

# nahmobil

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

Heft 20 | November 2022



## SCHLÜSSELFAKTOR PARKEN

---

### **Künstliche Intelligenz**

Mönchengladbach nutzt Handy-App für bessere Infrastruktur

---

---

### **Baustellenabsicherung**

AGFS NRW legt aktualisierten Leitfaden vor

---

---

### **Interview**

Minister Krischer über seine Ziele für die Nahmobilität

---

# DREI ORDNER WISSEN

## DIE NEUE LOSEBLATTSAMMLUNG DER AGFS NRW



Inhalte zum Download unter:  
[www.agfs-nrw.de/mediathek](http://www.agfs-nrw.de/mediathek)

Mehr Infos unter:  
[www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)

## Liebe Freundinnen und Freunde der Nahmobilität,

mehr und mehr Kommunen machen sich auf den Weg zu mehr Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit. Doch bei einem Thema gerät der Umbau der Straßen immer wieder ins Stocken: Das Autoparken am Fahrbahnrand gehen nur wenige Städte und Gemeinden mit der nötigen Entschlossenheit an. Dabei werden die für den ruhenden Verkehr reservierten Flächen dringend benötigt: für mehr Aufenthaltsqualität, mehr Fuß- und Radverkehr und mehr Grün. Die Kosten dafür trägt die Allgemeinheit, denn die Parkgebühren – so überhaupt welche erhoben werden – decken nicht ansatzweise die Kosten, die durch den Bau, die Instandhaltung und die Bewirtschaftung entstehen. Der AGFS NRW geht es keinesfalls darum, das Auto aus den Zentren zu verbannen. Aber ein großer Teil des ruhenden Verkehrs muss verlagert werden – weg vom Fahrbahnrand und hinein in Quartiersgaragen und auf private Parkflächen. Dafür braucht es vor allem politischen Rückhalt und umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen, um Einzelhandel Gastronomie und Anwohnende frühzeitig zu informieren und von den gesamtgesellschaftlichen Vorzügen einer grünen und gesunden Stadt zu überzeugen.

Im August 2022 haben wir diesem wichtigen Thema eine Planerwerkstatt gewidmet. Ihre Ergebnisse werden in das „Praxishandbuch Parken“ einfließen, das im ersten Quartal 2023 erscheint. Kern des Handbuchs wird ein Handlungsleitfaden zur Entwicklung einer kommunalen Parkraumstrategie sein. Parken ist auch der Schwerpunkt dieser Ausgabe. Mit Artikeln, Zahlen, Daten und Fakten zu verschiedenen Aspekten rund um das Autoparken möchten wir Ihnen Anregungen zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr in Ihrer Kommune geben.



Auch in der Rad fahrenden Community wächst der Unmut darüber, dass die Verkehrswende nicht im gewünschten Tempo vorankommt. In diesem Zusammenhang werden die Funktion und die Wirksamkeit der AGFS NRW in den sozialen und den klassischen Medien immer wieder infrage gestellt. Wir nehmen einen Artikel, der im September 2022 in der taz erschienen ist, zum Anlass, die Rolle und die Aufgaben der AGFS NRW darzustellen.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe und einen schönen Jahresausklang.

Ihre und Eure



Christine Fuchs

# nahmobil 20 | Inhalt



## PARKEN

- 8 **Schlüsselfaktor Parken**
- 10 **Planerwerkstatt „Parken“**
- 10 **Wenn nicht Parken, was dann?**
- 11 **Plötzlich verboten:  
Kommunikation beim Rückbau  
von Parkplätzen**
- 12 **Neue Chancen im Parkraummanagement dank E-Fahrzeugen?**
- 14 **Hätten Sie's gewusst?**

## FANAG 2022

- 16 **Interview mit dem Landesbetrieb  
Straßenbau NRW: Rad- und Fußverkehr bekommt mehr Gewicht**
- 18 **Schüler aus Detmold und  
Lagenfeld stellen Straßen  
rund um ihre Schule auf den  
Prüfstand**

## AUS DER AGFS NRW

- 20 **Cargobike Roadshow in Herne**
- 20 **Die AGFS NRW ist kein Prüfverein**
- 21 **AGFS NRW und Mobilitätsforum  
Bund kooperieren**
- 22 **Stadt Paderborn bringt lokale  
Akteure für Sicherheitskonferenz  
zusammen**
- 23 **Neu in der AGFS NRW**
- 23 **AGFS NRW überarbeitet  
Baustellen-Leitfaden**
- 24 **AGFS-Kongress 2023 erstmals  
auf der polisMOBILITY**
- 24 **polisMOBILITY 2023 – Moving  
Cities**
- 25 **Bewerbungsphase für den  
Deutschen Fahrradpreis 2023  
gestartet**
- 26 **Interview: „Der Großteil der  
Nahmobilität findet im  
kommunalen Raum statt.“**
- 27 **Neuer Leitfaden für die Gestaltung  
von Fahrradstraßen**

## FUSSVERKEHR

- 28 **Fußverkehr fördern**
- 29 **Sensibilisierung für Belange  
des Fußverkehrs**
- 30 **Neue Fußgängerzonen in der  
Ehrenstraße und auf der  
Deutzer Freiheit**

## INFRASTRUKTUR

- 31 **Radverkehrshauptnetz für alle  
neun Stadtbezirke**
- 31 **Geschäftsstraße mit mehr  
Aufenthaltsqualität**
- 32 **Neues zum Kölner Radverkehr**
- 34 **Information über Vorschriften in  
Fahrradstraßen**
- 34 **Automatische Grünanforderung  
für Rad- und Fußverkehr**
- 35 **Künstliche Intelligenz erkennt  
Schäden an Radwegen**



**36 Mehr Sicherheit durch baulich getrennte Radwege**

**37 Startschuss Radleitroute Nord-Süd (West)**

**38 Weitere Maßnahmen zum Ausbau des Radhauptnetzes**

**39 Mehr als 1.000 neue Fahrrad- und Lastenradabstellplätze durch städtische Initiative**

**40 Düsseldorf eröffnet die ersten Mobilitätsstationen**

**41 Hamm: Mehr Fahrgäste für das Busfahren begeistern**

**43 Umnutzung von Kfz-Stellplätzen zum Fahrradparken**

**44 Verkehrswende gestalten**

**45 Fahrradzone als neues Instrument der Verkehrsplanung**

**46 Fehlte die Fahrradzone als Instrument der Verkehrsplanung?**

**46 Neue „Strategie Radverkehr“ für Aachen**

**47 Coesfeld: Umgestaltung der Ortsdurchfahrt im Ortsteil-Lette abgeschlossen**

## **KOMMUNIKATION UND SERVICE**

**48 Neues aus Gladbeck**

**49 Intensive Diskussionen um RS3-Route durch Herford**

**50 Fahrradkampagne: Endlich wieder Schmuddelwetter**

**50 RadEntscheid Essen**

**52 Neue „smarte“ Parkplätze am Bahnhof Wesel**

**52 15. Sattel-Fest zwischen Hamm und Soest**

## **UNTERNEHMEN FAHRRAD!**

**53 „Unternehmen Fahrrad!“ zu Gast bei Schwalbe!**

**54 Schwalbe Reifenrecycling: Der große Kreis schließt sich**

**55 Landesfeuerwehrschule Baden-Württemberg stellt abschließbare Fahrradboxen zur Verfügung**

**56 Rose Bikes geht zur Schule**

## **FREIZEIT UND TOURISMUS**

**57 Fahrrad-Themenrouten im Erkelenzer Land erklären Vergangenheit und Gegenwart**

**58 Termine 2022/2023**



## Mit Nachdruck für bessere Mobilität

Über Jahrzehnte wurden Städte in Deutschland vor allem im Sinne des Autoverkehrs geplant. Doch die wachsende Zahl von Autos schränkt die Lebensqualität ein – durch Flächenverbrauch, Unfälle, Lärm und Emissionen. In diesem Faktenblatt zeigt die Agora Verkehrswende anhand von Beispielen, dass es auch anders geht: Eine Verkehrspolitik mit dem Menschen statt dem Auto als Maßstab schafft lebenswerte und klimafreundliche Städte. Dafür reicht es nicht aus, Alternativen zum privaten Auto zu fördern. Es erfordert auch den Mut, Privilegien des Autoverkehrs abzubauen.

*Das neue Faktenblatt der Agora Verkehrswende „Mut zur lebenswerten Stadt“*

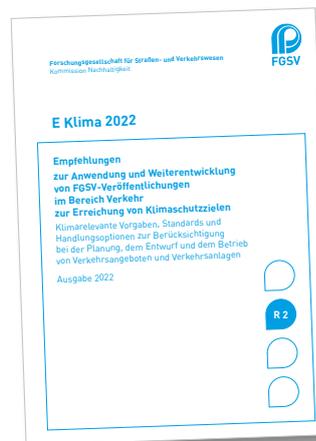
## Unverhofftes Urteil zu Fahrradstraßen in Hannover

Eine Klage gegen eine Fahrradstraße in Hannover ist anders ausgefallen, als es sich der Kläger erhofft haben dürfte. Das Verwaltungsgericht bestätigte zwar, dass die besagte Fahrradstraße in ihrer Ausgestaltung rechtswidrig sei, die Stadt nahm das Urteil jedoch zum Anlass nachzubessern und entfernte die vorhandenen Parkplätze. Laut Gerichtsurteil müsse eine Fahrradstraße mit erheblichen Verbesserungen für den Radverkehr einhergehen. Im geschilderten Fall war die Fahrradstraße für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite befand das Gericht jedoch, dass dadurch die Gefahr für Fahrradfahrer erhöht und nicht beseitigt wurde.

## Warum ist die „Phase 0“ wichtig?

Wann beginnt Stadtplanung? Bräuchte es nicht eine Zeit des Denkens und des Dialogs, bevor Stadtraum zu Planungsraum wird? Baukultur Nordrhein-Westfalen möchte Städte und Gemeinden unterstützen, die baukulturell wichtigen Momente der „Phase 0“ in der Planung zuzulassen und zu erproben. Eine Phase, in der Fragestellungen, Ideen, Interessen vorformuliert werden, sich Partnerkonstellationen bilden können, um sie mit bestehenden Anforderungen zu einem gemeinsam getragenen Bild zu verbinden und eine allseits getragene Stadtentwicklung zu initiieren. Baukultur Nordrhein-Westfalen eröffnete 2022 sein Labor zur „Phase 0“. Darin begleitet die Organisation Kommunen, Initiativen und Akteur:innen bei ihrer Thematisierung von Stadtgestaltung – u.a. in Köln, Witten und Gelsenkirchen. Sie unterstützt einerseits die Akteur:innen vor Ort, andererseits untersucht sie Prozesse, Aktionen, Interventionen und Formate auf ihren Gehalt und die Effekte für die Stadtentwicklung. Die zweite Ausgabe des Magazins von Baukultur Nordrhein-Westfalen beleuchtet das Thema mit Beiträgen, Projekten und Einblicken.

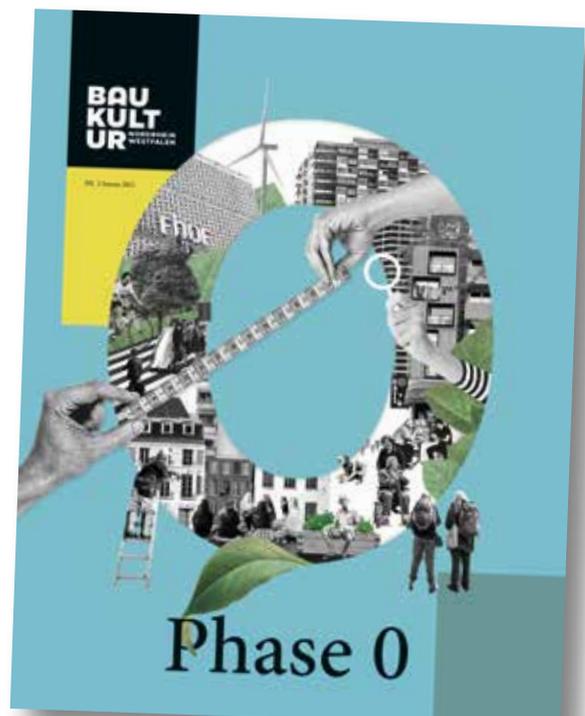
*„Phase 0“ – Das Magazin von Baukultur Nordrhein-Westfalen beleuchtet das Thema mit Beiträgen, Projekten und Einblicken. Bildcredits: Themenheft „Phase 0“ von Baukultur Nordrhein-Westfalen. Gestaltung DESERVE Berlin*



## Zeitenwende bei der FGSV

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) läutet mit ihrer neuesten Veröffentlichung eine Zeitenwende ein. In den „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsplänen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. Ausgabe 2022

mit den Klimaschutzziele für den Verkehrsbereich und setzen ein Zeichen für die Verkehrswende. Die Veröffentlichung kann auf der Homepage des FGSV-Verlags erworben werden unter: [www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022](http://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022)



## Wissing beruft Beirat für Radverkehr

„Ich möchte den Radverkehr in Deutschland voranbringen und gemeinsam mit Experten und Verantwortlichen vor Ort für gute, innovative und sichere Rahmenbedingungen sorgen. Denn attraktive Angebote werden nachgefragt, genutzt und kommen allen zu Gute. Sie fördern nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern vor allem Mobilität und Teilhabe. Je besser die Bedingungen für die Radfahrenden sind, desto sicherer, nachhaltiger und energieeffizienter wird der Verkehr insgesamt. Mit dem neuen Beirat haben wir ein engagiertes und hochkompetentes Team berufen, das uns dabei unterstützen wird. Ich freue mich sehr auf die Zusammenarbeit“, sagte Volker Wissing am 25. August 2022 anlässlich der Berufung von 20 Expertinnen und Experten aus Verwaltung, Forschung und Lehre sowie Verbänden in den Beirat für Radverkehr.



*Der Beirat Radverkehr ist ein Expertengremium, das das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bei der Umsetzung und Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 3.0) unterstützt. Foto: Bundesministerium für Digitales und Verkehr*



*Die TH Wildau untersucht mit dem Mobilitätsdienstleister Bolt im Rahmen des Forschungsprojekts „NaMikro“ (Nachhaltige Mikromobilität), ob E-Scooter und E-Bikes das Autofahren ersetzen können. Foto: Bolt / TH Wildau*

## Forschungsprojekt der TH Wildau: Können E-Bikes und E-Scooter das Autofahren ersetzen?

Die TH Wildau untersucht mit dem Mobilitätsdienstleister Bolt im Rahmen des Forschungsprojekts „NaMikro“ (Nachhaltige Mikromobilität), wie Verleihangebote mit E-Scootern und E-Bikes im Bereich Mikromobilität organisatorisch so zu gestalten sind, dass dadurch Pkw-Fahrten ersetzt werden können. Dafür betreibt das Team seit Juli 2022 für neun Monate zwei Reallabore in den Berliner Außenbezirken Zehlendorf und Lichtenrade. Die neuen Geschäftsgebiete sind dabei in die reguläre App des Anbieters Bolt integriert. Selbiges gilt für das dritte Reallabor, welches im September 2022 in der brandenburgischen Stadt Erkner am Stadtrand Berlins gestartet wurde.

## Radlogistik: Kommunen müssen umdenken

Wie kommen 30% der Logistik auf emissionsfreie und stadtverträgliche Lastenräder? Dieses Ziel gibt der Nationale Radverkehrsplan 3.0 vor. Doch bis dahin ist es noch ein weiter Weg. Auf der 3. Nationalen Radlogistik-Konferenz in Hannover am 20. und 21. September 2022 forderte die Branche Unterstützung insbesondere von den Kommunen. Hier müsse ein Umdenken stattfinden und Bewusstsein für die Radlogistik geschaffen werden, wenn die Ziele erreicht werden sollen. Gastgeber Hannover positioniert sich als Vorreiter: Dort soll in den nächsten Jahren unterirdischer leer stehender Raum am Hauptbahnhof für 1.000 Fahrradabstellplätze und Mikro-Depots für die Radlogistik umgenutzt werden. 200 Fachbesucher:innen und 25 Aussteller nahmen an der Konferenz teil.



*Die 3. Nationale Radlogistik-Konferenz fand am 20. und 21. September 2022 in Hannover statt. Foto: Radlogistik Verband Deutschland e.V.*

# Schlüsselfaktor Parken

Warum die Verkehrs- und Mobilitätswende nur langsam vorankommt

Die Verkehrs- und Mobilitätswende kommt nur langsam voran. Obwohl Themen wie Gesundheit und Klimaschutz in der Gesellschaft generell auf Zustimmung stoßen, herrscht weiterhin Verhaltensstarre, wenn es darum geht, das eigene Auto abzuschaffen und auf Fahrrad, Bus oder Bahn umzusteigen. Die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen (NRW) hat mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) ein klares Statement für mehr aktive Mobilität gesetzt. Durch das Gesetz haben die Aktivitäten der Kommunen, der Lobbyverbände und der AGFS NRW neuen, zusätzlichen Rückenwind erhalten. Dennoch stellt sich immer wieder die Frage, warum die Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Land nur in kleinen Schritten vorangeht.

## Systemvorteil Parken

Oder anders gefragt: Warum ist das Auto bei den Deutschen trotz Dauerstaus und hoher Kosten immer noch so beliebt? Zwei der Erfolgsfaktoren sind seine zumeist unmittelbare Verfügbarkeit und der hohe Komfort, der dadurch verstärkt wird, dass man mit dem eigenen Fahrzeug näher an sein Ziel gelangt als mit anderen Verkehrsmitteln. Im Regelfall finden Autofahrer:innen in unmittelbarer Nähe ihres Zielortes einen Parkplatz, während Fahrradfahrer:innen sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeiten in einem größeren Umkreis suchen müssen. Auch ÖPNV-Nutzer:innen sind fast immer gezwungen, weitere Wege von der nächstgelegenen Haltestelle in Kauf zu nehmen. Der Pkw hat durch den öffentlich bereitgestellten Parkraum einen klaren Systemvorteil.

Dieses Privileg beeinflusst unmittelbar die Verkehrsmittelwahl und hat zudem negative Auswirkungen auf die Neugestaltung unserer Kommunen: Die enorme Flächeninanspruchnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs verhindert den Ausbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur. Autofahrer:innen nutzen den öffentlichen Raum häufig kostenfrei oder für einen nicht marktgerechten Preis zum Parken, während für andere Nutzungen, wie Wochenmärkte oder Außengastronomie, deutlich höhere Gebühren anfallen. Parkenden Autos steht im Vergleich zum Fuß- und Radverkehr, zu Spielplätzen, Grünflächen oder sonstigen Aufenthaltsflächen fast immer proportional mehr Fläche zur Verfügung. Gleichzeitig werden vorhandene Potenziale nicht vollständig ausgeschöpft: Die Flächen vor Supermärkten

stehen nachts und sonntags leer und die Parkhäuser sind bis auf wenige Ausnahmen im Jahr nur unzureichend ausgelastet.

Die Abschaffung oder zumindest Reduzierung des Systemvorteils „Parken“ für den motorisierten Individualverkehr ist ein wesentlicher Schlüssel für eine erfolgreiche Verkehrs- und Mobilitätswende.

## Handlungsmöglichkeiten der Kommunen

Wesentliche Akteurinnen dabei sind die Kommunen. Ihnen obliegt die Gestaltung des öffentlichen Raums. Ein zentrales Handlungsfeld ist das Parkraummanagement, welches bauliche, organisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen umfasst. Dadurch können Kommunen die Nutzung von Parkplätzen zeitlich und räumlich steuern und Einfluss auf den Parksuchverkehr sowie die Verkehrsnachfrage und die Verkehrsmittelwahl nehmen. Ausgangspunkt jeglichen Parkraummanagements ist das vorhandene Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum, in öffentlich zugänglichen Parkieranlagen sowie auf privaten Stellplätzen.

## Rückgewinnung von öffentlichem Raum

Der zentrale Ansatzpunkt im Sinne der Verkehrs- und Mobilitätswende ist jedoch die Rückgewinnung von öffentlichem Raum. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ordnet das Parken grundsätzlich als eine verkehrliche Nutzung des öffentlichen (Verkehrs-)Raums ein und somit als Gemeingebrauch des Verkehrsraums. Das heißt, Parken ist überall dort erlaubt, wo es

## Praxishandbuch Parken

Im ersten Quartal 2023 erscheint erscheint das Praxishandbuch Parken der AGFS NRW. Es behandelt eine Vielzahl unterschiedlicher Aspekte zum Thema Parken. Kern des Handbuchs ist ein Handlungsleitfaden zur Entwicklung einer kommunalen Parkraumstrategie. Neben den möglichen baulichen und organisatorischen Handlungsmöglichkeiten einer Kommune zeigt es den aktuellen Gestaltungsrahmen aus verkehrsrechtlicher Sicht auf. Ebenso werden die verkehrsrechtlichen Grenzen dargestellt, zu deren Überwindung es einer grundlegenden Neuordnung des Rechtsrahmens bedarf.

Das Praxishandbuch Parken ist im bewährten Format der Loseblattsammlung konzipiert und wird verschiedene Teile umfassen. Ergänzt wird das Praxishandbuch zukünftig um eine Best-Practice-Sammlung auf der AGFS-Wissensplattform, auf der auch ein gesonderter Bereich zum Thema Parken eingerichtet wird.

nicht ausdrücklich verboten ist. Um das Parken im öffentlichen Raum zu unterbinden, müssen Kommunen es explizit verbieten. Das geht nur in bestimmten Fällen, wie einer Übernutzung des Raums durch den ruhenden Kfz-Verkehr oder wenn parkende Autos die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Darüber hinaus kann ein Parkverbot angeordnet werden mit dem Ziel, einen sicheren und flüssigen Straßenverkehr zu gewährleisten. Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs gilt jedoch nicht als ausreichender Grund. Allerdings lässt die StVO den Straßenverkehrsbehörden etwas Ermessensspielraum: Sie können das Parken auch verbieten, wenn es einer übergeordneten städtebaulichen Entwicklung dient.

### Kommunale Parkraumstrategie

Diese übergeordnete städtebauliche Entwicklung lässt sich aus kommunalen Verkehrs- und Mobilitätskonzepten ableiten. Möchte eine Kommune das Parkraumangebot aktiv über ein kommunales Parkraummanagement steuern, ist eine kommunale Parkraumstrategie entscheidend, die sich aus den übergeordneten Konzepten ableitet.

Eine erfolgreiche Parkraumstrategie besteht aus mehreren Bausteinen. Dazu zählen planerische Handlungsfelder, wie die Erhebung des vorhandenen Parkraumangebotes, die Schätzung und Prognose der Parkraumnachfrage sowie die Entwicklung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes. Zu den planerischen Handlungsfeldern gehören auch die Ordnung des ruhenden Verkehrs (z.B. durch die Markierung von Parkständen) sowie die aktive Angebotsplanung. Dazu zählt die Verlagerung von Parkständen aus dem öffentlichen Straßenraum in Quartiersgaragen oder vorhandene Parkplätze, wie z.B. Firmenparkplätze, die außerhalb der Geschäftszeiten genutzt werden können.

Grundlage aller planerischen Maßnahmen sollte jedoch immer ein politischer Grundsatzbeschluss zum Thema Parken sein. Er muss Aussagen und Zielsetzungen u.a. zu den Aspekten Bewohnerparken, Gehwegparken, Flächengerechtigkeit, Quartiersgaragen, Parkgebühren, Personalbedarf, Parkraumüberwachung, Mehrfachnutzung von Stellplätzen sowie zur Stellplatzsatzung umfassen. Nach Möglichkeit sollte dieser Grundsatzbeschluss im Rat der Kommune einstimmig beschlossen werden. Hierzu bedarf es im Vorfeld einer intensiven Auseinandersetzung mit dem Thema Parken in den unterschiedlichen politischen Gremien. Ein Workshop zum Thema Parken kann hier hilfreich sein.

Der intensive Austausch mit der Politik allein reicht jedoch nicht aus. Ein wesentlicher Baustein der Parkraumstrategie ist daher immer auch ein Kommunikationskonzept zur Sensibilisierung und Information der Bürgerschaft, des Einzelhandels und sonstiger Akteur:innen. Das betrifft nicht nur bauliche Maßnahmen, sondern auch Veränderungen in der Ahndung von Verstößen im ruhenden Verkehr. So vermeidet man Irritationen und Ärger, insbesondere wenn zuvor regelwidriges Verhalten, z.B. Gehwegparken, jahrelang geduldet wurde.

Ein weiterer Baustein der Parkraumstrategie sollte immer ein Konzept für eine möglichst flächendeckende Parkraumüberwachung sein. Diese umfasst neben der Personalplanung einschließlich eines Überwachungskonzeptes hinsichtlich Routen, Zeiten und Frequenzen auch eine begleitende Kommunikation. Ein Evaluationskonzept sorgt für eine laufende Überprüfung der Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung und der Einhaltung der Verkehrsregeln im ruhenden Verkehr.

### Kurzfristige Maßnahmen

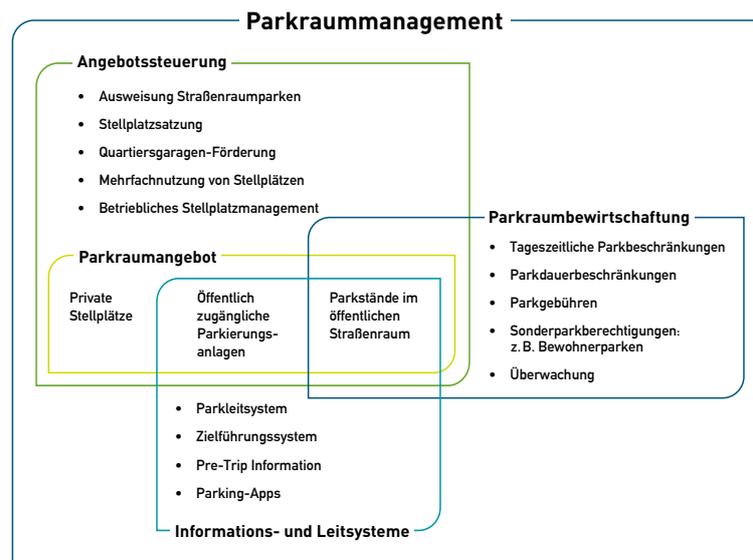
Einzelne Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr lassen sich kurzfristig und im Vorfeld einer Parkraumstrategie umsetzen. So erhöht es die Verkehrssicherheit, wenn Sichtfelder an Kreuzungen und Rettungswege

konsequent von parkenden Kfz frei gehalten und Sicherheitstrennstreifen zwischen dem Radverkehr und den Parkständen durchgängig markiert werden.

Auch mit der Durchsetzung bestehender Regelungen, wie der Unterbindung des regelwidrigen Parkens auf Geh- und Radwegen, können Städte und Gemeinden sofort beginnen. Mit der neuen Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13. Oktober 2021 wird das vorschriftswidrige Parken auf einem Gehweg mit einem Regelsatz von 55 Euro geahndet. Wenn

damit eine Behinderung einhergeht oder dieser Verstoß länger als drei Stunden dauert, erhöht sich das Bußgeld sogar auf 70 Euro. Wurde das vorschriftswidrige Parken zuvor jahrelang geduldet, sollten Betroffene über die bevorstehenden Veränderungen informiert werden.

Bevor Kommunen eine flächendeckende Parkraumstrategie erarbeiten, sollten sie Potenziale nicht genutzter oder nicht ausreichend genutzter Flächen für den ruhenden Verkehr prüfen und nach Möglichkeit aktivieren. Hierzu zählen nicht ausgelastete Parkhäuser, gerade in zentralen Lagen wo die Übernutzung des öffentlichen Straßenraums meist am größten ist, und – besonders in Wohngebieten – als Lager- oder Nutzraum zweckentfremdete Garagen.



Eigene Abbildung in Anlehnung an „Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise“ (Zukunftsnetz Mobilität NRW/AGFS NRW 2022)

# Planerwerkstatt „Parken“

Wer parkt wo, warum und wie lange?



Die Teilnehmenden diskutieren anhand konkreter Fallbeispiele.

Wer den Rad- und Fußverkehr fördern möchte, kommt um das Thema „Parken“ nicht herum. Denn Autos stehen im Schnitt 23 Stunden am Tag da, wo neue Fahrradwege entstehen könn-

ten. Sollen Parkplätze zugunsten von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur entfallen, ist Ärger vorprogrammiert.

Bei der Planerwerkstatt „Parken“ der AGFS NRW, die am 17. und 18. August 2022 in Wuppertal stattgefunden hat, setzten sich die 18 Teilnehmenden mit konkreten Planfällen auseinander. In vielen Fällen ging es darum, Parkstände zu reduzieren. Ein Kernpunkt der Diskussion war die Frage, wie man die Veränderungen im Straßenraum angemessen kommuniziert. Insbesondere Anwohnende und der Einzelhandel vor Ort müssen demnach frühzeitig in das Vorhaben einbezogen werden, um mögliche Sorgen und Ängste frühzeitig abzufedern.

Was hilft, ist möglichst viel Wissen über die Situation vor Ort anzusammeln: Wer parkt wo, warum und wie lange? Je mehr Informationen vorliegen, umso gezielter können Argumentationsketten aufgebaut werden, wenn Parkplätze entfallen.

Die Ergebnisse der Planerwerkstatt „Parken“ fließen in das „Praxishandbuch Parken“ ein, welches die AGFS NRW im ersten Quartal 2023 veröffentlichen wird.

## Wenn nicht Parken, was dann?

Drei Möglichkeiten, Parkplätze anders zu nutzen

Seit 2005 findet immer am dritten Freitag im September der Park(ing) Day statt. An dem internationalen Aktionstag erobern Initiativen und engagierte Bürger:innen für einen Tag Parkplätze zurück und zeigen, wie diese für mehr Aufenthaltsqualität, mehr Grün und mehr gesunde Mobilität genutzt werden können. Gerade temporäre Maßnahmen eignen sich gut, um die Akzeptanz für die Transformation der Straße zu erhöhen. Auch unabhängig von dem Aktionstag gibt es zahlreiche Anlässe und Gelegenheiten, Parkplätze für mehr Aufenthaltsqualität zu nutzen. nahmobil stellt drei Ideen vor:

### Gastronomie

In Köln können Gastronom:innen seit 2018 ihre Außenflächen auf Parkplätze erweitern – während der Pandemie sogar kostenlos. Immer mehr Betriebe nutzen diese Möglichkeit und erhöhen damit die Aufenthaltsqualität in der ganzen Stadt. Auch Essen, Bonn und Paderborn bieten diesen Service an.

### Velohub

Die Initiative Velohub verbindet nachhaltige Mobilität und Communitys. Grundlage ist ein modulares und konfigurierbares Baukastensystem (siehe Foto), das sich an den individuellen Bedürfnissen einer Stadt und ihrer Bewohner:innen orientiert. So geschehen im Münchner Westendkiez, wo es das Herzstück des „Sommerexperiments Schießstättstraße“ bildete, einer groß angelegten Aktion der „Münchner Initiative Nachhaltig-

keit“, die versuchsweise zeigen sollte, wie München mit weniger Autos und mehr Freiraum aussehen kann.



Velohub. Foto: BECKERLACOUR

### Parklets

Mit Parklets lassen sich Parkplätze temporär zu Sitzplätzen umfunktionieren. Die mobilen Stadtmöbel gibt es von verschiedenen Herstellern oder als Marke Eigenbau und sie bieten auch Module für mehr Grün. Die Stadt Berlin fördert den Einsatz von Parklets für Initiativen, Vereine und öffentliche Einrichtungen. In Nordrhein-Westfalen bietet das Zukunftsnetz Mobilität NRW den Kommunen „Stadt-Terrassen“ zum Ausleihen an.

# Plötzlich verboten: Kommunikation beim Rückbau von Parkplätzen

Jahrelang parken die Fans der Bonner Baskets auf einem Rad-schutzstreifen in einer Straße nahe des Telekom Domes. Nach einem Heimspiel im Juni 2022 finden sie plötzlich ein Knöllchen an ihren Windschutzscheiben. Dass das Parken hier verboten ist, weiß Joachim Kamlot, einer der Betroffenen. Gegenüber dem Bonner Generalanzeiger (17. Juni 2022) äußert er sich jedoch mit Unverständnis: „Warum war das bis dato nie ein Problem, jetzt plötzlich aber? Hat die Sportstadt (?) Bonn es wirklich nötig, hier bei einem Halbfinalspiel um die deutsche Meisterschaft plötzlich die Regeln zu ändern und bei den Fans eines ihrer sportlichen Aushängeschilder abzukassieren?“

## Kommunen müssen handeln

Situationen wie diese sind kein Einzelfall. Immer mehr Menschen möchten zu Fuß oder mit dem Fahrrad mobil sein und fordern sichere und komfortable Geh- und Radwege. In diesem Flächenkonflikt spielt der ruhende Verkehr eine Schlüsselrolle, denn parkende Autos am Fahrbahnrand nehmen einen großen Teil der öffentlichen Fläche ein, die den Kommunen für den Ausbau der Nahmobilität fehlt. Gleichzeitig stehen vielerorts kostenpflichtige private Parkflächen leer. Städte und Gemeinden kommen nicht darum herum, Parkplätze am Straßenrand zu reduzieren, kostenpflichtig zu machen oder – wie im oben beschriebenen Fall – einfach nur geltendes Recht umzusetzen.

## Freude auf der einen, Unverständnis auf der anderen Seite

Viele Kommunen haben die Bedeutung des Themas erkannt und wagen sich zur Freude von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen an eines der emotionalsten Themen der Deutschen – den kostenlosen Parkplatz direkt vor der Tür. Aus Sicht Auto fahrender Anwohner:innen, Geschäftsbetreiber:innen oder Gastronom:innen kommen die Maßnahmen jedoch oft unverhofft und stoßen auf großes Unverständnis. Was können Kommunen also tun, damit der Rückbau von Parkplätzen oder das konsequente Ahnden von Parkverstößen bei allen Stakeholdern auf mehr Akzeptanz und Verständnis stößt? Das Praxis-handbuch Parken, das die AGFS NRW im ersten Quartal 2023 veröffentlicht wird, enthält neben planerischen auch kommunikative Hilfestellungen für den Umgang mit der Umgestaltung des Fahrbahnrandes. Vorab hier einige Hinweise:

## Presse frühzeitig einbinden

Binden Sie Vertreter:innen der lokalen Presse frühzeitig ein, damit diese ihre Leser:innen über die geplanten Vorhaben,

aber auch über geltende Regeln aufklären können. So verhindern Sie, dass es zu einer einseitigen Berichterstattung kommt, wie im oben beschriebenen Fall.

## Erst informieren, dann sanktionieren

Informieren Sie Anwohner:innen, Gastronom:innen und anliegende Büros über die anstehenden Maßnahmen, bevor Sie mit baulichen oder ordnungsrechtlichen Veränderungen beginnen. So geben Sie ihnen die Möglichkeit, sich gedanklich darauf

einzustellen und nach Alternativen zu suchen. Je nach Umfang der geplanten Maßnahmen kann es sogar sinnvoll sein, eine Person abzustellen, die sich um die begleitende Kommunikation kümmert und Ansprechpartner:in für die Bürger:innen ist.

## Zusammenhänge erklären und Mehrwert darstellen

Erklären Sie den Gesamtzusammenhang der Maßnahmen und machen Sie deutlich, dass diese nicht willkürlich vollzogen werden. Versuchen Sie dabei den Mehrwert für alle Bewohner:innen hervorzuheben. Weniger Parkplätze kommen schließlich allen zugute, wenn dadurch mehr Raum für Aufenthalt, Bewegung und Grün entsteht. Mehr Fuß- und Radverkehr führt zudem zu einer Entlastung der Autostraßen. Ein Flyer mit den wichtigsten Informationen und den Kontaktdaten für Rückfragen ist dafür ein guter Anfang.

Alternativen anbieten

## Alternativen anbieten

Der Abbau von Parkplätzen sollte im besten Fall in Kombination mit neuen, alternativen Angeboten für den Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV oder mit dem Bau von Quartiersgaragen erfolgen. Bei größeren Maßnahmen kann es die Akzeptanz steigern, wenn Sie für einen begrenzten Zeitraum vergünstigte Parkplätze in einem nahe gelegenen Parkhaus an die Mitarbeiter:innen der lokalen Firmen anbieten.

## Das eigene Angebot kennen

In vielen Fällen sind in fußläufiger Reichweite genügend leer stehende Parkplätze vorhanden. Gerade im ländlichen Raum parken Anwohner:innen häufig auf der Straße, während die Garage als zusätzlicher Abstellraum genutzt wird. Aber auch in den Städten stehen Tiefgaragenstellplätze leer, weil der Parkplatz auf der Straße günstiger ist. Sammeln Sie so viele Daten und Zahlen wie möglich über das betroffene Gebiet, um den Bürger:innen Ängste und Sorgen über Parkplatzmangel nehmen zu können.



Joachim Kamlot zeigt das Knöllchen, das er nach einem Spiel der Telekom Baskets Bonn an seinem Auto fand. Foto: Benjamin Westhoff



## Neue Chancen im Parkraummanagement dank E-Fahrzeugen?

Immer mehr deutsche steigen auf E-Fahrzeuge um. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) verzeichnet aktuell über 1,5 Mio. batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybride (PHEV) im Pkw-Segment. Gesetzliche Bevorrechtigungen, die technische Weiterentwicklung der Fahrzeuge – insbesondere bei der Reichweite – sowie Kaufanreize durch den Bund treiben die Zahl der Neuzulassungen weiter in die Höhe. Damit steigt zum einen der Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Zum anderen eröffnet das „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“ (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) für Kommunen neue Möglichkeiten beim Parkraummanagement. Denn Kommunen können gezielt Parkstände auf öffentlichen Straßen und Wegen exklusiv für E-Fahrzeuge vor-

### EmoG

Am 6. Juni 2015 ist das „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“ (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) in Kraft getreten. Es bevorrechtigt E-Fahrzeuge beim Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen, bei der Nutzung von öffentlichen Straßen oder Wegen bzw. Teilen davon, die für besondere Zwecke bestimmt sind, lässt Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen und Durchfahrtsverboten zu und ermöglicht ermäßigtes oder kostenloses Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.

halten. Das gilt sowohl für Parkstände mit Ladesäulen als auch ohne. Was sollten Kommunen dabei beachten?

### Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur

Dass der Aufbau bzw. die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur nicht ausschließlich Aufgabe der Nutzenden ist, zeigen die Aktivitäten von Bund und Land im Bereich der Elektromobilität. So hat sich der Bund zum Ziel gesetzt, bis 2030 eine Million öffentlich und diskrimi-

nierungsfrei zugängliche Ladepunkte zu ermöglichen. Dies bedeutet, dass auch die Anzahl an Lademöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum oder im öffentlich zugänglichen Raum deutlich zunehmen muss.

### Kommunen geben Takt beim Aufbau der Ladeinfrastruktur vor

Durch die Hoheit über den öffentlichen Straßenraum kommt den Kommunen beim Ausbau der öffentlichen Ladeinfra-

struktur eine zentrale Rolle zu. Daher liegt es zunächst auch an ihnen, Ziele und Maßnahmen zur Realisierung einer Ladeinfrastruktur zu entwickeln. Ausgangspunkt sollte hierbei ein Ladeinfrastrukturkonzept sein, das durchaus Bestandteil einer übergeordneten Planung wie z.B. eines Mobilitäts- oder Klimaschutzplans sein kann. Neben Parkständen auf öffentlichem Grund sollten ebenso Stellplätze auf halböffentlichem (z.B. Parkhäuser, private Parkflächen vor Einzelhandelseinrichtungen) und auf privatem Grund einbezogen werden. Der Planungs- und Genehmigungsprozess für die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ist deutlich umfangreicher und komplexer als im halböffentlichen und privaten Raum.

### Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum

Schon heute ist in vielen Kommunen das Ringen um die be-

### Umsetzung der Parkbevorrechtigung für E-Fahrzeuge

Die Umsetzung der Parkbevorrechtigung für E-Fahrzeuge sollte in den Kommunen durch eine Positiv-Beschilderung (Zeichen 314) in Kombination mit dem Zusatzzeichen 1010-66 (Elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des EmoG) erfolgen. Eine Negativ-Beschilderung mit Zeichen 283 (absolutes Halteverbot) sieht die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) nicht und mit Zeichen 286 (eingeschränktes Halteverbot) nur in begründeten Ausnahmefällen vor.

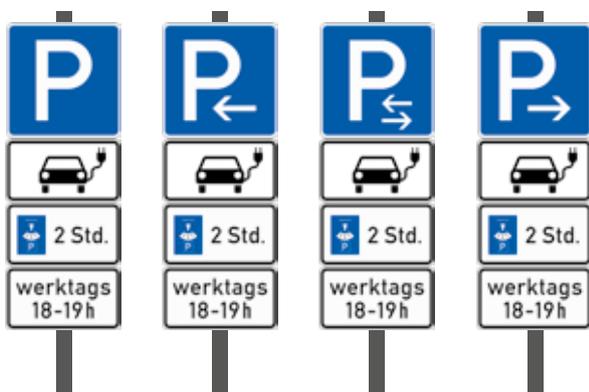
grenzten Flächen im öffentlichen Raum groß. In Konkurrenz stehen insbesondere der ruhende Kfz-Verkehr, der Rad- und Fußverkehr und der Bedarf an Grün- und Aufenthaltsflächen sowie sonstige Einrichtungen, zu denen die Ladeinfrastruktur gezählt wird. Die Installation neuer Ladesäulen verschärft die Flächenkonkurrenz weiter, da diese häufig im Gehwegbereich errichtet werden und somit den ohnehin knapp bemessenen Bewegungsraum für die Zu Fuß Gehenden noch weiter einschränken. Ladeinfrastruktur sollte also im Bereich von Parkstreifen installiert werden, auch wenn hierdurch ein Parkstand entfallen muss.

### Ladesäulen zementieren ruhenden Verkehr für die nächsten Jahre

In der Vergangenheit haben Kommunen den ruhenden Kfz-Verkehr häufig bevorzugt. Das nimmt die Bürgerschaft vielerorts nicht mehr uneingeschränkt hin. Ladeinfrastruktur am Straßenrand, ob auf dem Gehweg oder dem Parkstreifen, zementiert die Bevorzugung jedoch im wahrsten Sinne des Wortes. Steht die Ladesäule erst mal, werden die zugehörigen Parkstände auf absehbare Zeit nicht mehr anders genutzt.

### Standorte vorausschauend wählen

Städte und Gemeinden sollten bei der Standortwahl neuer Ladeinfrastruktur also langfristige Ziele der Verkehrs- und Stadtplanung sowie den Wert des öffentlichen Raums im Blick behalten. Alternativen zur Errichtung von Ladepunkten entlang von Straßen stellen insbesondere vorhandene Parkplatzflächen dar, wie vor öffentlichen oder Einzelhandelseinrichtungen. Der vermeintliche Nachteil – längere Fußwege für die Nutzenden – kann bspw. durch eine Bevorzugung von E-Fahrzeugen bei den Parkgebühren oder Parkdauern ausgeglichen werden. Ebenso sollte es Ziel der Kommunen sein, möglichst wenige Ladepunkte entlang von Parkständen am Straßenrand zu installieren, da diese auf eine längere Zeit hin eine Umverteilung der Flächen zugunsten der Nahmobilität zumindest erschweren, wenn nicht sogar verhindern. Der Aufbau von Ladeinfrastruktur sollte daher an Stellen erfolgen, an denen heute schon der ruhende Verkehr gebündelt wird, wie auf Parkplätzen oder in Parkhäusern.



Beispielhafte Positivbeschilderung

### Privilegien für E-Fahrzeuge zeitlich begrenzen

Durch die Bevorzugung von einzelnen Gruppen – hier die Nutzenden von E-Fahrzeugen – bei der Zuweisung von Park-

ständen und deren Bepreisung können Kommunen direkt Einfluss auf die Nutzung von zumindest lokal emissionsfreien Fahrzeugen nehmen. Mit zunehmendem Anteil von E-Fahrzeugen an der gesamten Pkw-Flotte in einer Kommune sollten die Bevorrechtigungen von E-Fahrzeugen allerdings neu bewertet und angepasst werden. Ziel der Bevorrechtigung sollte nicht sein, die Parkgebühren in den Kommunen für die Pkw-Nutzenden auf Dauer zu verringern, sondern nur kurzfristig einen Anreiz auch von kommunaler Seite für die Antriebswende zu setzen. Daher sollte der Beschluss zur Parkgebührenbefreiung in einer Kommune von Anfang an zeitlich begrenzt sein – schon allein deshalb, um bei einer späteren Aufhebung der Parkgebührenbefreiung für E-Fahrzeuge nicht in die Falle einer Diskussion um die Erhöhung der Parkgebühren zu geraten.

### Kommunen sollten Chancen nutzen

Kommunen sollten die Chancen nutzen, die eine Zunahme der E-Fahrzeuge und der damit einhergehenden Notwendigkeit des Ausbaus der Ladeinfrastruktur mit sich bringen, um den Parkraum neu zu ordnen und den öffentlichen Raum für mehr Lebens- und Bewegungsqualität zurückzugewinnen. Die entscheidenden Handlungsspielräume ergeben sich dabei durch die vorwiegende Nutzung von privatem und halböffentlichem Grund zum Ausbau der Ladeinfrastruktur und durch die Steuerung der Nutzung von öffentlichen Parkständen für E-Fahrzeuge über zeitliche Begrenzungen.

### Zum Weiterlesen zu den Themen „EmoG“ und „Ladeinfrastruktur“

- Leitfaden zum Elektromobilitätsgesetz – Praktische Tipps für die Umsetzung vor Ort  
([https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2022/04/NOW\\_Leitfaden-EmoG\\_03.22.pdf](https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2022/04/NOW_Leitfaden-EmoG_03.22.pdf))
- Das Förderprogramm: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland  
([https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/09/now\\_foerderprogramm-ladeinfrastruktur.pdf](https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/09/now_foerderprogramm-ladeinfrastruktur.pdf))
- Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen: Strategische und rechtliche Fragen  
([https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/09/genuehmigungsprozess-der-e-ladeinfrastruktur-in-kommunen\\_strategische-und-rechtliche-fragen.pdf](https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/09/genuehmigungsprozess-der-e-ladeinfrastruktur-in-kommunen_strategische-und-rechtliche-fragen.pdf))
- Einfach laden in der Kommune – Leitfaden zur Vergabe und Genehmigung von Ladeinfrastruktur für kommunale Akteure  
([https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen\\_web.pdf](https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen_web.pdf))
- Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur – ein Leitfaden für Kommunen  
([https://www.elektromobilitaet.nrw/fileadmin/Daten/Download\\_Dokumente/Kommunen/Broschuere\\_Aufbau\\_oeffent\\_Ladeinfrastruktur\\_ElektroMobilitaet\\_NRW.pdf](https://www.elektromobilitaet.nrw/fileadmin/Daten/Download_Dokumente/Kommunen/Broschuere_Aufbau_oeffent_Ladeinfrastruktur_ElektroMobilitaet_NRW.pdf))

Alle angegebenen Quellen wurden zuletzt am 30. September 2022 aufgerufen.

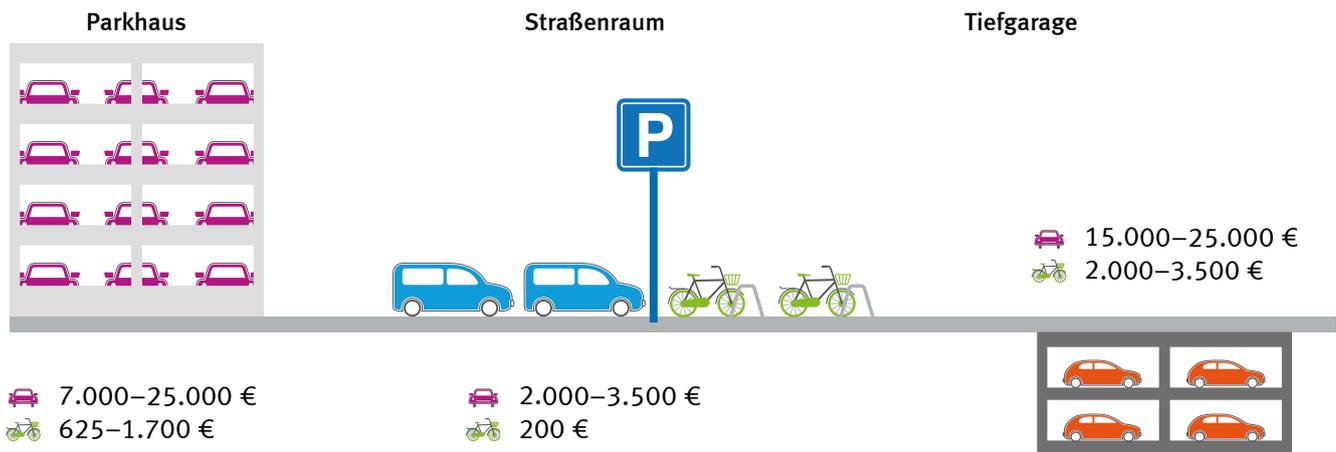
# Hätten Sie's gewusst?

## Zahlen, Daten und Fakten rund ums Parken

### Wie teuer ist ein Parkplatz?

Die Straße gehört allen?! Damit private Pkw auf öffentlichen Flächen parken können, müssen Kommunen dort Parkplätze bauen. Dafür und für deren Instandhaltung entstehen Kosten, die durch die Einnahmen nicht gedeckt werden.

#### Vergleich der Herstellungskosten pro Stellplatz



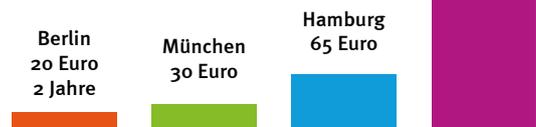
Quelle: Sagolla, W.: Fachtagung des Aktionsprogramms Umwelt und Gesundheit NRW, 2008, Zukunftsstandort Phoenix West; Sturm, P.: Wirtschaftliche Aspekte des Parkraummanagements, Präsentation FIV Symposium 2014; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2005) Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs 2005 (EAR 05)

### Gebühren Bewohnerparkausweise

Zwischen 160 und 320 Euro im Jahr\* ...

... müssten Autofahrer:innen für einen Bewohnerparkausweis nach dem Kostenansatz mindestens bezahlen. Andere Ansätze berücksichtigen außerdem die Lage des Parkplatzes (Bodenrichtwert), die Größe des Autos, die Anzahl der ausgestellten Bewohnerparkausweise und die ÖPNV-Erschließung des Gebiets.

So viel kostet er tatsächlich:

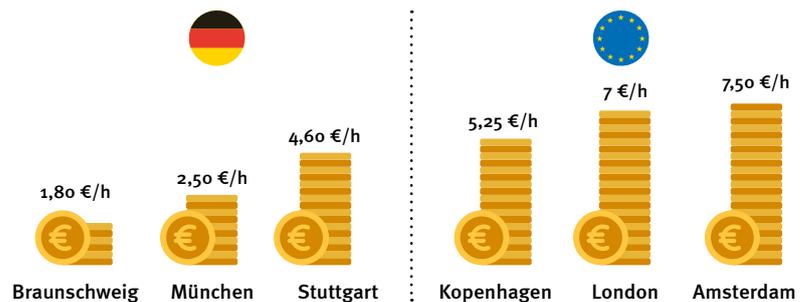


\* Herstellungskosten 2.000–3.500 Euro, Nutzungsdauer 25 Jahre, Unterhaltungskosten 50–150 Euro/Jahr, Verwaltungskosten 30 Euro

Quelle: Die Internetseiten der jeweiligen Städte, abgerufen 31.10.2022

### Gebühren für das Kurzzeitparken

Bei hoher Nachfrage steigen die Preise. Doch obwohl der Parkdruck in den Städten hoch ist, kommen deutsche Autofahrer:innen beim Kurzzeitparken im internationalen Vergleich gut weg.



Quelle: Agora Verkehrswende (2022): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. www.agora-verkehrswende.de, abgerufen 31.10.2022

## Parkplatzmangel?

Einen Parkplatz in einer deutschen Großstadt zu finden, dauert im Schnitt 40 bis 70 Stunden pro Jahr.



- ∅ Parkplatzsuche
- 🕒 40 bis 70 Stunden im Jahr = 5 bis 8 Urlaubstage

Quelle: Agora Verkehrswende (2022): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. [www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de), abgerufen 31.10.2022

## Wie weit darf ein Parkplatz entfernt sein?

Wenn es nach Autofahrer:innen geht, gibt es nie genug Parkplätze. Parkraumerhebungen zeigen das Gegenteil: Auf privaten Parkflächen oder in Seitenstraßen ist oft noch genug Platz vorhanden. Aber welche Entfernungen kann man Autofahrer:innen zum nächsten freien Parkplatz zumuten? Für Bus- und Straßenbahnhaltestellen wird eine fußläufige Entfernung von 300–700 m empfohlen.\* Eine entsprechende Richtlinie für Parkplätze gibt es dagegen nicht.

\* Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs

## Parkraumbewirtschaftung sorgt für soziale Gerechtigkeit

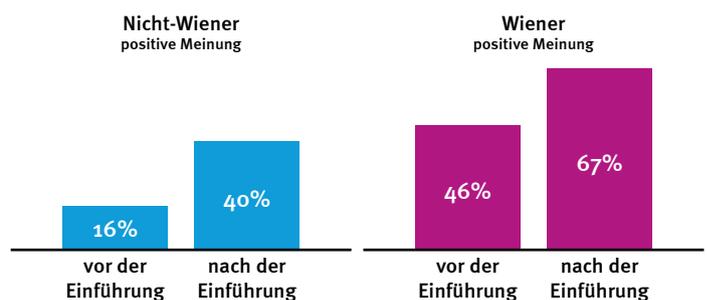
- Parkraumbewirtschaftung erhöht die Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen.
- Davon profitieren vor allem einkommensschwache Haushalte, da sie sich seltener einen privaten Pkw leisten können und daher häufiger zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn unterwegs sind.
- Während die Preise für den ÖPNV regelmäßig erhöht werden, sind Parkgebühren – insbesondere Bewohnerparkausweise – seit ihrer Einführung nicht angepasst worden.
- Wenn Parkplätze wegfallen und dadurch mehr Raum für Aufenthalt und Grünflächen entsteht, steigert das insbesondere die Lebensqualität der Bürger:innen, für die die ruhigen Wohnlagen im Grünen zu teuer sind.

Quelle: Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis, [www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de), abgerufen 31.10.2022

## Parkraummanagement gegen Parksuchverkehr

Die Parkplatzsuche macht in Deutschland rund 30 bis 40% des innerstädtischen Verkehrs aus. Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität reduzierte in Wien die durchschnittliche Zeit für den Parksuchverkehr um ein Drittel und wurde von den meisten Nutzer:innen positiv aufgenommen.

### Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung im 6. bis 9. Wiener Bezirk



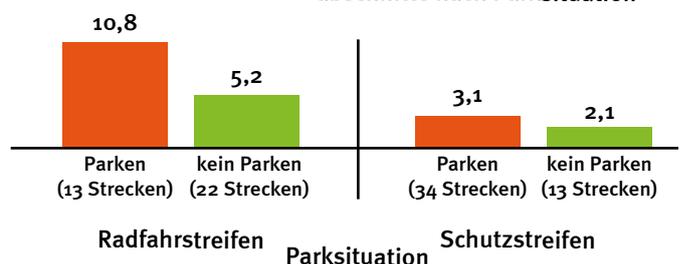
Quelle: ADAC (15.07.2020): Dauerthema Parken: Kommunen müssen mehr Verantwortung übernehmen!, <https://www.adac.de/der-adac/regionalclubs/nrw/nrw-kolumne-parken/>, abgerufen am 31.10.2022; Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis, [www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de), abgerufen 31.10.2022

## Unsicherheitsfaktor

Rund 40%\* aller Pkw-Unfälle mit Sachschaden entstehen beim Parken und Rangieren.

\* 10 Fakten zum Parken, Mercedes-Benz Group, <https://group.mercedes-benz.com/innovation/fakten-parken.html>, abgerufen 31.10.2022

### Unfallraten der Streckenabschnitte nach Parksituation



Quelle: Unfallforschung der Versicherer UDV (05/2019): Forschungsbericht 59: Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen, <https://www.udv.de/resource/blob/79848/e71c28f5c831cc59208d4a642f985703/59-sicherheit-und-nutzbarkeit-markierter-radverkehrsfuehrungen-data.pdf>, abgerufen 31.10.2022

# Rad- und Fußverkehr bekommt mehr Gewicht

Das neue Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) birgt für Straßen.NRW viele Chancen und Herausforderungen

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (kurz: Straßen.NRW) nimmt eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (FaNaG) ein. nahmobil hat bei Ursula Buttgereit und Dr. Marcel Deckert nachgefragt, was sich für das Team von Straßen.NRW verändert hat, seit das Gesetz Anfang des Jahres in Kraft getreten ist.



straßen in Nordrhein-Westfalen, einschließlich straßenbegleitender Radwege und selbstständig geführter Radwege in der Baulast des Bundes bzw. Landes wie z.B. Radschnellverbindungen. Bei allen Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen von Straßen prüft Straßen.NRW, ob eine geeignete Radverkehrsanlage zur Verfügung steht, und legt sie im Falle der Vernei-

**Ursula Buttgereit** leitet den Bereich Technik und Umwelt II mit den Referaten Planung, Straßeninformation und Vermessung im Betriebssitz von Straßen.NRW. Nach dem Studium des Bauingenieurwesens an der Ruhr-Universität Bochum mit der Vertiefung Umwelttechnik und anschließender Tätigkeit als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl Straßen-, Erd- und Tunnelbau der RWTH Aachen ist sie seit 1997 in der Straßenbauverwaltung NRW beschäftigt. Neben dem Rennradfahren in der Freizeit nutzt sie das Fahrrad gerne für Alltagsrouten.

**Dr. Marcel Deckert** ist Leiter des Sachgebietes Radverkehr im Referat Planung des Betriebssitzes von Straßen.NRW. Er studierte Bauingenieurwesen und Konstruktiven Ingenieurbau. Danach arbeitete er als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Technischen Universität in Dortmund. Bei Straßen.NRW absolvierte er sein Referendariat mit dem Abschluss „Zweites Staatsexamen im Straßenwesen“. Währenddessen promovierte er zum Thema „Bemessungserddruck und Setzungsentwicklung bei integralen Brücken“. Das Fahrrad begleitet ihn seit Kindertagen – mal mehr, mal weniger. Schon damals war er bestrebt, möglichst viele Wege mit dem Fahrrad zu bestreiten, sei es der kleine Einkauf oder eine Strecke „just for fun“.

*nahmobil: Seit Anfang des Jahres ist das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) in Kraft. Welche Aufgaben hat Straßen.NRW im Zusammenhang mit der Umsetzung des FaNaG übernommen?*

Straßen.NRW: Die Zuständigkeiten und Aufgaben des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen haben sich durch das FaNaG eigentlich nicht verändert. Gleichwohl wird dem Rad- und Fußverkehr durch die Regelungen des FaNaG deutlich mehr Bedeutung und Gewicht beigemessen. Wir sind zuständig für Planung, Bau und Unterhaltung aller Landes- und Bundes-

straßen. Unsere Radverkehrsbeauftragten in den Regionalniederlassungen stimmen sich mit den Kommunen zu lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetzen ab. Außerdem werden explizit auch Sicherheitsaudits für Radverkehrsanlagen durchgeführt.

*Wie hat sich die Arbeit des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen seither verändert und welche Erleichterungen bringt das FaNaG für die Arbeit des Landesbetriebs?*

Die Auswirkungen des FaNaG im Hinblick auf Erleichterungen sind noch nicht spürbar, da einige Eckpunkte erst umgesetzt werden müssen. So erhoffen wir uns beispielsweise Erleichterungen durch die Aufstellung eines eigenen Bedarfsplans für Radschnellverbindungen und die Definition des Radvorrangnetzes.

*Wo könnte es noch besser laufen?*

Für den Neubau eines fahrbahnbegleitenden Radweges einer Bundes- oder Landesstraße ist häufig entsprechender Grunderwerb erforderlich. Der Landesbetrieb ist dabei an die Bemessungswerte für Grund und Boden (Bodenrichtwerte) gebunden, die uns oftmals die Grunderwerbsverhandlungen erschweren.

*Kann das Land hier Abhilfe schaffen oder wie könnte eine Lösung dieses Problems aussehen?*

Sowohl der Bund als auch das Land NRW haben durch die Änderungen des Fernstraßengesetzes bzw. Straßen- und Wegegesetzes NRW die Möglichkeit der Enteignung bei Unterhaltungsmaßnahmen eingeführt. So zählt die Neuaufteilung des Querschnittes mit Neuanlage eines straßenbegleitenden Radweges aus Verkehrssicherheitsgründen (Trennung der Verkehre) rechtlich zur Unterhaltung. Die Möglichkeit der Enteignung wurde bei Straßen.NRW noch nicht angewendet, ist aber für die Zukunft denkbar.

*Welche (neuen) personellen und finanziellen Ressourcen stehen Ihnen für Ihre Aufgaben zur Verfügung?*

Der Betriebssitz von Straßen.NRW wurde im Jahr 2021 mit dem Sachgebiet Radverkehr mit derzeit fünf KollegInnen ausgestattet. In den Regionalniederlassungen arbeiten alle KollegInnen anteilig auch im Themenbereich Radverkehr, sei es in der Planung, im Bau, im Betrieb oder in der Verwaltung. Insgesamt wurden mehr finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt, jedoch ist es schwierig, Fachpersonal zu gewinnen. Auch bei uns macht sich der allgemeine Fachkräftemangel bemerkbar.

*Sind neue Stellen im Zusammenhang mit dem FaNaG geschaffen worden?*

Nein, die Stellen wurden bereits vor Inkrafttreten des FaNaG geschaffen.

*Ein Ziel des Landes ist die Aufstellung eines Bedarfsplans für Radschnellverbindungen. Können Sie uns erläutern, was Sie da genau machen und wie der aktuelle Sachstand ist?*

Als Vorbereitung für den Bedarfsplan Radschnellverbindungen lässt das für Verkehr zuständige Ministerium eine Potenzialanalyse für den Radverkehr erarbeiten. Diese gliedert sich in folgende Schritte: Zunächst erfolgt die Identifikation potenzieller Korridore für den Radverkehr aus bedeutsamen Verkehrsbeziehungen und funktionalen Wegeverbindungen. In der Folge wird für diese Korridore eine Abschätzung der Potenziale des Radverkehrs für das Prognosejahr 2035 unter Nutzung des Landesverkehrsmodells vorgenommen. Das Vorgehen der Potenzialabschätzung basiert dabei auf dem Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Danach erfolgt eine Einteilung der identifizierten Wegeverbindungen in die drei Ausbaustandards: Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und sonstige Radverkehrsverbindungen mit wichtiger Verbindungsfunktion. Abschließend folgt eine Priorisierung der Maßnahmen, die für uns als Straßenbaulastträger im Hinblick auf die Planungen von Bedeutung ist. Straßen.NRW ist mit Herrn Deckert bei der Erarbeitung der Potenzialanalyse von Beginn an eingebunden.

*Wo liegen die Herausforderungen?*

Die Herausforderung beim Bau von neuen Radverkehrsanlagen ist grundsätzlich, wie auch bei Straßen, die Schaffung von Baurecht. Je nach örtlichen Gegebenheiten stehen uns zwei Varianten zur Baurechtschaffung zur Verfügung: Fall unwesentlicher Bedeutung oder Planfeststellung. Sollte für eine Maßnahme ein Planfeststellungsverfahren notwendig sein (wenn beispielsweise Umweltauswirkungen durch den Eingriff nicht unerheblich sind), sind die Verfahrensschritte für die Erlangung des Baurechts sehr umfangreich und zeitintensiv. Andernfalls, im Fall unwesentlicher Bedeutung, muss mit allen beteiligten Fachbehörden Einvernehmen über die Maßnahme erzielt werden und erforderliche Flächen müssen zur Verfügung stehen. Auch hierfür sind umfangreiche Abstimmungen erforderlich, die ebenfalls zeitintensiv sind.

*Wie läuft die Zusammenarbeit mit den Kommunen?*

Unsere Radverkehrsbeauftragten sind in ihren Regionen grundsätzlich in kontinuierlichem Kontakt mit den Kommunen. Doch auch in den Kommunen fehlen häufig Fachkräfte. Uns verbindet das gemeinsame Interesse, gute Anlagen für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen, und daran arbeiten wir miteinander. Wir empfinden die Zusammenarbeit mit den Kommunen als sehr konstruktiv.

*Ab wann ist die Umsetzung, also der Bau neuer Radschnellverbindungen, denkbar?*

Straßen.NRW plant derzeit gemeinsam mit den Kommunen an insgesamt sieben Radschnellverbindungen des Landes NRW. Es ist zu erwarten, dass durch den Bedarfsplan weitere Planungen aufgenommen werden. Teilabschnitte, z.B. des RS1, sind bereits realisiert, einige Abschnitte stehen kurz vor der Umsetzung, andere befinden sich noch in frühen Planungsphasen. Wir werden jedenfalls sicherlich in den nächsten Jahren sukzessive weitere Teilabschnitte unter Verkehr nehmen können.

*Radwegbau in landesweitem Maßstab ist ein langwieriges Geschäft mit vielen beteiligten Aufgabenträgern. Mit welchen Maßnahmen kann Straßen.NRW jetzt schon beginnen, um den Radverkehr zügig voranzubringen?*

Unser Ziel ist ein attraktives und flächendeckendes Radwegenetz für NRW. Unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für Radfahrende ist es wichtig, die Verkehre wo möglich zu trennen und Verbindungen zu schaffen. Straßen.NRW setzt sich bereits jetzt dafür ein, Lücken im Radwegenetz zu schließen und attraktive Verbindungen zwischen den Kommunen zu schaffen.

*Das FaNaG stellt den Radverkehr in den Fokus. Doch auch der Fußverkehr spielt eine wichtige Rolle beim Ausbau der Nahmobilität. Wie wirkt sich die im Gesetz festgelegte Gleichrangigkeit der Verkehrsmittel praktisch auf Ihre Arbeit aus? Mussten Mitarbeitende nun andere Aufgabengebiete übernehmen?*

Nein, Straßen.NRW hat den Fuß- und Radverkehr schon immer berücksichtigt. Durch die veränderte Aufgabenteilung des Landesbetriebes (Autobahnen sind seit Anfang 2021 nicht mehr in der Zuständigkeit des Landesbetriebes) können wir den Rad- und Fußverkehr nun noch stärker in den Fokus nehmen. Natürlich musste und muss auch bei Straßen.NRW ein Umdenken stattfinden, den vorhandenen Querschnitt nicht mehr vorrangig aus der Sicht des motorisierten Kfz-Verkehrs aufzuteilen.

*Was denken Sie: Bis wann werden wir in Nordrhein-Westfalen die im Gesetz verankerten 25% Radverkehrsanteil erreichen?*

Das ist schwer einzuschätzen. Im Hinblick darauf, dass wir zur Erreichung des Ziels eine leistungsstarke, sichere und flächendeckende Infrastruktur für Radfahrende benötigen, wird es wohl noch einige Jahre dauern. Es bedarf hierfür Anstrengungen aller Baulastträger und Verantwortlichen für Verkehrsinfrastruktur.

Schul-Werkstatt 2022

## Schüler aus Detmold und Langenfeld stellen Straßen rund um ihre Schule auf den Prüfstand



Die eigene Stadt planen – das geht nicht nur in Videospielen. Als Verkehrsplanerin bzw. Verkehrsplaner gestaltet man echte Lebensräume und hat einen abwechslungsreichen und spannenden Joballtag. Das konnten die Schülerinnen und Schüler im bewährten Format „Schul-Werkstatt“ der AGFS-Kampagne „Plane Deine Stadt!“ ausprobieren.

Ein ungewohntes Bild auf der Hornschen Straße in Detmold: Eine Gruppe Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums Leopoldinum nimmt die Verkehrslage an der viel befahrenen Straße genau unter die Lupe. Sie sind Teil der Gruppe, die sich während der Projektwoche der Schule mit einer Neugestaltung dieser Straße beschäftigt hat. In der Schul-Werkstatt, einer von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS NRW) initiierten Planerwerkstatt speziell für Schülerinnen und Schüler, präsentieren sie im Nachgang ihre Ergebnisse, Ideen und Konzepte den Stadtplanern der Stadt Detmold. Das Format ist Teil der Kampagne „Plane Deine Stadt!“, die dem Fachkräftemangel in den Kommunen entgegenwirken soll und bildet damit einen wichtigen Bestandteil des Aktionsplans des Landes zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG).

Wolfram Mischer von der Bezirksregierung Detmold hat die Kampagne an das Leopoldinum geholt. Er betreut selbst auch eine Gruppe der hoch motivierten Schülerinnen und Schüler. „Es ist erstaunlich, welche Sichtweise die Schülerinnen und Schüler haben“ so Mischer. „Und es ist für unsere Planung sehr wichtig, dass wir wissen, wie zukünftige Generationen mobil sein möchten.“

Aufgeteilt in kleine Gruppen, überprüfen die Jugendlichen Verkehrsübergänge, sprechen mit Passantinnen und Passanten sowie mit Ladenbesitzerinnen und -besitzern. Ihr Urteil nach der Erkundung ist klar: An der Hornschen Straße muss einiges verbessert werden! „Ein großes Problem sind Überquerungshilfen. Einige sind zu steil, sodass Menschen, die beispielsweise auf einen Rollator angewiesen sind, die Straßen hier nicht komfortabel und sicher überqueren können“, berichtet ein Schüler. Wieder in der Schule angekommen, entwerfen sie gemeinsam mit dem Team der Berufskampagne ein optimiertes Lego-Modell der Hornschen Straße.

Auch in Lagenfeld waren die Schülerinnen und Schüler mit Feuereifer dabei. Jens Hecker, Klimabeauftragter der Stadt,



buchte gleich zwei weitere Werkstätten. Im Gespräch mit den Jugendlichen konnte er viele neue Einblicke für das Radverkehrskonzept der Stadt Langenfeld gewinnen. „Besonders gut kommt immer die Bürgerversammlung an“, resümierte er. Hierbei schlüpfen die Schülerinnen und Schüler in unterschiedliche Rollen und vertreten die Interessen der verschiedenen Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern. Dabei geht es oft genauso hitzig zu wie in der Wirklichkeit.

Die Schul-Werkstätten erfreuen sich mit ihrem praxisorientierten und berufsnahe Ansatz großer Beliebtheit. „Für die Zukunft möchten wir den Schülerinnen und Schülern die Verknüpfung von Planung und direktem Ausprobieren auf dem Fahrrad anbieten und prüfen, wie wir so etwas in Zukunft realisieren könnten. Wir planen für das Jahr 2023 die Verknüpfung von Planung und direktem Ausprobieren auf dem Fahrrad“, so Benjamin Wühl, Referent für Kommunikation und Partner bei der AGFS NRW. „Wir wollen in 2023 möglichst viele Schülerinnen und Schüler mit einer Schul-Werkstatt erreichen und planen deshalb ein neues, tourentaugliches Format. Es ist toll, wie die Schülerinnen und Schüler sich einbringen und etwas bewegen und nachhaltig etwas verändern wollen“, fügt er hinzu. Dieses Jahr macht die Schul-Werkstatt noch Station in Köln und Neuss.

2020 hat die AGFS NRW eine Berufskampagne für Nachwuchs-Verkehrsplanerinnen bzw. -planer in NRW gestartet. Bei Kommunen, Kreisen, Land, Bund und in der freien Wirtschaft sind fehlende Planungskapazitäten und Investitionsstaus im Verkehrsbereich ein Dauerthema. Die AGFS NRW hat auf Wunsch ihrer Mitglieder die Berufskampagne „Plane Deine Stadt!“ konzipiert mit dem Ziel, junge Menschen für ein Planerstudium zu gewinnen, sie in der Hochschule in Fragen der Verkehrsinfrastrukturplanung zu qualifizieren und am Ende des Studiums bereits mit kommunalen Planungsthemen zu betreuen und gleichzeitig für den kommunalen Dienst anzuwerben. Die „Schul-Werkstatt“ ist ein Aktionsformat für Schulen in NRW: Schülerinnen und Schüler können in einem konkreten Projekt mit professioneller Begleitung externer Planungsfachleute sowie örtlicher Verkehrsplanerinnen und -planer fiktive und auch reale Planerarbeiten in der eigenen Stadt vornehmen und so die Rolle der Verkehrsplanerin bzw. des Verkehrsplaners kreativ ausprobieren. Mehr Informationen zur Gesamtkampagne finden Sie unter: [www.plane-deine-stadt.de](http://www.plane-deine-stadt.de)

# Cargobike Roadshow in Herne

Vorteile von Lastenrädern ausprobieren



Die Rikscha erfreut sich besonderer Beliebtheit. Foto: Stadt Herne



Das Team der Stadtverwaltung hatte ebenfalls viel Spaß bei der Roadshow. Foto: Stadt Herne

Am 30. Mai 2022 war die Cargobike Roadshow in Herne zu Gast. Etwa 100 Besucher:innen kamen zum Friedrich-Ebert-Platz vor dem Rathaus, um bei angenehmen Frühlingstemperaturen die verschiedenen Lastenradmodelle ausgiebig zu testen und sich zu informieren. Viele blieben dabei gleich mehrere Stunden, um alle zwölf Räder auszuprobieren. Ob auf dem Rücksitz des Tern, eines Backpackers, oder im Kindersitz des Ca Go, eines Long Johns: Über alle Altersklassen hinweg hatten sowohl die Fahrer:innen als auch die

Mitfahrer:innen großen Spaß bei der Fahrt mit dem Lastenrad. Dabei ließen sich die Erwachsenen besonders gerne im gemütlichen Frontsitz des Christiania Bikes, einer Rikscha, kutschieren.

Mit dabei waren neben der Stadtverwaltung mit Ständen zur Mobilität und zum Klimaschutz auch der ADFC und die Verkehrsunfallprävention der Polizei. Letztere hatte das eigene Lastenrad „IDA“ (Info-Drahtesel) und viel Informationsmaterial für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr dabei.

Lea Gemmeke, Stadt Herne

## Cargobike Roadshow kommt auch 2023

Die Cargobike Roadshow ist im Frühjahr 2022 erstmals durch zehn ausgewählte Mitgliedskommunen der AGFS NRW getourt. Aufgrund der positiven Resonanz wird das Angebot im nächsten Jahr wiederholt. Die Mitglieder der AGFS NRW erhalten Ende November 2022 weitere Informationen dazu, wie es mit der Aktion weitergeht.

# Die AGFS NRW ist kein Prüfverein

Stellungnahme zur Kritik an der AGFS NRW in den sozialen Medien

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS NRW) war die erste kommunale Landesarbeitsgemeinschaft für die Förderung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen. Inzwischen zählt sie fast 100 Mitglieder. Immer wieder wird in den sozialen Medien Kritik laut am Zustand der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur in ihren Mitgliedskommunen. Damit werden auch die Wirksamkeit und die Glaubwürdigkeit der AGFS NRW infrage gestellt.

## Auszeichnung des Landes als Voraussetzung für Mitgliedschaft

Die AGFS NRW ist ein Interessenverbund von Kommunen, die das Ziel haben, die Nahmobilität\* vor Ort zu stärken.

Gemäß Satzung der AGFS NRW dürfen nur die Kommunen Mitglied sein, die vom Land NRW als fußgänger- und fahrradfreundlich ausgezeichnet wurden. Dabei obliegt die Entscheidung über die Auszeichnung einer durch Mitglieder des Verkehrsausschusses des Landtages NRW angeführten, unabhängigen Auswahlkommission. Die AGFS NRW ist Teil der Auswahlkommission, aber nicht federführend. Neben dem Radverkehr wird dabei auch der Fußverkehr in der Kommune betrachtet. Die Kriterien zum Erlangen und Beibehalten dieser Auszeichnung sind auf der Internetseite der AGFS NRW zu finden. Alle sieben Jahre erfolgt eine Rezertifizierung der Auszeichnung durch die Auswahlkommission, die ebenfalls an festgelegte Kriterien geknüpft ist.

### Bereitschaft zur Förderung der Nahmobilität muss erkennbar sein

Die Auszeichnung „Fußgänger- und Fahrradfreundliche Kommune in NRW“ bedeutet, dass die ausgezeichnete Kommune nachweislich damit begonnen hat, die Nahmobilität vor Ort in vielfältigen Belangen zu fördern. Keinesfalls bedeutet die Auszeichnung jedoch, dass die Kommunen z.B. bereits ein lückenloses Nahmobilitätsnetz aufweisen oder in sämtlichen Belangen der Nahmobilität sehr gut aufgestellt sein müssen. Die Verbesserung der Nahmobilität in einer Kommune ist ein langer, oft langwieriger Prozess, der durch verschiedenste Randbedingungen beeinflusst wird.

### AGFS-Mitgliedschaft ist Förderung und Antrieb

Mit einer Mitgliedschaft in der AGFS NRW dokumentiert eine Kommune das Ziel, den Fuß- und Radverkehr noch weiter zu stärken, um langfristig allen Bedürfnissen der Nahmobilität gerecht zu werden.

Die AGFS NRW möchte die Kommunen, die bereit sind, sich auf diesen Weg zu machen, frühest- und bestmöglich unterstützen. Hierzu bietet sie ihren Mitgliedskommunen verschiedene Formate und Kampagnen an. Die Mitgliedschaft ist demnach als Förderung und Antrieb hin zu einer nahmobilitätsstarken Kommune zu sehen. Wir freuen uns, dass bereits viele Kommunen Mitglied der AGFS NRW sind und so tatkräftig daran arbeiten, Vorreiter für mehr Nahmobilität zu werden.

### Fokus auf Umsetzung

Mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) wird auch die AGFS NRW als Institution gestärkt. Sie ist eine wichtige Akteurin bei der Umsetzung des Gesetzes und des dazugehörigen Aktionsplans. Zukünftig wird der Fokus des kommunalen Netzwerks stärker auf der Umsetzung nahmobilitätsfördernder Maßnahmen in den Kommunen liegen. Die in der Vergangenheit ausgearbeiteten Leitbilder dienen dafür als Grundlage und Zielvision, die fortlaufend evaluiert und angepasst werden.

### Kritik wird ernst genommen

Kritik an ihren Verfahren nimmt die AGFS NRW sehr ernst. Es wird laufend an der Verbesserung von Strukturen und Abläufen gearbeitet. Dies erfolgt immer mit den Mitgliedskommunen und nicht gegen sie.

Beschwerden zu konkreten Sachverhalten und Einzelfällen müssen die Beschwerdesteller:innen – auch in Mitgliedskommunen der AGFS NRW – direkt an die jeweilige Kommune richten, um eine Verbesserung der Situation vor Ort zu erwirken.

\* Unter Nahmobilität versteht die AGFS NRW eine körperlich aktive, individuelle Mobilität: zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Pedelec oder anderen bewegungsaktivierenden Verkehrsmitteln, wie z.B. Inliner, Skate- und Kickboards, aber auch Rollatoren und Rollstühle.

## AGFS NRW und Mobilitätsforum Bund kooperieren

Kostenlose Teilnahme an Seminaren des Mobilitätsforums Bund

Die AGFS NRW und das Mobilitätsforum Bund beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) setzen ihre Kooperation fort. Mitarbeitende der AGFS-Mitgliedskommunen können damit die folgenden Seminarreihen und Fortbildungsangebote kostenlos besuchen.

**November bis Dezember 2022:** „Sicherer Radverkehr in Klein-, Mittelstädten und Landkreisen“, Online-Grundlagenseminar, fünf Terminoptionen für Vorträge und Arbeitsgruppen (Planungsbeispiele), zwei Terminoptionen für Praxisbeispiele aus den Kommunen und Abschlussdiskussion.

**Februar bis April 2023:** „Kreuzungen und Knotenpunkte“, zweitägiges Präsenz-Seminar, fünf Termine, verschiedene Orte, 30 Teilnehmende pro Termin.



**April bis Juni 2023:** „Fahrradparken und Abstellanlagen“, zweitägiges Präsenz-Seminar mit Exkursionselement, drei Termine, verschiedene Orte, 30 Teilnehmende pro Termin.

Die konkreten Termine finden Sie auf der Internetseite des BAG.

Bis zu zwei Personen pro Veranstaltung und Kommune können im laufenden Akademiejahr kostenfrei teilnehmen. Die Anmeldung zum Seminar erfolgt über das Anmeldeformular auf der Internetseite

[www.mobilitaetsforum.bund.de](http://www.mobilitaetsforum.bund.de).

Die Teilnehmenden erhalten eine Anmeldebestätigung, jedoch keine Rechnung.

Diese Förderung ist gedeckelt. Wenn der Gesamtbetrag ausgeschöpft ist, besteht kein Anspruch auf eine kostenfreie Teilnahme.

# Stadt Paderborn bringt lokale Akteure für Sicherheitskonferenz zusammen

Die Kampagne „Liebe braucht Abstand“ setzt auf Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden



Weitere Informationen zur Kampagne finden Sie unter: [www.liebe-braucht-abstand.de](http://www.liebe-braucht-abstand.de).

Teilnehmende der Paderborner Sicherheitskonferenz. Foto: Stadt Paderborn

Am 25. Mai 2022 trafen sich Vertreter der Stadt Paderborn mit Multiplikatoren aus den Bereichen Mobilitätsverbände und -initiativen, Politik, Polizei, Verkehrsunternehmen und Fachverwaltung zur Verkehrssicherheitskonferenz. Dort wurde eine „Paderborner Erklärung zur Verkehrssicherheit“ in Form einer Deklaration verfasst. Im Plenum und in Workshops mit Schwerpunkten zu den Bereichen Fuß- und Radverkehr, motorisierter Verkehr sowie der damit verbundenen Kommunikation und Aktivierung durch Aktionsformate brachten die Akteur:innen ihre spezifischen Wünsche und Anregungen in die Deklaration ein. Für ein besseres Miteinander im Paderborner Straßenraum wählten die lokalen Akteur:innen die Werte Verantwortung, Regelkonformität und Rücksicht auf die ersten drei Plätze. Die Deklaration wird nun verwaltungsintern und mit den Beteiligten abgestimmt und anschließend auch digital auf [www.liebe-braucht-abstand.de](http://www.liebe-braucht-abstand.de) bereitgestellt.

## Tag der Mobilität in der Stadt Mönchengladbach

Nach einem trocknen Sommer fiel der Tag der Mobilität im Zuge der Europäischen Mobilitätswoche am 18. September 2022 leider etwas regnerisch aus. Davon ließ sich die Stadt Mönchengladbach aber nicht abhalten und bot auf der gesperrten Bismarckstraße zahlreiche Aktionen für Groß und Klein an. Die Stadtverwaltung informierte, was in der Stadt getan wird, um Mobilität moderner, effizienter, umweltfreundlicher und kostengünstiger zu gestalten. Am Aktionsstand der Kampagne „Liebe braucht Abstand“ wurden am Glücksrad neben Klingeln und Reflektoren auch Tassen und Aufkleber zur Sensibilisierung der Bürger:innen verteilt. Es gab interessante Gespräche und manche Aufkleber wurden direkt am Fahrradhelm oder an der Fahrradtasche angebracht.



Der Aufkleber wird direkt auf den Fahrradhelm geklebt. Foto: P3 Agentur



Der Aktionsstand trotz Wind und Regen. Foto: P3 Agentur

## Neu in der AGFS NRW

Mit den Städten Gütersloh und Rheine begrüßt die AGFS NRW zwei neue Mitglieder



Offizielle Urkundenübergabe: Bürgermeister Norbert Morkes mit Christine Fuchs und Minister Oliver Krischer. Foto: Stadt Gütersloh



Bürgermeister Lüttmann und sein Team mit Christine Fuchs und Minister Krischer. Foto: Stadt Rheine

Am 19. August 2022 reisten Christine Fuchs und Minister Oliver Krischer nach Gütersloh, um Bürgermeister Norbert Morkes die Aufnahmeurkunde zu überreichen. Die Stadt Rheine ist seit dem 22. September 2022 offiziell Mitglied in der AGFS NRW. Bürgermeister Dr. Peter Lüttmann nahm die Urkunde entgegen. Ausführliche Berichte zu den neuen Mitgliedern finden Sie im Pressebereich auf der Homepage der AGFS NRW unter: <https://www.agfs-nrw.de/service/presse>



## AGFS NRW überarbeitet Baustellen-Leitfaden

Vierte Auflage der „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“ erschienen

Die Richtlinie für Sicherheit an Arbeitsstellen wurde aktualisiert, die bisher gültige Ausgabe RSA-95 wird abgelöst durch eine überarbeitete Ausgabe RSA-21. Im bisherigen AGFS-Leitfaden „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“, der 2020 in Kooperation mit der AGFK Bayern erschienen war, wurde noch auf die bisherige RSA-95 Bezug genommen.

Die AGFS NRW hat den Leitfaden vollständig überarbeitet und an die neuen Regeln angepasst, die Regelpläne der RSA-21 wurden ausgewertet und auf die Pläne im Leitfaden angewendet. Die Broschüre steht damit in aktualisierter Version wieder zum Download zur Verfügung. Für die ihre Mitgliedskommunen wird die AGFS NRW darüber hinaus noch Hinweiskarten und Plakate zum Aufhängen in den Ämtern bereitstellen. Die Karten können den Baufirmen mitgegeben werden und enthalten einen QR-Code mit dem Link zum Download der Broschüre. Der Leitfaden ist auch in der Mediathek der AGFS NRW erhältlich unter: [www.agfs-nrw.de/mediathek](http://www.agfs-nrw.de/mediathek)

### Leitfaden als Teil der neuen Loseblattsammlung

Um flexibler auf Änderungen von Gesetzen und Normen, Ergänzungen bei Themen oder auch neue Ideen reagieren zu können, werden die Fachbroschüren der AGFS NRW zukünftig in Form einer Loseblattsammlung herausgegeben. Die Pro-

jektleitenden können dort ihre lokalen Ergänzungen vornehmen und eigene Ideen notieren und einheften. Damit entsteht dann in den Kommunen ein einzigartiges, auf die jeweilige Kommune zugeschnittenes Nachschlagewerk. Das Wissen der Projektleitenden kann dort festgehalten und an Kolleg:innen weitergegeben werden, die Aktualisierungen erfolgen über einen Änderungsdienst. Für alle Nicht-Mitglieder werden die einzelnen Fachbeiträge weiterhin einzeln in der jeweils aktuellen Version als Download verfügbar sein.

Die Erstausgabe der Loseblattsammlung umfasst die drei Themen „Querungsstellen“, „Fahrradparken“ und „Baustellen“. Alle Fachbroschüren sind in der Mediathek der AGFS NRW zum Download verfügbar.



# AGFS-Kongress 2023 erstmals auf der polisMOBILITY

AGFS NRW und polisMobility bündeln Kompetenzen

Alles neu macht der Mai: Der AGFS-Kongress 2023 findet erstmals am 25. Mai 2023 auf der polisMOBILITY in der Messe Köln statt. Nach einer pandemiebedingten Absage 2021 und einer digitalen Ausgabe des Kongresses 2022 zieht die AGFS NRW nun Konsequenzen aus der unsicheren Situation und veranstaltet den AGFS-Kongress 2023 im späten Frühjahr. Mit der Kooperation der ebenfalls im Mai stattfindenden Mobilitätsmesse polisMOBILITY in Köln bündelt der Kongress neue Synergien für innovative Mobilitätslösungen.

## Expertise trifft auf Innovation

Die polisMOBILITY hatte sich bei ihrer Premiere 2022 als eine spannende Diskussionsplattform für eine nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätswende einen Namen gemacht. „Mit der Vernetzung der beiden Formate treffen Expertise und Innovation zusammen, um gemeinsam die kommunale Fuß- und Radverkehrsförderung weiter

ins Rollen zu bringen“, so AGFS-Vorstand Christine Fuchs. „Ziel ist es, den Dialog zu intensivieren sowie Herausforderungen und Chancen aufzuzeigen.“ Weitere Möglichkeiten zum Networking bieten sich zudem am AGFS-Stand auf der polisMOBILITY vom 24. bis 26. Mai 2023.

### Save the Date: AGFS-Messestand auf der Messe „Fahrrad Essen“

Besuchen Sie uns auf der größten Fahrradmesse in NRW, der „Fahrrad Essen“ vom 23. bis 26. Februar 2023 in Essen. Am AGFS-Stand erfahren Sie alles Wissenswerte zum Thema Rad- und Fußverkehr sowie zu unserer Kampagne „PLANE DEINE STADT!“, die den Beruf der Verkehrsplanerin bzw. des Verkehrsplaners vorstellt. Wir freuen uns auf Sie!

## Inhaltlicher Fokus auf Umsetzung

Die nächste Ausgabe des eintägigen Kongresses wird den Fokus auf die Umsetzung der Fuß- und Radverkehrsförderung in den Kommunen legen. Ausführliche Informationen zur Anmeldung, zum Programm sowie zu den Referierenden werden zeitnah auf der Website [www.agfs-kongress.de](http://www.agfs-kongress.de) veröffentlicht. Der jährlich stattfindende AGFS-Kongress bietet den Teilnehmenden aus kommunaler Verkehrsplanung, Politik und Verwaltung eine Plattform, um über aktuelle Themen und Positionen in der Nahmobilität zu diskutieren.

# polisMOBILITY 2023 – Moving Cities

Branchenübergreifende Mobilitätsmesse bringt Akteure und Interessierte in Köln zusammen



Impressionen der polisMOBILITY 2022. Fotos: Koelnmesse Bilddatenbank

Nach der erfolgreichen Premiere der polisMOBILITY 2022 sind auch in 2023 Entscheider:innen und Impulsgeber:innen aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft sowie Interessierte eingeladen, sich über aktuelle Mobilitätskonzepte auszutauschen und zu informieren. Vom 24. bis 26. Mai 2023 bietet die polisMobility 2023 in Köln wieder eine innovative Plattform mit einem vielfältigen Programm rund um das Thema Verkehrswende in Städten und Regionen.

## Neue Denkanstöße und Netzwerken für die urbane Mobilität

Mit 140 Ausstellern aus neun Ländern und über 200 Speaker:innen sowie rund 15.000 Besucher:innen aus 30 Ländern zeigte sich die polisMOBILITY 2022 am Puls der Zeit und fungierte als innovative Begegnungsplattform branchen- und akteursübergreifend. Die polisMOBILITY 2023 will die große Resonanz aufgreifen und wieder neue Impulse für die Mobilität von morgen setzen.

Im Rahmen der Konferenz erläutern Fachexperten:innen in Vorträgen und Paneldiskussionen nachhaltige Lösungen und Herausforderungen für eine nachhaltige Gestaltung, die auch in interaktiven Formaten wie Workshops, Impulsvorträgen sowie kleineren Austauschrunden diskutiert werden. Auf vier Bühnen stehen verschiedene Themenfelder wie Kommunale Mobilitätswende, Öffentlicher Nahverkehr & Mobilitätsdienstleistungen sowie Logistik auf dem Plan. Weiter stehen die Bereiche Fahrzeuge und Antriebstechnologien, Urbane Sektorkopplung und Digitalisierung im Fokus. Im Anschluss an die Messe lädt die polisMOBILITY zum City Event am 27. und 28. Mai 2023 in der Kölner Innenstadt ein. Ziel der Veranstalter ist es, Ideen und Visionen im Austausch zusammenzubringen, um die Transformation aktiv zu fördern und voranzutreiben.

# Bewerbungsphase für den Deutschen Fahrradpreis 2023 gestartet

Innovative Radverkehrsprojekte in ganz Deutschland gesucht!

Die Bewerbungsphase für den Fachpreis beim Deutschen Fahrradpreis 2023 läuft bis zum 10. Januar 2023. Ausgezeichnet werden Projekte in den zwei Kategorien Infrastruktur und 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](http://www.der-deutsche-fahrradpreis.de) bewerben.

## Infrastruktur und Service & Kommunikation

Es gibt zwei Kategorien: Bauliche Projekte finden sich in der Kategorie Infrastruktur wieder und Dienstleistungs- und Kommunikationsprojekte in der Kategorie Service & Kommunikation.

Neben dem „sportlichen“ Gedanken – dabei sein ist alles – werden alle Projekte in einer Jurymappe aufbereitet und dadurch neben der Jury auch einem breiten Publikum sichtbar gemacht. Auch finanziell erhalten die Siegerprojekte Unterstützung durch jeweils 5.000 Euro für die Erstplatzierten, je 3.000 Euro für die Zweitplatzierten und 1.500 Euro für die Drittplatzierten. 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.

## Wer ist die Fahrradfreundlichste Persönlichkeit?

Jedes Jahr erhält eine prominente Person den Titel „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit“ und begeistert in der breiten Öffentlichkeit für das Radfahren. Die oder der Prominente werden 2023 in einem Exklusiv-Interview bekannt gegeben.

## Jury und Preisverleihung

Eine Fachjury wählt die Siegerprojekte am 29. März 2023 in einem mehrstufigen Verfahren. In die Bewertung der Jury fließen Faktoren wie der Innovationsgrad und 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 20. Juni 2023 im Rahmen des Nationalen Radverkehrskongresses in Frankfurt am Main verliehen.

Folgen Sie dem Deutschen Fahrradpreis unter:

 @deutscherfahrradpreis

 @derfahrradpreis

 @deutscherfahrradpreis

Der Deutsche Fahrradpreis ist eine Initiative des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr 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.

# „Der Großteil der Nahmobilität findet im kommunalen Raum statt.“

NRW-Verkehrsminister Krischer verrät im Gespräch mit der „nahmobil“, wie er die Kommunen stärker unterstützen wird und welche Rolle die AGFS NRW dabei spielt

**Oliver Krischer ist 1969 in Zülpich geboren, verheiratet und Vater von zwei Söhnen. Im Alter von fünf Jahren stieg der NRW-Verkehrsminister zum ersten Mal aufs Rad und hat in seiner Jugend die Eifel mit dem Rennrad entdeckt. Die erste große Fahrradtour führte den Volljährigen dann bepackt mit Zelt und Satteltaschen nach Holland ans Meer. In seiner Zeit als Bundestagsabgeordneter in Berlin nahm Oliver Krischer an vielen Fahrradaktionen für die Mobilitätswende teil – quer durch das ganze Regierungsviertel.**

*Herr Krischer, als Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr stehen in einem Industrieland wie Nordrhein-Westfalen einige große Herausforderungen in Ihrer Verantwortung. Welche Ziele haben Sie sich persönlich für Ihre Amtszeit gesteckt?*

Mein Ziel ist, Nordrhein-Westfalen als internationalen Vorreiter der Verkehrswende und als Innovationsstandort mit nachhaltigen Lösungen für die Mobilität der Zukunft zu etablieren. Wir brauchen eine umwelt- und klimagerechte Mobilität, die den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft entspricht. Für eine moderne Infrastruktur müssen wir in vielen Bereichen den Investitionsstau abbauen. Wichtig dabei ist, Praxis und Forschung direkt zu verbinden, um die Potenziale zum Beispiel durch Digitalisierung, vernetzte Mobilität, emissionsfreie Antriebe und Elektrifizierung bestmöglich zu nutzen.

Ein essenzieller Baustein ist hier die Nahmobilität: Die Coronapandemie hat gezeigt, wie viele Menschen das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel nutzen wollen. So sind die Verkaufszahlen für Fahrräder deutlich gestiegen und auch die Reichweite der zurückgelegten Strecken hat sich dank der Pedelecs deutlich erhöht. Hier wollen wir ansetzen und eine komfortable und sichere Infrastruktur schaffen.

*Zuvor waren Sie in Berlin Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz. Zum Thema Verkehr haben sie sich in der Öffentlichkeit bislang vor allem zur Elektromobilität und zum öffentlichen Personennahverkehr geäußert. Welchen Stellenwert wird die Nahmobilität, der Fuß- und Radverkehr, in Ihrem Ministerium einnehmen?*

Die Nahmobilität hat in den letzten Jahren enorm an Bedeutung für die Menschen in NRW gewonnen. Es gibt offene Baustellen im Rad- und Fußverkehr, die wir beherzt anpacken wollen. Unter anderem werden wir deshalb genauso viele Mittel für den Neu- und Ausbau von Radwegen wie für Landesstraßen zur Verfügung stellen und damit die Mittel für den Radwegbau insgesamt erhöhen. Auch ist der Fachkräftemangel in den Kommunen und beim Landesbetrieb Straßenbau NRW [Straßen.NRW] ein großes Problem, wir arbeiten hier mit Hochdruck an Lösungen.

*Ihre Vorgänger:innen, Hendrik Wüst und Ina Brandes, haben das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) und den zugehörigen Aktionsplan auf den Weg gebracht. Möchten Sie diesen Ansatz noch mit weiteren, eigenen Akzenten stärken?*

Bis zum Jahr 2027 wollen wir 1.000 km neue Radwege bauen und so ein möglichst flächendeckendes Netz herstellen. Wir arbeiten auch an einem Radwegelückenkataster, an einem Bedarfsplan für Radschnellverbindungen und am landesweiten Radvorrangnetz. Die bereits beschlossenen sieben Radschnellwegprojekte treiben wir prioritär voran und bei den Regionalniederlassungen von Straßen.NRW werden wir jeweils eine Stabsstelle Radverkehr schaffen. Des Weiteren befinden wir uns aktuell in der Umsetzung des Aktionsplans zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz – hier werden bestimmt noch Punkte hinzukommen. Es ist auch geplant, das Gesetz und den Plan zu evaluieren und fortzuschreiben.

Die AGFS NRW engagiert sich stark bei der Umsetzung des Aktionsplans. Wie schätzen sie die Potenziale des Netzwerks ein und sehen Sie weitere Anknüpfungspunkte für die zukünftige Zusammenarbeit?

Die AGFS NRW ist ein Kompetenznetzwerk und hat großes Potenzial für die Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Sie dient zum einen als Multiplikatorin in den Kommunen und ist zum anderen eine Denkfabrik in Sachen Nahmobilität. Die AGFS NRW kann gemeinsam mit unserem Haus viele weitere Hilfestellungen für eine bessere Nahmobilität in den Kommunen erarbeiten, denn der Großteil der Nahmobilität findet im kommunalen Raum statt.



*Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Foto: Land NRW/ Ralph Sondermann*

*In früheren Interviews haben Sie bereits angekündigt, mindestens so viel Geld in den Radwegebau zu investieren wie in den Straßenbau. Im Koalitionsvertrag wurden 1.000 km neue Radwege bis 2027 vereinbart. Wie wollen Sie dieses ambitionierte Ziel erreichen?*

Wir werden zum Beispiel die Kommunen bei der Planung und dem Bau kommunaler Radwegenetze unterstützen und den Abruf der Förderprogramme erleichtern. Hier haben wir mit NRW.URBAN bereits einen starken Partner, der die Kommunen bei der Antragstellung für das Förderprogramm Nahmobilität unterstützt. Wir wollen ermöglichen, dass mehr kommunale Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Planung und den Bau von Radwegeinfrastruktur über die AGSF NRW und auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW fortgebildet werden.

Im Rahmen der Fachkräfteausbildung beim Landesbetrieb Straßenbau NRW werden wir darauf hinwirken, dass mehr Fertigkeiten und Wissen zur Rad- und Fußwegeinfrastruktur vermittelt werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt werden unsere Fahrradprofessuren sein, die das Land einrichten will. Hier finden bereits erste Gespräche mit den betroffenen Ministerien statt. Auch die Kompetenz von Fahrradverbänden und der radaffinen Öffentlichkeit holen wir in unser Boot, denn gemeinsam kommen wir schneller ans Ziel.

*Auch der Fußverkehr wird im Koalitionsvertrag genannt. Bislang gibt es so gut wie keine Fördertöpfe für diese Verkehrsart. Mit welchen Maßnahmen werden Sie das Zu-Fuß-Gehen fördern?*

Der Fußverkehr fällt in der öffentlichen Debatte viel zu oft hintenüber, dabei ist er für uns alle relevant und alltäglich. Un-

ser Ziel ist es, komfortable, sichere und barrierefreie Wege und Straßenquerungen zu schaffen. Dafür werden wir unter anderem das Programm „Fußverkehrscheck NRW“ ausweiten: Hier werden Kommunen systematisch für die Umsetzung von sicheren und attraktiven Fußwegen, Fußverkehrsnetzen und deren Finanzierungsmöglichkeiten beraten.

Auch ist unser Förderprogramm Nahmobilität für Projekte zur Verbesserung des Fußverkehrs geöffnet – mit der AGFS NRW haben wir dank ihrer kommunalen Fachkompetenz eine starke Partnerin.

*Die AGFS NRW nimmt seit fast 30 Jahren eine zentrale Rolle als Multiplikatorin zwischen den Kommunen und dem Land NRW ein. Welche Vision haben Sie für die Zusammenarbeit mit unserem kommunalen Netzwerk? Wird es einen intensiven Austausch geben?*

Die AGFS NRW hat 30 Jahre lang Erfahrung als Multiplikatorin, das wollen wir weiter nutzen. Die bewährte Zusammenarbeit wird auch in dieser Legislaturperiode weitergeführt und ausgebaut. Die institutionelle Förderung der AGFS NRW ist der erste Schritt zu einer weiteren intensiven Zusammenarbeit und er wird nicht der letzte sein.

*Und wie stehen Sie privat zur Nahmobilität? Legen Sie Strecken lieber zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück?*

Ich bin gern an der frischen Luft und dankbar, wenn ich meine Termine auch mal ohne Dienstwagen erreichen kann – egal ob zu Fuß oder mit dem Rad. Privat steige ich regelmäßig auf den Sattel und bin gern wandernd in meiner Heimatregion Eifel unterwegs.

## Neuer Leitfaden für die Gestaltung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen können eines der effektivsten und wichtigsten Mittel der Verkehrsplanung sein, um den Radverkehr zu fördern. Mit einer Fahrradstraße kann den Radfahrenden eine sichere und komfortable Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Kein Wunder, dass immer mehr Kommunen Fahrradstraßen einrichten.

Bislang sehen allerdings weder die Straßenverkehrs-Ordnung noch die aktuellen Regelwerke einheitliche und umfassende Gestaltungselemente zur Kennzeichnung einer Fahrradstraße vor. Daher unterscheiden sich viele Fahrradstraßen in der Praxis auch kaum von anderen Straßen, da häufig lediglich das straßenverkehrsrechtlich notwendige Verkehrszeichen zu Beginn und Ende der Fahrradstraße aufgestellt wird. Von einer sicheren, komfortablen und damit einladenden Infrastruktur für den Radverkehr kann daher häufig nicht die Rede sein.

Untersuchungen zu Fahrradstraßen zeigen, dass für eine erfolgreiche Umsetzung eine Vielzahl an Maßnahmen und Gestaltungselementen ausschlaggebend ist. Hierzu zählen neben der Gestaltung einer Tor-Situation am Beginn, einer ausreichend nutzbaren Fahrbahnbreite, übersichtlich gestalteter Knotenpunkte oder der Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr ins-

besondere Elemente zur linienhaften Gestaltung. Eine durchgehende linienhafte Gestaltung ist z.B. durch einen baulich angelegten Mittelstreifen oder durch eine eingefärbte Fahrbahn möglich. Beide Möglichkeiten sind jedoch mit einem großen Aufwand verbunden und dienen daher nicht einer schnellen Umsetzung von Fahrradstraßen.

Eine einfache und kostengünstig umzusetzende Lösung stellt eine begleitende Randmarkierung dar. Bei den Radschnellverbindungen hat sich eine grüne, durchgehende Begleitlinie etabliert und Radvorrangrouten sollen zukünftig durch eine grüne, unterbrochene Begleitlinie gekennzeichnet werden. Dies gilt jeweils auch für Fahrradstraßen, wenn diese Bestandteil einer Radschnellverbindung oder einer Radvorrangroute sind. Dementsprechend ist eine grüne Begleitlinie diesen beiden Verbindungselementen vorbehalten und in den sonstigen Fahrradstraßen nicht anwendbar. Allerdings ist in diesen sonstigen Fahrradstraßen, die kein Element einer Radschnellverbindung oder einer Radvorrangroute sind, eine entsprechende Begleitlinie sinnvoll.

Nach längerer Diskussion hat sich die AGFS NRW für die Anwendung einer doppelten Begleitlinie (rot und weiß) als li-

nien-haftes Begleitelement in Fahrradstraßen entschlossen. Dabei handelt es sich um zwei parallel geführte Begleitlinien als Schmalstrich (Breite 0,12 mm), von denen die äußere Linie weiß und die innere Linie rot gefärbt ist. Die Linien sind unterbrochen und weisen analog zu der grünen Begleitlinie in Radvorrangrouten ein Strich-Lücke-Verhältnis von 1 : 2 auf. Während es sich bei der roten Begleitlinie lediglich um eine informelle Markierung handelt, ist eine weiße, unterbrochene Linie gemäß Straßenverkehrs-Ordnung eine Leitlinie (VZ 340) und darf für den Anwendungszweck einer Begleitlinie nicht verwendet werden. Entsprechend ist die von der AGFS NRW befürwortete Gestaltung einer Fahrradstraße aufgrund der aktuellen Rechtslage nicht zulässig.

Da allerdings aktuell in einigen Kommunen der Wunsch nach einer gestalterischen Lösung abseits einer vollflächigen Rotein-

färbung vorhanden ist und erste Kommunen eigene Lösungen entwickeln, hat sich die AGFS NRW entschlossen, nicht auf eine Anpassung der Rechtsgrundlage zu warten, sondern eine rechtssichere Lösung zu entwickeln und diese mit dem Leitfaden zu veröffentlichen. Daher wird bis zur Änderung der Rechtslage auf eine doppelte (rote und weiße) Begleitlinie verzichtet und anstelle dessen zunächst die Markierung einer roten, unterbrochenen Begleitlinie als Breitstrich (Breite 0,25 mm) ebenfalls mit dem Strich-Lücke-Verhältnis von 1 : 2 empfohlen. Diese kann später – nach Änderung der Rechtsgrundlage – entsprechend schnell ummarkiert werden. Im Bereich von Pkw-Stellplätzen (zur Verdeutlichung des Sicherheitstrennstreifens) und im Bereich von Einmündungen kann und soll die Begleitlinie jedoch schon jetzt in doppelter Variante (rot und weiß) ausgeführt werden.

## Fußverkehr fördern

Neue „AG Fußverkehr“ der AGFS NRW



Die AGFS NRW will mit der neuen „AG Fußverkehr“ das Zu-Fuß-Gehen stärker in den Fokus rücken.

Wie geht es mit dem Fußverkehr voran? Dieser Frage möchte die AGFS NRW genauer auf den Grund gehen und ruft die „AG Fußverkehr“ ins Leben. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, gemeinsam Instrumente und Maßnahmen zu entwickeln, mit denen die Kommunen den Fußverkehr effektiv fördern können. Auf Basis der Ergebnisse wird die AGFS NRW konkrete Angebote ausarbeiten, um die Kommunen auf dem Weg zu mehr Fußverkehr zu unterstützen.

### Workshop Fußverkehr auf dem FAK

Die „AG Fußverkehr“ baut auf den Ergebnissen des Workshops auf, der auf dem Facharbeitskreis (FAK) am 31. August 2022 in Düsseldorf stattgefunden hat. Dort haben die Teilnehmer:innen in drei parallelen Arbeitsgruppen für die jeweiligen Zielgruppen „Politik und Verwaltung“, „Fachplanung“

sowie „Bürgerschaft und Stakeholder“ bereits Problemfelder identifiziert und erste Lösungsansätze skizziert. Folgende Fragestellungen wurden dabei u.a. diskutiert: Wie werden die Politik und die Verwaltungsspitze erreicht und überzeugt? Benötigt die Fachplanung mehr konkrete Planungshilfen? Welche relevanten Stakeholder müssen einbezogen werden? Welche Maßnahmen lassen sich schnell umsetzen? Mit welchen Instrumenten kann die AGFS NRW ihre Mitglieder unterstützen? Und welchen Beitrag kann die Landesregierung leisten?

### Jetzt anmelden

Alle Mitgliedskommunen der AGFS NRW sind herzlich eingeladen, sich an der „AG Fußverkehr“ zu beteiligen. Anmeldungen bitte per Mail an [j.groth@p3-agentur.de](mailto:j.groth@p3-agentur.de).



Die Stadt Münster hat 2021 am Fußverkehrscheck NRW teilgenommen. Foto: Stadt Münster, Amt für Mobilität und Tiefbau

## Sensibilisierung für Belange des Fußverkehrs

Stadt Münster hat am Fußverkehrs-Check NRW 2021 teilgenommen / Positives Gesamtergebnis

Der Fußverkehr stellt eine tragende Säule der Nahmobilität dar – für nahezu jeden Verkehrszweck ist ein zumindest kurzer Fußweg erforderlich, um auf andere Mobilitätsangebote umzusteigen oder das finale Ziel des Weges zu erreichen. Dabei ist das Zu-Fuß-Gehen eine sehr umweltfreundliche und neben dem Radfahren eine äußerst gesunde Art der Fortbewegung: Fußgängerinnen und Fußgänger tragen zur Verringerung von Luftschadstoffen sowie Lärmemissionen bei und halten sich durch die Bewegung an der frischen Luft fit.

Der Fußverkehrsanteil liegt in Münster mit 11,5% aber deutlich unter dem Bundesdurchschnitt (22%) und dem Durchschnitt deutscher Großstädte (24%). Daher hat die Stadt Münster, die mit elf weiteren NRW-Kommunen zur Teilnahme an dem Fußverkehrs-Checks NRW 2021 ausgewählt worden war, den Fußverkehr genauer unter die Lupe genommen.

Das Kernstück des Fußverkehrs-Checks bildeten zwei beispielhafte Vor-Ort-Begehungen in der Innenstadt und in einem Außenstadtteil. Vor- und nachbereitet wurden die Begehungen im Rahmen zweier Workshops, die zum Auftakt und zum Abschluss des Projektes stattfanden. Unter Moderation des Dortmunder Verkehrsplanungsbüros Planersocietät haben Bürgerinnen und Bürger sowie Politikerinnen und Politiker gemeinsam mit Experten von Verkehrsverbänden und Fachleuten der Verwaltung die Fußverkehrssituation in Augenschein genommen, Schwachstellen analysiert und Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Der Austausch war ausgesprochen effektiv. Und die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger haben sich nicht nur mit ihren Erfahrungen, Hinweisen und Fragen, sondern auch mit Vorschlägen und Ideen aktiv ins Thema eingebracht.

Im Abschlussbericht der Planersocietät sind ausführliche Handlungsempfehlungen und detaillierte Maßnahmenvorschläge zu den vorrangig diskutierten Themenfeldern Barrierefreiheit, Querungsanlagen, Verkehrssicherheit und Aufenthalts-

qualität dargelegt. Darüber hinaus enthält der Bericht konkrete Lösungsansätze für Problemstellen entlang der beiden Beispielrouten, die auf das gesamte Stadtgebiet übertragbar sind.

Mit dem Abschlussbericht liegt eine wertvolle Arbeitsgrundlage mit umsetzungsorientierten Praxisbeispielen für die Fußverkehrsplanung in Münster vor. Die im Bericht vorgebrachten Empfehlungen sollen künftig bei verkehrlichen Planungen in allen Stadtteilen so weit wie sinnvoll und möglich berücksichtigt werden. Denn eine barrierefreie und komfortable Fußverkehrsinfrastruktur trägt zu mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität bei und erleichtert den Zugang zu anderen Verkehrsmitteln. Außerdem werden die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks in den weiteren Aufstellungsprozess des gesamtstädtischen, integrierten Masterplans Mobilität Münster 2035+ einbezogen und damit die Perspektive von Zu-Fuß-Gehenden in diesen Planungsprozess einbringen.

Fazit: Mit dem Fußverkehrs-Check wurde die Fußverkehrssituation stärker in den Fokus von Politik und Verwaltung gerückt und alle Beteiligten für die Belange der Zu-Fuß-Gehenden in Münster sensibilisiert. Bei verkehrlichen Planungen sollen Fußverkehrsangelegenheiten zukünftig verstärkt mitgedacht und so die Wege- und Aufenthaltsqualität, die Barrierefreiheit und die Verkehrssicherheit bestmöglich gestaltet werden. Insgesamt gesehen ist dieses Projekt ein positives Beispiel dafür, wie Zusammenarbeit und Miteinander zwischen verschiedenen Interessengruppen bestens funktionieren können.

Der Abschlussbericht zum Fußverkehrs-Check Münster 2021 steht digital zur Verfügung unter: [www.stadt-muenster.de/fussverkehrscheck](http://www.stadt-muenster.de/fussverkehrscheck)

*Beate Baumeister, Abteilung Mobilitätsplanung  
im Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster*



Ehrenstraße vor der Umsetzung – Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr mussten sich einen engen Verkehrsraum teilen. Foto: Phillip Babiasz



Autofreie Deutzer Freiheit mit „Stadt-Terrassen“. Foto: Phillip Babiasz

## Neue Fußgängerzonen in der Ehrenstraße und auf der Deutzer Freiheit

Innerstädtische „Lupenräume“ in Köln

Mobile Bäume, Grünflächen, mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr – auf diese Weise verbessert die Stadt Köln derzeit mit einfachen und schnellen Maßnahmen kurzfristig die Situation in sogenannten „Lupenräumen“. Die „Lupenräume“ sind zentrale Bereiche in der Altstadt und in innerstädtischen Geschäftszentren. Hier werden lebenswerte Aufenthaltsräume und komfortable Wege für den Fuß- und Radverkehr geschaffen. Verfolgt werden u.a. die folgenden Ziele:

- Städtebauliche Aufwertung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Senkung der Verkehrsbelastung
- Umnutzung öffentlicher Parkflächen
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs

Nach Umsetzung der ersten Stufe des Verkehrsführungskonzepts Altstadt im Jahr 2020 und der autofreien Fahrradstraße Eigelstein im Jahr 2021 folgten 2022 zwei neue Projekte: die Fußgängerzone Ehrenstraße/Breite Straße sowie der Verkehrsversuch Deutzer Freiheit.

Die Ehrenstraße und die Breite Straße sind hoch frequentierte Einkaufsstraßen der Kölner City. Als erster Schritt wurde mit einem kurzfristig realisierbaren Verkehrskonzept für das umliegende Quartier und entsprechender Beschilderung eine Fußgängerzone mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ eingerichtet. So wurden kurzfristig neue Räume für den Fuß- und Radverkehr in den schmalen Straßen geschaffen. Die Erfahrungen aus der ersten Umsetzungsstufe sowie die begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung fließen in den Planungsprozess für die geplante bauliche Umgestaltung der Ehrenstraße ein.

Per Bürgerantrag haben Deutzer Bürger:innen einen Verkehrsversuch vorgeschlagen. Seit Juni 2022 ist die Deutzer Freiheit, zentrale Geschäftsstraße des Veedels, für zwölf Monate weitgehend autofrei. Der neu gewonnene Raum wird etwa mit Parklets und Veranstaltungen bespielt. Ziel des Verkehrsversuchs ist es, zu schauen, wie sich eine autofreie Deutzer Freiheit auf die Lebensqualität der Menschen vor Ort sowie die Geschäfte und Gastronomien in Deutz auswirkt. Dazu wird die Verkehrssituation vor und während des zwölfmonatigen Experiments durch die Verwaltung umfassend evaluiert. Während

des Verkehrsversuchs werden die Anlieger:innen im Quartier zu Umfragen eingeladen. Parallel werden Maßnahmen umgesetzt, um auf den durch den Verkehrsversuch sowie weiteren Maßnahmen in den Nebenstraßen gestiegenen und weiter steigenden Parkdruck im Quartier zu reagieren. Zur Kompensation wird in zahlreichen Straßen das reservierte Bewohnerparken eingeführt und nach 18 Uhr werden etwa 65% der Stellplätze im Quartier für Besitzer:innen eines Bewohnerparkausweises vorbehalten.

Der frei gewordene Raum wurde in den Sommermonaten durch die sogenannten „Stadt-Terrassen“ aufgewertet. Zum Einsatz kamen diverse Stadtmöbel mit Sitzmöglichkeiten und Pflanzkästen. Die Elemente kamen zunächst in der Ehrenstraße und anschließend auf der Deutzer Freiheit zum Einsatz. Die „Stadt-Terrassen“ sind Leihelmente des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, dessen Geschäftsstelle beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg angesiedelt ist, und kommen jeweils zeitlich begrenzt in verschiedenen Stadträumen zum Einsatz. Die Stadt Köln prüft derzeit, eigene mobile Stadtmöbel zu beschaffen, um an den Erfolg der „Stadt-Terrassen“, die von den Passanten gerne genutzt wurden, mit längerfristigen Lösungen anzuknüpfen.

Um die Erschließung der Wohnstraßen sicherzustellen, ist die Geschäftsstraßen querender Kfz-Verkehr weiterhin erlaubt. Darüber hinaus darf Lieferverkehr die Fußgängerzone werktags von 6 bis 11 Uhr befahren. Sowohl die Achse Ehrenstraße/Breite Straße als auch die Deutzer Freiheit sind gleichzeitig wichtige Radrouten, der Radverkehr ist in den Fußgängerzonen zugelassen. Die Konflikte zwischen den vielen und teils schnell fahrenden Radfahrer:innen und den zu Fuß Gehenden sind eine noch offene Herausforderung der neuen autofreien Räume.

Als nächste Räume zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt sollen die Severinstraße und die Friesenstraße folgen. Für beide ist zunächst die Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen. Zudem startet aktuell ein zweistufiger Verkehrsversuch auf der Venloer Straße, ebenfalls mit dem Ziel einer Stärkung des Fuß- und Radverkehrs.

Phillip Babiasz

# KÖLN

## Radverkehrshauptnetz für alle neun Stadtbezirke

Mobilitätswende kommt weiter ins Rollen

Seit 1. September 2022 liegt der Stadt Köln für das gesamte Stadtgebiet ein von den Bezirksvertretungen beschlossenes Radverkehrshauptnetz vor.

Die Routen aus dem Netz helfen bei der Priorisierung von Planungen für durchgängige Radverbindungen. Sie bilden beispielsweise die Grundlage für die Konzeption und Umsetzung von Fahrradstraßennetzen oder schnellen Radverbindungen in die Nachbarkommunen. Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität, freut sich über das beschlossene Radhaupttroutennetz: „Während in der Innenstadt Verbesserungen für den Radverkehr nahezu täglich sichtbar werden, setzen wir in den Außenbezirken derzeit nur vereinzelt Maßnahmen um. Die Zustimmung der Stadtbezirke zum Radverkehrshauptnetz ist ein Meilenstein für die Fortentwicklung des Radverkehrs. Ich bin überzeugt, dass wir beispielsweise auch in Kalk, Chorweiler oder Rodenkirchen die Geschwindigkeit für Maßnahmen zur Radverkehrsförderung erhöhen und die Mobilitätswende in allen Stadtteilen mehr Fahrt aufnehmen wird.“

Das Radverkehrshauptnetz ist ein Zielkonzept. Es bildet die zukünftigen Radhaupttrouten ab, auf denen der Radverkehr gebündelt werden soll. Die Radhaupttrouten sind außerdem maßgeblich für die Berücksichtigung des Radverkehrs bei zukünftigen Planungen. Das Ziel der Stadt Köln ist es, ein zusammenhängendes, durchgehend befahrbares Radverkehrsnetz für

jeden Bezirk zu schaffen. Dieses Netz soll darüber hinaus die Bezirke miteinander verbinden.

Im Radverkehrshauptnetz wird unterschieden zwischen dem sogenannten „grünen“ und dem sogenannten „gelben“ Netz. Bei Strecken des gelben Netzes handelt es sich um Straßen mit einer hohen Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr (MIV), auf denen auch langfristig nicht mit einer merklichen Verringerung der Bedeutung für den MIV auszugehen ist. Auf diesen Strecken wird eine Trennung der Verkehre angestrebt. Das grüne Netz steht für Strecken, die sich jetzt oder mittelfristig für eine Führung im Mischverkehr eignen. Auf diesen Strecken könnten künftig z.B. Tempo-30-Zonen oder Fahrradstraßen zum Einsatz kommen.

Mit dem flächendeckenden und langfristigen Rahmenkonzept steht nun eine verlässliche Planungsgrundlage zur Verfügung. Zudem werden die Haupttrouten dabei helfen, unterschiedliche Zielgruppen besser berücksichtigen zu können, Netzlücken zu schließen und ein bezirksübergreifendes, attraktives Angebot für den Radverkehr zu erarbeiten.

Das Radverkehrshauptnetz hat damit eine wichtige Bedeutung für das Ziel, den Anteil des Radverkehrs im städtischen Mobilitätsmix weiter zu erhöhen. Damit wird eine nachhaltige, klimafreundliche Mobilität gefördert.

Verkehrsversuch auf der Venloer Straße

## Geschäftsstraße mit mehr Aufenthaltsqualität



Die Venloer Straße hat sich zu einer der wichtigsten Geschäfts- und Einkaufsstraßen in Köln-Ehrenfeld entwickelt. Aus diesem Grund weist sie seit längerem eine neue Verkehrs- und Netzbedeutung auf. In der Bevölkerung war der Wunsch einer Veränderung im Bereich der Venloer Straße groß. Im Rahmen

der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes Ehrenfeld wurden verschiedene Planungsvarianten für eine mögliche zukünftige Verkehrsführung auf der Venloer Straße intensiv untersucht. Im November 2021 hat der Verkehrsausschuss der Stadt Köln die Durchführung eines zweistufigen Verkehrsversuchs auf der Venloer Straße zwischen Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel beschlossen.

Im Rahmen der Einrichtung der ersten Stufe des zweistufigen Verkehrsversuchs hat die Stadt Köln bereits rund 60 Kurzzeitparkplätze in Räume für Außengastronomie, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellanlagen, Abstellflächen für Sharing-Systeme oder Lastenradparken umgewandelt. Die verbleibenden Kurzzeitparkplätze im Gesamtbereich wurden in Ladezonen mit abendlicher Bewohnerparkberechtigung umgewandelt.

Über das städtische Beteiligungsportal [www.meinung fuer koeln](http://www.meinung fuer koeln) hatten alle Bürger:innen bis zum 9. Oktober 2022 die Möglichkeit, sich an der endgültigen Entscheidung zur Umwandlung der Kurzzeitparkplätze in andere Nutzungsformen

zu beteiligen. Für alle Anwohnenden und Geschäftspersonen der Venloer Straße wurde zusätzlich noch eine analoge Beteiligung in Form von Flyern inklusive kostenloser Rücksendekarte durchgeführt. Die Anregungen fließen in die Entscheidung für die langfristige Nutzung des neu gewonnenen Raumes ein.

Durch die Umwandlung der Kurzzeitparkplätze in Platz für Fahrräder, Sharing-Angebote und die konsumfreien Sitzgelegenheiten können die Gehwege in vielen Bereichen frei gehalten werden und der Fußverkehr erhält mehr Raum. Bereits durch diese Maßnahmen ist eine neue Aufenthaltsqualität auf der Venloer Straße zu erkennen.

Ende Oktober 2022 begannen Vorbereitungen zur Einrichtung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs. Der Abschnitt zwischen Fuchsstraße und Ehrenfeldgürtel wird dann als Zone 20 beschildert und die Fahrradschutzstreifen sowie alle weiteren Markierungen werden zunächst provisorisch mit einem gelben „X“ außer Kraft gesetzt. Damit gilt für alle Verkehrsteilnehmenden die maximale Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h und entsprechend der Zonenbeschilderung gilt die Regel „Rechts vor Links“ an allen Kreuzungen und Einmündungen. Für eine zusätzliche Verkehrsberuhigung und Entschleunigung werden

an drei Stellen mobile Querungshilfen sowie an einer Stelle ein mobiles Element zur Einengung der Fahrbahn aufgestellt. Die Querungshilfen reduzieren die Fahrbahn zwischen den Elementen auf 4 m, was besonders zu Fuß Gehenden das Queren erleichtert. Die Umsetzung der kompletten Demarkierung der Fahrradschutzstreifen ist für das 2. Quartal 2023 geplant.

In der zweiten Stufe des Verkehrsversuchs wird aufbauend auf der ersten Stufe eine Einbahnstraße eingerichtet.

Ziel des gesamten Verkehrsversuches ist es, den verkehrlichen Charakter der Straße den neuen Voraussetzungen anzupassen. Dies wird durch die Verkehrsberuhigung und die generelle Reduzierung des Kfz-Verkehrs möglich. Durch die Umwandlung der Kfz-Stellplätze in diesem Bereich und die Einrichtung der Einbahnstraße als zweite Stufe wird sowohl dem Fußverkehr als auch dem Radverkehr mehr Raum gegeben, was zusätzlich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Im Rahmen des Verkehrsversuches können alle Auswirkungen und die Verlagerungseffekte der Maßnahmen unter Realbedingungen beobachtet und untersucht werden. Dadurch kann mit den gewonnenen Erkenntnissen eine verträgliche Lösung für das gesamte Quartier entwickelt werden.

## Neues zum Kölner Radverkehr

### Verkehrsübungsplätze in Köln

Nachdem im Juli 2022 ein neuer Verkehrsübungsplatz auf dem Ottmar-Pohl-Platz in Kalk markiert worden war, hat die Stadt Köln im Vorgebirgspark in Köln-Raderthal zwischen Raderthalgürtel und Markusstraße einen weiteren Verkehrsübungsplatz markiert. Auf einer Fläche von 25 x 45 m werden verschiedene Verkehrssituationen (z.B. Kreisverkehr, Vorfahrtsstraße, Einbahnstraße) dargestellt. Kinder, Jugendliche sowie Schüler:innen bzw. Kinder der angrenzenden Schulen und Kindertagesstätten haben hierdurch die Möglichkeit, sich auf



spielerischer Art mit dem Radverkehr und den Verkehrsregeln auseinanderzusetzen. Um bauliche Hindernisse zu vermeiden, wurden die Verkehrszeichen in Form von Piktogrammen auf dem Boden markiert. Hierdurch werden Einschränkungen für alternative Nutzungen vermieden. Die Verkehrsübungsplätze wurden durch die jeweiligen Bezirksvertretungen beschlossen.

### Fahrspuraufteilung auf der Kalk-Mülheimer Straße

Die Stadt Köln hat auf zwei Abschnitten der Kalk-Mülheimer Straße die Situation für Radfahrende verbessert. Im südlichen Abschnitt zwischen Kalker Hauptstraße und Höfstraße im Stadtteil Kalk wurde auf einer Länge von ca. 350 m der vorher zwischen Gehweg und Längsparkstreifen verlaufende Radweg auf die Fahrbahn verlagert, indem in beiden Fahrtrichtungen Schutz- bzw. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert wur-



den. Dadurch haben sich die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Autofahrenden verbessert und die Radverkehrsanlagen sind breiter als bisher. Durch die Maßnahme wird die Verkehrssicherheit erhöht und den zu Fuß Gehenden außerdem mehr Platz bereitgestellt. Die verbleibende einspurige Fahrbahn ist durchgängig mindestens 2,75 m breit. Um mehr Platz

für zu Fuß Gehende zu schaffen, wurde der Gehweg „aufgeräumt“ und einige bauliche Elemente wie z.B. Parkscheinautomaten wurden in den Parkstreifen versetzt. Für die bessere An- und Belieferung wurden Ladezonen eingerichtet. Zur Schaffung von ausreichenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wurden 75 Fahrradnadeln aufgestellt.

Im nördlichen Abschnitt zwischen Istanbulstraße und Karlsruher Straße im Stadtteil Buchforst wurden auf einer Länge von ca. 350 m beidseitige 1,75 m breite Fahrradschutzstreifen markiert. Durch die Maßnahme wird dem Radverkehr mehr Platz eingeräumt und eine bessere Übersicht für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht.

## Fahrspurumwandlung Aachener Straße

Im April 2022 hat die Stadt Köln auf der Aachener Straße zwischen Brabanter Straße und Eisenbahnring einen bis zu 2,50 m breiten Radfahrstreifen markiert. Dazu wurde die Anzahl der Fahrspuren auf dem Abschnitt bis zur Moltkestraße von zwei auf eine reduziert.

Das Kurzzeitparken in der nördlichen Nebenanlage wurde durch Ladezonen, die nachts für Anwohnende freigegeben wurden, ersetzt. Außerdem wurden Flächen für Fahrradparken geschaffen und Flächen zum Abstellen von E-Scootern reserviert.

Der ehemalige Radweg in der Nebenanlage wird derzeit zurückgebaut. Die Flächen in der Nebenanlage stehen somit zukünftig vollständig für zu Fuß Gehende und Außengastronomie zur Verfügung. Die in der Vergangenheit häufig beobachteten Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden treten nun nicht mehr auf.



## Fahrspurumwandlung Richard-Wagner-Straße

Auf der Richard-Wagner-Straße wird sukzessive in Abschnitten die rechte Kfz-Spur in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Der Radfahrstreifen auf Höhe des Aachener Weihers endete bislang unmittelbar vor der Eisenbahnunterführung. In einem ersten Schritt wurde der Radfahrstreifen im Sommer 2022 bis zur Moltkestraße verlängert, dabei wurde zwischen Radfahrstreifen und Kfz-Fahrstreifen ein 50 cm breiter Sicherheitsraum markiert. An der Kreuzung Moltkestraße wurde der rechte Kfz-Geradeausfahrstreifen in eine Rechtsabbiegespur für Kfz umgewandelt. Somit verbleibt in Fahrtrichtung Innenstadt noch eine Kfz-Geradeausfahrspur.

In einem nächsten Schritt soll der Radfahrstreifen noch in 2022 bis zur Händelstraße und damit fast bis zu den Kölner Ringen fortgeführt werden. Die Nebenanlagen sind zukünftig komplett dem Fußverkehr vorbehalten. Ziel der Gesamtmaßnahme ist eine Reduzierung der Konflikte zwischen rechts abbiegendem Kfz- und geradeaus fahrendem Radverkehr. Zudem werden die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr in der Nebenanlage aufgelöst und somit Verkehrssicherheit und Komfort für den Fuß- und Radverkehr insgesamt verbessert.



## Erfolgsmodell Grünpfeil für den Radverkehr ausgeweitet

Die Stadt Köln hat den Grünpfeil für Radfahrende in verschiedenen Wellen auf weitere Standorte ausgeweitet. Mittlerweile gibt es im gesamten Stadtgebiet 46 Grünpfeile (Verkehrszeichen 721), die ausschließlich für Radfahrende gelten. Bislang liegen für die umgesetzten Standorte keine negativen Erkenntnisse vor. Die Anordnungskriterien der Grünpfeil-Regelung wurden zuletzt mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung erlassen. Für NRW galt zuvor ein Erlass des NRW-Verkehrsministeriums, auf dessen Grundlage die Stadt Köln im Vorgriff auf eine bundesweite Regelung weitere Grünpfeile für Radfahrende installiert hat.

Seit Januar 2019 war die Stadt Köln mit drei Standorten an der Erprobung des Grünpfeils für Radfahrende beteiligt. Bereits vor dem Pilotversuch hat die Stadt Köln eine Vorreiterrolle eingenommen und Erfahrungen mit dem herkömmlichen Grünpfeil an Fahrradampeln gesammelt. Diese Konstellation ist an insgesamt acht Standorten vorzufinden.

Weitere Informationen zu Grünpfeilen in Köln sind unter diesem Link bereitgestellt: <https://www.stadt-koeln.de/artikel/03942/index.html>

*Alle Fotos und Texte: Stadt Köln*



# Information über Vorschriften in Fahrradstraßen

Spannband, Tafeln und Postkarten informieren über die wichtigsten Regeln für den Radverkehr



Informationsträger wie Tafeln weisen auf die Top-3-Regeln hin.



Für kurze Zeit werden die hilfreichen Hinweisschilder auf den neuen Fahrradstraßen montiert.

„Was gilt eigentlich in Fahrradstraßen?“ Diese Frage wurde der Stadtverwaltung Aachen zunehmend gestellt, seitdem Radverkehr in Aachen (vorzugsweise auf den Aachener Rad-Vor-rang-Routen) auf Fahrradstraßen geführt wird.

Im Rahmen ihres Aktionsplans Verkehrssicherheit entwickelte die Stadt Aachen daher Motive, die die Top-3-Regeln in Fahrradstraßen verdeutlichen: (1) zulässige Höchstgeschwindigkeit 30km/h, (2) Radfahrende dürfen nebeneinanderfahren, (3) per Zusatzzeichen Zugelassene (Kfz, Motorräder u.a.) sind zu Gast.

Mithilfe von drei intensiv in der Verwaltung abgestimmten Medien wurden die Motive in den öffentlichen Raum gebracht: Spannband, Tafeln (DIN A2) und Postkarten.

Die Postkarten erreichten die Bevölkerung als Gratis-Postkarten über die Aachener Gastronomie. Sie waren sehr gut nachgefragt und wurden gerne mitgenommen.

Mit freundlicher Unterstützung des Aachener Stadtbetriebs wurden – als Premiere für Aachen – Spannband, Tafeln und

Postkarten im öffentlichen Straßenraum auf der Marktstraße und im Wolferskaul in Aachen-Brand installiert.

Die Informationsträger sollen für sechs bis acht Wochen in neu eingerichteten Fahrradstraßen hängen und auf die veränderte Situation aufmerksam machen. Nach Ablauf dieser Zeit werden sie demontiert und in der nächsten neu eingerichteten Fahrradstraße montiert. Mithilfe dieser „Wanderinformation“ trägt die Stadt Aachen der Erkenntnis Rechnung, dass eine reine Beschilderung gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) offensichtlich nicht ausreicht, um die am Verkehr Teilnehmenden über die mit dieser Ausweisung verbundenen Regeln zu informieren. Die Kenntnis der Regeln ist grundlegend wichtig zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Weitere Informationen zum Aktionsplan Verkehrssicherheit der Stadt Aachen unter: [www.aachen.de/AChtsam-unterwegs](http://www.aachen.de/AChtsam-unterwegs)

*Claudia Nowak, Stadt Aachen, FB61/310*

## Automatische Grünanforderung für Rad- und Fußverkehr

Auf der Veloroute Telgte–Münster sind bereits heute viele Radfahrende unterwegs. An einer markanten Kreuzung ist im Sommer eine neue Ampel in Betrieb gegangen, die dort für mehr Sicherheit und Komfort sorgt.

Diese Ampel steht in „Dauergrün“ für die Hauptverkehrsstraße Dyckburgstraße, ist aber als „Sofort-Grün-Ampel“ mit einer intelligenten, automatischen Grünanforderung für Radfahrende ausgerüstet. Spezielle Wärmebildkameras erfassen die Radfahrenden im Zuge der querenden Veloroute bereits 40 bis 60 m

vor der Kreuzung und sorgen so dafür, dass diese möglichst ohne Halt die Dyckburgstraße sicher überqueren können.

Die Reaktionszeit der Ampel ist dabei so eingestellt worden, dass sie für die meisten Radfahrenden, die sich mit einer normalen Geschwindigkeit der Ampel nähern, passend auf Grün schaltet.

Lediglich wenn die Radfahrenden wie an einer „Perlenschnur“ aufgereiht permanent eintreffen bzw. die Grünzeit der Querung gerade abgebrochen wurde und unmittelbar danach eine Folgeanforderung erfolgt, kann es zu kurzen

Wartezeiten für Radfahrende kommen, da dann mit der Ampel der Verkehr der Dyckburgstraße bedient wird.

Die Erfahrungen mit der automatischen Grünanforderung für Radfahrende und der „Sofort-Grün-Ampel“ für den Rad- und Fußgängerverkehr im Zuge der Veloroute sind bisher sehr positiv.

*Andreas Pott, Fachstelle  
Verkehrsmanagement und  
Smart Mobility im Amt für Mobilität  
und Tiefbau der Stadt Münster*

# Künstliche Intelligenz erkennt Schäden an Radwegen

Smart-City-Pilotprojekt nutzt Handy-App für bessere Infrastruktur



Anhand von Handybildern können Risse, Schlaglöcher oder fehlende Markierungen auf den Fahrradwegen besser analysiert und verortet werden. Foto: vialytics GmbH

260 km Radwegenetz in Mönchengladbach werden derzeit digital erfasst und durch eine künstliche Intelligenz auf Schäden analysiert. Die Aktion, die noch bis Mitte 2023 läuft, ist Bestandteil des Smart-City-Projektes und war 2021 als Sieger aus der „Ideation Challenge“ hervorgegangen – einem Ideenwettbewerb zur intelligenten Stadt von morgen. Erst im Juni 2022 hatte der Rat der Stadt die Smart-City-Strategie beschlossen und damit den Weg für die Umsetzung von bis zu 45 weiteren Maßnahmen freigemacht.

Oberbürgermeister Felix Heinrichs: „Es freut mich sehr, dass sich dieses frühe Smart-City-Pilotprojekt der Infrastruktur für den Radverkehr annimmt. Denn das ist eine wichtige Grundlage für die Mobilitätswende in Mönchengladbach, die wir in unserer städtischen Gesamtstrategie verankert haben. Durch das Pilotprojekt erhalten wir wertvolle Zusatzinformationen zum Zustand unserer Radwege und sammeln gleichzeitig Erfahrungen damit, Daten intelligent, automatisiert und anonymisiert zu erheben und zu nutzen.“

## Alle vier Meter ein Bild

Die intelligente Schadenserfassung ist eine Kooperation der Smart-City-Projektpartner (Stadtverwaltung, NEW und mags) mit dem Volksverein Mönchengladbach. Bereits seit Anfang des Jahres ist der gemeinnützige Verein mit Projektleiter Rolf Ferdinand Jaeger und zehn Langzeitarbeitslosen jeden Werktag im Stadtgebiet unterwegs, um die mags bei der Radwegpflege zu unterstützen. Glasscherben wegkehren, vermoooste Schilder aufbessern, liegen gebliebene E-Scooter wegräumen und vergleichbare Arbeiten gehören bisher zum Aufgabenspektrum. Nun klemmen sich die Projektteilnehmer bei ihren Fahrten zusätzlich ein Smartphone an den Lenker, auf dem die App der vialytics GmbH läuft, die den Ideenwettbewerb zur Smart City 2021 gewonnen hatte. Dabei nimmt die Kamera alle 4 m ein Bild des Fahrradweges auf und verortet dieses geografisch. Kennzeichen und Gesichter werden unkenntlich gemacht. In

der Cloud werden die Bilder dann von einer künstlichen Intelligenz auf Schadensbilder untersucht. Dabei werden verschiedene Schadensarten wie Schlaglöcher, Risse oder fehlende Markierungen unterschieden und auch die Schwere der Schäden wird bewertet. Die Ergebnisse der Analyse lassen sich anschließend im vialytics-Web-System am Rechner anzeigen, als Liste oder auch kartenbasiert. Auch eine Planungsansicht gibt es, über die sowohl langfristige Erhaltungsmaßnahmen als auch kurzfristig Reparaturen zur Unterhaltung organisiert werden können.

„Schäden an den Radwegen zu erfassen, ist nicht nur eine wichtige Aufgabe für die Unterhaltung, sondern auch eine aufwendige. Der Einsatz der vialytics-App liefert uns Zusatzinformationen, die uns die Arbeit erleichtern. Und natürlich lernen alle Beteiligten dazu. Etwa darüber, wie man künstliche Intelligenz schon heute sinnvoll nutzen kann, oder wo noch Verbesserungsmöglichkeiten sind, die bei der weiteren technischen Entwicklung angegangen werden sollten“, so mags-Vorstandsvorsitzender Hans-Jürgen Schnaß.

Frank Kindervatter, Vorstandsvorsitzender der NEW AG, pflichtet Schnaß bei: „Künstliche Intelligenz wird für die Mobilität der Zukunft und damit auch für die Smart City Mönchengladbach eine ganz wesentliche Rolle spielen. Egal, ob bei der Infrastruktur für den Radverkehr, bei der Taktung flexibler ÖPNV-Angebote oder in weiteren Anwendungsfeldern.“

## Über die Smart City

Das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen hatte die Vitusstadt 2020 als „Modellprojekte Smart Cities“ ausgewählt. Damit stehen insgesamt 15 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung, um den digitalen Wandel in Mönchengladbach voranzutreiben. Alle Informationen rund um das Smart-City-Team unter: auf [www.smartcity.mg](http://www.smartcity.mg)

Stadt Mönchengladbach

# DÜSSELDORF

## Mehr Sicherheit durch baulich getrennte Radwege

Karlsruher Straße: Protected Bike Lanes erhöhen die Sicherheit und verbessern das Sicherheitsgefühl bei Radfahrenden

Auf der Karlsruher Straße, zwischen Heidelberger Straße und Vennhauser Allee, sorgt seit Juli 2022 ein baulich getrennter Radweg – eine sogenannte Protected Bike Lane – für mehr Sicherheit für die Radfahrenden. Dieser verläuft auf der südlichen Straßenseite und ist 2,45 m breit. Neben dem Radweg wurden 20 cm breite Trennelemente auf der Fahrbahn angebracht, die den Radverkehr vom Autoverkehr abgrenzen.

Die bisherige Verkehrsführung veranlasste Autofahrer immer wieder dazu, besonders in Richtung Vennhauser Allee, den Schutzstreifen als „zweite Fahrspur“ mitzubeneutzen. Gerade bei erhöhtem Verkehrsaufkommen und Rückstau war der Radverkehr auf diesem Teilabschnitt stark beeinträchtigt, da Radfahrende den Schutzstreifen häufig nicht mehr befahren konnten. „Unser Ziel ist es, Düsseldorf fahrradfreundlicher zu gestalten und die Sicherheit sowie den Komfort für Radfahrende objektiv, aber auch subjektiv zu verbessern“, erläutert Jochen Krahl, Mobilitätsdezernent der Stadt. „Die auf der Karlsruher Straße eingerichtete Protected Bike Lane ist eine attraktive Lösung, um das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden nachhaltig zu verbessern. Die Karlsruher Straße ist Teil des Radhauptnetzes. Radfahrende können hier nun bequem auf einem breiten, geschützten Radweg radeln.“



Neben dem Radweg wurden 20 cm breite Trennelemente auf der Fahrbahn angebracht, die den Radverkehr vom Autoverkehr abgrenzen. Foto: Stadt Düsseldorf, David Young

Für die bauliche Trennung wurden sogenannte „Orcas“ eingesetzt. Diese Trennelemente sind 10 cm hoch und sind im Abstand von 1,00 m mittig der beiden Begrenzungslinien mit der Fahrbahn verdübelt. Auf der Seite des Radweges weist das Element ein konkaves, rampenförmiges Profil auf. Zur Fahrbahn hin hat es dagegen die Höhe und die Ansicht eines Bordsteins. Durch die schwarz-weiße Gestaltung ist die Trennung gut sichtbar. Die Radwegefurten vor Einfahrten wurden rot eingefärbt und mit Piktogrammen versehen.

Zum Ende der Karlsruher Straße hin verengt sich der Stra-

ßenquerschnitt und die Breite des Radweges wurde auf 1,95 m angepasst. Die Protected Bike Lane endet, sobald die Breite von 2,45 m nicht mehr eingehalten werden kann, und geht in einen Radfahrstreifen über. Dies ist begründet durch den Winterdienst, der eine gewisse Mindestbreite benötigt, um Schnee räumen zu können.

An der Kreuzung Heidelberger Straße/Karlsruher Straße geht der Radfahrstreifen in den Bestand über. In Richtung Vennhauser Allee geht die Protected Bike Lane rund 50 m vor der Kreuzung Vennhauser Allee/Gumbertstraße/Schloßallee/Karlsruher Straße, zusammen mit dem Rechtsabbieger, in eine Leipziger Kombispur über.

Der bereits vorhandene rund 250 m lange Schutzstreifen auf der nördlichen Straßenseite wurde auf 2,25 m verbreitert und in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Hinzu kommt ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zu den bestehenden Längsparkständen.

### Schwanenmarkt: Ordnungs- und Verkehrsausschuss gibt grünes Licht für geschützten Radweg auf der Haroldstraße / Sicherheit der Radfahrenden im Fokus

Auch am Schwanenmarkt soll in Düsseldorf das Element der Protected Bike Lane zum Einsatz kommen, um dort die Sicherheit zu erhöhen. Die vom Ordnungs- und Verkehrsausschuss im August beschlossene Planung sieht vor, auf der Haroldstraße in Fahrtrichtung Westen eine Protected Bike Lane zu errichten, um den Radverkehr zwischen Kasernenstraße und Poststraße sicher zu führen. Die Protected Bike Lane umfasst 2 m Radweg und 0,50 m Sicherheitsabstand zum Autoverkehr.

Zusätzlich werden dort Trennelemente, die bereits erwähnten „Orcas“, und Flex-Poller befestigt. Aufgrund des schlechten Zustandes der Fahrbahndecke – besonders dort, wo der Radfahrstreifen verläuft – wird im Rahmen der Maßnahme auf der gesamten Länge des Abschnitts die Fahrbahn saniert. Die Einmündungen zum Schwanenmarkt werden zusätzlich saniert, da dort alte Fahrbahnmarkierungen nicht vollständig entfernt wurden und weiteres Übermarkieren nicht möglich ist.

Die halbhüftig auf dem Gehweg eingerichtete Ladezone im Abschnitt zwischen Kasernenstraße und Schwanenspiegel wird mit der Einrichtung des Radweges aus Sicherheitsgründen verlegt. Die neue Ladezone mit eingeschränktem Halteverbot wird an der ersten Einmündung zum Schwanenmarkt errichtet. Dies hat den Vorteil, dass zukünftig auch größere Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t diese Ladezone nutzen können.

Auch auf der südlichen Seite der Haroldstraße wird die Fahrbahndecke saniert, bevor der neue Radfahrstreifen markiert wird. Dieser schließt an den vorhandenen Radweg an und wird im Verlauf bis auf 2,00 m verbreitert. Die vorhandenen Fahrstreifen werden dafür in ihrer Breite reduziert, jedoch entsteht

auf dieser hochfrequentierten Verkehrsachse keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr. Für öffentliche Verkehrsmittel wird eine 3,25 m breite Fahrspur sichergestellt, die zweite Fahrspur wird eine Mindestbreite von 2,75 m aufweisen.

Eine Protected Bike Lane ist auf diesem Abschnitt nicht realisierbar, da für die winterdienstliche Reinigung auf der gesamten Strecke eine Durchfahrbreite von 2,00 m gegeben sein muss. Die vorhandenen Fahrbahnbreiten sind dafür jedoch nicht ausreichend.

## Startschuss Radleitroute Nord-Süd (West)

Die Netzstrategie der Landeshauptstadt Düsseldorf wird mit dem priorisierten Ausbau von Radleitrouten erweitert

Die Umsetzung des Düsseldorfer Radhauptnetzes erfolgt seit 2015. Mit Priorität wurden die problematischsten Netzlücken geschlossen. Mit dem Konzept der Radleitrouten legt die Stadt nun den Fokus auf den Ausbau zusammenhängender Radverkehrsachsen, die das Radhauptnetz sinnvoll ergänzen und den Ausbau der Radinfrastruktur in Düsseldorf weiter vorantreiben. Für die Umsetzung werden hohe Qualitätsstandards angesetzt, die den Radfahrenden ein sicheres, zügiges und komfortables Vorankommen gewährleisten.

### 1. Bauabschnitt: Neue Rampe für Radfahrer und Fußgänger eröffnet

Eine neue Rampe für Radfahrer und Fußgänger ist am Montag, dem 5. September 2022, am Joseph-Beuys-Ufer in Düsseldorf eröffnet worden. Sie verbindet nun die Rheinpromenade mit dem Robert-Lehr-Ufer und dem Tonhallenufer. Der Radweg entlang des Rheins ist die meistfrequentierte Radverkehrsachse in Düsseldorf. In diesem Jahr wurden an der Dauerzählstelle am Mannesmann-Ufer bereits über 830.000 Radfahrende registriert.

„Mit der Rampe haben wir auf dem hochfrequentierten und beliebten Radweg entlang des Rheins eine ergänzende Radroute geschaffen“, erklärt Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller. „Radfahrende können ab sofort bequem von der Rheinpromenade auf das Tonhallenufer und das Robert-Lehr-Ufer gelangen. Die Rampe ist darüber hinaus Teil unserer ersten Radleitroute, die vom nördlichen Stadtgebiet über rund 9,4 km Länge bis zum Südring führen wird“, so Keller weiter.

„Mit der Fertigstellung der Rampe haben wir den ersten Bauabschnitt beim Ausbau unserer Radleitroute Nord-Süd (West) realisiert“, sagt Mobilitätsdezernent Jochen Kral. „Damit Radfahrende zukünftig über die neue Radleitroute, direkt am Rhein entlang, bequem und sicher radeln können, laufen bereits die Planungen für den nächsten Bauabschnitt, die Sanierung und Optimierung des Robert-Lehr-Ufers bis zur Theodor-Heuss-Brücke“, führt der Beigeordnete aus.

### Neue Rad- und Fußverkehrsrampe am Joseph-Beuys-Ufer

Errichtet wurde eine barrierefreie Rad- und Fußverkehrsrampe in Stahlbauweise. Sie ersetzt nun die bisherige Treppe unterhalb der Oberkasseler Brücke. Die Rampe hat eine Gesamtbreite von 5,00 m und ist in einen 3,00 m breiten Zweirich-

tungsradweg sowie einen Fußweg aufgeteilt. Auf dem privat bewirtschafteten Parkplatz am Tonhallenufer wurde im Zuge der Arbeiten bis auf Höhe des Fortunabüchchens teilweise die Decke saniert und ein Radweg markiert. Aktuell stehen nur noch wenige Restarbeiten zur optischen Gestaltung der Rampe an.



Ab sofort kann die neue Rampe am Joseph-Beuys-Ufer Radfahrenden und zu Fuß Gehenden genutzt werden. Birgit Muëll und Florian Fuchs vom Amt für Verkehrsmanagement nutzten die Gelegenheit. Foto: Uwe Schaffmeister

### Bauabschnitt der Radleitroute Nord-Süd (West) in Planung

Die Radleitroute Nord-Süd (West) wird über rund 9,4 km Länge vom nördlichen Stadtgebiet bis zum Südring führen. Für ihren Bau wird ein hoher Qualitätsstandard vorgesehen, der den Radfahrenden sicheres, zügiges und komfortables Vorankommen gewährleistet.

Schnellstmöglich soll nun im Anschluss an die jetzt eröffnete Rampe am Tonhallenufer das Robert-Lehr-Ufer bis zur Theodor-Heuss-Brücke saniert und für den Radverkehr optimiert werden. Eine Deckensanierung und eine klare Führung des Radverkehrs durch neue Markierungen soll dort den Komfort und die Sicherheit verbessern.

Die Maßnahme ist der nächste Abschnitt der ersten Radleitroute Nord-Süd (West), die vom Stadtrat in seiner Sitzung am Donnerstag, dem 16. Dezember 2021, beschlossen worden war.

# Weitere Maßnahmen zum Ausbau des Radhauptnetzes

## Ludwig-Hammers-Platz

Mit dem Umbau des Ludwig-Hammers-Platzes ist in Düsseldorf eine weitere, attraktive Radverkehrsachse entstanden, die vom Süden, über die Aachener Straße kommend, direkt in die Innenstadt führt. Auch die Erreichbarkeit des Bilker Bahnhofs, der mit seinem im Frühjahr 2022 eröffneten Regionalhalt ein wichtiger ÖPNV-Anknüpfungspunkt ist, wird verbessert und so der Umweltverbund gestärkt.

Mit der Maßnahme wurden die Sicherheit und der Komfort für den Rad- und Fußverkehr an diesem komplexen Knotenpunkt wesentlich verbessert. Radfahrende und zu Fuß Gehende haben deutlich mehr Platz erhalten, und die Querungsmöglichkeiten wurden optimiert und barrierefrei ausgebaut.

Der Radverkehr verteilt sich nun ringförmig entlang des Ludwig-Hammers-Platzes in die einmündenden Straßen. In Fahrtrichtung Süden wird der Radverkehr auf einem baulichen Radweg neben der zweispurigen Richtungsfahrbahn der Friedrichstraße in Richtung Aachener Straße und in Richtung Merowingerstraße geführt. Die Einmündung zur Burghofstraße wurde zur Sicherung der zu Fuß Gehenden und der Radfahrenden mit einer aufgefliesten Überfahrt versehen. Durch die Neuverteilung des Straßenraums und eine geänderte Verkehrsführung wurde mehr Platz im Seitenraum geschaffen, der damit ausreichend Fläche zur Verteilung des Radverkehrs und Aufstellflächen für zu Fuß Gehende bietet.



Die Arbeiten zum Umbau des Ludwig-Hammers-Platzes sind jetzt abgeschlossen. Ein Blick von oben zeigt die neu gestaltete Fläche. Foto: Uwe Schaffmeister

Der Radweg an der Merowingerstraße in Fahrtrichtung Süden wird aktuell noch auf die Fahrbahn geleitet. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Merowingerstraße wurde – ergänzend zur weiteren Verbesserung der Luftqualität – auf 30 km/h beschränkt, was auch die Verträglichkeit zwischen Auto- und Radverkehr verbessert. Für den weiteren Verlauf der Merowingerstraße, die ebenfalls Teil des Radhauptnetzes ist, wird in einem separaten Planungsverfahren die Umgestaltung inklusive der Errichtung von Radverkehrsanlagen angestrebt.

Mit Fertigstellung der Bauarbeiten am Ludwig-Hammers-Platz sollen am Karolingerplatz ergänzende Ampelanlagen in-

stalliert werden, die eine Freigabe der Brunnenstraße für den Radverkehr in südliche Richtung ermöglichen. Die Anschlüsse dazu wurden bereits geplant und werden im nächsten Schritt hergestellt.



Durch den Umbau sind die Sicherheit und der Komfort für den Rad- und Fußverkehr wesentlich verbessert worden.

Foto: Uwe Schaffmeister

## Bagelstraße: Lückenschluss mit rund 500 Meter Radfahrstreifen

Als Teil des Radhauptnetzes stellt die Bagelstraße eine wichtige Verbindung zwischen den Stadtteilen Flingern-Nord, Flingern-Süd und Düsseldorf sowie der Innenstadt für den Radverkehr dar.

Bereits im Jahr zuvor wurde die Achse durch die Einrichtung von Radverkehrsanlagen an der Rethelstraße und Franklinbrücke weiter ausgebaut. Mit dem neuen Schutzstreifen auf der Bagelstraße schafft die Stadt eine durchgehende Verbindung bis zum Knotenpunkt Prinz-Georg-Straße.

Im Rahmen der Maßnahme wurden auf dem Teilstück für beide Fahrrichtungen Schutzstreifen mit einer Breite von 2,00 m zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens von 0,50 m zum ruhenden Verkehr markiert. Die restliche Fahrbahnbreite beträgt 5,00 m.



Lückenschluss des Radfahrstreifens auf der Bagelstraße.

Foto: Amt für Verkehrsmanagement, Düsseldorf

Aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreiten können teilweise die vorher provisorisch als Querparkstände genutzten Parkbuchten nur noch in der baulich vorgesehenen Längsrichtung genutzt werden.

Am Knotenpunkt Derendorfer Straße wurden die aufgeweiteten Radaufstellstreifen im Bestand zusätzlich rot markiert.

Im Abschnitt zwischen Derendorfer Straße und Prinz-Georg-Straße war die Anlage von Radverkehrsanlagen aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreiten nur einseitig möglich. In Fahrtrichtung Prinz-Georg-Straße wurde auf der rechten Fahrspur ein Radfahrstreifen markiert. Um die Sichtbarkeit von Phantommarkierungen zu verhindern, erfolgte die Markierung des Radfahrstreifens auf der Bestandsmarkierung. Für die Fahrtrichtung stadtauswärts erfolgt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn und ab Hausnummer 91 auf einem Radfahrstreifen.

### Himmelgeister Straße: 500 Meter beidseitig markierte Radfahrstreifen und Radfahrerschleuse im Kreuzungsbereich

Im Rahmen eines Förderprogramms zur Beschleunigung des ÖPNVs wurde die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Himmelgeister Straße/Kopernikusstraße erneuert.

Parallel zur ÖPNV-Beschleunigung entschied das Amt für Verkehrsmanagement auch die Verbesserung der Radverkehrsführung zum und rund um den Verkehrsknoten in Bilk, der eine wichtige Anbindung zum Campus und zur Klinik der Heinrich-

Heine-Universität darstellt. So entstand ein weiteres Stück des Radhauptnetzes auf der Himmelgeister Straße zwischen der Einmündung „Am Steinberg“ im Süden und dem Suitbertusplatz im Norden. Zuvor wurde der Radverkehr dort in weiten Teilen zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr und der Straßenbahn auf der Fahrbahn geführt.

Zusätzlich wurden mehr als 60 Ständer zum Abstellen von rund 130 Fahrrädern installiert.

Und an der Kopernikusstraße/Himmelgeister Straße wird der Radverkehr nun gesondert geführt: Der Gehweg in Mittel-lage wurde um ein Stück Radweg bis an die Fahrbahnkante der Himmelgeister Straße verlängert. Durch sogenannte „indirekte Linksabbieger“ müssen die Radfahrenden nun nicht mehr mitten auf der Kreuzung links abbiegen, was beispielsweise aus der Himmelgeister Straße bislang überhaupt nicht möglich war. Dadurch werden ihnen Umwege erspart. Die Radfahrenden erhalten nun die Möglichkeit, aus allen Richtungen sicher links abzubiegen. Sie werden dabei auf geraden Strecken geführt, haben eigene Aufstellflächen und Signalanlagen.

Ein Novum gibt es auf der Himmelgeister Straße in Höhe der Hausnummer 56. Dort muss in Richtung Innenstadt der Radstreifen enden, weil der Straßenraum zu eng ist. Deshalb werden Radfahrende dort mittels einer Schleuse geführt. Das bedeutet, sie fahren dort – signalgesteuert – im Wechsel mit dem motorisierten Individualverkehr und können sich an der Kreuzung vor diesem aufstellen.

## Mehr als 1.000 neue Fahrrad- und Lastenradabstellplätze durch städtische Initiative

Bedarf laut aktueller Auswertung weiterhin groß: rund 75% Auslastung an rund 90 Standorten

Neben dem Ausbau des Radhauptnetzes ist die Schaffung ausreichender Fahrradabstellmöglichkeiten elementarer Bestandteil der Fahrradförderung in Düsseldorf. Mit der im Sommer 2018 ins Leben gerufenen Initiative „Fahrradabstellplätze für Düsseldorf“ hat das Amt für Verkehrsmanagement bisher mehr als 3.670 neue Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen, 1.000 davon allein im vergangenen Jahr.

Auch für Lastenräder werden von der Stadt beständig Abstellmöglichkeiten geschaffen. Nachdem das vom Stadtrat beschlossene erste Förderprogramm für Lastenräder im letzten Jahr mit fast 1.000 bewilligten Anträgen auf sehr gute Resonanz gestoßen ist, ergänzt die Stadt auch die Infrastruktur für Lastenräder. Bisher wurden bereits 41 Abstellmöglichkeiten an elf Standorten geschaf-

fen. Weitere sind bereits in Planung. Eine im Juni durchgeführte Evaluation zeigt, dass der Bedarf an Abstellanlagen weiterhin hoch ist. Im Zuge der Untersuchung wurden rund 90 Standorte betrachtet, darunter 44 neue. Mit durchschnittlich rund 75% sind auch die neu geschaffenen Fahrradabstellplätze fast komplett ausgelastet. An knapp 25 Standorten waren die Abstellanlagen komplett voll oder sogar überbelegt. Die Initiative für mehr Fahrradabstellplätze wird entsprechend fortgeführt.

### Hintergrund: Fahrradparken in Düsseldorf

Neben der Umsetzung von Einzelprojekten, die zum größten Teil aus Bürgerwünschen resultieren, arbeitet die Landeshauptstadt aktuell im Rahmen des Mobilitätsplans D an einem gesamtstä-

tischen Parkraum-Managementkonzept, in dem auch die stadtweite Einrichtung von regulären Fahrrad- und Lastenradabstellplätzen durchdacht und konzeptionell festgeschrieben werden soll.



Neben einem Schild mit Lastenradpiktogramm erkennt man die Abstellplätze für Lastenräder auch an einem Piktogramm, das auf dem Boden markiert ist. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

# Düsseldorf eröffnet die ersten Mobilitätsstationen

Landeshauptstadt startet den Ausbau eines Hochverfügbarkeits-Netzwerk für neue Mobilitätsformen



Die im Herzen von Unterbilk gelegene Mobilitätsstation am Friedensplätzchen ist die erste öffentlich nutzbare in einem Wohnquartier. Sie bündelt vielfältige Mobilitätsangebote. Foto: Michael Gstettenbauer



Durch Carsharing kann die Erreichbarkeit von Gebieten verbessert werden, die schlecht vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen und für den Fuß- und Radverkehr zu weit entfernt sind. Foto: Michael Gstettenbauer

Entsprechend der Düsseldorfer Verkehrsentwicklungsstrategie „Mobilitätsplan D“ werden Mobilitätsstationen flächendeckend in urbanen Quartieren, an ÖPNV-Knotenpunkten und an ausgewählten Arbeitgeberstandorten errichtet. Schwerpunkt sind zunächst die Innenstadtbezirke 1, 2, 3 und 4. Dort wird ein engmaschiges, leistungsstarkes Hochverfügbarkeits-Netzwerk für neue Mobilitätsformen entstehen, die auf das Ziel der besseren Intermodalität und Multimodalität ausgerichtet sind. Laut Beschluss des Ordnungs- und Verkehrsausschusses der Landeshauptstadt vom Juni 2021 wird die Connected Mobility Düsseldorf GmbH dafür ein Netzwerk von zunächst 100 großen Mobilstationen im Stadtgebiet errichten.

## Die erste Düsseldorfer Mobilitätsstation wurde am Stadttor fertig gestellt

Die Mobilitätsstation am Stadttor bündelt unterschiedliche Mobilitätsangebote wie eine moderne Sammelschließanlage für Fahrräder, zwei Carsharing-Parkplätze und eine attraktive Fläche mit Fahrrad- und Lastenradbügeln. Zudem steht dort eine Sharingstation für das geordnete Abstellen von Sharing-Mikromobilen wie Leihfahrrädern, E-Rollern oder E-Scootern sowie eine Stele mit Sitzbank zur Verfügung. Diese fungiert u.a. als virtuelle Haltestelle für Ridepooling (Bündelung von Fahrtanfragen), Ridehailing (Bestellen von Fahrten per App) und On-Demand-Shuttle-Dienste.

Drei digitale Bausteine begleiten die Inbetriebnahme und das Management der Mobilitätsstation am Stadttor:

### 1. Digitales Türschloss-System der Fahrradabstellanlage

Nutzer können die Fahrrad-Sammelschließanlage per Chipkarte oder per Mobiltelefon betreten, um dort sicher und bequem das eigene Fahrrad abzustellen.

### 2. Shared-Mobility-Dashboard der Landeshauptstadt Düsseldorf

Im Umkreis von 100 m um die Sharingstation wird eine Parkverbotszone für E-Scooter eingerichtet, um das unordentliche Abstellen zu verhindern. Die Nutzer sollen dazu bewegt werden, die ausgewiesenen Sharing-Parkplätze zu benutzen. Mithilfe des kommunalen Shared-Mobility-Dashboards wird zudem automatisiert eine Über- oder Unterauslastung an der Station erkannt, sodass präzise und zu jeder Zeit die Versorgung im Sinne des Mobilitätsauftrages gesichert ist.

### 3. Digitale Parkraumüberwachung für das Carsharing

Die Carsharing-Parkplätze werden mit digitalen Bodensensoren ausgestattet und so permanent überwacht. Die dadurch ermittelten Daten werden mit den GPS-Positionsdaten der betreffenden Carsharing-Fahrzeuge verglichen. Sofern ein widerrechtliches Parken durch einen Privatwagen erfolgt, wird dieser Sachverhalt frühzeitig erkannt und anschließend entsprechend reglementiert. So entsteht ein echter Parkvorteil für alle Carsharing-Nutzer.

Bei der Gestaltung der Mobilitätsstationen wurden diverse weitere Themen berücksichtigt. So wurde bei der Auswahl von Materialien auf hochwertige und klimafreundliche Materialien geachtet, um die Gesamtattraktivität und Akzeptanz für die Stationen zu erhöhen. Begrünte Dächer auf den Modulen sorgen für ein grünes und nachhaltiges Umfeld und bieten Insekten neuen Lebensraum. Aber auch die sichere und kindergerechte Anbindung der Mobilitätsstationen an Fußgängerüberwegen ist stets ein wesentlicher Bestandteil der Planungen. Insgesamt werden auf diese Weise neue Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen, wo sich die Nutzer rundum wohlfühlen können. 2022 werden noch sieben weitere Mobilitätsstationen in Düsseldorf an den Start gehen.

Weitere Informationen zum Thema Mobilitätsstationen sind auf der Website [www.mobilitaetstation.de](http://www.mobilitaetstation.de) zu finden.

## 2. Am Friedensplätzchen befindet sich die erste Düsseldorfer Mobilitätsstation in einem Wohnquartier

Die im Herzen von Unterbilk gelegene Mobilitätsstation am Friedensplätzchen ist die erste öffentlich nutzbare in einem Wohnquartier. Bei ihrer Planung sind die Menschen vor Ort in Unterbilk einbezogen worden. Das Projekt dient nicht nur der besseren Erschließung des Friedensplätzchens als einem besonderen urbanen Ort, sondern reduziert durch das vielfältige Mobilitätsangebot auch den Parkdruck im Umfeld.

„Hier am Friedensplätzchen nehmen wir bereits die zweite von acht Mobilitätsstationen in Betrieb, die noch in diesem Jahr errichtet werden sollen. Sie hat den Charme, dass sie mitten in einem Wohngebiet liegt und damit für viele Menschen komfortabel erreichbar ist“, betonte der Beigeordnete für Mobilität und Umwelt Jochen Kral bei der Eröffnung der Station. „Zudem können hier erstmals auch Lastenräder ausgeliehen werden.“

Die Mobilitätsstation am Friedensplätzchen bietet ein breites Angebot unterschiedlicher Fortbewegungsmittel. Auf diese Weise ist ihre Nutzung genauso unkompliziert und zuverlässig wie das eigene Auto vor der Tür. Zudem werden so auch neue Erlebnisräume, die zum Verweilen einladen, geschaffen. Begrünte Dächer der Anlagen tragen zur Klimaanpassung und Biodiversität in der Stadt bei.

### Das Mobilitätsangebot am Friedensplätzchen im Überblick:

- Sammelschließanlage für private Fahrräder aller Art
- Überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder
- Viele neue Fahrradbügel
- E-Carsharing
- Sharingstation für Leihräder, E-Scooter und E-Roller
- Lastenradautomat mit sechs E-Fahrzeugen

An der Fahrradstation können private Fahrräder- und Lastenräder in einer Abstellanlage sicher und bequem abgestellt werden. Die Nutzer können die Sammelschließanlage für Fahrräder

per Smartphone-App „FahrradStation Düsseldorf“ buchen und benutzen. Darüber hinaus wurde am Friedensplätzchen bewusst eine große Zahl öffentlicher Fahrradbügel errichtet und zusätzliche überdachte und beleuchtete Abstellmöglichkeiten für Fahr- und Lastenräder wurden geschaffen.

Durch Carsharing kann die Erreichbarkeit von Gebieten verbessert werden, die schlecht vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen und für den Fuß- und Radverkehr zu weit entfernt sind. Stationäre und Freefloating-Leihfahrzeuge stehen auf insgesamt sechs Stellplätzen zur Verfügung, sodass eine flexible Mobilität zu jeder Zeit möglich ist.

Die Sharingstation bildet einen abgegrenzten Teil der Mobilitätsstation mit vielfältigen Leihangeboten wie z.B. Leih-Fahrräder, Leih-E-Scooter und Leih-E-Mopeds verschiedener Anbieter in Düsseldorf. Die ausgewiesene Fläche sorgt für mehr Ordnung und Sicherheit im öffentlichen Straßenraum.

Eine Besonderheit der Mobilitätsstation am Friedensplätzchen ist der öffentliche Verleih von elektrischen Lastenrädern für den bequemen Transport von größeren Gegenständen oder Einkäufen. Am Lastenradautomaten können rund um die Uhr hochwertige E-Lastenräder, aber auch E-Bikes ausgeliehen werden. Dafür gibt es ein günstiges Einstiegsangebot. Der Verleih funktioniert über die Smartphone-App „Velocity Mobility“ und ermöglicht eine preiswerte Nutzung von Elektromobilität. Sechs hochwertige E-Lastenräder und E-Bikes stehen den Nutzern zum Ausleihen zur Verfügung.

Weiterführende Links mit Informationen zum Angebot der Mobilstationen unter:

Blog: [www.mobilitaetstation.de](http://www.mobilitaetstation.de)

Lastenradautomat: [www.lastenrad-automat.de](http://www.lastenrad-automat.de)

YouTube: [https://www.youtube.com/channel/UCnVjfnhw\\_IYjYr7h6NgmBg/featured](https://www.youtube.com/channel/UCnVjfnhw_IYjYr7h6NgmBg/featured)

Alle Texte: Stadt Düsseldorf

## Hamm: Mehr Fahrgäste für das Busfahren begeistern

Erarbeitung eines neuen Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan 2019 (NVP) wurde von den Verkehrsunternehmen bereits zum Fahrplanwechsel am 18. Juli 2021 umgesetzt. Gleichzeitig zum Beschluss Ende 2019 wurde bereits der Auftrag zu einer weiteren Fortschreibung des NVP gefasst.

Mit dem NVP 2019 wurde das Fahrplanangebot des Hammer Busverkehrs erstmals um rd. 10% erweitert. Auch der neue NVP 2023 orientiert sich nicht mehr ausschließlich am Bestandsrahmen, sondern am Ziel einer signifikanten Gewinnung neuer Fahrgäste. Mit folgenden Maßnahmen sollen in größerem Umfang neue Fahrgäste für den Hammer ÖPNV gewonnen werden:

### Aufwertung der Hauptbusrouten zu „Metrobus-Linien“ mit dichtem Takt, modernen Fahrzeugen und Haltestellen

Die Linien 1 (Herringen) und 3 (Pelkum) werden bereits heute im morgendlichen Berufsverkehr jeweils im 20-Minuten-Takt gefahren, sodass sich ab dem Hammer Westen über die



Busse am Busbahnhof Hamm. Foto: Thorsten Hübner, Stadt Hamm

City nach Werries ein 10-Minuten-Takt ergibt. Dieses Taktmodell soll künftig ganztägig während der Arbeits- und Geschäftszeiten gefahren werden. In gleicher Weise soll mit der Linie 10 (HBF - Römerstraße - Horster Straße - Rautenstrauchstraße -

HBF) und der Linie 11 (HBF - Hammer Straße - Barsener Straße - Römerstraße - HBF) verfahren werden, sodass auch ab dem Zentrum Hövel über den Hammer Norden bis zum HBF ein 10-Minuten-Takt entsteht. Weitere Qualitätsmerkmale sind:

- Direkte Linienführung mit Vorrangschaltung an Lichtzeichenanlagen zur Busbeschleunigung
- Hochwertige Fahrzeuge mit emissionsarmer Antriebstechnik (Wasserstoff)
- Hochwertige Haltestellen (u.a. Barrierefreiheit, Wartehäuschen, Infoanzeiger und Radständer), gegebenenfalls mit Ausstattungsmerkmalen einer Mobilstation

### Schaffung eines attraktiven Angebots auch in Schwachverkehrszeiten und peripheren Siedlungsbereichen durch „On-Demand-Verkehre“

In der Flächenstadt Hamm sind die Bedienung der peripheren Siedlungen und Gewerbegebiete sowie die Vorhaltung eines attraktiven Angebotes außerhalb der Hauptverkehrszeiten eine besondere Herausforderung. On-Demand-Verkehre, die auf dem Abruf von Kleinfahrzeugen über das Smartphone basieren, bieten hier eine innovative Lösung. Nach ersten Modellprojekten in Duisburg und im Kreis Offenbach werden sie inzwischen auch in NRW immer häufiger eingesetzt (u.a. Münster, Essen, Oberhausen). Mit dem NVP 2023 soll geprüft werden, ob ein solches System auch in Hamm etabliert werden kann. Dabei sollen folgende grundlegende Fragen untersucht werden:

- Auswahl der Einsatzgebiete und -zeiten
- Entwicklung eines Betriebskonzeptes
- Ermittlung der Kosten für Aufbau und Betrieb des Systems

Das örtliche Taxigewerbe bietet ein wichtiges Potenzial für den späteren Betrieb des Systems, da hier bereits Fahrpersonal und Fahrzeuge vorhanden sind. Daher sollen die Hammer Taxiunternehmen von vornherein in die Planungen einbezogen werden.

### Fahrgastfreundliche Tarifgestaltung

Eine fahrgastfreundliche Tarifgestaltung ist die wichtigste Grundlage für die Sozialverträglichkeit und das Marketing des ÖPNV. Der NVP 2023 wird die Möglichkeiten einer nutzerfreundlichen, örtlichen Tarifgestaltung ausloten. Die möglichen Tarifmaßnahmen sollen anhand der Erfahrungen aus anderen Regionen hinsichtlich des Fahrgastpotenzials und der Wirt-

schaftlichkeit bewertet werden. Im Ergebnis sollen für Hamm attraktive und tragfähige Tarifmaßnahmen empfohlen werden. Zu den möglichen Maßnahmen zählen u.a.:

- Die Freifahrt für Jugendliche und für Empfänger von Sozialleistungen
- Die Einführung eines 365-Euro-Tickets (UmweltAbo)
- Allgemeine Freifahrt zu bestimmten Anlässen, Fahrtzwecken oder Fahrtzielen

### Stärkung der Regionalverbindungen mit Bus und Bahn

Der NVP soll Prioritäten für die Wiederaufnahme regionaler Busverbindungen herausarbeiten.

Zudem wird sich der NVP mit den Realisierungschancen für einen Haltepunkt im Bezirk Pelkum an der Dortmunder Strecke oder der Osterfelder Bahn beschäftigen, mit dem auch die süd-

westlichen Ortsteile an die Schiene angebunden werden würden.

Zu einem Schienenverkehrskonzept für Hamm gehört aber auch die Betrachtung innerörtlicher Verbindungen auf bestehenden oder zu reaktivierenden Schienenstrecken (Projekt Stadtbahn Hamm). Im Rahmen des NVP soll festgestellt werden, ob sich diese Rahmenbedingungen inzwischen verbessert haben und ob eine

Wiederaufnahme der Stadtbahnplanung erfolversprechend wäre.

### Neue Angebote – neue Kosten: Finanzierungsmodell für den Hammer ÖPNV

Taktverdichtungen, neue Bedarfsangebote und ein fahrgastfreundlicher Tarif werden selbst bei steigenden Fahrgastzahlen die Kosten und das Betriebskostendefizit des Hammer Nahverkehrs deutlich erhöhen. Im NVP 2023 sollen die zu erwartenden Mehrkosten und Mehreinnahmen ermittelt und Modelle für die künftige Finanzierung des Hammer ÖPNV aufgezeigt werden.

### Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung wird durch das Zusammengehen mit dem „Masterplan Mobilität“ gewährleistet, der bereits in der Anfangsphase einen Online-Ideenwettbewerb zur Zukunft des Hammer Stadtverkehrs vorsieht.

Die abschließende Beteiligung zum NVP soll dann erneut über ein Online-Format erfolgen.



Abfahrtstafel am Busbahnhof. Foto: Thorsten Hübner, Stadt Hamm

Dieter Wiedemeier, Stadt Hamm

# Umnutzung von Kfz-Stellplätzen zum Fahrradparken

## Umsetzung des Fahrradabstellanlagenkonzepts Kamen-Innenstadt (FAAK)

Insbesondere Stadtzentren benötigen eine gut geplante Infrastruktur zum Fahrradparken. Wild geparkte und an Stadtmobiliar angeschlossene Räder erzeugen ein chaotisches und zugestelltes Stadtbild und schränken Aufenthaltsflächen für Fußgänger ein. Gute Abstellanlagen haben hingegen eine ordnende Funktion und vermeiden somit Probleme durch abgestellte Fahrräder in frequentierten Laufwegen, beispielsweise bei engen Fußgängerwegen, in Eingangsbereichen und vor Schaufenstern.

Durch eine gute städtebauliche Integration der Fahrradabstellanlagen und des ruhenden Fahrradverkehrs kann die Attraktivität der Stadtzentren gesteigert und die Nahmobilität gestärkt werden. Mit diesem Ziel hat die Stadt Kamen im Jahr 2016 ein Fahrradabstellanlagenkonzept (FAAK) für die Kamener Innenstadt erstellt, das die Grundlage für die weitere Entwicklung des Fahrradparkens und auch für die Beantragung von Fördermitteln bildet.

Die Umsetzung der Maßnahmen des Fahrradabstellanlagenkonzepts erfolgt in mehreren Bauabschnitten mit Fördermitteln der Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah).

Ein Ansatz des Konzeptes – insbesondere in räumlich beengten Bereichen – ist die Umnutzung von Kfz-Stellplätzen zu Fahrradabstellplätzen. Bei entsprechender Nachfrage und hoher Nutzungsintensität ermöglicht der Umbau von Kfz-Stellplätzen die Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen, ohne Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger einzuschränken oder Menschen mit Behinderung zu beeinträchtigen. Diese Parkstände sind sowohl von der Straße als auch vom Gehweg aus gut zu erreichen. Auf einem Kfz-Stellplatz können sechs bis acht Fahrradabstellplätze eingerichtet werden. Der bauliche Aufwand ist relativ gering.

Das Fahrradabstellanlagenkonzept sieht an mehreren Stellen die Umnutzung von Pkw-Stellplätzen zum Einbau von Fahrradbügeln vor und die Maßnahmen sind bereits größtenteils umgesetzt:

### Kampstraße (Maßnahme 33)

An der Kampstraße wurden zwei Kfz-Stellplätze am Rand der Fußgängerzone, die aufgrund der dortigen Sackgassenlage ohne Rangierfläche nur eingeschränkt nutzbar waren, zu einer überdachten Fahrradabstellanlage mit 18 Stellplätzen in Hoch- und Tief-Aufstellung umgebaut. Dies ermöglicht ein komfortables Langzeitparken des Fahrrades, um den Weg durch die Fußgängerzone zu Fuß fortzusetzen.

### Bahnhofstraße (Maßnahme 6)

An der engen Bahnhofstraße führte der Parkdruck vor der dortigen Fleischerei häufig zu einer Beeinträchtigung des Gehwegbereiches durch wild abgestellte Fahrräder. Durch die Umnutzung eines Kfz-Stellplatzes und den Einbau von vier Fahrradbügeln wurde die Engstelle im Gehwegbereich beseitigt und Platz für acht Fahrradstellplätze geschaffen. In diesem Zusammenhang musste ein ungeeignetes Baumbeet weichen, dessen

Baum bereits stark geschädigt war. Zusätzlich wurden Parkstopp-Steine als Abgrenzung der Kfz-Stellplätze in Längsaufstellung gesetzt, um den erforderlichen Raum für die Fahrradstellplätze frei zu halten und eine Beschädigung der geparkten Räder zu verhindern. Der Standort wird vor allem zum Kurzzeit-



Die Bahnhofstraße in Kamen vor (oben) und nach dem Umbau (unten). Fotos: Stadt Kamen

parken genutzt. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgte in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger und wurde von diesem sehr befürwortet, da viele Kunden das Fahrrad nutzen.

### Bahnhofstraße (Maßnahme 4)

Auch vor einer Bankfiliale an der Bahnhofstraße wurde ein Kfz-Stellplatz umgebaut und mit drei Fahrradbügeln bestückt, um qualitativ hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten für Kurzzeitparker zu schaffen.

### Nordstraße (Maßnahme 44)

Die Errichtung von vier Anlehnbügeln auf einem Kfz-Stellplatz vor einem Gastronomiebetrieb an der Nordstraße ermöglicht zukünftig das komfortable Fahrradparken direkt vor dem Café mit Außengastronomie. Bisher gibt es in diesem Bereich keine Fahrradabstellmöglichkeiten und die Fahrräder werden im Umfeld wild geparkt. Die Maßnahme hat sich durch eine angrenzende Baustelle verzögert und befindet sich noch in der Umsetzung.



Auch vor der Bankfiliale in der Bahnhofstraße sind neue Fahrradabstellanlagen auf Kfz-Stellplätzen entstanden. Das Foto links zeigt die Situation vor dem Umbau, das rechte Foto danach. Fotos: Stadt Kamen

### Umnutzung von Kfz-Stellplätzen überzeugt

Obwohl der Umbau von Kfz-Stellplätzen zum Fahrradparken anfangs teilweise kritisch gesehen wurde, überzeugt das Ergebnis. Die neuen Fahrradabstellmöglichkeiten werden gut angenommen und die Konflikte durch wild abgestellte Fahrräder in engen Gehwegbereichen werden entschärft. Durch die Umnutzung des Verkehrsraums profitieren somit auch Fußgänger durch die verbesserte Aufenthaltsqualität. Um die Nahmobilität

insbesondere in den Innenstädten und in stark frequentierten Stadtteilzentren weiter zu stärken, sollten auch zukünftig die Bedürfnisse Fahrrad fahrender Kunden und Besucher stärker in den Blick genommen werden.

Für Detailinformationen: <https://www.fahrrad-kamen.de/fahrradparken>

Gabriela Dag, Stadt Kamen

## Verkehrswende gestalten

### Erarbeitung eines gesamtstädtischen „Masterplan Mobilität“

Vor dem Hintergrund des in 2019 beschlossenen kommunalen Klimaaktionsplans soll ein neuer gesamtstädtischer Verkehrsentwicklungsplan („Masterplan Mobilität“) aufgestellt werden, der im Kern den Beitrag des Verkehrs zur angestrebten Klimaneutralität der Stadt Hamm sowie einen Fahrplan zur Gestaltung der Verkehrswende in Hamm zum Inhalt hat. Die Notwendigkeit einer Neubewertung und Neuausrichtung der städtischen Mobilität wird auch durch die bereits erkennbaren Auswirkungen der Coronapandemie auf den Verkehrssektor bekräftigt.

Der „Masterplan Mobilität“ bearbeitet folgende Handlungsfelder:

- Neuaufteilung des Straßenraums
- Nutzung der neuen Möglichkeiten der digitalen Verkehrslenkung
- Förderung der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr)
- Entwicklungsziele für den Hammer ÖPNV
- Ergänzung des ÖPNV durch digital gesteuerte Bedarfsverkehre (On-Demand) und Ridesharing
- Wirtschaftsverkehr und betriebliche Mobilität
- Förderung alternativer Antriebe für Pkw, Lkw und Busverkehr

Zu diesen Themen werden im Rahmen von fünf Teilkonzepten Zielvorgaben und Handlungsstrategien entwickelt.

Zu den in den Teilkonzepten vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt abschließend eine Evaluation bezüglich ihrer Auswir-

kungen auf die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) und die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Stadt Hamm.

Der „Masterplan Mobilität“ soll von einer intensiven Beteiligung der Stadtgesellschaft begleitet werden. Den Auftakt des Beteiligungsverfahrens bilden ein öffentlicher Ideenwettbewerb unter dem Titel „Hammer Stadtverkehr von morgen“ sowie eine Zukunftswerkstatt mit Politik, Wirtschaft und Verbänden.

Rüdiger Schlothane, Stadt Hamm



Radverkehr fördern. Foto: Thorsten Hübner, Stadt Hamm

# Fahrradzone als neues Instrument der Verkehrsplanung

Wo ist sie sinnvoll?

2020 eröffnete Bremen die erste Fahrradzone in Deutschland. Für die Idee „Von der Fahrradstraße zur Fahrradzone“ hat die Hansestadt 2018 den Deutschen Fahrradpreis erhalten. Was ist eine Fahrradzone und in welchen Gebieten ist sie sinnvoll? In ihrer Masterarbeit „Fahrradzone als neues Instrument zur Förderung des Radverkehrs – Entwicklung einer Kriterienliste zur Bewertung der Machbarkeit der Umsetzung“ hat Rebecca Schultes von der RWTH Aachen eine Kriterienliste erarbeitet, die Kommunen bei der Entscheidungsfindung helfen soll. Dafür hat sie drei Fahrradzonen in Bremen, Wildeshausen und Saarbrücken untersucht und 13 Experteninterviews durchgeführt. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden in einer Kriterienliste zusammengetragen und in den Untersuchungsgebieten Schulviertel in Übach-Palenberg und Frankenberger Viertel in Aachen angewendet.

## Was ist eine Fahrradzone?

Im Gegensatz zu einer axial ausgerichteten Fahrradstraße bezieht sich die Fahrradzone auf ein definiertes Gebiet (zonal). Damit können die Voraussetzungen für den Radverkehr nicht nur auf einer Achse, sondern in einem ganzen Gebiet verbessert werden.

Mit Inkrafttreten der StVO-Novelle im Jahr 2020 ermöglicht der Gesetzgeber die Einrichtung von Fahrradzonen. § 39 Abs. 1b StVO regelt, dass innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtsstraßen mit der Anordnung von Fahrradzonen zu rechnen ist. Die Anordnung darf sich nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs, d.h. auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, sowie auf Vorfahrtsstraßen erstrecken. Als ergänzende Infrastruktur werden häufig Fahrradabstellanlagen,



Kennzeichnung der Fahrradzone in der Nauwieserstraße in Saarbrücke. Foto: Rebecca Schultes

Ladestationen sowie Bike-, Car- und E-Scooter-Sharing eingerichtet. Neben Einfärbungen werden auch Piktogramme, Richtungspfeile sowie Fahrradsymbole auf der Fahrbahnoberfläche aufgebracht, sodass der Zonenbeginn erkennbar wird.

## Entwicklung einer Kriterienliste

Auf Grundlage der Vorarbeiten wurden 24 Kriterienindikatoren in elf Kategorien entwickelt, die vor sowie nach der Anordnung einer Fahrradzone berücksichtigt werden sollten. Bei der Einfärbung der Indikatorwerte in den Farben Grün, Orange und

kommunale Voraussetzungen	Kommunengröße		
	Kleinstadt (≤ 20.000 EW)	Mittelstadt (≤ 100.000 EW)	Großstadt (> 100.000 EW)
	konzeptionelle Einbindung		
	städtische konzeptionelle Verankerung (z. B. Radverkehrskonzept, Mobilitätskonzept)	kreisweite konzeptionelle Verankerung (z. B. Radverkehrskonzept, Mobilitätskonzept)	keine konzeptionelle Verankerung

Auszug aus der Kriterienliste, Kategorie kommunale Voraussetzungen

Die vollständige Kriterienliste finden unsere Mitglieder auf der Wissensplattform der AGFS NRW im Bereich Fahrradzone:

[www.wissen.agfs.nrw](http://www.wissen.agfs.nrw)

Rot handelt es sich um die Bewertung des Indikatorwerts. Bei einer Färbung in Grün ist der Indikatorwert passend für die Einrichtung einer Fahrradzone,

bei einer Färbung in Orange ist er unter bestimmten Voraussetzungen passend und bei einer Färbung in Rot ist der Indikatorwert nicht passend oder ein Widerspruch. Mit der Kriterienliste können Kommunen die Voraussetzungen eines definierten Gebiets für die Einrichtung einer Fahrradzone prüfen.

Als Beispiel wurde die Kategorie kommunale Voraussetzungen ausgewählt. Dabei wird deutlich, dass sich eine Fahrradzone für Klein-, Mittel- und Großstädte besonders eignet. Kommunen mit einer konzeptionellen Verankerung von mobilitätsbezogenen Themen weisen gute Voraussetzungen auf. Im Gegensatz dazu sind Kommunen, die keine konzeptionelle Verankerung in Form von Mobilitätskonzepten o.Ä. haben, nicht für die Anordnung geeignet, da hier die grundlegenden infrastrukturellen Voraussetzungen nicht gegeben sind.

## Anwendungsbeispiele

Aachen ist eine Großstadt, die bereits Konzeptionen zu Radvorrangrouten und zum grenzüberschreitenden Radverkehr aufgestellt hat. Damit wurden bereits infrastrukturelle Überlegungen zur Förderung des Radverkehrs angestellt und die kommunalen Voraussetzungen für eine Fahrradzone sind gut. Die Mittelstadt Übach-Palenberg lässt derzeit ein Mobilitätskonzept erarbeiten und ist in kreisweite Konzeptionen eingebunden. Da der Kreis Heinsberg sich mit dem Thema Radverkehr bereits konzeptionell auseinandergesetzt hat, wird eine Beschäftigung mit der Thematik auf kommunaler Ebene vorausgesetzt. Auch hier sprechen die kommunalen Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradzone.

Rebecca Schultes

## Fehlte die Fahrradzone als Instrument der Verkehrsplanung?

Die Fahrradstraße ist seit 25 Jahren Bestandteil des deutschen Straßenverkehrsrechts. Doch erst in den vergangenen Jahren hat sie sich als wirkungsvolles Instrument der Verkehrsplanung zur Förderung des Radverkehrs durchgesetzt. Benötigt die Fahrradzone nun ebenfalls 25 Jahre, also bis zum Jahre 2045, bis sie ein selbstverständlicher Bestandteil der Verkehrsplanung unserer Kommunen sein wird? Fehlte die Fahrradzone überhaupt als Instrument der Verkehrsplanung? Eine kritische Auseinandersetzung mit dem Für und Wider des neuen Infrastrukturelements.

### Nein, die Fahrradzone fehlte nicht und bleibt eine Randerscheinung

Eine Fahrradzone stellt zwar eine flächenmäßige Erweiterung der streckenbezogenen Fahrradstraßen dar. Damit bietet sie eine zusätzliche Möglichkeit, das Angebot für den Radverkehr auch in der Fläche qualitativ hochwertiger zu gestalten. Über den Geltungsbereich der Zone hinaus wird sie jedoch keine Bedeutung für den Radverkehr haben. Die Fahrradzone dient lediglich der flächenhaften Erschließung eines begrenzten Gebietes und ist damit kein Bestandteil des Basis- oder Vorrangnetzes des Radverkehrs in den Kommunen. Zur Gestaltung der zusammenhängenden Netze von Radverbindungen in den Kommunen ist die Fahrradzone somit nicht geeignet.

Die Fahrradzone dient daher nur einer qualitativ hochwertigen Erschließung eines begrenzten Gebietes für den Radverkehr. Diese verbesserte Erschließungsfunktion durch die Einrichtung einer Fahrradzone für Wohngebiete ist jedoch nur dann gegeben, wenn der Kfz-Verkehr einschließlich des Anliegerverkehrs aus diesen Fahrradzonen vollständig herausgehalten wird. Ansonsten wird eine Fahrradzone gegenüber einer Tempo-30-Zone keinen nennenswerten zusätzlichen Gewinn für den Radverkehr aufweisen. Die Erfahrung zeigt, dass dies schon bei Fahrradstraßen kaum umgesetzt wird, obwohl das Straßenverkehrsrecht auch hier vorsieht, neben dem Radverkehr ande-

ren Fahrverkehr nur ausnahmsweise zuzulassen. Dennoch ist in mehr als neun von zehn Fahrradstraßen in Deutschland der Kfz-Verkehr – und sei es nur der Anliegerverkehr – zugelassen.

### Ja, die Fahrradzone fehlte und bleibt dennoch eine Randerscheinung

Für die Realisierung von autofreien Bereichen ist die Fahrradzone ein Gewinn. Denn dann kann der Radverkehr vom Fußverkehr getrennt und somit eine deutliche Steigerung der Sicherheit und der Leichtigkeit für den Rad- und den Fußverkehr erzielt werden. Gleichzeitig kann der Radverkehr mit höheren Geschwindigkeiten in diesen Gebieten unterwegs sein, als er dies ansonsten bei der Ausweisung von gemeinsamen Geh- und Radwegen könnte. Somit führen auch längere Wege in ausgedehnten Gebieten nicht zu einer Verringerung der Reisezeiten bei den Radfahrenden. Darüber hinaus führen die tatsächlich autofreien Fahrradzonen zu einer spürbaren Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in diesen Gebieten und bieten so auch aus Perspektive der Stadtplanung einen Mehrwert.

In Bereichen mit besonders hohem Radverkehrsaufkommen kann eine Fahrradzone ebenfalls sinnvoll sein. So z.B. im Umfeld von Schulen und Hochschulen, deren Standorte im Regelfall von einer großen Anzahl an Lernenden und Studierenden mit dem Fahrrad angefahren werden. Auch hier kann die Fahrradzone als Element zur Trennung des Fuß- und Radverkehrs dienen – vorausgesetzt, die Fahrradzone bleibt für den Kfz-Verkehr tabu.

Welche Bedeutung der Fahrradzone in der Verkehrsplanung in den nächsten Jahren zukommen wird, bleibt abzuwarten. Im Instrumentenkasten der Verkehrsplanung wird sie keine vergleichbare Stellung einnehmen wie die Fahrradstraße, da ihre Einsatzmöglichkeiten deutlich geringer sind. Wesentlich für ihre Erfolgsgeschichte wird sein, ob es gelingt, den Kfz-Verkehr herauszuhalten.

*Michael Vieten, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH*

## Neue „Strategie Radverkehr“ für Aachen



Als weiteren Baustein der Verkehrsentwicklungsplanung wurde in der Stadt Aachen im Juni 2022 vom Mobilitätsausschuss einstimmig eine neue „Strategie Radverkehr“ beschlossen. Diese wurde von der Verwaltung in Abstimmung mit Verbänden und Politik aufgestellt. Sie ist Teil der Mobilitätsstrategie

2030, mit der ein kooperatives, zielorientiertes Vorgehen für die Entwicklung der Mobilität in Aachen verfolgt wird.

Die Strategie integriert und ergänzt den 2019 angenommenen Radentscheid Aachen. In der Strategie sind Aufgaben und Bausteine der Radverkehrsförderung in sechs Handlungsfeldern beschrieben und zu prägnanten „Kernaufgaben“ zusammengefasst worden (siehe die nebenstehende Grafik).

Umfangreiche Information zur Strategie Radverkehr unter: [www.aachen.de/vep](http://www.aachen.de/vep)

*Dr. Armin Langweg, Stadt Aachen*

## Coesfeld: Umgestaltung der Ortsdurchfahrt im Ortsteil-Lette abgeschlossen

Nach fünf Jahren Bauzeit können die Letteraner ihre Ortsdurchfahrt 2022 endlich wieder ohne Baustellenschilder und gesperrte Straßenabschnitte nutzen. Die Ortsdurchfahrt war früher Teil der Bundesstraße B 474, entsprechend autogerecht ausgebaut stellte sich die Straße dar. Mit der Freigabe der Umgehungsstraße im Jahr 2005 waren die Voraussetzungen für eine Umgestaltung geschaffen. Erste Planungsüberlegungen starteten bereits 1997. In den folgenden Jahren wurde die Planung immer wieder an sich verändernde städtebauliche und verkehrliche Anforderungen angepasst. Dabei wurde bereits sehr früh auf eine umfangreiche Einbeziehung der Öffentlichkeit gesetzt.

2017 schließlich erfolgte der erste Spatenstich, anschließend wurde die Ortsdurchfahrt in mehreren Bauabschnitten umgestaltet. Die Gesamtmaßnahme erstreckt sich über eine Länge von ca. 1,5 km. Grundidee der nunmehr realisierten Planung ist es, die bestehende Hochbordführung in weiten Teilen unverändert beizubehalten, um das Kostenvolumen zu minimieren. Nur in der Ortsmitte wird der Straßenraum komplett neu aufgeteilt, um auch städtebaulich eine deutliche Aufwertung zu erreichen. Zu berücksichtigen bei der Planung war die Tatsache, dass die Ortsdurchfahrt von einem der führenden Unternehmen im Autoklaven- und Anlagenbau für Schwertransporte genutzt wird. Daher musste ein zuvor vertraglich zugesichertes Lichtraumprofil von höheren Einbauten und Bepflanzungen frei gehalten werden.

Die Belange von Radfahrern und Fußgängern wurden bei der Umgestaltung in besonderem Maße berücksichtigt. Mit der Freigabe wird der Radverkehr nunmehr durchgehend auf ganzer Länge auf Schutzstreifen geführt. Dabei handelt es sich nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen um die für die vorliegende Verkehrssituation angemessene Radverkehrsführung. Weitere Elemente sorgen für eine deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse:

- Insgesamt sieben barrierefrei ausgestattete Querungshilfen mit Mittellinseln in den beiden Ortseingängen, in den Kreuzungsbereichen und an Stellen mit einem erhöhten Querungsbedarf erleichtern und sichern das Queren der Fahrbahn.

• Durchgehende Mittelstreifen in der Ortsmitte gliedern den Straßenraum und dienen als lineare Querungshilfen.

- Ein deutlicher Rückbau der bisher sehr großzügig ausgebauten Kreuzungen mit der Bruchstraße und der Lindenstraße verbessert zusammen mit angepassten Ampelregelungen die Verkehrssituation insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

- Eine große Anzahl an Bäumen in Verbindung mit Strauchbepflanzungen engen den Straßenraum optisch ein und sorgen so dafür, dass ein für die Verkehrssituation angemessenes Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird.

- Sichere Überleitung des Radverkehrs in den Ortseingangsbereichen von den Schutzstreifen auf die außerorts anschließenden einseitigen, in beiden Richtungen befahrbaren gemeinsamen Geh- und Radwege.

- Aufgeweitete Radaufstellstreifen zur sicheren und direkten Führung der Radfahrer in den Kreuzungsbereichen.

- Barrierefrei ausgestattete Bushaltestellen mit komfortablen und wettergeschützten Wartebereichen.

- Einfassung und klare Abgrenzung der bisher durchgehenden Parkstreifen, Reduzierung der Parkplatanzahl zugunsten von Baumstandorten und klar definierten Querungsmöglichkeiten.

Die Gesamtkosten der Maßnahme liegen bei insgesamt 2,604 Mio. Euro. Davon werden insgesamt 1,227 Mio. Euro aus den Förderprogrammen „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, Gemeindeverbände und Kreise nach den Förderrichtlinien Kommunaler Straßenbau“ und „Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen des ÖPNV)“ gefördert.

Stadt Coesfeld

# Neues aus Gladbeck

## Erklärschilder zur Fahrradstraße

Wie in vielen Städten, steigt auch in Gladbeck die Anzahl der Fahrradstraßen an. Mit der steigenden Anzahl kommen immer häufiger Fragen zu dieser Straßenart auf. Nach Vorbild anderer AGFS-Kommunen, z.B. Köln, werden nun auch in Gladbeck die wichtigsten Fragen auf einem mobilen Schild gleich zu Beginn der Fahrradstraße beantwortet. Das Schild soll nach der Einrichtung einer Fahrradstraße an Beginn und Ende aufgestellt werden. So werden die Verkehrsteilnehmer:innen noch einmal gezielt auf die neue Situation und die wichtigsten geltenden Verkehrsregeln hingewiesen.

Zurzeit stehen die Erklärschilder an der Ellinghorster Straße in Gladbeck. Hier wurde mit der Einrichtung der Fahrradstraße das Tempo von 50 auf 30 reduziert. Der Hinweis auf die neue Höchstgeschwindigkeit ist deshalb besonders wichtig.



Erklärschild Fahrradstraße. Foto: Stadt Gladbeck

## Mobile Bäume in der Friedenstraße



Mobile Bäume Friedenstraße. Foto: Stadt Gladbeck

Wasser und Grünflächen können zur Reduzierung von Hitzeinseln beitragen. Im Bestand ist es jedoch teilweise kaum oder nur langfristig möglich, solche Flächen zu integrieren. In Gladbeck werden deshalb mobile Bäume getestet. Auf Wunsch der Anwohner:innen startete 2021 ein Pilotversuch in der Friedenstraße. Dort sind sechs Laubbäume aufgestellt worden.

Die Friedenstraße liegt in der Nähe der Gladbecker Innenstadt und weist in diesem Abschnitt keinerlei Straßengrün auf. Die mobilen Bäume sind in Holzkästen auf Paletten gepflanzt und haben einen Erdraum von 1 m<sup>3</sup>. Die Bäume können maximal drei

Jahre in den Kästen verbleiben. Anschließend werden Sie fest im Stadtgebiet gepflanzt. Mit den mobilen Bäumen soll die Zeit für Planung und Einrichtung fester Baumstandorte in der Straße überbrückt werden.

Die Baumkästen werden von den Anwohner:innen liebevoll gepflegt. Neben den Bäumen sind so bereits einige Holzkästen mit zusätzlichen Blumen ausgestattet worden. Für die mobilen Baumstandorte sind in der Straße drei Parkplätze entfallen, was von den Anwohner:innen nicht bemängelt wurde. Es gibt auch keine Probleme mit Vandalismus.

## Fahrradsternfahrt.Ruhr zu Gast in Gladbeck

Am 18. September 2022 feierte die Fahrradsternfahrt.Ruhr ihr zehnjähriges Jubiläum in Gladbeck. Trotz Regenwetter fuhrn 130 Radfahrer:innen gemeinsam durch die Stadt.

Die Fahrradsternfahrt.Ruhr gibt es seit 2012. Sie wurde von vielen ehrenamtlichen Fahrradfreund:innen über die Jahre umgesetzt. Die Fahrradsternfahrt.Ruhr wechselt durch die Städte des Ruhrgebiets und war u.a. schon in Dortmund, Essen, Bochum, Hagen, Witten und Lünen.

Es kamen Radfahrer:innen aus unterschiedlichen Städten NRW nach Gladbeck. Die Touren nach Gladbeck wurden von ehrenamtlichen Radfahrer:innen geleitet. In Gladbeck fand dann eine gemeinsame Radtour statt. Bei gemütlichen 10 km/h wurden ca. 15 km zurückgelegt, so konnten auch Kinder an der Tour teilnehmen. Highlights auf der Strecke waren die Ellinghorster Straße, die seit diesem Jahr die längste Fahrradstraße von Gladbeck ist, sowie die Befahrung der B 224 auf Höhe des Freibads, auf der sonst über 30.000 Autos pro Tag unterwegs sind. In dem Abschnitt soll zukünftig die A 52 durch einen Tunnel führen und somit auf dem Tunnel Platz schaffen für andere Nutzungen wie u.a. einen besseren Ausbaustandard der Fuß- und Radinfrastruktur.

Kathrin Webers, Stadt Gladbeck



Vor dem Start. Bürgermeisterin Bettina Weist fuhr auf der Rikscha der Ev. Kirchengemeinde mit. Foto: Stadt Gladbeck

# Intensive Diskussionen um RS3-Route durch Herford

Der Naturschutz und die innerörtliche Führung des Radschnellweges standen dabei besonders im Fokus



Interessierte konnten vor Ort oder im Livestream an der Veranstaltung teilnehmen. Foto: Straßen.NRW

In Herford waren die Planerinnen und Planer von Straßen.NRW endlich wieder in Präsenz mit Radschnellweg-Interessierten zusammengekommen. Am Mittwochabend, 31. August 2022, standen mögliche Routen des Radschnellwegs OWL von der Stadtgrenze Bielefeld/Herford bis nach Löhne im Vordergrund: Drei verschiedene Varianten stellten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe in der Gesamtschule Friedenstal vor. Im Nachgang zu der hybriden Veranstaltung können weitere Hinweise und Ideen auf einer interaktiven Karte unter [www.rs3-live.radschnellwege.nrw](http://www.rs3-live.radschnellwege.nrw) eingetragen werden.

Moderiert von Radio-Herford-Mitarbeiterin Christina Wolff, ging es zunächst darum, die Gäste – in Präsenz in der Gesamtschule und virtuell zugeschaltet über den Livestream – inhaltlich in die Planungen zum Radschnellweg OWL einzuführen. Insgesamt 50 km lang wird der gesamte Radschnellweg einmal sein, der besseren Plan- und Baubarkeit wegen wurde er in vier Abschnitte aufgeteilt. Der erste Abschnitt durch Herford, um den es während der Veranstaltung ging, ist rund 16 km lang. Projektleiter Fabian Leineweber und Landschaftsarchitektin Sabine Meyer erklärten, wie die drei Trassenvarianten zustande gekommen sind: „Die Linienfindung ist eine Abwägung aus einer Umweltverträglichkeitsstudie, einer Potenzialanalyse und einem planerischen Vorentwurf.“

Anschließend konnten die rund 40 Besucherinnen und Besucher persönlich mit Thomas Lange, Matthias Conrad und



Viele wertvolle Ideen und Vorschläge kamen bei diesem Termin zusammen. Foto: Straßen.NRW

Sabine Meyer von Straßen.NRW diskutieren. Für die rund 120 Zuschauerinnen und Zuschauer im Livestream stand Fabian Leineweber für Fragen zur Verfügung.

Besonders bewegt haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Fragen zum Naturschutz und die innerörtliche Führung des Radschnellweges auf kommunalen Straßen.

Sehr wertvoll für die weitere Planung waren die konstruktiven Vorschläge zu möglichen Trassenvarianten.

## Wie geht's weiter?

„Zunächst können alle, die keine Gelegenheit hatten, an der Beteiligung teilzunehmen, ihre Ideen und Hinweise in die interaktive Karte eintragen, die unter [www.rs3-live.radschnellwege.nrw](http://www.rs3-live.radschnellwege.nrw) eingerichtet ist“, erklärt Niederlassungsleiter Andreas Meyer. Anschließend arbeitet das Team der Planungsabteilung alle Anregungen ein, favorisiert eine Trassenvariante und gibt diese zur Zustimmung an das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW weiter. Anschließend folgt die Detailplanung. „Anwohnende und Interessierte haben im Verlauf dieser Entwurfsplanung dann erneut die Möglichkeit, sich zu beteiligen“, erklärt Andreas Meyer. Projektleiter Fabian Leineweber ergänzt: „Radschnellverbindungen sind Landesstraßen gleichgestellt – das heißt, dass wir dieselben aufwendigen Verfahrensschritte gehen müssen.“

Straßen.NRW

# Fahrradkampagne: Endlich wieder Schmuddelwetter

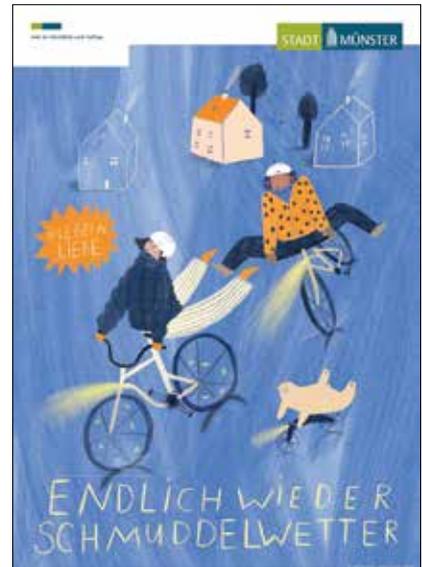
Auch der Herbst lädt zum Radfahren ein



Während der Europäischen Mobilitätswoche und pünktlich zum Wetterumschwung wirbt die Stadt Münster 2022 im Rahmen einer Plakatkampagne dafür, auch im Herbst weiter mit dem Rad zu fahren. Die verspielten Motive sollen niedrigschwellig zum Radfahren, auch bei Regen, motivieren und die Münsteraner Leezenkultur stärken. Leeze –



so nennt man in Münster liebevoll das Fahrrad. Für eine nachhaltige Verkehrswende braucht es neben Infrastrukturmaßnahmen auch ansprechende Kommunikationsmaßnahmen, die Lust aufs Radfahren machen und eine positive Geschichte über aktive Mobilität erzählen. Bei der Gestaltung der drei Plakatmotive wurde darauf Wert gelegt, verschiedene



Diversitätsaspekte (z.B. Alter, Gender, Migrationsgeschichte) unserer vielfältigen Gesellschaft abzubilden. Für einen Zeitraum von drei Wochen schmücken die Plakate über 200 Litfaßsäulen in der Stadt. Nachmachen dringend erwünscht!

*Klara van Eickels,  
Fahrradbüro der Stadt Münster*

## RadEntscheid Essen

Die Stadt Essen investiert bis 2030 über 220 Mio. Euro in einen besseren Radverkehr

Am 24. August 2020 übergab die Bürger:inneninitiative „RadEntscheid Essen“ für ein von ihr gestartetes gleichnamiges Bürgerbegehren 23.693 Unterschriften an den Essener Oberbürgermeister Thomas Kufen. Der Rat der Stadt Essen befasste sich schon zwei Tage danach mit diesem RadEntscheid Essen und entschied mehrheitlich, sich dem Bürger:innenbegehren anzuschließen. Aus dem Bürger:innenbegehren wurde so ein politischer Beschluss und ein Auftrag an die Stadtverwaltung, den RadEntscheid umzusetzen.

### Was beinhaltet der RadEntscheid Essen?

Der RadEntscheid Essen besteht aus sieben Zielen, die bis 2030 umgesetzt werden sollen:

#### **Ziel 1: Ein durchgängiges Netz für den Alltagsradverkehr soll ausgebaut werden.**

Standard hierfür soll sein: unterbrechungsfrei, vom Fußverkehr getrennt, durchgängig beleuchtet. Das Ziel ist, dass ab

2022 jährlich 10 km auf diesen Standard und gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) umgebaut werden.

#### **Ziel 2: Kreuzungen sollen für Radfahrende sicher umgebaut werden.**

Ziel ist, dass ab 2022 jährlich drei Kreuzungen umgebaut werden - mit Priorität auf Sicherheit und zügiges Vorankommen für den Fuß- und Radverkehr.

#### **Ziel 3: Fahrradstraßen und -zonen sollen eingerichtet werden und Einbahnstraßen sollen für den Radverkehr geöffnet werden.**

Ziel ist, 25 km bestehende Fahrradstraßen auszugestalten und 25 km neue Fahrradstraßen einzurichten. Die Hälfte der bestehenden Tempo-30-Zonen sollen in Fahrradzonen umgewandelt werden und 100 weitere Einbahnstraßen sollen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

#### Ziel 4: An Hauptstraßen sollen sichere Radwege angelegt werden.

Ziel ist, dass an Hauptstraßen jährlich 8 km Radwege oder Radfahrstreifen angelegt werden. Die Radverkehrsanlagen an den Hauptstraßen sollen durch Borde oder Markierungsnägel vom Autoverkehr geschützt werden und vom Fußverkehr getrennt geführt werden.

#### Ziel 5: Radwege sollen durchgängig und einheitlich gestaltet werden.

Ziel ist, dass die Radwege durchgängig durch roten Asphalt vom übrigen Straßenraum abgesetzt sind. Geh- und Radwege sollen räumlich voneinander getrennt werden. Bordsteine quer zur Fahrtrichtung sollen auf 0 cm abgesenkt werden.

#### Ziel 6: Fahrradstellplätze sollen ausgebaut werden.

Ziel ist, 4.000 Stellplätze in bewachten Fahrradparkhäusern oder als Fahrradboxen an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen, 2.500 überdachte, beleuchtete Stellplätze an weiteren Bahnhöfen und Haltestellen, 5.000 Stellplätze an Schulen, Sportstätten, in Einkaufsstraßen und Wohnquartieren vorrangig durch Umwidmung von Pkw-Stellplätzen sowie 500 Stellplätze für Lastenräder zu schaffen.

#### Ziel 7: Die Mobilitätswende soll konsequent und transparent gefördert werden.

Ziel ist, den gesamten Prozess der Umsetzung des RadEntscheids durch Öffentlichkeitsarbeit zu fördern. Jährlich soll in einer öffentlichen Dialogveranstaltung und in einem schriftlichen Bericht über den Umsetzungsstand des RadEntscheids informiert werden.



Fahrradstraße in Essen. Foto: Moritz Leick, Stadt Essen

Die Umsetzung der einzelnen Ziele des RadEntscheids Essen erfolgt quantitativ nicht linear, wie in den Erläuterungen der Ziele formuliert, sondern in einer zeitlich nach hinten hinaus steiler ansteigenden Kurve. Der Grund dafür liegt darin, dass es einer Start- und Hochlaufphase bedarf, in der zunächst neues

Personal (insgesamt 27 Mitarbeiter:innen) gewonnen, Maßnahmen vorgeplant und Fördergelder akquiriert werden müssen. Die Start- und Hochlaufphase ist bis 2024 datiert – mit einem jährlich steigenden Budget von 0,75 Mio. Euro (2021), über 4,9 Mio. Euro (2022) und 12,2 Mio. Euro (2023) bis 19,5 Mio. Euro (2024). Die Vollastphase soll dann ab 2025 erreicht werden mit einem jährlichen Budget von 30,47 Mio. Euro bis 2030. Das ergibt ein Gesamtbudget von über 220 Mio. Euro für den RadEntscheid Essen. Umgesetzt wird der RadEntscheid von zwei Fachbereichen der Stadt Essen, dem Amt für Straßen und Verkehr sowie dem Fachbereich Grün und Gruga.

#### Stadt Essen im Dialog mit den Bürger:innen

Am 2. Juni 2022 organisierte die Stadt Essen im Konferenzbereich eines Messehotels in Essen die erste Dialogveranstaltung zum Stand der Umsetzung des RadEntscheids Essen. „Wie viel Fahrradstadt steckt eigentlich schon in Essen?“, fragte der Moderator Ralph Erdenberger die Expert:innen auf dem Podium und die aus dem Publikum heraus sich lebhaft beteiligenden Bürger:innen. Im Nachgang zu dieser Veranstaltung veröffentlichte die Stadt Essen dann einen detaillierten Bericht zum Stand der Umsetzung des RadEntscheids Essen, der unter [www.essen.de/radentscheid\\_stand2022](http://www.essen.de/radentscheid_stand2022) abgerufen werden kann.

Als die Initiator:innen des RadEntscheids Essen an jenem Augusttag vor über zwei Jahren ihre Unterschriften am Rathaus in der Essener Innenstadt anlieferen, wurden Sie von Oberbürgermeister Thomas Kufen und der Geschäftsbereichsvorständin für Umwelt, Verkehr und Sport, Simone Raskob, empfangen. Die Förderung und der Ausbau des Radverkehrs steht bei Verwaltung und Politik schon länger auf der Agenda. Im Zusammenhang mit der erfolgreichen Bewerbung als Grüne Hauptstadt Europas – Essen 2017 arbeitete die Stadt Essen seit Beginn des Bewerbungsprozesses im Jahr 2014 an dem Ziel, bis 2035 einen Modal Split von viermal 25% verteilt auf die vier Verkehrsarten (Fahrrad, Zufußgehen, ÖPNV und Auto) zu erreichen.

Die Initiative der engagierten Bürger:innen für den RadEntscheid Essen passt in die Mobilitätsstrategie der Stadt Essen und gibt dem gesamten Prozess eine neue Dynamik – für eine Verkehrswende, die nur durch die aktive Beteiligung und Mitwirkung einer engagierten Stadtgesellschaft gelingen kann. Durch unterschiedliche Formate, wie z.B. dem Bürgerforum „Wie gelingt uns die Mobilitätswende?“, dem Partizipationsverfahren „MobilitätWerkStadt Essen 25“ oder der Online-Befragung im „Mobilkompass“, beteiligt die Stadt Essen die Bürger:innen an der Umgestaltung des Stadtverkehrs. Oberbürgermeister Thomas Kufen ist überzeugt: „Bestmögliche Ergebnisse für alle Bürgerinnen und Bürger sind nur in einem gemeinsamen Dialog mit allen Beteiligten zu erreichen.“

Weitere Informationen zum Stand der Umsetzung des RadEntscheids in Essen finden Interessierte unter: [www.essen.de/2jahre\\_radentscheid](http://www.essen.de/2jahre_radentscheid)

Roger Weil, Stadt Essen

# Neue „smarte“ Parkplätze am Bahnhof Wesel

## Park-and-Ride-Anlage

Wer aus Wesel in die großen umliegenden Ballungsgebiete (Ruhrgebiet und Rheinland) möchte, steigt dazu gerne auf die Bahn um. Vor allem Pendler:innen lassen häufig ihr Fahrzeug in Wesel am Bahnhof stehen. Die angrenzenden Park-and-Ride-Anlagen sind bei vielen beliebte Anlaufpunkte, um das Auto kostenlos zu parken. Um dem größer gewordenen Bedarf an Abstellmöglichkeiten in Bahnhofsnähe gerecht zu werden, sind in den vergangenen Monaten im Bereich der Bereich Friedensstraße/Kurt-Kräcker-Straße (auf der „Richelswiese“) 64 neue Stellplätze errichtet worden.

Durch das Prinzip „Park and Ride“ (P+R) wird der öffentliche Nahverkehr gestärkt. Zudem werden Straßen entlastet und Staus reduziert, vor allem in Innenstädten. Dadurch sinkt auch die Feinstaub- und CO<sub>2</sub>-Belastung. Somit leisten P+R-Anlagen einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Mobilitätswende.

### Smarte Technologie „Made in Wesel“

Das Besondere ist, dass die neuen Parkplätze erstmals in Wesel mit einem modernen Erfassungssystem bestückt werden. Dadurch können Nutzer:innen der App des Verkehrsver-

bunds Rhein-Ruhr (VRR) in Echtzeit sehen, ob die Parkplätze belegt sind. Pendler:innen können so von zu Hause aus ihre Fahrt besser planen. Das spart Zeit und häufig auch „Nerven“. Die VRR-App kann bereits jetzt in den gängigen App-Stores kostenlos heruntergeladen werden.

Das Erfassungssystem wurde von der Weseler Firma LASE PeCo Systemtechnik GmbH installiert. Mithilfe von Smart-Parking-Bodensensoren werden in Echtzeit Parkdaten erhoben. Die feinen Sensoren erkennen jegliche Änderungen des Erdmagnetfeldes, z.B. wenn ein Fahrzeug auf der Fläche steht. Die auf diese Weise erhobenen Daten werden in Echtzeit an einen in Deutschland befindlichen Server übermittelt. So können die freien Parkflächen im Vorfeld zu jeder Zeit in der VRR-App eingesehen werden. Sowohl der Service der VRR-App als auch das Parken sind kostenlos.

### Kosten

Die Gesamtkosten des Projekts (Parkplätze, Technik, Bepflanzung) liegen bei ca. 365.000 Euro. Davon fördert 90% (etwa 328.700 Euro) der VRR.

Stadt Wesel

# 15. Sattel-Fest zwischen Hamm und Soest

42 km Superstimmung, Spaß und Unterhaltung



Impressionen vom Sattel-Fest zwischen Hamm und Soest am 24. Juli 2022. Fotos: Thorsten Hübner

Nach zweijähriger Pause fand in diesem Jahr endlich wieder das Sattel-Fest statt. Bereits zum 15. Mal haben sich am 24. Juli 2022 auf der Strecke zwischen Soest und Hamm wieder Zehntausende von Fahrradfahrer:innen unter dem Motto „Freie Fahrt für Radler“ in den Sattel geschwungen, um die schöne Landschaft, Natur pur und die nur für Fahrräder freigegebene Strecke im wahrsten Sinne des Wortes „ruhig“ zu genießen. Natürlich stand vor allem

wieder der Spaß beim Fahrradfahren gerade bei Gruppen und Familien, das Treffen von Freunden und Bekannten sowie das Kennenlernen Gleichgesinnter beim Pausenpläuschchen im Vordergrund. Bei strahlendem Sonnenschein herrschte sowohl auf der Strecke als auch bei den beliebten Raststationen eine großartige Stimmung.

Das Sattel-Fest ist das größte Fahrrad-Event seiner Art in Nordrhein-Westfalen. Dass es auch diesmal nicht nur

eine runde, sondern auch eine ausgesprochen bunte Angelegenheit war, dafür sorgten in bewährter Weise die vielen Raststätten, die mit außergewöhnlichem Engagement, insbesondere bei den Dorfgemeinschaften die über 42 km lange Route mit phantasievollen Aktionen und leckeren Pausenangeboten säumten und damit maßgeblich zum besonderen Flair der Veranstaltung beitragen.

[www.sattel-fest.com](http://www.sattel-fest.com)

Wir sind

UNTERNEHMEN  
FAHRRAD!

AGFS

BARMER

busch+müller

CROOZER

JOBRAD®

Ministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalennaturstrom  
ENERGIE MIT ZUKUNFT

ORTLIEB WATERPROOF

PAUL LANGE & CO  
BIKEPARTS AND MORE

ROSE

SCHWALBE

VSF. für Mensch  
und RadWSM  
QUALITÄT IN METALL

## „Unternehmen FahrRad!“ zu Gast bei Schwalbe!

Zwei Tage voller Ideen und intensivem Austausch

Am 12. und 13. September 2022 fand die zweitägige Sitzung von „Unternehmen FahrRad!“ bei Schwalbe in Reichshof statt. Das Bündnis besteht aktuell aus 14 Unternehmen und Institutionen, und es ist Tradition, dass in regelmäßigen Abständen eine Firma zu sich einlädt. Wer wäre nach zwei Jahren Pandemieeinschränkungen prädestinierter als die Ralf Bohle GmbH mit ihrer Marke Schwalbe,



Gruppenfoto bei der Firma Schwalbe. Foto: Firma Schwalbe

die als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ mit dem begehrten Siegel in Gold ausgezeichnet wurde und ein nachhaltiges Hybridgebäude baute? In den Neubau, der von Architekt Ralf Janz geplant wurde, investierte die Ralf Bohle GmbH rund 20 Mio. Euro. Während die Außenansicht durch die Geradlinigkeit der recycelbaren Alucobond-Verkleidung gekennzeichnet ist, werden die Materialien im Inneren – u.a. Gummibaumholz, Sichtbeton, großflächige Bepflanzung – deutlich vielschichtiger eingesetzt. Die Architektur bietet einen kreativen Rahmen für Schwalbes Forschungs- und Entwicklungsabteilung sowie für Marketing und Geschäftsführung. Eine große Ausstellung zur Markenwelt wird die Fahrradkultur und Schwalbes Leidenschaft für Fahrradreifen erlebbar machen. Auf dem Dachgarten tauschten sich die Mitglieder von „Unter-

nehmen FahrRad!“ mit Blick auf die Oberbergischen Hängel über die aktuellen Liefer-, Lager- und Personalschwierigkeiten aus.

Am zweiten Tag fanden intensive Gespräche der Fahrradindustrie mit Vertretern aus dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nord-

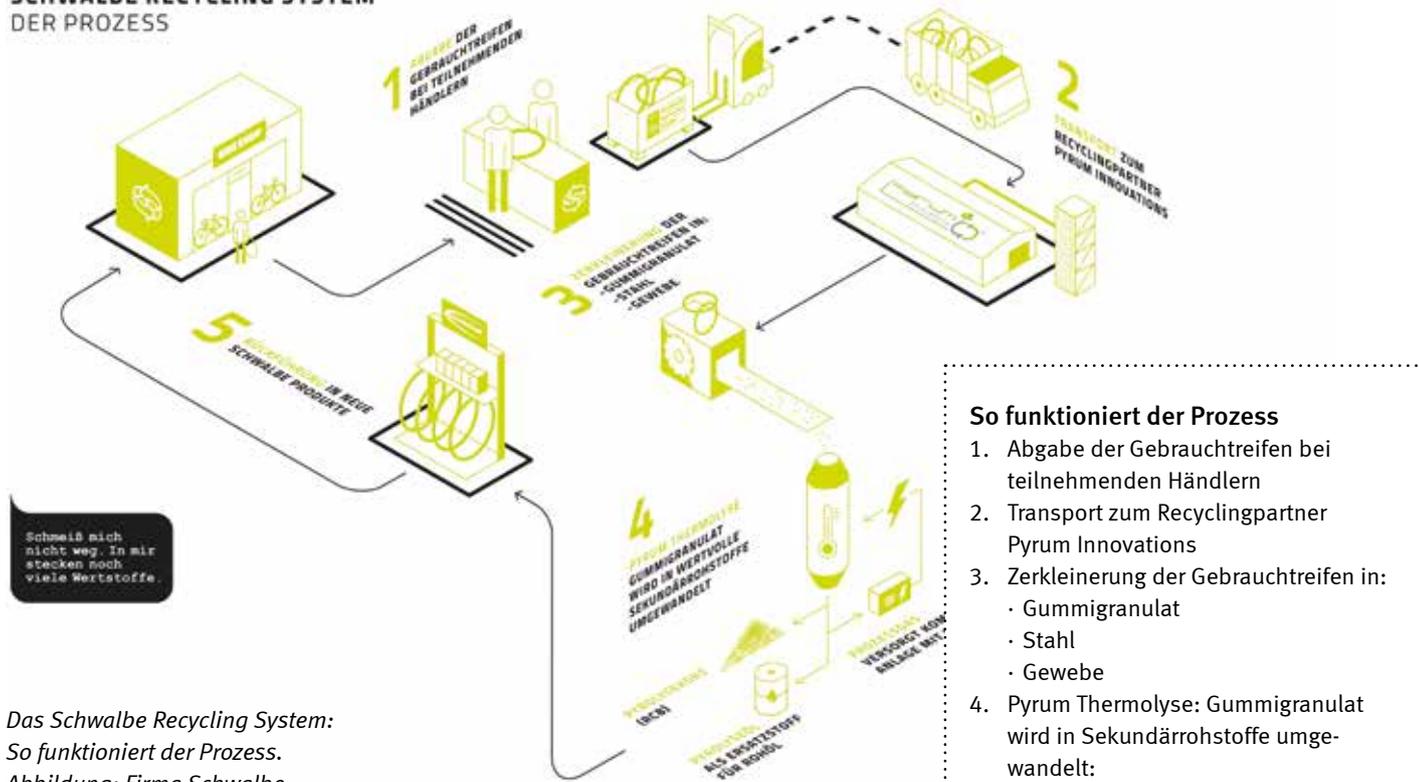
rhein-Westfalen (MWIKE NRW) statt. Durch den begleitenden Aktionsplan zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) ergeben sich interessante Ansätze zur Stärkung der Fahrradindustrie in Nordrhein-Westfalen. Malte Rötzmeier vom MWIKE NRW berichtete über Innovationswettbewerbe für Unternehmen aus NRW in den Bereichen innovative Materialien und Produktion, Vernetzte Mobilität und Logistik sowie Energie und innovative Bauen. Weitere Details zur Innovationsförderung finden Sie unter: [www.efre.nrw.de](http://www.efre.nrw.de)

Die AGFS bedankt sich bei allen Gästen für den spannenden Austausch und ganz besonders bei Schwalbe für die interessanten Einblicke in das Unternehmen.

# Schwalbe Reifenrecycling: Der große Kreis schließt sich

Wichtiger Durchbruch und Pionierarbeit in Kooperation

## SCHWALBE RECYCLING SYSTEM DER PROZESS



### So funktioniert der Prozess

1. Abgabe der Gebrauchtreifen bei teilnehmenden Händlern
2. Transport zum Recyclingpartner Pyrum Innovations
3. Zerkleinerung der Gebrauchtreifen in:
  - Gummigranulat
  - Stahl
  - Gewebe
4. Pyrum Thermolyse: Gummigranulat wird in Sekundärrohstoffe umgewandelt:
  - Prozessgas: Versorgt komplette Anlage mit Strom
  - Pyrolyseöl: Dient in chemischer Industrie als Ersatzstoff für Rohöl
  - Pyrolysekoks
5. Rückführung in neue Schwalbe-Produkte

Das Schwalbe Recycling System:  
So funktioniert der Prozess.  
Abbildung: Firma Schwalbe

Als erstem Fahrradreifenhersteller weltweit ist es Schwalbe gemeinsam mit seinen Kooperationspartnern gelungen, einen innovativen und ganzheitlichen Reifenrecyclingprozess zu entwickeln.

Es ist eine absolute Weltneuheit: Seit fast 50 Jahren entwickelt und produziert Schwalbe hochwertige Fahrradreifen, den passenden für jede:n Radfahrer:in. Das Thema Nachhaltigkeit steht seit dem ersten Reifen als eine der wichtigsten Eigenschaften und Werte bei Firmengründer Ralf Bohle ganz oben an – damals hieß es Langlebigkeit. Seitdem beschäftigen sich unterschiedlichste Schwalbe-Teams mit großer Energie damit, wie man gebrauchte Fahrradreifen wiederverwerten könnte.

Nach jahrzehntelanger Forschung sowie einem aufwendigen Pilotprojekt ist Schwalbe in enger Zusammenarbeit mit seinen Kooperationspartnern jetzt der große Durchbruch gelungen. Als erster Fahrradreifenhersteller weltweit hat Schwalbe gemeinsam mit dem Recyclingspezialisten Pyrum Innovations und der Technischen Hochschule (TH) Köln einen innovativen und ganzheitlichen Recyclingprozess entwickelt, um Gebrauchtreifen aller Marken wiederzuverwerten – ganz ohne Abfall. Das stellt einen Quantensprung in Sachen Umweltbewusstsein und ökologischer Verantwortung dar. Bisher wurden gebrauchte Fahrradreifen verbrannt, wobei die Rohstoffe verloren gehen

und klimaschädliches CO<sub>2</sub> ausgestoßen wird. Nun entstehen aus gebrauchten Reifen wieder neue – der Prozess spart 80% CO<sub>2</sub> ein. Der große Kreis schließt sich.

„Wie 1983 mit dem ersten Schwalbe Marathon sind wir mit dem Reifenrecycling am Anfang eines langen Weges und Pyrum sehr dankbar für ihre Vorreiterleistungen im Pyrolyseprozess“, sagt Schwalbes CEO Frank Bohle. „Als Familienunternehmen haben wir daran seit Jahrzehnten geglaubt, Durchhaltevermögen bewiesen und viel in das Projekt, Forschung und Personal investiert. Wir haben Großes vor und wollen als Pioniere mit unseren innovativen Recyclinglösungen Händler:innen und Kund:innen mitnehmen.“

Nach der Pilotphase mit rund 500 Händler:innen wurde das Reifenrecycling, das im ersten Schritt ausschließlich in Deutschland verfügbar ist, auf der Eurobike im Juli 2022 offiziell vorgestellt. Dort erhielt es direkt die erste Auszeichnung und gewann den Innovators Prize der Eurobike. Seit dem offiziellen Launch kommen täglich viele weitere Fachhandelspartner:innen hinzu – Mitte September liegt die Zahl bereits bei über 800.

## Die Schwalbe Recycling-Geschichte – von der Idee zum Recycling

### 1993 Gummimatten

- Fahrradreifen wurden zu Gummimatten für Fachhandel downgecycelt
- Technisch war zum damaligen Zeitpunkt nicht mehr möglich
- Erster Ansatz, gebrauchte Fahrradreifen nicht zu verbrennen, sondern wiederzuverwerten

### 2015 Schlauchrecycling

- Start Schlauchrecyclingprogramm
- Hung-A Produktionsleiter Jong Soo Kim tüftelte und entwickelte den Devulkanisierungsprozess, um recycelte Schläuche wiederzuverwerten
- Bis heute: fünf Länder, 2.500 Händler, ca. 7 Mio. recycelte Schläuche
- Ergebnis: 80% Energieeinsparung, in jedem Schwalbe-Standardschlauch 20% Recyclinganteil

### 2022 Reifenrecycling

- Start Schwalbe Reifenrecycling in Deutschland
- 400 Fachhändler erhalten eine eigens entwickelte Reifenrecyclingbox
- Strategische Recycling Prozess- und Forschungspartner: Pyrum Innovations, Emons, TH Köln
- Recyclingprozess spart 80% CO<sub>2</sub> ein



*Die gebrauchten Reifen werden zunächst in ihre Bestandteile zerlegt - heraus kommen Gewebe, Stahl und Gummigranulat  
Foto: Firma Schwalbe*

## Landesfeuerweherschule Baden-Württemberg stellt abschließbare Fahrradboxen zur Verfügung



Für Radsportfans hat die Landesfeuerweherschule Baden-Württemberg (LFS) jetzt abschließbare Fahrradgaragen beschafft und sich dabei für das Modell BikeBox 1 B des Waldbröler Stadtmobiliarherstellers WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH entschieden. Damit können Lehrgangsteilnehmende ihre privaten Fahrräder mitbringen und während ihres Aufenthalts in Bruchsal auf den Radstrecken rund um die LFS entsprechend an ihrer Ausdauer arbeiten. Mit den neuen Fahrradboxen mit anthrazitfarbener Farbbeschichtung entspricht die LFS auch den Anregungen aus dem Kreis der Teilnehmenden. Die Reservierung ist einfach: Interessierte melden den Bedarf für eine der Boxen direkt bei der Anreise an der Anmeldung an.

*Andreas Hombach, WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH*



# Rose Bikes geht zur Schule

Schulworkshops von Rose unter dem Motto: Mobilität von morgen heute erlebbar machen



Jetzt geht's an die Praxis, denn je sicherer sich die Jugendlichen fühlen, desto sicherer fahren sie. Foto: ROSE Bikes

**ROSE** Wie stellen sich SchülerInnen die Mobilität der Zukunft vor? Diese und viele konkretere Fragen hat Rose Bikes an die Generation Z. Denn für die Entwicklung ausgereifter Mobilitätskonzepte ist das Fahrradunternehmen auf die Hilfe Jugendlicher angewiesen. Schließlich sind sie es, die ihre Zukunft in einer hoffentlich nachhaltigeren Welt verbringen werden. Ziel der Schulworkshop-Reihe in Bocholt ist es, im Zukunftsdialog Mobilitätsideen vorzustellen und mit den SchülerInnen weiterzuentwickeln.

## Städte neu gedacht

Zusammen mit den Jugendlichen wird während zweitägiger Workshops diskutiert, wie sie sich eine lebenswerte Stadt in der Zukunft vorstellen und welche Rolle ihrer Meinung nach ein nachhaltiges Mobilitätssystem dabei spielt. Im gegenseitigen Austausch strebt Rose an, Veränderungsansätze zu erarbeiten und die Wichtigkeit der Thematik in den Köpfen der SchülerInnen zu verankern.

Mithilfe von Best-Practice-Beispielen aus Amsterdam, Groningen, Berlin und Paris wird den SchülerInnen veranschaulicht, wie Städte ihren begrenzten Raum umstrukturiert haben und welchen Einfluss diese Umstrukturierung auf den Lebensraum vor Ort hat. So werden beispielsweise öffentliche Räume, die vorher als Parkflächen oder Autofahrstreifen dienten, heute als Grünflächen, für Spielplätze oder Cafés genutzt.

Anschließend folgt eine Diskussion über Probleme im Verkehr, die die Jugendlichen beobachten, und wie diesen zukünftig entgegengewirkt werden könnte. Dabei spielt vor allem die Sicherheit auf dem Fahrrad eine entscheidende Rolle, da die meisten der SchülerInnen das Bike für den täglichen Weg zur Schule nutzen.

## Aktiv gestalten

Nach der Sensibilisierung der SchülerInnen für Problemstellungen im Verkehrssystem werden ihnen mögliche Lösungsansätze vorgestellt. Hierzu zählen beispielsweise der Ausbau des öffentlichen Verkehrs- und Radnetzes, die Schaffung von

neuen Sharingangeboten sowie die Möglichkeit zukünftig über gebündelte Anwendungen Mobilitätsträger leichter miteinander kombinieren zu können. Am Ende des ersten Tages haben die SchülerInnen die Möglichkeit, ihre eigenen Ideen und Vorstellungen einer „lebenswerteren“ Straße mithilfe eines digitalen 3D-Tools zu simulieren und sich anschließend gegenseitig vorzustellen.

## Fahrtechniktraining mit den SchülerInnen

Der zweite Workshop ist deutlich praxisorientierter. Unter der Leitung des ROSE-Teams verbessern die Jugendlichen ihre Balance, das Kurvenfahren, das Umfahren von Hindernissen und ihre Fahrtechnik. Schritt für Schritt können SchülerInnen so ihre anfänglichen Unsicherheiten überwinden und entwickeln immer mehr Spaß am Radfahren.

## Was ROSE aus den ersten Workshops mitnimmt

Die SchülerInnen wünschen sich für ihren Schulweg und zu ihren Freizeitaktivitäten übersichtlichere Kreuzungen, kürzere Wartezeiten an Ampelanlagen, mehr Abstellmöglichkeiten für ihre Räder sowie breitere Radwege.

Ein wesentlicher Bestandteil für eine lebenswerte Stadt ist für die SchülerInnen außerdem, dass genügend Platz für Freizeitaktivitäten in Form von beispielsweise weiträumigen Parks oder Cafés zur Verfügung steht. Außerdem wünschen sie sich ein attraktives Berufsangebot sowie die Möglichkeit schnell, sicher, bezahlbar und komfortabel von A nach B zu gelangen.

## Und jetzt?

Das positive Feedback und der Input der SchülerInnen für eine zukunftsorientierte Stadt- und Verkehrsplanung bestärkt ROSE darin, Mobilität für alle Personengruppen zugänglich zu machen. Mit Projekten wie diesem sollen mehr junge Menschen dazu ermutigt werden, sich aktiv in die Gestaltung des öffentlichen Raums einzubringen.

Rose Bike

# Fahrrad-Themenrouten im Erkelenzer Land erklären Vergangenheit und Gegenwart



Bei den geführten Touren, wie hier z.B. entlang der Mispelbaumentour, folgen oft einige Dutzend Heimatinteressierte den Radwanderführerinnen und -führern des Heimatvereins. Foto: Hubert Rütten, Heimatverein der Erkelenzer Lande e.V.

Bereits 2006 startete der Heimatverein der Erkelenzer Lande e.V. seine Initiative, den Menschen Geschichte, Gegenwart, Kultur und Wirtschaft der Region Rad fahrend näherzubringen. Radfahrerinnen und Radfahrer können mithilfe von Materialien des Heimatvereins die Touren in eigener Regie nachfahren. Die Streckenführungen greifen das Knotenpunktsystem auf. Für Gruppen, Vereine, Schulklassen und Lerngruppen bietet der Heimatverein durch ehrenamtliche Radtourenführerinnen und -führer begleitete Fahrten an.

## Route gegen das Vergessen

Seit 2006 gedenkt die Stadt Erkelenz mit der Route gegen das Vergessen in besonderer Weise der NS-Zeit. An neun Orten in der Kernstadt sowie in drei Außenorten geben Info-Tafeln kurze Hinweise auf Ereignisse, Entwicklungen, Opfer, Täter und Widerstand. Ein Radtouren-Faltblatt beschreibt den Weg und ergänzt kurz und knapp die Tafeln. In einer 60-seitigen Broschüre werden die Fakten vertieft. Die Radtour entlang der Route gegen das Vergessen beginnt und endet am Alten Rathaus und führt über 24 km. Die Erstellung der Druck-Erzeugnisse wurde durch NRWeltoffen gefördert.

## Mispelbaumentour

Mit der Mispelbaumentour erinnert der Heimatverein an Jubiläen von über einem Dutzend Orten im Erkelenzer Stadtgebiet. Begonnen wurde die Tour 2009, als acht Orte der ersten urkundlichen Erwähnung in einer Gerichtsurkunde am 18. März 1309 gedachten. Seit 2013 sind weitere Mispelbaum(stand)orte dazugekommen. Die Rundtour mit heute über einem Dutzend Mispelbaumstandorten kann an jedem dieser Orte begonnen werden und endet nach 35 km am selbst gewählten Startpunkt. Die 16-seitige Broschüre beschreibt die Strecke und gibt Informationen über alle Mispelbaumstandorte. Der Heimatverein

stiftete den Orten einen Mispelbaum, weil die Mispelblüte, die geldrische Rose, Bestandteil des Erkelenzer Stadtwappens ist.

## Baumschultour

Mit der Baumschultour, die im April 2014 anlässlich des „Tag des Baumes“ erstmals gefahren wurde, erinnert der Heimatverein an die Baumschultradition im Erkelenzer Land. Begonnen hat diese Tradition 1850. Bis in die 1980er-Jahre war Erkelenz mit damals 160 ha Baumschulfläche der zweitgrößte Baumschulstandort in Westdeutschland nach Kempen-Geldern (220 ha) und vor Meckenheim (120 ha). Die ca. 30 km lange Tour startet im Außenort Mennekraath und führt dann vorbei an drei Baumschulen in den Ortschaften Lövenich, Golkrath und Schwanenberg zurück zum Alten Rathaus.

## Erkelenz auf einen Blick

Heimatkunde im Schnelldurchgang ermöglicht die neueste Tour. Die 12 km lange Rundtour beginnt und endet am Alten Rathaus. Die Strecke führt durch alte Ortschaften und durch den Umsiedlungsstandort Immerath (neu). Durch diese Streckenführung und vor allem durch die Blicke in das Umland werden die Thematik der Braunkohlegewinnung und die hierdurch bedingten Probleme mit den Landschaftsveränderungen und vor allem das Schicksal der Umsiedlerinnen und Umsiedler sowie der umgesiedelten Ortschaften mit in den Blick genommen. Die Tourenbroschüre gibt erste wichtige Informationen über die angefahrenen Orte. Mithilfe der ausführlichen Materialliste und der QR-Codes im Anhang des 16-seitigen Heftes können diese Informationen zu Hause oder mithilfe des Smartphones an den Streckenorten vertieft werden.

Wilfried Mercks

E-Mail: [geschaeftsstelle@heimatverein-erkelenz.de](mailto:geschaeftsstelle@heimatverein-erkelenz.de)

Internet: [www.heimatverein-erkelenz.de](http://www.heimatverein-erkelenz.de)

# Termine 2022/2023



## 16. Fahrradkommunalkonferenz in Aachen

Als nationale Veranstaltung bietet die Fahrradkommunalkonferenz

Radverkehrsverantwortlichen aus der öffentlichen Verwaltung einmal im Jahr die Möglichkeit, sich auszutauschen und zu netzwerken. Sie findet an wechselnden Orten statt - zuletzt in der Hansestadt Bremen. Die Anmeldung ist ab Sommer 2022 möglich. Dann wird auch das Programm veröffentlicht.

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu), die Stadt Aachen und die kommunalen Spitzenverbände organisieren die Fahrradkommunalkonferenz im Auftrag des Mobilitätsforums Bund. Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Anmeldung unter: <https://difu.de/veranstaltungen/2022-11-22/16-fahradkommunalkonferenz>



## Mobilitätstag NRW in Essen

Wie bewegen wir NRW? Dieser Frage wid-

met sich das jährliche Branchentreffen, bei dem sich Akteur:innen und Partner:innen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Behörden auf Einladung des Bündnisses für Mobilität des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen über die wichtigen Mobilitätsthemen unserer Zeit austauschen. Der Kongress hat sich in den vergangenen Jahren zu einer wichtigen Netzwerkveranstaltung der Mobilitätsbranche – und auch darüber hinaus – mit zuletzt rund 3.000 Teilnehmer:innen entwickelt. Dies spiegelt sich nun im neuen Namen wider: Der Bündnistag heisst nun Mobilitätstag NRW.

Unter dem Motto „Klimafreundlich und flexibel. So will ich mobil sein!“ findet der Mobilitätstag NRW 2022 statt. Nähere Informationen zum Programm und den Referent:innen finden Sie demnächst auf der Homepage <https://www.mobilitaetstag.nrw/>



## Fahrrad Essen 2023

Die Fahrrad Essen ist mit rund 83.000 Besuchern und 250 Ausstellern eine der größten

Fahrradmessen in NRW. Der Schwerpunkt der Messe liegt auf E-Bikes und Urban Biking. Insbesondere City- und Lastenräder entwickeln sich für viele Besucher zur nachhaltigen Alternative zu Auto, Bus und Bahn. Interessierte Käufer können eine Vielzahl dieser Räder auf mehreren Parcours testen. In einem umfangreichen Rahmenprogramm diskutieren Experten außerdem aktuelle Themen wie den neuen Radschnellweg RS1. Ebenfalls mit eigenem Stand wieder vertreten ist die AGFS zusammen mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.



## Velo-city in Leipzig

Wie keine andere Veranstaltung bietet Velo-City eine globale Plattform für den Wissensaustausch zur Förderung aktiver und nachhaltiger Mobilität und Politiktransfer, auf der Befürworter, Städte, Entscheidungsträger, Wissenschaftler und Branchenführer zusammenkommen, um die Zukunft des Radverkehrs zu gestalten. „Leading the Transition“ lautet das Schwerpunktthema der nächsten Velo-city-Konferenz, die vom 09. bis 12. Mai 2023 in Leipzig stattfinden wird. Für das interaktive Programm wurde nun der „Call for Abstracts“ geöffnet. Interessierte Referent:innen können bis zum 31. Oktober Vortragsthemen zu Best-Practice-Beispielen, Datenerhebung und -analyse, Innovationen oder anderen spannenden Projekten einreichen. 2023 wird es zusätzlich auch einen akademischen „Call for Abstracts“ geben. Sie möchten das Programm der Velo-city 2023 mitgestalten? Hier finden Sie alle Informationen zum „Call for Abstracts“.



## polisMOBILITY 2023 in Köln

Die polisMOBILITY ist das vernetzte, internationale Event zur Zukunft von Mobilität und urbanem Leben. Sie findet vom 24. bis zum 26. Mai 2023 auf dem Kölner Messegelände statt. Das Messe-Event versteht sich als Dialogplattform für alle Player der urbanen Mobilität.

Mit ihrem ungewöhnlichen Veranstaltungskonzept geht die polisMOBILITY neue Wege: nicht die Darstellung der Produkte steht im Vordergrund, sondern der Austausch über nachhaltige Mobilitätslösungen.

Eine tragende Funktion spielt in diesem Zusammenhang die polisMOBILITY Konferenz. Die interdisziplinäre Konferenz geht insbesondere auf Strategien und Lösungen zukünftiger Mobilitäts-Ökosysteme ein. Der strategische Fokus liegt darin, den Austausch zwischen Industrie und Kommunen (B2G) sowie der Wirtschaftsunternehmen untereinander (B2B) zu gewährleisten.

Zeitgleich mit der polisMOBILITY findet im Kongresszentrum Ost der Koelnmesse die Hauptversammlung des Deutschen Städtetages statt. Weitere Informationen unter: <https://www.polismobility.de/die-messe/polismobility/>

# Impressum

## Herausgeber

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, November 2022

## Redaktion, Gestaltung und Produktion

**P3** Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH, Köln

## Fachliche Betreuung

**IGS** | INGENIEURGESELLSCHAFT STOLZ mbH

## 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

E-Mail: [info@agfs-nrw.de](mailto:info@agfs-nrw.de)

[www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)

Facebook: [agfsnrw](https://www.facebook.com/agfsnrw)

Twitter: [agfs\\_nrw](https://twitter.com/agfs_nrw)



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 / Gütersloh  
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 / Rheine / Rhein-Erft-Kreis  
Rhein-Kreis Neuss / Rhein-Sieg-Kreis / Rietberg  
Rommerskirchen / Schöppingen / Schwerte  
Soest / Städteregion Aachen / Telgte  
Troisdorf / Unna / Velen / Wesel / Wuppertal