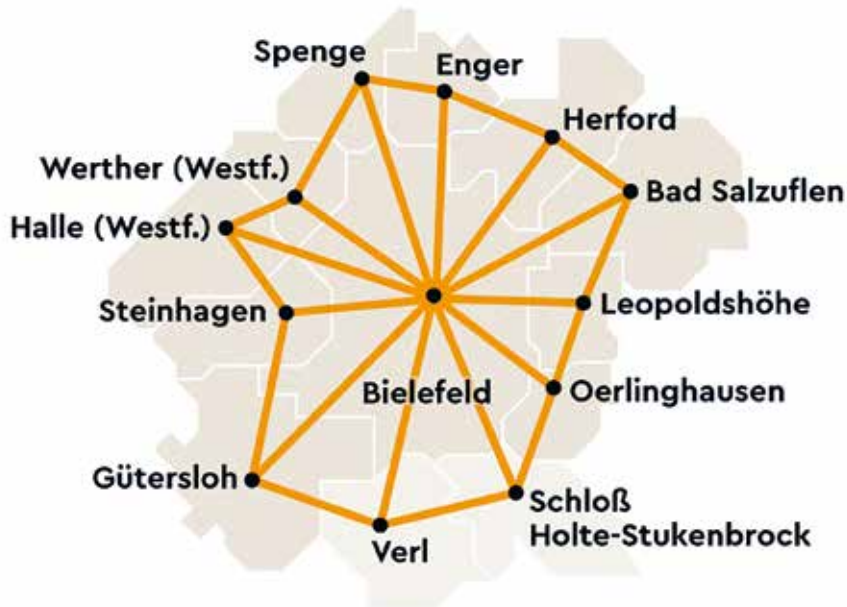


Entwicklungsziele im stadtrationalen Alltagsradwegenetz inklusive der 13 Velorouten (blau). Abbildung: Stadt Münster

Max Stewen, Stadt Münster

Radverkehrsplanung über kommunale Grenzen hinweg

Integriertes Radverkehrskonzept für die Regiopolregion Bielefeld



**Radverkehrskonzept
Regiopolregion**
3 Workshops
Info & Dialog 

Das interkommunale Radverkehrsnetz soll die Kommunen der Regiopolregion miteinander verbinden. Grafik: Stadt Bielefeld

Als gemeinsames Leuchtturmprojekt erarbeiten die elf Kommunen der Regiopolregion Bielefeld zusammen mit den Städten Schloß Holte-Stukenbrock und Verl ein integriertes interkommunales Radverkehrskonzept. Ziel ist es, das Fahrrad als attraktives, sicheres und gleichberechtigtes Alltagsverkehrsmittel in der Region zu fördern: für den Weg zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkaufen, zum Sport oder ins Theater.

Mit dem regiopolen Radverkehrskonzept sollen bestehende kommunale Netze verbunden, verdichtet und zu einem priorisierten interkommunalen Radverkehrsnetz zusammengeführt werden. Welche Strecken eignen sich am besten als interkommunale Radverkehrsverbindungen? Wo sind Ergänzungen oder Verdichtungen erforderlich?

In der Regiopolregion pendeln viele Menschen zur Arbeit oder zur Ausbildung. Alleine Bielefeld verzeichnet über 120.000 Pendlerbewegungen über die Stadtgrenzen hinweg. In den Unternehmen der Region arbeiten insgesamt rund 290.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Dazu kommen etwa 40.000 Studierende an den acht Hochschulen der Region. Die Regiopolregion möchte den Verkehr umweltfreundlich organisieren und das Zusammenwachsen der beteiligten Kommunen fördern. Gute Radverbindungen eröffnen neue Perspektiven für Pendlerinnen und Pendler. Wenn mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, wird die Umwelt weniger belastet und knapper Straßenraum effektiver genutzt. Außerdem fördert Radfahren die Gesundheit.

Online-Beteiligung und Workshops

In einem ersten Schritt waren Bürgerinnen und Bürger der Region eingeladen, die Planung des regiopolen Radverkehrs-

konzepts im Rahmen einer Online-Beteiligung mit Hinweisen und Ideen zu unterstützen. Es sollten wichtige Verbindungen im Alltagsradverkehr sowie Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV



Zeitlicher Ablauf der Planung. Grafik: Stadt Bielefeld

eingezeichnet werden. Nutzerinnen und Nutzer konnten andere Beiträge bewerten oder kommentieren. Die Aktion war ein voller Erfolg: Die „Expertinnen und Experten vor Ort“ gaben insgesamt 480 Hinweise (425 Einzeichnungen und 55 Kommentare), die aktuell von der Stadt Bielefeld geprüft und dann vom Fachplanungsteam ausgewertet werden.

Für den Herbst sind drei Teilnehmungsworkshops geplant. Diese finden bewusst nicht in Bielefeld als größte Stadt der Regiopolregion, sondern in kreisangehörigen Kommunen aus Lippe, Gütersloh und Herford statt. Beweggrund hierfür ist der Leitgedanke der interkommunalen Zusammenarbeit. So werden gezielt potenzielle Alltagsradlerinnen und -radler angesprochen, die heute schon einen großen Teil des Pendlerverkehrs zwischen den Zentren der Region ausmachen. Die Planer haben bereits bestehende kommunale Netze verbunden und

priorisiert. Der Vorschlag wird derzeit mit den Städten und Kommunen der Region abgestimmt und verfeinert. In den Bürgerworkshops dient der Netzvorschlag als Diskussionsgrundlage. Eingeladen sind Bürgerinnen und Bürger, Politik und Verbände, Vertreterinnen und Vertreter der Regiopolkommunen und der Kreise.

Weiteres Vorgehen

Bei der weiteren Entwicklung des Radverkehrskonzepts werden alle entscheidenden Ergebnisse aus der Online-Beteiligung und den Workshops in die Netzkonzeption einbezogen. Entsprechend den Regelwerken legen die Planerinnen und Planer einheitliche Standards für die Qualität der Radverkehrsanlagen fest, empfehlen Maßnahmen zu Radabstellanlagen und Mobilstationen, zu Service- und Informationsangeboten. Auch Ideen für die Öffentlichkeitsarbeit gehören zum Programm. Alle erarbeiteten Maßnahmen werden in priorisierten Steckbriefen aufbereitet.

Interkommunale Zusammenarbeit in der Regiopoleregion Bielefeld

Die Regiopoleregion Bielefeld wurde 2018 gegründet. Ihr Gebiet umfasst 863 km², rund 690.000 Menschen leben hier. Die Regiopoleregion setzt sich zusammen aus der Stadt Bielefeld als Regiopole sowie den Städten Gütersloh, Herford, Bad Salzuflen, Halle (Westf.), Steinhagen, Enger, Oerlinghausen, Leopoldshöhe, Spenge und Werther (Westf.).

Eine starke Triebfeder der Regiopoleregion ist die Absicht, die Stellung als Investitions-, Bildungs- und Wohnstandort dauerhaft abzusichern. Mit Blick auf die wirtschaftliche und gesell-

schaftliche Entwicklung im größten Verdichtungsraum Ostwestfalen-Lippes (OWL) wollen die Städte unter dem Motto „Jeder kann, keiner muss“ flexibel und themenorientiert über kommunale Grenzen hinaus zusammenarbeiten. Von den Fördermitteln, die derzeit an mittleren Großstädten und ihren Verflechtungsräumen vorbei in die Metropolen oder ländlichen Räume fließen, soll zukünftig auch die Regiopoleregion profitieren. „Gemeinsam sind wir stärker“, so der Oberbürgermeister der Stadt Bielefeld, Pit Clausen, „und schaffen zudem Spielräume, für die gemeinsame Weiterentwicklung freiwilliger Leistungen, z.B. in den Feldern Kultur, Sport oder Soziales.“

Die Kommunen dieser bunten und lebendigen Region dokumentieren, dass sie ihren Verflechtungsraum als Wachstumskern OWLs stärken wollen. Sie streben eine lebenswerte Stadt-Umland-Region an und wollen damit auf Dauer eine verbesserte Wettbewerbssituation insbesondere gegenüber den Metropolregionen erreichen. Gemeinsame Projekte und Vorhaben, z.B. im Bereich Mobilität, sollen an der Lebenswirklichkeit der Bevölkerung ausgerichtet und über administrative Grenzen hinweg im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit umgesetzt werden. „Wir stehen erst am Anfang einer großen Aufgabe, an deren Ende es nur Gewinner geben soll“, gibt der Oberbürgermeister der Stadt Bielefeld, Pit Clausen, einen Ausblick. Das regiopole Radverkehrskonzept soll dazu beitragen, die interkommunale Zusammenarbeit zu verstetigen und die Grundlage einer koordinierten Radverkehrsförderung in der Regiopoleregion bilden.

Barbara Choryan, Julian Schimichowski, Stadt Bielefeld

Geschützter Stellplatz fürs Rad

DeinRadschloss-Anlagen an vielen Standorten im VRR verfügbar



Anlage in Krefeld Uerdingen Bahnhof, Quelle: Kienzler Stadtmobiliar GmbH

Für viele Berufspendler ist der Weg mit dem Rad zur Arbeit nicht leicht zu bewältigen. Denn entweder ist der Arbeitsplatz für eine Anfahrt mit dem Rad zu weit entfernt oder die Abstellmöglichkeiten am Bahnhof zur Weiterfahrt mit dem ÖPNV sind unattraktiv, ungeschützt und oft nicht sicher. Abhilfe schaffen die modernen Radabstellanlagen von DeinRadschloss, die Radlern mittlerweile an vielen Standorten an ÖPNV-Verknü-

pfungspunkten zur Verfügung stehen. Pünktlich zur Fahrradsaison 2019 konnten über 60 DeinRadschloss-Anlagen realisiert werden.

Seit April 2018 haben Radfahrer in den Städten Bochum, Dortmund, Duisburg, Ennepetal, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Krefeld, Langenfeld, Mönchengladbach, Monheim, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen und Ratingen die Möglichkeit, ihr Rad am Bahnhof in einer sicheren und digital gesteuerten Anlage von DeinRadschloss unterzubringen, um ihre Fahrt mit dem ÖPNV fortzusetzen (nahmobil berichtete). Den Nutzern stehen damit mehr als 900 Stellplätze in Einzelboxen oder Sammelabstellanlagen zur Verfügung. Unter dem Markennamen DeinRadschloss können Fahrgäste unter www.dein-radschloss.de Stellplätze via Internet (insbesondere auch via Smartphone) suchen, buchen und bezahlen. Nach einer einmaligen Registrierung kann der Kunde alle DeinRadschloss-Anlagen im Verbundraum nutzen. Um vor Ort auf die Abstellanlagen zugreifen zu können, kann auch eine ÖPNV-Chipkarte genutzt werden. Bereits heute haben diverse Verkehrsunternehmen DeinRadschloss in ihr digitales Angebot (App) integriert und können ihren Kunden somit



Anlage in Monheim Busbahnhof, Quelle: Kienzler Stadtmobiliar GmbH

ein ganzheitliches Mobilitätsangebot machen. Um eine höhere Auslastung zu erreichen und auch Gelegenheitsfahrern die Nutzung zu ermöglichen, werden an allen Standorten auch Stellplätze zur Kurzzeitmiete (Tages- und Wochenbuchungen) angeboten.

Verantwortliche ziehen erste positive Bilanz

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat im November 2018 noch während der laufenden Projektphase eine Evaluation durchführen lassen. Die Ergebnisse sollten eine erste Einschätzung darüber geben, ob bereits Verlagerungseffekte vom Auto auf das Fahrrad verbunden mit einer positiven Auswirkung auf die Umwelt zu verzeichnen sind. Darüber hinaus wurde in einer Befragung die Nutzerzufriedenheit ermittelt.

Die Ergebnisse zeigen, dass bereits nach wenigen Wochen eine überwiegend gute Auslastung der bis dahin verfügbaren Stellplätze zu verzeichnen war. Die befragten Nutzer zeigten sich sehr zufrieden mit dem DeinRadschloss-System und stufen den Buchungsprozess als einfach ein. Durch die Evaluation konnte eine relevante Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf die intermodale Nutzung von Bahn und Rad verifiziert werden. Somit zeigt sich durchaus ein positiver Effekt für die Stärkung des Umweltverbundes und ein hohes Potenzial zur Reduzierung von Klimagasen.

Künftig soll es weitere DeinRadschloss-Standorte geben – sowohl in bereits teilnehmenden als auch in neuen Kommunen. Der bisherige Erfolg des Projektes hat den VRR veranlasst, die Investitionen zur Errichtung von neuen DeinRadschloss-Anlagen über die Mittel der Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW zu fördern. Informationen hierzu werden unter <https://>

www.vrr.de/de/der-vrr/oepnv-investitionen/ bereitgestellt.

Ausgehend von den Entwicklungen im VRR-Raum wird seitens des Verkehrsministeriums NRW angestrebt, das Angebot auf ganz NRW auszuweiten. Dazu bauen auch die Zweckverbände Nahverkehr Rheinland (NVR) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in enger Abstimmung mit dem VRR regionale Systeme mit lokaler Absenderschaft auf. Verbindendes Element dieser Systeme ist die Digitalisierung. Über Schnittstellen sollen alle Systeme perspektivisch über die Plattform *mobil.nrw* verbunden werden. Ziel ist es, dass der Kunde mit einer einmaligen Registrierung alle Standorte von digitalisierten Radabstellanlagen in verschiedenen Regionen nutzen kann.

Bettina Blume, vrr



Anlage in Bochum-Dahlhausen in den Farben des Betreibers Bogestra, Quelle: Kienzler Stadtmobiliar GmbH

Ein Rad für alle Fälle

Modellprojekt für Pedelec-Pendler im Rhein-Sieg-Kreis erfolgreich beendet



Das Projekt wurde durch den Landrat und die Bürgermeister/-innen der Projektkommunen unterstützt. Foto: Rhein-Sieg-Kreis

Auf einem Pedelec haben viele inzwischen schon einmal gesessen und z.B. im Urlaub ein paar kleine Runden gedreht. Auch wenn das viel Spaß bereitet, ist es von dort noch ein weiter Weg, um beim täglichen Pendeln vom bekannten Auto auf das Pedelec umzusteigen. Da der Anschaffungspreis eine wesentliche Hürde darstellt, bestand die Grundidee des Modellprojektes darin, Pendlern für einen Zeitraum von ein bis drei Monaten ein günstiges Pedelec zur Verfügung zu stellen, damit diese die Praxistauglichkeit des Pedelec als Alltagsverkehrsmittel testen können. Gleichzeitig sollte das Projekt dazu beitragen, den Radverkehr in ländlichen Räumen mit schwierigen topografischen Verhältnissen zu fördern, und aktiv ein Konzept der kombinierten Mobilität (Pedelec als Zubringer zum ÖPNV) erprobt werden.

Projektdurchführung

Insgesamt 16 Pedelecs vom Typ City-Bike standen an den fünf Ausleihstationen zur Verfügung. Mit dem Ziel, die Teilnehmenden zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, wurden leicht versetzbare Boxen angeschafft, die an den Bahnhöfen und Bushaltestellen aufgestellt wurden, wo die Testpersonen auf den ÖPNV umsteigen wollten. Um den Umstieg noch attraktiver zu machen, wurde auch angeboten, den Kauf eines ÖPNV-Monats-tickets zu subventionieren.

In den Jahren 2017 und 2018 nahmen insgesamt 107 Personen am Projekt teil. Aufgrund der großen Nachfrage wurde die maximale individuelle Teilnahmedauer von ursprünglich drei auf zwei Monate reduziert, um möglichst vielen Interessenten eine Teilnahme zu ermöglichen. Voraussetzung für die Teilnahme war lediglich, dass der Arbeitsweg bislang mit dem Auto zurückgelegt wurde und sowohl am Wohn- als auch am Arbeitsort eine sichere Abstellmöglichkeit für das Pedelec vorhanden ist.

Die Probanden wurden im Rahmen ihrer Projektteilnahme zweimal, jeweils vor Beginn und nach der Teilnahme, schriftlich befragt. Abgefragt wurden in erster Linie Informationen zum

derzeitigen Mobilitätsverhalten, zu den Erfahrungen während der Pedelec-Nutzung sowie zum zukünftigen Mobilitätsverhalten. Zusätzlich führten die Testpersonen Nutzungsprotokolle über ihre mit dem Leih-Pedelec zurückgelegten Wege.

Folgende Ergebnisse wurden erzielt:

1. Auch bei fehlenden Restriktionen für den Autoverkehr wie Stau oder langwierige Parkplatzsuche ist ein erhebliches Potenzial – auch im ländlichen Raum – für den Umstieg auf das Pedelec vorhanden.
2. Das Interesse, das Pedelec einfach mal auszuprobieren, ist sehr hoch. Die positiven Ergebnisse bestätigen, dass ein längerfristiger Testzeitraum geeignet ist, die Einstellung zum Radfahren zu verbessern. So haben über die Hälfte der Teilnehmenden erklärt, sich nach der Testphase ein Pedelec zu kaufen und damit regelmäßig zur Arbeit zu fahren. Mithilfe des Projektes wurde das Thema Radfahren in den Medien sowie bei den Entscheidungsträgern positiv platziert. Das Projekt hat demzufolge in den letzten beiden Jahren einen entscheidenden Beitrag zur Förderung des Radverkehrs im Rhein-Sieg-Kreis geleistet.
3. Als Hürde für eine regelmäßige, auch elektrisch unterstützte, Fahrradnutzung trat neben den teilweise zu weiten Entfernungen zum Arbeitsplatz vor allem die fehlende bzw. unzureichende Radverkehrsinfrastruktur zutage. Auch wurde das Leih-Pedelec von der überwiegenden Mehrheit der Teilnehmenden ausschließlich bei gutem Wetter genutzt, was vermutlich zum Teil ebenfalls auf die nicht angepasste Radverkehrsinfrastruktur (verdreckte Wirtschaftswege) zurückzuführen ist. Die Kombination aus Pedelec und ÖPNV wurde hingegen nur selten nachgefragt. Dies wird darauf zurückgeführt, dass Pkw und Fahrrad/Pedelec beides Individualverkehrsmittel sind, bei deren Nutzung die Fahrenden keine Rücksicht auf andere Systembedingungen zu nehmen haben. Hinzu kommt, dass die Mehrzahl der Teilnehmenden die Motivation hatte, ihre Fitness zu verbessern. Hierfür sind längere Pendelstrecken besser geeignet als kurze Zubringerfahrten zum nächsten Bahnhof.

Empfehlungen für ein Pedelec-Verleihsystem im ländlichen Raum:

- Größere Städte bzw. Landkreise sollten als zentrale Organisatoren fungieren.
- Da der Weg zur Arbeit im Fokus steht, ist eine Zusammenarbeit mit Arbeitgebern zu empfehlen. Diese sollten direkt angesprochen werden, statt individuell die Einwohner.
- Ein Pedelec-Test ist nicht wirtschaftlich, es bedarf in der Regel eines Zuschusses. Dieser kann z.B. aus Bereichen des betrieblichen Mobilitätsmanagements oder der betrieblichen Gesundheitsförderung kommen. Denkbar ist aber auch die Nutzung von Fördermöglichkeiten im Bereich des Klimaschutzes bzw. der Luftreinhaltung.
- Bei einer zweijährigen Laufzeit sind Kosten in Höhe von

35,00 Euro pro Pedelec und Woche zu kalkulieren. Teilnehmende am Test sind bereit, mindestens 10,00 Euro hiervon zu übernehmen.

- Sinnvoll ist eine Zusammenarbeit mit dem örtlichen Fahrradhandel, bei dem unterschiedliche Pedelec-Typen (City, MTB, Trekking) in verschiedenen Rahmengrößen in einem Pool beschafft werden. Zudem übernimmt der Fahrradhandel die Unterhaltung der Räder.
- Die Länge der Testphase sollte mindestens vier und maximal acht Wochen betragen.
- Für Arbeitgeber empfiehlt es sich, nach der Testphase für Mitarbeiter Pedelec-Leasingmodelle anzubieten.

Das Modellprojekt „Ein Rad für alle Fälle“ wurde aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert und wurde im Jahr 2018 beim Deutschen Fahrradpreis mit dem 3. Platz in der Kategorie „Kommunikation“ ausgezeichnet.

Sven Habedank/Petra Gloge,
Rhein-Sieg-Kreis



Bewerbung der Aktion am Bahnhof. Foto: Rhein-Sieg-Kreis

„LandEi mobil“ der Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft

Das Pedelec als öffentliches Verkehrsmittel

Das Mobilitätsbedürfnis in der Stadt und auf dem Land ist unverändert hoch. Indes beeinflussen der demografische wie auch der kulturelle Wandel die Verkehrsansprüche der Bevölkerung: Ausschließlich mit dem eigenen Pkw mobil zu sein, ist für eine wachsende Bevölkerungszahl keine Option mehr. Gerade ältere Menschen sind auf ergänzende Mobilitätsangebote angewiesen. Der Umstieg auf Bus und Bahn fällt aber insbesondere in ländlichen Regionen schwer, da Tarif und Taktung häufig nicht dem Bedarf entsprechen.

Im Westen des Minden-Lübbecker Mühlenkreises wird daher seit diesem Jahr das EiTicket angeboten. Dabei handelt es sich um zwei neue Jahresabonnements für den regionalen ÖPNV: Das Basisabo ermöglicht die uneingeschränkte Nutzung von Bus und Bahn in sechs Kommunen für rund 1,20 Euro pro Tag. Zusätzlich wird mit dem EiTicket Plus die Miete eines Pedelecs, des Eibikes, angeboten, welches im Tarifgebiet kostenlos in Bus und Bahn mitgenommen werden darf.

„In vielen Städten und Kommunen wird zurzeit über die notwendige Stärkung des ÖPNV diskutiert. Im Rahmen von LandEi mobil wurde mit dem EiTicket

Plus ein attraktives Angebot geschaffen, welches eine aktive und klimaschonende Mobilität im ländlichen Raum unterstützt. Das Eibike als Plus zum Ticket bringt Spaß und Sport in die Alltagsmobilität zurück. Wir hoffen auf rege Nutzung, viele Nachahmer und noch mehr gute Ideen in diesem Bereich, damit wir eine umweltfreundliche Zukunft gemeinsam attraktiv gestalten können“, sagt Dr. Ralf Niermann, Landrat des Kreises Minden-Lübbecke.

Teil einer größeren Strategie

Die Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft hat 2017 das Projekt „LandEi mobil“ im Rahmen des Förderprogrammes VITAL.NRW eingereicht und bewilligt bekommen. Der Kreis Minden-Lübbecke ist als Co-Finanzierer mit dabei.

Kern des Projektes ist die bessere Versorgung der Menschen im ländlichen Raum im Hinblick auf Mobilität. In den ersten beiden Jahren wurden die Strukturen untersucht und verschiedene Ideen durchdacht. Seit Mai 2019 ist nun das neue Angebot auf dem Markt. Bis 2021 soll es konsolidiert werden, um anschließend in beiden Kreisen komplett ausgerollt werden zu können. Eine Angebotseinstellung durch das Förderende 2021

o|lo 2019
preisträger deutscher mobilitätspreis ●●●

„LandEi mobil“ wurde für den Deutschen Mobilitätspreis 2019 ausgewählt.

Mit dem Deutschen Mobilitätspreis machen die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) digitale Innovationen für eine intelligente Mobilität öffentlich sichtbar und setzen weitere Impulse für den Standort Deutschland. Ziel des Wettbewerbs ist es, die Chancen innovativer digitaler Lösungen für die Mobilität von morgen aufzuzeigen. Mehr dazu: <https://land-der-ideen.de/wettbewerbe/deutscher-mobilitaetspreis>



*Bewerbung des Projektes in den beteiligten Gemeinden.
Foto: mhv*

muss nicht befürchtet werden, denn bereits heute fließt kein Cent in das EiTicket. Das westliche Kreisgebiet mit den sechs Gemeinden Stemwede, Rahden, Espelkamp, Preußisch Oldendorf, Lübbecke und Hüllhorst ist dabei der Projektraum.

Kostengünstiges Ticket mit Plus

Bestandteil des Projektes ist ein neues Ticket für die Projektkommunen, das deutlich preiswerter als die bisherigen Tickets ist. Im Abo zahlen Kunden ab 21 Jahren für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel 36 Euro im Monat für alle Fahrten innerhalb des Projekttraumes, auch über die eigene Gemeindegrenze hinaus. Das neue „EiTicket“ kostet damit nicht einmal die Hälfte des bisherigen ÖPNV-Tickets.

Das Plus zum Ticket ist die Bereitstellung eines Pedelecs. Für zusammen 79,50 Euro (36 Euro ÖV-Ticket inbegriffen) im Monat können „EiTicket Plus“-Inhaber zusätzlich ein eigenes Pedelec, das „EiBike“, nutzen. Es kann wie ein eigenes Rad für alle Fahrten innerhalb des Projekttraumes genutzt und dort auch kostenfrei mitgenommen werden. Bei Radnutzung außerhalb des Projekttraumes wird ein Euro pro Tag zusätzlich fällig.

Weitere Informationen gibt es auf der Webseite <https://www.land-ei-mobil.de/>.

www.mhv-info.de, www.land-ei-mobil.de



Vernetzung und Miteinander sind wichtige Faktoren auf dem Land – digital ist es einfacher. Foto: Deutscher Mobilitätspreis

Münster schafft attraktive Radroute am Dortmund-Ems-Kanal

Nachhaltig mobil auf dem Kanalseitenweg



Der Seitenweg des Dortmund-Ems-Kanals zwischen Münster-Amelsbüren und Senden. Foto: Stadt Münster

Der Dortmund-Ems-Kanal durchfließt das Münsteraner Stadtgebiet von Südwesten nach Norden. Dabei verbindet er Münster-Amelsbüren mit Münsters größtem Stadtteil Hiltrup und im weiteren Verlauf mit den Gewerbegebieten Höltenweg und Loddenheide sowie der Kernstadt und den Stadtteilen Coerde und Gelmer. Auf seinen 27 km von Stadtgrenze zu Stadt-

grenze wird der Kanal stets von Seitenwegen begleitet, die für zu Fuß Gehende und Radfahrende freigegeben sind.

Die meist beidseitig vorhandenen Kanalseitenwege sind schon heute ein beliebtes Ausflugsziel für entspannte Spazierfahrten mit dem Rad – oder mit der „Leeze“, wie es in Münster heißen würde – in die Münsterländer Parklandschaft.



Fahrradstraße „Kanalpromenade“ in Münster-Hiltrup: Hier wird die adaptive Beleuchtung bald getestet. Foto: Stadt Münster

Unabhängig von der Freizeitnutzung, z.B. als Pendlerroute im Alltag, wird der Kanalseitenweg jedoch nur von hartgesotenen „Leezenrittern“ regelmäßig genutzt. Dabei handelt es sich bei dem Weg eigentlich um eine hochattraktive, ampel- und kreuzungsfreie Tangentialverbindung quer durch das Stadtgebiet. Wieso also werden oft andere Wege bevorzugt?

Die einfache Antwort liegt in der Qualität des vorhandenen Weges. Der überwiegend unebene Schotterweg verwandelt sich bei Regen in eine Matschpiste. In den warmen und trockenen Sommermonaten hingegen ist er oft staubig. Ein komfortables Radfahren im Alltag ist beim aktuellen Zustand des Weges nicht möglich.

Daher hat der Rat der Stadt Münster am 3. Juli 2019 einstimmig beschlossen, den Kanalseitenweg in Kooperation mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) fahrradtauglich auszubauen, und geht damit einen weiteren Schritt in Richtung Verkehrswende sowie einer nachhaltigeren, urbanen Mobilität. Die Kosten für den Wegebau sind im Rahmen bundeseinheitlicher Fördermöglichkeiten hälftig durch die Stadt Münster und die WSV zu tragen.

27 km für den Klimaschutz

„Mit dem Ausbau des durchgehenden 27 km langen Kanalseitenwegs wird eine komfortable und klimafreundliche Fahrradrouten geschaffen, die das Radfahren in Münster noch attraktiver machen und mehr Menschen für das Radfahren begeistern wird“, verdeutlicht Stadtbaurat Robin Denstorff die Bedeutung dieser Maßnahme. „Im Zusammenspiel mit dem Veloroutenkonzept, welches die Umlandgemeinden Münsters auf 13 Routen verbinden wird, bietet die Kanalpromenade eine echte Alternative zum täglichen Stau auf den parallel geführten Bundesstraßen“, ergänzt Robin Denstorff die Bedeutung der Route gerade für Pendler.

Es ist geplant, den Weg auf einer Uferseite des Kanals zu asphaltieren und den Komfort dadurch für Radfahrende entscheidend zu erhöhen. Durch die glatte Oberfläche wird auch der Fahrwiderstand verringert und die Bildung von Pfützen bei Regen vermieden. Der feste Untergrund erleichtert zudem die

erstmal zum Standard gehörende regelmäßige Reinigung und den Winterdienst. Durch die geplante Breite von mindestens 3 m, können sich zu Fuß Gehende und Radfahrende weitestgehend konfliktfrei begegnen. Öffentlichkeitswirksame begleitende Kampagnen sollen auf die veränderte Situation hinweisen und im Zusammenspiel mit möglichst auffällig gestalteten Einmündungsbereichen ein rücksichtsvolles Miteinander von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden fördern. Der Ausbau des Kanalseitenwegs auf nur einer Uferseite stellt den Erhalt der Naherholungsfunktion des Dortmund-Ems-Kanals sicher. Die im Ursprungszustand belassene Seite bietet nach wie vor ausreichend Bewegungsraum für zu Fuß Gehende und zur Freizeitnutzung.

Adaptive LED-Beleuchtung für ein Mehr an Sicherheit bei möglichst wenig Lichtverschmutzung

Für zusätzlichen Komfort wird ein innovatives Beleuchtungskonzept sorgen: Der Einsatz adaptiver LED-Leuchten, die auf Bewegung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden reagieren, sorgt für eine vor allem sichere Befahrbarkeit des Wegs, auch bei Dunkelheit. Die bedarfsorientierte LED-Beleuchtung ist ressourcenschonend und verhindert unnötige „Lichtverschmutzung“, was sowohl den Anwohnern als auch den Tieren zugutekommt. Die Beleuchtungsstärke und die Lichtfarbe der adaptiven Beleuchtung wird zunächst auf einem bereits bestehenden Abschnitt der Fahrradstraße „Kanalpromenade“ im Bereich von Münster-Hiltrup getestet. Auch hier werden selbstverständlich die neuen, kürzlich vom Rat der Stadt Münster beschlossenen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen umgesetzt. Hauptmerkmal der Standards ist die Roteinfärbung der Fahrgasse.

Ausbau in mehreren Abschnitten

Der Ausbau wird abschnittsweise erfolgen. Hierfür wird die Stadt Münster mit dem vor Ort zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Rheine eine Vereinbarung treffen.

Max Stewen, Stadt Münster

Der Weg ist das Ziel: Straßen.NRW unterstützt bei Bürgerradwegen

Gerade im ländlichen Raum werden mit viel Engagement Lücken geschlossen



*In der Gemeinde Albersloh haben Bürger eine Radweg-Lücke mit Mitteln aus dem Bürgerradwege-Programm geschlossen.
Fotos: Straßen.NRW/Norbert Piontek*

Mitanpacken, das ist die Devise beim Thema Bürgerradwege. Das Ziel: schnell und verhältnismäßig unbürokratisch Radwege zu bauen. Dabei handelt es sich um Baumaßnahmen, die zwar auf der Prioritätenliste des Regionalrats stehen, sich zeitnah jedoch nicht ohne Weiteres umsetzen lassen. Eigentlich. Denn gemeinsam mit den Bürgern vor Ort setzt sich der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) für eine unbürokratische Lösung ein – und beteiligt sich an den Kosten. Das Land NRW hat dafür seit 2005 über 25 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Für 2019 liegen bereits Anträge für Radwege auf einer Länge von etwa 70 km vor.

Wichtige Ergänzungen im Netz

Bereits im Jahr 2005 hat die Landesregierung das Projekt Bürgerradwege ins Leben gerufen. Dabei geht es in vielen Fällen um kleine, aber wichtige Ergänzungen im Netz, die zwar geplant sind, aber in absehbarer Zeit nicht gebaut würden. So entstehen meist Radwege auf einer Länge zwischen 300 m und 10 km. Vorreiter war 2004 ein Pilotprojekt im Bereich der Regionalniederlassung Münsterland. „Wir waren es damals leid, auf Bürgeranfragen antworten zu müssen: Tut mir leid, das Projekt steht nicht im Radwegeplan“, erinnert sich Hubertus Ebbeskotte von Straßen.NRW. Daraus seien eine Idee und eine Frage an die Bürger vor Ort geboren: Wenn die öffentliche Hand im Wesentlichen die Materialkosten übernimmt, können die Bürger den Rest dann selbst? Ebbeskotte: „Ergebnis war eine Riesen-Aktion, an der etwa 300 Bürger beteiligt waren. Alle haben sich engagiert.“ Anlieger spendeten Geld zur Finanzierung, lokale Bauunternehmen stellten Bagger und Material zur Verfügung, Anwohner ihren Grund und Boden und viele packten sogar selbst mit an.

Fachliche Unterstützung durch Straßen.NRW

Zwar können Bürgerradwege gegebenenfalls mit einem leicht reduzierten Standard gebaut und auf diese Weise kurzfristiger und kostengünstiger realisiert werden. Sie entsprechen dennoch dem aktuellen Stand der Technik und sämtlichen Sicherheitsanforderungen. Straßen.NRW beteiligt sich bei Projekten dieser Art sowohl mit fachlicher Unterstützung als auch mit derzeit 80.000 Euro pro Kilometer; von den Kreisen und Kommunen kommen Fördermittel, und auch die Versorgungsträger vor Ort sind beteiligt.

Bedingung für eine Landesförderung ist allerdings die Eigeninitiative vor Ort. „Oftmals handelt es sich dabei um Familien, denen die Sicherheit ihrer Kinder am Herzen liegt. Und schon ein kleines Teilstück, das möglicherweise eine Lücke schließt, kann ihr Leben verändern“, so Ebbeskotte. „Und dann ist da natürlich der soziale Aspekt: Menschen packen gemeinsam an, Nachbarn unterstützen sich gegenseitig.“

Seit dem Jahr 2005 sind gemeinsam mit Bürgern, mit Kommunen, Kreisen und Kooperationspartnern auf diesem Weg etwa 320 km Fahrradwege realisiert worden. Zum Ende des Jahres 2019 soll die Gesamtlänge auf mehr als 380 km ansteigen. Vor allem in den Radfahrer-Regionen Münsterland (bis 2018 über 270 km) und Ostwestfalen-Lippe (knapp 60 km) wird das Instrument des Bürgerradweges gerne genutzt.

Die Koordination und Beratung für die Umsetzung des Programms übernehmen die Regionalniederlassungen von Straßen.NRW. Interessierte Bürger finden die Kontaktdaten unter: www.strassen.nrw.de/de/unternehmen/einrichtungen/niederlassungen.html

Landesbetrieb Straßen.NRW

Lösungen für die Mobilität auf dem Land

Webseiten, Praxisbeispiele und Feldversuche kurz vorgestellt

Es gibt eine Vielzahl von interessanten und engagierten Modellen und Versuchen, die Mobilität im ländlichen Raum neu zu beleben. Das beginnt bei Carsharing – wer sagt denn, dass das nicht auch auf dem Land funktioniert? Auch der ÖPNV hat Chancen – sei es als Bürgerbus oder mit flexiblen Bedienformen. Verkehrsvermeidung und mobile Angebote im Dorf finden sich hier ebenfalls wieder. Wir haben hier einige gute Beispiele zusammengestellt, verbunden mit der Hoffnung, dadurch auch für andere Dörfer und Regionen hilfreiche Anstöße zu geben. Lassen Sie sich inspirieren!

Interkommunale Kooperation – Leitfaden „LebensWert“

Mobilität ist immer nur ein Teil der Daseinsvorsorge, die Aufgaben einer Gemeinde oder Stadt sind wesentlich umfangreicher. Für ländlich geprägte Kommunen mit schrumpfender Bevölkerung sind diese nicht immer leistbar. Deshalb bietet es sich an, mit benachbarten Kommunen zu kooperieren und so Angebote für die eigene Kommune erhalten zu können. Der Leitfaden „Lebensqualität und Daseinsvorsorge durch interkommunale Kooperation“ widmet sich genau dieser Thematik und zeigt Möglichkeiten für die drei Handlungsfelder Wasser, Wohnen und Nahraum auf. Gerade der Teil „Nahraum“ ist auch mit Beispielen zur Mobilität versehen.

Der große Vorteil des Handlungsleitfadens ist jedoch der Rahmen, der abgesteckt wird. Es werden konkrete Hinweise für die Umsetzung der interkommunalen Zusammenarbeit gegeben, angefangen bei der Organisation über Leitlinien und Regeln bis zur Institutionalisierung, Finanzierung und Verstetigung der Zusammenarbeit. Viele Literaturhinweise erleichtern die Einarbeitung in die einzelnen Arbeitsfelder.

Der Leitfaden wurde herausgegeben in Kooperation von ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung und Deutsches Institut für Urbanistik (Difu).

Zum Download unter: www.difu.de/12823

Bürgerliches Engagement – Ehrenamt als Mobilitätsstütze

Mit dem Projekt KOMOBIL2035 sollen Möglichkeiten erarbeitet werden, den ÖPNV durch ehrenamtliche Fahrdienste zu ergänzen. Dazu etabliert der Regionalverband Ostwürttemberg gemeinsam mit seinen Projektpartnern u.a. auch ein Kompetenz- und Beratungszentrum für die ehrenamtlich getragenen Fahrdienste in Ostwürttemberg. Für verschiedene Nutzergruppen sollen über ein Portal allgemein wichtige Informationen bereitgestellt werden. Mit diesem Portal soll auch den von den

Vertreterinnen und Vertretern der ehrenamtlichen Fahrdienste vielfältig angemeldeten Beratungs- und Informationsbedarfen Rechnung getragen werden. Darüber hinaus sollen auch neue Initiativen darin unterstützt werden, Fahrdienste ins Leben zu rufen, um die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum sicherzustellen. Mit KOMOBIL2035 soll darüber hinaus auch ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Region erarbeitet werden, das insbesondere auch die Verknüpfung zwischen Wirtschaftsverkehren und ehrenamtlich getragenen Mobilitätslösungen darstellt.

www.komobil.de

Flächenbus ELLI

ELLI hingegen fährt in Mecklenburg-Vorpommern und wird getragen von einem Bürgerbusverein, der nicht gewinnorientiert arbeitet. ELLI bringt die Bewohner auf Anruf innerhalb der Dörfer zu ihren Zielen oder zum nächsten ÖPNV-Haltepunkt. Die Fahrer sind zumeist ebenfalls Bewohner der Dörfer und werden über eine Ehrenamtszuschale bezahlt oder als Minijobber angestellt. Finanziert werden soll das System final durch eine Kostenerstattung des ÖPNV-Trägers an den Bürgerbusverein.

Entwickelt wurde ELLI durch das Kompetenzzentrum ländliche Mobilität in Wismar mit Fördermitteln des Bundes und des Landes.

www.komob.de/projekte/elli/, www.elli-bus.de/

Carsharing auf dem Land – Leitfaden

zum „Dörpsmobil“



Foto: Ute Holler

In der Gemeinde Klixbüll im Kreis Nordfriesland gibt es seit Mai 2016 ein elektrisch betriebenes Dorfgemeinschaftsauto, das „Dörpsmobil“ (plattdeutsch „Dörp“ = Dorf). Einwohnerinnen und Einwohner des Dorfes haben für drei Jahre einen Renault Zoe geleast und zur Organisation eine neue Sparte in einem vorhandenen Verein gegründet. Das Projekt wurde begleitet und gefördert über die AktivRegion Nordfries-



© Difu Berlin



© KOMOBIL 2035

land Nord. Die Förderung der AktivRegion umfasste in dem Fall die notwendige Ladeinfrastruktur und weitere für den Betrieb des Fahrzeuges notwendige Komponenten, wie Buchungssoftware, Schlüsselkästen und Hinweisschilder.

Das AktivRegionen-Netzwerk hat über die Erfahrungen dieses Carsharing-Projektes einen umfangreichen Leitfaden geschrieben, der anderen Kommunen den Aufbau eines eigenen „Dörpsmobils“ ermöglichen soll. Er ist auf der Webseite der Koordinierungsstelle Dörpsmobile-SH zum Download erhältlich. Mittlerweile existieren mehr als 20 solcher Projekte.

www.doerpsmobil-sh.de/

Pulsierendes Carsharing

Ein anderes Konzept für Carsharing im ländlichen Raum ist das „pulsierende Carsharing“. Dabei werden Dienstfahrzeuge der Kreisverwaltung nach Dienstschluss von Mitarbeitern für den Heimweg genutzt. Im Heimatort werden die Fahrzeuge abends und am Wochenende als Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Eine erste Fallstudie dazu wurde von der EcoLibro GmbH in Zusammenarbeit mit dem Carsharing-Anbieter Regio.Mobil Deutschland GmbH im Schwalm-Eder-Kreis mit der Kreisstadt Homberg (Efze) realisiert.

Aus den anfänglich drei Fahrzeugen, die im November 2018 zu Beginn des Projektes zur Verfügung standen, sind mittlerweile acht Fahrzeuge geworden. Bei einer weiterhin erfolgreichen Umsetzung werden 30 bis 40 Fahrzeuge im Endausbau angestrebt.

www.homberg-efze.eu/2019/06/03/carsharing-fuer-alle-homberger-buerger/

Foto: EcoLibro GmbH



Projekt IMONA

Intelligente Mobilität und Nahversorgung im Landkreis Freyung-Grafenau – Projekt iMONA erprobt Möglichkeiten für den ländlichen Raum, die von den Bürgerinnen und Bürgern selber mitgestaltet und entwickelt werden. Durch die Verknüpfung von Nahversorgung und Mobilität wird der klassische ÖPNV um weitere Facetten ergänzt und in der Fläche erweitert. In den einzelnen Dörfern werden zentrale Anlaufstellen (u.a. Mitfahrbänke) eingerichtet, an denen Personen mitgenommen und Güter abgeholt werden können. Koordiniert wird das Ganze durch eine zentrale Online-Plattform.

Die Projektbetreuenden legen viel Wert auf eine frühzeitige Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger. Das beginnt mit

einer Befragung und Workshops zur Ermittlung des Bedarfs und zur gemeinsamen Ideenentwicklung. Das Fazit der Untersuchung: Nur bei einer erst gemeinten und frühzeitigen Integration der Bürgerinnen und Bürger ist eine ausreichende Akzeptanz gegeben.

www.imona-frg.de/projekt/

Mitfahren erwünscht



Mitfahrbänke in der Gemeinde Schuttertal. Foto: Gemeinde Schuttertal

Mitfahrgelegenheiten sind ein weiterer Ansatz, Mobilität im ländlichen Raum breiter aufzustellen. Dazu gibt es verschiedene Systeme, die auch kombinierbar sind. Da gibt es auf der einen Seite die bundesweit aktiven Pendlernetzwerke, wie z.B. www.pendlerportal.de oder www.pendlernetz.de. Es gibt

aber auch Kommunen, die eine auf ihre Belange zugeschnittene App herausgegeben haben. So bietet z.B. das Amt Hüttenberger Berge alle Mobilitätsangebote gesammelt an, dazu zählen auch private Mitfahrgelegenheiten. Vollkommen analog funktionieren Mitfahrbänke. Eigentlich ganz einfach: Die Gemeinde stellt besonders gekennzeichnete Sitzbänke in der Nähe von viel befahrenen Straßen auf. Dort können Personen, die gerne mitgenommen werden möchten, auf jemanden warten, der noch einen Platz im Auto frei hat. Das Ziel der wartenden Person wird durch ein Schild angezeigt. Das Prinzip wird mittlerweile in vielen Städten und Gemeinden umgesetzt. In der Gemeinde Schuttertal z.B. muss vorher eine Registrierung bei der Gemeinde erfolgen, die registrierten Autofahrer bekommen einen Aufkleber. Dort gibt es auch eine Hilfestellung für Nachahmer (www.schuttertal.de).

Coworking Spaces

Das nächste Projektbeispiel hat erst bei genauerem Hinsehen etwas mit Mobilität zu tun. Es geht um die Vermeidung von Pendlerfahrten durch das Angebot von speziellen Einrichtungen: Coworking Spaces. Darunter wird ein Gebäude oder Raum verstanden, der von verschiedenen Personen aus unterschiedlichen Gewerken gemeinsam genutzt wird, um so Synergien nutzen zu können und sich gegenseitig mit Ideen und Fachwissen zu unterstützen. Auch die zeitweise Nutzung von Büroräumen zur Miete u.a. sind möglich.

So entstehen Arbeitsplätze im Ort und in der Gemeinde oder Stadt, die zur Vermeidung von Pendlerfahrten in die nächste größere Stadt oder das Gewerbegebiet beitragen. In Schleswig-Holstein ist zur Unterstützung dieser Coworking Spaces eine eigene Genossenschaft gegründet worden, die mögliche weitere Spaces bei der Gründung und Einrichtung unterstützen möchte. Rheinland-Pfalz unterstützt Dörfer finanziell, wenn sie Coworking Spaces gründen wollen.

www.region-digital.de/coworkland/das-projekt/, dorfbueros-rlp.de/

KoDörfer

Noch einen Schritt weiter geht das Projekt „KoDorf“. Damit wird städtische Infrastruktur auf dem Dorf oder in der Kleinstadt realisiert. Neben einem Coworking Spaces entstehen weitere Gemeinschaftsräume, wie z.B. Gemeinschaftsküchen, Kinos, Seminarräume, Bars oder Restaurants. Das Projekt wird ergänzt um 30 bis 50 Wohnhäuser, die in der Nähe eines vorhandenen Dorfes geplant werden. Zielgruppe sind vor allem Städter, die sich ein anderes Leben als in der Stadt erhoffen, aber die Infrastruktur der Stadt nicht missen wollen. So entstehen auf dem Land neue Arbeitsplätze und neue Lebensweisen.

Nach dem ersten KoDorf in Wiesenburg/Mark (Brandenburg) entstehen aktuell weitere Projekte in anderen Regionen. KoDörfer tragen durch einen neuen Lebensstil ihrer Bewohner zu einer verkehrssarmen Lebensweise bei.

www.kodorf-wiesenburg.de/

Mobiler Dorfladen

Ein mobiler Dorfladen ist ja eigentlich nichts Neues, diesen gab es ja bereits in den 70er- und 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Im aktuellen Forschungsprojekt des Fraunhofer-Instituts ist hingegen einiges neu. Neben den digitalen Optionen gibt es weitere Besonderheiten. Der Lkw des mobilen Dorfladens hat mit 17 m² eine große Verkaufsfläche. Viele Produkte werden regional zugeliefert, der Lkw fährt auf seiner Tour bei den Landwirten vorbei und lädt dort die frischen Produkte ein. Mit bis zu 470 Produkten ist das Sortiment auch größer als damals, und das häufig in Bio-Qualität. In allen Dörfern wird der Lkw von den Kunden bereits erwartet und intensiv genutzt.

Mit dem mobilen Dorfladen verknüpft ist ein Online-Shop. Dort können die Kunden einkaufen, der Lkw bringt die fertig kommissionierten Waren mit und liefert aus. Auch eine Online-Bezahlung ist möglich. Das System ist in der Entwicklung, es fehlen noch ausreichend Erfahrungen.

„Digitale Dörfer“ heißt das Projekt im bayrischen Zweckverband Steinwald-Allianz, das von der Fraunhofer-Arbeitsgruppe Supply Chain Services betreut und durchgeführt wird. Seit August 2018 ist der Lkw auf Tour.

www.digitales-dorf.bayern/

Stadtverwaltung als Postbetreiber

In Merzenich (Nordrhein-Westfalen) hat die Postfiliale geschlossen, es fand sich kein neuer Betreiber, der die Filiale als Shop-in-Shop-System weiterführen wollte. Deshalb hat die Stadtverwaltung dort die Initiative ergriffen und eine Post- und Dienstleistungs-GmbH gegründet. Der Postbetrieb läuft kostendeckend weiter, das Angebot soll um kommunale Dienstleistungen wie z.B. Ausgabe von Müllsäcken und Kartenverkauf für kulturelle Veranstaltungen ergänzt werden.

Die Bürgerinnen und Bürger freut es, sie ersparen sich die Fahrt in die nächste Stadt zur Post und können die kommunalen Dienstleistungen zu den Öffnungszeiten länger als bisher nutzen.

www.kommunal.de/post-gemeinde

landmobil.2015 – Dorfmobilität der Zukunft



Mit dem Projektansatz „landmobil.2015 – Dorfmobilität der Zukunft“ soll ein neues multimodales Mobilitätskonzept entwickelt werden. Dazu wird in einem südwestfälischen Modelldorf der Einsatz automatisiert und vernetzt fahrender E-Kleinbusse untersucht. Die Busse werden Personen sowie Güter transportieren und in einen zu entwickelnden Mobilitätsmix (intermodaler, multimodaler Verkehr) eingebettet.

Die Projektidee ist im Rahmen der Regionale 2025 Südwestfalen mit einem Stern als herausragende konzeptionelle Idee für die weitere Umsetzung empfohlen worden. Als Partner sind die beiden Stadtwerke in Menden und Arnsberg gemeinsam mit der Mendener Verkehrsgesellschaft und der TU Dortmund engagiert.

www.dorfmobilitaet.de

Mobilstationen

Eine Mobilstation (oder Mobilitätsstation) ist auch im ländlichen Raum eine hilfreiche Einrichtung, wenn auch in kleinerem Umfang und mit anderer Ausstattung. „Die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsangebote ist die Kernaufgabe einer Mobilstation.“ So steht es im Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, das das Zukunftsnetz Mobilität NRW herausgegeben hat. Insgesamt 460 mögliche Standorte wurden in einem ersten Schritt für Mobilstationen ermittelt. Das Gutachten des „Nahverkehr Rheinland“ weist dabei auch in ländlichen Räumen entsprechende Standorte aus, die Kommunen sollen beim Aufbau der Mobilstationen unterstützt werden.

Das Handbuch steht auf der Webseite des Zukunftsnetz Mobilität NRW zum Download bereit.

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/infothek/publikationen

Tipps für Lesehungrige

Zum Schluss folgen noch Hinweise auf weitere Informationen zum Selbststudium. Das weite Feld des Mobilitätsmanagements, das natürlich auch im ländlichen Raum unterstützend wirken kann, wird durch die Transferstelle Mobilitätsmanagement in Nordrhein-Westfalen ausführlich bedient: www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/handlungsfeld/landlicher-raum

Die 6. Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement in Kassel 2017 hat sich speziell mit der Mobilität auf dem Land befasst. Zahlreiche Vorträge bieten Stoff für weitere Lektüre und noch mehr gute Ideen: www.depomm-ev.de/decomm

Das Netzwerk ländlicher Raum der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung bietet auf seinen Seiten ebenfalls Praxisbeispiele zur Mobilität: www.netzwerk-laendlicher-raum.de/themen/mobilitaet/

Das bereits auf Seite 7 dervorliegenden Ausgabe der nahmobil zitierte Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde im September 2018 abgeschlossen. Zu jeder der 15 Modellregionen gibt es umfangreiche Informationen in einem Regionsdossier. Die Ergebnisse finden sich hier: <http://www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de>

Langenfeld wird 88. Mitglied der AGFS

Die Stadt Langenfeld (Rheinland) wurde im August 2019 das 88. Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS). NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und AGFS-Vorstand Christine Fuchs überreichten Bürgermeister Frank Schneider gemeinsam die Aufnahmeurkunde und bescheinigten der Stadt damit offiziell die Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit.

Intensives Programm für die nächsten Jahre

In den nächsten Jahren stehen in Langenfeld zahlreiche Maßnahmen und Aktionen an. So werden in Richtung Hilden bestehende Radwege saniert, ertüchtigt, neu gebaut und asphaltiert. Mit der Stadt Monheim befindet sich ein städteübergreifendes Fahrradverleihsystem in der Planung. Gemeinsam mit dem Kreis Mettmann wird das Knotenpunktsystem geplant, um zukünftig im Alltag als auch aus touristischer Sicht eine verbesserte Wegweisung vorzuhalten. Und langfristig wird der Radschnellweg nach Düsseldorf und Neuss Pendlerinnen und Pendlern neue Möglichkeiten bieten.

Doch auch die Fußgängerinnen und Fußgänger rücken vermehrt in den Fokus der Planung: Im Rahmen des kommunalen Mobilitätskonzeptes wurden Eltern sowie Schülerinnen und Schüler befragt, um das Sicherheitsgefühl auf dem Schulweg zu analysieren. Auch der älteren Generation wird bei Stadtteilspaziergängen die Chance gegeben, Probleme bei der Barrierefreiheit oder sinnvolle Standorte für Sitzmöglichkeiten zu benennen. Aus Sicht der Stadt Langenfeld bietet die Förderung der Nahmobilität, also des Fuß- und Radverkehrs, die Chance, Verkehrsprobleme zu beheben, und ermöglicht den Einwohnerinnen und Einwohnern eine selbstständige und gesunde Mobilität.

Langenfeld ist auf einem guten Weg

Für die Stadt Langenfeld ist die Auszeichnung eine Bestä-

tigung für die bisher geleistete Arbeit, aber auch zugleich ein Ansporn, die Ansprüche der AGFS an eine Stadt der Zukunft zu erfüllen. Die Bereisungskommission hatte im Frühjahr auf verschiedene Aspekte hingewiesen, die noch Verbesserungspotenzial beinhalten.

Frank Schneider, Bürgermeister der Stadt Langenfeld: „Wir haben schon viel bewegt, und es gibt sicherlich noch viel zu tun. Dabei sind wir definitiv auf dem richtigen Weg und sehen diese Auszeichnung als große Motivation, Langenfeld neben den vielen Handlungsfeldern des Klimaschutzes auch auf diesem Sektor zu einem Vorbild in der Region zu machen.“

Hendrik Wüst, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen: „Die Stadt Langenfeld bekommt mit der Überreichung der Urkunde das Qualitätssiegel ‚Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt‘. Sie kann als neues, 88. AGFS-Mitglied stolz sein auf ihr Engagement zur Förderung der Nahmobilität. Die Auszeichnung soll aber auch Ansporn sein, weiter an der Verbesserung der Fuß- und Radwegeinfrastruktur zu arbeiten. Radfahren ist längst auf der Topagenda der Verkehrspolitik angekommen. Radverkehr wird durch E-Bikes und Pedelecs immer mehr zum Pendlerverkehr. Das Land fördert die umweltfreundlichste, gesündeste und preiswerteste Art von Mobilität, auf allen Ebenen: mit dem Nahmobilitätsprogramm, mit unseren Radschnellwegprojekten, mit dem Bau von Radwegen an Landesstraßen, mit der Unterstützung von Bürgerradwegen, mit der Förderung in den Kommunen und mit dem Radroutenplaner. Nordrhein-Westfalen ist das fahrradfreundlichste Bundesland und will es auch bleiben.“

Christine Fuchs, Vorstand der AGFS NRW: „Die Stadt Langenfeld ist hoch motiviert und auf einem sehr guten Weg. Sie hat seit der Bereisung durch die Aufnahmekommission im Frühjahr bereits weitere, damals angemahnte Maßnahmen umgesetzt. Wir freuen uns auf das zukünftige Engagement von Langenfeld und auf den Erfahrungsaustausch mit den Kolleginnen und Kollegen.“

Links: Frank Schneider, Bürgermeister der Stadt Langenfeld, Hendrik Wüst, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, und Christine Fuchs, Vorstand AGFS. Foto: Stadt Langenfeld.



20 Jahre DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS – best for bike

Bewerbungen für den Fachpreis sind noch bis zum 6. Dezember 2019 möglich



Bereits zum 20. Mal sucht der bundesweite Wettbewerb innovative Projekte der Radverkehrsförderung. In den drei Kategorien Infrastruktur, Service und Kommunikation können sich bis zum **6. Dezember 2019** Einzelpersonen, Gruppen, Vereine, Unternehmen und öffentliche sowie private Institutionen über ein Online-Formular bewerben. Vorgestellt werden können z.B. herausragende und verkehrssichere Radverkehrsanlagen, innovative Dienstleistungen rund um das Rad oder kreative Kampagnen. Eine Fachjury aus Politik, Wirtschaft und Verbänden wählt am 16. Januar 2020 in Berlin die Gewinner. In die Bewertung der Jury fließen Faktoren wie der Innovationsgrad, die Nachhaltigkeit eines Projektes sowie dessen Übertragbarkeit auf andere Regionen mit ein.

NEU: Der Fahrradkulturwettbewerb

Dieses Jahr startet ein neues Format – auf der Suche nach den besten Videos, Songs, Texten und kreativen Fahrradkulturbeiträgen zum Motto „Unterwegs“. Schnell zur Gitarre greifen, den Bleistift spitzen oder mit dem Handy einen Clip drehen und tolle Preise gewinnen. Der Verbund Service und Fahrrad e.V. sponsert für die Gewinner des **Fahradkulturwettbewerbs 2020** eine Radreise für zwei Personen ins radrevier.ruhr, ein Packtaschenset von Ortlieb sowie ein Fahrradschloss der Marke ABUS.

20 Jahre im Schnelldurchlauf

Seit der Jahrtausendwende ist so einiges passiert beim Fahrradpreis. Ursprünglich hieß der Wettbewerb „best for bike“ und prämierte „Die fahrradfreundlichste Entscheidung“. 2003 kam die **Fahrradfreundlichste Persönlichkeit** hinzu, die als bekannte Person des öffentlichen Lebens in den Medien für mehr Radverkehr wirbt.

Im Jahr 2012 gab es gleich mehrere Veränderungen. Aus „best for bike“ wurde „DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS – best for bike“. Mit dem neuen Namen wurden die bundesweite Ausrichtung des Wettbewerbs und seine Bedeutung für den nationalen Radverkehrsplan verdeutlicht. Zudem wurde „Die fahrradfreundlichste Entscheidung“ zum ersten Mal in den zwei Kategorien **Alltagsmobilität** und **Freizeit/Tourismus** verliehen.

Zwei Jahre später entstanden daraus die heutigen drei Kategorien **Infrastruktur**, **Service** und **Kommunikation**, um Projekte und Maßnahmen auszuzeichnen, die dazu beitragen, die Bedingungen für den Radverkehr im Alltag, in der Freizeit oder im Tourismus zu verbessern.

Die Initiatoren sind gespannt auf spannende Projekte und freuen sich auf zahlreiche Bewerbungen. Der Deutsche Fahrradpreis ist eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS).

Als Höhepunkt wird der mit insgesamt 18.000 Euro dotierte Preis am **27. Februar 2020** in Essen verliehen und die Preisträger werden bekannt gegeben.

Fotos, Fotos, Fotos

Für alle Planer und Nichtplaner, die immer eine Kamera dabei haben: Fotografieren Sie Ihren Lieblingsmoment zum Motto „Unterwegs“ und laden Sie bis zum **10. Januar 2020** maximal drei Bilder über das Online-Formular beim **Fotowettbewerb 2020** hoch. Schreiben Sie in einem Satz dazu, wohin, mit wem oder warum Sie mit dem Fahrrad unterwegs waren. Als Hauptpreise winken ein E-Bike von Corratec, ein Trekkingrad von Rabeneick und ein hochwertiges Packtaschenset von Büchel. Die Sachpreise werden vom Zweirad-Industrie-Verband e.V. zur Verfügung gestellt.

Freizeit oder im Tourismus zu verbessern.

Die Initiatoren sind gespannt auf spannende Projekte und freuen sich auf zahlreiche Bewerbungen. Der Deutsche Fahrradpreis ist eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS).

Weitere Infos

@deutscherfahrradpreis

@derfahrradpreis

@deutscherfahrradpreis

Sieben auf einen Streich

Die Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ für mehr Miteinander und Rücksicht



Schwimmnudeln verdeutlichen den Mindestabstand zwischen Radfahrern und Autos in Ahlen, Foto: P3 Agentur



LIEBE BRAUCHT ABSTAND

Im Herbst 2019 startet in sieben Städten in NRW die Kampagne „Liebe braucht Abstand“.

Mit dabei sind:

- Aachen
- Bochum
- Bonn
- Köln

- Lünen
- Paderborn
- Wuppertal

Das Thema Sicherheit im Straßenverkehr ist allgegenwärtig, wer kennt es nicht – Radler fühlen sich von Autofahrern bedrängt, andersherum stören sogenannte Kampfradler die Autofahrer und Fußgänger ärgern sich über zugeparkte Wege. Dazu kommen nun neuerdings in vielen Städten die E-Scooter-Fahrer.

Damit solche gefährlichen Situationen in Zukunft im alltäglichen Verkehrs-

geschehen vermieden werden können, appelliert die Kampagne an die Verkehrsteilnehmer, mehr Abstand zu halten. Ein friedliches Miteinander könnte so einfach sein.

Wie geht es weiter?

Die ersten Sicherheitskonferenzen mit lokalen Akteuren, Fachverwaltung, Bürgern und Politik finden im November statt. Eine Deklaration listet konkret alle Ergebnisse der Konferenz auf und wird – optimalerweise – positiv vom Rat verabschiedet. Es folgt eine verstärkte Medienoffensive in Presse und Öffentlichkeit sowie ein Aktionstag, der die lokalen Schwerpunkte beim Thema Abstand aufgreift. In einem abschließenden Gespräch reflektieren die Beteiligten den Ablauf der Kampagne und verstetigen das Thema für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Partner AGFS, Zukunftsnetz Mobilität NRW und Verkehrswacht Nordrhein-Westfalen sowie der gemeinsame Fördergeber Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen freuen sich auf eine erfolgreiche Weiterführung der Kampagne.

Weitere Infos und Termine:
www.liebe-braucht-abstand.de

AGFS und Difu kooperieren



Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) führt regelmäßig Seminare zum Radverkehr durch, die im Rahmen der Fahrradakademie angekündigt werden. Mit Beginn des Programmjahres 2019/2020 unterbreitet die AGFS nun ihren Mitgliedskommunen ein neues Angebot: Im Rahmen einer Kooperation zwischen Difu und AGFS können AGFS-Mitgliedskommunen an den Seminaren zum Radverkehr kostenfrei teilnehmen, lediglich Reise und

ggf. Übernachtungskosten sind durch die Kommunen zu tragen. Pro Kommune können maximal zwei Personen kostenfrei teilnehmen.

Die Kooperation bezieht sich auf die Seminarreihen der kommenden Saison und beginnt 2019 mit der Reihe 1 „Sicherer Radverkehr – Grundlagen und Praxisbeispiele“ am 20. November in Münster. Weitere Termine der Veranstaltung „Sicherer Radverkehr“ sind der 4. Dezember in Darmstadt, der 12. Dezember in Hamburg, der 29. Januar in Halle/Saale und der 12. Februar in Ulm.

Ab Februar 2020 geht es mit der Reihe 2 „Kfz-Parken und Radverkehrsplanung – Flächenpotenziale, Konflikte, Lösungen“ weiter (Termine: 18.–19. Februar Hannover, 11.–12. März Nürnberg, 18.–19. März Wiesbaden, 20.–21. April Berlin und 28.–29. April Köln), gefolgt von Reihe 3 „Fahrradstraßen – Konzepte und Umsetzung (mit Exkursionselement)“ (Termine: 18.–19. Mai Berlin, 16.–17. Juni Konstanz, 22.–23. Juni Erlangen). Weitere Informationen und Anmeldung über die Website: www.fahrradakademie.de

Elektroroller in Städten

Chancen und Herausforderungen

Am 15. Juni 2019 ist die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV) in Kraft getreten. Seitdem hat eine Flut von Leihrollern verschiedener Anbieter die deutschen Großstädte überrollt. Auch die Zahl der privaten Elektrokleinstfahrzeuge mit Straßenzulassung nimmt stetig zu. Wie viele der Elektroroller auf deutschen Straßen unterwegs sind, ist nicht bekannt – zumal die Zahlen aufgrund des raschen Zuwachses schnell veralten. Welche Möglichkeiten und Herausforderungen ergeben sich durch das neue Verkehrsmittel für die betroffenen Städte in der AGFS?

Das Thema Verkehrssicherheit

Zu den Zahlen der Verkehrsunfälle liegen bislang nur Stichproben vor. Experten gehen jedoch davon aus, dass das Unfallrisiko mit dem Elektroroller deutlich höher ist als mit dem Fahrrad.



Foto: Lime

Häufigste Unfallursachen sind die mangelnde Fahrpraxis und das Fahren unter Alkoholeinfluss. Hier ist intensive Aufklärungsarbeit vonseiten der Anbieter in Zusammenarbeit mit den zuständigen Institutionen notwendig. Erste Fahrtrainings wurden beispielsweise in Wiesbaden angeboten. Die AGFS fordert außerdem:

- Eine gesonderte statistische Erfassung der E-Scooter-Unfälle
- Die Drosselung der E-Scooter-Geschwindigkeit in freigegebenen Fußgängerzonen.

Behinderung durch Falschparker

Nachlässig abgestellte Elektroroller auf Geh- und Radwegen werden vieler-

orts zum Ärgernis und zum Risiko für alle Verkehrsteilnehmer. Ganz besonders betroffen sind Sehbehinderte. Die Stadt Köln belangt das ordnungswidrige Parken daher inzwischen mit einem Bußgeld von 13 Euro. Die AGFS fordert darüber hinaus:

- Ein stationsgebundenes Verleihsystem (zentrale Sammelpunkte)
- Ein generelles Parkverbot in Fußgängerzonen (FGZ), befahrbaren FGZ und auf Bürgersteigen
- Parken ausschließlich in definierten Abstellflächen
- Ein integratives Parkkonzept für Fahrräder, Leihräder, E-Scooter und E-Roller

Die Bremer Lösung:

Sondernutzungsgenehmigung

Das Land Bremen ordnet Leihräder und Leihroller als Sondernutzungen ein. Die Stadt verlangt von den Verleihern eine Jahresgebühr pro Roller und hat strenge Regeln für das Abstellen und Entfernen erlassen. Diese Rechtsauffassung steht jedoch einer vorausgegangenen Entscheidung des OVG Hamburg, Leihräder sind Gemeingebrauch, entgegen. Dennoch will auch Düsseldorf dem Bremer Beispiel folgen und ab 2020 pro Roller und Jahr 20 Euro Gebühr erheben.

Beitrag zur Verkehrswende?

Da die meisten Fahrten im Freizeit- und Tourismusbereich getätigt werden und nicht auf dem Weg zur Arbeit, ist kein positiver Effekt auf das Verkehrsproblem in den Innenstädten zu verzeichnen. Die Distanzen, die zurückgelegt werden, ersetzen eher Fahrradfahrten oder zu Fuß zurückgelegte Strecken. Sinnvoller wäre der ursprünglich angestrebte Einsatz in Wohngebieten und Außenbezirken, wo die Elektroroller die letzte Meile von der Haltestelle zum Wohn- oder Arbeitsort erschließen könnten.

Gut für die Umwelt?

Auch in Sachen Umweltverträglichkeit können die Elektroroller nicht



Foto: Lime

punkten. Insgesamt ist ihre Ökobilanz schlechter als die eines mit Diesel betriebenen Omnibusses. Gründe dafür sind der schnelle Verschleiß sowie der Aufwand beim Einsammeln und Aufladen der Elektroroller.

Was bleibt?

Was bleibt, ist der hohe Spaßfaktor, den das E-Scooter-Fahren ohne Zweifel mit sich bringt. Daraus ergeben sich gerade im Freizeit- und Tourismusbereich auch Chancen für die Städte, die nicht ungeachtet bleiben sollten. Wer es schafft, die Leihanbieter und Nutzer der Elektroroller mit klaren Regelungen und Auflagen zur Ordnung zu bewegen, kann die Attraktivität der eigenen Stadt durch das Angebot von Leih-E-Scootern sicher erhöhen.

E-Scooter: Eine Zwischenbilanz

- + Macht Spaß: „Freude am Fahren“
- + Ist hip, trendy
- + Bedient den Zeitgeist
- + Hoher Verfügungsgrad in Großstädten
-
- Hohe Leihgebühr
- Schlechte Umweltbilanz
- Kein Beitrag zur Verkehrswende
- Verkehrssicherheit
- Unbedachter Umgang der Fahrer mit den Elektrorollern (Falschparker, Bürgersteigfahrer)

In Bearbeitung: zentrale Achsen für Nahmobilität

Am 3. Dezember 2019 ist es in Witten wieder so weit: Planerinnen und Planer arbeiten bei der AGFS-Planerwerkstatt gemeinsam an konkreten Vorhaben der kommunalen Verkehrsplanung

In der nächsten Auflage des beliebten Workshops liegt der Fokus darauf, konzeptionelle Ideen für zentrale Fuß- und Radwegeachsen zu entwickeln. Als Arbeitsgrundlage dienen sechs unterschiedliche Planungsprobleme aus AGFS-Kommunen. Das grundsätzliche Ziel ist, die Straßenräume so umzugestalten, dass sie verschiedensten Ansprüchen aller Nutzergruppen, vor allem aber denen der Nahmobilität gerecht werden. Darüber hinaus müssen aber auch die spezifischen Problemlagen jedes einzelnen Planfalls berücksichtigt und gelöst werden. Beispielsweise gilt es, eine attraktive Linienführung für den Fußverkehr zu finden oder nach einer Neuaufteilung des Straßenraums ortsnahe eine Lösung für den ruhenden Verkehr zu finden.

Das Ziel in dem eineinhalbtägigen Workshop ist es, in Kleingruppen krea-

tive Lösungsvorschläge zu finden. Dabei soll insbesondere über die bestehenden Richtlinien hinausgedacht werden, auch wenn die Ideen so zunächst einmal nicht 1:1 umgesetzt werden können. Während des Prozesses mit abwechselnder



Gruppenarbeit und Plenumsdiskussion werden die Teilnehmenden von Experten aus der Verkehrsplanung unterstützt. Um ein effektives Arbeiten zu sichern, ist die Teilnehmerzahl auf 24 begrenzt. Aus jeder AGFS-Mitgliedskommune konnten sich eine, in Ausnahmefällen auch zwei Vertreterinnen oder Vertreter für die Teilnahme bewerben.

Obwohl es das Workshop-Format erst seit 2017 gibt, ist die Planerwerkstatt bereits jetzt ein fester und hoch geschätzter Bestandteil des Programms der AGFS. Die bisherigen Ergebnisse haben gezeigt, dass durch die gemeinsame Arbeit der Know-how-Transfer zwischen den einzelnen Kommunen und der Zusammenhalt der Kollegen wesentlich gestärkt wird. Davon profitieren nicht nur die Teilnehmenden direkt, sondern auch die AGFS als Kompetenznetzwerk für Straßenverkehrsinfrastruktur.

Christine Fuchs zu Gast auf der Hauptversammlung des Deutschen Städtetages

Am Mittwoch, dem 15. Juni 2019, hat Christiane Fuchs, Vorstand AGFS, auf der Hauptversammlung des Deutschen Städtetages an einer Podiumsdiskussion teilgenommen und die Positionen des Fuß- und Radverkehrs vertreten. Im Forum „Mobilität in Stadt und Region – nachhaltig und gemeinsam“ stellte sich Christine Fuchs den Fragen von Moderatorin Judith Schulte-Loh rund um die Verkehrswende, nachhaltige Mobilität und die dazugehörigen Herausforderungen.

„Wir müssen das große Ganze sehen, es geht hier nicht nur um die Einhaltung von Umweltgrenzwerten, sondern auch um die Überlagerung von Mobilität, Gesundheit und Bewegung. Von über 300 Mrd. Euro Krankheitskosten pro Jahr in Deutschland stehen 60% mit Bewegungsmangel in Verbindung“, mahnte Fuchs. „Wir brauchen ein Bild von der

Stadt mit der Fragestellung: Wie wollen wir leben? Es geht um die Frage nach Lebensqualität, nach gesunden Strukturen – um die gesunde Stadt“, führte sie weiter aus. „Das größte Potenzial liegt in der Nahmobilität. Hier gilt es, das Potenzial in den Städten auszuschöpfen. Das geht nur über Infrastruktur, über großzügig dimensionierte, sichere und einladende Infrastruktur für den Radverkehr, sprich Radschnellwege, Velorouten und Vorrangnetze in unseren Städten.“

Mit auf dem Podium saßen Michael Ebling, Oberbürgermeister der Stadt Mainz und Mitglied im Präsidium des Deutschen Städtetages, Stefan Grewens, Leiter des Ressorts Verkehr beim ADAC, und Ingo Wortmann, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV). Die 40. ordentliche Hauptversammlung des Städte-

und Gemeindebundes fand am 5. und 6. Juni in Dortmund statt. Bürgermeisterinnen und Bürgermeister aus ganz Deutschland kamen zusammen, um unter dem Motto „Zusammenhalten in unseren Städten“ zu diskutieren. Zu den Hauptrednern gehörten Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier sowie Armin Laschet, Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen.



Oberbürgermeister Ullrich Sierau präsentierte die Gastgeber-Stadt Dortmund. Foto: © Dortmund-Agentur/Roland Goreck

Fortsetzung des regionalen Weimarer Dreiecks in Polen

Konferenz zur „Euro Velo – Route der Industriekultur“



Vom 25. bis 27. September 2019 lud die Region Woiwodschaft Schlesien je 15 Vertreterinnen und Vertreter aus Polen, Frankreich und Deutschland nach Katowice ein. Unter dem Motto Velo Silesia – Industrieradrouen widmeten sich die Experten der Planung und dem Bau der Fahrradinfrastruktur in Schlesien, auf der Grundlage des industriell-



Fahrradtour auf der Velostrada nach Jaworzno.

len Erbes der Region. Neben der Konferenz zum regionalen Radwegenetz in Schlesien besuchten die Delegationen die historische Silbermine in Tarnowskie Góry, die seit 2017 auf der UNESCO-Welterbeliste steht. Ende des 15. Jahr-

Delegation Deutschland und alle Teilnehmenden

hunderts soll ein Bauer bei Feldarbeiten einen Klumpen eines kostbaren Erzmetails gefunden haben. So begann eine Ära des Bergbaus mit rund 150 km langen Stollen auf der Suche nach Blei und Silber.

Während des dreitägigen Besuchs erfuhren die Delegationen interessante Fakten über vereinzelte Technikdenkmäler auf der gleichnamigen Route. Insgesamt



Auftritt des Tanz- und Gesangsensembles.

samt 42 Objekte erzählen über die industrielle Vergangenheit der heutigen Woiwodschaft Schlesien, dazu gehört auch die Alte Mühle in Zarki mit dem Handwerksmuseum. Vor dem Hintergrund der Stadtgeschichte beschäftigen

sich verschiedene Ausstellungen mit den Themen Fassbinderei, Schuhmacherei, Bäckerei und Kohlegewinnung. Zudem ermöglichten drei Radtouren, die Velostrada Jaworzno, von Zarki nach Bobolice sowie der UNESCO-Denkmalpfad Tarnowskie Góry, einen direkten Einblick in die Radverkehrsplanung in Polen.

Der internationale Austausch bietet einen direkten Transfer von Fachwissen



Zwischenstopp auf dem Weg nach Bobolice.

und Erfahrungen sowie die Möglichkeit, die Kompetenzfelder jedes Einzelnen zu erweitern. Nächstes Jahr wird das regionale Weimarer Dreieck in der Region Hauts-de-France in Frankreich stattfinden.



Zu Fuß durch Köln

Fußverkehrs-konzept für das Kölner Quartier Severinsviertel

Gemeinsam mit dem Büro AB-Stadtverkehr aus Bornheim erstellt das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung derzeit ein kleinräumiges Fußverkehrs-konzept für das Severinsviertel. Die Konzepterarbeitung umfasst ein dreistufiges Bürgerbeteiligungsverfahren mit einer Auftaktveranstaltung, einer Online-Beteiligungsplattform sowie einem Fußverkehrscheck im Quartier. Der Bürgerbeteiligungsprozess konnte bereits abgeschlossen werden und wird nachfolgend kurz beschrieben.

Im Rahmen der öffentlichen Auftaktveranstaltung hatten insgesamt etwa 30 Bürger/-innen Anfang Juli 2019 die Möglichkeit, ihre Anregungen und Erfahrungen mit dem Zufußgehen im Severinsviertel einzubringen. Auf großformatigen Karten konnten die Teilnehmer ihre Alltagswege einzeichnen oder auf Mängel aufmerksam machen. Mancherorts war beispielsweise die Beleuchtung unzureichend, an anderer Stelle waren die Geh-

wege schadhaft oder es fehlten Bordsteinabsenkungen oder Querungsmöglichkeiten.

Interessierte, die nicht an der Auftaktveranstaltung teilnehmen konnten, hatten darüber hinaus die Möglichkeit, Anregungen und Ideen über ein Online-Mitwirkungsportal einzubringen.

Stadtteilbegehung zur Mängelerfassung

Ergänzend zur öffentlichen Diskussionsveranstaltung fand am 8. August 2019 eine gemeinsame Begehung mit etwa 15 Personen statt. Schwerpunktmäßig wurden im Vorhinein Seniorinnen und Senioren sowie körperlich beeinträchtigte Personen angesprochen, da Maßnahmen, die diese beiden Zielgruppen betreffen, sämtlichen zu Fuß Gehenden zugutekommen. Bei diesem Stadtteilspaziergang wurden auf einem Rundgang durch das Quartier vorgesehene Maßnahmen reflektiert und weitere Mängel mithilfe der Teilnehmer erfasst.

Anfang September hat die Stadt Köln zu einer weiteren Veranstaltung eingeladen, in deren Rahmen der Entwurf des Fußverkehrs-konzepts mit Vertreterinnen und Vertretern aus Bürgerworkshops und der Politik diskutiert wurde. Es ist geplant, das Fußverkehrs-konzept Ende 2019 zur Beratung in die politischen Gremien zu geben.

Die Erstellung des Fußverkehrs-konzepts für das Severinsviertel ist neben anderen Projekten Bestandteil des bundesweiten Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt). Das in Köln durchgeführte Modellvorhaben „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ dient der Förderung der Mobilität zu Fuß und mit dem Rad. Es wird vom Bun-



Stadtteilbegehung mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern. Foto: Stadt Köln



desministerium des Innern, für Bau und Heimat mit 225.000 Euro gefördert. Mit der Entwicklung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen übernimmt das Severinsviertel eine Vorreiterrolle für die Förderung des Fußverkehrs auch in anderen städtischen Quartieren. Die Auswertung und Dokumentation ist über nachfolgende Links abrufbar:

<https://www.mitwirkungsportal-koeln.de/dialoge/fussverkehrs-konzept-severinsviertel-0>

<https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/fussverkehrs-konzept-severinsviertel>

Oliver Klaholz, Stadt Köln

Erst Fußgängerinnen und Fußgänger machen Städte interessant und attraktiv!

Anlässlich der Verkehrsministerkonferenz am 10. Oktober 2019 hat sich das Forum Mensch und Verkehr der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) e.V. zu einer Stärkung des Fußverkehrs bekannt.

Der Fußverkehr spielt eine herausragende Rolle bei der Umsetzung der Verkehrswende. 2017 wurden 22% aller Wege in Deutschland zu Fuß zurückgelegt (MiD 2017), gleichzeitig starben 483 Fußgängerinnen und Fußgänger, 7.418 wurden schwer verletzt. Besondere Risiken birgt dabei das Queren von Straßen, auch falsch parkende Pkws sind eine Gefahrenquelle, weil sie die freie Sicht auf die Straße blockieren. Das Forum Mensch und Verkehr der SRL fordert daher in einer Stellungnahme, die Gelegenheit der StVO-Änderung zu nutzen, um – neben dem Radverkehr – auch den klimafreundlichen Fußverkehr sicherer zu machen. Die SRL fordert:

Flächen in der Stadt gerecht verteilen: Gehwege sollten Fußgängerinnen und Fußgängern vorbehalten sein. Den Belangen des Fußverkehrs, und hier insbesondere der Kinder, der Seniorinnen und Senioren sowie der Mobilitätseingeschränkten,

muss zukünftig ein höherer Stellenwert eingeräumt werden. Regelwidriges Parken von Pkws auf Gehwegen sollte konsequent und spürbar geahndet werden. Ziel muss es sein, dass Kinder wieder selbstständig und sicher „ihre“ Stadt erkunden und ältere Menschen auch ohne Auto mobil sein können.

Fußverkehr als ein Thema für Bund, Länder und Kommunen: Für eine konsequente Förderung des Fußverkehrs braucht es entsprechende Rahmenbedingungen. Analog zum Nationalen Radverkehrsplan sollte es eine bundesweite Fußverkehrsstrategie geben.

Städte für Menschen gestalten – Fußverkehr finanzieren: Fußgängerinnen und Fußgänger beleben Wege, Straßen und Plätze, sie machen Städte und Gemeinden lebenswert. Sichere und attraktive Gehwege sind insbesondere für Kinder und ältere Menschen ein Schlüssel zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Dr. Gabriele Schmidt, SRL-Geschäftsstelle



Fotos: Landeshauptstadt Düsseldorf

Der Ausbau des Radhauptnetzes der Landeshauptstadt Düsseldorf schreitet voran

135 km Radnetz mit oberster Priorität

Die Verkehrswende und die Stärkung des umweltfreundlichen Radverkehrs sind in der Landeshauptstadt Düsseldorf Topthemen. Zur Förderung des Radverkehrs hat die Landeshauptstadt Düsseldorf ein stadtweites Radhauptnetz entwickelt, welches direktere Verbindungen auf Hauptverkehrsachsen schaffen soll und somit die Qualität, aber auch die Sicherheit verbessert. Mit einer Streckenlänge von über 300 km, bestehend aus rund 700 Einzelmaßnahmen, wird es seit 2015 sukzessiv umgesetzt.

Als wichtiger Baustein für die Mobilität von morgen hat die Landeshauptstadt seit 2015, auch dank der Stellplatzablösebeiträge, über 10 Mio. Euro für den Ausbau des Radhauptnetzes bereitgestellt. Davon wurden allein 2018 rund 3,36 Mio. Euro in die Förderung des Radverkehrs investiert. 2019 wurden bis dato etwa 1,52 Mio. Euro für den Ausbau der Radinfrastruktur ausgegeben.

Das Radhauptnetz bildet die Basis für den Ausbau der Infrastruktur und wurde im Jahr 2015 vom Ordnungs- und Verkehrsausschuss der Landeshauptstadt verabschiedet. Bislang bildeten die Grundlage der Radverkehrsplanung die bereits er-

folgreich umgesetzten Bezirksnetze, die ein schnell nutzbares Netz für die kurzen Wege, vorrangig auf Nebenrouten, geschaffen haben.

30 Mio. Euro für Ausbau der Radinfrastruktur

Beim stetigen Infrastrukturausbau werden Projekte der Netzstufe 1 auf etwa 135 km Länge priorisiert bearbeitet und umgesetzt. Das sind sinnvoll ausgewählte Projekte, die rund die Hälfte des insgesamt 300 km langen Radhauptnetzes abdecken. Für die nächsten Jahre hat der Rat in einem Sammelbedarfsbeschluss bereits ein umfangreiches Paket an Maßnahmen beschlossen, mit denen die Netzstufe 1 umgesetzt und der Ausbau des Radhauptnetzes weiter vorangetrieben wird. Insgesamt werden dafür in den nächsten Jahren über 30 Mio. Euro bereitgestellt. Damit können etwa 84% der



Netzstufe 1 fertiggestellt werden.

Ein Erklärfilm zum Radhauptnetz kann unter www.duesseldorf.de/radschlag/infrastruktur-stand-aktuelles angesehen werden.

Kai Fischer, Landeshauptstadt Düsseldorf

Ausbau der Infrastruktur in Düsseldorf

Ausgewählte Beispiele kurz vorgestellt

Worringer Straße: erster Abschnitt einer 1,3 km langen Radverkehrsachse fertig

Eine neue Radwegeverbindung zwischen Am Wehrhahn und Kölner Straße wurde in diesem Jahr fertiggestellt. Der neue Radweg auf der Worringer Straße ist das erste Teilstück einer Fahrradachse Karlstraße–Worringer Straße. Diese Achse ist ein Schlüsselprojekt. Sie wird nach ihrer Fertigstellung eine zentrale Bedeutung für den innerstädtischen Radverkehr haben.

Auf der Worringer Straße war bisher keine Radverkehrsanlage vorhanden. Radfahrer mussten dort die Fahrbahn nutzen. Nun ist beidseitig ein 1,60 m breiter Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angelegt worden. Dabei schließt der neue Streifen im Norden an den im Oktober letzten Jahres fertiggestellten Radweg am Knoten Am Wehrhahn/Adlerstraße an.

Die Kreuzung Worringer Straße/Geresheimer Straße musste für die neue Radwegführung umgebaut werden. Dort wurde auch eine neue Asphaltdecke aufgetragen. Arbeiter haben die vorhandenen Ampeln um Radfahrersignale ergänzt.



Der neue Radweg zwischen Am Wehrhahn und Kölner Straße. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement

Radweg Kaiserstraße–Fischerstraße in Angriff genommen

Auf der Achse Kaiserstraße–Fischerstraße, zwischen Jägerhofstraße und Klever Straße, wurden beidseitig attraktive Radverkehrsanlagen eingerichtet.

Die Nord-Süd-Achse Kaiserstraße–Fischerstraße bildet eine Netzeinheit mit der Ost-West-Achse Klever Straße–Jülicher Straße. Dort wurden in diesem Jahr

ebenfalls Radverkehrsanlagen realisiert. Beide Achsen sind wichtige Elemente des Radhauptnetzes.

Die Notwendigkeit der Maßnahme wurde im Vorfeld im Rahmen einer mehrtägigen Bürgerbeteiligung von der großen Mehrheit der Teilnehmer unterstrichen. Der Eingriff in den Straßenraum und die abschnittsweise Umverteilung des Straßenraumes zugunsten des Fahrradverkehrs wurde vom Ordnungs- und Verkehrsausschuss als Versuch beschlossen. Der Versuch beinhaltet die Markierung der Radfahrstreifen in einer Form, die keine Schäden an der Fahrbahn verursacht und Änderungen vorhandener Fahrspurmarkierung entbehrlich macht. Bei positivem Ergebnis des Versuches wird der Radfahrstreifen dauerhaft markiert.



Neuer Radweg auf der Fischerstraße. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement

1.300 m Radfahrstreifen auf der Klever Straße und der Jülicher Straße

Ende August wurden auf der Achse Klever Straße–Jülicher Straße zwischen der Cecilienallee und der Eulerstraße beidseitig Radfahrstreifen markiert.

In einem ersten Schritt wurde jeweils auf der rechten Fahrspur ein provisorischer Radstreifen angelegt. Später soll, in einem zweiten Schritt, der Radweg als eine baulich getrennte Radverkehrsanlage geplant und ausgebaut werden. Neben einem breiten Radfahrstreifen, in beiden Fahrtrichtungen, wurden auf der Strecke teilweise Übergänge und Verkehrsinseln umgebaut. Auch die Ampelanlagen wurden für den Radver-

kehr angepasst. Die Ost-West-Achse Klever Straße–Jülicher Straße bildet eine Netzeinheit mit der Nord-Süd-Achse Kaiserstraße–Fischerstraße, auf der im Frühjahr dieses Jahres zwischen Jägerhofstraße und Klever Straße Radverkehrsanlagen eingerichtet wurden.



Radweg Klever Straße–Jülicher Straße. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement



für Verkehrsmanagement
Radweg Klever Straße–Jülicher Straße. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement

Optimierung der Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Fleher Straße über den Südring

Die Fleher Straße und der Südring sind Teil des Radhauptnetzes. Die bis dato umständliche und zeitintensive Querung des Südrings wurde an der Fleher Straße für beide Fahrrichtungen separiert und verbessert.

In Fahrtrichtung Norden fahren Radfahrer nun auf einem Radfahrstreifen. Ungefähr 30 m vor der Kreuzung kann der rechts abbiegende Radfahrer auf den baulichen Radweg fahren oder sich zum Geradeaus- und Linksfahren links einordnen, um vom neu markierten Radfahrstreifen direkt auf die Dreiecksinsel zu gelangen.

Von hier aus können Fußgänger und Radfahrer die neue lichtsignalgeregelte Querung nutzen, um den gegenüberliegenden Geh- oder Radweg zu erreichen.

In Fahrtrichtung Süden fährt der Radfahrer auf einem Schutzstreifen. Vor der Bushaltestelle Merkurstraße kann sich der Radfahrer wie auch auf der anderen Seite zum Geradeaus- und Linksfahren links in den Verkehr einordnen, um direkt auf die Dreiecksinsel zu gelangen.

*Kai Fischer,
Landeshauptstadt Düsseldorf*



Dreiecksinsel Südring, Ecke Fleher Straße. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement



Radweg und Fußgängerüberweg Südring, Ecke Fleher Straße. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement

Münster legt Maß an

Neue Qualitätsstandards für Fahrradstraßen

Als Münster vor fast 30 Jahren eine der ersten Fahrradstraßen in Deutschland auswies, zog das nationale Aufmerksamkeit auf sich. Jetzt stehen Münsters Fahrradstraßen vor einem Qualitätssprung. Sie werden erkennbarer, sicherer, komfortabler und setzen gegenüber dem Autoverkehr ein deutliches Statement zur Förderung des Radverkehrs.

Heute unterscheiden sich Münsters Fahrradstraßen in ihrer Gestaltung kaum von anderen Straßen. Lediglich ein Schild und teilweise verblasste Piktogramme weisen am jeweiligen Beginn einer Fahrradstraße auf diese hin. Alle Fahrradstraßen sind zudem für den Kfz-Verkehr freigegeben. Die Radfahrer teilen sich den meist engen Straßenraum also mit Pkw und Lkw. Gerade in den dicht bebauten Innenstadtquartieren kommt es, in den oft beidseitig beparkten Fahrradstraßen, zu kritischen Situationen. Radfahrende werden nicht ausreichend wahrgenommen und wertgeschätzt. Der Sicherheitsabstand im Begegnungsverkehr wird und kann häufig nicht eingehalten werden. In der Folge werden Radfahrende oftmals zum Anhalten oder Ausweichen in eine Parklücke gezwungen.

Der neue Münster-Standard

Münster setzt nun neue Maßstäbe, indem die zuvor einfach gestalteten Fahrradstraßen durch Einführung neuer Qualitätsstandards deutlich attraktiver werden. Diese hat der Stadtrat im Juli mit Blick auf das Vorbild Niederlande beschlossen. Der neue Münster-Standard sieht eine mindestens 4 m breite, rot eingefärbte Fahrgasse vor, welche durch einen zusätzlichen 0,50 bis 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz abgegrenzt wird. Letzterer soll helfen, gefährliche Doorings-Unfälle mit parkenden Autos zu vermeiden.

In der Konsequenz bedeutet dies vielerorts, dass Parkstände einseitig entfallen. Denn das Parken schränkt Übersichtlichkeit, Sicherheit und Fahrkomfort heutzutage deutlich ein. Die Höchstbreite der Fahrgasse ist auf 5 m begrenzt, sodass der Kfz-Verkehr sich schon aufgrund der begrenzten Breite der Straße möglichst den Radfahrenden unterordnet. Da Ausnahmen aber die Regel bestätigen, kommt auch Münsters neuer Qualitätsstandard nicht ohne Ausnahme aus: Für den Fall, dass Bus-Bus-Begegnungsverkehr durch eine Fahrradstraße führen, darf die Fahrgasse ausnahmsweise auf 6 m ausgeweitet werden. Damit wird gewährleistet, dass sich Fahrradstraßen und Busverkehr nicht gegenseitig ausschließen und die neuen Standards auch

den Umweltverbund stärken. Um Radfahrenden einen Zeitvorteil zu verschaffen, werden Fahrradstraßen grundsätzlich gegenüber einmündenden Nebenstraßen bevorzugen.

„Mit den neuen baulichen Standards spiegeln die Fahrradstraßen die Bedeutung des Radverkehrs in unserer Stadt wider und bieten den Radfahrenden auf ihren alltäglichen Fahrten erstmals echte Vorteile“, bringt Stadtbaurat Robin Denstorff die Bedeutung der neuen Qualitätsstandards auf den Punkt.

Die bereits bestehenden Fahrradstraßen Bismarckallee und Goldstraße gehören zu den ersten, die nach neuem Standard umgestaltet werden. Diese bieten sich an, da sie Teilstücke der geplanten Velorouten nach Senden bzw. Greven abbilden und daher zentrale Achsen der Alltagsmobilität Radfahrender in Münster

sind. Bereits beschlossen ist ebenfalls der Umbau der Wilhelmstraße im Anschluss an die Kanalsanierung.



Die Fahrradstraße „Bismarckallee“ im Ist-Zustand (oben) und nach den neuen Qualitätsstandards (unten).

Foto: Stadt Münster

Max Stewen, Stadt Münster

Bünde bekommt dritte Fahrradstraße

Fahrradstraße erhöht die Verkehrssicherheit auf dem Weg zur Kita



Fotos: Stadt Bünde

Nachdem im vergangenen Jahr erfolgreich die Mobilitätswoche an der Kita Dustholz stattgefunden hatte, gab es sowohl seitens der Stadt Bünde als auch der Kita das Bestreben, die verkehrliche Situation dauerhaft zu verändern.

Rückblick

In der Kita Dustholz in Bünde wurde eine ganze Woche das Thema Mobilität in den Vordergrund gestellt. Gemeinsam mit dem Kreis Herford und dem Kitaträger wurde in dem kreisweiten Pilotprojekt der Weg zur Kita sicherer gemacht und gleichzeitig die Bewegung der Kinder gefördert. In den vergangenen Jahren trat auch an dieser Kita das übliche Phänomen auf, dass die Kinder vermehrt mit dem Auto gebracht werden und so in dieser engen Sackgasse gerade zu den Bring- und Holzzeiten die Gefahr für Fußgänger und Radfahrer gestiegen ist.

Ziel dieses Projektes war, die Eltern dazu zu bewegen, ihre Kinder nicht mehr mit dem Auto zur Kita zu fahren. Ihnen wurde die Möglichkeit geboten, diesen Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erleben.

Rückgewinnung verlorener Räume

Bei den aus der Mobilitätswoche gewonnenen positiven Er-

fahrungen sollte es nicht bleiben. Gemeinsam mit der Kita Dustholz und der Stadt Bünde wurde überlegt, wie man den Hol- und Bringverkehr aus der Sackgasse herausziehen und so die Verkehrssicherheit vor und auf dem Weg zur Kita erhöhen kann.

Die Lösung: Bündes dritte Fahrradstraße!

Diese Fahrradstraße ist nicht für den allgemeinen Autoverkehr zugelassen. Lediglich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kita dürfen mit einer Ausnahmeregelung ihre Stellplätze erreichen. Zu Fuß und per Fahrrad bleibt die Kita weiterhin sehr gut erreichbar.

Die feierliche Einweihung der neuen Fahrradstraße fand am 5. Juli 2019 gemeinsam mit den Eltern und Kindern der Kita statt. Auf ihrem Sommerfest zeigte die Kita Dustholz durch Spiel und Gesang, dass die Kita „mobil bleibt“.

Fahrradstraße

Im nächsten Jahr geht es auch schon weiter: Die Oberfläche der Straße wird zusammen mit dem Kreis Herford instand gesetzt und auch ein Pflanzbeet soll den Charakter der Fahrradstraße hervorheben.

Annette Kühn, Stadt Bünde



Bordsteinabsenkung in der Wörthstraße. Foto: Stadt Köln

Kleine bauliche Anpassungen in Köln

Kleine bauliche Anpassungen, wie z.B. das Absenken von Bordsteinen, sind für Radfahrende eine wesentliche Verbesserung des Fahrkomforts und haben so oftmals eine große Wirkung.

In den Stadtbezirken Innenstadt, Lindenthal, Porz und Ehrenfeld hat die Stadt Köln solche Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur umgesetzt. Im Stadtbezirk Porz wurden an der Humboldtstraße insgesamt neun Bordsteinabsenkungen und an der Bahnhofstraße eine Absenkung umgesetzt. Ebenso konnte in Müngersdorf an der Straße Am Lindenweg für die Radfahrenden durch eine Bordsteinabsenkung eine deutliche Verbesserung geschaffen werden.

Durch die Maßnahme an der Kreuzung Clever Straße/Wörthstraße/An der Münze wurde die Möglichkeit für Radfahrende umgesetzt, links abzubiegen. Diese Fahrbeziehung war bislang durch eine bauliche Mittelinsel nicht möglich.

Poller anstelle einer Umlaufsperre

In Neuhrenfeld hat die Stadt Köln auf der Herkulesstraße an der Zufahrtsrampe zur Inneren Kanalstraße die Umlaufsperre durch Poller ersetzt und die Bordsteine in einer ausreichenden Breite auf null abgesenkt. Die Umlaufsperre war insbesondere für Sonderfahräder ein Hindernis.

Um an dieser Stelle eine legale Anbindung aus dem Kölner Norden nach Neuhrenfeld zu ermöglichen, wurde der vormals getrennten Geh- und Radweg in eine gemeinsame Führung geändert, sodass Radfahrende hier nun

bis zur Graeffstraße in beide Richtungen fahren dürfen. Diese umgesetzten Maßnahmen sind erste Schritte zur Verbesserung dieser wichtigen Radverkehrsachse. Als Nächstes soll ein zentraler Teilabschnitt der Herkulesstraße für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben und an der Einmündung an der Lukasstraße die gesamte Radverkehrsführung baulich optimiert werden.

Der Rückbau von Umlaufsperren, das Absenken von Bordsteinen und die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr sind entscheidende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf verkehrsarmen Straßen, die für Radfahrende oft viel befahrene Haupttrouten abseits der stark belasteten Hauptstraßen darstellen.



Aufpflasterung Jahnstraße. Foto: Stadt Köln

Im Bereich Jahnstraße/Humboldtstraße wurde die Aufpflasterung erneuert, um den Komfort und die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu verbessern. Das alte Kopfsteinpflaster wurde gegen einen fahrradfreundlichen Belag ausgetauscht, sodass mit dieser baulichen Maßnahme ein unmittelbarer Nutzen für den Radverkehr erzielt wer-

den konnte. Die Aufpflasterung befindet sich im Verlauf einer bedeutenden Achse aus dem Radverkehrskonzept Innenstadt.

Aufstellflächen an Knoten

Weiterhin wurde im Rahmen einer Ampelenerneuerung an der Kreuzung Volksgartenstraße/Vorgebirgstraße die Radverkehrsführung optimiert. In sämtlichen Zufahrten wurden vorgezogene Aufstellflächen markiert, die über markierte Einschleusungen komfortabel zu erreichen sind. Radfahrerinnen und Radfahrer stehen bei einer Rotphase somit im Sichtfeld des Autoverkehrs. Darüber hinaus ist es Radfahrenden ab sofort möglich, indirekt in die Volksgartenstraße zu biegen. Es handelt sich dabei um eine künftige Fahrradstraßenachse, die im Radverkehrskonzept Innenstadt definiert wurde. Die Optimierungen für den Radverkehr sind in diesem Kontext als Vorgriff zu sehen. Darüber hinaus steht die Maßnahme im Zusammenhang mit den Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur auf der Ulrichgasse.

Hendrik Weischet, Stadt Köln



Volksgartenstraße. Foto: Stadt Köln



Alfred-Schütte-Allee. Foto: Stadt Köln

Radwegesanierungen in Köln

Kleine Maßnahmen – große Wirkung

Innerhalb der letzten Monate hat die Stadt Köln einige Geh- und Radwege saniert und somit für eine Verbesserung des Fahrkomforts gesorgt. Die Gesamtlänge der sanierten Wege beträgt etwa 2,5 km.

Zwischen der Drehbrücke und der Südbrücke wurde der parallel zur Alfred-Schütte-Allee verlaufende Geh- und Radweg saniert. Der etwa 1 km lange Abschnitt weist durchgängig eine Breite von etwa 4,5 m auf. Er bietet somit ausreichend Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende auch bei erhöhtem Verkehrsaufkommen, wie beispielsweise bei schönem Wetter.

Bei der Sanierung hat die Stadt Köln unter der Asphaltsschicht ein sogenanntes Geogitter verbaut. Das ist eine Tragschichtbewehrung. Diese sorgt für eine längere Haltbarkeit und wird die Schäden durch Wurzelbrüche verringern.

Vor drei Jahren wurde bereits der etwa 1 km lange Geh- und Radweg im südlichen Abschnitt parallel zur Alfred-Schütte-Allee zwischen der Südbrücke und dem Weidenweg saniert.

Tiefbord durch Naturpflaster ersetzt

In Zollstock wurde auf der Straße „Am Vorgebirgstor“ der südliche Radweg zwischen dem Höniger Weg und der Vorgebirgstraße erneuert. Auf einer Länge von etwa 350 m wurde der Radweg in einer Breite von etwa 1,90 m saniert. Die ursprüngliche Trennung zwischen Radweg und Gehweg durch einen Tiefbordstein wurde durch einen dreireihigen Natur-

pflasterstreifen ersetzt. Diese Materialwahl entspricht den Vorgaben des Kölner Gestaltungshandbuchs und trägt durch die deutlich spürbaren Materialunterschiede zu einer Verbesserung der



Am Vorgebirgstor. Foto: Stadt Köln

Barrierefreiheit bei. Bereits vor zwei Jahren wurde der Radweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite erneuert.

Zwischen Merheim und Holweide hat die Stadt Köln auf dem nördlichen Abschnitt der Ostmerheimer Straße die



Ostmerheimer Straße. Foto: Stadt Köln

Fahrbahndecke saniert. Dieser etwa 400 m lange Abschnitt darf mit Ausnahme von Anliegerinnen und Anliegern nicht vom Autoverkehr genutzt werden. Der

Weg ist Teil einer verkehrssarmen, landschaftlich attraktiven Route.

Die Fahrradstraße Weidenweg wurde auf einer Länge von etwa 700 m zwischen der Alfred-Schütte-Allee und der Rodenkirchener Brücke erneuert. Durch die Sanierung bietet dieser Abschnitt nun höchsten Fahrkomfort für Radfahrende zwischen den Bezirken Porz und Innenstadt.

Mauspfad

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat entlang des Dellbrücker Mauspfads zwischen Dellbrück und Brück, entlang des Brücker Mauspfads zwischen Brück und Rath/Heumar sowie entlang des Gregelers Mauspfads zwischen Rath/Heumar und Gregel die gemeinsamen Geh- und Radwege erneuert. Diese wurden in Asphalt gebaut und weisen eine durchgängige Breite von 2,5 bis 3 m auf. Die Gesamtlänge beider Abschnitte beträgt etwa 4,5 km.

Fabian Fohlmeister / Hendrik Weischet,
Stadt Köln



Brücker Mauspfad. Foto: Stadt Köln

Radverkehrskonzept Innenstadt Köln

Ausgewählte Maßnahmen kurz vorgestellt

Richtungsweisende Fahrradstraße auf dem Friesenwall mit Umwandlung von 50 Stellplätzen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs

In der Kölner Innenstadt hat das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung der Stadt Köln eine Fahrradstraße mit innovativen Begleitmaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr umgesetzt. Bei einem Pressetermin am 31. Mai 2019 gab Oberbürgermeisterin Henriette Reker den Friesenwall durch die Enthüllung des Verkehrsschildes „Fahrradstraße“ offiziell frei. „Der neue Friesenwall ist zudem ein großer Gewinn für Fußgängerinnen und Fußgänger. Denn auch für sie bietet die Straße nun eine größere Aufenthaltsqualität“, so die Oberbürgermeisterin.

Im Radverkehrskonzept Innenstadt wurden Standards für Fahrradstraßen definiert, die auf dem Friesenwall konsequent angewendet wurden:

- **Fahrbahnbreite**

Durch die Umwandlung von rund 50 Kfz-Stellplätzen wurde die Fahrbahn der Fahrradstraße auf 4 m verbreitert. Radfahrende haben somit die Möglichkeit, in beiden Richtungen komfortabel und sicher nebeneinanderzufahren. Bisher war der Friesenwall eine für Radfahrer geöffnete Einbahnstraße, die lediglich ein Mindestmaß von 3 m aufwies.

- **Vorfahrt an Kreuzungen**

Zur weiteren Erhöhung des Fahrkomforts für Radfahrende wurde der Friesenwall an den Knotenpunkten bevorrechtigt. Vorfahrtsbeschilderungen und Markierungen wurden entsprechend angepasst. Den Schildern „Fahrradstraße“ wurde der Zusatz „Anlieger frei“ hinzugefügt. Damit können Wohnungen und Geschäfte weiterhin mit dem Kfz erreicht werden. Auch an der Einbahnstraßenregelung für Pkw hat sich nichts geändert.

- **Markierungen**

Zur Verdeutlichung der Fahrradstraße wurden entsprechende Fahrradstraßenpiktogramme auf der Fahrbahn markiert.

- **Fahrradampel**

Eine neue Fahrradampel (mit Grünpfeil) am Knoten Magnusstraße ermöglicht Radfahrenden ab sofort eine direkte Querung. Konflikte an der gemeinsamen Fuß- und Radverkehrsfurt konnten somit reduziert werden.

Bei allen Verbesserungen für den Radverkehr wurden mit der Umsetzung des Vorhabens auch die Ansprüche und Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern beachtet und in die Umgestaltung einbezogen. So entsteht durch die Umwandlung von Stellplätzen neben einer breiteren Fahrbahn auch ein sogenannter „Multifunktionsstreifen“, der u.a. wie folgt ausgestattet wurde:

- Fahrradparken an 120 neuen Fahrradabstellmöglichkeiten
- Sitzbank mit kombinierten Pflanzkübeln
- Parkscheinautomaten
- Schilderpfosten
- Postablagekästen
- Papierkörbe
- Geplant ist, dort auch Außengastronomie zu ermöglichen.

Die Eröffnung der Fahrradstraße wurde mit einer Öffentlichkeitskampagne begleitet. An Hauseingängen, Fahrzeugtüren und Fahrradlenkern wurden Türanhänger verteilt, auf denen der Regelungsinhalt von Fahrradstraßen erläutert wurde. Anwohner wurden darüber hinaus mit einem Anliegerschreiben über die bevorstehenden Veränderungen informiert.

Die Fahrradstraße auf dem Friesenwall stellt im Abschnitt zwischen Magnusstraße und Rudolfplatz den Auftakt für die

Friesenwall vor Einrichtung der Fahrradstraße



Friesenwall nach Einrichtung der Fahrradstraße



geplante Fahrradstraßenachse auf den Kölner Wällen dar. Parallel zu den Ringen wird auf den Wällen sukzessive eine komfortable, sichere und schnelle Verbindung für den Radverkehr durch die Innenstadt geschaffen.

Oliver Klaholz, Stadt Köln

Radfahrstreifen auf Christophstraße und Magnusstraße durch Umwandlung von Autospuren

Mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt wurden die Radverkehrsachsen „Christophstraße“ und „Magnusstraße“ als Maßnahmen mit hoher Priorität definiert. Die aktuell vierspurigen Straßenräume sind aus heutiger Sicht überdimensioniert. Die Kfz-Verkehrsmengen liegen auf der Achse Christophstraße bei ca. 10.000 Kfz am Tag, auf der Achse Magnusstraße bei maximal 13.500 im am stärksten belasteten Teilabschnitt. Auf beiden Hauptverkehrsachsen sollen Autospuren in 2,5 m breite Radfahrstreifen umgewandelt werden.

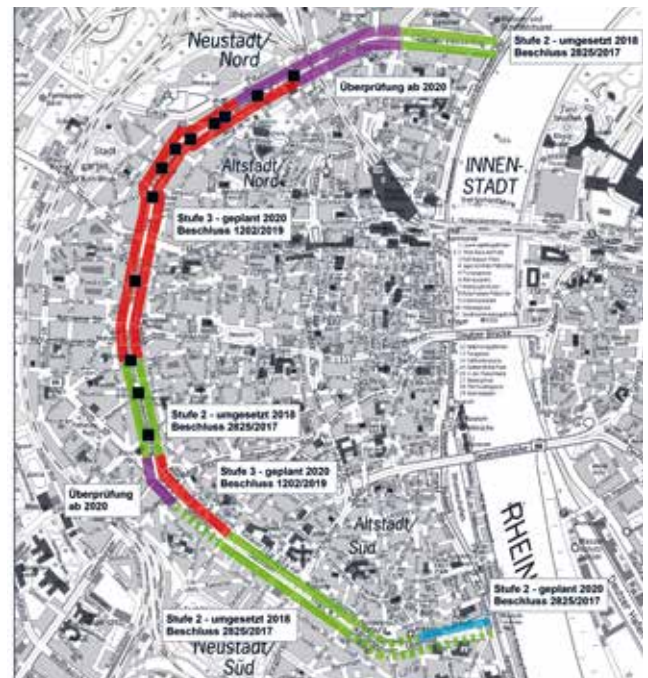
Die Achse Christophstraße bildet die innerstädtische Fortsetzung der von Ehrenfeld/Neu-Ehrenfeld kommenden Subbelrather Straße. Entlang dieser Achse wurde bereits im letzten Jahr die Gladbacher Straße (Einbahnstraße) durch die Anlage von Schutz- und Radfahrstreifen für Radfahrende in Gegenrichtung geöffnet, im weiteren Verlauf sollen nun in 2020 die Abschnitte Christoph-, Gereonstraße, Unter Sachsenhausen und An den Dominikanern folgen. Die Ausbauplanung für die Christophstraße wurde im Juli 2019 beschlossen. Neben der Einrichtung der Radfahrstreifen werden vier der fünf vorhandenen Lichtsignalanlagen erneuert, eine wird gänzlich zurückgebaut. Um dem Halten von Kfz auf den Radverkehrsanlagen entgegenzuwirken, wird die Kapazität der Ladezonen im Seitenraum aufgestockt. Darüber hinaus werden zehn Flächen für Fahrradparken mit rund 160 Abstellmöglichkeiten angelegt. Möglich wird die Maßnahme in diesem Umfang auch durch den Entfall von mehr als 50 Pkw-Stellplätzen.

Die Achse Magnusstraße bildet die innerstädtische Fortsetzung der von Ehrenfeld kommenden Venloer Straße. Ab der Einmündung Limburger Straße am Friesenplatz soll der Radverkehr zukünftig auf einem Radfahrstreifen geführt werden über Magnusstraße, Zeughausstraße und An der Burgmauer. Die entsprechende Vorlage wird im September im Verkehrsausschuss der Stadt Köln beraten. Auch auf diesem Straßenzug werden die Lichtsignalanlagen erneuert, Aufstellflächen und indirekte Linksabbiegemöglichkeiten für den Radverkehr geschaffen und die Fußgängerfurten barrierefrei gestaltet. Der vorhandene alte Radweg wird teilerbaut und die Flächen werden den Gehwegen zugeschlagen. Diese Maßnahme ist damit prototypisch für das Bestreben der Stadt Köln, Rad- und Fußverkehrsförderung zu kombinieren.

Fabian Fohlmeister / Hendrik Weischet, Stadt Köln

Verkehrsausschuss beschließt fahrradfreundliche Gestaltung der Kölner Ringe – Umwandlung von Autofahrspuren soll 2020 fortgesetzt werden

Der Verkehrsausschuss hat am 9. Juli 2019 einen weitreichenden Beschluss zur radverkehrsfreundlichen Umgestaltung der Kölner Ringe gefasst. Die Vorlage sieht dem Grundsatz nach vor, dass auf den mehrspurigen Abschnitten der Kölner Ringe die jeweils rechte Autospur in einen Radfahrstreifen umgewan-



Zeitplan zur fahrradfreundlichen Gestaltung der Ringe.

Grafik: Stadt Köln

delt wird. Dieses Grundprinzip wurde seit Mitte 2018 bereits auf mehreren Abschnitten der Kölner Ringe erfolgreich eingeführt, und zwar am Theodor-Heuss-Ring, am Hohenstaufenring und auf dem Sachsenring. Eine im Auftrag der Stadt Köln durchgeführte Befragung hat ergeben, dass dieses Konzept von allen Verkehrsgruppen – zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Autofahrenden – überwiegend positiv bewertet wird.

Im Jahr 2020 soll das Grundprinzip nun fast durchgängig auf die übrigen Abschnitte der Kölner Ringe übertragen und dort ein 2,5 m breiter Radfahrstreifen markiert werden. Der vorhandene bauliche Radweg wird zunächst teil- und später vollständig zurückgebaut, die frei werdenden Flächen sollen dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden. Im Kernbereich der Ringe werden zudem die vorhandenen Flächen für das Kurzzeitparken umgewandelt: Zukünftig entstehen dort Flächen für Fahrradparken sowie Ladezonen, die abends und nachts für das Bewohnerparken freigegeben werden. Eine Erhebung hatte gezeigt, dass in den Kölner Parkhäusern ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stehen, um den Bedarf an Kunden- und Besucherparkplätzen abzudecken.

Dieser Beschluss ist das Ergebnis eines intensiven Abstimmungsprozesses und einer guten Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung, Politik und der Initiative #RingFrei sowie dem ADFC.

Vor Kurzem wurde bereits ein weiteres Arbeitspaket zur radverkehrsfreundlichen Gestaltung der Ringe umgesetzt. Auf allen Abschnitten der Kölner Ringe gilt nun Tempo 30, wo zuvor Tempo 50 gefahren werden durfte. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit wurde 2016 begonnen und seitdem schrittweise fortgeführt, um die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen. Die letzten Schilder wurden Mitte August im Bereich des Barbarossaplatzes und auf dem Ubiering aufgestellt.

Hendrik Weischet, Stadt Köln

Radverkehr in Köln steigt weiter

Kleine Maßnahmen verbessern die Situation für den Radverkehr stetig.

Die Daten der Fahrraddauerzählstellen für das erste Quartal 2019 liegen vor und erneut kann die Stadt Köln Zuwächse im Radverkehr verzeichnen.

Mit bereits 350.247 gezählten Radlerinnen und Radlern ist die Venloer Straße wieder deutlicher Spitzenreiter und führt die Top 3, gefolgt von Zülpicher Straße und Neumarkt, an. Vergleicht man die vergangenen Wintermonate, Oktober bis März, mit denen aus dem Vorjahr, ist ein Anstieg um 14,42% von insgesamt 4.057.292 gezählten Radfahrenden im Winter 2017/18 auf 4.642.116 im Winter 2018/19 zu beobachten.

Hier lässt sich erkennen, dass sich das Fahrrad bei immer mehr Kölnerinnen und Kölnern als Ganzjahresverkehrsmittel durchsetzt. Der Trend geht dazu, dass die Zahlen nur noch bei sehr kalten Temperaturen um den Gefrierpunkt deutlich wahrnehmbar zurückgehen. Die Stadt Köln blickt deshalb nach einem bereits positiven Auftakt auch 2019 wieder Rekordzahlen im Fahrradverkehr entgegen.



Grafik: Stadt Köln

Fahrradparken an der Geschwister-Scholl-Realschule

Das Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Ehrenfeld betrachtet auch die Anforderungen an ein sicheres Radeln zur Schule. Hierzu wurden an vier ausgewählten Schulen Befragungen durchgeführt. Von den Lehrkräften sowie den Schülerinnen und Schülern der Geschwister-Scholl-Realschule wurden die mangelnden Fahrradparkmöglichkeiten vor der Schule angemerkt. Des Weiteren hat die Stadt Köln viele „wild“ geparkte Fahrräder vor dem Schulgebäude gezählt. Aus diesem Grunde hat die Stadt Köln vor den Schulgebäuden

an der Gravenreuthstraße insgesamt 36 zusätzliche Möglichkeiten zum Fahrradparken geschaffen. Da die Schülerinnen und Schüler des Nebengebäudes die Gravenreuthstraße regelmäßig überqueren, wurden zusätzlich Straßenpoller aufgestellt.



Gravenreuthstraße. Foto: Stadt Köln

Grünpfeile für Radfahrende in Köln

Anfang Juli 2019 hat die Stadt Köln an vier weiteren Fahrradampeln Grünpfeile für Radfahrende angebracht. Der Grünpfeil erlaubt den Radfahrenden das Rechtsabbiegen, auch wenn die Fahrradampel „Rot“ zeigt. An folgenden Standorten ist das Rechtsabbiegen für den Radverkehr bei Rotsignal ab sofort möglich:

- Blaubach/Waidmarkt – Innenstadt
- Ehrenfeldgürtel/Bartholomäus-Schink-Straße – Ehrenfeld
- Magnusstraße/Friesenwall – Innenstadt
- Mohrenstraße/Zeughausstraße – Innenstadt

Bisherige Erfahrungen mit Grünpfeilen in Köln

Zur Verkürzung von Wartezeiten für den Radverkehr wurde der Grünpfeil in Köln an insgesamt zehn Fahrradampeln umgesetzt. Die Erfahrungen sind bislang positiv. Die Installation von Grünpfeilen an reinen Radfahrerampeln soll weiter ausgebaut werden. Dies kann vor allem an geöffneten Einbahnstraßen für Radfahrende erfolgen. Die Stadt Köln nimmt Vorschläge für Grünpfeile an reinen Fahrradampeln gerne entgegen. Diese können über das Kontaktformular des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln gesandt werden.

Grünpfeilprojekt mit der Bundesanstalt für Straßenwesen

Die Grünpfeilregelung ist bereits gesetzlich zulässig und nicht mit dem Grünpfeilpilotprojekt zu verwechseln. Bei dem Grünpfeilpilotprojekt hat die Stadt Köln zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen die Erprobung eines neuen Verkehrszeichens untersucht.



Grünpfeil am Ehrenfeldgürtel. Foto: Stadt Köln

Weitere Mobilstation im Severinsviertel eingerichtet

Am Severinswall hat die Stadt Köln eine weitere Mobilstation eingerichtet. Neben der Station in der Josephstraße stehen dort ab sofort Carsharing-Fahrzeuge, Leihräder, ein Lastenlehrad und Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Damit soll wohnortnah der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln vereinfacht und Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos gefördert werden. Bereits heute leben im Severinsviertel 60% der Haushalte autofrei. Das Angebot richtet sich vornehmlich an die direkte Nachbarschaft. Die Mobilstationen sind Teil eines ExWoSt-Modellvorhabens des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung zur Förderung aktiver Mobilitätsformen.

Fabian Fohlmeister / Hendrik Weischet, Stadt Köln



Mobilstation am Severinswall (Foto: Stadt Köln)

Mindestüberholabstand immer im Blick

Beklebung der Fahrzeuge der Stadt Aachen zum Thema Mindestüberholabstand



Von links nach rechts: Achim Knoll (Aachener Stadtbetrieb), Uwe Müller (Stadt Aachen, FB61/300 – Verkehrsplanung und Mobilität), Claudia Nowak (Stadt Aachen, FB61/300 – Aktionsplan Verkehrssicherheit), Heiko Hansen (ASEAG), Florian Zintzen (Velocity Aachen GmbH), Philipp Schröder (Berufsfeuerwehr der Stadt Aachen)

Der „Aktionsplan Verkehrssicherheit“ der Stadt Aachen umfasst verschiedene Bausteine. Einer der Bausteine dient der Bewusstseinsbildung aller am Verkehr Teilnehmenden mit dem Ziel eines sichereren Miteinanders im Straßenverkehr.

Die Vermittlung der Wichtigkeit der Einhaltung des Überholabstandes seitens Pkw-, Lkw- und Busfahrender beim Überholen Radfahrender ist Schwerpunktthema einer der aktuellen Aktivitäten der Stadt Aachen. Die Stadt Aachen hat nun zusammen mit der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG) ihre Mitarbeiter*innen sensibilisiert und gemeinsam mit ASEAG und Velocity Aachen auf eigenen Postkarten auch die Aachener Bürger*innen in ihrem Fahrverhalten angesprochen. Hierzu wurden zur Bewusstseinsbildung bei den Aachener Bürger*innen 1.000 Aufkleber auf die Hecks der Pkw des städtischen Fahrzeugpools, die Pkw der ASEAG und die öffentlichen Räder von Velocity Aachen aufgebracht und zur Ansprache der Mitarbeiter*innen 1.000 Aufkleber in den Cockpits der städtischen Fahrzeuge sowie in den Cockpits der Busse der ASEAG aufgebracht. Aktuell werden 1.500 Aufkle-

ber für die Cockpits der privaten Pkw mittels Postkarten an die Bürger*innen der Stadt Aachen mit erläuternden Hintergrundinformationen verteilt.

Außenwerbung auf einem Linienbus der ASEAG wirbt zudem für ein sichereres Miteinander im Straßenverkehr.

Präsentation der Kampagne auf dem städtischen Betriebshof

Anlässlich des Abschlusses der Arbeiten zur Beklebung der Fahrzeuge und zur Vorstellung der Aufkleber in der Öffentlichkeit hatte die Stadt Aachen am 24. Juni 2019 zu einem Presse-/ Fototermin auf den städtischen Betriebshof eingeladen. Vertreter*innen der Berufsfeuerwehr der Stadt Aachen, des Aachener Stadtbetriebs, des Fachbereich 61/300 – Verkehrsplanung und Mobilität der Stadt Aachen, der ASEAG und des öffentlichen Fahrradverleihers Velocity Aachen präsentierten die Kampagne und ihre Fahrzeuge der Öffentlichkeit.

Claudia Nowak, Stadt Aachen

Tipps für die Beschaffung von Lastenrädern

Das Projekt „Ich entlaste Städte“ des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat von August 2017 bis August 2019 insgesamt 152 Lastenräder rund 800 gewerblichen und öffentlichen Nutzern für jeweils drei Monate zur Verfügung gestellt. Aus diesen Erfahrungen haben die Verantwortlichen sieben Praxistipps für die Beschaffung von Lastenrädern zusammengestellt:

1. Den eigenen Transportbedarf analysieren und den passenden Modelltyp identifizieren.
 2. Standards und gesetzliche Vorgaben bieten Sicherheit.
 3. Lastenräder im gewerblichen Einsatz benötigen besonders belastbare Komponenten.
 4. Ladeflächen und Transportaufbauten müssen zum Transportgut passen.
 5. Ergonomie und Komfort sind kein Nice-to-have.
 6. Ein verlässlicher Servicepartner für Wartung und Reparatur ist viel wert.
 7. Wer dauerhaft sparen will, sollte bei der Beschaffung nicht geizen.
- Ausführlich erläutert werden die sieben Tipps in einer kleinen Broschüre, erhältlich als Download unter: <https://www.lastenradtest.de/aktuelles/praxistipps-beschaffung/>

Lastenräder in Köln auf dem Vormarsch

Große Nachfrage nach Förderung von Lastenfahrrädern

Die Kölnerinnen und Kölner nutzen das Rad für den Individualverkehr bereits ausgiebig. Die 2018 veröffentlichte Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ hat ergeben, dass mittlerweile rund 19% aller Wege in Köln mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Mit der Förderung verbunden war die Hoffnung, dass auch im städtischen Wirtschaftsverkehr das Fahrrad verstärkt zum Einsatz kommt. Das Förderangebot für die Beschaffung von Lastenrädern richtete sich an in Köln ansässige Unternehmen mit maximal neun Mitarbeitenden, Selbstständige und Freiberufler, eingetragene gemeinnützige Vereine und Verbände, Kindertagesstätten in freier Trägerschaft, Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe, Schulen und Krankenhäuser sowie Zusammenschlüsse von Privatpersonen, wie etwa Mieter- oder Eigentümergemeinschaften. Der Förderzeitraum war auf das erste Halbjahr 2019 beschränkt.

55% der mehr als 950 Anträge kamen aus dem Gewerbe. Neben Handwerkern waren auch zahlreiche freiberuflich Tätige aus den Bereichen Medien und Gesundheit dabei. Aus Sicht der Stadtverwaltung besteht insbesondere bei diesen Zielgruppen ein großes Verlagerungspotenzial auf das Fahrrad. Rund 45% der Anträge wurden von Privatpersonen, die sich in Gemeinschaften organisiert haben, sowie von Vereinen aus den Bereichen Sport und Soziales gestellt. Besonders erfreulich ist, dass mit der Förderung von Zusammenschlüssen von mindestens drei Haushalten rund 700 Familien gefördert werden. Bereits im Frühjahr wurden die ersten geförderten Lastenfahrräder in Betrieb genommen und die ersten Gelder an die Antragstellenden ausbezahlt.

Budget wurde deutlich erhöht

„Die Tatsache, dass aus allen Bereichen Anträge eingegangen sind, freut uns besonders. Dies zeigt, dass die Förderrichtlinie bedarfsgerecht ausgearbeitet wurde“, zieht Andrea Blome, Kölns Beigeordnete für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, eine Bilanz. Die Förderung ist außerdem Teil des Maßnahmenkatalogs im „Green City Masterplan“ der Stadt Köln. „Mit der zeitnahen Umsetzung dieser Einzelmaßnahme leistet die Stadt Köln daher auch einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung“, so Blome weiter.

Als Budget standen zunächst 200.000 Euro Fördersumme zur Verfügung. Bereits nach wenigen Wochen stieß das Programm an seine finanziellen Grenzen, sodass sukzessive weitere Mittel bereitgestellt wurden. Schließlich hat der Hauptausschuss der Stadt Köln in seiner Sitzung am 5. August 2019 in einer Dringlichkeitsentscheidung der Erhöhung des Budgets für die Lastenradförderung auf die Summe von insgesamt 1,9 Mio. Euro zugestimmt.

Damit konnten alle bis zum Stichtag 30. Juni 2019 bei der Stadt Köln eingegangenen Förderanträge bewilligt werden, sofern diese die Anforderungen aus den Förderrichtlinien erfüllen. Insgesamt sind über 900 Anträge bei der Stadt eingegangen. Allein in den letzten drei Tagen vor Fristende gingen 195 neue Anträge ein. Bis Ende Juli wurden bereits Mittel in Höhe von 400.000 Euro an die Antragstellenden ausbezahlt.

Lasse Pipoh / Nicole Davepon, Stadt Köln

Leeze statt Laderaum

Lastenradförderung in Münster ein voller Erfolg

Durch die Zahlung einer Kaufprämie für Lastenfahrräder und -anhänger wird ein Anreiz für Privatpersonen geschaffen, verstärkt auf dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel zu setzen und damit Kfz-Fahrten zu ersetzen. Durch die Nutzung von Lastenfahrrädern wird die eigene Gesundheit und Fitness gestärkt. Weitere individuelle Vorteile: Keine Treibstoffkosten, kein Stau, keine Parkgebühren. Aber auch die Allgemeinheit profitiert: Der Wocheneinkauf mit dem Lastenrad ist abgasfrei und leise und leistet auf diese Weise seinen Beitrag zu weniger Lärm und besserer Luft in der Stadt.

Aus diesen Gründen hat die Stadt Münster mit Ratsbeschluss vom 13. Februar 2019 in diesem Jahr erstmals ein kommunales Förderprogramm zur An-

schaffung von Lastenfahrrädern und -anhängern beschlossen. Insgesamt wurden Fördermittel in Höhe von 200.000 Euro zur Verfügung gestellt. Als Förderquote wurden 30% des Kaufpreises festgelegt, die Maximalförderbeträge lagen zwischen 100 Euro für Anhänger und 1.000 Euro für elektrisch betriebene Lastenräder.

Das Förderprogramm war rückblickend ein voller Erfolg. Die Förderperiode begann am 1. März 2019 und die eingestellten Mittel waren bereits nach sechs Wochen vollständig ausgeschöpft. Insgesamt wurden 202 Lastenräder (davon 178 mit elektrischer Unterstützung und 24 rein muskelbetrieben) mit einem durchschnittlichen Kaufpreis von ca. 3.860 Euro sowie 199 Lastenanhänger gefördert.

Neben den eingangs aufgeführten Argumenten waren auch die Rückmeldungen der interessierten Bürgerinnen und Bürger durchweg positiv. Es ist durchaus vorstellbar, dass das Förderprogramm als Anreiz für eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung der Fahrradstadt Münster fortgeführt wird.

Max Stewen, Stadt Münster



Die neue Lastenleeze wird auch von den Kleinsten gern für Fahrten zum Kindergarten genutzt. Foto: Stadt Münster

Statistisches Bundesamt als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifiziert

ADFC Bonn/Rhein-Sieg lobt Radverkehrsförderung der Behörde

Spinde, Umkleiden und Duschen für Radlerinnen und Radler, bewachte Fahrradparkplätze, Informationskampagnen, Gesundheitstage und direkte Fahrradförderung: Das Statistische Bundesamt (Destatis) ist vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) mit dem Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Bronze ausgezeichnet worden. Nach intensiver Prüfung hat der ADFC-Bundesverband der Behörde attestiert, dank zahlreicher Initiativen, Umbauten, Serviceangebote und Förderprogramme ein Arbeitgeber zu sein, der sich intensiv um Rad fahrende Beschäftigte kümmert.

„Wir beschäftigen in Bonn fast 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und sehen uns in der Verantwortung, uns sowohl für die Gesundheit unserer Beschäftigten als auch für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt einzusetzen“, sagte Angela Schaff, Leiterin der Bonner Zweigstelle des Statistischen Bundesamtes, bei der Zertifikatsübergabe aus den Händen von ADFC-Auditor Andreas K. Bittner. Bittner hatte Ende Mai die rund 60 möglichen Maßnahmen der betrieblichen Mobilitätsförderung anhand eines EU-weit einheitlichen Fragebogens geprüft: „Destatis zeigt, welche Möglich-

keiten ein Arbeitgeber hat, nachhaltige Mobilität und betriebliches Gesundheitsmanagement zu fördern und zu verknüpfen.“

„Wir wollen dafür sorgen, dass immer mehr unserer Beschäftigten schnell und sicher mit dem Rad zur Arbeit kommen können – sei es aus dem näheren Umkreis oder von weiter her in der Kombination ‚Bahn und Rad‘. Dazu haben wir gute Bedingungen geschaffen, die wir weiter verbessern wollen“, erklärte Destatis-Zweigstellenleiterin Schaff weiter.

Das Statistische Bundesamt in Bonn hat als Arbeitgeber folgende Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ergriffen:

- Schaffung oberirdischer überdachter Abstellplätze in großer Anzahl
- Umwandlung von Autoparkplätzen in den Eingangsbereichen zugunsten von Radabstellplätzen
- Umkleiden, Spinde und Duschköglichkeiten für Radfahrerinnen und Radfahrer
- Service-Boxen (inklusive Standluftpumpen) an beiden Eingangsbereichen
- Aufbau einer komplett ausgerüsteten Reparaturwerkstatt inklusive Ersatzteilbestand

- Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ seit mehr als zehn Jahren
- Jährliche Gesundheitstage und Gesundheitsaktionen
- Jährliche Fahrrad-Aktionstage und kostenlose Fahrrad-Checks
- Zusammenarbeit mit dem ADFC zur Streckenberatung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Langjährige Kooperation mit dem ADFC Bonn/Rhein-Sieg zur Förderung des betrieblichen Radverkehrs

Neben dem Bonner Standort wurde auch der Hauptsitz des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden mit seinen fast 1.800 Beschäftigten als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber zertifiziert.

Axel Mörer, ADFC, Silke Noack, Destatis



*Übergabe der Auszeichnung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“.
Foto: ADFC Bonn/Rhein-Sieg*

Radverkehr im Blickpunkt – Ausstellung im Rathaus mit Illustrationen von Jacques Tilly

Mit einer Ausstellung im Rathaus informierte die Landeshauptstadt Düsseldorf im Frühjahr über Radverkehrsprojekte, die im Rahmen des Ausbaus des Radhauptnetzes in diesem Jahr gestartet und umgesetzt werden.

Ein 6 m breiter Übersichtsplan zeigte die Einzelheiten. Darüber hinaus informierte die Ausstellung zu weiteren Themen und Projekten der Fahrradförderung in Düsseldorf, wie z.B. die Initiative „Fahrradparkplätze für Düsseldorf“.

Abgerundet wurde die Schau durch Illustrationen zur „Fahrradstadt Düsseldorf“. Der Künstler und Wagenbauer Jacques Tilly hatte sich zu diesem Thema



Gedanken gemacht und diese eindrucksvoll zu Papier gebracht. Die Verkehrswende und die Stärkung des umweltfreundlichen Radverkehrs sind in der Landeshauptstadt Düsseldorf Topthemen. Die Werke von Jacques Tilly greifen verschiedene Szenen, die jeder-

Foto: Stellten Illustrationen zur Fahrradstadt Düsseldorf von Jacques Tilly vor: Der Künstler selbst, Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke, David Salomo aus dem Tilly-Team und Martin Volkenrath, Vorsitzender des Ordnungs- und Verkehrsausschusses (v.l.n.r.). Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf, Ingo Lammert

Fahrradfahrer aus dem Alltag kennt, mit einem Augenzwinkern auf.

*Kai Fischer,
Landeshauptstadt Düsseldorf*

Wir sind  UNTERNEHMEN
FAHRRAD!

 AGFS

busch+müller

ROSE
CYCLE YOUR WAY

VSF. für Mensch
und Rad

ABUS
Security Tech Germany

ORTLIEB WATERPROOF

SCHWALBE

WSM[®]
QUALITÄT IN METALL

BARMER

PAUL LANGE & CO
BIKEPARTS AND MORE

SKS[®]
CEMART

Nachhaltigkeit im Sauerland

Umweltzertifizierung für Busch + Müller

busch+müller Busch + Müller erlangte Ende Januar die Zertifizierung nach ISO 14001. Dabei handelt es sich um einen weltweiten Standard für Umweltmanagementsysteme, der die Verbesserung von Umweltleistungen und damit verbundene Zielerfüllungen bewertet. Zertifizierte Unternehmen gelten als ökologisch nachhaltig und haben die zentrale Aufgabe, diese Nachhaltigkeit in Zukunft stetig zu verbessern.

Doch wie genau macht sich diese Ausrichtung beim Meinerzhager Fahrradlicht-Experten praktisch bemerkbar? Das Sauerland gilt als eine der regenreichsten Gegenden Deutschlands, also wird der Niederschlag gesammelt. Dieses Regenwasser dient nicht nur der Toilettenspülung, sondern auch der ständigen Kühlung von etwa dreißig Maschinen in der Abteilung Kunststoff-Spritzguss. Das so entstandene heiße Wasser wird nach dem Abkühlen immer wieder in der Spritzerei zur Kühlung eingesetzt. Es gibt seine Wärmeenergie aber zuvor auch an die Fußboden-Heizungsanlage des Firmengebäudes ab. Die sowieso entstehende Produktionsabwärme wird somit in den kalten Monaten als Heizquelle genutzt, sodass deutlich weniger Ressourcen verbraucht werden, welche die CO₂-Bilanz nach oben treiben würden. Im Rahmen des vor wenigen Jahren entstandenen Neubaus und weiterer Umbaumaßnahmen wurden

zudem die Fassaden zusätzlich wärmedämmend und die komplette Beleuchtung auf energiesparendere LEDs umgestellt.

Sämtlicher Kunststoffausschuss, der in der Spritzerei entsteht, wird nicht etwa dem Abfall zugeführt, sondern in einer hauseigenen Abteilung wieder zu Granulat zermahlen. Dieses selbst recycelte Material wird daraufhin dem Produktionsprozess wieder zugegeben. Außerdem wird verwendetes Öl nicht entsorgt. Es wird zunächst geprüft und – wenn möglich – gefiltert und wiederverwendet. Generell gilt für das gesamte Unternehmen, dass jegliche Materialien mit Blick auf Umweltverträglichkeit ausgewählt werden und dass Abfall minimiert und gewissenhaft getrennt wird. So kommt in der Versandabteilung kein Klebeband auf Kunststoffbasis zum Einsatz, sondern abbaubares aus Papier.

Das sind nur einige von vielen Beispielen für gelebte Nachhaltigkeit des Familienunternehmens. Alle betreffenden Umweltstandards werden zu jeder Zeit eingehalten und die Kontrolle der Nachhaltigkeit wird auf Lieferanten ausgeweitet. Darüber hinaus werden ständig neue Maßnahmen erarbeitet, um sich in Umweltbelangen kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Sebastian Göttling, Busch+Müller

Kunststoffspritzerei



Umweltzertifiziert nach ISO 14001. Im Bild der Neubau, seit 2017 u.a. Standort der Kunststoffspritzerei.



Produktneuheiten von Busch + Müller

Fernlicht und Tagfahrlicht für Pedelecs

LUMOTEC Myc

Busch + Müller stellt mit dem LED-Scheinwerfer LUMOTEC Myc ein neues Modell der gehobenen Einstiegsklasse vor. Die IQ-Lichttechnik aus dem Lichtlabor des Meinerzhagener Traditionsunternehmens bietet eine gute und gleichmäßige Fahrbahnausleuchtung von 50 Lux, mit einer hervorragenden Ausleuchtung des Bereichs schon direkt vor dem Fahrrad.



Die äußerst kompakte und stromlinienförmige Form des Myc verbindet Design mit Funktionalität. Seitlicher Lichtaustritt sorgt für mehr Sicherheit und Sichtbarkeit. Ein ansteckbarer Front-Rückstrahler liegt bei.

Der LUMOTEC Myc ist sowohl für dynamobetriebene Fahrräder als auch für E-Bikes ab Herbst 2019 erhältlich.

IQ-X mit StVZO-zugelassenem Tagfahrlicht

Busch + Müller hat den High-End-Scheinwerfer IQ-X überarbeitet und aufgewertet. Mit Tagfahrlicht, das mindestens viermal so hell strahlt wie bisherige Tagfahr-LEDs. Bislang verfügte Fahrradbeleuchtung über kein Tagfahrlicht, das mit dem von Automobilen vergleichbar ist, denn es durfte gerade einmal 2 Lux oberhalb der Hell-Dunkel-Grenze strahlen.

Mit der Überarbeitung der StVZO gewinnt das Fahrrad ein gutes Stück Gleichberechtigung im Straßenverkehr, denn nun sind im Rahmen des Tagfahrlichts bis zu 12 Lux zulässig. Das neue helle Tagfahrlicht wird ab 2020 serienmäßiger Bestandteil des IQ-X, sowohl bei der Dynamo- als auch bei der E-Bike-Variante. Das Tagfahrlicht wird mittels der bewährten Hell-Dunkel-Sensorik vollautomatisch gesteuert.

Die hinzugewonnene Leuchtstärke des Tagfahrlichts geht übrigens nicht zulasten der nächtlichen Fahrbahnausleuchtung. Das äußerst homogene Großflächenlichtfeld erhellt den Weg nach wie vor mit 100 Lux (bei der E-Bike-Version sogar mit 150 Lux). Der neue IQ-X ist ab 2020 erhältlich.

IQ-XM mit echtem Fernlicht für E-Bikes

Im normalen Abblendbetrieb leistet der neue IQ-XM von Busch + Müller hervorragende 80 Lux: Weit, breit und homogen leuchtet das Großflächenlichtfeld, verfügt aber wie jeder straßenzugelassene Scheinwerfer über eine exakte Hell-Dunkel-Grenze.

Ein Druck auf den ergonomischen Lenkertaster durchbricht diese Grenze: Mit zusätzlichen 120 Lux leuchtet das Fernlicht nach oben. Enorme Weitsicht, deutlicher Komfortgewinn. Der IQ-XM ist ein Designscheinwerfer aus hochwertigem Aluminium (schwarz oder silber eloxiert) und ist ausschließlich für E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 km/h.

Der Fernlicht-Lenkertaster leuchtet im Abblendmodus grün und im Fernlichtmodus blau. Er kann an Magura- und Tektro-Bremshebel adaptiert werden und ist ab Herbst 2019 erhältlich.



*Sebastian Göttling,
Busch + Müller*

SKS GERMANY zeigt innovative Messeneuheiten „Made in Germany“



Mit Innovationen aus der digitalen und analogen Welt begeisterte SKS GERMANY zahlreiche Besucher auf der Fahrradmesse Eurobike in Friedrichshafen. Als eines der Highlights präsentierte das Unternehmen den Reifendrucksensor AIRSPY. Einmal auf dem Ventil montiert, übermittelt der Sensor die Echtzeitdaten an kompatible Fahrradcomputer oder Smartphones mit SKS MYBIKE-App.

Nicht nur beim Thema Digitalisierung traf das Unternehmen den Nerv der Branche: Die Minipumpe AIRFLEX mit heraus-

ziehbarem Schlauch erlaubt ein ventil-schonendes, komfortables Pumpen. In Sachen Radschutz stellte SKS GERMANY das neue MTB-Schutzblech NIGHTBLADE vor. Es bietet nicht nur einen optimalen Spritzschutz, sondern sorgt durch das integrierte Rücklicht für mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

„Wir blicken auf eine sehr erfolgreiche Messe zurück, mit gutem Zulauf sowohl national als auch international“, zeigt sich SKS-Vertriebsleiter Marcel Spork zufrieden. „Besonders erfreulich ist, dass unsere Made-in-Germany-Strategie immer wieder von den Kunden ho-

noriiert wird. Deshalb starten wir nun motiviert und mit viel Optimismus in die neue Saison.“

Presse SKS Germany



Das SKS-Team auf der Eurobike



Der neue Marathon E-Plus: unplattbar und mehr



Schwalbes erster Marathon speziell für das E-Bike kombiniert die bewährte unplattbar-Technik mit neuen Eigenschaften für die E-Mobilität:

Mit leichtem Lauf bei höchster Fahrsicherheit, außergewöhnlicher Stabilität und Langlebigkeit können die Fahrer des Marathon E-Plus die ganze Kraft moderner E-Bikes ausschöpfen.

Mehr als unplattbar – ist das überhaupt nötig? Ja, schließlich bietet ein E-Bike auch viel mehr als ein normales Fahrrad. Es hat ordentlich Power und wird mit höherer Geschwindigkeit gefahren, sowohl auf gerader Strecke als auch in den Kurven. Ausgestattet mit Motor und Akku ist es darüber hinaus auch deutlich schwerer. Und ein Plattfuß ist mindestens genauso ärgerlich wie an einem normalen Fahrrad. „Um alle Potenziale moderner E-Bikes wirklich zu nutzen, braucht auch der Reifen mehr von allem: Fahrsicherheit, Grip, Haltbarkeit, Leichtlauf und Langlebigkeit“, erläutert René Marks, Product Manager Tour und E-Bike. Die Schwalbe-Techniker drehten alle relevanten Stellschrauben in Richtung E-Bike-Anforderungen weiter und fügten der unplattbar-Technik einige neue Eigenschaften hinzu.

- **Smart-DualGuard:**
Die patentierte SmartGuard-Einlage wird unterstützt durch zwei Lagen RaceGuard-Gewebe. Diese fein abgestimmte Kombination schützt noch besser gegen spitze Eindringlinge und bietet mit Pannenschutzlevel 7 maximale Sicherheit bei hohen Geschwindigkeiten und auf langen Touren. Damit wird jetzt auch das E-Bike unplattbar.
- **Leichtlauf für mehr Reichweite:**
Der erstaunlich geringe Rollwiderstand des Marathon E-Plus schon den Akku.
- **Top-Fahrsicherheit durch Addix-E Compound:**
Die spezielle Gummimischung für E-Bike-Reifen bietet herausragenden Grip bei allen Geschwindigkeiten und zugleich einen äußerst geringen Abrieb. Sie ist auch der Garant für geringen Rollwiderstand bei zugleich hoher Kilometerleistung und langer Haltbarkeit.

- **Großer Einsatzbereich:**
Das kernige, dynamische Profil rollt sicher über Straßen und zeigt auch auf Park- und Schotterwegen den nötigen Biss.
- **Hohe Stabilität durch neuen Karkassen-Aufbau:**
Die Konstruktion verstärkt die Seitenwände um eine weitere Gewebelage und stabilisiert dadurch den Reifen für noch mehr Traglast. Seine bewährte „Anti-Aging“-Seitenwand erträgt die typischen Überlastungen durch zu geringen Luftdruck deutlich länger, bevor sie hässliche Risse bekommt.

Für dieses stimmige Gesamtpaket erhielt der Marathon E-Plus die europaweit gültige ECE-R75-Zulassung für hohe Traglasten. Damit sind auch schwere Fahrer und Radreisende mit viel Gepäck auf der sicheren Seite. Der Reifen ist für alle E-Bikes zulässig, sowohl für 25 als auch für 50 km/h.

Breite Reifenpalette für boomenden E-Bike-Markt

Gleich in sechs Größen bringt Schwalbe seinen neuen Marathon auf den Markt, darunter mehrere breite Versionen: „Breitere Reifen bieten am E-Bike entscheidende Vorteile bei Komfort, Fahrsicherheit und Rollwiderstand“, betont René Marks.

Insgesamt begegnet Schwalbe dem E-Bike-Boom mit einem einzigartig breiten Angebot an spezialisierten E-Bike-Tires für alle Segmente von City und Touring über Rennrad bis Mountainbike. Denn, da ist man sich bei Schwalbe sicher, der Boom wird weitergehen. In Deutschland wurden 2018 laut Zweirad-Industrie-Verband 980.000 E-Bikes verkauft, ein Plus von 36% gegenüber dem Vorjahr. „Wir bei Schwalbe sind elektrisiert, seit wir 2012 den Energizer herausgebracht haben. Unsere Reifen bieten maximale Fahrsicherheit bei hohen Geschwindigkeiten und auf langen Touren – und jetzt mit dem Marathon E-Plus auch unplattbaren Fahrspaß am E-Bike.“

Doris Klytta, SCHWALBE | Ralf Bohle GmbH

Die nachhaltige WSM Initiative

Gemeinsam helfen



Kontinuität, Qualität, Innovationen und Verantwortung sind die Werte von WSM, die sich wie ein roter Faden durch die gesamte Unternehmensgeschichte ziehen. Genau diese Werte bilden auch die Grundlage für das soziale Engagement von WSM. Zum 60. Jubiläum der Unternehmensgründung hat WSM daher die Initiative „Gemeinsam helfen“ gestartet.

WSM möchte Menschen in der ganzen Welt helfen. Und zwar gemeinsam mit Kunden, Partnern, Mitarbeitern und Institutionen. Es geht nicht um isolierte, kurzfristige Aktionen, sondern um nachhaltige Projekte, die eine bleibende positive Veränderung bringen. Viele Hilfsprojekte benötigen daher einen Partner mit langem Atem, der, wenn es darauf ankommt, aber auch flexibel und schnell zur Stelle ist. WSM kann dies als Familienunternehmen in besonderer Weise leisten.

„Gemeinsam helfen“ ist eine Plattform, auf der sich jeder mit seinen Stärken und Mitteln in die Hilfsprojekte einbringen kann. Das können passende Sachspenden, Know-how, finanzielle Unterstützung oder tatkräftige Mitarbeit vor Ort sein. Sie helfen auch, indem Sie auf Werbe- und Weihnachtspresents verzichten und wir die Mittel in sinnvolle, nachhaltige Projekte investieren.

Wen unterstützen wir?

Wir sind offen für alle Hilfsprojekte aus allen Ländern der Welt – vom Bergischen Land bis hin zu fernen Kontinenten. Gerne beteiligen wir uns an überschaubaren Projekten, bei denen wir durch den direkten Kontakt und durch unser persönliches Engagement die Erfolge sehen und sicherstellen. Projektanfragen richten Sie bitte an uns.

Brunnen für Uganda

Gemeinsam mit der Organisation RICE und dem Verein Natur + Leben errichten und betreiben wir einen Brunnen im Dorf Maraju – Provinz Terego in Uganda. Der Brunnenbau und die Verantwortung für dessen dauerhafte Verfügbarkeit soll exemplarisch für die Region sein und viele Nachahmer finden. Bisher mussten die Frauen des Dorfes das Wasser kilometerweit mühsam tragen. Durch den Brunnen sparen sie diese Wege. Sie haben mehr Zeit für die Erziehung und Ausbildung der Kinder und die lokale Landwirtschaft kann grundlegend ausgebaut werden.

Andreas Hombach, wsm

Fahrradwirtschaft engagiert sich für Klimaschutz

VSF ist Mitinitiator von „Entrepreneurs For Future“



Nicht nur Jugendliche demonstrieren freitags für mehr Nachhaltigkeit. Inzwischen ist daraus eine weltweite Bewegung für eine lebenswerte Zukunft geworden, und auch Unternehmer*innen und Wissenschaftler*innen solidarisieren sich mit den Anliegen von „Fridays for Future“. Gerade aktuell, nach der Enttäuschung über das völlig unzureichende Maßnahmenpaket der Bundesregierung, wird der Druck der Zivilgesellschaft wieder stärker. Der Verbund Service und Fahrrad (VSF e.V.) hat in diesem Sinne gemeinsam mit weiteren ökologisch orientierten Verbänden der Wirtschaft die Initiative „Entrepreneurs For Future“ ins Leben gerufen und stellt seine Jahrestagung Ende November in Leipzig unter das Motto „Bikes For Future. Nachhaltig wirtschaften“.

„In der politischen Debatte wird gern ein Widerspruch von Ökologie und Ökonomie konstruiert“, sagt Albert Herresthal, Geschäftsführer des VSF e.V. „Es wird suggeriert, Klimaschutz wäre schlecht für Wirtschaft und Wohlstand. Diese haltlose Vereinnahmung von Unternehmerinnen und Unternehmern wollen wir nicht länger hinnehmen.“ Mit der Gründung der entrepreneurs for future solidarisieren sich die initiiierenden Wirtschaftsverbände mit der aktuellen Klimaschutz-Bewegung der Schüler*innen weltweit, die darin auch von 27.000 Wissenschaftler*innen (<https://www.scientists4future.org/>) unterstützt werden.

Forderungskatalog von Unternehmen

#EntrepreneursForFuture ist eine Unterschriftensammlung für einen 8-Punkte-Forderungskatalog (siehe <https://www.entrepreneurs4future.de/stellungnahme>). Rund 4.000 Unternehmer*innen haben sich den Positionen bereits angeschlossen und ihnen durch ihre Unterschrift Nachdruck verliehen. Zu den Forderungen gehört u.a. der Abbau klimaschäd-



Demonstration von entrepreneur for future, Foto: AhnenEnkel Marcus Franken

licher Subventionen, eine substanzielle CO₂-Bepreisung, eine beschleunigte Energiewende, aber auch eine Agrar- und Ernährungswende. Eine weitere wichtige Forderung ist die nach einer

Mobilitätswende. Hier wird u.a. eine verringerte Mehrwertsteuer auf alle Produkte und Dienstleistungen rund um das Fahrrad verlangt. „Es ist ein Widerspruch, wenn etwa Taxifahrten als Teil des Nahverkehrs mit 7% Mehrwertsteuer belegt sind, Produkte und Dienstleistungen rund um das Nahverkehrsmittel Fahrrad jedoch mit 19%“, so Herresthal. „Es müssen jetzt die richtigen steuerlichen Anreize geschaffen werden, um den Klimaschutz voranzubringen. Dieser ist eine zwingende Voraussetzung für die weitere wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Ohne Klimaschutz wird es künftig erst recht richtig teuer.“

Der VSF versteht den Klimaschutz als Gemeinschaftsaufgabe, zur der alle (Wirtschaft, Politik, Gesellschaft) beitragen müssen. Daher wird sich auch die demnächst stattfindende

Jahrestagung des Verbands mit Nachhaltigkeitsthemen befassen. Hier wird der Fernsehmoderator Felix Seibert-Daiker ebenso sprechen wie die Klimaaktivistin Lisa Neubauer sowie der Umweltökonom Dirk Posse. In anschließenden Workshops geht es u.a. um effizienten Stromverbrauch, die Minimierung von Verpackungen, wirtschaftliche Solaranlagen und um die Kreislaufwirtschaft.

Alle Informationen zu #EntrepreneursForFuture und die Möglichkeit zur Unterzeichnung des Forderungskataloges gibt es auf der Webseite <https://www.entrepreneurs4future.de/>.

Albert Herresthal, vsf

Fachkräfte händeringend gesucht!

VSF organisiert Branchenkampagne

VSF für Mensch
und Rad

Es ist eines der drängendsten Probleme der Fahrradwirtschaft: der Fachkräftemangel! Seit vielen Jahren wird das Thema innerhalb der Branche heiß diskutiert, beim letzten vivavelo Branchenkongress stand es im Mittelpunkt der Podiumsdiskussion, aber die Debatte ging bisher leider nie über das Stadium von „Man müsste mal ...“ hinaus. Das soll jetzt anders werden. Der VSF e.V. ergreift nun die Initiative und entwickelt eine unternehmens- und verbandsneutrale Öffentlichkeitskampagne, die jungen Menschen die Attraktivität der Fahrradbranche nahebringen soll. „Wir wollen Ausbildungswillige für das Fahrrad begeistern“, sagt Kampagnenkoordinator Uwe Wöll. „Schließlich sind wir eine absolute Zukunftsbranche, die Mitarbeitenden viel zu bieten hat.“ In einer vom VSF finanzierten Voruntersuchung wurde ermittelt, auf welchen Wegen die Zielgruppe vorzugsweise kommuniziert und erreichbar ist. Außerdem wurde

analysiert, welche Kriterien bei der Ausbildungswahl für junge Menschen besonders wichtig sind und welche Punkte dann tatsächlich auch entscheidend zur Zufriedenheit beitragen. Aktuell geht die Voruntersuchung in eine weitere Stufe. Die Gesamtergebnisse münden dann in eine Pilotkampagne, deren Ergebnisse auf dem vivavelo Kongress 2020 der Branche vorgestellt werden. Startschuss für die große Öffentlichkeitskampagne wird dann im Sommer 2020 sein.

„Eine wirklich wirkungsvolle Kampagne lässt sich nur mit der Unterstützung maßgeblicher Player der Branche realisieren“, sagt Albert Herresthal vom VSF. „Wir sind froh, dass wir für unsere Fachkräftekampagne über die Verbands- und Unternehmensgrenzen hinaus so viel positives Feedback erhalten. Nur gemeinsam lässt sich daraus tatsächlich eine erfolgreiche PR-Maßnahme umsetzen.“

Albert Herresthal, vsf

Save the Date: vivavelo 2020

Termin für Kongress der Fahrradwirtschaft steht fest

Vom 20. bis 21. April 2020 findet in Berlin der 6. vivavelo Kongress der Fahrradwirtschaft statt. Bei dem zweitägigen Kongress in der Landesvertretung von Nordrhein-Westfalen beim Bund steht der Dialog zwischen Fahrradwirtschaft und Politik im Mittelpunkt. Hierbei geht es auch um die Schnittstellen der Verantwortung zwischen Bund, Land und Kommunen – und natürlich um Fragen der Förderung durch den Bund. Zur Kongresseröffnung hat sich Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer höchstpersönlich angesagt. Die AGFS ist wie-



der als ideeller Partner mit dabei und wird spannende Projekte aus NRW vorstellen. Die Moderation von vivavelo 2020 liegt bei dem ARD-Fernsehjournalisten Felix Daibert-Seiker (Politmagazin „FAKT“). Der kommende Kongress wird am Vormittag des 20. April mit einer großen „Bike-Parade“ durch das Berliner Regierungsviertel beginnen. Den Abschluss am Nachmittag des 21. April bildet die Verabschiedung eines Dokuments mit politischen Forderungen zum Radverkehr.

Albert Herresthal, vsf

Eurobike Messe 2019

Viel politische Prominenz zu Gast in der VSF-Lounge

VSF. für Mensch
und Rad

Die Eurobike in Friedrichshafen ist die größte Fahrradmesse der Welt. Entsprechend groß war auch im September 2019 wieder der Zuspruch. Das Event am Bodensee ist aber nicht nur ein Magnet für die Fahrradwirtschaft – auch die Politik war hier ordentlich vertreten. Der VSF konnte in seiner Lounge auf der Eurobike z.B. Verkehrsminister Winfried Hermann aus Baden Württemberg begrüßen, der anlässlich der feierlichen Gründung eines Wirtschaftsförderkreises der AGFK-BW – wie es ihn bei der AGFS mit dem „Unternehmen FahrRad!“ schon länger gibt – gekommen war. Auch die Radverkehrsbeauftragte im Bundesverkehrsministerium (BMVI), Karola Lambeck, war in der VSF-Lounge zu Gast und ließ sich im Rahmen eines individuellen Rundgangs die wichtigsten Neuheiten der Messe zeigen. Gemeinsam mit dem ZIV hatte der VSF auch einen Rundgang mit Mitgliedern des Parlamentskreises Fahrrad im Deutschen Bundestag organisiert. Die Parlamentarier waren beeindruckt – und einige vielleicht auch überrascht –, wie groß die Messe daher kommt und welchen ökonomischen Stellenwert die Fahrradwirtschaft insgesamt hat. „Wir haben uns darüber gefreut, dass so viel politische Prominenz unserer Einladung zur Eurobike gefolgt ist“,



Rundgang auf der Eurobike am Stand von Busch+Müller.
Foto: vsf

sagte VSF-Geschäftsführer Albert Herresthal. „Das große Interesse der Politik macht deutlich, dass der Radverkehr nicht mehr nur ein Nischenthema ist. Jetzt sollten daraus rasch konkrete Taten folgen.“

Albert Herresthal, vsf

Zwei SKS-Unternehmen erneut als „Ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“ zertifiziert



Die Sunderner Unternehmen SKS metaplast und blomus sind erneut als „Ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“ zertifiziert worden. Das Gütesiegel wurde erstmals 2013 an die beiden Firmen verliehen und wird alle drei Jahre neu vergeben. Der Zertifizierung ging ein zweistufiger Prozess voraus, bei dem Kennzahlen wie Übernahmequote und Ausbildungsqualität ausgewertet wurden. Im zweiten Schritt folgte eine anonyme Befragung der zurzeit 25 Auszubildenden.

Über die hohe Zufriedenheit der jungen Mitarbeiter und die daraus resultierende Auszeichnung freut sich vor allem Ausbildungsleiter Christoph Hillebrand: „Für uns sind Auszubildende wichtige Säulen des Unternehmens. Als Ausbildungsbetrieb müssen wir uns ständig weiterentwickeln, um dem Fachkräftemangel gegensteuern zu können.“ So werden die Auszubildenden regelmäßig durch weitere Projekte gefördert. Nach jedem Abteilungswechsel im kaufmännischen Bereich präsentieren sie beispielsweise allen anderen Auszubildenden die gelernten Inhalte. Ein weiteres Team-Projekt ist die Firmenzeitung SKS INFORM. Gemeinsam werden die für die SKS-Unternehmensgruppe relevanten Themen ermittelt und in Berichten für alle Mitarbeiter aufbereitet.

„Die Zertifizierung gibt uns auf der einen Seite die Möglichkeit, die Stärken unserer Ausbildung zu erkennen und herauszustellen. Darüber hinaus können wir aber auch Verbesserungsmöglichkeiten ableiten, um in Zukunft eine noch stärker optimierte Ausbildung für die jungen Menschen aus unserer Region zu garantieren“, so Hillebrand.

Presse SKS Germany



Foto: SKS Germany

Düsseldorf: autofreie Innenstadt ein voller Erfolg

Die Straßen in der Innenstadt gehörten am Sonntag, dem 15. September 2019, ganz den Fußgängern, Rad- und Rollerfahrern sowie den Besuchern der Feste von Weltkindertag, Hohe-Straße-Fest und Fischmarkt. Foto: Ingo Lammert

Der autofreie Sonntag in der Düsseldorfer Innenstadt war ein voller Erfolg. Dieses Resümee zogen die Landeshauptstadt und die Rheinbahn am Sonntagnachmittag des 15. September 2019. Die Veranstaltungen in der Innenstadt waren bei bestem Wetter sehr gut besucht, Busse und Bahnen der Rheinbahn hervorragend ausgelastet.

Ausgangspunkt für die autofreie Düsseldorfer Innenstadt war ein politischer Beschluss vom Frühjahr des Jahres. Ziel der Landeshauptstadt ist es, die umweltfreundliche und emissionsfreie Mobilität zu fördern. Mit dem ersten autofreien Sonntag in der Innenstadt sollte ein Signal im Sinne nachhaltiger Mobilität gesetzt werden – auch mit Blick auf die Europäische Mobilitätswoche, einer Kampagne der Europäischen Kommission, die in diesem Jahr unter dem Motto „Fußverkehr“ steht. Anlass für den autofreien Sonntag waren drei am 15. September gleichzeitig stattfindende Veranstaltungen, das Hohe-Straße-Fest, der Weltkindertag und der Fischmarkt. Alle drei waren am Ende sehr gut besucht.

Ein Blick in die für den Autoverkehr gesperrten Straßen verriet eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung. Viele Menschen waren zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller unterwegs und eroberten die an diesem Sonntag autofreien Straßen für sich.

Infomeile zur Mobilitätswende lockte viele Interessenten

Auf der Heinrich-Heine-Allee hatten Mitarbeiter des städtischen Amtes für Verkehrsmanagement zwischen Grabbeplatz und Bolkerstraße eine Infomeile organisiert, wo sich u.a. städtische Institutionen präsentierten und über Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen informierten. Neben der Rheinbahn waren das Amt für Verkehrsmanagement, das Umweltamt in Kooperation mit der Hochschule Düsseldorf, das Ordnungsamt, die Verkehrswacht, der ADFC und die Radstation vertreten. Themen dort waren die Mobilitätswende, Nachhaltigkeit, alternative Mobilität und Verkehrssicherheit. Wer mochte, konnte Lastenräder auf einem Testparcours ausprobieren, sein Können im Fahrsimulator beweisen oder im Überschlagsimulator ausprobieren, wie es bei einem Unfall zugehen kann.

Kai Fischer, Landeshauptstadt Düsseldorf

Ingo Pähler, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement (r.), informiert Oberbürgermeister Thomas Geisel und den Rheinbahn-Vorstandsvorsitzenden Klaus Klar auf der Infomeile am Stand des Amtes über den aktuellen Stand des Ausbaus des Radwegenetzes in Düsseldorf. Foto: Ingo Lammert



Fahrradförderung in Düsseldorf – Veranstaltungen und Aktionen

Düsseldorfer Radsonntag 2019

Samstag, dem 16. Juni 2019, fanden im Rahmen des Düsseldorfer Radsonntags erstmalig gleich vier Veranstaltungen rund ums Rad an einem Tag in der Düsseldorfer Innenstadt statt. Ne-



Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf

ben dem Radaktivtag lockten tagsüber das Radrennen „Rund um die Kö“, der Nachwuchswettbewerb „Petit Départ“ und die 6. Düsseldorfer Radnacht am Abend die Fahrradbegeisterten an den Rhein.

Radaktiv 2019 – das Düsseldorfer Fahrradfest

Am Sonntag verwandelte sich die Uferpromenade im Herzen Düssel-

dorfs am Rhein wieder in eine riesige Event- und Begegnungsfläche. Radfahrer, Experten, Gelegenheitsradler und rund 20.000 neugierige Passanten gaben sich am 14. Düsseldorfer Radaktivtag ein Stelldichein. Bei freiem Eintritt lockten attraktive Serviceangebote, gleichzeitig wurde die Promenade zu Erlebniswelt, Informationspool und Begegnungsstätte – eine Fest- und Aktionsfläche für die ganze Familie vor malerischer Kulisse im Herzen der Altstadt.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf präsentierte sich in diesem Jahr als Kooperationspartner mit einem großen Stand. Verteilt auf fünf Segmente stellten die einzelnen Ämter ihre Projekte und Angebote zur Fahrradförderung in Düsseldorf vor.

www.fahrradtag-duesseldorf.de

„Rund um die Kö“

Zum 49. Mal wurde die Düsseldorfer Königsallee zum Austragungsort spannender Radveranstaltungen für die ganze Familie. Ein Laufradrennen für die Kleinsten und das Finale der „Petit Départ“-Reihe für die 9- bis 12-Jähri-

gen waren nicht nur für Zuschauer spannend, auch die startenden Kids fieberten ihrem Saisonhöhepunkt entgegen.

Auch die klassischen Radsportfans kamen voll auf ihre Kosten. Ob Frauen, Senioren oder Radsport-Amateure, in allen Klassen wurde auf der Kö großer Sport gezeigt. Ein komplett neues Format erwartete die Düsseldorfer Radsportszene mit der Düsseldorfer Stadtmeisterschaft. Ein offenes Rennen für alle Radbegeisterten aus der Jedermann-Szene, die mit Freunden Lust auf ein paar flotte Runden auf der Kö hatten.

www.rundumdiekoe.de

www.duesseldorf.de/petitdepart

Radnacht Düsseldorf

Nach einem erlebnisreichen Sonntag bot die 6. Radnacht Düsseldorf den perfekten Abschluss für den Düsseldorfer Fahrradsonntag. Auf abgesperrten Straßen ging es 21 km durch die Landeshauptstadt Düsseldorf mit einer Getränkepause am Stadtwerke-Park.

www.radnacht.de

Kai Fischer,

Landeshauptstadt Düsseldorf

Klimaschutztag in Pulheim

Der Klimawandel und seine Folgen beschäftigen die Menschen – auch in Pulheim. Welche Möglichkeiten jeder Einzelne hat, um das Klima zu schützen, präsentierten Aussteller und Referenten während des Klimaschutztages. Die Stadt Pulheim hatte am Samstag, dem 28. September 2019, von 12 bis 16 Uhr zu einem Klimaschutztag in und rund um das Rathaus eingeladen. Bürgermeister Frank Keppeler eröffnete die Veranstaltung um 13 Uhr offiziell.

Von E-Mobilität bis hin zu Kletterpflanzen

Die Besucherinnen und Besucher erhielten nicht nur zahlreiche Informationen u.a. zu Möglichkeiten, Energie im Alltag einzusparen, Mobilität nachhaltig zu gestalten oder regenerative Ener-

gien einzusetzen. Vielmehr konnten die Gäste beispielsweise auch selbst Pedelecs, Lastenräder und Elektroautos testen, ihre Fahrräder codieren lassen oder an Bausätzen von Autos und anderen Fahrzeugen mit Solarmodulen basteln und tüfteln. Außerdem verteilte die Stadt Pulheim an alle Interessierten Gutscheine für Kletterpflanzen zur Begrünung von Haus und Grundstück – solange der Vorrat reichte. Zu den Ausstellern gehörten lokale Fachfirmen, Verbände, Organisationen und Schulen sowie die Stadt Pulheim selbst.

Auftaktveranstaltung für das Mobilitätskonzept

Klimaschutz und die Zukunft der Mobilität hängen eng zusammen. Deshalb war der Klimaschutztag zugleich die of-

fizielle Auftaktveranstaltung für das Mobilitätskonzept, an dem die Bürgerinnen und Bürger sich noch bis zum 30. September 2019 online aktiv beteiligen konnten. Am Stand des städtischen Mobilitätsmanagers konnten sie während des Klimaschutztages ihre Anregungen und Ideen zu diesem Thema auch gleich online abgeben.

Stadt Pulheim



Das 4-rädrige Fahrrad der AGFS auf dem Klimaschutztag. Foto: Elke Petrasch-Brucher

Europäische Mobilitätswoche 2019

Vorhang auf für den Fußverkehr



Mit einer „DANKE-Aktion“ bedankte sich die Grüne Hauptstadt Europas – Essen – bei vorbeifahrenden Radfahrern.
Foto: © planwärts | Johannes Baum



Erstklässler der Grundschule Pantrings Hof malten bunte Fußabdrücke auf das Pflaster. Foto: © Stadt Herne | Christoph Hüsken

3.047 Städte und Gemeinden in ganz Europa haben 2019 vom 16. bis zum 22. September an der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) teilgenommen. Eine Woche lang drehte sich alles um das diesjährige Schwerpunktthema, den „Fußverkehr“. Die AGFS-Kommunen Aachen, Brühl, Essen, Rommerskirchen, Herne, Krefeld, Monheim am Rhein, Soest und Wuppertal beteiligten sich an der weltweit größten Kampagne für nachhaltige Mobilität. Wir zeigen, mit welchen Formaten und Aktionen unsere Mitglieder dem Thema Fußverkehr eine Woche lang den roten Teppich ausgerollt haben.

Wuppertal

In Wuppertal haben 18 Schulen an der „Grüne Meilen“-Sammelaktion teilgenommen, um bei jedem umweltfreundlichen Schulweg grüne Meilen zu sammeln. Die „Mirker Schrauba“ haben einen kostenlosen und mobilen Pannenservice für Radfahrer auf der Nordbahntrasse angeboten. Außerdem wurde die erste Quartiers-Mobilstation vorgestellt. Ums Parken im viel genutzten Straßenraum ging es bei einer Aktion der „Mobilen Mirke“ sowie beim „Park den Lukas“, wobei geschicktes – vor allem aber rücksichtsvolles – Parken im Vordergrund stand. Darüber hinaus gab es zahlreiche Aktionen zum Park(ing) Day sowie eine Fahrradsternfahrt.

Essen

Angucken, Zuhören, Mitmachen und Ausprobieren standen in Essen im Vordergrund der EMW. Dort fand die Aktionswoche bereits zum dritten Mal statt. Die Essenerinnen und Essener bekamen die Möglichkeit, sich zu informieren, Mobilitätsalternativen zu testen und an zahlreichen Programmangeboten teilzunehmen. Ob beim Workshop für „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“, einer „Stadtführung mit dem ÖPNV“, einer „geführten Wanderung“ oder einem Blick auf den Street Scooter und die E-Bike-Flotte der Deutschen Post – die Europäische Mobilitätswoche 2019 machte nachhaltige Mobilität in Essen erlebbar.

Herne

In Herne haben Erstklässler der Grundschule Pantrings Hof bunte Fußabdrücke auf das Pflaster gemalt. So ist eine „Wartefläche“ für die Kinder mit ausreichend Abstand zur Fahrbahn entstanden. Einen autofreien Tag gab es an der Südschule. 265 Kinder zeigten, dass Fortbewegung auch ohne Auto funktioniert. Von Pedalos über Rollbretter, Roller und Fahrräder bis hin zu Trittsteinen: An zehn Stationen konnten die Kinder den Spaß an der Bewegung erleben. Für mehr Fahrspaß wurde die Straße vorübergehend gesperrt. An der Aktion wa-

ren neben der Schule auch der Kommunale Ordnungsdienst, die Polizei, der ADFC und die Verkehrswacht beteiligt.

Monheim am Rhein

Monheim am Rhein hat 2019 zum ersten Mal an der EMW teilgenommen und fünf Aktionen zu nachhaltiger Mobilität organisiert. Mit Radtouren, Anreizen zum Carsharing und mit Ökostrom betriebenen Stadtautos zeigte Monheim am Rhein vom 15. bis zum 22. September, wie die Mobilität der Zukunft aussehen kann.



Die Infrastruktur für Fahrradfahrerinnen und -fahrer in Monheim wird stetig verbessert, u.a. mit kostenfrei nutzbaren Fahrradpumpen an verschiedenen Standorten. Bei der Europäischen Mobilitätswoche wurden mehrere Radtouren angeboten. Foto: Thomas Lison

Aktionen und Termine aus Köln

In den Sommermonaten fanden zahlreiche Aktionen und Events zum Thema Radförderung, Klimaschutz und Lebensqualität statt. Wir stellen eine kleine Auswahl vor.

STADTRADELN

Bereits zum vierten Mal beteiligte sich die Stadt Köln an STADTRADELN. Vom 1. bis 21. Juni 2019 war sie wieder mit von der Partie, wenn für mehr Klimaschutz und zur Verbesserung des Radverkehrs in die Pedale getreten wurde. Die Kampagne wird vom Klima-Bündnis, dem größten kommunalen Netzwerk zum Schutz des Weltklimas, koordiniert. Die Stadt Köln ist hier Mitglied.

STADTRADELN ist ein europaweiter Wettbewerb für Radförderung, Klimaschutz und Lebensqualität. Prämiert werden die fahrradaktivsten Kommunen. Teilnehmen können alle, die in Köln wohnen, arbeiten, lernen, studieren oder einem Verein angehören. Ziel ist es, möglichst viele Kilometer auf dem Fahrrad zurückzulegen und damit zur CO₂-Einsparung im Stadtverkehr beizutragen. Dabei steht der Spaß am Fahrradfahren im Vordergrund.



Foto: verenaFOTOGRAFIERT

RADKOMM

Der 1. Juni 2019 stand ganz im Zeichen der fünften RADKOMM in der Alten Feuerwache. Die Stadt Köln war mit einem eigenen Infostand vor Ort, um interessierten Bürgerinnen und Bürgern Rede und Antwort zu stehen. Zusätzlich trug der Workshop ZukunftsRadKöln dazu bei, ihnen das Thema der Radverkehrs-

förderung mit all seinen Herausforderungen innerhalb der Großstadt Köln näherzubringen.

RADKOMM e.V.



Verkehrssicherheitstag

Am 6. Juni 2019 hat die Stadt Köln im Rahmen des Verkehrssicherheitstages bei der RheinEnergie AG am Parkgürtel gemeinsam mit der Polizei Köln, der Fahrradwerkstatt 180 Grad sowie dem ADFC Präsenz gezeigt.

Die Polizei informierte über die Themenbereiche Diebstahlschutz und Kriminalprävention. Die Fahrradwerkstatt 180 Grad bot einen kostenlosen Fahrradcheck, der ADFC eine Fahrradcodierung an.

Im direkten Austausch mit dem Team des Fahrradbeauftragten konnten interessierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der RheinEnergie Hinweise und Anregungen mit auf den Weg nehmen sowie konkrete Fragen zum Thema Radverkehr stellen. Darüber hinaus fanden die angebotenen Give-aways in Form von Reflektoren, Aufklebern und regionalen Fahrradkarten großen Anklang.



Stadt Köln

Fahrradbeauftragter on Tour

Am 22. Juni 2019 war die Stadt Köln mit einem kleinen Stand erneut on Tour.

Unter dem Motto „Ein Straßenfest von und mit der Nachbarschaft“ hatten die Besucherinnen und Besucher die Möglichkeit, sich an zahlreichen Ständen zu informieren und mitzumachen. Die Stadt Köln informierte sie über die Fahrradverkehrsförderung in Köln und das Radverkehrskonzept Ehrenfeld.



Stadt Köln

Straßenland Köln

Der von viel Sonnenschein geprägte 23. Juni 2019 stand ganz im Zeichen des umweltschonenden Mobilitätsgedankens: Den Besuchern von Straßenland Köln wurde angeboten, die Vielfalt an Elektro-Fahrrädern, Elektro-Rollern und Elektro-Autos zu testen. So erhielten sie einen Eindruck, wie das Straßenland von Köln in Zukunft aussehen könnte, wenn das Auto nicht mehr die Straßen dominieren würde.

Die rund 150.000 Besucherinnen und Besucher nutzen die Möglichkeit, sich an 150 Ständen zu informieren.



Stadt Köln

Messe Fahrrad Essen und AGFS-Kongress 2020

Kongress thematisiert „Parken“ / Messestand mit Informationen zum Radverkehr in Nordrhein-Westfalen



27.02. – 01.03.20

83.000 Radsportinteressierte ließen sich auf Deutschlands besucherstärkster Fahrradmesse beraten, jeder Zweite tätigte sogar einen Kauf. Zur nächsten Veranstaltung in der Messe Essen wird ein gleicher Ansturm erwartet, denn es haben bereits große Aussteller wie Rose Bikes, Abus, Riese & Müller und Ruhrtourismus zugesagt.

Umweltschonend und gut für die Gesundheit – die Deutschen lieben das Fahrradfahren, auch im Urlaub. So haben im Jahr 2018 laut ADFC 5,5 Mio. Deutsche eine Radreise mit mindestens drei Übernachtungen unternommen. Das ist eine Steigerung von 27% im Vergleich zum Vorjahr. „Radreisen erfreuen sich bei vielen Menschen immer größerer Beliebtheit, gerade in den letzten Jahren konnten wir im Radtourismus einen enormen Zuwachs erkennen. Grund dafür sind vor allem die Pedelecs und E-Bikes, die der älteren Zielgruppe erlauben, wieder aufs Rad zu steigen und Regionen wie das Bergische Land zu erkunden“, weiß Regionalmanagerin Anke Reininger vom All-

gemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) NRW. Auch auf der Fahrrad Essen 2020 spielt der Radtourismus eine große Rolle. Mehr als 20 Städte, Regionen und Reiseanbieter werden sich und ihre Vorzüge auf NRWs großer Fahrradmesse präsentieren. Mit dabei sind u.a. Sauerland Tourismus, Rheinland-Pfalz Tourismus, die Ferienregion Naturpark Hohe Mark, Radurlaub Zeitreisen GmbH, die Tourismusagentur Ostbelgien sowie der ADFC Landesverband NRW und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Messe Essen setzt auch mit der kommenden Fahrrad Essen auf den beliebten Mitmachfaktor. So können die Besucher auf verschiedenen Parcours ihre Wunschräder auf Herz und Nieren prüfen. Neben einer Vielzahl von E-Bikes, Trekkingrädern und Informationen zur Radtouristik bekommen Radfans passendes Fahrradzubehör wie Helme, Navigationsgeräte und Schlösser angeboten.

Die Messe Essen setzt auch mit der kommenden Fahrrad Essen auf den beliebten Mitmachfaktor. So können die Besucher auf verschiedenen Parcours ihre Wunschräder auf Herz und Nieren prüfen. Neben einer Vielzahl von E-Bikes, Trekkingrädern und Informationen zur Radtouristik bekommen Radfans passendes Fahrradzubehör wie Helme, Navigationsgeräte und Schlösser angeboten.

AGFS-Kongress und -Messestand für mehr Radverkehr

Fortgesetzt wird auch die gute Zusammenarbeit von AGFS und Messe Essen. Der AGFS-Kongress zur Nahmobilität wird am Tag der Messeeröffnung stattfinden, das Programm wird in Kürze auf der AGFS-Webseite veröffentlicht. Freuen Sie sich auf Interessantes rund um das Thema „Parken“.

Auf dem AGFS-Messestand werden wieder zahlreiche Höhepunkte der Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen präsentiert.

Messe Essen / AGFS

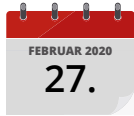
Termine 2019 + 2020



13. Fahrradkommunal-konferenz
Die Rolle des Radverkehrs für die Mobilitätswende in der Lutherstadt Wittenberg.
nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/termine



STADTRADELN
Abschlussveranstaltung mit Preisverleihung in Hannover.
www.stadtradeln.de



AGFS-Kongress in Essen



Messe Fahrrad Essen 2020
Mit Stand der AGFS

Seminare der Fahrradakademie

Reihe 1:

Sicherer Radverkehr – Grundlagen und Praxisbeispiele

20. November 2019, Münster
04. Dezember 2019, Darmstadt
12. Dezember 2019, Hamburg
29. Januar 2020, Halle (Saale)
12. Februar 2020, Ulm

Reihe 2:

Kfz-Parken und Radverkehrsplanung – Flächenpotenziale, Konflikte, Lösungen

18.–19. Februar 2020, Hannover
11.–12. März 2020, Nürnberg
18.–19. März 2020, Wiesbaden
20.–21. April 2020, Berlin
28.–29. April 2020, Köln

Reihe 3:

Fahrradstraßen – Konzepte und Umsetzung (mit Exkursionselement)

18.–19. Mai 2020, Berlin
16.–17. Juni 2020, Konstanz
22.–23. Juni 2020, Erlangen



Auslandsexkursion Utrecht, Zwolle und Houten: Radverkehr – Zentrales Element der Stadtentwicklung

Anmeldung und weitere Informationen unter: www.fahrradakademie.de

Alle Termine finden Sie mit ergänzenden Informationen und Verlinkung auch unter: agfs-nrw.de/termine

Kurz vor Schluss: Verkehrsministerkonferenz zum Fußverkehr

Die Verkehrsministerkonferenz hatte auf ihrer Herbstsitzung am 9./10. Oktober 2019 in Frankfurt/Main auch den Rad- und Fußverkehr auf ihrer Agenda. Unter Punkt 6.9 wurde das Thema „Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“ behandelt und folgende Beschlüsse wurden gefasst:

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass die Elektrokleinstfahrzeugverordnung (eKFV) im Sinne der Belange des Fußverkehrs modifiziert wurde. Sie sieht weiteren Handlungsbedarf bei der Sicherung und Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs.

2. Die Verkehrsministerkonferenz erklärt, dass den Belangen des Fußgängerverkehrs – vor allem besonders schutzbedürftiger Nutzergruppen wie Kindern, mobilitätseingeschränkten, sehbehinderten und älteren Menschen – zukünftig bei der Verkehrsplanung ein höherer Stellenwert eingeräumt werden soll.

3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, ihre Aktivitäten im Bereich der Fußverkehrsförderung zu verstärken, eine systematische Fußverkehrsförderung zu betreiben und diese mit Ländern, Kommunen, Forschung und Verbänden intensiv und frühzeitig abzustimmen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung insbesondere, eine Fußverkehrsstrategie zu entwickeln, den Rechtsrahmen und die Förderbedingungen im Hinblick auf die Sicherheit und Attrakti-

vität des Fußverkehrs zu überprüfen und zu überarbeiten sowie Modell- und Forschungsvorhaben zum Fußverkehr zu fördern.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Kommunen, auch in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich geeignete Schritte zu unternehmen, um sichere Räume für den Fußverkehr zu erhalten und auszubauen sowie die gemeinsame Nutzung von Gehwegen mit Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugen zu vermeiden. Gehwege sind Schutzräume für Fußgängerinnen und Fußgänger und daher von anderen Nutzungen freizuhalten. Die Mitglieder der Verkehrsministerkonferenz erklären, dass sie im Rahmen ihrer Zuständigkeiten Aktivitäten verstärken, um die Kommunen bei der Sicherung und Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs zu unterstützen und hierzu geeignete Rahmenbedingungen entwickeln.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet alle Akteure darauf hinzuwirken, dass die im technischen Regelwerk genannten Regelbreiten bei Bau und Umbau von Fußverkehrsflächen eingehalten und im Betrieb die Inanspruchnahme dieser Flächen beispielsweise durch parkende Fahrzeuge, Verleihsysteme, Werbeaufsteller, Schilder und andere Nutzungen unterbunden wird.

<https://www.verkehrsministerkonferenz.de/>



Alle Fotos aus dem Fotowettbewerb „Der Deutsche Fahrradpreis“ 2019

Fotos 1. Reihe:

Links: Adrian Ackermann, rechts: Jürgen Carl

Fotos 2. Reihe:

Links: Doris Enders, rechts: Anne Rech

Fotos 3. Reihe:

Links: Hannes Gloeckl, rechts: Reinhold Fischer

Fotos 4. Reihe:

Links: Volker Sander, rechts: Bernd Steckelbroeck

Impressum

Herausgeber

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, November 2019

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität

Fachliche Betreuung

PS Planerbüro Südstadt: Büro für urbane Mobilität

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

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

c/o Rathaus Stadt Krefeld

Von-der-Leyen-Platz 1

47798 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

Fax: 0 21 51/86-43 65

E-Mail: info@agfs-nrw.de

www.agfs-nrw.de



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

Es sind selbstverständlich vorurteilsfrei Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

Wir sind die AGFS

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