

nahmobil

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

Heft 18 | Dezember 2021

KLIMAWANDEL UND DIE FOLGEN

PLANE DEINE STADT!

Schüler*innen werden zu „Verkehrsplaner*innen“

FAHRRADSTRASSE IN AACHEN

Stadt rollt roten Teppich aus

LOS GEHT'S!

Der Kongress zur Umsetzung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (FaNaG NRW)

AGFS-KONGRESS 2022

17. Februar // Live · Interaktiv · Digital

Los Geht's!

Umsetzung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes
(FaNaG NRW) in Stadt, Gemeinde und Region



Liebe Freundinnen und Freunde der Nahmobilität,

wir leben in bewegten Zeiten. Neben der COVID-19-Pandemie, die uns seit einiger Zeit in Atem hält, macht sich der Klimawandel verstärkt bemerkbar. Beide Ereignisse treten dominant in unserer Lebenswelt auf und verändern uns und unseren Umgang miteinander. Und beide Ereignisse haben auch Einfluss auf die Mobilität. Der ÖPNV hat massive Einbrüche zu verzeichnen, der MIV gewinnt wieder an Anteilen. Und die Infrastruktur ist nicht widerstandsfähig genug gegenüber den Gefahren des Klimawandels, wir haben massiv mit den Klimafolgen zu kämpfen.

Unser Mitgefühl gehört allen, die von der Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 betroffen waren und Eigentum oder sogar Angehörige verloren haben. Die Flutkatastrophe macht deutlich, dass sich in der Verkehrsplanung etwas ändern muss! Die Verkehrsinfrastruktur muss nachhaltiger und resilienter werden: weg von zu viel versiegelten Flächen, hin zu begrünten Straßen- bzw. Stadträumen. Verkehrsplanung ist nicht länger eine Einzeldisziplin, sie muss im Städtebau und in der Stadtentwicklung integrativ mitgedacht werden.

Aber es gibt auch Positives zu berichten. Die AGFS wächst weiter, mittlerweile sind wir bereits 94 Städte, Gemeinden und Kreise. Wir begrüßen die Stadt Rheinberg (Nr. 93) und den Kreis Heinsberg (Nr. 94, wir berichten in der nächsten Ausgabe) als neue Mitglieder.

Und der Landtag in Nordrhein-Westfalen hat das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) beschlossen. Es gibt wie bei jedem Vorhaben auch viel Kritik. Grundsätzlich freuen wir uns



jedoch über den neuen Handlungsrahmen und die zukünftig noch intensivere Förderung des Rad- und Fußverkehrs.

Am 17. Februar 2022 findet wieder unser Kongress statt. Wir tun alles dafür, um Ihnen in Essen FaNaG NRW und Aktionsplan vorzustellen. Ob eine Präsenzveranstaltung möglich ist, wird man sehen. In jedem Fall freuen wir uns auf Sie – vor Ort und auch online.

Herzlichst

Ihre Christine Fuchs



In eigener Sache

Die AGFS gibt mit dieser Ausgabe ihr 18. Heft des Magazins „nahmobil“ heraus. Es ist an der Zeit, unsere Leserinnen und Leser einmal zu fragen, wie Sie denn die „nahmobil“ lesen. Sind Sie eher ein Freund der PDF-Datei, die auf dem Tablet leicht überall mit hingenommen werden kann? Oder sind Sie eher ein Traditionalist, der ein gedrucktes Exemplar in der Hand halten und die Haptik des Papiers spüren möchte?

Wir möchten gerne beide Gruppen bedienen. Trotzdem wollen wir Sie fragen, wie Sie zukünftig Ihre „nahmobil“ erhalten möchten. Das hat zwei Gründe. Zum einen ist jedes nicht gedruckte Exemplar auch ein Beitrag zum Klimaschutz. Zum anderen sind die Papierpreise explodiert und haben sich fast verdoppelt. Wir haben unsere Abonnenten im Vorfeld dieser Ausgabe per Mail gefragt, ob sie weiterhin ein gedrucktes Exemplar erhalten möchten oder ob sie auf ein digitales Abonnement umstellen möchten.

Falls Sie noch nicht geantwortet haben, freuen wir uns auf Ihre Mail, gerne an magazin@agfs-nrw.de. Vielen Dank!

nahmobil 18 | Inhalt



KLIMA UND NAHMOBILITÄT

- 7 Das Klima, der Wandel und die Folgen

AUS DER AGFS

- 9 Der Deutsche Fahrradpreis sucht wieder die besten Radverkehrsprojekte
- 10 Fünf Fragen an ...
- 11 In eigener Sache
- 12 AGFS-Kongress 2022 – in Essen und online
- 12 Ein neuer Mitarbeiter in der AGFS: Benjamin Wühl
- 13 Schüler werden zu „Verkehrsplaner*innen“
- 14 Verkehrssicherheit: Abstand auch im Straßenverkehr
- 15 AGFS-Beirat 2021 – gelungener Austausch von Expertise und Ideen
- 16 AGFS begrüßt die Stadt Rheinberg als 93. Mitglied

FUSSVERKEHR

- 17 Radfahrende und zu Fuß Gehende: „Gemeinsam mit Rücksicht unterwegs“
- 17 Kölner Modellvorhaben zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs erfolgreich

INFRASTRUKTUR

- 20 Umgestaltung des Kuhlenwalls in der Duisburger Innenstadt
- 21 E-Scooter sind in Hamm gestartet
- 21 Carsharing in Hamm wird elektrisch
- 22 Verkehrsversuch für mehr Aufenthaltsqualität und Radverkehr in der Innenstadt
- 23 Rund 125 Radknotenpunkte ergänzen das Notrufsystem der Kreisleitstelle
- 24 Nahmobilität in der Stadt Gladbeck
- 26 Umbau der Kanalpromenade in Münster

- 26 Verkehrsversuche in Münster

- 28 Erste komplett rote Fahrradstraße in Aachen umgesetzt

- 29 Mehr Sicherheit und Komfort durch Aufpflasterungen

- 30 Breitere Nebenanlagen für Radfahrer und Fußgänger

- 30 „Die Innenstadt wird ein Stück fahrradfreundlicher“

- 31 Fahrradparkturm in Düsseldorf

- 32 Straßen.NRW setzt auf vielfältige Lösungen beim Radwegebau

- 33 Rotmarkierungen in Dortmund

- 34 Stadt Dülmen richtet Fahrradstraßen ein

- 34 Einrichtung von Fahrradstraßen in Köln schreitet voran

- 35 Kölner Innenstadt wird weiter autofrei

- 35 Innovative Straßenraumaufteilung – Ladezone in Mittellage



- 36 Bessere Sichtbarkeit für Radfahrstreifen in Köln**
- 36 Fahrradfreundliche Umgestaltung auf Parallelachsen**
- 37 Freilaufende Rechtsabbieger in Köln gesperrt**

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 38 „Marie fährt mit dem Fahrrad zur Schule“**
- 38 Rhynern fährt Bürgerbus**
- 39 STADTRADELN 2021 in Brühl**
- 39 Historische Beschilderung der Nordbahntrasse komplett**
- 40 Mobilitätsbotschafter auf drei Rädern**
- 41 Arbeitskreis fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Essen**
- 41 Stadterrassen zur Mobilitätswoche in Dortmund**

- 42 Erste Europäische Mobilitätswoche in Pulheim**
- 43 Digitaler Fahrradnetzplan Düsseldorf ist online**
- 43 Kinderradrennen auf der Kö**
- 44 Ausstellung zum Radverkehr im Düsseldorfer Rathaus**
- 45 Mit „Fahrrad in Aachen“ aktiv werden**
- 45 Schulisches Mobilitätsmanagement in Aachen**
- 46 RadKulTour in Bielefeld**
- 47 Kaffee und Infos für Bielefelds Radelnde**
- 48 Kölner Verkehrssicherheitsaktion 2021**
- 48 Kostenlose E-Lastenräder in Kölner Bürgerzentren**
- 49 Parkplätze in Köln werden zu Baumbeeten**
- 49 Neue Informationsstelle „Fahrradparken an Bahnhöfen“**

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 50 Unternehmen FahrRad! trifft sich in der Fahrradstadt Münster**
- 51 JobRad ist neues Mitglied bei Unternehmen FahrRad!**
- 52 Rose Bikes für eine zukunfts-fähige Gesellschaft**
- 54 Schwalbe recycelt mehr als fünf Millionen Schläuche**
- 55 WSM mit dem VeloHUB auf der IAA Mobility**

RÜCKBLICK UND AUSBLICK

- 56 radrevier.ruhr belegt den dritten Platz beim European Greenways Award**
- 57 Termine 2021 und 2022**
- 57 vivavelo-Kongress 2022 im Schulterschluss**



Das Klima, der Wandel und die Folgen

Kann Nahmobilität zum Abmildern des Klimawandels beitragen?

Wie verändert sich Nahmobilität bei fortschreitendem Klimawandel?

Der Klimawandel ist die größte Herausforderung für die Menschheit in den nächsten Jahrzehnten. Das dürfte spätestens nach den verheerenden Unwettern im Sommer 2021 jedem deutlich geworden sein. Metrologen sprechen vom häufigeren Eintreten von Extremwetterereignissen. Die Sommer werden heißer, Niederschläge werden kräftiger, Stürme treten häufiger auf. Über die Auswirkungen wurde bereits viel geschrieben, siehe z.B. auf der Webseite des Umweltbundesamtes¹. Damit verbunden sind direkte Folgen für die Menschen bis hin zu Todesfällen.

Es besteht also unmittelbarer Handlungsbedarf. Auf der einen Seite sind Maßnahmen zum Abschwächen des Klimawandels notwendig. Auf der anderen Seite besteht die Mammutaufgabe darin, die Folgen des Klimawandels, die sich bereits abzeichnen und zum Teil schon eingetreten sind, aufzufangen. Ersteres ist eine Frage der Verhaltensänderung, Letzteres ist eine Frage der Neuorientierung von Stadtentwicklung und Infrastruktur.

Der Verkehr trägt in nicht unerheblichem Maße zum Klimawandel bei. Rund 21% der Treibhausgasemissionen werden durch den Verkehr erzeugt. Der Ersatz von Benzin- und Diesel-Kfz durch andere Antriebsformen kann einen guten Anteil des Ausstoßes reduzieren. Wesentlich sinnvoller für das Klima und den Lebensraum Stadt ist der Umstieg auf Bus und Bahn, vermehrt Rad fahren und zu Fuß gehen sind ebenfalls gute Alternativen. Das sind mittlerweile gut bekannte und allgemein anerkannte Möglichkeiten.

Diskrepanz zwischen Wissen und Handeln

Die Deutschen sind sich dessen bewusst, dass der Klimawandel eine Bedrohung der Zukunft darstellt. So hat die neueste AXA-Risikostudie² 2021 gezeigt, dass der Klimawandel sowohl bei den befragten Experten als auch bei der Gesamtbevölkerung auf Platz 1 der zukünftigen Bedrohungen liegt. 56% der Bevölkerung und 66% der Experten stimmen der Aussage zu: „Der Klimawandel und seine Auswirkungen zählen zu den **bedeutendsten Risiken der kommenden fünf bis zehn Jahre.**“ Es gibt ein großes „Aber“: Mehr als ein Drittel der Befragten gab an, dass der Klimawandel den eigenen Alltag nicht betrifft. Hier fehlt noch das Problembewusstsein, es besteht eine große Diskrepanz zwischen Handeln und Wissen.

Ein anderes Beispiel für die Diskrepanz zwischen Handeln und Wissen ist die weiter zunehmende Motorisierung in Deutschland. Eigentlich wissen wir alle, dass mehr Rad fahren und zu Fuß gehen genauso wie mehr Bus und Bahn fahren notwendig sind, um dem Klimawandel zu begegnen. Trotzdem steigen die Verkaufszahlen der Pkws in Deutschland weiter, die

Motorisierung nimmt stetig zu. Die Nutzung des Autos für alltägliche Verkehre hat sich durch COVID-19 weiter verstetigt, wir fahren wieder mehr Auto.

Nahmobilität ist Klimaschutz!

Ein gutes Angebot an Rad- und Fußverkehrsanlagen ist Voraussetzung für die Stärkung der Nahmobilität. Wir in Nordrhein-Westfalen sind aktuell in einer Aufbruchphase. Immer mehr Kommunen erkennen, dass die Ausstattung mit Infrastruktur für Nahmobilität eine Grundvoraussetzung für eine zukünftig nachhaltige Mobilität ist. Zugleich tritt am 1. Januar 2022 das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) in Kraft mit der Kernforderung, den Radverkehrsanteil auf 25% im Durchschnitt von Nordrhein-Westfalen anzuheben. Das ist eine Mammutaufgabe mit einem hohen finanziellen und personellen Investment. Für die Kommunen stehen verschiedene Fördertöpfe bereit, um Infrastruktur zu bauen. Für das Einwerben von neuen Planer*innen hat die AGFS die Kampagne „PLANE DEINE

STADT!“ ins Leben gerufen. Um die vorhandenen Planungskräfte effizient einsetzen zu können, sind sicherlich auch neue Denkmodelle notwendig.

Begeisterung schaffen für einen Beruf mit Zukunft, das ist das Ziel der Kampagne „PLANE DEINE STADT!“ der AGFS, zu finden im Web unter: www.plane-deine-stadt.de Mehr dazu im Artikel auf Seite 13 in dieser Ausgabe.

Kreative Ideen für die zukünftige Infrastruktur

Zukünftig wird es immer wichtiger, dass die Einzeldisziplinen nach gemeinsamen Lösungen suchen. Wasserwirtschaft, Grünraumplanung, Mobilität, Architektur u.a. sind alle vom zu-

Die Förderlandschaft in Deutschland ist vielfältig. Um hier den Durchblick zu behalten, ist ein Blick auf eines der folgenden Webportale hilfreich, die einen umfassenden Überblick zu Fördermitteln bieten:

nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel
www.foerderfinder.nrw.de/



künftigen Klima abhängig. Die Klimafolgenanpassung wird damit zu einer städtebaulichen Aufgabe mit integrativem Charakter. Die „blaue“ Infrastruktur muss angepasst werden, um die zukünftigen Starkregenereignisse auffangen zu können. Retentionsflächen und Rückhaltebecken sind nur zwei Stichworte dazu. Die „grüne“ Infrastruktur muss zukünftig für Verdunstungskühle sorgen, aber auch als Zwischenspeicher für Starkregen dienen und den Bewohnern Schatten bieten. Die Architektur muss neue Wege finden, Gebäude resilient für die zukünftigen Anforderungen zu gestalten sowie die blaue und die grüne Infrastruktur zu integrieren.

Nahmobilität soll zukünftig einen größeren Anteil des innerstädtischen Verkehrs übernehmen. Damit das auch bei zukünftig anderen klimatischen Bedingungen gut funktionieren kann, muss bereits heute mit der Umsetzung vorhandener Ideen begonnen werden. Radverkehr wird sinnvollerweise in Netzen gedacht. Was liegt näher, als zukünftige grüne Schneisen auch für den Radverkehr zu nutzen? Die AGFS propagiert bereits seit einigen Jahren ein „System der grünen Achsen“. Mit diesem vom Kfz-Verkehr getrennten eigenen Radverkehrsnetz sind mehrere Vorteile verbunden:

- die Sicherheit für den Radverkehr wird verbessert,
- die Fahrgeschwindigkeit erhöht sich,
- Radfahren auf beschatteten Strecken ist auch bei größerer Hitze angenehmer,
- die grünen Achsen dienen als Speicher für Regenfälle,
- Klimafolgenanpassung und Radinfrastruktur ergänzen sich optimal.

Radfahren wird dadurch attraktiver und zieht mehr Umsteiger von anderen Verkehrsmitteln an.

Auch für den Fußgänger ist eine Klimafolgenanpassung wichtig. Durch die höheren Temperaturen heizen sich die Innenstädte stärker auf, das Zufußgehen wird für einige Gruppen beschwerlicher. Hier gilt es, im Straßenraum selber Anpassungen vorzunehmen, die dem entgegenwirken. Ein gutes Beispiel dafür sind die klimaangepassten Straßen der Stadt Wien. Mehrere Elemente sorgen parallel für ein angenehmes Klima in bestimmten Straßenabschnitten. So gibt es dort u.a.

- Kühlbögen, an denen Wasser verdunstet,
- Trinkwasserstellen,
- Baumpflanzungen zur Beschattung,
- Stärkung der Nahmobilität durch neue Fahrradabstellanlagen,

- Verbreiterung der Gehflächen,
- Stühle, Bänke und Tische für Aufenthalt und Ausruhen (ältere Menschen),
- Grünanlagen.

Die Zieglergasse in Wien (www.wien.gv.at/bezirke/neubau/umwelt/kuehlemeile.html) war die erste klimaangepasste Straße und verdeutlicht dies exemplarisch.

Wiederaufbau nach Überschwemmungen

Im Juli 2021 haben Starkregenereignisse zu sintflutartigen Überschwemmungen geführt. Flüsse mit eigentlich nur wenig Wasser haben innerhalb kürzester Zeit ein Vielfaches der Wassermenge transportieren müssen. Dafür sind diese kleineren Flüsse und Bäche nicht ausgelegt. Die Folgen waren, wie allgemein bekannt, Überschwemmungen und Zerstörungen großen Ausmaßes. Die Bewohner der betroffenen Gebiete mussten teilweise enorme persönliche Leiden ertragen, vom Verlust ihres Eigentums bis hin zu Todesfällen. Der Wiederaufbau wird nach heutigen Schätzungen mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Betroffen und zerstört wurde auch die öffentliche Infrastruktur. Auch hier wird es lange Zeit dauern, bis alles wieder benutzbar ist. Neben all dem Leid bietet ein Neuaufbau aber auch eine Chance. Die zerstörten Straßen und Wege können in einer für zukünftige Verkehrsmengen ausgelegten neuen Infrastruktur errichtet werden. Radverkehrsanlagen können in ausreichender Breite direkt neu geplant werden, Fußwege im Sinne der Klimafolgenanpassung (Beispiel Wien) sind ebenfalls anders neu zu errichten.

Fazit: Klima – Wandel – Nahmobilität

Wir befinden uns aktuell an einem Scheidepunkt der Entwicklung. Weitermachen wie bisher wird unweigerlich zu dramatischen Klimaveränderungen führen. Entgegensteuern auf allen Ebenen ist das Gebot der Stunde. Wir brauchen ein verändertes Verhalten und eine angepasste Infrastruktur, um den Klimawandel zu stoppen und den bisher bereits eingetretenen Klimaänderungen adaptiv entgegenzuwirken. Noch haben wir eine Chance, nutzen wir diese!

¹ www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimawandel/haeufige-fragen-klimawandel

² AXA Deutschland Future Risks Report November 2021



Der Deutsche Fahrradpreis sucht wieder die besten Radverkehrsprojekte

Mitmachen, Vorbild sein und Preisgeld gewinnen. Wer nicht wagt, der nicht gewinnt!



Die Bewerbungsphase für den Fachpreis beim Deutschen Fahrradpreis 2022 läuft noch bis zum

8. Dezember 2021. Ausgezeichnet werden Projekte in den zwei Kategorien Infrastruktur sowie Service & Kommunikation. Der Wettbewerb ist mit insgesamt 19.000 Euro dotiert. Infrage kommen z.B. verkehrssichere Radverkehrsanlagen, touristische Dienstleistungen rund um das Rad, journalistische Beiträge oder kreative Kampagnen. Einzelpersonen, Gruppen, Vereine, Unternehmen sowie öffentliche und private Institutionen können sich auf www.der-deutsche-fahrradpreis.de bewerben. Natürlich müssen alle Projekte mit der Straßenverkehrsordnung vereinbar sein.

Zwei Kategorien: Infrastruktur sowie Service & Kommunikation

Eigentlich bleibt alles beim Alten mit der Ausnahme, dass die Service- und Kommunikationsprojekte in einer gemeinsamen Kategorie gebündelt werden. Klassische bauliche Projekte finden sich in der Kategorie Infrastruktur wieder. Die Siegerprojekte in den zwei Kategorien erhalten jeweils 5.000 Euro, die Zweitplatzierten werden mit je 3.000 Euro prämiert und die

Drittplatzierten mit 1.500 Euro. Wenn das noch kein Anreiz ist, dann auf jeden Fall die Vorbildfunktion. Machen Sie Ihr Projekt in der breiten Öffentlichkeit bekannt und animieren Sie andere zur Radverkehrsförderung.

Jury und Preisverleihung

Eine Fachjury wählt die Siegerprojekte am 20. Januar 2022 in einem mehrstufigen Verfahren. In die Bewertung der Jury fließen Faktoren wie der Innovationsgrad, die Nachhaltigkeit eines Projektes sowie dessen Übertragbarkeit auf andere Regionen mit ein. Erfahren Sie mehr über die Zusammensetzung der Jury auf der Wettbewerbshomepage. Die Verkündung und die Auszeichnung der Gewinnerprojekte erfolgen auf einer feierlichen Preisverleihung. Der Deutsche Fahrradpreis wird am 17. Februar 2022 im Anschluss an den AGFS-Kongress in der Messe Essen verliehen.

Kein Foto- und Fahrradkulturwettbewerb 2022!

Die Initiatoren haben sich dieses Jahr für eine Pause bei der Suche nach kreativen Beiträgen zum Fahrrad in Form von Fotos, Videos, Bildern, Texten oder Liedern entschieden.

Weitere Infos



@deutscherfahrradpreis



@derfahrradpreis



@deutscherfahrradpreis

Der Deutsche Fahrradpreis ist eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. Der Wettbewerb wird auch dieses Jahr durch den Zweirad-Industrie-Verband e.V. und den Verbund Service und Fahrrad e.V. unterstützt.



Jetzt mitmachen über:
www.der-deutsche-fahrradpreis.de

Fünf Fragen an ...

... Ina Brandes, Ministerin für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



Bild links: Übergabe von Fahrradreflektoren an Schulkinder in Erkrath. Fotos: VM NRW/Ralph Sondermann

Ina Brandes ist neue Ministerin für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und folgt auf Hendrik Wüst, der am 27. Oktober 2021 zum neuen Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen gewählt wurde. Kurz darauf wurde am 4. November das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes (FaNaG NRW) verabschiedet.

Die AGFS plädiert für einen multimodalen Ansatz, der alle Verkehrsmittel integriert, aber der Nahmobilität besonderen Raum gibt, und setzt sich seit ihrer Gründung dafür ein, dass NRW das Fahrradland Nr. 1 in Deutschland ist und bleibt.

Wir haben Frau Ministerin Brandes gefragt, wie es mit der Nahmobilität in NRW weitergeht.

nahmobil: Erst einmal herzlichen Glückwunsch zur Ernennung als Verkehrsministerin. Wir freuen uns sehr, dass in der männerdominierten Politik zukünftig das Verkehrsressort durch eine Frau geleitet wird. Was werden Ihre ersten Aktivitäten im Rahmen des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes sein?

Danke für Ihre Glückwünsche! Als Verkehrsministerin des bevölkerungsreichsten Bundeslandes mit einem dichten Netz aus Straßen, Schienen, Radwegen und Wasserstraßen habe

ich die spannende und herausfordernde Aufgabe, den Menschen in Nordrhein-Westfalen die Wege zur Arbeit, zu Ärzten und Krankenhäusern, zu Schulen und Unis, zu Sport und Kulturangeboten leicht zugänglich und möglichst nachhaltig zu gestalten. Und das Ganze muss auch noch für alle bezahlbar sein. Dafür spielt auch das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz eine entscheidende Rolle: Wir wollen, dass in Zukunft ein Viertel aller Wege mit dem Rad zurückgelegt wird. Dazu brauchen wir mehr Radwege und eine bessere Vernetzung des Fahrrades mit anderen Verkehrsmitteln: Bus und Bahn, Carsharing-Autos, E-Scootern und so weiter. Mit dem neuen Gesetz denken wir Radverkehr als Netz. Das beschreiben wir als Radvorrangnetz des Landes, das mit Priorität geplant und gebaut wird. So überspannt das Radwegenetz kommunale Grenzen und macht das Radfahren auch für Pendler attraktiver. Das hat für uns Priorität.

Sie haben in den letzten Tagen in einem anderen Interview gesagt, dass Sie die Verkehrsarten gleichberechtigt sehen. Das ist grundsätzlich auch die Meinung der AGFS. Wie wollen Sie eine Gleichberechtigung des Rad- und Fußverkehrs mit den anderen Verkehrsarten hinsichtlich der infrastrukturellen Bedingungen herstellen, nachdem er viele Jahre benachteiligt wurde?

Ich stehe für eine Politik, in der kein Verkehrsteilnehmer gegen den anderen ausgespielt wird. Jeder von uns ist doch mal Fußgänger, mal Radfahrer, fährt auch Bahn und Auto. Gute Mobilität geht nur, wenn wir jedes Verkehrsmittel mit seinen Stärken stärken. Beim Rad erleben wir einen echten Boom, denn dank E-Bikes und Pedelecs können auch längere Pendlerstrecken bequem mit dem Rad gefahren werden. Das entlastet die Straßen, sorgt für besseres Klima und fördert nebenbei auch die eigene Gesundheit. Mit unserem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass noch mehr Menschen aufs Rad steigen oder gut zu Fuß gehen können. Zum Beispiel werden Fußwege bei Neu- und Umplanungen von Straßen künftig breiter und besser ausgezeichnet. Innerhalb von Orten sollen Fußwege von Radwegen grundsätzlich getrennt geführt werden. Wir fördern zudem den Aufbau von Ampelschaltungen, die Fußgänger, Radfahrer und Autos gleichberechtigt behandeln.

Am 4. November wurde das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz verabschiedet. Von einigen Seiten gab es Kritik, das Gesetz sei nicht schlagkräftig genug und es wäre zu wenig konkret. Wie begegnen Sie diesen Kritikern?

Dass Kritik aus den Reihen der Opposition kommt, ist völlig normal. Wir sind für konstruktive Hinweise und realistische Ergänzungen jederzeit offen. Denn unser Ziel, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr auf 25 Prozent zu erhöhen, erreichen wir nur im Schulterschluss mit Kommunen, Verbänden und Vereinen. Das ist eine Gemeinschaftsaufgabe.

Das FaNaG soll den NRW-Kommunen den notwendigen Anschlag für die Rad- und Fußverkehrsförderung geben. Wie wollen Sie sicherstellen, dass durch diese exorbitant hohe Steigerung des Radverkehrsanteils in den Städten und Gemeinden das NRW-weite Ziel „25 Prozent Radverkehrsanteil“ auch erreicht werden kann?

Wir bekennen uns zu den Zielen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ und sind ihnen für ihre Impulse sehr dankbar. 25 Prozent sind kein unrealistischer Wert. In Nordrhein-Westfalen gibt es Städte und Gemeinden, in denen der Anteil des Radverkehrs am Modal Split noch höher liegt. In Bocholt zum Beispiel liegt der Radanteil am Modal Split bei 38 Prozent, in Coesfeld bei 32 Prozent, in Borken bei 30 Prozent. Es geht also überall da, wo wir ein gut ausgebautes Radwegenetz haben. Genau das erreichen wir mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz, weil wir einen Schritt weitergehen und über lokale und regionale Netze hinausdenken.

Sind Sie mit Ihrem Fahrrad eher klassisch oder eher e-mobil unterwegs? Für welche Zwecke nutzen Sie das Fahrrad am meisten?

Ich bin noch „klassisch“ unterwegs und freue mich auch persönlich, dass das Fahrradfahren immer attraktiver wird. In meiner neuen Wohnung hier in Düsseldorf gibt es sogar einen Fahrradaufzug und im Verkehrsministerium eine ausgezeichnete Dienstradflotte, auch mit Elektro-Unterstützung. Sie werden mich also bestimmt schon bald auf dem Dienstrad zu einem Termin fahren sehen.

In eigener Sache

Ab dem 1. Januar 2022 wird unser langjähriger Dienstleister, die P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, in die P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH überführt. Die Besitzverhältnisse der P.3 Agentur gehen dann von Dipl.-Ing. Franz Linder auf die IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH über. Die P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH ist somit ab dem 1. Januar 2022 ein Tochterunternehmen der IGS, die dann die einzige Gesellschafterin der P.3 Agentur ist. Die Geschäftsführung der P.3 Agentur wird ab dem 1. Januar 2022 von Franz Linder auf Dipl.-Ing. Michael Vieten übergehen.

Zeitgleich zum 1. Januar 2022 wird das Planerbüro Südstadt, ebenfalls ein langjähriger Dienstleister, in die IGS überführt und wird somit ab diesem Zeitpunkt Bestandteil der IGS sein und als Marke der IGS weitergeführt werden. Selbstverständlich übernehmen die



Franz Linder, Inhaber der P.3 Agentur, und Michael Vieten, sein Nachfolger (v.l.n.r.)

neue P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH sowie die IGS sämtliche Mitarbeitenden der bisherigen P.3 Agentur sowie des Planerbüros Südstadt. Die AGFS freut sich, dass Franz

Linder uns ab dem 1. Januar 2022 weiterhin als Berater in allen wichtigen strategischen, planerischen und kommunikativen Fragestellungen zur Verfügung steht.

Los Geht's!

Umsetzung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (FaNaG NRW) in Stadt, Gemeinde und Region



AGFS-Kongress 2022 – in Essen und online

Die Umsetzung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (FaNaG NRW) in den NRW-Kommunen

Am 17. Februar 2022 findet in der Messe Essen der AGFS-Kongress statt. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wird die Zahl der Teilnehmenden begrenzt, aber keine Sorge, alle Interessierten können den Kongress online per Livestream mitverfolgen. Die Vorbereitungen laufen bereits auf Hochtouren.

Zentrales Thema des AGFS-Kongresses 2022 ist das lang ersehnte Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz Nordrhein-Westfalen (FaNaG NRW) – und vor allem seine Umsetzung in den NRW-Kommunen. Dafür zeigen wir auf, wie eine zukunftsfähige, nahmobilitätsfreundliche Verkehrsinfrastruktur aussehen muss, um den Zielsetzungen 25% Radverkehr und 30% Fußverkehr in NRW zu entsprechen. Des Weiteren werden wir auch mit Blick auf das FaNaG wichtige Fragen und Lösungsbeispiele für eine Integration der Mikromobilität behandeln. Aus unserer Sicht entscheidet über den Erfolg des FaNaG ganz wesentlich, inwieweit es gelingt, die NRW-Kommunen für seine Umsetzung zu mobilisieren und den Aufbruch in eine neue (Nah-)Mobilität erfolgreich zu gestalten.

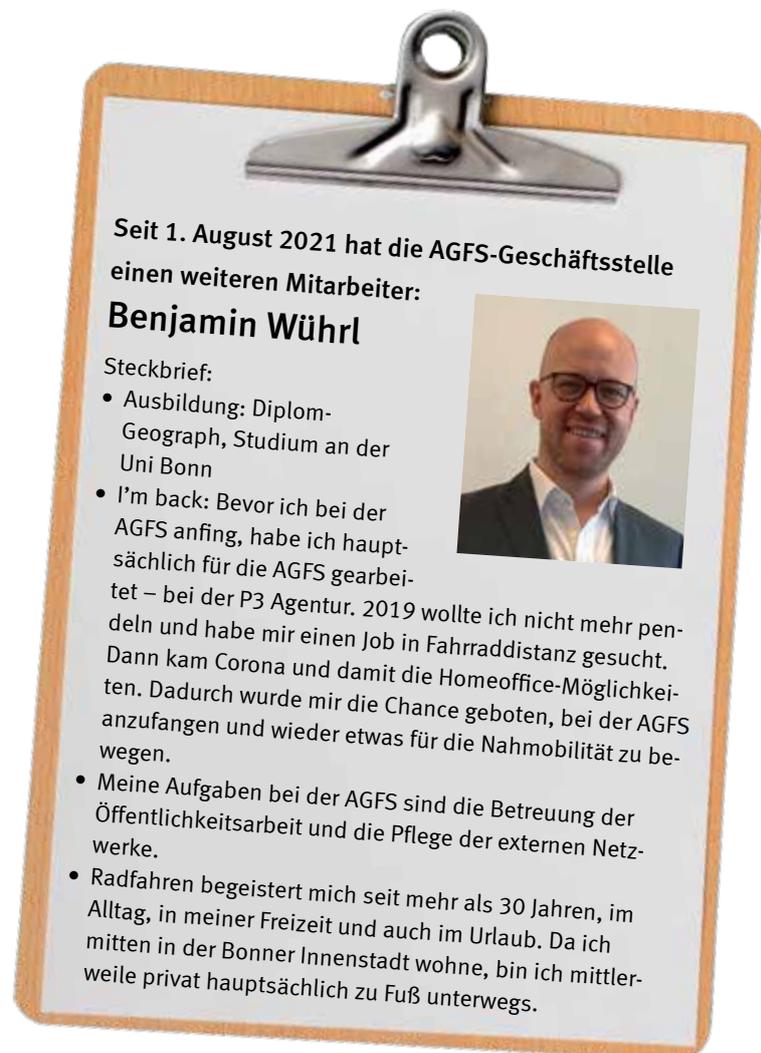
Weitere Informationen rund um das Programm und die Referierenden erhalten Sie auf: www.agfs-nrw.de/kongress

Wir freuen uns über Ihre Teilnahme!

Datum: 17.02.2022

Zeit: 11:30–17:15 Uhr

Ort: Messe Essen und online





Schüler*innen werden zu „Verkehrsplaner*innen“

Oberstufenschüler des Pascal-Gymnasiums in Grevenbroich haben sich einen Tag lang mit Verkehrsplanung beschäftigt und Modelle für einen Grevenbroicher Stadtteil entworfen. Wie das Pilotprojekt Schul-Werkstatt der Berufskampagne „PLANE DEINE STADT!“ gelaufen ist.

Bei einem eintägigen Workshop haben Oberstufenschüler*innen des Pascal-Gymnasiums Einblick in den Beruf „Verkehrsplaner*in“ bekommen. „Der Kurs besteht zum Großteil aus Schülern aus dem Erdkunde-Leistungskurs, doch auch einige Interessierte aus dem Grundkurs sind dabei“, sagte Lehrer Tim Gockel. „Wir freuen uns über diese einmalige Kooperation mit der AGFS und der Stadt Grevenbroich. Wir wollen den Schülern den Einblick in einen interessanten Berufszweig ermöglichen.“

Das Projekt ist ein Baustein der Berufskampagne „PLANE DEINE STADT!“, die im Mai 2021 startete. Die Initiative informiert Schüler*innen über den Beruf „Verkehrsplaner*in“. „Künftig muss es in den Städten eine Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr geben, die einladend ist und in der es Spaß macht, sich zu bewegen und aufzuhalten“, sagt AGFS-Vorstand Christine Fuchs. Dafür gilt es, die Verkehrsplaner*innen von morgen zu finden. Die Stadt Grevenbroich beobachtet das Projekt aufmerksam, weil sie in Sachen Stadtplanung auch im Interesse jüngerer Menschen handeln möchte. Während des Workshops konzentrierten sich die Schüler*innen auf das Neubaugebiet

SCHUL-WERKSTATT

ZUKUNFT GESTALTEN – VERKEHRSPLANER*IN WERDEN

9. SEPTEMBER 2021 | 8.00–16 UHR

Wie willst du in Zukunft leben? Visionen für eine lebenswerte Stadt entwickeln? Die Mobilität der Zukunft planen? Das klingt für dich interessant?

Dann nimm an der eintägigen Schul-Werkstatt teil: In einem Workshop planst du mit Experten dein eigenes Stadtquartier und entwickelst reale Visionen für deine Stadt. Gleichzeitig erfährst du viel über den Beruf Verkehrsplaner*in – ein Beruf mit Perspektive!

PLANE DEINE STADT!

Teilnahme für Schüler*innen ab der Jahrgangsstufe 10.

JETZT ANMELDEN!

WWW.PLANE-DEINE-STADT.DE

im Stadtteil Neukirchen; dort sollten sie eigene Planungsideen und Optionen für ein nachhaltiges Wohngebiet einbringen. In verschiedenen Gruppen schauten sie vor allem auf die Stadtplanung. Die Schüler*innen machten sich u.a. mit digitaler Planung vertraut, einige stellten ein Planungsmodell des Neubaugebiets im 3D-Format her. Dabei hatten sie sichtlich Spaß.

Nach dem Pilotprojekt in Grevenbroich wird es im nächsten Jahr weitere Schul-Werkstätten in NRW-Kommunen geben.



Verkehrssicherheit: Abstand auch im Straßenverkehr

„Liebe braucht Abstand“ in den Städten Lünen, Mönchengladbach und Paderborn



Aktionstag in der Stadt Lünen. Fotos: P3 Agentur



2018 startete die Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ in Nordrhein-Westfalen. 15 Städte führen die Kampagne bereits durch und thematisieren das häufig problematische Abstandsverhalten zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Dieses Jahr fanden Veranstaltungen in Lünen und Mönchengladbach statt. 2022 folgten die Städte Herne, Köln und Paderborn.

Mobile-Open-Days in Lünen

Ende August konnte nach pandemiebedingter Pause der Aktionstag zum Abstandsverhalten am Marktplatz in Lünen stattfinden. Dieser wurde eingebettet in die Mobile-Open-Days. Dort wurden unterschiedlichste Verkehrsmittel und Fortbewegungsmöglichkeiten von diversen Lünener Anbieterinnen und Anbietern vor Ort vorgestellt. So konnten nicht nur Zweiräder (elektrisch oder nicht elektrisch) betrachtet und ausprobiert, sondern auch Probefahrten mit alternativ angetriebenen Pkw durchgeführt oder Informationen über lokale und regionale Fortbewegungsmöglichkeiten erlangt werden. Passend dazu klärte das Team am Aktionsstand über das oft unzureichende Abstandsverhalten im Straßenraum auf und verteilte Aktionsmaterialien, die im Alltag zu einem sicheren Verkehrsverhalten animieren.

Die politisch beschlossene Deklaration, also die Ergebnisse der Sicherheitskonferenz 2020 sind auf zwei Rollups nachzulesen und stehen nun im Verwaltungsgebäude der Stadt Lünen.

Auftakt mit Sicherheitskonferenz

Im November 2021 startete die Stadt Mönchengladbach mit der Sicherheitskonferenz. Pandemiebedingt hat sich der Kampagnenauftritt leider um ein Jahr verschoben, aber unter strikter Einhaltung der Hygienemaßnahmen konnte ein konstruktiver Austausch zur zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit mit lokalen Akteuren stattfinden.

Interesse an der Verkehrssicherheitskampagne?
„Liebe braucht Abstand“ in Ihrer Stadt! Haben Sie Interesse an der Umsetzung der Kampagne, dann melden Sie sich gerne für weitere Informationen zur Durchführung bei Frau Myriam Pretzsch unter der E-Mail-Adresse: M.Pretzsch@p3-agentur.de
www.liebe-braucht-abstand.de



AGFS-Beirat 2021 – gelungener Austausch von Expertise und Ideen

Kommunen, Verbände und die Fahrradwirtschaft diskutieren zwei Tage mit der AGFS



Der AGFS-Beirat tagte in diesem Jahr in Bonn (nicht im Bild: Isabelle Klarenaar).

Die Tagung des AGFS-Beirats fand 2021 am 25. und 26. Oktober in Bonn statt. Zu Zukunftsfragen rund um die Nahmobilität und zu aktuellen Themen der AGFS fand ein intensiver Austausch mit unterschiedlichsten Stakeholdern statt. Leitthemen waren in diesem Jahr der akute Fachkräftemangel und neue, innovative Modelle wie „Einsteigerkommunen“ und „Kreismodell“ rund um das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW).

Christine Fuchs begrüßte als AGFS-Vorstand neben den Vertretern des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW, Dr. Dirk Günnewig, Ulrich Malburg, Philipp Mandel und Peter London, verschiedene kommunale Spitzenverbände. Der Einladung folgten Frauke Prass, Städtetag NRW, Horst Gerbrand, Städte- und Gemeindebund NRW, und Sven Habedank, Landkreistag NRW. Für den Landesbetrieb Straßenbau NRW war Ursula Buttgerit anwesend. Isabell Klarenaar und Annette Quaedvlieg vom ADFC NRW, Burkhard Storck vom Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) und Andreas Hombach, Walter Solbach Metallbau GmbH (WMS), vertraten die Fahrradlandschaft.

Zu Beginn des ersten Tages zog Kampagnenmacherin Barbara Terbrüggen von der P.3 Agentur Bilanz für das erste Modul der AGFS-Berufskampagne „PLANE DEINE STADT!“. Anschließend wurden die Pläne für die Module 2 und 3, die sich an Studierende an Universitäten und Hochschulen richten, diskutiert.

Horst Gerbrand, Städte- und Gemeindebund NRW, im Gespräch mit Frauke Prass, Städtetag NRW, Michael Milde, Stadt Münster, und Andreas Hombach, WMS.



Neuigkeiten zum Aktionsplan präsentierte Dr. Dirk Günnewig, Ministerium für Verkehr des Landes NRW.

Prof. Dipl.-Ing. Karl Heinz Schäfer, Technische Hochschule Köln, Vertreter für Wissenschaft und Hochschulen, sprach sich für eine zukünftig sehr enge Kooperation zwischen Hochschulen und AGFS-Kommunen aus.

Im zweiten Themenfeld stellten Michael Vieten, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz, und Franz Linder, P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, neue und innovative Konzepte wie „Einsteigerkommunen“ und „Kreismodell“ vor. Ziel bei den innovativen Konzepten ist es, zukünftig bestehende Personalressourcen zu bündeln und möglichst kurzfristig zu aktivieren.

Mit Spannung erwartet wurden am zweiten Tag die Auskünfte von Abteilungsleiter Dr. Dirk Günnewig, Ministerium für Verkehr des Landes NRW, zum aktuellen Stand des Aktionsplans im Rahmen des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (FaNaG NRW). Mit dem Austausch von Einblicken aus der kommunalen Praxis durch die anwesenden Vertreter der AGFS-Kommunen Michael Milde, Stadt Münster, Michael Blaess, Stadt Wesel, und Sven Habedank, Rhein-Sieg-Kreis, endete das diesjährige Beiratsprogramm.

Christine Fuchs zog am Abend Resümee: „Durch die Anhörung der unterschiedlichen Perspektiven und Sichtweisen gewinnen wir neue wertvolle Impulse für unsere weitere Arbeit! Der diesjährige Beirat war sehr inspirierend.“

Christine Fuchs, AGFS-Vorstand, in der Runde der Vertreter des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW: (v.l.n.r.) Peter London, Ulrich Malburg, Philipp Mandel und Dr. Dirk Günnewig.



AGFS begrüßt die Stadt Rheinberg als 93. Mitglied

NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes und AGFS-Vorstand Christine Fuchs überreichten die Mitgliedsurkunde



v.l.n.r.: Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, Jens Harnack, Projektleiter der Stadt Rheinberg, Dietmar Heyde, Bürgermeister der Stadt Rheinberg und Ina Brandes, Ministerin für Verkehr, präsentieren die Aufnahmeurkunde und das neue Hinweisschild.

Sie ist gerade erst im Amt und schon im Einsatz für mehr Nahmobilität: Nordrhein-Westfalens neue Verkehrsministerin, Ina Brandes, reiste am Montag, dem 8. November 2021, gemeinsam mit Christine Fuchs, Vorstand der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) nach Rheinberg am Niederrhein. Grund für den Besuch war die Aufnahme der Stadt in das kommunale Netzwerk, das sich für mehr Lebens- und Bewegungsqualität in NRWs Kommunen einsetzt. Vor Ort wurden sie von Dietmar Heyde, Bürgermeister der 93. Mitgliedskommune, empfangen, der die Aufnahmeurkunde entgegennahm.

Ina Brandes, Ministerin für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: „Herzlichen Glückwunsch an die Stadt Rheinberg! Die Auszeichnung der AGFS ist eine Anerkennung des tollen Engagements in Rheinberg für besseren Rad- und Fußverkehr. Zugleich ist das Qualitätssiegel ein Ansporn, weiterhin an innovativer und klimafreundlicher Mobilität zu arbeiten, die Fußgängern und Radfahrern zugutekommt. Die Landesregierung fördert den Ausbau der Nahmobilität in Kommunen Nordrhein-Westfalens mit Rekordsummen: 150 Millionen Euro seit 2017 für baureife Maßnahmen für besseren Rad- und Fußverkehr in Städten und Gemeinden. Gute Verkehrspolitik ist der beste Klimaschutz!“

Christine Fuchs, AGFS-Vorstand: „Wir freuen uns sehr, dass Rheinberg nun Teil unseres Netzwerks ist. Unsere Mitglieder profitieren stark vom Austausch untereinander, den wir aktiv fördern und für den wir unterschiedliche Plattformen zur Verfü-

gung stellen. Wir unterstützen dabei mit unserer Expertise und geben Impulse für eine nahmobilitätsfreundliche Entwicklung. Darüber hinaus haben unsere Mitglieder Zugriff auf exklusive Fördermittel für Öffentlichkeitsarbeit und Modal-Split-Erhebungen.“

Eine Expertenkommission hatte im Juli 2020 nach einer Be- reisung zu Fuß und mit dem Rad die Aufnahme der Stadt in die AGFS für zunächst sieben Jahre befürwortet und weitere Maß- nahmen zur Verbesserung der Nahmobilität empfohlen. Einige dieser Maßnahmen hat die Stadt bereits umgesetzt. So wurden z.B. auf der Römerstraße und auf der Xantener Straße zwei Ze- brastreifen eingerichtet. Erst vor Kurzem wurde am Rheinber- ger Bahnhof eine Anlage mit Fahrradboxen installiert. Gerade eingetroffen sind vier neue E-Lastenräder für die Stadtverwal- tung. Ein E-Lastenrad steht für Dienstfahrten der Verwaltung vom Stadthaus aus zur Verfügung. Auch wurde vor Kurzem vom Rat der Stadt Rheinberg das Mobilitätskonzept mit dem Fo- kus auf Klimaverträglichkeit verabschiedet, das die zukünftige „Marschrichtung“ in diesem wichtigen Bereich vorgibt. Bürger- meister Dietmar Heyde betont die Wichtigkeit: „Mit dem Mobili- tätskonzept ist eine weitere gute Grundlage geschaffen worden, das Thema Nahmobilität noch intensiver anzugehen.“

In sieben Jahren kommt die Expertenkommission wieder nach Rheinberg, um die Mitgliedschaft in der AGFS zu über- prüfen. Bis dahin sollten Ergebnisse der Arbeit erkennbar sein, damit die Auszeichnung „fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ weiterhin bestehen bleiben kann.

Radfahrende und zu Fuß Gehende: „Gemeinsam mit Rücksicht unterwegs“

Das vom Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf entwickelte, neue Piktogramm hat das Format 1,10 x 1,10 m



Mit neuen Piktogrammen wirbt die Landeshauptstadt für ein rücksichtsvolles Miteinander auf gemeinsamen Geh- und Radwegen. Piktogramm: Amt für Verkehrsmanagement

Das vom Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf entwickelte, neue Piktogramm hat das Format 1,10 x 1,10 m. Fotos: Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf

Mit neuen Piktogrammen wirbt die Landeshauptstadt Düsseldorf ab sofort für ein rücksichtsvolles Miteinander auf gemeinsamen Geh- und Radwegen. Sie wurden durch das Amt für Verkehrsmanagement entwickelt.

Die Piktogramme im Format 1,10 x 1,10 m sind auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, mit blauem Grund und der weißen Aufschrift „Gemeinsam mit Rücksicht“, deutlich sichtbar und sollen dort das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden reduzieren. In einem ersten Schritt sind an zehn Standorten rund 40 Piktogramme geplant, z.B. am Lohhauser Deich und im Bürgerpark.

Dort, wo sich Verkehrsteilnehmer eine Fläche teilen, ist gerade im dicht besiedelten urbanen Raum gegenseitige Rücksichtnahme unerlässlich. Gute Fahrbeziehungen für Radfahrende und die Sicherheit von zu Fuß Gehenden sind gleichermaßen zu berücksichtigen.

Die ersten Standorte wurden zum Teil auf Bürgerwunsch hin ausgewählt. Die Piktogramme werden vorrangig auf gemeinsamen Geh- und Radwegen markiert, können aber auch auf anderen Flächen aufgetragen werden, auf denen sich Radfahrende und zu Fuß Gehende begegnen.

Kai Fischer, Landeshauptstadt Düsseldorf

Kölner Modellvorhaben zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs erfolgreich

ExWoSt-Projekte seit 2017 in der Umsetzung

Mit der Veranstaltung „Nachhaltige Stadtmobilität auf Quartiers- und Stadtteilebene“ am 9. und 10. September 2021 in Bochum hat die Stadt Köln zugleich ein Modellvorhaben zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs erfolgreich beendet.

Mit dem Slogan „Aktive Mobilität verändert den Raum“, war die Stadt Köln seit 2017 neben den Städten Aachen, Kiel und Leipzig an dem Forschungsprogramm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) beteiligt. Mit insgesamt 225.000 Euro und einem umfangreichen Evaluationsprogramm wurden zahlreiche richtungsweisende Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr erprobt sowie zwei Bürgerbeteiligungspro-

zesse durchgeführt. Ausgangspunkt bildete die exemplarische Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept Innenstadt. Als Untersuchungsgebiet wurde die Altstadt-Süd ausgewählt, die einerseits mit der umgestalteten Severinstraße und dem in den 80er Jahren durchgeführten Stadterneuerungsprogramm bereits positive Grundvoraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr aufweist, andererseits in Bezug auf schmale Straßenquerschnitte kombiniert mit einem hohen Parkdruck und mehrspurigen Verkehrstrassen aber Handlungsbedarfe für aktive Mobilitätsformen hervorruft. Die hier dargestellte Charakteristik der Altstadt-Süd ist exemplarisch

für weitere dicht bebaute Kölner Stadtviertel. Im Rahmen des ExWoSt-Modellvorhabens konnten laut Aussage des Fördermitelgebers zahlreiche richtungsweisende Projekte realisiert werden, die sowohl innerhalb der Kommune als auch auf andere Städte übertragbar sind. Leuchtturmprojekte bildeten die Fahrspurumwandlung auf der Ulrichgasse und die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Friesenwall, ein Projekt, für das die Stadt Köln in 2020 mit dem zweiten Platz des Deutschen Fahrradpreises prämiert wurde.

Nachfolgend werden die Projekte kurz vorgestellt:

1. Mobilstationen für die Nachbarschaft

Im Projektgebiet wurden in der Josephstraße und auf dem Severinswall erstmals Mobilstationen für die unmittelbare Nachbarschaft errichtet. Die bisherigen Mobilstationen befinden sich überwiegend an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV. Ziel ist es, an diesen wohnortnahen Standorten mit Carsharing, Leihrädern, Lastenleihrädern und Fahrradabstellplätzen ein gebündeltes Angebot für mehr Mobilität zu schaffen. Damit sollen der nachbarschaftsnahe Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln vereinfacht und Alternativen zur Nutzung des eigenen Kraftfahrzeugs gefördert werden. Bereits heute leben im Severinsviertel 60% der Haushalte autofrei.



Wohnortnahe Mobilstation im Severinsviertel

2. Ulrichgasse – Umwandlung einer Fahrspur

Bei der Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Ulrichgasse wurde erstmals in der Innenstadt auf der Grundlage des Radverkehrskonzepts eine Fahrspur zugunsten eines Radweges umgewandelt. Im Rahmen des ExWoSt-Modellvorhabens wurde diese Maßnahme evaluiert, sodass im Vorher-Nachher-Vergleich der Erfolg dieser Maßnahme nachgewiesen werden konnte:

- Der Radverkehr hat sich nach Einrichtung des Radfahrstreifens verdoppelt.
- Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden (Gehwegfahrten) sind massiv zurückgegangen.
- 96% der Befragten einer Quartiersbefragung bewerten den Radfahrstreifen positiv.

In der Zwischenzeit konnten in der Kölner Innenstadt zahlreiche weitere Fahrspuren nach dem Vorbild der Ulrichgasse umgewandelt und in ihrer Ausgestaltung weiterentwickelt wer-

den, u.a. auf den Kölner Ringen, der Cäcilienstraße, der Magnusstraße und der Christophstraße. Das Maßnahmenpaket „Fahrspurumwandlung“ Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) umfasst insgesamt 31 km Streckenlänge:

- Bislang wurden mehr als 12 km umgesetzt.
- Der Beginn weiterer 6 km ist noch in 2021 vorgesehen (u.a. Riehler Straße, Kölner Ringe).
- Planungen für weitere 6 km laufen bereits.

3. Fahrradstraße Friesenwall setzt neue Maßstäbe für den Fuß- und Radverkehr

Mit der Fertigstellung der Fahrradstraße auf dem Friesenwall konnten neue Maßstäbe für den Fuß- und Radverkehr gesetzt werden. Denn bei allen Verbesserungen für den Radverkehr wurden mit der Umsetzung des Vorhabens auch die Ansprüche und Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden beachtet und in die Umgestaltung einbezogen. So entstand durch die Umwandlung von Stellplätzen neben einer breiteren Fahrbahn auch ein sogenannter „Multifunktionsstreifen“, in den verschiedene Elemente integriert wurden, wie z.B. Fahrradabstellanlagen, Sitzbänke mit kombinierten Pflanzkübeln und Parkscheinautomaten.

Die Fahrradstraße auf dem Friesenwall wurde im Februar 2020 mit dem zweiten Platz des Deutschen Fahrradpreises ausgezeichnet. Die erprobte Flächenaufteilung wurde mittlerweile in weiteren Straßenabschnitten umgesetzt, z.B. auf dem Kartäuserwall und in einem weiteren Abschnitt des Friesenwalls nördlich der Magnusstraße. Im kommenden Jahr folgt mit dem Mauritiuswall eine weitere Fahrradstraße, die ebenfalls nach diesem Muster umgestaltet werden soll.

Wegen des thematischen Zusammenhangs und der räumlichen Nähe zur Altstadt-Süd wurde dieses Vorhaben in das ExWoSt-Projekt integriert. Neben der Förderung der Sitzbänke wurden auch hier Vorher-Nachher-Erhebungen durchgeführt. Dabei stellte sich heraus, dass der Radverkehr nach der Umsetzung um etwa 50% zugenommen und sich die Anzahl an abgestellten Rädern aufgrund der neuen Abstellanlagen um 140% gesteigert hat.

4. Förderung des Fahrradparkens

Die Förderung des Fahrradparkens im öffentlichen und im privaten Raum bildete einen weiteren Maßnahmenswerpunkt im Rahmen des Projekts.

Öffentlicher Raum

Die Förderung des Fahrradparkens ist bereits seit vielen Jahren ein Aufgabenschwerpunkt der Verwaltung. Im Rahmen des Modellvorhabens wurde ein Schwerpunkt auf das Projektgebiet gelegt, sodass innerhalb des Modellzeitraums etwa 550 zusätzliche Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum geschaffen werden konnten. Hierfür wurden überwiegend Kfz-Stellplätze umgewandelt mit dem Ziel, Gehwege freizuräumen und die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende zu verbessern.

Förderung privates Fahrradparken

Im Rahmen des Modellvorhabens hat die Verwaltung erstmals ein kleinräumiges Programm zur Förderung des Fahrradparkens auf Privatgrundstücken erprobt. Neben einem finanziellen Zuschuss von bis zu 3.000 Euro erhielten Förderbe-



Fahrradabstellanlage an einem Wohngebiet

rechtigte eine kostenlose Vorortberatung. Das Förderprogramm zielte darauf ab, die Fahrradnutzung zu vereinfachen, Diebstählen vorzubeugen und den öffentlichen Raum von abgestellten Rädern zu entlasten, nicht zuletzt zur Förderung des Fußverkehrs. Es konnten drei private Vorhaben umgesetzt und gefördert werden. Die oft erforderlichen Beschlüsse konnten nicht eingeholt werden, weil Eigentümergebungen coronabedingt nicht stattfinden konnten. Derzeit wird geprüft, ob eine Ausweitung auf das Stadtgebiet möglich ist.

5. Fußverkehrskonzept

Im Rahmen des Modellvorhabens hat die Stadt Köln erstmals ein Fußverkehrskonzept unter der Beteiligung von Anwohnenden erstellt. Neben einer Auftaktveranstaltung mit rund 30 Interessierten und einer Onlinebeteiligungsplattform bildete ein Fußverkehrsscheck den Höhepunkt des Bürgerbeteiligungsprozesses. In diesem Rahmen wurde auf optimierungswürdige Stellen aufmerksam gemacht, wie z.B. auf fehlende Bordsteinabsenkungen, zusätzliche Querungshilfen oder zugestellte Gehwege. Im Anschluss daran konnte die Verwaltung bereits einige Kurzfristmaßnahmen umsetzen, die übrigen Ergebnisse wurden in einem Abschlussbericht aufbereitet. Derzeit ist die Stelle eines Fußverkehrsbeauftragten ausgeschrieben, der sich künftig schwerpunktmäßig mit den Belangen von zu Fuß Gehenden befassen wird.

6. Parklets – Stellplatzexperimente

In 2021 hat die Verwaltung mit der AGORA Köln e.V. sechs Nachbarschaftsprojekte auf Parkplätzen im Severins- und im Pantaleonsviertel vorgestellt. Die sogenannten Parklets luden Interessierte sowie Passantinnen und Passanten im öffentlichen Raum zum Verweilen, Barfußgehen, Theater im Freien, Gärtnern in Hochbeeten oder Tauschen von Büchern ein. Im Projekt waren neben freien Nachbarschaftsgruppen auch das Bürgerhaus Stollwerck, die Kartäuserkirche und das Richard-Riemerschmid-Berufskolleg aktiv. Es handelte sich hierbei um



Parklets können unterschiedlich bespielt werden.

temporäre Aktionen, die bis Ende November 2021 stattfanden. Auch dieses Projekt war ein Bestandteil des ExWoSt-Modellvorhabens, so wurde ein Nachbarschaftsfonds aufgelegt, mit dem die Projekte finanziert werden konnten.

7. Bewegungsparkour

Mit Mitteln aus dem Modellvorhaben hat die Verwaltung im Trude-Herr-Park in der Altstadt-Süd eine quartiersbezogene Bewegungsstation fertiggestellt und somit das vor Ort bestehende Sportangebot (Bolzplatz und Basketballfeld) ergänzt.

An insgesamt sechs verschiedenen Geräten können Nutzende Kraft, Koordination und Ausdauer verbessern. Das Angebot ist auf unterschiedliche Gruppen von Nutzenden beziehungsweise Schwierigkeitsgrade ausgelegt.

Oliver Klaholz, Stadt Köln



Bewegungsstation im Trude-Herr-Park. Fotos: Stadt Köln

Die städtebauliche Umgestaltung des Kuhlenwalls in der Duisburger Innenstadt

Chance für mehr Nahmobilität

In der Stadt Duisburg ist die Achse Kuhlenwall eine der wichtigsten innerstädtischen Wegeverbindungen, die die Handelslage und den Innenhafen miteinander verbindet.

Die bisherige Entwicklung des Bereichs zeigt, dass die in der Nachkriegszeit typischerweise etablierte dominierende Nutzung als Verkehrsraum für den fließenden und – aufgrund der Innenstadtlage noch mehr – für den ruhenden Kfz-Verkehr bis heute anhält. Das soll sich künftig ändern.

Die Stadt Duisburg lobte einen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb zur Umgestaltung des Kuhlenwalls aus, um diese Zielsetzung planerisch umzusetzen und nachfolgend die Möglichkeiten der Städtebauförderung NRW zu nutzen.

Vor dem Wettbewerb wurden die Bürgerinnen und Bürger in einer öffentlichen Ideenwerkstatt nach ihren Meinungen und Ideen gefragt. Im Fokus der Veranstaltung stand ein gemeinsamer Spaziergang durch den Bereich. Eine der wesentlichen dabei geäußerten und in die Wettbewerbsauslobung integrierten Zielvorstellungen ist die Reduzierung des fließenden, extrem hohen Parksuchverhaltens und des ruhenden Autoverkehrs zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität sowie mehr Sicherheit und Komfort für den Fuß- und Radverkehr.

Der Siegerentwurf von POLA Landschaftsarchitekten (Berlin) wird im Hinblick auf die Umsetzung derzeit weiter bearbeitet. Er enthält eine Neuordnung mit deutlicher Reduzierung der Anzahl an Stellplätzen nahe der Kuhstraße. Parallel hierzu wird die Anzahl an wohnungsnahen Stellplätzen am nördlichen Kuhlenwall erhöht. In direkter Nähe zur Fußgängerzone werden nur Taxi-, Behinderten- und E-Ladeplätze vorgesehen. Auch wenn eine kleine private Parkgarage weiterhin in Nutzung bleibt, wird der allgemeine Parksuchverkehr unterbunden, da eine heutige Durchfahrt entfällt und nur eine Stickerschließung geplant ist. Für den Radverkehr sollen Einbahnstraßen geöffnet und das Angebot zum Abstellen erweitert werden. Neben Abstellbügeln zum Anschließen von Fahrrädern in angemessener Zahl und an mehreren geeigneten Standorten soll ein Angebot besonders gesicherter Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder entstehen. Dies bezieht sich auf Besucher und Beschäftigte in der Innenstadt, für die separat abschließbare Boxen angeboten wer-



Visualisierung:
POLA Landschaftsarchitekten

den sollen, die im Rahmen des regionsweiten System „DeinRadschloss“ gebucht werden. Weiterhin ist mindestens eine Station von Metropolradruhr vorgesehen.

Hinsichtlich des fließenden Verkehrs sind für den Radverkehr aufgrund der voraussichtlichen straßenverkehrsrechtlichen Ausweisung als Tempo-30-Zone keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Für den Fußverkehr werden mindestens zwei vorgezogene Gehwegbereiche (Gehwegnasen) vorgesehen. Für die Querung der Hauptverkehrsstraße besteht bereits ein Fußgängerüberweg. Aufgrund der Gestaltung bzw. des Charakters der Straßen im Plangebiet sind weitere spezifische Fußverkehrsanlagen entbehrlich. Der Einbau taktiler Leitelemente und die Barrierefreiheit sind selbstverständliche Ergebnisse der Planung. Die geplante Möblierung enthält u.a. Bankstellplätze mit Rollatoraufstellfläche.

Der öffentliche Raum entlang der Achse Kuhlenwall erfüllt als Straßen- und Wegeraum, als Aufenthalts- und Kommunikationsort sowie als Grünraum unterschiedliche Funktionen und muss entsprechenden Nutzungsansprüchen genügen, die aus heutiger Sicht Defizite aufweisen, auch wenn eine kleine Teilfläche in jüngerer Vergangenheit bereits umgestaltet wurde. Er ist einer von mehreren Stadträumen, die auf Grundlage

des Integrierten Handlungskonzepts Innenstadt, welches wiederum auf dem Masterplan Innenstadt von Lord Norman Foster basiert, erneuert und aufgewertet werden. Dabei liegt der Schwerpunkt darauf, diesen Bereich verkehrlich-funktional anzupassen und städtebaulich hochwertig zu gestalten. Seine Bedeutung wird einerseits durch den Verlauf der Stadtmauer mit bestehenden baulichen Relikten der mittelalterlichen Stadtmauer, andererseits durch das neu entstehende Mercatorviertel gesteigert.

Insgesamt ist die Umgestaltung einer wichtigen innerstädtischen Achse vor dem Hintergrund einer mehrdimensionalen Zielsetzung mit vielen Chancen und Herausforderungen verbunden. Diese erfordern eine intensive Abstimmung, lassen jedoch auch einen deutlichen Mehrwert erkennen.

Patrick Hoenninger, Stadt Duisburg

E-Scooter sind in Hamm gestartet

Schnell und einfach von A nach B: Wer sich umweltfreundlich fortbewegt, muss bei längeren Wegen oft zwischen mehreren Verkehrsmitteln umsteigen. Dieser strukturelle Nachteil gegenüber dem Pkw kann nur ausgeglichen werden, wenn der Umstieg sicher und komfortabel erfolgt. Für die „letzte Meile“, etwa im Anschluss an eine Bahnfahrt, gibt es in Hamm nun eine weitere Alternative: Mit einer Flotte von E-Scootern der Firma Lime Bike Germany GmbH wird das Mobilitätsangebot in Hamm um ein weiteres, umweltfreundliches Verkehrsmittel ergänzt. Lime ist Anbieter von Mikromobilität wie elektrisch betriebenen E-Rollern und E-Bikes, die per Smartphone ausgeliehen werden können.

Lime stellt als erster Anbieter 50 Elektro-Scooter

An insgesamt zwölf Standorten in der Innenstadt und im Bezirk Mitte (u.a. Hauptbahnhof, Marktplatz, Hochschule Hamm-Lippstadt, südliche und westliche Innenstadt) stehen die Roller seit

dem 9. September 2021 zur Ausleihe bereit. Sie können über die App des Anbieters ausgeliehen werden.

Um ein optimales Angebot für die Nutzer zu schaffen und Beeinträchtigungen insbesondere für Fußgänger zu vermeiden, haben Lime und die Stadt Hamm eine Qualitätsvereinbarung unterzeichnet, die u.a. die maximale Anzahl und die Standorte für die Ausbringung der Lime-Scooter regelt. Es wurden auch Parkverbotszonen definiert, in denen das Fahrzeug nicht abgestellt werden kann: Hierunter fällt z.B. die Fußgängerzone.

Das Fahren kostet 0,20 Euro pro Minute, plus Aktivierungsgebühr von 1,00 Euro pro Fahrt. Für Vielfahrer bietet Lime eine „Lime Prime“-Mitgliedschaft an, bei der die Aktivierungsgebühr entfällt. Weitere Infos zum Angebot der Firma finden sich auf der Webseite www.help.li.me/hc/de.

Lime weist seine Nutzer darauf hin, jederzeit verantwortungsbewusst zu fahren. Dazu gehört die Empfehlung,

während der Fahrt einen Helm zu tragen, die Verkehrsregeln einzuhalten, nur auf Straßen und Fahrradwegen und nicht auf Fußgängerwegen zu fahren, nicht vor Einfahrten und Eingängen zu parken und auf Fußgänger, Fahrradfahrer und Autos zu achten. Außerdem weist Lime seine Kunden in der App auf die zulässigen Abstellbereiche hin. Nach der Fahrt ist ein Foto vom korrekt geparkten Fahrzeug verpflichtend.

Marlena Abel, Stadt Hamm



E-Scooter der Firma Lime an der Station „Rathaus“ in Hamm. Foto: Stephan Schwartländer, Stadt Hamm

Carsharing in Hamm wird elektrisch

Weiterer Baustein der Mobilstation am Hauptbahnhof gehen in Betrieb



Die Mobilstation am Hauptbahnhof verknüpft die verschiedenen Verkehrsmittel, um umweltfreundliches Reisen noch attraktiver zu machen.

Inzwischen ist der 24-Stunden-Bereich der Radstation in Betrieb, ein Lastenrad kann ausgeliehen werden, die Fahrgastinformation wurde per Hamm-App und interaktiver Info-Steile verbessert und auf dem Parkplatz hinter der Post wurde eine Ladestation für E-Autos installiert. Jetzt hat auch das Carsharing Zuwachs bekommen durch ein E-Mobil.

Die langjährigen Anstrengungen der Stadt und ihrer Partner haben sich gelohnt: In Hamm boomen Fahrrad und Schienenverkehr und finden immer neue Nutzer.

Dennoch gibt es ein wesentliches Hindernis auf dem Weg zur klimaneutralen Mobilität: Meistens ist der Weg ohne Auto mit Umstiegen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln verbunden. Dieser Nachteil wird nun ausgeglichen, indem die umweltfreundlichen Verkehrsmittel am Hauptbahnhof durch die „Mobilstation“ baulich und digital optimal verknüpft werden.

Jüngster Baustein der Mobilstation ist der neue Carsharing-Terminal in zentraler Lage auf dem Parkplatz hinter der Post. Dort hat der Anbieter „Stadteilauto CarSharing“ aus Münster zwei Fahrzeuge stationiert, eines davon mit Elektroantrieb.

Eine weitere Carsharing-Station am Hauptbahnhof stellt die DB-Tochter „Flinkster“ zur Verfügung. Auch hier können zwei Fahrzeuge ausgeliehen werden.

Mittlerweile gibt es in Hamm vier Carsharing-Stationen mit insgesamt sieben Fahrzeugen. Alle Angebote der Mobilstation und die Links zum Hammer Carsharing finden sich im Internet unter www.hamm.de/mobilstation.

Marlena Abel, Stadt Hamm



E-Carsharing Fahrzeug an der Station am Hauptbahnhof Hamm. Foto: Stephan Schwartländer, Stadt Hamm



Straße in Neuss wird zum Kunstwerk. Foto: Stadt Neuss

Verkehrsversuch für mehr Aufenthaltsqualität und Radverkehr in der Innenstadt

Sebastianusstraße wird zum urbanen Wohnzimmer/Stimmungsbild durch Bürgersprechstunden

Die Stadt Neuss hat bei der Förderung der Nahmobilität für den Radverkehr neue Wege beschritten. Im Rahmen eines Verkehrsversuches wurde am 1. Juli 2021 ein kompletter Straßenzug auf einer Gesamtlänge von knapp 2.000 m zur „grünen Radverkehrsachse“. Die bereits stark vom Radverkehr zwischen dem Stadionviertel und der Innenstadt beanspruchte Strecke wurde dabei straßenverkehrsrechtlich zur „Fahrradstraße“ nach Zeichen 244.1 StVO. Ab dem 1. August 2021 wurde sogar mit der Sebastianusstraße eine vormals durchaus für den MIV bedeutsame Erschließung in die Innenstadt gesperrt, dort ist bis 13.00 Uhr neben dem Radverkehr nur Lieferverkehr erlaubt. Danach wird die Straße durch Poller für den motorisierten Verkehr gesperrt.

Verkehrsversuch auf der Sebastianusstraße

Der Neusser Stadtrat hatte die Verwaltung beauftragt, sich bereits im Vorfeld vor der Fertigstellung des neuen Mobilitätsentwicklungskonzeptes Gedanken darüber zu machen, wie die Verkehrssicherheit für den Radverkehr in der Innenstadt deutlich verbessert und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden kann. Daraus resultierte der zunächst auf sechs Monate angelegte „Verkehrsversuch“, der insbesondere auf der Sebastianusstraße und dem angrenzenden Glockhammer durch vielfältige Maßnahmen unterstützt wird.

Dazu wurden mit Unterstützung des „Zukunftsnetzwerkes Mobilität NRW“ sogenannte „Parklets“ installiert: Module wie Fahrradständer, Pflanzkästen, Terrassen, Bänke, Sitznischen, Podeste, Picknick-Garnituren und Tische, die allesamt zum Verweilen einladen und auf dem Raum der wegfallenden Parkplätze u.a. der Präsenz der anliegenden Gewerbetreibenden und Gastronomiebetriebe zusätzliche Möglichkeiten bieten. Die Neuordnung durch den Verkehrsversuch hat somit die Chance, ein Gewinn für alle Neusserinnen und Neusser sowie deren Besucher zu werden. Dort, wo bislang wenige Autos parkten, können dann zahlreiche Fahrräder Platz finden, deren Besitzer die ruhigere Atmosphäre und die gestiegene Attraktivität genießen. Dass die Besucher die Angebote ansässiger Geschäfte und Gastronomiebetriebe besser wahrnehmen können, ist ein zusätzlicher wichtiger Faktor des Verkehrsversuchs. Es sollen Möglichkeiten erprobt werden, mehr Außengastronomie zu schaffen.

Kunst-Projekt

Ein echter Hingucker ist der als Ergebnis des Projektes „Urbane Mobilität“ realisierte „Teppich“, ein 120 m langes Kunstwerk auf der Sebastianusstraße, das durch Anton Sakvo, einen der bekanntesten Graffitikünstler aus Moskau sowie den Kunstförderpreisträger Konstantin Zayka hergestellt wurde. Der

Teppich löst optisch das vorhandene Separationsprinzip (Fahrbahn – Radweg in Gegenrichtung) auf und wird damit zum verbindenden Element im Straßenraum. Das „Teppich Projekt – Neuss“ wurde zum Tag der nachhaltigen Mobilität am 4. September 2021 mit dem Ziel fertiggestellt, die Sebastianusstraße in ein urbanes Wohnzimmer zu verwandeln. Dieses soll nun nach und nach von den Händlern, Gastronomen, Anwohnern und Innenstadtnutzern möbliert und genutzt werden. Für die Gestaltung wurde eine umweltfreundliche Silikatfarbe verwendet, die lichtecht und witterungsbeständig ist, sich aber auch nach Ende des Verkehrsversuchs durch einen Hochdruckreiniger rückstandslos entfernen lässt.

Der Teppich wie auch der Verkehrsversuch selbst werden in der Öffentlichkeit heiß diskutiert: Während Einzelhändler und Autofahrer sich teilweise massiv gegen den Versuch stemmen

und seitens des Handels mit schweren Umsatzeinbußen durch eine Verschlechterung der Erschließung für den Autoverkehr gerechnet wird, beurteilen viele Neusserinnen und Neusser den Versuch bislang positiv. Um hier ein möglichst umfassendes Stimmungsbild zu erhalten, bietet die Verwaltung wöchentlich Sprechstunden vor Ort und im Onlineformat an. Die Erkenntnisse daraus, verbunden mit den begleitenden Verkehrszählungen in den umliegenden Straßen sowie weiteren Erhebungen, werden dann Einfluss auf den Vorschlag der Verwaltung Anfang 2022 für die politischen Entscheidungsgremien nehmen, ob der Versuch dauerhaft fortgeführt werden soll, abgeändert wird oder beendet werden muss.

Norbert Jurczyk, Stadt Neuss

Rund 125 Radknotenpunkte ergänzen das Notrufsystem der Kreisleitstelle

Standortgenaue Zuordnung in Notfällen erweitert



Radknotenpunkt 16 mit roter Knotenpunktnummer am Kopf des Pfostens (rechts im Bild) und Infotafel mit Knotenpunktnummer 16 (links im Bild)

Das ausgeschilderte Radwegenetz im Kreis Viersen besteht aus rund 1.900 wegweisenden Pfostenstandorten. Von diesen stellen 125 Standorte darüber hinaus Radknotenpunkte dar, die mit ihren gut sichtbaren Knotenpunktnummern eine einfachere Routenplanung ermöglichen.

Bereits seit dem Frühjahr 2021 macht sich die Kreisleitstelle des Kreises Viersen das touristisch ausgeschilderte Radwanderwegenetz für Notfälle zunutze. Jeder der rund 1.900 Pfostenstandorte mit rot-weißen Wegweisern nach den Landesstandards NRW hat einen Aufkleber mit einer Standortbestimmung anhand einer Buchstaben- und Zahlenkombination. Die ersten drei Buchstaben weisen auf die Kommune hin, die drei Zahlen beschreiben den genauen Standort (z.B. NIE037). Bei einem Notruf kann einfach die Pfostennummer angegeben werden, die sich auf dem Aufkleber an jedem Pfosten der Radwegeschilderung befindet. Schon jetzt konnte bei Notfällen die Pfostennummer eine standortgenaue Zuordnung des Unfallortes gewährleisten – dies ist insbesondere in schwer zugänglichen Gebieten, wie z.B. dem Grenzwald, wichtig.

Aktuell wurden nun darüber hinaus die Radknotenpunktnummern in das Notrufsystem der Kreisleitstelle integriert und sind eine Verbesserung der standortgenauen Zuordnung im Notfall. Die Knotenpunktnummern befinden sich – gut sichtbar – sowohl oben auf den jeweiligen Standortpfosten der Radwegeschilderung auf dem sogenannten Knotenpunktthut (z.B. Radknotenpunktnummer 16, s. Foto) als auch auf den in diesem Jahr ergänzten Infotafeln des jeweiligen Standorts, die in unmittelbarer Nähe zu den Radknotenpfosten installiert wurden.

Da an den 125 Radknotenpunkten die Knotenpunktnummer auch aus weiterer Entfernung zu erkennen ist, kann im Falle eines Notrufes ab sofort dem Disponenten in der Kreisleitstelle auch die Radknotenpunktnummer des Standortes (z.B. Nr. 16) mitgeteilt werden, erläutert Kreisbrandmeister Rainer Höckels. Sowohl die Pfostennummer als auch die Radknotenpunktnummern sind mit Koordinaten im Notrufsystem der Kreisleitstelle hinterlegt, sodass der Unfallort umgehend ermittelt werden kann.

Da an den 125 Radknotenpunkten die Knotenpunktnummer auch aus weiterer Entfernung zu erkennen ist, kann im Falle eines Notrufes ab sofort dem Disponenten in der Kreisleitstelle auch die Radknotenpunktnummer des Standortes (z.B. Nr. 16) mitgeteilt werden, erläutert Kreisbrandmeister Rainer Höckels. Sowohl die Pfostennummer als auch die Radknotenpunktnummern sind mit Koordinaten im Notrufsystem der Kreisleitstelle hinterlegt, sodass der Unfallort umgehend ermittelt werden kann.

Anke Faßbender, Kreis Viersen



Darstellung der Umgestaltung der Ellinghorster Straße.
Foto: Stadt Gladbeck

Nahmobilität in der Stadt Gladbeck

Vielfältige Aktivitäten rund um den Radverkehr

Fahrradstraßenkonzept für die Stadt Gladbeck

Gladbeck begibt sich auf den Weg zur Fahrradstadt. Die Voraussetzungen hierfür sind sehr gut. Neben einer flachen Topografie ist das Stadtgebiet sehr dicht. Ein Großteil der Wohngebiete liegt bereits in Tempo-30-Zonen.

Jetzt folgt mit dem Fahrradstraßenkonzept der nächste Schritt. In dem Konzept wird ein Leitfaden für die bauliche und straßenverkehrsrechtliche Ausgestaltung von Fahrradstraßen in Gladbeck festgelegt. Ebenso werden Abwägungskriterien festgelegt sowie in zwei Prioritätsstufen konkrete Straßenabschnitte benannt, die für eine Umwidmung als Fahrradstraße vorgesehen sind. Es wurden fast 20 Straßen im Stadtgebiet identifiziert, die nach einer ersten Vorprüfung als Fahrradstraße infrage kommen. Hier wurde neben dem aktuellen Radverkehrsaufkommen insbesondere auf die Lage im Radverkehrsnetz geachtet, sei es als Alternativstrecke zu Hauptverkehrsstraßen, als interkommunale Verbindung oder zur Betonung des Vorrangs des Radverkehrs im Freizeitnetz. Ebenso wurden zukünftige Planungen

wie der Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet berücksichtigt.

Zu dem „großen Wurf“ gehört auch, Fahrradstraßen in Gladbeck zukünftig im gleichen Gestaltungsduktus herzustellen, um sie für alle Verkehrsteilnehmenden wiedererkennbar zu gestalten. Die Fahrbahn soll mit einer Regelbreite von 4,60 m ausgeführt werden. Im gesamten Streckenverlauf wird diese Breite mit einem durchgezogenen Breitstrich markiert, sowie das Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ als Bodenmarkierung wiederholt. Zu Beginn der Fahrradstraße, in Knotenpunkten und an Gefahrenstellen kommt eine großflächige Rotmarkierung zum Einsatz. Ergänzend zur Fahrbahngestaltung werden je nach Charakter der Straße weitere Angebote, beispielsweise Bänke, Servicestationen oder Anlehnbügel wie an der Ellinghorster Straße in unmittelbarer Nähe einer Sporteinrichtung, geschaffen. Werden Fahrradstraßen neu eingerichtet, gehören zukünftig eine Begleitung in der Presse und über neue Medien sowie ein mobiles „Erklär-Schild“ vor Ort dazu.

Das Fahrradstraßenkonzept wurde einstimmig im Ausschuss für Stadtpla-

nung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität der Stadt Gladbeck am 24. Juni 2021 als Grundlage für die Planung, Gestaltung und Umsetzung von Fahrradstraßen beschlossen. Die schwierige Abwägung, insbesondere, wenn der ruhende Kfz-Verkehr vor Beginn der Umgestaltung einen Großteil der Flächen beansprucht hat und notwendige Sicherheitsabstände zur eigentlichen Fahrtrasse für den Radverkehr auslösen würde, ist dabei allen beteiligten Akteuren sehr bewusst. Die Stadt Gladbeck geht daher den Weg, Planungen für Fahrradstraßen, die zu erheblichen Veränderungen der bestehenden Regelungen für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr (u.a. Sperrungen) führen werden, mit dem Runden Tisch Nachhaltige Mobilität zu diskutieren und bei entsprechender Empfehlung die Planung dem Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität für eine eigene Beschlussfassung vorzulegen.

Konstituierende Sitzung Runder Tisch Nachhaltige Mobilität

Seit August 2021 gibt es in Gladbeck den „Runden Tisch Nachhaltige Mobili-

tät“. Mitglieder sind verkehrspolitische Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen, Vertreterinnen und Vertreter der Fachverwaltung, mobilitätsbezogene Interessens- und Verbandsvertreterinnen und -vertreter sowie Polizei, Feuerwehr und das örtliche Nahverkehrsunternehmen. Mit dem Runden Tisch wird ein dauerhaftes Dialogformat geschaffen, eingeladen wird durch den Stadtbaurat, drei Sitzungen pro Jahr sind vorgesehen. Ziel ist es, Planungen zu qualifizieren und Abwägungsprozesse transparent zu gestalten. Dazu werden Konzepte und Planungen bereits frühzeitig eingebracht und diskutiert. Maßnahmen werden zudem nicht nur auf dem Papier vorgestellt, sondern auch vor Ort diskutiert, bei geeigneten Themen werden Arbeitsworkshops durchgeführt. Der Runde Tisch Nachhaltige Mobilität hat eine Beratungsfunktion für die Planerinnen und Planer der Stadt. Die Anmerkungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden im weiteren Planungsprozess und auch in der politischen Beratung offen mittransportiert.

Erfolgreicher Workshop zur Radverkehrsführung an der Buerschen Straße

Die Buersche Straße ist eine wichtige Anbindungsachse für Gladbeckerinnen und Gladbecker, aber auch für Gelsenkirchenerinnen und Gelsenkirchener an die Gladbecker Innenstadt. Die Straße mit einem für Gladbecker Verhältnisse sehr breiten Straßenquerschnitt ist aber auch regelmäßig ein Diskussionspunkt.

Die Straße mit hohem Kfz-Aufkom-



Runder Tisch Nachhaltige Mobilität, Auftakttreffen. Foto: Stadt Gladbeck

men, Lieferverkehr für anliegende Supermärkte und einen Baumarkt sowie Parkplätzen für die angrenzende Innenstadt hat Defizite insbesondere bei der Führung des Radverkehrs. Ein von der Innenstadt ausgehender Radfahrstrei-

fen entspricht nicht mehr den heutigen Regeln der Technik und endet stadtauswärts ohne Fortführung. Anschließend wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr mitgeführt. Das entspricht nicht mehr den Ansprüchen an eine so



Gemeinsame Querschnittsfindung für alle Interessensgruppen. Foto: Stadt Gladbeck



Gestaltungsentwürfe der Teilnehmenden: mehr Platz für Grün und Radverkehr. Foto: Stadt Gladbeck

wichtige Verkehrsachse und eine überregionale Alltagsroute im Radverkehrsnetz der Stadt Gladbeck.

Um die Möglichkeiten einer Umgestaltung zu diskutieren und Ideen für Straßenquerschnitte zu entwickeln, wurde durch die Verwaltung ein Workshop initiiert. Den Mitgliedern des Runden Tisches Nachhaltige Mobilität wurde zunächst mit einer Bestandsanalyse und den wichtigsten Vorgaben aus den geltenden Regelwerken das notwendige Rüstzeug an die Hand gegeben. Anschließend wurden in Kleingruppen intensiv die Ansprüche aller Nutzergruppen des Straßenraums betrachtet, die unterschiedlichen Bedarfe von Flächenverbrauch, Sicherheitsgefühl etc. gegeneinander abgewogen und so unterschiedliche Ideen zur Gestaltung der Straße entwickelt.

Die Ideen wurden im Plenum diskutiert und fließen in eine Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Buerschen Straße ein.

E-Scooter-Verleihanbieter kommen nach Gladbeck

In der Stadt Gladbeck wird zurzeit die Integration von E-Scooter-Verleihsystemen in die städtischen Mobilitätsformen diskutiert. Bis jetzt gibt es im Stadtgebiet bereits einige E-Scooter in der privaten Nutzung. Ein Verleihsystem ist im städtischen Gebiet zurzeit nicht aktiv, auch Fahrräder können nicht im öffentlichen Raum ausgeliehen werden.

Mit dem Blick auf die Berichterstattung um das Thema E-Scooter bestehen einige Bedenken bei Politik und Bürgerschaft. Drei Unternehmen sind in diesem Sommer aktiv auf die Stadt Gladbeck gekommen und möchten im Stadtgebiet tätig werden. Nach einer ersten Beratung im Verwaltungsvorstand wurde das Thema im Runden Tisch Nachhaltige Mobilität ausführlich vorgestellt, diskutiert und anschließend dem Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität der Stadt Gladbeck zur Beratung vorgelegt.

Nach einer intensiven Vorstellung mit Diskussionsrunde wurde positiv über den Antrag im Ausschuss abgestimmt. Mit der frühzeitigen Beteiligung von unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren sowie dem Beschluss im Ausschuss wurden bereits im Vorfeld viele Bedenken diskutiert und können intensiv berücksichtigt werden.



E-Scooter an der Postallee. Foto: Stadt Gladbeck

Zentrale Sorgenpunkte stellen die Situationen rund um Falsch und Gehwegfahren dar. Die Belange sollen nun im Rahmen der Vertragsvereinbarung mit den Anbietenden besonders berücksichtigt werden. Anregungen hierfür stammen aus Nachbarkommunen.

Kathrin Webers, Stadt Gladbeck

Umbau der Kanalpromenade in Münster

Startschuss für den nächsten Bauabschnitt

3 bis 4 m breit, 27 km lang, komfortabel glatt asphaltiert, durchgängig beleuchtet – so soll die Fahrradstrecke zwischen Gelmer und Amelsbüren entlang des Dortmund-Ems-Kanals nach Ende des Ausbaus aussehen.

Mit der sicher und komfortabel ausgebauten Kanalpromenade will die Stadt Münster Verkehrsströme vom Pkw aufs Fahrrad verlagern und – im Hinblick auf immer höhere Reichweiten von E-Bikes und Pedelecs – auch Berufspendlern eine Alternative zur Autofahrt bieten. Diese spart nicht nur Kosten, fördert die Gesundheit und schont die Umwelt, sondern bietet auch Spaß und Entspannung auf den alltäglichen Wegen.

Erst im Juli 2019 hatte Münsters Stadtrat einstimmig beschlossen, den fahrradtauglichen Ausbau der Betriebswege auf einer Seite des Dortmund-Ems-Kanals mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt des Bundes (WSA) zu vereinbaren und mit Planungen zu beginnen. Auf dieser Grundlage hat das Amt für Mobilität und Tiefbau bereits mehrere Baubeschlüsse eingeholt. Zurzeit befinden sich schon drei von fünf Streckenabschnitten, die die Stadt Münster realisiert, im Bau. Ein Abschnitt ist bereits fertig gestellt. Das WSA fördert den Ausbau des Betriebsweges am Kanal mit 90%, der Eigenanteil wird zusätzlich vom Land NRW gefördert.

Ein besonderer Lichtblick ist eine moderne Straßenbeleuchtung. Sie wird digital gesteuert und springt an, wenn sich jemand nähert. Nachdem eine Straßenlaterne passiert wurde, schaltet sich die Beleuchtung automatisch ab. Das schafft Sicherheit, ist energiesparend und verringert den Einfluss auf die Umwelt.



Mit Aktionen vor Ort informiert die Stadt Münster die Nutzenden über das Projekt (Foto: Michael C. Möller)

Mit den sichtbar voranschreitenden Bauarbeiten rückt auch die Öffentlichkeitsarbeit verstärkt in den Fokus. Infostände und Mitmachaktionen vermitteln der Bevölkerung die Bedeutung dieser nachhaltigen Investition in den Fuß- und Radverkehr. Beispielsweise hat es im September 2021 einen öffentlichen Infotag mit Baustellenführungen für Grundschulkindern sowie Infotischen gegeben, an denen alle Interessierten mit den Planerinnen und Planern ins Gespräch kommen konnten. Weitere aufsuchende Aktionen dieser Art werden in den nächsten Monaten folgen.

Katharina Thomalla, Stadt Münster

Verkehrsversuche in Münster

Busspur, geänderte Vorfahrt und neue Straßengestaltung in der Erprobung

Ob sich eine Idee wirklich bewährt, zeigt erst die Praxis. In diesem Sommer hat die Stadt Münster ausprobiert, wie sich Mobilität anders gestalten lässt. Verschiedene Verkehrsträger standen im Fokus, denn: In Münster wird Mobilität ganzheitlich gedacht. Einer der Verkehrsversuche ist über Ende September 2021 hinaus verlängert worden.

Busspur im Bereich des Hauptbahnhofs

Ein Verkehrsversuch hatte den ÖPNV im Blick: Eine temporär eingerichtete Busspur vom Ludgeriplatz bis zum Landeshaus sorgte für freie Fahrt am zentralen Knotenpunkt Hauptbahnhof. Dazu sind nur kleine Veränderungen in Form von Markierungs- und Beschilderungsarbeiten nötig gewesen. Die bereits vorhandenen Busspuren verlängern sich damit um ungefähr die gleiche Strecke. Ein Zwischenergebnis: Die Fahrtzeiten verkürzen sich und der Fahrplan wird verlässlicher. Um die Auswirkungen der Busspur im Jahresverlauf einschätzen zu können, wurde dieser Verkehrsversuch bis Ende des Jahres 2021 verlängert.

Geänderte Vorfahrt an der Promenade

Jeder in Münster kennt sie: Die Promenade ist eine der bekanntesten Fahrradstrecken in Münster. Sie wird zudem der Verteiler für die neuen Velorouten, die Münster, seine Stadtteile und die Nachbargemeinden verbinden. Kreuzungsfrei ist dieser grüne Innenstadtring jedoch nur an einer Stelle – an zehn weiteren Übergängen haben die Menschen Vorfahrt, die auf der die Promenade kreuzenden Straße fahren. Um den Radverkehr auf der Promenade an dieser Stelle nicht abzubremesen, ist am Neubrückentor versuchsweise die Vorfahrt umgekehrt worden. Durch angepasste Verkehrsschilder, umgebaute Gehwege, großflächige Piktogramme und einen rot eingefärbten Kreuzungsbereich war dies auch baulich sichtbar. Möglich wurde der Verkehrsversuch auch durch die temporäre Herausnahme des Busverkehrs auf dieser Strecke, wodurch der Verkehr insgesamt reduziert wurde. Auch dieser Verkehrsversuch sollte zunächst verlängert werden. Allerdings zeigte sich im Zuge der Umsetzung, dass die Vorfahrt für die Promenade aufgrund



Busspur am Hauptbahnhof

der komplexen Verkehrsbeziehungen zu keiner zufriedenstellenden Lösung führt. Deshalb ist dieser Verkehrsversuch nach zehnwöchiger Laufzeit in den Herbstferien beendet worden.

Autofreier Straßenraum in der City

Mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger in einem engen, altstadtnahen Straßenraum – das war das Ziel des Verkehrsversuches in einem Teilabschnitt der Hörsterstraße. Die vormals von Bussen und Autos genutzte Fahrbahn wurde als Fußgängerzone auch für Radfahrerinnen und -fahrer freigegeben. Mit mobilen Sitzgelegenheiten und viel Grün konnte ein attraktiver Straßenraum geschaffen werden, der zum Verweilen einlud. Auch der direkt angrenzende Parkplatz wurde für den Kfz-Verkehr gesperrt und mit Sitzpodesten, mobilen Fahrradständern und Grün umgestaltet. Einige der temporären Fahrradständer wurden durch dauerhafte Anlehnbügel ersetzt – damit übernimmt die Stadt Münster in der Hörsterstraße dauerhaft einen Baustein des Versuches.

Straßenraum neu denken

Anders als bei den drei vorhergehenden Beispielen, handelt es sich beim Reallabor Wolbecker Straße in erster Linie um ein Beteiligungsformat. Die Wolbecker Straße in Münster ist geprägt von Gastronomie und Einzelhandel, ist Durchgangsstraße und lebendige Wohngegend. Die Anforderungen an den schmalen Straßenraum verändern sich, die vielseitigen Nutzungen spiegeln sich in der Aufteilung des Straßenraums aber noch

Geänderte Vorfahrt an der Promenade



Hörster Straße wurde zur Fußgängerzone

zu wenig wider. Die Wolbecker Straße soll in Zukunft an Sicherheit und Aufenthaltsqualität gewinnen und gleichzeitig Hauptverkehrsachse bleiben. Um die Nutzerperspektive einzufangen sowie Wünsche, Ideen und Bedarfe in die weiteren Planungen einfließen zu lassen, wurde für einige Tage ein Reallabor eingerichtet. Hier gab es ein vielfältiges Programm, bei dem die Bürgerinnen und Bürger vor Ort mit den Planerinnen und Planern ins Gespräch kommen konnten.

Fazit: Experimentieren erwünscht!

Der Sommer in Münster stand ganz im Zeichen des Themas Mobilität. Die Verkehrsversuche waren Stadtgespräch und standen im Fokus der lokalen Medien. Das Experimentieren auf Zeit konnte jedoch nur gut gelingen, weil die Stadt flexibel auf die Neuerungen reagiert hat. Im Laufe der Zeit wurden insbesondere an der Promenadenquerung zusätzliche Maßnahmen wie bspw. der Einbau von Rüttelstreifen, aber auch das Aufstellen weiterer Leuchten ergriffen, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu erhöhen. Der Lernprozess im laufenden Experiment war ein wichtiger Bestandteil. Hierbei war die Meinung der Nutzerinnen und Nutzer von großer Bedeutung. Für alle Verkehrsversuche wurden Umfragen durchgeführt, die nun ausgewertet und anschließend präsentiert werden. Es lässt sich aber bereits jetzt festhalten: Die vorübergehenden Verkehrsexperimente geben wichtige Hinweise für die Mobilitätsplanung in Münster.

Katharina Thomalla, Stadt Münster

Reallabor an der Wolbeckerstraße





Lothringerstraße nach Fertigstellung der Rotbeschichtung.

Erste komplett rote Fahrradstraße in Aachen umgesetzt

Mit der Lothringerstraße wurde in Aachen erstmals eine vollflächig rot eingefärbte Fahrradstraße auf einer Länge von ca. 200 m gebaut



Lothringerstraße vor dem Umbau.

Die Lothringerstraße wies zuvor mit einem nicht benutzungspflichtigen Radweg in Seitenlage und einem sehr schmalen Gehweg funktionale Mängel für den nicht motorisierten Individualverkehr auf. Der Streckenabschnitt ist ein zentraler Bestandteil der Aachener Rad-Vorrang-Routen zwischen dem Zentrum und den Stadtteilen Eilendorf und Brand. Der Ausbau eines Rad-Vorrang-Netzes wurde 2019 vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen beschlossen. Auf zunächst zehn ausgewiesenen Routen soll das Radfahren in Aachen sicherer und komfortabler werden. Der Radverkehr soll vor allem über Fahrradstraßen und separate Radwege geführt werden.

Ebenfalls ist die Lothringerstraße Teil des Premiumfußweges 3 vom innerstädtischen Münsterplatz zur Grünanlage Franken-

berger Park. Premiumfußwege sollen u.a. durch ausreichend breite Gehwege, gute Querungsmöglichkeiten und zahlreiche Sitzmöglichkeiten attraktive Verbindungen aus der Innenstadt ins Grüne darstellen. In Aachen sind zehn derartige Fußverbindungen vorgesehen.

Die gemeinsame Linienführung von Rad-Vorrang-Route und Premiumfußweg in der Lothringerstraße konnte durch die Einrichtung einer Fahrradstraße in Kombination mit der Umsetzung eines breiten, begrünten Gehweges vereinbart werden.

Der Bau der Fahrradstraße wurde entsprechend den politisch beschlossenen Aachener Standards zur Gestaltung von Fahrradstraßen ausgeführt. Zur Realisierung einer 4,50 m breiten Fahrgasse der Fahrradstraße zzgl. eines Sicherheitstrennstreifens zu Kfz-Parkständen und ausreichend breiter Gehwege musste auf einer Seite der längs gerichtete Parkstreifen entfallen (-21 Kfz-Parkplätze und -4 Bäume). Der verbleibende Parkstreifen wurde durch sieben neu gepflanzte Bäume gegliedert. Der anschließende Premiumfußweg weist eine Breite von ca. 2,80 m auf. Die Einmündungsbereiche der angrenzenden Straßen wurden mit Gehwegüberfahrten hergestellt. Entlang der Fahrradstraße bzw. des Premiumfußweges sind der Fahrverkehr und die Fußgänger*innen somit vorfahrtsberechtigigt.

Die Lothringerstraße ist für den Kfz-Verkehr nur teilweise in beide Fahrtrichtungen nutzbar. Eine stadtauswärts gerichtete Verbindung auf die Hauptverkehrsstraße Wilhelmstraße besteht durch eine Einbahnstraßenregelung nicht. Hier wurde ein Modalfilter mit separatem Radsignal eingerichtet.

Die Arbeiten wurden im Anschluss an eine umfangreiche Kanalneubau- und Sanierungsmaßnahme in der Straße durchgeführt und Ende 2020 fertiggestellt. Die rote Epoxidharz-Oberflächenbeschichtung der Fahrgasse der Fahrradstraße erfolgte im Sommer 2021. Damit wurde dem Ziel 4 des vom Rat der Stadt Aachen angenommenen Radentscheides, alle neuen Radverkehrsanlagen in Aachen rot einzufärben, entsprochen. Am 14. Juli 2021 wurden der Premiumfußweg und die erste rote Fahrradstraße Aachens offiziell eröffnet. Entlang der Rad-Vorrang-Route Brand sind in diesem Jahr bereits weitere rote Fahrradstraßen entstanden.

Im Rahmen des ExWoSt-Projektes des Bundesministeriums des Inneren, für Bau und Heimat wurden die quartiersbezogenen Mobilitätsansprüche der Lothringerstraße im Suermondviertel analysiert. Der Bau der Fahrradstraße wurde innerhalb des Förderprogrammes „Klimaschutz durch Radverkehr“ des



Eröffnungsfeier der Fahrradstraße und des Premiumfußweges.

Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit realisiert.

Bastian Weiser, Stadt Aachen

Mehr Sicherheit und Komfort durch Aufpflasterungen

Zehn Einmündungen werden fahrradfreundlich umgestaltet



Engerstraße vorher/nachher: Die Aufpflasterung reduziert die Geschwindigkeiten des querenden Kfz-Verkehrs und sorgt so für mehr Sicherheit und Komfort für den Rad- und Fußverkehr entlang der Grafenberger Allee. Foto: Amt für Verkehrsmanagement

Seit Mitte Juni 2021 laufen die Umbaumaßnahmen an der Grafenberger Allee, um diese fahrradfreundlicher zu gestalten. In einem ersten Schritt werden dort insgesamt sechs einmündende Nebenstraßen aufgepflastert. Die ersten beiden Einmündungen wurden bereits fertiggestellt. An der Engerstraße und der Gehrtsstraße wurden die einmündenden Fahrbahnen auf das Niveau des Seitenraums angehoben. Dem Radverkehr wird so eine optimale, ebene und zügige Querung ermöglicht und zugleich werden die Geschwindigkeiten des kreuzenden Kfz-Verkehrs verringert.

„Wir möchten die Verkehrssicherheit für den Radverkehr in Düsseldorf verbessern“, erklärt Jochen Kral, Mobilitätsdezer-

nent der Stadt. „Aufpflasterungen sind hierfür ein effektives Element, mit dem im Stadtgebiet bereits positive Erfahrungen gemacht wurden. Für den Radverkehr erreichen wir so den eindeutigen Vorrang und sorgen für mehr Sicherheit und Komfort in den Kreuzungsbereichen, wovon auch der Fußverkehr profitiert.“

Auch an der Kruppstraße, die ebenfalls Teil des Radhauptnetzes ist, wurde die Einmündung in die Van-der-Werff-Straße aufgepflastert. Bis Anfang 2022 sollen noch vier weitere Aufpflasterungen entlang der Grafenberger Allee realisiert werden.

Kai-Thomas Fischer, Landeshauptstadt Düsseldorf

Breitere Nebenanlagen für Radfahrer und Fußgänger

Der Rhein-Radweg erhält mehr Platz



Durch den neu aufgeteilten Straßenraum wird zum Rheinufer hin mehr Platz für den Seitenraum geschaffen, in dem nun der Rad- und Fußverkehr separiert wird und ein Zweirichtungsradweg in rotem Asphalt Platz findet. © Grafik: Amt für Verkehrsmanagement

Das Joseph-Beuys-Ufer ist Teil des Nord-Süd-Radweges entlang des Rheins und gehört zum Radhauptnetz. In einem ersten Bauabschnitt wird dort nun ein 2,75 m breiter, neuer Zweirichtungsradweg gebaut. Der neue Radweg wird an rotem Asphalt zu erkennen sein. Er wird getrennt vom Fußgängerverkehr angelegt und bietet zukünftig mehr Platz und Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger. „Der Radweg ist nicht nur eine wichtige Radverkehrsachse für den Pendlerver-

kehr, sondern auch besonders beliebt bei Freizeitradlern. Nach dem Umbau wird er getrennt vom Fußverkehr verlaufen und so wird diese besonders attraktive Radverkehrsachse weiter aufgewertet“, freut sich Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller.

„Im Zuge des Ausbaus des Radhauptnetzes hat der Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschlossen, für eine durchgehende Radwegverbindung den Straßenraum in diesem Teilabschnitt

neu zu verteilen, um mehr Platz im Seitenraum zu gewinnen. Den neu geschaffenen Raum nutzen wir, um den Rad- und Fußverkehr auf diesem Teilstück zukünftig getrennt zu führen. Dafür wird in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg in rotem Asphalt angelegt“, erläutert Düsseldorfs Mobilitätsdezernent Jochen Kral.

Mit einer neuen Querung am Knotenpunkt Oederallee werden zudem die Radwegeanschlüsse in Richtung Oberkassel und Heinrich-Heine-Allee optimiert. Der Beschluss des Ordnungs- und Verkehrsausschusses sieht neben dem Zweirichtungsradweg entlang des Joseph-Beuys-Ufers zusätzlich eine Rampe für den Fuß- und Radverkehr vor, die diesen alternativ über das Tonhallenufer und das Robert-Lehr-Ufer führt. Sie soll in einem zweiten Bauabschnitt schnellstmöglich realisiert werden. Die Planungen dafür laufen bereits und sollen bis Ende 2021 fertiggestellt sein.

*Kai-Thomas Fischer,
Landeshauptstadt Düsseldorf*

„Die Innenstadt wird ein Stück fahrradfreundlicher“

Beim Ausbau des Radhauptnetzes schafft man 2021 gleich an mehreren Stellen wichtige Lückenschlüsse



Der Umbau des Worringer Platzes bildet den Abschluss für ein Schlüsselprojekt beim Ausbau des Radhauptnetzes. © Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

Zwei Lückenschlüsse am Worringer Platz

Der Umbau des Worringer Platzes bildet den Abschluss für ein Schlüsselprojekt beim Ausbau des Radhauptnetzes. Noch im Herbst 2021 wird der Zusammenschluss der neuen Radwege auf der Worringer Straße und der Karlstraße geschaffen. Anschließend können Radfahrer auf der rund 1,3 km langen Nord-Süd-Achse vom Wehrhahn bis zum Stresemannplatz durchgehend auf komfortablen Radverkehrsanlagen entlang einer Hauptverkehrsachse fahren.

Darüber hinaus werden auch die Radwege auf der Kölner Straße über den Worringer Platz zusammengeführt. So



Worringer Straße: Im Rahmen der Sanierung der Fahrbahndecke wurden die einzelnen Fahrstreifen neu angeordnet und eine gesicherte Radwegführung markiert. © Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

entsteht eine rund 1,6 km lange Radverkehrsachse vom Oberbilker Markt in Richtung Wehrhahn.

„Gemeinsam mit dem Lückenschluss an der Kölner Straße/Pempelforter Straße wird ein großes zusammenhängendes Teilstück des Radhauptnetzes in der Innenstadt komplettiert“, betont Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller. „Die Innenstadt wird ein Stück fahrradfreundlicher.“

Hintergrund

Aufgrund der komplexen Gegebenheiten wurde die Umsetzung der Radverkehrsmaßnahme Karlstraße/Worringer Straße in mehreren Abschnitten realisiert.

Achse Karlstraße/Worringer Straße

Bereits 2019 wurde auf dem Teilstück zwischen Am Wehrhahn und Ackerstraße entlang der Worringer Straße auf einer Länge von rund 400 m beidseitig ein Radfahrstreifen markiert. Dazu waren im Knoten Worringer Straße/Gerresheimer Straße erhebliche Umgestaltungen erforderlich. Ferner wurde die ge-



Auf der Karlstraße wurden beidseitig neue Radfahrstreifen markiert.

© Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

samte Ampelanlage erneuert und um eigene Fahrradsignale ergänzt. Im Sommer 2020 wurde ein weiteres Teilstück des Projektes fertiggestellt. Auf der Karlstraße wurde zwischen Stresemannplatz und Kurfürstenstraße in beiden Fahrtrichtungen ein neuer Radweg angelegt. Im Rahmen der Sanierung der Fahrbahndecke wurden die einzelnen Fahrstreifen neu angeordnet und eine gesicherte Radwegführung markiert. Gleichzeitig wurden auch die Ampeln an den Einmündungen von Bismarck-, Friedrich-Ebert- und Kurfürstenstraße umgebaut und für den Radverkehr optimiert.

Achse Kölner Straße

2018 wurden hier zuletzt auf dem Straßenabschnitt zwischen Worringer Platz und Gerresheimer Straße beidseitig auf den rechten Fahrspuren Radverkehrsanlagen mit einer Gesamtbreite von 3,25 m markiert. An den nicht signalisierten Einmündungen wurden die Radfahrstreifen, wie üblich, rot eingefärbt.

*Kai-Thomas Fischer,
Landeshauptstadt Düsseldorf*

Fahrradparkturm in Düsseldorf

Am Bahnhof Bilk entstehen 120 vollautomatisierte Stellplätze



Bis Herbst 2022 soll vor den Düsseldorf Arcaden in Bilk eine vollautomatisierte Fahrradabstellanlage mit 120 Stellplätzen entstehen – die erste dieser Art in Nordrhein-Westfalen.

© Visualisierung sop architekten

Auf dem Vorplatz der Düsseldorf Arcaden, einem Einkaufszentrum im Düsseldorfer Stadtteil Bilk, wurde mit dem Bau des neuen Fahrradparkturms begonnen. Bis Herbst 2022 soll dort eine vollautomatisierte Fahrradabstellanlage mit 120 Stellplätzen entstehen. Die Landeshauptstadt geht mit dem Bau des Fahrradparkturms einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung fahrradfreundliche Stadt. Damit hat sie eine Vorreiterrolle in Nordrhein-Westfalen: Eine vollautomatische Abstellanlage für Fahrräder gibt es bisher nirgendwo. Auch deutschlandweit ist

ein Fahrradparkturm bislang eine Rarität. Mit insgesamt 120 Einstellboxen für Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes stellt der Bilk-Fahrradparkturm einen Höhepunkt für alle Fahrradfahrer im Herzen Düsseldorfs dar.

„Mit dem Bau des Fahrradparkturms sollen verstärkt Pendlerverkehre mit dem lokalen ÖPNV und dem Radverkehr verknüpft werden“, betonte Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller. „Wir möchten besonders an Knoten- und Umstiegsorten den Umweltverbund in Düsseldorf weiter stärken und den Radverkehr fördern.“

„Wir freuen uns, als Landeshauptstadt das Projekt ‚Vollautomatischer Fahrradparkturm Bahnhof D-Bilk‘ realisieren zu können. Das Projekt leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende. Mit dem Fahrradparkturm bauen wir das Bike&Ride-Angebot in Düsseldorf weiter aus und schaffen attraktive und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder“, sagte Jochen Kral, Dezernent für Mobilität.

Die Kosten des Gesamtprojektes belaufen sich auf rund 1,5 Mio. Euro. Für die Umsetzung des Projektes erhält die Stadt Düsseldorf im Rahmen der Nationalen Klimainitiative eine Förderung vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit in Höhe von rund 425.000 Euro.

Kai-Thomas Fischer, Landeshauptstadt Düsseldorf



Ein Beispiel für die erfolgreiche Umsetzung von Bürgerradwegen ist der Bau des Radweges an der L 591 zwischen Ibbenbüren und Tecklenburg. Der damalige Verkehrsminister Hendrik Wüst (rechts), Bundesministerin Anja Karliczek (3.v.r), die technische Direktorin von Straßen.NRW Dr. Petra Beckefeld (3.v.l), der Bürgermeister der Stadt Tecklenburg Stefan Streit (2.v.l.) und der Technische Beigeordnete der Stadt Ibbenbüren Uwe Manteuffel (5.v.l.) machten sich gemeinsam mit Vertretern des Bürgerradwegvereins, von Straßen.NRW und der ausführenden Baufirma ein Bild vor Ort. Mit Silke Wellmeier (6.v.l.) und Ulrike Sackardt (6.v.r.) an der Spitze war es dem Verein u.a. gelungen, alle Gespräche mit den Grundstückseigentümern zu einem erfolgreichen Abschluss zu bringen.
Foto: LandesbetriebStraßen.NRW

Straßen.NRW setzt auf vielfältige Lösungen beim Radwegebau

Bürgerradwege – gemeinsam zum Ziel

Radwege bauen und die vorhandene Infrastruktur an die veränderten Ansprüche – u.a. durch E-Bikes – anpassen, das sind zentrale Zielsetzungen von Straßen.NRW. Ein komfortables und sicheres Radwegenetz stärkt den Radverkehr und leistet zudem einen wertvollen Klimaschutzbeitrag. Dabei gilt es, möglichst passgenaue und schnelle Umsetzungsmöglichkeiten zu finden. Nicht immer einfach, denn häufig sind mit Blick auf die Ausgangssituation individuelle Lösungen gefragt, zudem sind beispielsweise für Querschnittsumgestaltungen verschiedene formale Beteiligungsschritte einzuhalten. Ein mittlerweile wichtiges Puzzleteil zu einem flächendeckenden Radwegenetz sind die sogenannten „Bürgerradwege“. Allein im Münsterland, dem Vorreiter bei der Einführung dieser Idee, sind bereits über 300 km in über 170 Projekten realisiert worden – ein wirkliches Erfolgsmodell also. Doch was steckt eigentlich genau dahinter?

Bei den Bürgerradwegen sind neben Land, Kreis und Stadt oder Gemeinde auch Bürgerinnen und Bürger am Bau der Radwege beteiligt. Sie bringen das Projekt in vielfältiger Art und Weise voran. Oftmals gründet sich ein Bürgerradwegverein, der sich für „seinen Radweg“ starkmacht. Das Land NRW stellt die finanziellen Mittel zur Verfügung, Straßen.NRW steht den engagierten Bürgerinnen und Bürgern beratend zur Seite und unterstützt bei der Planung. Kein Projekt ist wie das andere, immer wieder sind kreative Einzellösungen gefragt. Beim Bau von Bür-

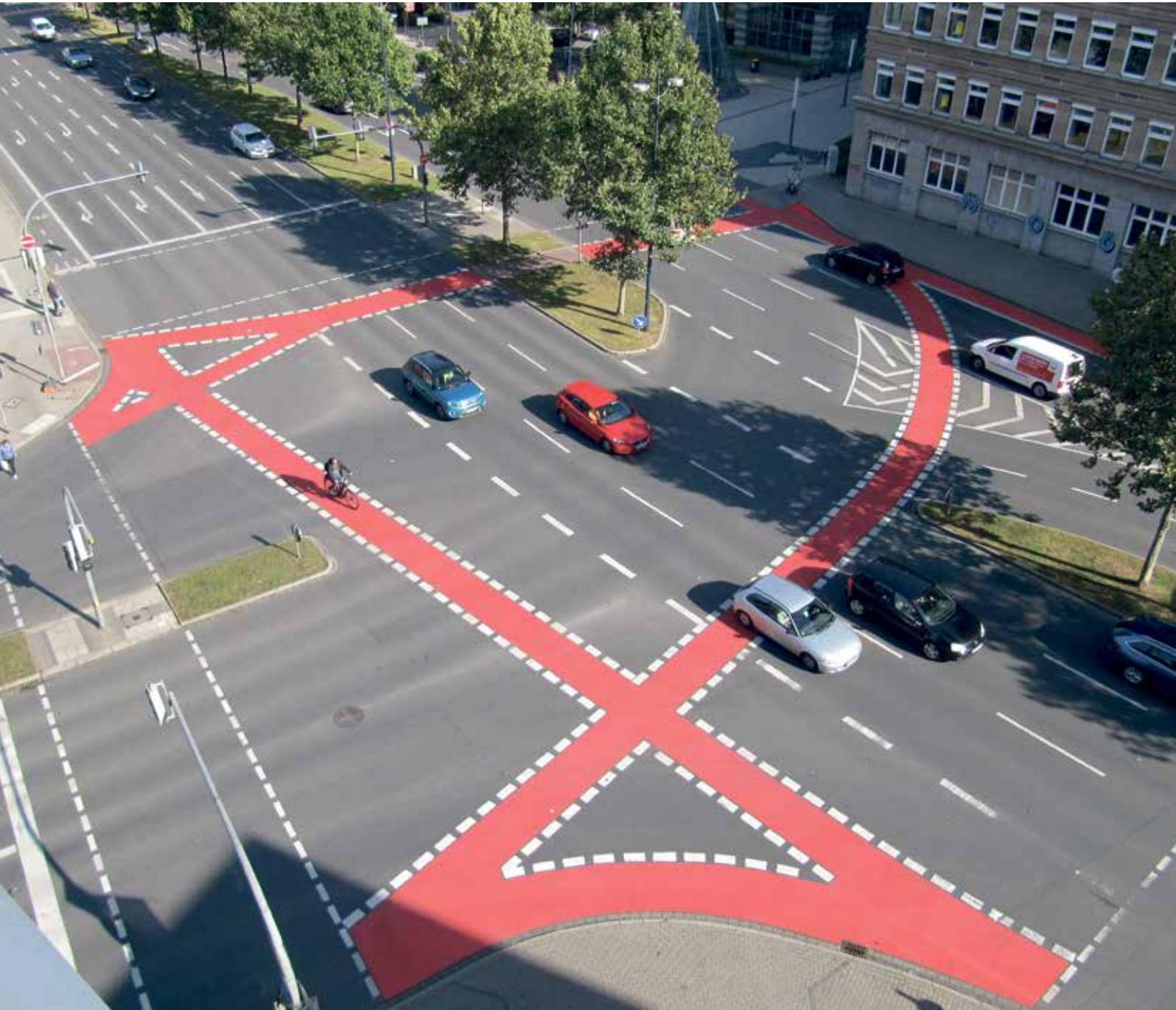
gerradwegen besteht eine höhere Flexibilität bei den Ausbaustandards – natürlich immer nach dem Stand der Technik. Häufig leisten die Menschen vor Ort einen grundlegenden Beitrag, indem sie die Gespräche mit den Grundstückseigentümern führen und hier durch die persönliche Vernetzung vieles bewegen können.

Das Landesverkehrsministerium hat dieses Modellprojekt 2005 ins Leben gerufen und seitdem ca. 27 Mio. Euro investiert. Rund 370 km Radwege sind so entstanden und es werden dank des aktiven Einsatzes der Menschen vor Ort immer mehr. Allein im September 2021 hat Verkehrsminister Hendrik Wüst an zwei Veranstaltungen zum Bau von Bürgerradwegen in Ibbenbüren/Tecklenburg und Ascheberg/Drensteinfurt teilgenommen. Straßen.NRW-Direktorin Dr. Petra Beckefeld betonte zu diesem Anlass: „Auf dem Weg zu einem noch leistungsfähigeren Radverkehrsnetz sind Bürgerradwege ein wichtiger Baustein. Mit ihrem Engagement leisten die Bürgerinnen und Bürger einen Beitrag zur Zukunftsfähigkeit der Mobilität in ihrer Region. Daher können sie auch in Zukunft fest auf unsere Unterstützung setzen.“

Nina Wischeloh, Straßen.NRW,
Pressesprecherin Regionalniederlassung Münsterland

Rotmarkierungen in Dortmund

Sichere Führung des Radverkehrs in Kreuzungen



Rotmarkierung an der Kreuzung Hoher Wall und Rheinische Straße in Dortmund. Foto: Stadt Dortmund / Hendrik Konietzny

Speziell in Kreuzungsbereichen bzw. bei kreuzenden Verkehren wird eine Rotmarkierung vorgenommen, um gerade in diesen potenziellen Gefahrenbereichen eine Signalwirkung zu erzeugen. Seit 2019 hat die Stadt Dortmund bereits 49 Knotenpunkte im Bestand markiert und

wird die Maßnahme im kommenden Jahr fortsetzen, wenn die Witterungsbedingungen wieder Markierungsarbeiten zulassen", erklärt Tiefbauamtsleiterin Sylvia Uehlendahl.

Eines der neusten Markierungsbeispiele findet sich an der Kreuzung von

Rheinische Straße und Hoher Wall. Vom Dach des angrenzenden Unique Hotels präsentiert sich der Umfang der Maßnahme.

Stadt Dortmund

Stadt Dülmen richtet Fahrradstraßen ein

Einheitliche Gestaltung und Qualitätsstandards unterstützen den Radverkehr

Gute Aussichten für Radler: Die Stadt Dülmen im Kreis Coesfeld baut mehrere Straßenabschnitte in der Innenstadt zu sogenannten „Fahrradstraßen“ um. Den Anfang machte Mitte September 2021 der Olfener Weg: Auf dieser Straße haben Radler ab sofort Vorrang vor dem Autoverkehr. Drei weitere Straßen bzw. Straßenabschnitte kommen in den kommenden Monaten hinzu. Sie wurden ausgewählt, da sie über bereits bestehende Velorouten führen und aus den vier Himmelsrichtungen zu zentralen Punkten in der Innenstadt wie Schulen oder Freizeit- und Infrastruktureinrichtungen führen.

In Fahrradstraßen können Radler die gesamte Fahrbahnbreite nutzen. Autos dürfen die Straßen ebenfalls befahren, müssen sich dem Radverkehr aber unterordnen. Es gilt Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit. Um eine hohe Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern sowie einen hohen Wiedererkennungswert zu erzielen, gel-



Vorfahrt für Radler: Der Olfener Weg in Dülmen ist seit September Fahrradstraße. Weitere Straßenabschnitte kommen noch hinzu. Foto: Stadt Dülmen

ten einheitliche Qualitätsstandards für die Gestaltung:

- Fahrgassenbreite von mind. 3,50 m (Markierung mit gestrichelter Leitlinie)
- Fahrradstraße bevorzugen, d.h. Rechts-vor-links-Regelung aufheben
- Kreuzungsbereiche rot markieren

- Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ mit Zusatzzeichen z.B. „Kfz frei“ und Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn

Mit den Fahrradstraßen möchte die Stadt den Radverkehr, die Nahmobilität und die Verkehrssicherheit fördern. Dies geschieht neben den Fahrradstraßen auch durch ein weiteres Großprojekt: Unter dem Motto „Klimagerecht mobil unterwegs“ baut die Stadt das in die Jahre gekommene Bahnhofsareal zu einem Mobilitätsknotenpunkt aus. Der Radverkehr steht dabei in besonderem Fokus. Bis Herbst 2022 sollen große Teile des Projektes abgeschlossen sein. Eingebettet in das Klimaschutzkonzept der Stadt trägt der neue Bahnhof dann einen maßgeblichen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase und damit zur Verbesserung der CO₂-Bilanz bei.

Weitere Infos sind unter www.duelmen.de zu finden.

André Simes, Stadt Dülmen

Einrichtung von Fahrradstraßen in Köln schreitet voran

Das mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnete Projekt wird auf weitere Abschnitte ausgeweitet



Foto: Stadt Köln

In 2021 hat die Stadt Köln weitere Fahrradstraßen eingerichtet. Neben der Euskirchener Straße im Stadtbezirk Lindenthal sind der Kartäuserwall und ein weiterer Abschnitt des Friesenwalls in der Kölner Innenstadt mittlerweile dem Radverkehr vorbehalten. Der Autoverkehr ist dort nur noch zu Gast.

Neben den entsprechenden Verkehrsschildern werden in Köln zur Verdeutlichung großflächige Piktogramme auf der Straße aufgebracht und das Parken wird durch Markierungen geordnet.

In zwei Abschnitten konnten insgesamt 20 Stellplätze umgewandelt werden, sodass neben einer Verbreiterung der Fahrgasse auf 4 m ein Multifunktionsstreifen eingerichtet werden konnte. Darin wurden störende Elemente von den Gehwegen platziert, wie z.B. Parkscheinautomaten, Fahrradabstellanlagen oder Außengastronomie. Diese Flächenaufteilung wurde bereits erfolgreich im Friesenwall erprobt. Im Jahr 2020 wurde die Stadt Köln hierfür mit dem zweiten Platz beim Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet.

Zurzeit laufen die Planungen für die Fahrradstraßenachse Fleischmengergasse – Kleiner Griechenmarkt – Weidenbach und für die Fortführung des Fahrradstraßenringes auf den Wällen. Insgesamt gibt es in Köln derzeit in 39 verschiedenen Straßen insgesamt etwa 19 km Fahrradstraßen.

Oliver Klaholz, Stadt Köln

Kölner Innenstadt wird weiter autofrei

Weitere autofreie Abschnitte am Eigelstein

Die Stadt Köln hat Anfang September 2021 die Beschilderung zur Verkehrsberuhigung am Eigelstein umgesetzt. Zwischen der Eisenbahnunterführung und der Eigelsteintorburg wurden weitere autofreie Abschnitte eingerichtet, in denen morgens zwischen 6 und 11 Uhr lediglich Lieferverkehr gestattet ist. Für Bewohner*innen bleibt die Zufahrt zu ihren Höfen und Tiefgaragen frei, wenn sie dort einen Stellplatz haben.

Oberbürgermeisterin Henriette Reker: „Ich freue mich, dass sowohl Fußgänger*innen als auch Radfahrer*innen am Eigelstein mehr Platz erhalten. Die

Einrichtung der neuen autofreien Bereiche ist ein wichtiger Schritt für das neue Gesicht des Eigelstein. Hier wird sichtbar, in welche Richtung wir weitere Geschäftsstraßen in der Innenstadt in den nächsten Jahren entwickeln und damit die Verkehrswende aktiv gestalten wollen.“

Bis November 2021 werden weitere Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums sowie die Neuordnung und Erweiterung des Fahrradparkens umgesetzt. Auf der westlichen Straßenseite entsteht z.B. ein Multifunktionsstreifen mit Gestaltungselementen

und Einrichtungen zum Fahrradparken. Der Eigelstein ist ab sofort „Fahrradstraße“, das heißt: für Fahrradfahrer*innen in beiden Richtungen befahrbar. Um ein zusammenhängendes Fahrradnetz zu bilden, wurde auch im Thürmchenswall und in der Greesbergstraße eine Fahrradstraße eingerichtet. Hier bleibt die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr frei. Weitere Straßen befinden sich derzeit in der Überprüfung, inwieweit auch dort der Kfz-Verkehr herausgenommen werden kann: Ehrenstraße, Deutzer Freiheit, Severinstraße.

Philip Babiasz, Stadt Köln

Innovative Straßenraumaufteilung – Ladezone in Mittellage ermöglicht autofreie Fahrradstraße am Kölner Neumarkt

Fleischmengergasse gehört ab sofort dem Radverkehr

Südlich des Neumarkts hat das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung kürzlich eine spezielle Straßenraumaufteilung vorgenommen.

Hervorzuheben ist, dass in Mittellage eine Ladezone geschaffen wurde, die nach 18 Uhr für das Anwohnerparken freigegeben wird. Durch die neue Verkehrsflächenaufteilung und eine Teilsperre für den Autoverkehr wurden zwei Fahrspuren geschaffen, die beide als Fahrradstraßen ausgewiesen wurden:

- Die Fahrspur in südlicher Fahrtrichtung (vom Neumarkt weg) wird als reine Fahrradstraße ausgewiesen, Kfz-Verkehr ist hier nicht mehr zugelassen.
- In Fahrtrichtung Cäcilienstraße wird die Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“ ausgewiesen und dient (wie heute auch) dem Kfz-Verkehr als Einbahnstraße.

Diese neuartige Verkehrsflächenaufteilung wurde bisher an drei verschiedenen Strecken in Köln umgesetzt:

- Hohenstauenring in Fahrtrichtung Zülpicher Platz
- Magnustraße am Römerturm
- Fleischmengergasse

Vorteil dieser neuen Aufteilung ist, dass Lade- und Lieferverkehre den Radfahrstreifen nicht kreuzen müssen, um die Ladezone zu erreichen. Außerdem dient die Ladezone quasi als Abtrennung des Radfahrstreifens von der Fahrbahn, der Radfahrstreifen wird von Lieferfahrzeugen frei gehalten.

Die Zufahrt von der Cäcilienstraße in die Fleischmengergasse wurde im Vorgriff auf diese Maßnahme bereits im Oktober 2019 dauerhaft für den Autoverkehr gesperrt. Neben den entsprechenden Verkehrsschildern hat die Stadt Köln zur Verdeutlichung großflächige Fahrradstraßenpiktogramme aufgebracht.

Oliver Klaholz, Stadt Köln



Foto: Stadt Köln

Bessere Sichtbarkeit für Radfahrstreifen in Köln

Kunststoffelemente mit Hochreflexfolie verstärken die Separation

Die Stadt Köln hat zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden im April 2021 umgesetzten Radfahrstreifen auf der Aachener Straße in Fahrrichtung Richtung Innenstadt mit sogenannten „Sichtzeichen“ ergänzt und somit deutlicher von der Kfz-Spur getrennt. Grundlage dafür war ein Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt.

Bei der gewählten Trenneinrichtung handelt es sich um 30 cm hohe Kunststoffelemente mit einer guten Tages- und Nachtsichtbarkeit, Hochreflexfolie im Sichtzeichen und Reflektoren in der Fußplatte. Verwaltungsinterne Untersu-



Foto: Stadt Köln

chungen haben positive Eigenschaften in Bezug auf Widerstandsfähigkeit und Unterhaltungsaufwand gezeigt.

Die Sichtzeichen verbessern die Erkennbarkeit der Radverkehrsanlagen

und tragen somit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden bei. Ein Überfahren der Markierung und damit Befahren des Radfahrstreifens mit Kfz soll damit noch wirksamer verhindert werden.

Um eine Verwechslung mit Baustellenmarkierungen oder -einrichtungen zu vermeiden, werden diese in weißer Farbe verbaut. Um die neu eingeführten Elemente in angemessenem Umfang in der Praxis zu testen, wurde zunächst nur der erste Abschnitt mit den Sichtzeichen ausgestattet.

Hendrik Weischet, Stadt Köln

Fahrradfreundliche Umgestaltung auf Parallelachsen

2,50 m breite Radfahrstreifen in der Kölner Innenstadt auf Magnus- und Christophstraße



Ein Abschnitt der neu gestalteten Magnusstraße.

Foto: Stadt Köln

Die Stadt Köln hat im November 2020 mit der fahrradfreundlichen Umgestaltung der Achse Magnusstraße begonnen. Im Februar 2021 folgte der Beginn für den fahrradfreundlichen Umbau der Achse Christophstraße. Mittlerweile sind die Arbeiten weit vorangeschritten und der Lückenschluss für den Radverkehr zwischen Neuehrenfeld beziehungsweise Ehrenfeld und der Innenstadt nimmt weiter Form an.

Radverkehrsfreundliche Umgestaltung

Insgesamt werden im Zuge der Umsetzung der beiden Radverkehrsachsen rund 1,8 km Straße radverkehrsfreundlich umgestaltet (Achse Christophstraße rund 950 m, Achse Magnusstraße etwa 850 m).

Dabei kommen grundsätzlich folgende Bausteine zur radverkehrsfreundlichen Umgestaltung grundsätzlich zum Einsatz:

- Überwiegend Herstellung eines Radfahrstreifens mit einer Breite von 2,50 m (beinahe ausnahmslos auf der Achse Magnusstraße; auf der Achse Christophstraße zwischen Von-Werth-Straße und Börsenplatz)
- Abschnittsweise Herstellung eines Radschutzstreifens (Achse Christophstraße zwischen Kaiser-Wilhelm-Ring und Von-Werth-Straße sowie zwischen Börsenplatz und Marzellenstraße)
- Herstellung vorgezogener Haltelinien und erweiterter Aufstellbereiche für den Radverkehr im Bereich signalisierter Kreuzungen
- Ermöglichung von direktem und indirektem Linksabbiegen für den Radverkehr
- Roteinfärbung des Radfahrstreifens in Konfliktbereichen
- Herstellung von zusätzlichen Fahrradparkplätzen
- Öffnung einmündender bzw. abgehender Einbahnstraßen

Erneuerung der Ampelanlagen im Streckenverlauf

Im Zuge der Maßnahme führt das Amt für Verkehrsmanagement umfangreiche Arbeiten an den Ampelanlagen durch. Insgesamt wurden bislang vier von neun Ampelanlagen komplett erneuert. Zwei weitere Ampelanlagen wurden zudem bereits umgebaut sowie zwei Ampelanlagen abgebaut und durch einen Zebrastreifen ersetzt. Im Zuge der Erneuerung werden alle Masten, Signalgeber und das Steuergerät ausgetauscht und die Programmierung angepasst. Die erneuerten Ampelanlagen sind blindengerecht ausgestattet. Die neuen Signalgeber in LED-Technik sorgen für eine deutlich bessere Sichtbarkeit. Zur Überwachung und Störungserkennung übertragen die neuen

Ampelanlagen alle Prozess- und Betriebsdaten über den Verkehrsrechner auch an die Verkehrsleitzentrale.

Achse Christophstraße

Auf dem Straßenzug An den Dominikanern – Unter Sachsenhausen – Gereonstraße – Christophstraße entsteht im Rahmen einer Erneuerung von Ampelanlagen und des Rückbaus der Ampelanlage am Börsenplatz eine komfortable Verbindung für Radfahrende zwischen Dom und den Kölner Ringen. In Verlängerung über die in 2018 umgesetzte Einbahnstraßenöffnung für den Radverkehr auf der Gladbacher Straße bildet der Straßenzug die innerstädtische Fortsetzung der von den Stadtteilen Ehrenfeld/Neuehrenfeld kommenden Subbelrather Straße.

Achse Magnusstraße

Als Bindeglied zwischen der Kölner Innenstadt und der Venloer Straße nach Ehrenfeld wird mit der Magnusstraße eine weitere wichtige Ost-West-Verbindung fahrradfreundlich umgestaltet.

Die Ampelanlage an der Einmündung Burgmauer/Appellhofplatz (Verlängerung Neven-DuMont-Straße) wurde im Rahmen des städtischen Programms „Alternative Betriebsformen“ zugunsten eines Zebrastreifens vollständig zurückgebaut.

Im Rahmen der Ampelerneuerung am Knotenpunkt Venloer Straße/Friesenplatz/Kamekestraße wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs der freilaufende

Rechtsabbieger aus der Limburger Straße in die Signalisierung eingebunden. Nach Abschluss der Arbeiten – voraussichtlich bis Ende 2021 – wäre der Lückenschluss zwischen Hohenzollernring und Venloer Straße erfolgt. Zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr wird beispielsweise die Einfahrt in die Limburger Straße durch die Markierung eines Radfahrstreifens ermöglicht und somit die Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet.

Zum Hintergrund

Die Maßnahmen „Magnusstraße“ und „Christophstraße“ wurden mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt und als separate Vorlage zur konkreten Maßnahmenumsetzung vom Rat der Stadt Köln beschlossen und bilden die innerstädtische Fortsetzung der von den Stadtteilen Ehrenfeld/Neu-Ehrenfeld kommenden Straßenzüge Venloer Straße und Subbelrather Straße. Beide Maßnahmen werden als Verkehrswendeprojekte die Bedingungen für Radfahrende in der Innenstadt verbessern und dazu beitragen, dass die Anteile des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen in Köln weiter steigen. Die Maßnahmen wurden vom Amt für Verkehrsmanagement und vom Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung gemeinschaftlich geplant.

Fabian Fohlmeister, Hendrik Weischet, Stadt Köln

Freilaufende Rechtsabbieger in Köln gesperrt

Mehr Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen



Abgepollerter freier Rechtsabbieger von der Venloer Straße in die Ludwig-Kamphausen-Straße. Foto: Stadt Köln

Die Stadt Köln hat ein stadtweites Programm zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an freilaufenden Rechtsabbiegern aufgelegt. Unter freilaufenden Rechtsabbiegern versteht man separate Abbiegespuren an signalisierten Kreuzungen, die nicht in die Ampelanlage einbezogen sind. In der Vergangenheit kam es an freilaufenden Rechtsabbiegern häufig zu Konflikten und Unfällen zwischen Kraftfahrzeugen und nicht moto-

risierten Verkehrsteilnehmer*innen. Daher hat der Rat der Stadt Köln eine Überprüfung, Überplanung und gegebenenfalls den Umbau aller in Köln vorhandenen sogenannten freilaufenden Rechtsabbieger beschlossen, die sich in Köln an rund 500 Stellen finden. Aufgrund dieses Ratsbeschlusses wird in Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, die diese Knotenpunkte untersucht und Handlungen zu deren Umbau vorschlägt. Diese Maßnahmen haben unterschiedliche Umsetzungshorizonte, langfristige Komplettumgestaltungen oder, wie in diesem Fall, kurzfristige Sofortmaßnahmen, die schon parallel zur Erarbeitung der Machbarkeitsstudie umgesetzt werden können.

Aktuell ist der freilaufende Rechtsabbieger im Bereich Venloer Straße/Ludwig-Camphausen-Straße am Hans-Böckler-Platz in Köln „abgepollert“ worden. Das Rechtsabbiegen von der Venloer Straße in die Ludwig-Camphausen-Straße ist ab sofort nur noch über die ehemalige reine Geradeausspur und die entsprechende Ampelanlage möglich. So wird kurzfristig die Sicherheit von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen erhöht.

In den letzten zwei Jahren konnten bereits über 20 Knotenpunkte entschärft werden, viele davon durch den Einsatz von Pollern. In 2021 sollen noch weitere zehn Maßnahmen folgen.

Kristina Kollbach, Stadt Köln

„Marie fährt mit dem Fahrrad zur Schule“

Auf zwei Rädern sicher unterwegs: Meerbuscher Mini-Bilderbuch für kleine Leute



Im Rahmen der Kampagne „Meerbusch Radaktiv“ gibt es jetzt auch ein neues Angebot für die Kleinen: „Marie fährt mit dem Fahrrad zur Schule“ heißt das Mini-Bilderbuch, das die Stabsstelle Umwelt- und Klimaschutz der Stadtverwaltung pünktlich zur ersten

Meerbuscher Aktionswoche für Klimaschutz und Mobilität aufgelegt hat. Auf 20 bunt illustrierten Seiten lernt die kleine Marie, was sie für einen sicheren Weg zur Schule braucht und was unterwegs so alles zu beachten ist. Bruder Leon hilft ihr dabei. Wer aufmerksam liest und dazu die Bilder betrachtet, bemerkt auch: Die ganze Geschichte spielt – natürlich – in Meerbusch. Maskottchen Siggie Sauber taucht ebenso auf wie die Oststraße in Büderich, eine Meerbusch-Fahrradklingel oder das Stadtlogo auf den Warnwesten der kleinen Radfahrer. Dazu zwitschert ein kleines Rotkehlchen immer wieder geschickt versteckt durchs Bildgeschehen. Wie oft insgesamt, das müssen die kleinen Leser erraten. „Ich bin sicher, die Kinder werden ihre Freude daran haben“, sagt Lena Clermont, die das Mini-



Glückliche Gesichter beim Mini-Bilderbuch. Foto: Stadt Meerbusch

Bilderbuch nach einer Idee von Barbara Terbrüggen (P3 Agentur) für die Meerbuscher Kinder mitgestaltet hat.

Denise Pottbäcker, Stadt Meerbusch



Rhynern fährt Bürgerbus

Mit dem neuen Bürgerbus im Bezirk Rhynern der Stadt Hamm wird erstmals eine regelmäßige Anbindung in ländlichen Bereichen mit insgesamt 1.500 Einwohnern geschaffen, die bislang keine regelmäßige Busverbindung hatten.

Der Bürgerbus „Hamm Süd“ hat am 6. September 2021 mit zwei Linien den Betrieb aufgenommen. Beide Linien starten an der Haltestelle „Netto“ an der Unnaer Straße. Sie verbinden das Bezirkszentrum mit dem „Dreiländereck“ in Berge sowie den Ortsteilen West- und Ost-

tünen, Süddinker, Wambeln und Unterallen.

Der Bürgerbus bietet von montags bis freitags auf beiden Linien vormittags jeweils zwei Fahrten an. Dienstags und donnerstags werden auch nachmittags zwei Fahrten angeboten. Der Fahrplan wird in öffentlichen Einrichtungen ausgelegt und kann im Internet unter www.buergerbus-hamm-sued.de heruntergeladen werden. Im Bürgerbus können Einzelfahrkarten für 2,80 Euro erworben werden. Sie gelten nicht in den Linienbus-

sen. Wer ein Busticket hat, kann auch den Bürgerbus zuschlagfrei nutzen.

Möglich wird das neue Angebot durch das Engagement von Hams erstem Bürgerbus-Verein „Hamm-Süd“. Ohne den unentgeltlichen Einsatz der ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer wäre der Busverkehr wirtschaftlich nicht darstellbar.

Organisatorisch und finanziell wird der Bürgerbus durch Stadt und Stadtwerke unterstützt.

Sandra Wohlfart, Stadt Hamm



Neuer Bürgerbus in Hamm unterwegs. Foto: Sandra Wohlfart, Stadt Hamm

STADTRADELN 2021 in Brühl

Spannende Aktionen und eine beachtliche CO₂-Ersparnis



Fahrradaktion am Markt. Foto: Stadt Brühl

Die Stadt Brühl beteiligte sich in diesem Jahr schon zum sechsten Mal am deutschlandweiten Wettbewerb STADTRADELN des Klima-Bündnis, dem größten kommunalen Netzwerk zum Klimaschutz, dem die Stadt Brühl bereits seit 1996 angehört. Die Aktion fand vom 3. bis zum 23. September 2021 statt und war in diesem Jahr deutlich anders gestaltet als bislang.

Eröffnet wurde der dreiwöchige Zeitraum traditionell durch Bürgermeister Dieter Freytag und eine vom ADFC organisierte Auftaktradtour. Danach folgte erstmals ein ausführliches Begleitprogramm mit vielen kostenlosen Angeboten für die unterschiedlichen Zielgruppen. Insgesamt beinhaltete das Angebot 13 Einzelaktionen sowie ein mehrteiliges Radtourenprogramm und ein wöchentliches Themenkino.

Bei einem Aktionstag auf dem Brühler Markt wurden gemeinsam mit dem ADFC, der Polizei, der Fahrradgalerie und dem örtlichen Leo Club Fahrradchecks sowie kleinere Reparaturen angeboten und zusätzlich gab es die Möglichkeit, das eigene Rad kostenlos zum Diebstahlschutz gravieren zu lassen. An einer mobilen Fahrradwaschanlage konnte das eigene

Rad anschließend noch ganz automatisch auf Hochglanz poliert werden. Auch das Thema Sicherheit stand im Fokus, wie etwa bei einem Radfahrersicherheitstraining für alle 5. Klassen des Max-Ernst-Gymnasiums in Brühl oder bei einem Pedelec-Training für Seniorinnen und Senioren, die beim Umstieg vom herkömmlichen auf das elektrisch angetriebene Rad Unterstützung suchten. Bei einer Radtour mit Vertreterinnen und Vertretern der lokalen Politik wurde die Praxiserfahrung „Radfahren in Brühl“ in den Mittelpunkt gestellt, um kritische Stellen der Radinfrastruktur, aber auch Potenziale und (Verbesserungs-)Möglichkeiten aus eigener Sicht zu erfahren. Gegen Ende des Aktionszeitraums gab es für alle klimafreundlichen Pendlerinnen und Pendler ein kleines Dankeschön in Form eines kostenlosen Pendlerfrühstücks vor dem Brühler Bahnhof.

Die durchgeführten Veranstaltungen fanden bei sehr vielen Brühlerinnen und Brühlern einen hohen Anklang, sodass die Kampagne STADTRADELN auch im nach wie vor schwierigen Coronajahr 2021 als Erfolg gewertet werden kann.

Insgesamt wurden in diesem Jahr von insgesamt 914 aktiven STADTRADELN-Akteurinnen und -Akteuren für Brühl stattliche 128.070 km erradelt, was wiederum einer beachtlichen CO₂-Ersparnis von 19 Tonnen entspricht.

Neu war in diesem Jahr nicht nur das Begleitprogramm, sondern auch die Möglichkeit, während der Aktionszeit die Meldeplattform „RADar“ zu nutzen. Die Verwaltung konnte so auf störende und gefährliche Stellen im Radwegeverlauf aufmerksam gemacht werden oder es konnten Ideen und Vorschläge eingereicht werden. Zu allen eingegangenen Meldungen wird die Stadtverwaltung nach entsprechender Sichtung eine Rückmeldung geben und – wenn rechtlich und technisch möglich – passende Verbesserungen umsetzen. Somit bewirkt das STADTRADELN in Brühl neben den bereits erzielten CO₂-Ersparnissen vor allem auch eine nachhaltige Verbesserung bei der örtlichen Radinfrastruktur.

Daniela Schmitz, Robin Nahry, Stadt Brühl

Historische Beschilderung der Nordbahntrasse komplett

Eine Besonderheit der Nordbahntrasse als Freizeitweg ist zweifellos die klare Erkennbarkeit als ehemalige Eisenbahntrasse. Es ist insbesondere dem Eisenbahnteam rund um Rolf Dellenbusch zu verdanken, dass es an der Trasse neben originalen Bahnsteigüberdachungen, Signalen und Kilometersteinen nun auch eine komplette Beschilderung der ehemaligen Haltepunkte gibt.



Stationsschilder dienen auf der Nordbahntrasse in Wuppertal zur Orientierung. Foto: Wuppertalbewegung e.V.

An den Stationen W-Lüntenbeck, W-Varresbeck und W-Heubrich wurden originalgetreue Schilder inkl. der Pfosten neu montiert. Rolf Dellenbusch: „Was für die einen eine schöne Erinnerung an ehemalige Bahnfahrten ist, dient allen Trassengästen zur Orientierung.“

Wuppertalbewegung e.V.

Mobilitätsbotschafter auf drei Rädern

Das elektrische Lastenrad Emil zeigt in der Stadt Kamen modellhaft, wie autofreie Mobilität funktioniert



Lastenrad Emil als Aktionsrad.

Ob als mobiler Infostand, im Einsatz für die Stadtbibliothek oder als Schnupperangebot für Geschäftsleute – das dreirädrige Lastenrad Emil bereichert seit Ende 2020 die Klimaschutzaktivitäten der Stadt Kamen. Emils voluminöse Transportbox vor dem Lenker fasst problemlos Infomaterial, Bücher, eilige Lieferungen oder auch mehrere Kisten Getränke. Für ein bisschen Rückenwind – gerade bei schwereren Transporten – sorgen zwei leistungsstarke Akkus mit 175 km Reichweite. Bunt bedruckt ist Emil auch und damit ein echter Blickfang: „Elektromobilität ist Leidenschaft“ heißt die Botschaft, die der neue Verwaltungsmitarbeiter transportiert.

Angeschafft wurde Emil mithilfe von Fördermitteln für die Öffentlichkeitsarbeit, die im vergangenen Jahr vakant waren, da coronabedingt auch in Kamen keine Veranstaltungen und Aktionen stattgefunden haben. Mit rund 7.000 Euro Listenpreis gehört das klimafreundliche Gefährt des Lastenradherstellers „Butchers & Bicycles“ schon zu den Cargobikes der gehobenen Klasse. Doch mit Emil zeigt die Stadt Kamen beispielhaft, wie unterschiedliche Bausteine die autofreie Mobilität befördern können. Auch als Zweitfahrzeug für Familien werden Lastenräder zunehmend interessant. Sowohl in der Anschaffung als auch in der Unterhaltung schlagen sie Autos um Längen.

Farbe bekennen für die Mobilitätswende

Als Mobilitätsbotschafter und Nachhaltigkeitsenthusiast fährt das Lastenrad durch die Stadt im Kreis Unna und bekennt Farbe für die Mobilitätswende. Bei Veranstaltungen wie dem internationalen autofreien Tag am 22. September zieht Emil schon allein durch seine Optik die Aufmerksamkeit auf sich. Die zwischen den Vorderrädern angebrachte Transportbox verleiht Emil mit ihren sanft abgerundeten Ecken eine freundliche Ausstrahlung. Dank ihrer Höhe wird aus der Box mit wenigen Hand-



Infostand zum Klimaschutz. Fotos: Stadt Kamen

griffen ein Infostand für Radelmaterial, wobei die Giveaways, wie beispielsweise Stofftaschen, durchaus auch mal lässig am Lenker baumeln. Emil ist ein echter Hingucker, der Interesse für Alternativen zum Auto weckt.

Seit September 2021 hat Emil auch einen eigenen Instagram-Account: [emil_und_der_klimaschutz](#). Die Posts zeigen das Mobilitäts- und Klimaschutzengagement in Kamen: Ressourcenschutz, „Zu-verschenken-Tische“, Bilder vom Klimastreik oder der Kampagne „Fairtrade Towns“. Aber auch Ärgernisse, denen er auf seinen Touren durch die Stadt begegnet, dokumentiert Emil – wilder Müll, bedauernswerte Schrottfahrer oder Schlaglöcher, die das Radeln beschwerlich machen.

Antesten und durchstarten

Gewerbetreibende aus Kamen, die mal ausprobieren möchten, wie ein Lastenrad in ihren Fuhrpark passt, können Emil für eine Testfahrt oder auch für mehrere Tage ausleihen. Dabei ist das Angebot nicht als regulärer Radverleih gedacht, sondern als Einstieg in den Ausstieg aus der fossilen Transportflotte. Leihgebühren fallen nicht an. Zum Schnuppern lässt sich Emil über die Stadtteilmanagerin Stefanie Haake unter der Telefonnummer 0 23 07/1 48-26 60 buchen.

Seit 2010 ist die Stadt Kamen Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) und hat sich zum Ziel gesetzt, klimafreundliche Mobilitätsangebote zu fördern. Lastenrad Emil ist nun ein weiterer Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit, um das Radfahren attraktiver zu machen und das Fahrrad noch stärker als leistungsfähiges Transportmittel ins Bewusstsein zu rücken.

Karin Jehle, Stadt Kamen

Arbeitskreis fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Essen

Bundesweit einmalig hat sich in Essen unter Begleitung der Grünen Hauptstadt Agentur der Stadt Essen ein engagierter „Arbeitskreis fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Essen“ mit regelmäßig mehr als 20 Teilnehmenden aus Essener Unternehmen gebildet, die bereits als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber zertifiziert sind oder dieses anstreben. Die Stadt Essen unterstützt die Initiative gemeinsam mit der EWG – Essener Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH seit dem Jahr der „Grünen Hauptstadt Europas – Essen 2017“. Regelmäßig werden gemeinsam mit dem Allgemeinen Deut-



schen Fahrrad-Club (ADFC) seit 2017 Workshops zum Thema „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ angeboten – und interessierte Arbeitgeber können sich für eine finanzielle Förderung der Zertifizierung bewerben.

Weitere Informationen unter: <http://www.ffag-essen.de>

Arbeitskreis fahrradfreundlicher Arbeitgeber Essen

Margret Schulte, Projektmanagerin Grüne Hauptstadt Agentur der Stadt Essen vor einem Roll Up. Foto: Sara Tsudome, ADFC

Stadterrassen zur Mobilitätswoche in Dortmund

Oberbürgermeister und EMW-Maskottchen Edgar kamen zur Einweihung

Mit temporären Stadterrassen auf Parkplätzen im innerstädtischen Klinikviertel, UmsteiGERN-Ballons, die auf neue Fahrradbügel in der City hinweisen, Besichtigungen des Mikrodepots, Geschenken für Nutzer*innen von P+R-Anlagen, einem Rundgang durch die Nordstadt, Fahrrad- und Move-Demos, Geschwindigkeitsmessungen vor der Kita Kuithanstraße sowie einer Bike-to-Work-Kampagne für klimafreundliche Arbeitswege und Baumpflanzaktion der Dortmunder Stadtwerke DSW21 hat sich die Stadt Dortmund in der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) 2021 für nachhaltige Mobilität engagiert.



Dortmunds Oberbürgermeister Thomas Westphal (Mitte) hat mit EMW-Maskottchen Edgar, Stella Schwietering vom Zukunftsnetz Mobilität NRW und Andreas Meißner, Projektleiter Emissionsfreie Innenstadt, die Stadterrassen eingeweiht. Foto: Stadt Dortmund/Roland Gorecki

Diese Gelegenheit hat sich EMW-Maskottchen Edgar nicht entgehen lassen: Zusammen mit Dortmunds Oberbürgermeister Thomas Westphal weihte er die Stadtmöbel des Zukunftsnetz Mobilität NRW im Klinikviertel ein und kam bis 24. Oktober noch häufiger vorbei, um Besucher*innen und Nutzer*innen dort Gesellschaft zu leisten.

Während dieses Aktionszeitraums ersetzen die Stadtmöbel sechs Parkplätze, sodass die Straße als veränderter Lebensraum bespielt werden kann. Dafür stellt das Zukunftsnetz Mobilität NRW Sitzbänke und Picknick-Garnituren, Fahrradständer, eine Abstellmöglichkeit mit Luftpumpe und Werkzeug sowie ein Pflanzbeet bereit, das Kinder der FABIDO Kita Humboldtstraße bepflanzen, hegen und pflegen.

„Es ist ein Experiment. Wir erhoffen uns davon Erkenntnisse zur künftigen Gestaltung des öffentlichen Raums im Rahmen der Verkehrswende. So wollen wir in Dortmund als Großstadt der Nachbarn die Bürgerinnen und Bürger einbeziehen. Mit den Stadterrassen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW können Dortmunder und Dortmunderinnen in ihrer Nachbarschaft ausprobieren und erleben, wie sie einzelne Parkplätze ihrer Straße anders nutzen können“, sagte Oberbürgermeister Thomas Westphal bei der Einweihung.

- Das ganze Programm: EMW-Programm (umsteigern.de)
- Weitere Infos über die emissionsfreie Innenstadt: emissionsfrei.dortmund.de und umsteigern.de

Heike Thelen, Projektteam Emissionsfreie Innenstadt, Stadt Dortmund

Erste Europäische Mobilitätswoche in Pulheim

Volles Programm und voller Erfolg!



Danke-Aktion

Vom 16. bis 22. September 2021 hat die Stadt Pulheim erstmals an der Europäischen Mobilitätswoche (EMW), einer Kampagne der Europäischen Kommission, teilgenommen. Unter dem Motto „Aktiv, gesund und sicher unterwegs“ hat die Stadtverwaltung, zusammen mit zahlreichen Akteuren, ein buntes Programm für Jung und Alt zusammengestellt. Los ging es mit einer Dankeschön-Aktion am Donnerstagmorgen. Pendlerinnen und Pendler am Pulheimer Bahnhof bekamen ab 7 Uhr ein Schoko-Weckchen geschenkt und konnten sich gleichzeitig über das Programm der Europäischen Mobilitätswoche informieren.

Viel zu sehen und zu erleben gab es beim ersten „Parking Day“: Mitten im Stadtteil Stommeln – auf dem Dorfanger – wurden 20 Parkplätze für einen Tag anders genutzt. Damit wurde deutlich, wie eine Stadt mit weniger Autos aussehen könnte. Die Besucherinnen und Besucher spielten auf den eigentlichen Parkplätzen Tischtennis, malten mit Kreide, nutzten Raum und Ruhe für einen „Verzähl“ im Vorgarten oder stöberten bei Büchern und Kleidung, die gegen eine Spende abgegeben wurden. Außerdem codierte der ADFC Fahrräder, die Polizei informierte über Sicherheit im Radverkehr, Lastenräder konnten Probe gefahren werden und eine Covid-19-Impfaktion gab es auch. Auch Bürgermeister Frank Keppeler besuchte den „Parking



Lastenfahrrad-Parkplatz in Stommeln

Day“ und sprach mit Ausstellerinnen und Ausstellern und Gästen. Nach seinem Rundgang nahm Bürgermeister Keppeler gemeinsam mit Ortsvorsteherin Maria Schmitz die ersten Lastenradstellplätze auf Pulheimer Stadtgebiet in Betrieb. „Viele Eltern nutzen solche Räder, um gemeinsam mit ihren Kindern unterwegs zu sein. Andere transportieren damit ihre Einkäufe. Auf den großen Abstellflächen parkt man direkt mitten im Zentrum“, sagte Bürgermeister Keppeler. Später am Tag wurden die Preise des diesjährigen STADTRADELN verliehen. Auch radelten Interessierte auf der Klima-Radtour vom Stadtteil Brauweiler bis nach Stommeln.

Nachdem am Montagnachmittag Seniorinnen und Senioren im Rollstuhl sitzend mit einem sonderangefertigten Transportfahrrad völlig ohne Anstrengung kleine Radtouren durch Pulheim erleben konnten, lag der Fokus am Dienstag auf den Schulen. Stadt und Schulen luden gemeinsam zum „Autofreien Schultag“ ein. Schülerinnen und Schüler, Eltern, Erziehungsberechtigte und Lehrkräfte waren dazu aufgerufen, an diesem Tag nicht mit dem Auto, sondern mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule zu kommen. Zusätzlich kamen die 5. Klassen der Gesamtschule in den Genuss eines Bussicherheitstrainings – gemeinsam veranstaltet von der Rhein-



Demonstration zum „toten Winkel“

Erft-Verkehrsgesellschaft (REVG), Polizei und Stadtverwaltung. Die Schülerinnen und Schüler lernten, was beim Ein- und Aussteigen beachtet werden muss und wie sie sich im Bus und an den Haltestellen richtig verhalten, und wurden zudem über die Gefahren des toten Winkels aufgeklärt.

Am letzten Tag der Aktionswoche ging es um die Pulheimer Unternehmen. Während der Veranstaltung „Fahrradmobilität in Unternehmen“ informierten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über die Themen betriebliches Mobilitätsmanagement, Dienstad-Leasing und die Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber. Im Anschluss gab es auch die Möglichkeit, Pedelegs und Lastenpedelecs Probe zu fahren.

Darüber hinaus gab es während der gesamten Aktionswoche in der Stadtbücherei einen liebevoll gestalteten und dekorierten Thementisch mit Material über Mobilität, Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Auch Maskottchen Edda ließ hat es sich nicht nehmen, an zahlreichen Aktionen teilzunehmen.

Das Programm der ersten EMW in Pulheim ist von den Bürgerinnen und Bürgern sehr gut angenommen worden. Und natürlich gibt es schon erste Ideen für die Aktionswoche im nächsten Jahr.

*Ella Schabram und Alexandre Ludwig,
Stadt Pulheim*

Digitaler Fahrradnetzplan Düsseldorf ist online

Neues Angebot zeigt ab sofort nicht nur das aktualisierte Düsseldorfer Radwegenetz, sondern auch unterschiedliche Routen-Typen

Der neue digitale Fahrradnetzplan ist seit Anfang Juni dieses Jahres einsehbar und nutzbar. Das neue Angebot zeigt nicht nur den aktuellsten Stand zum Düsseldorfer Radwegenetz, sondern auch unterschiedliche Routen-Typen wie z.B. Touren über Nebenstraßen oder grüne Verbindungen.

„Basierend auf dem Geoportal der Landeshauptstadt, Düsseldorf Maps, haben wir den Düsseldorfer Fahrradnetzplan digitalisiert“, erklärt Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller. „In der Rubrik Radwege und mehr finden Interessierte ab sofort u.a. das gesamte Radwegenetz in Düsseldorf, das in unterschiedliche Routen-Typen kategorisiert wurde.“

Radfahrende können sich zwischen schnellen und direkten Verbindungen, ruhigen, überwiegend auf Nebenstraßen mit meist Tempo 30 geführten Routen und grünen Verbindungen entscheiden, die vorrangig auf landschaftlich attraktiven Strecken verlaufen. Mit der digitalen Lösung wird eine umfassende mobile Nutzung möglich und benutzerfreundlich angeboten.

Neben Informationen zum Düsseldorfer Fahrradnetz finden Interessierte jetzt online auch weitere Informationen wie etwa eine Übersicht über die Bike&Ride-Stationen in Düsseldorf oder auch eine solche über kostenlose E-Bike-Ladestationen. Lokale Fahrradhändler und Werkstätten sowie die beliebten Touren D – 10 Fahrradtouren in Düsseldorf – sind ebenfalls abzurufen.

Neben der digitalen Variante des Düsseldorfer Fahrradnetzplanes gibt es den Düsseldorfer Fahrradnetzplan auch weiterhin in der beliebten Druckversion im Taschenformat.

Hintergrund

Der Fahrradnetzplan basiert auf den insgesamt rund 700 km langen Düsseldorfer Bezirksnetzen und wird mit dem Ausbau des Radhauptnetzes regelmäßig aktualisiert. Hinweise oder Aktualisierungen zum Fahrradnetzplan können die Nutzenden gerne per E-Mail an radschlag@duesseldorf.de senden. Der digitale Düsseldorfer Fahrradnetzplan sowie weitere Informationen rund um das Thema „Besser Radfahren in Düsseldorf“ sind abrufbar unter www.duesseldorf.de/radschlag.



Gesamtansicht von „Düsseldorf Maps“ mit Auszug des Datenangebotes: Fahrradnetz mit schnellen, ruhigen und grünen Routen, Fahrradhändlern, Werkstätten und Radstation, alles unterlegt mit dem Stadtplan. © Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

Kinderradrennen auf der Kö

Seit 2017 jährlich rund 1.500 Teilnehmer beim „Petit Départ“

Im Rahmen der 50. Ausgabe des Radsportklassikers „Rund um die Kö“ fand am Sonntag, 12. September 2021, der Kinderadrennenwettbewerb „Petit Départ“ statt, bei dem Kinder der Jahrgänge 2009 bis 2012 gegeneinander antraten.

100 Startplätze standen zur Verfügung. Die beliebte Veranstaltung für die jüngsten Radsportfans fand damit eine Fortsetzung, denn pandemiebedingt musste im vergangenen Jahr und in diesem Frühjahr ausgesetzt werden. 50 Kinder der Jahrgänge 2011 und 2012 starteten über drei Runden (4,2 km). Anschließend war der Start des Rennens der Jahrgänge 2009 und 2010 über fünf Runden (7 km). Mädchen und Jungen starteten zusammen, wurden aber getrennt gewertet. Das Event fand unter Berücksichtigung der Coronaschutzbestimmungen statt.

Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller: „Der Petit Départ geht zurück auf den Grand Départ der Tour de France in Düsseldorf 2017. Es freut mich ganz besonders, dass wir im Zuge dessen das Rad in den Fokus unserer Jüngsten stellen konnten: Denn



Stadtdirektor Burkhard Hintzsche und Bürgermeisterin Klaudia Zepuntke beim Startschuss für ein Rennen im Rahmen des „Petit Départ“. Foto: Schaffmeister

Übung macht die Meisterin oder den Meister. So gewinnen die Kinder mit jedem Kilometer auf dem Sattel mehr Sicherheit auf dem Rad und im Verkehr. Manche der Teilnehmenden am Petit Départ finden zudem auch nachhaltige Freude am Radsport und treten in einen der Radsportclubs ein.“ Der Oberbürgermeister übernahm die Schirmherrschaft über „Rund um die Kö“, war am Sonntag ebenfalls vor Ort und dort am Nachmittag auf der Bühne Königsallee/Ecke Steinstraße zu Gast.

„Wir schaffen mit der Wiederbelebung des Petit Départ die Möglichkeit, Kinder für das Fahrrad und vielleicht auch für den Radsport zur begeistern. Für das nächste Jahr ist geplant, wieder einen großen Kinderradwettbewerb zu organisieren“, stellt Stadtdirektor Burkhard Hintzsche in Aussicht.

Organisiert wird der „Petit Départ“ durch das Jugendamt in Kooperation mit der SG Radschläger Düsseldorf 1970 e.V. Der Kinderradwettbewerb „Petit Départ“ wurde zum Start der Tour de France 2017 – dem „Grand Départ“ – ins Leben gerufen und in den Folgejahren wiederholt. In drei Disziplinen – Zeitfahren, Sprinttest und Hindernisparcours – konnten die teilnehmenden Kinder ihre Ausdauer, Schnelligkeit und Geschicklichkeit auf verschiedenen Bezirkssportanlagen unter Beweis stellen. Mit 1.500 teilnehmenden Kindern in den Jahren 2017, 2018 und 2019 fand der „Petit Départ“ sehr großen Anklang und eine stets positive Resonanz. Die Besten der Vorausschei-



Erfolgreich bei den Kinderradwettbewerben „Petit Départ“: Die Siegerinnen und Sieger der Jahrgänge 2011 und 2012 mit Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller. Foto: Schaffmeister

dungen durften 2017 auf einem Teilstück der ersten Etappe der Tour de France fahren und in den Folgejahren in Einlagerennen des traditionsreichen Radrennens „Rund um die Kö“ die Gesamtsiegerinnen bzw. -sieger ausfahren. Damit jeder die gleichen Chancen hat, sind beim „Petit Départ“ keine Rennräder erlaubt.

Kai-Thomas Fischer, Landeshauptstadt Düsseldorf

Ausstellung zum Radverkehr im Düsseldorfer Rathaus

Ausbau des Radhauptnetzes, Fahrradstellplatzprogramm und weitere aktuelle Themen vorgestellt

Auf dem Weg zur Fahrradstadt investiert Düsseldorf weiter in den Ausbau der Radinfrastruktur. Im August eröffnete Jochen Kral, Dezernent für Mobilität, eine Ausstellung zur Fahrradförderung in der Landeshauptstadt. Sie war bis Dienstag, 31. August 2021, im Rathaus, Marktplatz 2, zu sehen.

„Das Fahrrad ist eines der wichtigen Verkehrsmittel für eine aktive Verkehrswende in Düsseldorf. Nur mit einer sicheren und komfortablen Radinfrastruktur erreichen wir unser Ziel, Düsseldorf zur fahrradfreundlichsten Großstadt Deutschlands zu machen. Die Ausstellung gibt einen Überblick über ausgewählte Radverkehrsmaßnahmen, die im Rahmen der Radverkehrsförderung in diesem Jahr gestartet und umgesetzt werden“, erklärte Dezernent Jochen Kral bei der Eröffnung.

Auch Florian Reeh, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, hob die Bedeutung des Radverkehrs für die Landeshauptstadt hervor: „Mit den vorgestellten Maßnahmen kommen wir beim Ausbau des Radhauptnetzes ein ganzes Stück weiter. Einige, wie z.B. der Rad-



Mobilitätsdezernent Jochen Kral und Amtsleiter Florian Reeh bei der Eröffnung der Radverkehrsausstellung im Rathaus

weg Witzelstraße, wurden bereits erfolgreich umgesetzt. Ein weiterer Meilenstein ist der Abschluss der Maßnahme Karlstraße/Worringer Straße, die gleich zwei wichtige Radverkehrsachsen komplettiert und die Innenstadt ein ganzes Stück fahrradfreundlicher gestaltet. Einer von mehreren Lückenschlüssen im Radhauptnetz, die in diesem Jahr realisiert werden. Es geht vorwärts, und die Qualität und die Sicherheit des Düsseldorfer Radnetzes steigen.“ Neben dem Ausbau des Radhauptnetzes informierte die Ausstellung über weitere Themen



Blick in die Radverkehrsausstellung im Rathaus. Fotos: Landeshauptstadt Düsseldorf/Michael Gstettenbauer

und Projekte der Fahrradförderung in Düsseldorf, wie z.B. die Initiative „Fahrradstellplätze für Düsseldorf“. Ein besonderes Highlight war der rund 3 x 5 m große Bodendruck des frisch aktualisierten Düsseldorfer Fahrradnetzplans.

Kostenlose Druckexemplare vom Fahrradnetzplan und auch die beliebten Touren D – 10 Fahrradtouren in Düsseldorf – waren vor Ort erhältlich.

Kai-Thomas Fischer, Landeshauptstadt Düsseldorf

Mit „FahrRad in Aachen“ aktiv werden

Die Sternfahrt und der Aachener Fahrradtag fanden am 11. September 2021 statt



Der Aachener Fahrradtag 2021

In Aachen begann die Woche der Mobilität schon am 11. September mit gleich zwei Veranstaltungen. Der Fachbereich für Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur der Stadt Aachen organisiert den alljährlichen Aachener Fahrradtag, Corona bedingt diese Jahr im Herbst, und die Sternfahrt.

Aachener Fahrradtag

Immer mehr Aachener*innen nutzen das Fahrrad, um sich fortzubewegen. Dies ist auch das Ziel der städtischen Kampagne „FahrRad in Aachen“. Die Aachener*innen sollen das Fahrrad nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Alltag benutzen. Der Stadt Aachen ist die Förderung des Radverkehrs ein wichtiges Anliegen. Aus diesem Grund soll jedes Jahr ein Tag ganz im Zeichen des Rades stehen und allen Interessierten vielfältige Aktivitäten und Informationen rund um das Thema „Fahrrad“ bieten. Natürlich soll auch „Nicht-Radfahrer*innen“ die Freude am Radfahren vermittelt werden.

Der Aachener Fahrradtag versteht sich nicht als reine Informationsveranstaltung, sondern als buntes Fest rund um das Radfahren, bei dem alle Besucher*innen – Erwachsene wie Kinder – einen abwechslungsreichen Tag erleben. An zahlreichen

Ständen und Aktionsflächen wurde Wissenswertes, Interessantes und Innovatives rund um das Thema Fahrrad präsentiert.

Neben den Informationsständen bot der Aachener Fahrradtag verschiedene Möglichkeiten, selber aktiv zu werden. Kinder konnten beim Fahrradparcours der Stadt Aachen mitmachen und für die Kleinen gab es einen Nostalgiespielplatz. Die Fahrradhändler*innen ermöglichten Probefahrten mit Pedelecs und Lastenfahrrädern und es wurde ein Pedelec-Fahrradtraining sowie eine Fahrradtour „Auf Schleichwegen durch Aachen“ angeboten. Bei der Hochradsschule konnte man ausprobieren, wie schwierig früher Radfahren war. Auch für Senior*innen hatte der Aachener Fahrradtag ein Angebot, das „Flaniermobil“ von der Caritas. Dabei handelt es sich um eine motorisierte Fahrrad-Rikscha, mit der kostenlose Ausflüge unternommen werden können.

Im Bereich der Verkehrssicherheit hat die Stadt Aachen unter dem Motto „Achtsam unterwegs“ die Besucher*innen eingeladen, sich mithilfe eines Pkw und eines Fahrrades den richtigen Mindestüberholabstand, den Kfz-Fahrer*innen beim Überholen von Radfahrer*innen einhalten müssen, praktisch zu erarbeiten. In Zusammenarbeit mit dem Filmforum Kaleidoskop wurden in verschiedenen Schaufenstern rund um den Eisenbrunnen Kurzfilme zum Thema Fahrrad gezeigt. Der Aachener Fahrradtag lockte bei schönem Wetter viele Menschen an.

Sternfahrt

Unter dem Motto „Radeln mit für unsere Kids!“ organisierte die städtische Kampagne „FahrRad in Aachen“ am 11. September eine Sternfahrt aus den Bezirken zum Zentrum. Die Fahrt führte entlang der bestehenden bzw. geplanten Rad-Vorrang-Routen. Um 14 Uhr trafen alle Gruppen auf den Grabenring und fuhren zum Eisenbrunnen. Von dort aus wurde der Grabenring mit allen Radler*innen zwei Mal umrundet. Die Aachener Bank sponserte für diese Aktion den Aachener Grundschulen das Fahrradtraining.

*Dr. Stephanie Küpper, Projektleiterin „FahrRad in Aachen“,
Fachbereich für Stadtentwicklung, -planung und
Mobilitätsinfrastruktur*

Schulisches Mobilitätsmanagement in Aachen

Zwei neue Aktionen aufgelegt

Die städtische Kampagne „FahrRad in Aachen“ hat ein vielfältiges Angebot für Aachener Grundschulen und weiterführende Schulen. Dazu gehört u.a. Schonraumtraining auf dem Schulhof, Verkehrserziehung und Fahrradtraining im Floriansdorf, Fahrradtouren, Warnwestenaktion und das Mobilitätsprojekt „Sicher zur Schule & sicher zurück“.

Zwei weitere Aktionen sind neu dazu gekommen:

Mit dem Rad zur Schule

Da im letzten Jahr wegen Corona an vielen Schulen die Radfahrprüfung ausgefallen ist, wurde den Eltern das Angebot „Mit dem Rad zur Schule“ gemacht. Das Fahrrad bietet eine gute Alternative zu Rollern, überfüllten Bussen und Elterntaxis. Damit

mehr Kinder sicher mit dem Fahrrad zur Schule kommen, bietet die städtische Kampagne „FahrRad in Aachen“ auch in diesem Jahr an, mit den Kindern den Schulweg mit dem Fahrrad einzuüben. Dabei werden die Kinder in Kleingruppen eingeteilt, die im gleichen Stadtgebiet wohnen. Zuerst werden auf dem Schulhof die wichtigsten Regeln wie der tote Winkel, rechts vor links etc. besprochen. Danach werden auf dem Schulhof Fahrtechnikübungen durchgeführt. Im Anschluss wird zuerst der Weg von der Schule bis nach Hause und dann der Weg wieder zurück eingeübt. Dabei werden den Kindern die Gefahren auf dem Weg aufgezeigt. Die Aktion endet damit, dass die Kinder in Begleitung den Schulweg noch einmal nach Hause zurückfahren. Die Schule bzw. die Schüler*innen bekommen nach der Aktion einen Radschulwegplan. Sehr viele Eltern haben ihre Kinder für diese Aktion angemeldet.

FahrRad-Schul-Challenge

Digitale Radverkehrsförderung der Aachener Schulen mithilfe der App „RydeUp“: Im Rahmen der städtischen Kampagne „FahrRad in Aachen“ wird eine stadtweite Schulaktion vom 1. Oktober bis zum 30. November 2021 zur Stärkung des Bewusstseins für das Fahrrad als alltägliches Fortbewegungsmittel durchgeführt. Dank „RydeUp“ werden vier Aachener Schulen

die Möglichkeit bekommen, innerhalb eines regionalen Schulwettbewerbs gegeneinander anzutreten und gemeinsam für eine Prämie zu kämpfen. Die Schule, die am meisten Kilometer sammelt, gewinnt. Das Ziel ist es, immer mehr Schulen für diese Aktion zu gewinnen und somit den Radverkehrsanteil an den weiterführenden Schulen zu erhöhen.

*Dr. Stephanie Küpper, Projektleiterin „FahrRad in Aachen“,
Fachbereich für Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur*



*Schüler*innen sammeln Kilometer*

RadKulTour in Bielefeld

Festival der Freien Kulturszene am 5. September 2021

Am 5. September verwandelte sich in Bielefeld die rund 25 km lange Radroute „Das grüne Netz“ von 14 bis 18 Uhr in die wahrscheinlich längste Kulturbühne, die die Stadt je gesehen hat. Entlang der beliebten Radler-Freizeitstrecke traten an 76 Orten lokale Künstlerinnen und Künstler aus verschiedenen Sparten auf – und zwar ganz ohne Strom. Mit dem neuartigen Veranstaltungsformat setzte das Kulturamt ein starkes Zeichen für die Vielfalt der heimischen Kulturszene und für ein wachsendes Umweltbewusstsein.

Eine Theater-Performance an den Stauteichen, ein Chorkonzert am Obersee, eine Butterflecken-Kunst-Installation an der Mehlstraße? Alles war möglich bei der RadKulTour. Das Publi-

kum konnte sich am 5. September selber ein Bild von der enormen Qualität und der großen Bandbreite der hiesigen Freien Kulturszene machen. Dabei bestand das Anliegen des Kulturamts nicht nur darin, mit einem kreativen Aktionstag die in Coronazeiten gebeutelte Bielefelder Kulturszene zu unterstützen, zugleich sollten die einzigartigen Stadt- und Kulturlandschaften zwischen Altstadt und Obersee auf klimafreundliche Weise erfahr- und erlebbar gemacht werden.

Nachhaltig, klimaschonend und kreativ

„Alle radelnden Besucher*innen konnten sich an dem Tag ihr ganz persönliches Kulturprogramm zusammenstellen. Sie

V.l.n.r.: Saskia Huneke (Carolinen Brunnen GmbH & Co. KG.), Pit Clausen (Oberbürgermeister Stadt Bielefeld), Brigitte Brand (Leiterin Kulturamt), Olaf Lewald (Leiter Amt für Verkehr) und Ulrich Laustroer (Programtleiter Kulturamt). Foto: Kulturamt Stadt Bielefeld; Foto rechts: Kulturamt Stadt Bielefeld



konnten an jeder beliebigen Stelle des ‚grünen Netzes‘ einsteigen, Teilstrecken aussuchen und die Route natürlich auch in beiden Richtungen befahren“, so Nina Oesterreich, zuständig für das Kulturmarketing im Kulturamt. Zur Orientierung diente eine Übersichtskarte, die alle Auftrittsorte entlang der Route aufführte. Umrahmt wurde die Premiere der RadKulTour von einem bunten Auftaktprogramm im Ravensberger Park und vom Finale am Siegfriedplatz im Bielefelder Westen, wo das Festival der Freien Kulturszene mit Musik und kalten Getränken seinen Abschluss fand.

Vorstellung „Das grüne Netz“ und weiterer Freizeitradrouten

„Das grüne Netz“, auf dem die Teilnehmenden der RadKulTour am 5. September Bielefeld erkundeten, ist eine der zehn neuen Freizeitradrouten der Stadt. Neben dem thematischen Abfahren Bielefelder Sehenswürdigkeiten entlang der zehn

Themenrouten kann sich auch jede und jeder eine eigene Route mithilfe des neuen Knotenpunktsystems zusammenstellen und diese ausprobieren. Das Amt für Verkehr nahm mit einem mobilen Informationsstand bei der RadKulTour teil, verteilte Flyer zu den Themenrouten sowie Knotenpunktarten und stand für Fragen zur Verfügung.

Projektpartner

Bei der RadKulTour trat das Kulturamt Bielefeld federführend in die Pedale – tatkräftig unterstützt vom Amt für Verkehr mit der Nahmobilitätsbeauftragten, dem Umweltamt, dem Bezirksamt Heepen und dem Bezirksamt Jöllenberg, der Bürgerwache e.V. sowie von gastronomischen Einrichtungen an der Strecke. Finanziell unterstützt wurde das Projekt aus Mitteln der Bundeskulturstiftung.

Kulturamt und Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld

Kaffee und Infos für Bielefelds Radelnde

„Aktion Rad“ vom Amt für Verkehr

Schon gegen 7 Uhr früh war das „Projektteam Rad25+“ vom Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld am Donnerstag, dem 16. September 2021, unterwegs und verteilte an der neu eingerichteten Fahrradstraße am Waldhof einen Bielefeld-Mehrweg-Becher samt Kaffee-Gutschein und Müsliriegel an die vorbeikommenden Radelnden. „Die Fahrradfahrer*innen waren positiv überrascht von der Aktion“, berichtet Barbara Choryan, Nahmobilitätsbeauftragte der Stadt Bielefeld. Gemeinsam mit fünf Kolleg*innen kümmert sich das Projektteam um alle konzeptionellen Aspekte der Radverkehrsförderung in Bielefeld.

Und weil sich z.B. durch die Einrichtung von Fahrradstraßen in der Stadt einiges ändert, baute das „Projektteam Rad25+“ am Nachmittag auf dem Platz vor dem Kunstforum Hermann Stenner einen Stand – samt Coffee Bike – auf, um die Bürger*innen in allen Fragen rund um das Radfahren in Bielefeld zu informieren. „Die Fragen der Bürger*innen waren ganz unterschiedlich“,

so Barbara Choryan. „Viele wollten Näheres über die kommenden Maßnahmen wissen und wie sich das auf ihre Radstrecke auf dem Weg zur Arbeit auswirkt. Auch Infos über die Freizeitradrouten wurden stark nachgefragt. Viele Menschen haben uns auch auf Stellen im Verkehr hingewiesen, wo wir uns die Verkehrsführung noch mal genauer angucken sollten.“

Und wer genau hingehört hat, konnte ein „Klingeling“ hören – das war die mobile Zählstelle, die auf dem Radweg eingerichtet worden war. Fünf Dauerzählstellen gibt es bereits in Bielefeld, die mittels in den Boden eingelassener Induktionsschleifen den Radverkehr erfassen. Zwei weitere Zählstellen, am Stadtring und nach Abschluss der Bauarbeiten auf dem Jahnplatz, sind in der Planung. An beiden Standorten wird ein digitales Display die Zahlen des Radverkehrs in Echtzeit anzeigen.

Eike Birck und Amt für Verkehr



*Barbara Choryan (vorne) und Friederike Keller vom Amt für Verkehr bedanken sich bei Radfahrer*innen mit Kaffeebechern. Foto: Amt für Verkehr Stadt Bielefeld*



Mobile Radverkehrszählstelle. Foto: Amt für Verkehr Stadt Bielefeld

Kölner Verkehrssicherheitsaktion 2021

Mehr Sicherheit für Senior*innen auf dem Fahrrad



*Viele Senior*innen nahmen am Fahrradtraining in Köln-Nippes teil.*

Manchmal gibt es Tränen, wenn sie vorbei sind: die Fahrradtrainings für Senior*innen, die das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung mittlerweile mehrfach im Jahr durchführt. Hier haben bis zu 15 Menschen über 65 Jahren, die ihre Radfahrertfähigkeiten noch ein bisschen besser machen wollen, die Möglichkeit, eine Woche unter Anleitung einer Radfahrlehrerin zu trainieren. Das Ganze findet regelmäßig auf dem Gelände der Jugendverkehrsschule in Köln-Nippes statt und hier – wo

die Straße modellhaft nachgestaltet ist – fühlen sich viele an ihre Kindheit erinnert. Denn seit jeher trainieren auch Kölner Schulklassen auf diesem Platz das richtige Verhalten im Straßenverkehr.

Natürlich machte auch Corona diesen Trainings zuerst einen gehörigen Strich durch die Rechnung, mussten doch aus Gründen des Seuchenschutzes alle für Mai und Juni 2021 geplanten Trainings abgesagt werden. Aber im September konnten endlich zwei Wochenkurse durchgeführt werden und die teilnehmenden 30 Senior*innen lernten mit Spaß an der Sache das richtige Ausweichen, wie ein Kreisverkehr sicher befahren wird oder wie beide Bremsen am besten eingesetzt werden. Viele, die meinten, dass sie doch alles richtig machten, stellten jetzt erstaunt fest, dass sich doch noch einiges verbessern ließ! Einige Aha-Momente erlebten die Senior*innen auch an dem Nachmittag, an dem viele wichtige und neue Regeln der Straßenverkehrsordnung für den Radverkehr besprochen wurden.

Am letzten Tag des Trainings zeigten sich alle, die bis dahin dabei geblieben waren, vom Training begeistert, nahmen vieles in das Alltagsradeln mit und freuten sich an ihren neuen Fähigkeiten. Einige treffen sich jetzt bestimmt zum gemeinsamen Radeln und sind dann auch noch einmal mit mehr Spaß dabei.

Sabine Bongenberg, Stadt Köln

Kostenlose E-Lastenräder in Kölner Bürgerzentren

Stadt Köln zieht eine positive Bilanz: Räder werden gut genutzt

Familienausflug, Transport, Event – seit einem Jahr können Bürger*innen kostenlos E-Lastenräder in den Kölner Bürgerzentren ausleihen. Das Angebot kommt sehr gut an, die Struktur der Nutzer*innen ist gemischt. Dazu gehören beispielsweise Student*innen oder Berufseinsteiger*innen, die die kostenneutrale Transportmöglichkeit schätzen, Menschen, denen der ökologische Aspekt und der Gemeinschaftsgedanke wichtig sind, oder Familien mit Kindern. Je nach Zweck werden die Räder zwischen einem und 14 Tagen ausgeliehen.

Die meisten Lastenräder werden stadtweit genutzt, wie beispielsweise der „DüxerRolli“ aus dem Deutzer Bürgerzentrum. Mit diesem Fahrzeug lassen sich Rollstuhlfahrer*innen transportieren. Er hat sich inzwischen als integrative Bereicherung etabliert. Die unterschiedliche Nutzung spiegelt sich in den Coronabeschränkungen der Vergangenheit wider. So wurde das Chorweiler Eventbike, das sich gut als Info-, Präsentations-, Aktions- oder kleiner Messestand eignet, in Lockdownzeiten weniger genutzt. Dafür diente das E-Lastenrad aus dem Vingster Bürgerzentrum als Transportmittel für Lebensmittelausgaben.

„Gemeinsam verwendbare E-Lastenräder unterstützen eine zukunftsweisende, moderne Mobilität in der Stadt. Sie laden außerdem ein, dass Bürger*innen Bürgerzentren und damit Menschen und Projekte aus dem Veedel kennenlernen. Ich freue mich deshalb, wenn dieses großartige Angebot viel genutzt wird und uns gemeinsam viele neue Erfahrungen machen lässt“, sagt Dr. Harald Rau, Dezernent für Soziales, Gesundheit und Wohnen in Köln.

Zwei Bürgerzentren kooperieren inzwischen mit dem Verein „Radeln ohne Alter“. Im Rahmen der bundesweiten Initiative bieten auch in Köln ehrenamtliche Pilot*innen Menschen, die nicht mehr selbst fahren können, kostenlose Rikscha-Fahrten an. In Deutz profitieren Senior*innen regelmäßig von der E-Rikscha „Mathilde“, die in einem Kooperationsprojekt der Stadt Köln, der Caritas – Kölsch Hätz und „Radeln ohne Alter“ angeschafft wurde. In Nippes gibt es inzwischen ebenfalls eine Veedels-Rikscha.

Sabine Bongenberg, Stadt Köln

Parkplätze in Köln werden zu Baumbeeten

Temporäre Aufstellung von Wanderbäumen im öffentlichen Straßenraum



Temporär umgestaltete Parkplätze in Köln. Foto: VCD Köln

Auf Initiative der Wanderbaumallee Köln, getragen vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) in Kooperation mit KölnAgenda und RADKOMM, hat die Stadt Köln letztes Jahr ein Verfahren zum Aufstellen zeitlich befristeter Wanderbäume im öffentlichen Straßenraum entwickelt. Voraussetzung sind unterstützende Beschlüsse der jeweiligen Bezirksvertretungen, die inzwischen von allen Bezirken mit meist breiten Mehrheiten getätigt wurden.

Bei einem gemeinsamen Ortstermin mit den Initiatoren, örtlichen Paten aus der Nachbarschaft und beteiligten städtischen

Ämtern wurden Kriterien zum Aufstellen der Wanderbäume festgelegt. Die Bäume verbleiben demnach vier bis acht Wochen an einem Standort und wandern anschließend weiter.

Nach knapp einem Jahr haben die Bäume bereits zahlreiche Straßen besucht und zur Aufwertung des öffentlichen Raumes beigetragen, die Erfahrungen sind durchweg positiv. Die Bäume werden überwiegend in Bereichen aufgestellt, in denen ein hoher Parkdruck herrscht und sowohl Sitzgelegenheiten als auch Grün im öffentlichen Raum fehlen. Abgesehen von vereinzelt Beschwerden werden die Bäume von den Anwohnern begeistert aufgenommen. Perspektivisch sollen pro Stadtbezirk etwa 20 Wanderbäume zur Verfügung stehen.

Finanziert wurden die Wanderbäume durch Geldspenden, durch Sachspenden, z.B. in Form von Material und Bäumen, sowie durch Fördergelder des Klimaschritte-Programms und aus bezirksorientierten Mitteln. Auch soziale Aspekte werden in diesem Projekt berücksichtigt, so sind die Gemeinnützigen Werkstätten Köln ebenso beteiligt wie die Jugendhilfe Köln. Die Nachfrage steigt auch nach zwei Jahren weiter an, sodass sich inzwischen ein kölnweites Netzwerk von aktiven Nachbarschaften gebildet hat. Inzwischen werden 28 Wanderbaummodule den öffentlichen Raum auf.

Oliver Klaholz, Stadt Köln

Neue Informationsstelle „Fahrradparken an Bahnhöfen“

Unterstützung für Kommunen zum Abstellen von Fahrrädern an Bahnhöfen

Am 1. Juli 2021 hat die neue Informationsstelle „Fahrradparken an Bahnhöfen“ ihre Arbeit aufgenommen. Sie wird Kommunen und andere interessierte Akteure bei der Einrichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen unterstützen. Die Informationsstelle wird von der DB Station&Service AG betrieben und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ finanziert. 2,3 Mio. Euro stehen dafür zunächst bis 2023 bereit.

Um die Einrichtung von bahnhofsnahe Radabstellanlagen und insbesondere Fahrradparkhäusern zu erleichtern, hatte das BMVI die DB Station & Service AG mit dem Aufbau und Betrieb einer Informationsstelle „Fahrradparken an Bahnhöfen“ beauftragt. Dem Zuschlag war ein europaweites Ausschreibungsverfahren vorausgegangen. Ziel ist es, mit modernen Radabstellanlagen die Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur zu steigern und damit mehr Menschen zum Umstieg auf das Rad zu bewegen. Außerdem sollen die zwei umweltfreundlichen Verkehrsmittel Rad und Bahn besser verknüpft werden. Das ist gerade für Berufspendler ein großer Gewinn.

Was sind die Aufgaben der Informationsstelle?

Die Anlaufstelle bündelt Informationen, berät und gibt Know-how aus der Praxis weiter. Sie wird einen Internetauftritt

und eine Hotline einrichten. Informiert werden soll u.a. zu:

- baulichen und gestalterischen Umsetzungsmöglichkeiten,
- der Anzahl jeweils notwendiger Abstellplätze,
- technischen Lösungsmöglichkeiten v.a. mit Blick auf Schließanlagen,
- Betreiberkonzepten,
- verkehrlicher Anbindung,
- eigentums- und genehmigungsrechtlichen Fragestellungen,
- dem aktuellen Angebot an Abstellanlagen einschließlich Best-Practice-Beispielen,
- der aus der Umsetzung resultierenden Verkehrsverlagerung einschließlich des Klimanutzens sowie
- Finanzierungsmöglichkeiten.

Außerdem wird es regelmäßige Informationsveranstaltungen, Vor-Ort-Besuche und die Durchführung einer Fachkonferenz zum Thema „Fahrradparken an Bahnhöfen“ im Jahr 2022 geben. Die Informationsstelle wird darüber hinaus im nächsten Jahr eine Potenzialstudie mit Aussagen zu möglichen Standorten, Best-Practice-Lösungen sowie den sich daraus ergebenden Handlungshilfen veröffentlichen. Auf der Webseite werden auch Hinweise auf Förderprogramme gegeben.

Die Informationsstelle Fahrradparken ist erreichbar unter radparken.info.

Wir sind  UNTERNEHMEN
FAHRRAD!

 AGFS

 BARMER

 busch+müller

 CROOZER

 JOBRAD®

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



 naturstrom
ENERGIE MIT ZUKUNFT

 ORTLIEB WATERPROOF

 PAUL LANGE & CO
BIKEPARTS AND MORE

 ROSE
CYCLE YOUR WAY

 SCHWALBE



 VSF. für Mensch
und Rad

 wsm®
QUALITÄT IN METALL

Unternehmen FahrRad! trifft sich in der Fahrradstadt Münster

Die Fahrradbranche boomt



Am 4. und 5. November 2021 trafen sich die Mitglieder von Unternehmen FahrRad! in Münster zu einem gemeinsamen Austausch. Ein großes Dankeschön gilt der Stadtverwaltung Münster, die den Vertreter*innen der Unternehmen einen Einblick in ihren abwechslungsreichen Arbeitsalltag gab. In einem Vortrag zeigten Gerhard Rüller, Michael Milde und Bastian Spliethoff (Stadt Münster), dass es neben dem Klimawandel zahlreiche Herausforderungen auf dem Weg zur Fahrradstadt 2.0 zu bewältigen gibt. Netzübergreifende Velorouten, der Ausbau einer breiten Kanalpromenade und weitere komfortable und sichere Fahrradstraßen sind nur eine Handvoll an Beispielen für die Radverkehrsförderung in Münster. Auf einer Fahrradtour überzeugten sich die Mitglieder von Unternehmen FahrRad! direkt selbst von der Fahrradinfrastruktur. Dazu gehörte auch der zweispurige Ludgerikreisel.

Konsens aller Fahrrad-Unternehmen besteht bei der Aussage: „Die Fahrradbranche boomt und das ist auch gut, aber durch Lieferengpässe kommen wir mit den Aufträgen fast nicht mehr hinterher.“

Um alle „Fahrrad-Neueinsteiger*innen“ auch in den nächsten Jahren als Fahrradfahrer*innen zu behalten, muss die Radwegeinfrastruktur ausgebaut und neu gedacht werden. Ulrich Malburg, Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gab einen Einblick in den Entwurf des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (FaNaG NRW), denn am Geld sollte es nicht scheitern, das steht den Kommunen ausreichend zur Verfügung.

Auch Unternehmen FahrRad! wächst und freut sich über zwei neue Mitglieder: JobRad GmbH und Croozer GmbH. Erfahren Sie mehr über JobRad GmbH im Interview auf der nächsten Seite. Über Croozer GmbH berichten wir in der nächsten Ausgabe der nahmobil ausführlich.

Mit dem Fahrrad unterwegs in Münster. Foto: AGFS





JobRad ist neues Mitglied bei Unternehmen FahrRad!

„Unser Ziel ist es, mehr Menschen aufs Rad zu bringen“



Das Freiburger Unternehmen JobRad ist seit seiner Gründung 2008 als kleines Start-up mit einer Handvoll Mitarbeitenden enorm gewachsen. Dabei dreht sich beim Kerngeschäft alles rund um die Fahrradförderung, was auch ein fester Bestandteil der Firmenkultur ist.

2021 wurde Ulrich Prediger, der Gründer der Dienstrad-leasing-Firma von Baum, einem Netzwerk für nachhaltiges Wirtschaften, mit dem Umwelt- und Nachhaltigkeitspreis ausgezeichnet.

Die AGFS freut sich, das aufstrebende Unternehmen im exklusiven Kreis von Unternehmen FahrRad! begrüßen zu dürfen. Seine genauere Vorstellung des Unternehmens hat die nahmobil-Redaktion bei Niklas Janssen, zuständig für die politische Kommunikation bei JobRad, genauer nachgefragt.

nahmobil: Können Sie in drei Sätzen erklären, was JobRad ist?

Janssen: JobRad ist ein Dienstrad-leasing-Angebot, das ganz einfach funktioniert: Arbeitnehmer:innen suchen sich ihr persönliches Wunschfahrrad oder -E-Bike bei einem mit JobRad kooperierenden Fahrradhändler aus. Der Arbeitgeber leaset das Fahrrad und überlässt es dem Mitarbeiter oder der Mitarbeiterin zur freien Nutzung. Dafür behält er einen kleinen Teil des Bruttogehalts des Arbeitnehmers ein und bedient damit die Leasingrate.



Niklas Janssen ist zuständig für die politische Kommunikation bei JobRad. Fotos: JobRad

nahmobil: Welchen Mehrwert hat ein Jobrad für Arbeitgeber/-in und Arbeitnehmer/-in?

Janssen: Seit 2019 wird das Dienstrad steuerlich gefördert. Statt der vom Dienstwagen bekannten 1%-Regel muss die private Nutzung eines Dienstrads nur mit 0,25% des Listenpreises pro Monat besteuert werden. Dadurch sparen Arbeitnehmer:innen im Vergleich zu einem Direktkauf deutlich, im Schnitt bis zu 40% im Vergleich zum herkömmlichen Kauf. Ein Großteil der Arbeitgeber gibt seinen Beschäftigten zudem noch einen Zuschuss zum Jobrad. Denn: Der Arbeitgeber profitiert nicht nur von aktiveren und motivierteren Mitarbeiter:innen – er spart auch an Krankheitskosten. Regelmäßige Radpendler:innen sind laut Studien im Schnitt zwei Tage pro Jahr weniger krank.

nahmobil: In der AGFS sind über 90 NRW-Kommunen Mitglied. Gibt es gesonderte Regeln für Kommunen und den öffentlichen Dienst?

Janssen: Seit Anfang des Jahres ist das JobRad-Modell auch für Kommunen bundesweit möglich! In der letzten Tarifrunde wurde durch den TV Fahrradleasing die tarifrechtliche Grundlage für die sogenannte Gehaltsumwandlung für Diensträder auf kommunaler Ebene geschaffen. Erste Kommunen in NRW haben für ihre Angestellten seitdem bereits ein Dienstrad-Angebot eingeführt.

Zu beachten ist dabei noch, dass in NRW das JobRad-Modell derzeit nur für Angestellte der Kommunen möglich ist. Für die Beamt:innen fehlt noch die besoldungsrechtliche Grundlage im Landesbesoldungsgesetz. Wir hoffen, dass hier auf Landesebene bald nachgezogen wird!

nahmobil: Inwiefern hat sich die Pandemie auf JobRad ausgewirkt?

Janssen: Im Coronajahr 2020 setzte ein regelrechter Fahrrad-Boom ein. Viele Menschen erkannten Fahrräder und E-Bikes als optimale Verkehrsmittel: Man ist vergleichsweise infektions-sicher mobil, tut viel für die eigene Fitness oder Gesundheit und gerade für Personen, die viel im Homeoffice arbeiten, ist Radeln oder E-Biken ein toller Ausgleich. Dementsprechend wird auch JobRad seither besonders stark nachgefragt.

nahmobil: Welche Vorteile ergeben sich durch JobRad für die städtische und die ländliche Mobilität?

Janssen: Innerstädtisch ist das Fahrrad oft das schnellste Verkehrsmittel. Zudem schon es das Klima und die Luftqualität. Zu guter Letzt ist das Fahrrad platzsparend: Auf einen Auto-stellplatz passen acht Fahrradparkplätze. Auf längeren Strecken bieten sich insbesondere E-Bikes an, um Stadt und Land zu verbinden und am Stau vorbeizuradeln. Was mich persönlich freut: die vielen Berichte von unseren Kund:innen, die durch ein Jobrad erstmals regelmäßig mit dem Fahrrad pendeln und ihr Auto stehen lassen. Wir bekommen da ganz begeisterte Nachrichten, wie wohltuend etwas Bewegung an der frischen Luft morgens sein kann.

nahmobil: Sie sind für die politische Kommunikation zuständig, was genau können wir uns darunter vorstellen?

Janssen: Unser Ziel als Unternehmen ist es, mehr Menschen aufs Rad zu bringen. Wir engagieren uns daher für die Förderung des Radverkehrs, auch über unser Geschäftsmodell hinaus. Meine Kernaufgabe ist aber, die gesetzlichen Rahmenbe-

dingungen für das Dienstrad zu verbessern. Dafür stehen wir im Dialog mit Abgeordneten oder auch Ministerien, um von unseren Praxiserfahrungen zu berichten. Oftmals müssen wir das Dienstrad überhaupt auch erst bekannt machen. So sind die meisten Regelungen für das Dienstrad bisher noch vom Dienstwagen abgeleitet und passen nicht genau, da Auto und Fahrrad nicht ganz vergleichbar sind. Das wollen wir ändern und setzen uns für eigenständige Regeln fürs Dienstrad ein!

nahmobil: Seit März 2021 gibt es eine neue zentrumsnahe Firmenzentrale in Freiburg, was ist das Besondere daran?

Janssen: Einiges! Zum Beispiel, dass sie schon wieder zu klein ist. JobRad ist in den letzten Jahren stark gewachsen, über 600 Mitarbeiter:innen arbeiten mittlerweile im Unternehmen. Die Hälfte davon ist erst seit Ausbruch der Coronapandemie gestartet und hat das Unternehmen fast nur aus dem Homeoffice kennengelernt. Ein zweites Gebäude direkt gegenüber befindet sich daher bereits in Bau.

Zudem wollen wir mit dem Gebäude zeigen, wie Arbeitgeber das Radpendeln zusätzlich fördern können. Ein hauseigenes Fahrrad-Café mit „Repair-and-Care“-Bereich, 200 Fahrradstellplätze in der Tiefgarage sowie Umkleiden und Duschen machen den JobRadler:innen das (Arbeits-)Leben leicht.

nahmobil: Die Mitglieder von Unternehmen Fahrrad! treffen sich mindestens einmal im Jahr, welche Synergien erwarten Sie durch den gemeinsamen Austausch?

Janssen: Die Bedeutung des Fahrrads und der Radinfrastruktur wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Daher ist uns der Austausch mit Kommunen und anderen Akteuren der Fahrradindustrie sehr wichtig, um gemeinsam zu überlegen, wie man den neuen Bedarfen von Radfahrer:innen gerecht werden kann. Die Kommunen sind der Schlüssel für ein gutes Radwegnetz und damit für mehr Sicherheit und Komfort auf dem Rad!

Weitere Informationen zu JobRad: www.JobRad.org

Rose Bikes für eine zukunftsfähige Gesellschaft

Tritt für Tritt in Richtung Nachhaltigkeit – Wie Rose Bikes die Fahrrad-Infrastruktur verändert



Klein angefangen, groß gedacht – Rose Bikes setzt sich schon seit der Gründung im Jahr 1907 dafür ein, dass Menschen aufs Rad steigen. Innerhalb der letzten Jahre wurde diese Vision zum erklärten Ziel und immer weiter spezifiziert. Denn sowohl die Geschäftsführung als auch die Mitarbeiter des Bocholter Fahrradherstellers sind sich einig: Das Fahrrad hilft unserer Gesellschaft, zukunftsfähig zu werden. So geht Rose Bikes Kooperationen mit Personen, Vereinen und Unternehmen ein, die dasselbe Ziel verfolgen, und steht Kommunen und Privatpersonen jederzeit beratend zur Seite, wenn es um das Engagement für eine nachhaltigere Nahmobilität geht.

Das Fahrrad an sich hat sich bereits als nachhaltiges Fortbewegungsmittel bewiesen, aber es gibt immer noch viele Möglichkeiten, es von der Entwicklung, über die Materialbeschaf-

fung und Herstellung bis zum Versand an den Kunden noch ökologischer zu gestalten. Dazu soll ein 6-Punkte-Plan, zusammengefasst als Rose Green Codex, dem Unternehmen helfen, so klimaneutral und ressourcenschonend wie möglich zu agieren. Die im Green Codex eingeschlossenen Missionen lauten:

1. Klimaschonende Mobilität
2. Nachhaltige Materialien
3. Energiearmer Handel & Transport sowie Retourenvermeidung
4. Soziale Verantwortung & faire Arbeitsbedingungen
5. Umweltfreundliche Produktion & Arbeitsstätten
6. Recycling-Garantie

All diese Missionen setzt Rose Bikes nicht nur selbst um, sondern kommuniziert die Mittel und Wege zur Zielerreichung bei jeder sich bietenden Gelegenheit weiter, denn um etwas



Fahrradspaß auf Gravel- und Mountainbikes. Fotos: Paul Masukowitz

für unsere Umwelt zu tun, reicht es nicht, wenn einige wenige ihre Visionen und Maßnahmen in die Tat umsetzen, jeder muss etwas dafür tun. Und damit ein Produkt wie das Fahrrad noch nachhaltiger wird, muss die ganze Branche daran mitarbeiten, nachhaltigere Methoden und Materialien zu entwickeln.

Das Nachhaltigkeitskonzept von Rose Bikes ist in erster Linie auf die Arbeit im Unternehmen und am Produkt abgestimmt. Eine weitere Maxime ist ganzheitlicher gedacht: Insbesondere Geschäftsführer Thorsten Heckrath-Rose setzt sich im Namen von Rose Bikes dafür ein, dass Gegebenheiten dafür bestehen, das Radfahren möglich und angenehm zu gestalten. Angefangen in seiner Heimat Bocholt, aber auch als beratende Instanz in anderen Kommunen regt er an, die Infrastruktur in Deutschland so auszubauen, dass sie nicht nur für Autos und Fußgänger, sondern auch für Radfahrer geeignet ist.

Um noch mehr Awareness und Reichweite zu generieren, geht das Unternehmen zusätzlich Kooperationen mit Sportlern, Sportvereinen und Verbänden ein. Der SC Freiburg z.B. teilt den Nachhaltigkeitsgedanken von Rose Bikes. Die Partnerschaft dient in erster Linie dazu, vorzuleben, dass Fahrradfahren

Über die Rose Bikes GmbH

Rose Bikes ist eine vertikale Performance- und Lifestyle-Fahrradmarke aus Bocholt (NRW), die seit 1907 zum Radfahren bewegt. Der Fokus des 480 Mitarbeiter starken Familienunternehmens liegt auf eigens entwickelten Rennrädern, Mountainbikes und E-Bikes in Premiumqualität, die am Hauptsitz montiert und europaweit vertrieben werden. Im Onlineshop findet der Kunde zusätzlich ein 45.000 Artikel umfassendes Sortiment aus Fahrradteilen, -bekleidung und -zubehör. Stationär ist die Produktpalette in fünf eigenen Stores deutschlandweit von Bocholt über Köln und Berlin bis München und in der Schweiz am Zürichsee erlebbar, ebenso bis Ende 2022 auf über 30 Kooperationsflächen. Das mehrfach prämierte Unternehmen ist Vorreiter im Multichannel-Handel und der nahtlosen Vernetzung von On- und Offline-Touchpoints.

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

ren nicht nur ein gesundes Hobby ist, sondern auch eine einfache Art und Weise, sich für eine klimaneutrale Mobilität einzusetzen. Gemeinsam arbeiten sie an dem Ziel, Deutschland zum Fahrradland und das Fahrrad zum Fortbewegungsmittel Nummer eins in der Nahmobilität zu machen.

Ebenso diesen Zielen dient eine Kampagne gemeinsam mit NRW-Tourismus, die die schönsten Radrouten in NRW für Rennrad, Mountain- und Gravelbike vorstellt. Eine Reihe von Touren durch das Bundesland soll zeigen, dass es für jeden das richtige Bike und in ganz NRW schöne Strecken zu entdecken gibt.

Das sind nur zwei von vielen Beispielen, die Stück für Stück ein bisschen mehr Nachhaltigkeit in den Alltag der Menschen in Deutschland bringen sollen. Viele

sollen noch folgen. Rose Bikes wird sich weiter für die Klimaziele stark machen, mit gutem Beispiel vorangehen, laut sein, wenn nötig und Menschen an einen Tisch bringen, die großen Einfluss auf wichtige Entscheidungen für unsere Fahrrad-Infrastruktur haben. Mehr Informationen zum Rose Nachhaltigkeitskodex gibt es unter [rosebikes.de/nachhaltigkeit](https://www.rosebikes.de/nachhaltigkeit).

Sarah Terweh,
PR- und Content-Specialist bei Rose Bikes GmbH

Schwalbe recycelt mehr als fünf Millionen Schläuche



Recycling spart Rohstoffe und kommt mit 80% weniger Energie aus im Vergleich zur Herstellung neuer Schläuche.
Fotos/Abbildung: Schwalbe



Rund eine Million Altschläuche wurden 2020 an Schwalbe zurückgeschickt, Tendenz steigend. Jeder Fachhändler in Deutschland kann dazu beitragen, dass gebrauchte Schläuche nicht in der Müllverbrennung landen, sondern zu 100% für die Herstellung neuer Schläuche verwendet werden. 2021 weitet Schwalbe sein System auf insgesamt sieben europäische Länder aus.

Als einziger Hersteller bietet Schwalbe das Recycling seiner Schläuche an. Die einfache Handhabung kommt gut an im Fachhandel: „Das System ist pflegeleicht. Einfach Kisten packen, Aufkleber ausdrucken, Paketdienst informieren – und schon werden die Schläuche abgeholt. Diesen Beitrag leisten viele Fachhändler gern für die Umwelt!“, erläutert Frank Bohle, geschäftsführender Gesellschafter von Schwalbe.

Seit dem Start im September 2015 stieg die Zahl der zurückgesendeten Schlauchpakete stetig: von 728 Paketen auf 8.567 im Jahr 2020. Das entspricht einem Volumen von insgesamt mehr als fünf Millionen Altschläuchen. „Dennoch dürften es bei 6.000 Fachhändlern in Deutschland gerne noch mehr sein“, findet Frank Bohle. Schwalbe stellt zudem Werbemittel bereit, mit denen der Fachhandel auch die Verbraucher auffordern kann, die alten Schläuche im Fahrradgeschäft abzugeben. Damit erweitern Händler nicht nur ihren Service, sondern transportieren auch den Nachhaltigkeitsgedanken und stärken die Positionierung des Fahrrades als grünes Verkehrsmittel.

Beitrag gegen die Wegwerfmentalität: Vollständiges Recycling ohne Abfall

2015 etablierte Schwalbe sein Recycling-System in Zusammenarbeit mit dem renommierten Umweltinstitut EPEA (Hamburg) und dessen international bekanntem Cradle-to-

Cradle-Prinzip („Wiege zu Wiege“). Danach wird ein Produkt vollständig wiederverwendet, nichts wird weggeworfen. Neben der Einsparung enormer Mengen an Rohstoffen reduziert das Recycling auch den Energie-Einsatz: um 80% gegenüber der Herstellung neuer Schläuche.

„Recycling schont nicht nur Rohstoffe und Energie, es ist auch ein Beitrag gegen die Wegwerfmentalität, bei der alles so billig wie möglich produziert wird!“, betont Frank Bohle. Viele Produkte sind heute derart minderwertig, dass sie nach der Nutzung für nichts Neues zu gebrauchen sind. Sie landen im Müll und belasten die Umwelt. Am Ende kommt billig dann alle teuer zu stehen. Recycling erfordert daher auch eine Art Qualitätsmanagement: Nur, was aus hochwertigen Substanzen besteht, kann zerlegt und einem Produkt-Kreislauf wieder zugeführt werden. Aus minderwertigen Produkten lässt sich nichts Sinnvolles recyceln. „Bei modernem Recycling wie bei Cradle to Cradle erhalten wir am Ende immer ein Original, das neu verwendet werden kann – ein endloser Kreislauf wie in der Natur.“

Schlauch-Recycling bald in sieben Ländern

2020 startete Schwalbe sein Schlauch-Recycling auch in den Beneluxländern, abgewickelt über das niederländische Tochterunternehmen Schwalbe Nederland. 2021 folgten Österreich und Großbritannien, und bis Ende dieses Jahres kommt die Schweiz als siebtes Land dazu.

Bis heute ist Schwalbes System das einzige Schlauch-Recycling auf dem Markt. Dafür erhielt das Unternehmen im Dezember 2020 den renommierten Deutschen Nachhaltigkeitspreis sowie 2021 einen 2. Platz beim GoingCircular Award der IHK Köln. Weitere Informationen unter www.schwalbe.com/recycling.

Yvonne Kahnert, Press & Media Coordinator,
SCHWALBE – Ralf Bohle GmbH

WSM mit dem VeloHUB auf der IAA Mobility

Vielfältige Nutzung im öffentlichen Raum



Der VeloHUB im vollen Einsatz auf der IAA in München. Foto: Andreas Hombach, WSM



Im Rahmen der diesjährigen IAA Mobility in München vom 7. bis 12. September 2021 präsentierte der Waldbröler Stadtmobiliar-Hersteller WSM Walter Solbach Metallbau GmbH gemeinsam mit seinem Partner Designit Germany die Initiative VeloHUB. Diese ist in vielen Gesprächen über Transformation von Mobilität im öffentlichen Raum entstanden. Dabei wurde erkannt, dass es eine große Lücke gibt zwischen dem, was Unternehmen vorantreiben (z.B. Einzellösungen wie Sharing Modelle E-Scooter, die den öffentlichen Raum weiter überfluten), und dem, was die Menschen brauchen und sich wünschen (weniger Autos, bessere Luft, weniger Stress, mehr Platz). Der öffentliche urbane Raum ist Gemeinschaftsfläche und sollte der lokalen Gemeinschaft mit ihren Bedürfnissen zur Verfügung stehen.

Dabei ist der VeloHUB (noch) kein Produkt, sondern das vorläufige Ergebnis eines Prozesses. Es gibt keine allgemeingültige Lösung/Ergebnis, sondern diese sind je nach Community individuell verschieden. Der VeloHUB soll vielfältige Nutzungen ermöglichen (z.B. Individualisierung/Personalisierung des Raums für Microbusiness oder anderes wie Urban Gardening etc.). Er belegt keine neuen Flächen, sondern nutzt den frei werdenden öffentlichen (gemeinschaftlichen) Raum, der mit weniger Autos in der Stadt einhergeht.

Beim in München vorgestellten Prototypen lag der Schwerpunkt auf dem Thema Fahrrad und Aufenthaltsqualität. Auf der unteren Ebene konnten bis zu neun Fahrräder sicher und witterungsgeschützt abgestellt, die Akkus geladen und kleinere Reparaturen an einer Säule durchgeführt werden. Zusätzlich gab es Schließfächer für kleines Gepäck und eine Sitzbank mit Ladevorrichtungen für mobile Endgeräte (wahlweise über USB oder induktiv). Eine sensorgesteuerte LED-Beleuchtung sorgt auch bei Dunkelheit für ausreichend Licht. Über eine Treppe gelangen die BesucherInnen auf die zweite Ebene und finden dort neben weiteren Sitzmöglichkeiten auch eine Fläche für Urban Gardening vor. Der benötigte Strom kann über ein auf dem Dach montiertes Photovoltaik-Modul generiert werden; die Dachbegrünung dient der Artenvielfalt sowie als Wasserspeicher und sorgt für ein gemäßigtes Mikroklima.

Aktuell steht der VeloHUB am Munich Urban Colab, einem neuen von UnternehmerTUM und der Landeshauptstadt München geschaffenen Ort in München. Dieser hat das Ziel, gemeinsam mit Start-ups, etablierten Unternehmen, der Wissenschaft und den BürgerInnen innovative Konzepte für die Städte unserer Zukunft zu entwickeln und zu testen.

Andreas Hombach, WSM

radrevier.ruhr belegt den dritten Platz beim European Greenways Award

Preisverleihung fand im September 2021 in Valencia statt

Ein dichtes Radwegenetz von über 1.200 km bildet das Grundgerüst für das radrevier.ruhr, das unlängst als erste urbane „ADFC-RadReiseRegion“ zertifiziert wurde. Die Strecken nutzen oft alte Bahntrassen und Uferwege und verlaufen meistens abseits des Straßenverkehrs – sie sind damit also besonders grün und nachhaltig, bieten Radfahrenden zudem ein völlig anderes Bild als das, was viele Gäste aus dem In- und Ausland vom ehemaligen „Kohlenpott“ noch im Kopf haben. Mit diesem einzigartigen Radwegenetz hat sich das radrevier.ruhr-Team um den European Greenways Award beworben, der am Abend des 30. September 2021 im spanischen Valencia verliehen wurde. Mit Erfolg: Das radrevier.ruhr konnte sich den dritten Platz sichern.



Pascal Tönnissen (RTG) und Grischa Schilgen-Begaß (RVR) nahmen in Valencia den European Greenways Award entgegen. Foto: Ruhr Tourismus GmbH

Was ist der European Greenways Award?

Der European Greenways Award wurde im Jahr 2003 ins Leben gerufen und seitdem alle zwei Jahre verliehen. Er zeichnet grüne Wege – eben Greenways – aus, die sich u.a. durch ihre Qualität hervortun. Ein erklärtes Ziel der Auszeichnung ist es zudem, andere Destinationen in ganz Europa mithilfe von Best-Practice-Beispielen zur Nachahmung auf anderen grünen Wegen anzuregen und sie bei der Umsetzung zu unterstützen.

Das radrevier.ruhr war in der Kategorie „Excellence Awards“ nominiert. In dieser Kategorie werden die ersten drei Plätze an drei beispielhafte Greenways vergeben, die in besonderer Weise die Merkmale eines Greenways auf sich vereinen und darüber hinaus spezifische Stärken aufweisen, die sie nach Meinung der Jury zu Vorbildern machen. Insgesamt wurden für die diesjährigen Awards 31 Bewerbungen aus elf Ländern eingereicht. Der 10. European Greenways Award 2021 wurde von der European Greenways Association (EGWA) in Zusammenarbeit mit der Generalitat Valenciana (Region Valencia) über das Regionalministerium für territoriale Politik, öffentliche Werke und Mobilität und der spanischen Railways Foundation (FFE) organisiert.

Womit konnte das radrevier.ruhr punkten?

Ein klares Alleinstellungsmerkmal im radrevier.ruhr ist die

Nutzung ehemaliger Bahntrassen als Radwege: Mehr als 230 km sind Teil des Knotenpunktsystems; 326 Radkilometer verlaufen im radrevier.ruhr insgesamt auf diesen ehemaligen Versorgungswegen.

Auch die Verbindung von Wasserstraßen und Radwegen ist

in ihrer Ausprägung einzigartig im Ruhrgebiet: 131 km Radweg verlaufen entlang von Kanälen und 440 km entlang von Flüssen. Insgesamt verlaufen zwei Drittel der Radwege im gesamten Knotenpunktsystem auf sogenannten „Greenways“. Sie bieten Radfahrenden damit eine sichere Umgebung fernab des Straßenverkehrs und sind aufgrund nur geringer Steigungen auch für weniger sportliche Radfahrende eine echte Alternative zum Kfz. Karola Geiß-Netthöfel, Direktorin Regionalver-

band Ruhr (RVR): „Die Radwege auf alten Bahntrassen sind fester Bestandteil grüner Infrastruktur im Ruhrgebiet und beispielhaft für Europa. Dank der nummerierten Knotenpunkte finden sich auch ausländische Gäste schnell im radrevier.ruhr zu recht. Die Auszeichnung ist Ansporn für die gesamte Region, die grüne Infrastruktur von Parks, Halden und Radwegen weiter auszubauen.“

Axel Biermann, Geschäftsführer der Ruhr Tourismus GmbH (RTG), freut sich über den dritten Platz: „Die Bedeutung ‚grüner Wege‘ kann man in der heutigen Zeit gar nicht hoch genug bewerten. Der Klimawandel ist in aller Munde und viele Menschen suchen nach Möglichkeiten, ihren eigenen CO₂-Ausstoß zu verringern. Aufs Fahrrad umzusteigen, ist dabei eine effektive und vergleichsweise einfache Maßnahme, besonders im Ruhrgebiet. Dass man hier auf gut ausgebauten Radwegen klimafreundlich bequem von A nach B kommt, unterstreicht die Auszeichnung des radrevier.ruhr mit dem dritten Platz beim European Greenways Award.“

Platz eins ging in diesem Jahr an „From Liège (Lüttich) to Aachen by RAVel - a cross border greenway via lines 38/39“ und Platz zwei an den Waterford Greenway (Irland).

Nina Dolezych, Ruhr-Tourismus

Termine 2021 und 2022



**Difu-WebSeminar:
Sicheren und attraktiven
Radverkehr planen
und umsetzen**

Eine bedarfsgerechte und lückenlose Infrastruktur ist Voraussetzung für sicheren Radverkehr – auf Alltags-, Freizeit- und Erledigungswegen. Kommunen können handeln und attraktive Radverkehrsinfrastruktur planen und umsetzen. Weitere Informationen mit der Möglichkeit der Anmeldung unter: <https://difu.de/veranstaltungen/2021-11-09/sicheren-und-attraktiven-radverkehr-planen-und-umsetzen>



**Difu-WebSeminar: Gute
Kreuzungen für alle**
Schwere innerörtliche
Verkehrsunfälle ereignen

sich vor allem an Kreuzungen und Einmündungen in Hauptverkehrsstraßen. Um die Sicherheit an Knotenpunkten zu verbessern, muss ein konfliktvermeidendes Kreuzungsdesign mit guten Sichtbeziehungen gefunden werden. Diese Veranstaltungsreihe stellt die Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in den Fokus, die im Fall eines Unfalls besonders schweren Folgen ausgesetzt sind. Weitere Informationen mit der Möglichkeit der Anmeldung unter: <https://difu.de/veranstaltungen/2021-11-02/gute-kreuzungen-fuer-alle>



**AGFS Kongress auf der
Messe Fahrrad Essen**
Der AGFS-Kongress findet zum Thema „Fahr-

rad- und Nahmobilitätsgesetz und Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen“ auf der Messe Fahrrad Essen statt. Außerdem ist die Preisverleihung des deutschen Fahrradpreises Teil des Programms.



**Messe Fahrrad Essen
2022**

Wieder mit gemeinsamem Stand von AGFS und dem Ministerium für Verkehr des Landes NRW.

vivavelo-Kongress 2022 im Schulterschluss

Fahrradwirtschaftsverbände kündigen neues Kongress-Datum und engere Zusammenarbeit an



Der vivavelo-Kongress, die Branchenveranstaltung der Fahrradwirtschaft, wird 2022 am 7. und 8. April in der Vertretung des Landes Nordrhein-Westfalen in Berlin stattfinden. Die

Verbände der Fahrradwirtschaft BVZF, VSF und ZIV treten erstmals als gemeinsame Veranstalter des Kongresses auf.

Der vivavelo-Kongress ist die zentrale Veranstaltung der Fahrradbranche sowie die größte und wichtigste Plattform für den Austausch mit Politik, Wissenschaft und Verwaltung. Nach zwei Jahren pandemiebedingter Pause nimmt die Fahrradwirtschaft den politischen Spitzenkongress in neuer Aufstellung wieder auf, um die neuen, wirtschaftspolitischen Herausforderungen und Chancen im Dialog mit hochrangigen Akteuren aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Verwaltung in Angriff zu nehmen. Als Forum des fachlichen Austausches ermöglicht der vivavelo-Kongress relevante Begegnungen und setzt zukunftsweisende Impulse.

Mit dem Ziel, dem vivavelo-Kongress zusätzliche Bedeutung, politisches Gewicht und mediale Aufmerksamkeit zu verleihen, wird es im kommenden Jahr eine organisatorische Neustrukturierung geben: Ab 2022 wird der vivavelo-Kongress eine gestärkte politische Gewichtung und eine optimierte inhaltliche Agenda präsentieren. Mit diesem Ziel planen und führen der Bundesverband Zukunft Fahrrad (BVZF), der Verbund Service und Fahrrad (VSF) sowie der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV)

den Kongress erstmals gemeinsam durch. Die drei Verbände der Fahrradwirtschaft setzen damit zusammen ein Zeichen für einen starken, wachsenden Markt mit bemerkenswertem Potenzial für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt.

BVZF, VSF und ZIV bekräftigen das gemeinsame Vorhaben: „Die vivavelo hat sich von Beginn an als Veranstaltung der gesamten Branche verstanden und sich dabei kontinuierlich weiterentwickelt. Zusammen werden die Verbände den nächsten Schritt gehen, um der Fahrradbranche weiteres Gewicht in der politischen Ansprache zu verleihen und den Kongress noch stärker zu professionalisieren. Unser Anspruch ist es, einen Kongress der Fahrradwirtschaft mit Strahlkraft weit über die Branche hinaus auszurichten.“

Die Veranstalter erwarten auch in 2022 hochkarätige Gäste aus Fahrradbranche, Politik, Verwaltung und Wissenschaft, spannende Vorträge und einen intensiven Austausch über die Mobilitätsthemen der Zukunft aus Sicht der Fahrradwirtschaft.

www.fahrradwirtschaft.de





Foto oben:
Günter Oswald

Fotos Mitte:
Links: Marc Bürkle, rechts: Erhard Dommes

Fotos unten:
Links: Moritz Esselbruegge, rechts: Julius Gnoth

Impressum

Herausgeber

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, Dezember 2021

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P.3 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 alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen.

Wir sind die AGFS

Aachen / Ahlen / Arnsberg / Bergkamen
Bielefeld / Bocholt / Bochum / Bönen
Bonn / Borken / Bottrop / Brühl / Bünde
Coesfeld / Detmold / 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 Gütersloh / Kreis
Heinsberg / Kreis Lippe / Kreis Recklinghausen
Kreis Soest / Kreis Steinfurt / Kreis Unna
Kreis Viersen / Kreis Warendorf / Langenfeld
Lemgo / Leverkusen / Lohmar / Lüdinghausen
Lünen / Meckenheim / Meerbusch
Minden / Moers / Mönchengladbach
Monheim am Rhein / Mülheim an der Ruhr
Münster / Neuss / Oberhausen / Paderborn
Pulheim / Ratingen / Recklinghausen / Rees
Reken / Rhede / Rheinberg / Rhein-Erft-Kreis
Rhein-Kreis Neuss / Rhein-Sieg-Kreis
Rietberg / Rommerskirchen / Schöppingen
Schwerte / Soest / Städteregion Aachen
Telgte / Troisdorf / Unna / Velen / Wesel
Wuppertal / ...