

nahmobil

No.21 – MAI 2023

4. Deutscher Fußverkehrskongress

Das wichtigste Ziel:
Flächengerechtigkeit

Seite 35

Rechtssicherheit

MUNV veröffentlicht Erlass
zu Piktogrammketten

Seite 36

Carlsplatz Düsseldorf

Mehr Nahmobilität und
Aufenthaltsqualität

Seite 52

30 Jahre
AGFS NRW
Jubiläumsbroschüre
in der Mitte dieser
Ausgabe

Gemeinsam.Anders.Machen Wie gelingt die Verkehrswende?

Ab Seite 8



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

sicher haben Sie es schon gehört: Die AGFS NRW feiert 2023 ihr 30-jähriges Jubiläum. Für uns war und ist es eine Erfolgsgeschichte. Was uns in den letzten drei Jahrzehnten angetrieben hat, wo wir heute stehen und welche Ziele wir für die Zukunft verfolgen, haben wir für Sie in der beiliegenden Jubiläumsschrift zusammengestellt.

Das Fahrrad als ernst zu nehmende Alternative zum Auto ist bei den Menschen, in der Politik und in den Medien längst angekommen. Auch der Fußverkehr erobert nach und nach seinen Platz als umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Verkehrsart. Und trotzdem: Mit der Verkehrswende will es nicht so recht vorangehen.

Gemeinsam.Anders.Machen sind die Schlagworte, mit denen wir auf unserem AGFS-Kongress am 25. Mai 2023 in Köln die Umsetzung der Verkehrswende in den Kommunen weiter in Schwung bringen möchten. Der Fokus des Kongresses liegt ganz klar auf dem, was möglich ist. Jetzt. Denn trotz aller Hemmnisse gibt es Kommunen, die bereits mit gutem Beispiel vorangehen.

Unser Jubiläum greifen wir auch auf unserem Messestand auf der polis-MOBILITY auf, die vom 24. bis 26. Mai 2023 in der koelnmesse stattfindet. Ich freue mich, wenn wir uns dort sehen und austauschen können.

Danke, dass Sie sich zusammen mit uns für mehr fußgänger- und fahrradfreundliche Infrastruktur einsetzen und damit lebenswerte Gemeinden und Städte schaffen. Lassen Sie uns gemeinsam weiterhin mit Mut und Pioniergeist unsere Zukunft gestalten – **heute, hier und jetzt!**



Dipl.-Ing. Christine Fuchs

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



Inhalt

SCHWERPUNKTTHEMA

- 08 Gemeinsam.Anders.Machen
Titelthema
- 11 AGFS-Kongress 2023: Mehr Verkehrswende wagen
- 12 Mein Radnetz, meine Sharing-Flotte,
mein Mini-Park
- 16 Verkehrswende und Klimaschutz
Zahlen&Daten&Fakten
- 18 Umweltverbund statt Dienstwagen – wie das auch
auf dem Land geht, erzählt uns Andreas Hombach

UMSETZUNG FANAG

- 20 Vorbereitungen für das landesweite
Radvorrangnetz laufen
- 21 Verkehrswende oder Parkplatz?

INTERVIEW

- 22 „Verkehrswende bedeutet mehr Vielfalt“ –
Dr. Wiebke Zimmer im Interview

AUS DER AGFS

- 25 Neuer Look zum 30. Jubiläum
- 25 AGFS-Jubiläum auf der polisMOBILITY



Ich hätte damit rechnen können,
dass die Fahrt zum Bahnhof in
aller Frühe abhängig von der
Witterung manchmal auch zu
einer echten Herausforderung
wird ... ;-)

Andreas Hombach, WSM

AUS DER AGFS

- 26 30 Jahre Fuß- und Radverkehrsförderung
und 100 Mitglieder
- 28 Der Deutsche Fahrradpreis 2023
- 29 SC Freiburg zeigt Leidenschaft beim
Fußball und beim Radfahren
- 30 AGFS NRW wieder auf der Fahrrad Essen
- 31 AGFS-Campus: Neue digitale Plattform
- 31 Jetzt bewerben: „PLANE DEINE STADT!“ geht weiter
- 32 AGFS-Exkursion: Mit Landtagsabgeordneten in die
Niederlande

FUSSVERKEHR

- 33 AG Fußverkehr: AGFS NRW sorgt für Austausch
- 33 Neue Broschüre des FUSS e.V.: Mit kleinen
Schritten Großes bewirken
- 34 Fußverkehrs-Check in der Stadt Aachen
- 35 Rückblick auf den 4. Deutscher Fußverkehrs-
kongress
Titelthema

PLANUNGSTECHNISCHE FRAGESTELLUNGEN

- 36 Rechtssicherheit für Piktogrammketten
Titelthema
- 37 Weniger freie Rechtsabbieger für mehr
Nahmobilität

INFRASTRUKTUR

- 38 Radweg auf der Ludwigsallee in Aachen
- 39 Markierung und Beschilderung
der Aachener Rad-Vorrang-Routen

INFRASTRUKTUR

- 39 Interkommunaler Radweg in Bünde
- 40 Coesfeld: Hier bitte gerne mal anlehnen
- 41 Viel Platz für Fietsen und Co. am neuen Coesfelder Bahnhof
- 42 Per Rad und zu Fuß durch Bielefeld
- 44 Städtereion Aachen entwickelt Musterlösung für Radschleusen
- 45 Qualitätsentwicklung Radregion Rheinland e.V. führt Workshops durch
- 45 Stadt Münster investiert Millionen in den Radverkehr
- 46 Pop-up-Radweg in Recklinghausen
- 48 Neue Bahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer in Rheine
- 49 Digitales Fahrradparken in Münster
- 50 270 neue Fahrradboxen für Essen
- 51 Düsseldorf: Dauerhafte Markierungen nach Testphase
- 51 Lückenschluss und mehr Sicherheit in Düsseldorf
- 52 Carlsplatz Düsseldorf
Titelthema
- 54 Neun Kilometer neue Fahrradinfrastruktur auf den Kölner Ringen
- 56 Sechs Mobilstationen für den Kreis Lippe
- 58 Bis zu 200 Grünpeile für den Radverkehr in Düsseldorf

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 59 Programm zum Abbau von freilaufenden Rechtsabbiegern in Köln
- 60 Verkehrszählung in der Düsseldorfer Innenstadt
- 62 Kreis Warendorf erhält ADFC-Siegel
- 63 Erstes Fahrradbarometer in Köln
- 64 Neue Sportlerduschen für die Kreisverwaltung Viersen
- 64 Anzahl der Radfahrer*innen in Köln gestiegen
- 65 Dortmund: 5.760 Tonnen weniger CO₂
- 68 Mobility Challenge Düsseldorf

TOURISMUS

- 70 Wirtschaftsfaktor Fahrrad
- 70 ADFC-Radreiseanalyse 2023

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 72 Schwalbe ist Fahrradfreundlicher Arbeitgeber – Zertifikat in „Gold“
- 73 Aufs Leihrad gekommen mit Naturstrom

TERMINE

BEST PRACTICE



Raum und Mobilität zusammen denken

Für eine nachhaltige Gestaltung unserer Mobilität müssen wir die Aufmerksamkeit auf das Wechselspiel von Raum und Mobilität richten. Denn städtebauliche Strukturen beeinflussen maßgeblich die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen. Kompakte, vielfältige und Nutzungsgemischte Räume sind ein Schlüssel für mehr Freiheit in unserer individuellen Mobilitätsentscheidung. Verweilmöglichkeiten sowie abwechslungsreiche, möglichst barrierefreie Angebote machen das Quartier zum Ort für Aufenthalt, Begegnung und Austausch. Der Straßenraum wird damit zum Lebensraum. Die vorliegende acatech DISKUSSION ist als thematischer Einstieg konzipiert und erklärt unter



Bild © acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften e.V.

Zuhilfenahme von Regelkreisen die grundlegenden Wechselwirkungen von Raum und Mobilität. Die Publikation steht bereit zum Download unter: <https://www.acatech.de/publikation/ankommen-statt-unterwegs-sein/>

Intelligent mobil im Wohnquartier

Vor der eigenen Haustür beginnen und enden mehr als drei Viertel unserer Wege. Deshalb ist ein vielfältiges Mobilitätsangebot im Wohnquartier der Schlüssel zur Verkehrswende. Seit dem Start im Jahr 2020 hat das Projekt „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“ des ökologischen Verkehrsclubs VCD ein Ziel verfolgt: möglichst vielen Menschen den Zugang zu klimafreundlicher Mobilität so leicht wie möglich zu machen. Und zwar indem die richtigen Bedingungen direkt am Wohnort intelligent geplant und umgesetzt werden. Der daraus entstandene Handlungsleitfaden sowie zahlreiche gute Beispiele sind übersichtlich aufbereitet auf der Homepage <https://intelligentmobil.de/> zu finden.





Bild © Radlogistikverband Deutschland

Radlogistik auf einen Blick

#iKnowRadlogistik verspricht, praxisnahe Planungshilfen zur Radlogistik für Kommunen, Unternehmen und andere Akteure bereitzustellen. Mit einer Wissenslandkarte zur systematischen Betrachtung der Branche und ihrer Entwicklungspotenziale sollen vorhandene Informationen übersichtlich aufbereitet werden. Das Projekt ist Teil des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP). Weitere Informationen finden Sie unter: <https://rlvd.bike/iknowradlogistik/>

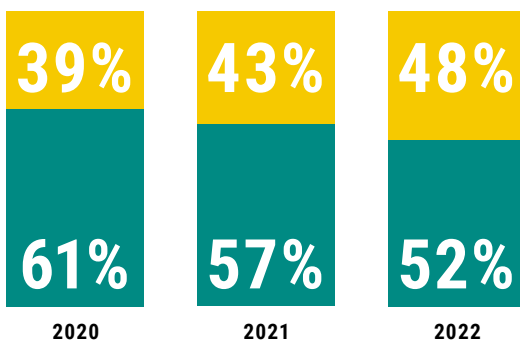
E-Bikes auf der Überholspur – Cargobikes werden immer beliebter

Der Anteil der verkauften E-Bikes in Deutschland steigt von Jahr zu Jahr. 2022 sind 2,4 Millionen Fahrräder und 2,2 Millionen E-Bikes über die Ladentheken gegangen. Der Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV) rechnet damit,

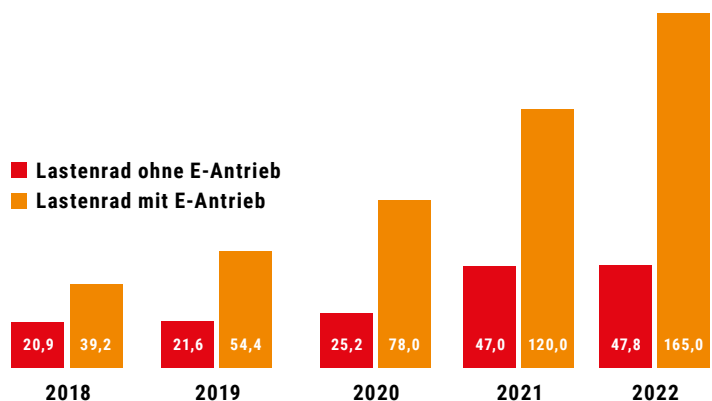
dass 2023 erstmals mehr E-Bikes als Fahrräder verkauft werden. Cargobikes gehören zu den wachstumsstärksten Modellgruppen. 2022 gab es bei den Verkaufszahlen einen Zuwachs von 27,4% gegenüber dem Vor-

jahr. Verantwortlich für den sprunghaften Anstieg sind die Modelle mit Elektroantrieb. Die Unterstützung durch den Motor ist laut ZIV für viele ein „Enabler“ in der Nutzung.

■ E-Bikes
■ Fahrräder



Anteil Fahrräder und E-Bikes im Verkauf in Deutschland (in Prozent) – Quelle: ZIV



Verkauf Lastenräder (Stückzahl in Tausend) – Quelle: ZIV



Bild © connel_design, Adobe Stock

Gemeinsam.Anders.Machen

Wie die Verkehrswende in den Kommunen an Fahrt aufnehmen kann

Städte wie Kopenhagen, Wien oder Barcelona zeigen es eindrücklich: mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr führt unweigerlich zu einer höheren Lebensqualität. Dennoch kommt die Verkehrswende in deutschen Städten nur langsam voran. Warum steigen hier so wenige Menschen vom Auto auf den ÖPNV, das Fahrrad oder die eigenen Füße um? Der Autor Wolf Lotter hat dies in einem Essay treffend zusammengefasst: „Der eigentliche Schlüssel bei allem, was die Verkehrsprobleme der Gegenwart lösen soll, steckt in den Worten Komfort, Bequemlichkeit, Qualität und Zugang. Die öffentlichen Verkehrsmittel setzen sich nicht durch den moralischen Zeigefinger durch, sondern nur dort, wo sie bequemer und besser sind als ihre Alternativen.“ Was hier auf die öffentlichen Verkehrsmittel bezogen ist, gilt für alle Verkehrsarten gleichermaßen.

Gute Alternativen müssen her

Die entscheidende Aussage ist: Appelle alleine reichen nicht aus. Auch rein restriktive Maßnahmen, welche die Nutzung des Autos einschränken, werden die Verkehrswende nicht beschleunigen. Sie könnten sogar das Gegenteil bewirken und den gerade in Gang gesetzten Kulturwandel – weg von der Bevorrechtigung des Autos hin zu einer Gleichberechtigung aller Fortbewegungsmöglichkeiten – wieder ins Stocken bringen. Vielmehr müssen der Bund, das Land NRW und die Kommunen zügig ein komfortables, bequemes, qualitativ hochwertiges und einfach zugängliches Angebot an Alternativen zum Auto bereitstellen. Doch wie können diese Angebote schnellstmöglich geschaffen werden? Besonders vor dem Hintergrund des weiter zunehmenden Fachkräftemangels? In den Kommunen muss es Veränderungen auf verschiedenen Ebenen geben: bei der politischen Entscheidungsfindung, bei der Organisation der Verwaltungsabläufe, bei der Strukturierung der Planungsprozesse und bei der Realisierung der Angebote. Dabei muss die Umsetzung von wirksamen Maßnahmen immer im Fokus stehen.

Im Netz planen – schnell und effektiv

Wirksam sind Maßnahmen dann, wenn sie im Zusammenhang geplant werden und eine durchgängige Nutzung ermöglichen – wenn sie also dem Netzgedanken entsprechen. Ein komfortabler und sicherer Radweg wird keinen merklichen Effekt auf das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger entfalten, wenn er nicht Teil eines gut verzweigten Netzes ist, in dem das Fahrrad Priorität genießt. Solche Vorrangnetze oder -bereiche müssen für alle Verkehrsarten geplant und realisiert werden. Eine fokussierte Umsetzung von Maßnahmen fast ausschließlich in diesen Netzen und Bereichen führt zu schnellen und deutlich spürbaren Qualitätssteigerungen für alle Verkehrsteilnehmenden, bei einem effektiven Einsatz der Ressourcen – personell wie finanziell.

rinnen und Bürger entfalten, wenn er nicht Teil eines gut verzweigten Netzes ist, in dem das Fahrrad Priorität genießt. Solche Vorrangnetze oder -bereiche müssen für alle Verkehrsarten geplant und realisiert werden. Eine fokussierte Umsetzung von Maßnahmen fast ausschließlich in diesen Netzen und Bereichen führt zu schnellen und deutlich spürbaren Qualitätssteigerungen für alle Verkehrsteilnehmenden, bei einem effektiven Einsatz der Ressourcen – personell wie finanziell.

Gemeinsame Ziele vereinbaren

Sowohl die Politik und die Verwaltung als auch die Bürgerschaft müssen die Priorisierung akzeptieren und verinnerlichen – sogar tragen. Maßnahmen, die nicht Bestandteil der prioritären Netze oder Bereiche sind, sollten zukünftig nur nachrangig betrachtet werden. Dies bedeutet auch, dass sich die Beantwortung von Forderungen und Eingaben aus der Bürgerschaft, von Interessengruppen und der Politik in diese Prioritäten einordnen muss, um die Kapazitäten der kommunalen Fachkräfte nicht für Einzelinteressen zu binden.

Verlässlichen Handlungsrahmen schaffen

Auch beim Umsetzungsprozess muss es einen klaren Fokus geben. Auch hier bedarf es einer Verschlinkung. Die kommunalen Politik muss den Fachabteilungen klare und verlässliche Handlungsvorgaben für die prioritären Maßnahmen geben. Grundsatzbeschlüsse für verschiedene Bereiche können verhindern, dass in jedem Einzelfall immer wieder vom Grunde her diskutiert werden muss. Nur so können die Planenden in den Kommunen schnell und zielorientiert Lösungen entwickeln. Werden die Grundsatzbeschlüsse in einem groß angelegten Beteiligungsprozess mit der Bürgerschaft erarbeitet, erreicht man eine breite Akzeptanz und erspart sich öffentliche Diskussionen bis ins letzte Detail. Solche Grundsatzbeschlüsse bieten sich für eine Vielzahl von Themen an – vom Parken über die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr bis hin zur Einrichtung von Fahrradstraßen. Kommunen in Nordrhein-Westfalen machen sich aktuell vermehrt daran, diese Grundsatzbeschlüsse zu verfassen.

Verkehrswende ist vielschichtige Herausforderung

Ohne eine Optimierung der Verwaltungsorganisation und



der internen Abläufe ist eine verlässliche Handlungsvorgabe vonseiten der Politik nur eine hinreichende, aber keine ausreichende Bedingung. Die Verkehrswende ist eine vielschichtige Herausforderung, die weder den Entscheidungs- noch den Arbeitsstrukturen in den Kommunen entspricht, da einerseits soziale, ökonomische, ökologische und kulturelle Aspekte ebenso zu betrachten sind wie andererseits die baulich-räumliche Einheit mit ihren Infrastrukturen und Eigenschaften. Entsprechend ist die Gestaltung der Verkehrswende immer auch ein Zusammenführen von verschiedenen fachlich-thematischen Handlungsfeldern und von verschiedenen räumlichen Ebenen von der Region über die Stadt/Gemeinde und das Quartier bis hin zu einem einzelnen Straßenzug oder Grundstück. Hinzu kommen rechtliche, organisatorische oder verfahrenstechnische Faktoren. Die fachübergreifende Zusammenarbeit ist daher unabdingbar und bedarf neuer Strukturen und Ansätze in den Kommunen.

Zuständigkeiten von Land und Bund

Auch das Land NRW und der Bund sind gefragt: Der regulative Rahmen für die Gestaltung der Verkehrswende

muss dringend angepasst werden – u.a. durch eine Überarbeitung des Straßenverkehrsrechts. Ebenso muss die Planung und Umsetzung von Maßnahmen, die über die kommunalen Grenzen hinausgehen, wie z.B. Radpendler-routen, vereinfacht werden, indem diese im Gesamten betrachtet und zentral geplant werden. Gleichzeitig müssen die Kommunen durch vereinfachte Verfahren bei der Genehmigung unterstützt werden. Das beginnt schon bei der Beantragung der Fördermittel.

Beschleunigt in die Verkehrswende

Es gilt nunmehr Ansätze und Wege zu finden, die zuvor dargestellten Ideen in den Kommunen umzusetzen. Ziel allen Handelns muss es dabei sein, die vorhandenen Personalkapazitäten besser zu nutzen. Manch eine Kommune hat hierzu schon Möglichkeiten gefunden. Die AGFS NRW setzt mit ihrem Kongress „Gemeinsam.Anders.Machen“ den Startpunkt, um diesen Prozess der Fokussierung und Priorisierung und damit der Beschleunigung der Verkehrswende in den Kommunen zu unterstützen.

Christine Fuchs/AGFS NRW und Michael Vieten/IGS mbH

AGFS-Kongress 2023 – Gemeinsam.Anders.Machen

Wie Kommunen der Sprung in die schnelle Umsetzung der Verkehrswende gelingt

Fachkräftemangel, schleppende Genehmigungsverfahren, mangelnde politische Mehrheiten: Die Liste der Hemmnisse für einen schnellen Umbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur ist lang. Dennoch gibt es Kommunen, die schneller vorankommen, wenn es darum geht, Orte mit hoher Lebens- und Bewegungsqualität zu schaffen. Was machen sie anders und wie gelingt es, die Erkenntnisse auf andere Städte und Gemeinden zu übertragen? Der AGFS-Kongress am 25. Mai 2023 in Köln legt den Fokus auf die Frage, wie Kommunen der Sprung in die schnelle Umsetzung gelingen kann. Durch das Programm führt Moderatorin Vivien Leue.

Konstruktiv und lösungsorientiert – das erwartet die Gäste

Warum brauchen wir überhaupt eine Verkehrswende? Welche konkreten Veränderungen sind damit für jede:n Einzelne:n verbunden? Wie gelingt es den kommunalen Akteur:innen, den Zustand der Hilflosigkeit abzulegen und endlich ins Handeln zu kommen. Namhafte Expertinnen wie Dr. Wiebke Zimmer, stellvertretende Leiterin der Agora Verkehrswende, und Prof. Dr. Maren Urner, Neurowissenschaftlerin und Professorin für Medienpsychologie, geben Antworten auf diese Fragen. Im Interview mit Dr. Wiebke Zimmer auf Seite 22 erfahren Sie mehr dazu. Welche Ziele und Pläne für mehr Rad- und Fußverkehr das Land verfolgt, stellt Viktor Haase, Staatssekretär im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, vor.

Handlungsräume schaffen – Potenziale ausschöpfen

Auch wenn die Bedingungen für die Förderung des Rad- und Fußverkehrs noch nicht perfekt sind: Vieles ist jetzt schon möglich. Mit dem Kongress und dieser Ausgabe der Nahmobil möchte die AGFS NRW den Fokus auf die vorhandenen Potenziale le-

gen und mittels guter Beispiele aus der Praxis aufzeigen, wie Hindernisse überwunden werden können. Dabei soll ein Blick über den Tellerrand zeigen, dass ein Großprojekt wie die Verkehrswende zum Erfolg werden kann, wenn der Wandel intensiv geplant und begleitet wird. Ausgewählte Beispiele aus Bocholt, Brühl, Düsseldorf und der Region Ostwestfalen-Lippe finden Sie auch im Artikel auf der folgenden Seite.

Gemeinsam: Es ist mehr möglich, als man denkt.

Es gilt, kreativ zu werden, Dinge auszuprobieren und die vorhandenen Spielräume zu nutzen, um alte Muster abzulegen und neue Wege zu gehen.

Dafür müssen möglichst viele an einem Strang ziehen. Wie wichtig Überzeugungsarbeit ist, wird der Kongress ebenso ergründen wie die Frage, was gute Kommunikation und Beteiligung ausmacht.

Fachkonferenz: Cargo-Bike Sharing Europe

Als erste europäische Fachkonferenz zum Thema Lastenrad-Sharing lädt die „Cargo Bike Sharing Europe (CBSE)“ am 24. Mai 2023 Anbieter, Städte und andere Stakeholder zum Expertenaustausch und Netzwerken nach Köln ein. Die Konferenz findet in der Koelnmesse auf der polis-MOBILITY statt.



Bild © connel_design, Adobe Stock

Mein Radnetz, meine Sharing-Flotte, mein Mini-Park

Die Mobilitätswende ist mancherorts besser als ihr Ruf. Wenn der Straßenraum erst mal für aktive Mobilität umgestaltet ist, kommt das bei den Menschen vor Ort meist gut an. Das zeigen vier Erfolgsgeschichten aus Nordrhein-Westfalen.

Die „versunkene Brücke“ an der Aa ist ein neues Highlight in der 70.000-Einwohner-Stadt. Mit dieser und der „Podiumsbrücke“ hat die Stadt Lücken im Radwegenetz geschlossen und zugleich den Radverkehr deutlich beschleunigt. Sie sind aber auch ein Signal aus der Politik, das zeigt, dass Radfahrer wertgeschätzt werden in Bocholt und dass der Radverkehr zukünftig eine noch größere Rolle im Alltagsverkehr spielen soll als bisher.

Das ist eine echte Herausforderung. Radfahren gehört in Bocholt seit jeher zur Alltagskultur. 2015 lag der Anteil des Radverkehrs bei 40% am Gesamtverkehr. Nun will die Stadt noch besser werden. „Wir müssen die vorhandene Radinfrastruktur an die wachsende Zahl von E-Bikes, breiteren Lastenrädern und immer mehr Radfahrern anpassen“, sagt Jan Diesfeld, Geschäftsbereichsleiter Mobilität.



Die „versunkene Brücke“ erlaubt ein sicheres und schnelles Unterqueren des Theodor-Heuss-Ringes. – Foto: Sven Betz

Die Verkehrswende ist weit mehr als der Umstieg von einem Fahrzeug aufs andere. Der Stadtraum mit seinen Straßen und Plätzen muss ebenfalls neu interpretiert und gestaltet werden. Bocholt, Brühl, Düsseldorf und Ostwestfalen-Lippe stellen mit zukunftsweisenden Projekten seit Jahren die Weichen für mehr aktive Mobilität in ihrer Region. Das findet Anklang in der Bevölkerung.

„Versunkene Brücke“ in Bocholt

Der Radweg entlang der Aa auf Höhe des Theodor-Heuss-Rings gehört zu den schönsten Routen für Radfahrer in Bocholt. Nur ein paar Dutzend Meter vor der viel befahrenen Straße verschwindet er in der Unterführung „versunkene Brücke“. Hier gleiten die Radfahrer einen kurzen Moment auf Höhe der Wasserlinie entlang, bevor der Weg wieder ansteigt.

Geplant ist u.a. ein komfortables Netz aus mindestens 2 m breiten Velorouten für Pendler, Schüler und Freizeitradler. Die beiden neuen Brücken spielen dabei eine wichtige Rolle. Sie sind Teil einer geplanten Veloroute, die den Osten mit dem Westen der Stadt verbinden soll. Im fertigen Zustand beginnt die Route am Aasee, einem beliebten See am Innenstadtrand, und führt über die „Podiumsbrücke“ zum ehemaligen Textilstandort „Kubaai“, dem „Kulturquartier Bocholt Aa und Industriestraße“. Dieses Gelände wird momentan in ein Wohngebiet nebst Kultur- und Freizeitzentrum umgebaut. Von dort geht es für Radfahrer rund weitere 3 km an der Aa entlang über die „versunkene Brücke“ in die Innenstadt. Langfristig soll die Strecke als regionaler Radschnellweg bis ins 12 km entfernte Isselburg ausgebaut werden.

Obwohl seit Jahrzehnten Radverkehr bei jeder Baumaßnahme mitgedacht und geplant wird, war der Bau der

Brücken kein Selbstläufer. 2,4 Mio. Euro hat die 47 m lange und 13 m breite „Podiumsbrücke“ gekostet. „Viel zu breit und viel zu teuer“, bemängelten die Kritiker. Ähnlich kontrovers verlief die Diskussion zur „versunkenen Brücke“. Sie unterquert den vierspurigen Theodor-Heuss-Ring. Damit die niedrige Deckenhöhe Radfahren überhaupt zuließ, musste ein Trog unter die Wasseroberfläche gebaut werden – Kostenpunkt: 1,5 Mio. Euro.

„Wir haben über günstigere Varianten diskutiert, aber keine dieser Varianten hätte auch nur annähernd den Komfort der jetzigen Lösungen erreicht“, sagt Diesfeld. Eine Überquerung der Straße mit Mittelinsel oder Ampel hätte für Radfahrer lange Wartezeiten zur Folge gehabt, eine Brücke über die Hauptstraße eine zu steile Anfahrt. Auch die „Podiumsbrücke“ war alternativlos. „Wenn Kubaai fertig ist, werden zeitweise Hunderte Besucher die Brücke nutzen, wenn sie die Veranstaltungen besuchen, dann brauchen wir die Breite für Fußgänger und Radfahrer“, sagt er. Schlussendlich erhielt die Verwaltung grünes Licht.

Mittlerweile sind die Bocholter stolz auf ihre Brücken. Sie sind ein beliebtes Fotomotiv. Beide Bauwerke setzen mit ihrem Design neue Standards bei der Radverkehrsplanung.

Brühl macht Kinder und Senioren mobil

Spätestens seit der Coronapandemie ist das Zufußgehen ins Blickfeld vieler Kommunen gerückt. Verkehrsexperten sind sich einig: Fußverkehr ist Basismobilität und wichtig. Die Stadt Brühl fördert diese Alltagsmobilität, indem sie beliebte Wege auf besondere Weise verschönert.

Den bunten Hüpfekästchen in der Schützenstraße können nur wenige Kinder widerstehen, ebenso wenig dem Querbalken in der Rheinstraße. Die einen balancieren ihn entlang, andere laufen um ihn herum. Sich bewegen, unterwegs sein und Plätze in der Stadt zurückerobern, dieses



Bild © Stadt Brühl

Verhalten will die Stadt Brühl fördern. Im Rahmen des Projekts „beispielbare und besitzbare Stadt“ hat die Verwaltung 200 multifunktionale Objekte zum Spielen und Sitzen in der Innenstadt verteilt. Sie sind eine Einladung an Kinder und Senioren, mehr Zeit draußen zu verbringen. Mit dem Projekt wird Brühl zum Vorreiter. Die Verwaltung gestaltet den Stadtraum neu. „Früher hatten die Kinder deutlich mehr Spielmöglichkeiten vor der Haustür oder auf dem Weg zur Schule“, sagt Henning Korte, Abteilungsleiter ÖPNV, Mobilität und Verkehr in Brühl. Im Rahmen der „beispielbaren Stadt“ wurden die zentralen Wege der Kinder so gestaltet, dass die Kleinen dort gern unterwegs sind und zugleich die Verkehrssicherheit für sie erhöht wird.

„Wir platzieren die Spielobjekte in Nebenstraßen und lotsen die Kinder auf diese Weise gezielt weg von den viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen“, sagt Korte. Ein Findling am Wegesrand wird ebenso zum Spielobjekt wie eine bunte Buchstabenraupe, die in 2 m Länge auf den Gehweg geklebt wird. Das Konzept und die Idee zu den verschiedenen Objekten hat Bernhard Meyer entwickelt, Professor für Sozialplanung, Gemeinwesenarbeit und Pädagogik. Der Clou seiner Objekte ist, dass sie unterschiedlich genutzt werden können, wie etwa der Querbalken: „Für Kinder ist er ein Kletterobjekt oder etwas, das sie in ihr Spiel



Bild © Stadt Brühl



Die Standorte der verschiedenen Ruhe- und Bewegungsangebote auf den Gehwegen, in Parks und im Zentrum hat die Verwaltung gemeinsam mit Kindern, Vertretern von Kitas und Schulen, den Senioren und Professor Meyer erarbeitet. „Die Umsetzung ist arbeitsintensiv“, sagt Korte. Für jedes Objekt muss vor Ort geprüft werden, ob der Gehweg breit genug ist, ob ein Fallschutz eingerichtet werden sollte oder ob sich der Standort auf Privatbesitz befindet. Aber der Aufwand lohnt sich. „Die Rückmeldungen sind gut und die Nachfrage ist groß“, sagt Korte. Weitere Schulen fragten an, wann das Konzept in ihren Ortsteilen ausgerollt werde. Die Vorbereitungen dafür laufen bereits.

Düsseldorf: Ein Start-up macht Mobilitätswende zum Anfassen

Damit die Mobilitätswende gelingt, müssen die Zahl der Autos und der Autobesitz in den Städten sinken.

integrieren“, sagt Korte. Ältere dagegen lehnten sich an den Balken, um sich kurz auszuruhen.

Die Objekte, die auch als Sitzgelegenheiten genutzt werden können, erweitern den Aktionsradius der Senioren. „Wenn sie auf dem Weg zum Markt oder in die Fußgängerzone ausreichend Plätze zum Verweilen finden, machen sie sich auf den Weg“, sagt Korte. Gibt es die nicht, lassen sie sich den Einkauf nach Hause bringen. Das Angebot halte Ältere länger mobil – körperlich, aber auch geistig. „Eine Bank oder eine Sitzgruppe kann zum Treffpunkt werden oder auch zum



Lastenrad mieten oder Fahrräder abstellen – die Mobilitätsstationen bieten viele Möglichkeiten. – Fotos: Connected Mobility Düsseldorf GmbH

kommunalen Kino“, sagt Korte. Manche Senioren beobachten gerne allein das Treiben auf der Straße, andere kommen dort mit Passanten ins Gespräch.

Ein wirkungsvoller Hebel, um das zu erreichen, ist ein attraktives Sharing-Angebot. Düsseldorf schafft mit 100 Mobilitätsstationen eine echte Alternative zum Privatwagen vor der eigenen Haustür.

Früher parkten 30 Autos auf dem Oval namens „Bachplätzchen“ im Düsseldorfer Stadtteil Unterbilk. Im Dezember 2022 ist aus dem Parkplatz ein begrünter Treffpunkt geworden. Zwischen Bäumen und Pflanzen haben die Anwohner dort nun ausreichend Platz zum Verweilen und zum Boulespielen. Außerdem können sie an der neuen Mobilitätsstation verschiedene Sharing-Fahrzeuge ausleihen.

Der Umbau des Parkplatzes ist der Auftakt einer Offensive, die das Teilen verschiedener Fahrzeuge in Düsseldorf leicht und attraktiv machen soll. Bis 2030 will das Startup „Connected Mobility Düsseldorf GmbH“ (CMD) im Auftrag der Stadt 100 Mobilitätsstationen im Zentrum errichten. Acht sind bereits fertig. Die Station am „Bachplätzchen“ in dem Wohnquartier ohne ÖPNV-Anbindung ist das Vorzeigeprojekt der CMD. Dort ist der Mehrwert sichtbar, den die Transformation des Stadtraums für die Anwohner mit sich bringt.

Innerhalb von zwei Jahren wurde der 2.500 m² große Platz komplett umgebaut. Der Großteil des Asphalt wurde entfernt und durch Grün ersetzt. Jetzt haben die Anwohner einen Minipark vor ihrer Haustür und Zugriff auf einen Fahrzeug-Pool aus E-Autos, Lastenrädern, E-Scootern und E-Mopeds. Zudem wurden Ladesäulen für E-Autos installiert sowie eine doppelstöckige Fahrradabstellanlage, zwei Sharing-Parkplätze für Elektrokleinstfahrzeuge und eine Reparaturstation mit Luftpumpen und Werkzeug. Auf Wunsch der Anwohner wurde oben drein eine Freifläche zum Boulespielen und für kleine Veranstaltungen errichtet.

„Platz ist Luxus im Stadtzentrum“, sagt Ariane Kersting, Sprecherin der

CMD. Jede Mobilitätsstation soll deshalb auch das Umfeld aufwerten. Neben dem Fuhrpark werden stets neue Grünflächen geschaffen oder Sitzgelegenheiten – je nachdem, wie viel Platz im Wohnquartier, an der ÖPNV-Station oder bei den Unternehmen zur Verfügung steht. „Die Dächer der Fahrradabstellanlagen sind immer begrünt, um das Klima vor Ort und die Biodiversität zu verbessern“, sagt Ariane Kersting.

In den kommenden Monaten werden weitere Mobilitätsstationen in der Innenstadt entstehen. Das Interesse in der Bevölkerung ist groß. „Als die ersten Stationen fertig waren, riefen uns die Bürger an und meldeten Bedarf vor ihrer Haustür an“, sagt die CMD-Sprecherin. Die Aussichten für sie sind gut. Langfristig soll es laut Ariane Kersting in der Düsseldorfer Innenstadt etwa alle 500 m eine Mobilitätsstation geben. „Die Menschen müssen die Chance erhalten, die verschiedenen Sharing-Angebote in ihrem Alltag auszuprobieren“, sagt sie. Erst wenn ihnen der Zugriff auf die Alternative zum Auto gesichert und komfortabel erscheint, würden sie überhaupt darüber nachdenken, auf ihren Zweitwagen zu verzichten.

2.000 km Radnetz für Ostwestfalen-Lippe

Das Fahrrad mit und ohne Motor kann auch im ländlichen Raum das Auto auf vielen Strecken als Pendlerfahrzeug ablösen. Davon sind die Vertreter der Region Ostwestfalen-Lippe (OWL) überzeugt. Was dafür bislang fehlte, war ein Radnetz. Das haben die Fachleute der Region im Rahmen eines REGIONALE-2022-Projekts geplant: das Radnetz OWL. Es umfasst knapp 2.000 km und verbindet auf einer Fläche von 6.500 km² die wich-

tigsten Städte und Gemeinden auf direktem Weg miteinander. Dazu gehören beispielsweise Minden, Bielefeld, Gütersloh, Paderborn und Höxter.

Das Besondere am Radnetz OWL ist, die Planung ist abgeschlossen. „Das Netz ist über die Kreisgrenzen hinaus streckenscharf geplant“, sagt Astrid Butt, die das Projekt für die REGIONALE 2022 betreut hat. Sechs Kreise und die kreisfreie Stadt Bielefeld haben gemeinsam mit 70 Experten aus 69 Gemeinden innerhalb eines Jahres mit einem Planungsbüro die Streckenverläufe erarbeitet und die Standards festgelegt. „Bei den Beratungen und Konferenzen waren die politischen Entscheidungsträger dabei, etwa die Vertreter der Bezirks- und Landesregierungen und von Straßen.NRW“, sagt Astrid Butt. Damit liegt der Rahmen vor, wie ab sofort bei jeder Sanierung, Umwidmung oder dem Neubau einer Straße, die auf dem Radnetz OWL verläuft, der Radverkehr dort geplant und gebaut werden kann.

Die dafür notwendigen Planungsdaten wurden während des Projekts in einer Datenbank erfasst. „Jeder Kreis hat die Datei erhalten und kann sie nun nutzen“, sagt Astrid Butt.

Der Kreis Höxter hat damit bereits begonnen. Im Oktober 2022 wurde eine 2,5 km lange Strecke von Bad Driburg Richtung Brakel innerorts und außerorts für den Radverkehr erneuert. Bis nach Brakel sind es 15 km auf dem Radnetz OWL. „Mit dem E-Bike sind solche Strecken selbst für untrainierte Radfahrer machbar“, sagt Astrid Butt.

Andrea Reidl/Freie Journalistin

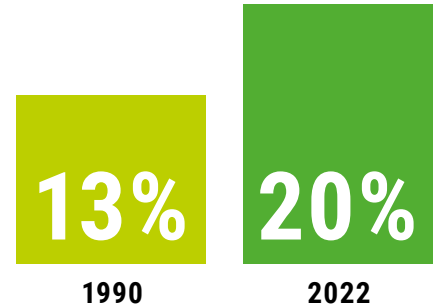
Zahlen – Daten – Fakten

Verkehrswende und Klimaschutz

Anteil des Verkehrssektors an den Treibhausgasemissionen Deutschlands

Der Verkehrssektor hat bislang nur sehr wenig zum Klimaschutz beigetragen. Sein Anteil an den Treibhausgasemissionen Deutschlands betrug 2022 ca. 20% – und damit sieben Prozentpunkte mehr als 1990.

(Quelle: UBA 2023)



Verkehrswende – was bedeutet das?



Die Verkehrswende steht im Dreiklang mit der Mobilitäts- und der Antriebswende. Da mittelfristig nicht ausreichend klimaneutrale Energie vorhanden sein wird, muss der Energieverbrauch im Verkehr gesenkt werden.

(<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#rolle>)

Wunsch nach Veränderung

Der Lockdown hat gezeigt: Eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens ist möglich. Viele können sich vorstellen, die neuen Gewohnheiten auch in Zukunft beizubehalten.

(Quelle: TÜV Mobility Studie 2022 – TÜV Verband)

56%

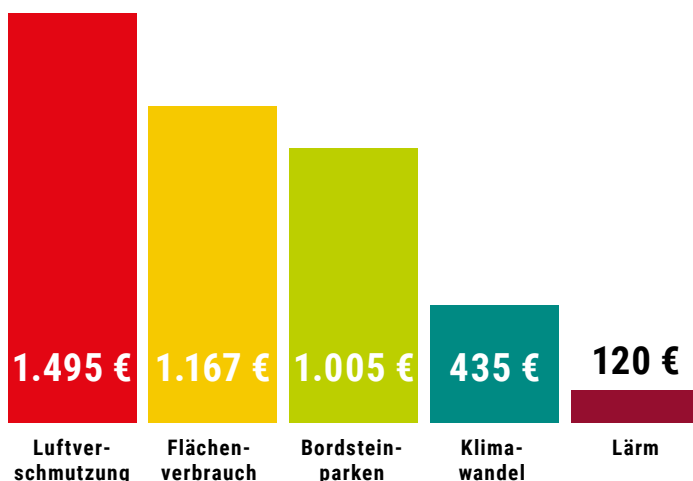
wünschen sich, dass der gesamte Mobilitätsbedarf über den ÖPNV abgedeckt wird.

70%

fordern den Ausbau der Infrastruktur für Fahrräder.

Privates Auto – soziale Kosten

Der Umbau des Verkehrssystems kostet Geld. Aber was kostet der Status quo? Ein internationales Forscherteam hat herausgefunden: zwischen 29 und 41% der Kosten eines privat genutzten Autos trägt die Gesellschaft. Steuern und Nutzungsgebühren decken nur einen Teil der entstehenden Kosten. (Quelle: Stefan Gössling et al., *The lifetime cost of driving a car*, 2022)



Haushalte mit niedrigeren Einkommen sind häufiger von den Umweltbelastungen betroffen, verursachen im Durchschnitt jedoch weniger Emissionen, da Ihnen seltener ein Pkw zur Verfügung steht.

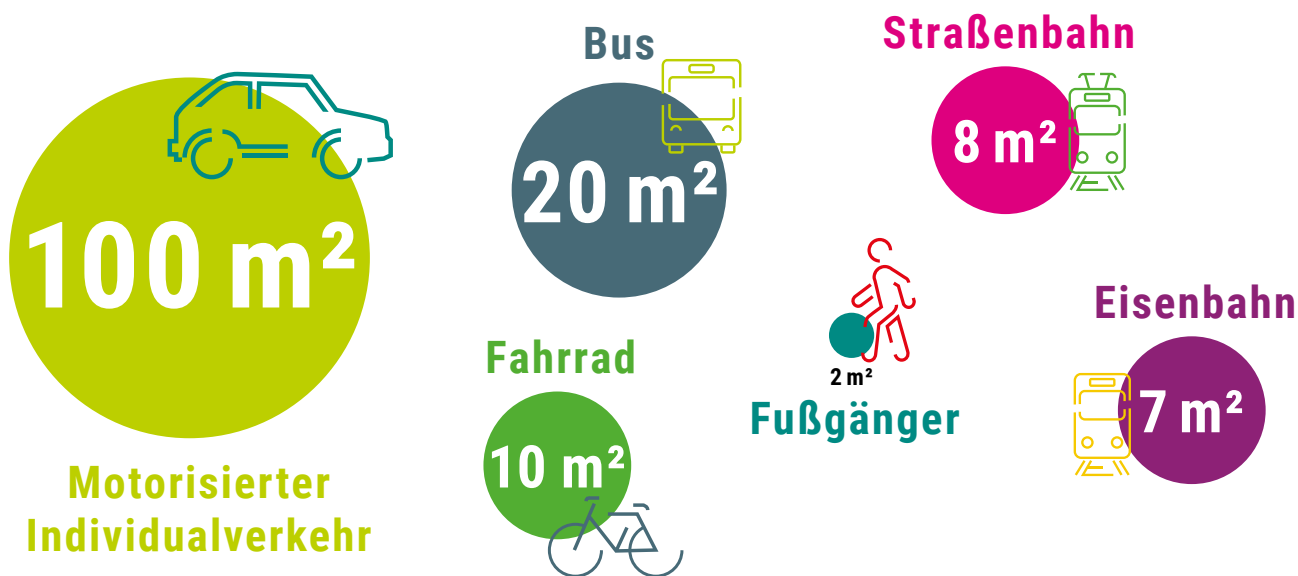
(Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/soziale-aspekte-der-verkehrswende#undefined>)

Verluste für die Wirtschaft

Zwischen **80** und **100** Milliarden Euro verliert die Volkswirtschaft jedes Jahr durch den Stillstand im Verkehr. (Quelle: *Der Spiegel*, Nr. 9/ 25.2.2023)

Flächenverbrauch pro Verkehrsmittel

in Quadratmeter pro beförderter Person im Stadtverkehr



(Quelle: Allianz pro Schiene, 06/2020, mit Material vom Tiefbauamt Stadt Zürich, 2012)



Ich hätte damit rechnen können, dass die Fahrt zum Bahnhof in aller Frühe abhängig von der Witterung manchmal auch zu einer echten Herausforderung wird ... ;-)

„Der Verzicht bereitet mir überwiegend Freude und Wohlbefinden“

Andreas Hombach verzichtet seit über einem Jahr auf seinen Dienstwagen und würde sich immer wieder dafür entscheiden.

Andreas Hombach erhält am 1. Juli 1992 seinen ersten Dienstwagen, den er auch für private Wege nutzt. 30 Jahre später steigt er freiwillig um auf Rad, Bus und Bahn – und das jenseits der Großstädte im ländlich gelegenen Waldbröl. Im Gespräch mit der „nahmobil“ berichtet er von seinen Erfahrungen und der Rolle, die sein Arbeitgeber bei der Entscheidung gespielt hat.

nahmobil: Du verzichtest seit einem Jahr auf deinen Dienstwagen und legst Strecken überwiegend mit dem Rad und mit dem Bus oder der Bahn zurück. Wie bist du heute Morgen zur Arbeit gekommen?

„zur Arbeit“ bedeutet bei mir häufig „auf Dienstreise“ – den Weg zum nächsten Regionalbahnhof lege ich witterungsabhängig mit dem Faltrad oder dem Bus zurück. Gelegentlich bin ich aber auch bei meinem Arbeitgeber WSM (Meetings, Kundenbesuche), dann fahre ich die acht Kilometer (einfache Strecke) natürlich und unabhängig von der Witterung mit dem Fahrrad. Häufig bin ich aber im Homeoffice; an diesen Tagen bewege ich mich bewusst vor und/oder nach der Arbeit zu Fuß oder mit dem Rad.

Laut einer Umfrage* sehen 71% der Bevölkerung in Klein- und Mittelstädten keine ernsthafte Alternative im ÖPNV. Welche Reaktionen auf deine Entscheidung hast du in deinem Umfeld erfahren?

Für mich erstaunlicherweise erfahre ich häufig Respekt für meine Entscheidung. Dabei bereitet mir der Verzicht überwiegend Freude und Wohlbefinden – auch in Bezug auf die Auswirkungen auf meinen persönlichen CO₂-Fußabdruck.

Wie hat dein Arbeitgeber WSM auf deinen Wunsch reagiert, den Dienstwagen abzugeben?

Das waren richtig gute Gespräche. Die Geschäftsleitung war da genauso pragmatisch und lösungsorientiert wie bei den Homeoffice-Lösungen. Ein „echtes“ Mobilitätsbudget eines professionellen Anbieters war WSM seinerzeit zu komplex; aus diesem Grund haben wir uns schnell auf die Alternativen (u.a. BahnCard 100, Übernahme der Reisekosten für die Anschlussmobilität oder ggf. auch Kosten für Sharing-Angebote vor Ort) geeinigt. By the way: Finanziell war das für beide Seiten eine echte Win-win-Lösung.

Wie sieht dein Alltag seitdem aus (Weg zur Arbeit, Einkaufen, Freizeit)?

Tatsächlich hatte das auch massive Auswirkungen auf den Alltag – mal eben ins Auto und weg war und ist nicht mehr; auch wenn meine Ehefrau noch einen Kleinwagen für ihre beruflichen und privaten Zwecke zur Verfügung hat. Ganz bewusst nehme ich auch für meine privaten Termine (fast) immer das Fahrrad, selten den Bus. Getränkeeinkäufe erledige ich mit meinem Lastenanhänger. Sehr erfreulich ist, dass wir auch unsere Urlaubsreisen mittlerweile fast ausschließlich mit der Bahn gestalten und meine Frau das sogar gerne mitträgt.

Gab es Auswirkungen, mit denen du nicht gerechnet hast?

Ich hätte damit rechnen können, dass die Fahrt zum Bahnhof in aller Frühe abhängig von der Witterung manchmal auch zu einer echten Herausforderung wird ... ;-)

Wie hat sich deine wöchentliche Reisezeit seit deinem Verzicht auf den Dienstwagen verändert?

Das hängt tatsächlich von den Reiseaktivitäten ab. Bei einigen Dienstreisen (z.B. mit dem ICE nach Stuttgart oder Berlin) hat sich die Reisezeit sogar verkürzt, bei anderen (z.B. Richtung Osten) deutlich verlängert. Auf jeden Fall kann ich die Reisezeit aber jetzt besser und effektiver nutzen – mit dem PC arbeiten ist nur bei Bahnreisen möglich, und auch das Telefonieren ist weniger anstrengend.

Würdest du dich wieder so entscheiden?

Auf jeden Fall!!! Und ich kann den Umstieg auch nur empfehlen. Ich konnte in den Jahren zuvor allerdings auch schon etwas „trainieren“, da ich schon seit 2010 mein Reiseverhalten immer mehr geändert habe und dafür erst die BahnCard 25 und später dann die BahnCard 50 nutzen konnte.

Was ist das Beste daran, keinen Dienstwagen mehr zu haben?

Das gute Gefühl, einen Beitrag für den Klimaschutz und die Entlastung der Städte zu leisten.

Und auf was könntest du verzichten?

Das ist schwierig – die von mir gewählte Mobilität klappt nur mit diesem Portfolio an Möglichkeiten.



By the way: Finanziell war das für beide Seiten eine echte Win-win-Lösung.

Wenn du drei Wünsche frei hättest, welche Verbesserungen im Mobilitätsangebot würdest du dir wünschen?

Ganz klar das „Deutschlandticket“! Aber ein echtes – alles unabhängig von der Mobilitätsform (solange sie klimafreundlich ist), ohne Verbundgrenzen und zu fairen Preisen über eine App bzw. Karte. Dafür verzichte ich dann gerne auf die beiden weiteren Wünsche.

Was rätst du den Menschen, die sagen, die Infrastruktur für den Radverkehr und das Angebot für Bus und Bahn in Deutschland sind zu schlecht, um auf ein eigenes Auto zu verzichten?

Häufig eine Ausrede aus Bequemlichkeit, damit man sich mit dem Umstieg nicht befassen muss. Einfach mal die Alternativen testen – und vor allem die Arbeitswege möglichst mit dem Umweltverbund gestalten.

Vielen Dank für deine Zeit.

Andreas Hombach arbeitet seit 2006 für die Walter Solbach Metallbau GmbH (WSM) und vertritt das Unternehmen bei der AGFS-Initiative „Unternehmen Fahrrad!“ sowie in weiteren Netzwerken für eine zukunftsfähige Mobilität. Er lebt in Waldbröl mit seiner Frau, die er inzwischen auch von Urlaubsreisen mit der Bahn überzeugt hat.

Das Interview führte Julia Groth/P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität



Vorbereitungen für das landesweite Radvorrangnetz laufen

MUNV erstellt Potenzialanalyse Radverkehr

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) definiert gemäß Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG) bis Ende 2024 das landesweite Radvorrangnetz und erstellt bereits bis Ende 2023 einen Bedarfsplan für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Radschnellverbindungen (RSV) des Landes Nordrhein-Westfalen. In Vorbereitung hierauf lässt das MUNV NRW zurzeit auf Grundlage des multimodalen Landesverkehrsmodells (LVM) eine landesweite Potenzialanalyse Radverkehr erstellen.

Die **Potenzialanalyse** gliedert sich in folgende Prozessschritte: Zunächst erfolgt die Identifikation potenzieller Korridore des Radvorrangnetzes aus bedeutsamen Verkehrsbeziehungen und funktionalen Wegeverbindungen zwischen zentralen Orten sowie singulären Punkten wichtiger Radverkehrserzeugung. In der Folge wird für diese Korridore eine Abschätzung der Potenziale des Radverkehrs für das Prognosejahr 2035 vorgenommen. Das Vorgehen der Potenzialabschätzung basiert dabei auf dem Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse von RSV der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Damit wird sichergestellt, dass alle erforderlichen Kenngrößen für eine spätere, darauf aufbauende Nutzen-Kosten-Analyse bestimmt werden. Im nächsten Prozessschritt werden die Korridore auf Grundlage des LVM und im Hinblick auf ihr Potenzial für den Bedarf einer RSV, einer Radvorrangroute (RVR) oder einer sonstigen Radverkehrsverbindung mit wichtiger Verbindungsfunktion im Sinne eines Netzzusammenhangs überprüft und priorisiert. Abschließend werden die Korridore auf die Straßen und Wege des LVM umgelegt. Die so entstehenden realitätsnahen und baulastträgerübergreifenden Routen sind qualifizierte Vorschläge, welche in späteren Planungsprozessen noch ihre Linienführung ändern können. Der Abschluss der landesweiten Potenzialanalyse ist für das II. Quartal 2023 avisiert.

Nach dem Abschluss der Potenzialanalyse erfolgt die **Beteiligung der kommunalen Ebene**. Hierfür sollen die aus der Potenzialanalyse resultierenden Routenvorschlä-

ge über die Bezirksregierungen an die betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften übergeben werden. Diese werden um Stellungnahme zu den Routenvorschlägen und Hinweise auf bestehende Planungen gebeten.

Im Rahmen der Aufstellung des **Bedarfsplans RSV** werden die aus der Potenzialanalyse resultierenden Routenvorschläge für RSV unter Berücksichtigung der Beiträge der kommunalen Gebietskörperschaften planerisch aufbereitet, einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und priorisiert.

Die Ergebnisse der Potenzialanalyse und des Bedarfsplans RSV münden unter Berücksichtigung der Beiträge der kommunalen Gebietskörperschaften in die **Definition des Radvorrangnetzes**. Das Radvorrangnetz wird sich in Abhängigkeit vom prognostischen Radverkehrspotenzial aus drei Kategorien zusammensetzen:

- RSV (> 2.000 Radfahrende/Tag)
- RVR (500–2.000 Radfahrende/Tag)
- Sonstige Radverkehrsverbindungen mit (über)regionaler Verbindungsfunktion (Verbindungsfunktionsstufe II/III gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung [RIN]) im Sinne eines Netzzusammenhangs (< 500 Radfahrende/Tag)

Philipp Mandel/MUNV



Verkehrswende oder Parkplatz?

AGFS NRW veröffentlicht „Praxisbausteine Parken“ und „Perspektive Parken“



Wie lässt sich die Umsetzung der Verkehrswende mit dem ruhenden Verkehr vereinbaren? Diese Fragestellung taucht in den Kommunen und bei den Planenden immer wieder auf. Denn einer Förderung der Nahmobilität im Dienste der Verkehrswende stehen im wahrsten Sinne des Wortes nicht selten parkende Fahrzeuge im Weg. Weil Parkstände in vielen Straßenzügen nicht weichen sollen, werden Minimallösungen für den Fuß- und Radverkehr bevorzugt.

Welche Maßnahmen müssen die Kommunen ergreifen, um ihre Städte und Gemeinden dennoch lebenswert, gesund und klimagerecht zu gestalten? Welche Möglichkeiten gibt es, den öffentlichen Raum menschengerechter statt autogerechter zu verteilen? Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs gehört unweigerlich auch ein anderer Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Denn da, wo heute noch Autos parken, müssen zukünftig komfortable und grüne Rad- und Fußverkehrsverbindungen ermöglicht werden.

Die AGFS NRW greift mit einer neuen Veröffentlichung die genannten Herausforderungen auf und zeigt Lösungsansätze, wie mit dem ruhenden Verkehr zukünftig umgegangen und gleichzeitig die Erreichbarkeit von Städten und Gemeinden für alle Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden kann.

Die Veröffentlichung zum Thema Parken umfasst zwei Teile. Einen Teil werden die „Praxisbausteine Parken“ dar-

stellen, die im neuen AGFS-Campus, der zentralen Online-Plattform rund um die Nahmobilität, integriert und Teil der Wissensplattform sein werden. Die „Praxisbausteine Parken“ sind als Stichwortsammlung zu verstehen, in der wesentliche Begrifflichkeiten rund um das Thema Parken erläutert sowie planerisch und verkehrsrechtlich vertieft werden.

Der zweite Teil der Veröffentlichung umfasst die „Perspektive Parken“, die zukünftig als Bestandteil der Loseblattsammlung der AGFS NRW zur Verfügung stehen wird. Den Kern der „Perspektive Parken“ stellt ein neuer Ansatz für eine kommunale Parkraumstrategie dar, die ähnlich wie beispielsweise ein Mobilitätskonzept auf gesamtstädtischer bzw. auf gesamtgemeindlicher Ebene die Leitlinien zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr vorgibt. Ziel ist es, verschiedene Eckpunkte zum ruhenden Verkehr bereits auf einer übergeordneten, strategischen Ebene festzulegen und in einem politischen Grundsatzbeschluss zu verankern. Neben Handlungsansätzen zur Umsetzung der Parkraumstrategie enthält die „Perspektive Parken“ weiterhin Sofortmaßnahmen sowie Ansätze für eine Kommunikationsstrategie, die beim Thema Parken zwingend notwendig ist.

Die „Perspektive Parken“ erscheint im Sommer. Die „Praxisbausteine Parken“ werden mit dem Start des AGFS-Campus zur Verfügung stehen und zukünftig weiter fortgeschrieben.



Bild © Agora Verkehrswende

Dr. Wiebke Zimmer ist seit Januar 2022 stellvertretende Direktorin von Agora Verkehrswende. Davor war sie 16 Jahre am Öko-Institut tätig und führte dort ab 2013 als stellvertretende Leiterin des Bereichs Ressourcen & Mobilität das Team Nachhaltige Mobilität. Sie studierte Chemie an der Freien Universität Berlin und promovierte dort anschließend am Fachbereich Physik

„Verkehrswende bedeutet mehr Vielfalt bei der Wahl der Mobilitätsangebote“

Dr. Wiebke Zimmer spricht im Interview mit der „nahmobil“ darüber, wie die Verkehrswende gelingen kann.

Der Verkehrssektor verfehlt erneut die Ziele des Klimaschutzgesetzes. Dabei gibt es über das Klima hinaus viele Gründe für ein neues Denken im Verkehrsbereich und gute Lösungsansätze liegen zahlreich vor. Dr. Wiebke Zimmer fordert im Gespräch mit der „nahmobil“ mehr Mut von der Politik und eine ausgewogene Mischung aus Push- und Pull-Maßnahmen.

nahmobil: Frau Dr. Zimmer, in Ihren Vorträgen zeigen Sie zum Einstieg immer wieder eine Folie, die zeigt, dass die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor seit Jahren auf hohem Niveau stagnieren. Was erwartet uns, wenn wir jetzt nicht handeln?

Fakt ist: Der Verkehrssektor hat bislang nichts zum Klimaschutz beigetragen. Die Reduktion der Treibhausgasemissionen in Deutschland wird bislang vor allem von Minderungen im Energie-, Industrie- und Gebäudebereich getragen. Ohne die Mitwirkung des Verkehrssektors können die Ziele jedoch nicht erreicht werden. Es muss also etwas passieren. Die Lösungsvorschläge des Bundes sind dafür zu ambitionslos. Dabei ist der Bund rechtlich verpflichtet, das Klima zu schützen. Ich bin keine Klimaforscherin, aber wenn wir jetzt nicht handeln, hinterlassen wird den nachfolgenden Generationen ein ziemliches Chaos. Die Folgen sind jetzt schon spürbar und beinahe täglich in den Medien zu verfolgen. In Frankreich hat es im Winter mehr als einen Monat nicht geregnet, was dazu ge-

führt hat, dass es in einigen Orten kein fließendes Wasser mehr gab. In Deutschland folgt ein Hitzesommer auf den nächsten. Dass der Klimawandel Auswirkungen auf das alltägliche Leben hat, sollte allen klar sein.

Ab 2035 sollen in der EU nur noch Neuwagen verkauft werden, die kein CO₂ ausstoßen. Einige Länder planen diese Regelung bereits ab 2030 einzuführen. Ist der vollständige Umstieg auf alternative Antriebe die Lösung des Problems?

Wie bereits erwähnt, sind die CO₂-Emissionen im Pkw-Verkehr deutlich zu hoch. Die Elektrifizierung des Straßenverkehrs ist deshalb ein zentraler Baustein der Verkehrswende. Das allein wird jedoch nicht reichen, denn E-Autos benötigen Strom und der muss klimaneutral hergestellt werden, um die Klimaziele zu erreichen. Darum geht es nicht ohne eine Reduktion des Verkehrs. Um auf den Pfad der Klimaneutralität zu kommen, müssen wir alle Hebel ziehen, die wir haben, und große Teile des Verkehrs hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern verlagern.

Was gehört noch dazu?

Ein weiterer Baustein ist die geteilte Nutzung von Fahrzeugen wie Carsharing oder Ridepooling. Wenn sich mehr Menschen Fahrzeuge teilen, ist deren Auslastung erhöht und die gefahrenen Fahrzeugkilometer sinken.

Der Bundesverband CarSharing hat gerade aktuelle Zahlen veröffentlicht, die eine sehr positive Entwicklung beim Angebot und bei den Nutzerzahlen zeigen. Aber angemeldete Nutzer sind nicht gleichzusetzen mit der tatsächlichen Nutzung. Außerdem wird Carsharing oft eher als zusätzliches Mobilitätsangebot gesehen, das nicht dazu führt, das eigene Auto abzuschaffen. Hat es dennoch einen Effekt auf die Verkehrswende?

Neue Angebote allein reichen nicht aus. Im Moment gibt es keinen Grund, das eigene Auto abzuschaffen. Die Parkgebühren insbesondere für Bewohnerparkausweise sind in den meisten Großstädten weiter sehr niedrig. Aber gerade dort wollen und müssen wir die Anzahl der Fahrzeuge reduzieren. Mehr Parkraumbewirtschaftung und höhere Gebühren, aber auch höhere CO₂-Preise können in Zukunft dazu führen, dass Menschen das eigene Auto doch stärker infrage stellen. Dann ist es wichtig, alternative Angebote, wie z.B. Carsharing, zu haben.

Bei einer Umfrage gaben 37% der Befragten an, zu glauben, die Menschen müssen sich einschränken, um die Umweltbelastung durch den Verkehr deutlich zu reduzieren. Ist die Verkehrswende gleichbedeutend mit Einschränkungen und Verzicht für die Bürgerinnen und Bürger?

Das Gegenteil ist der Fall. Verkehrswende bedeutet nicht weniger Mobilität, sondern mehr Vielfalt bei der Wahl der Mobilitätsangebote. Das bedeutet auch, dass wir an Lebensqualität dazugewinnen. Barcelona ist ein anschauliches Beispiel dafür, dass die Verkehrswende mit einer enormen Verbesserung der Lebensqualität einhergeht. Die Verkehrsberuhigung in den Superblocks hat den Wohnstandort so sehr aufgewertet, dass Wohnungen dort inzwischen extrem beliebt sind.

Der Knackpunkt bei der Mobilitätswende ist, dass die Menschen eingetretene Pfade verlassen müssen. Viele haben sich so sehr an das Autofahren gewöhnt, dass es sich für sie nun nach Verzicht anfühlt, auf Alternativen umzusteigen. Und dass trotz voller Straßen und hoher Spritpreise. Denken Sie an das Rauchverbot. Als es eingeführt wurde, gab es einen großen Aufschrei und hitzige Diskussionen. Heute möchte keiner mehr in Kneipen sitzen, in denen geraucht wird, selbst Raucher nicht. In manchen Städten enthalten Willkommenspakete für Neubürger:innen einen Fahrschein für den ÖPNV. Das kann ein guter Anreiz sein, um neue Gewohnheiten gleich in die richtigen Bahnen zu lenken.

Gibt es solche Anreizprogramme auch für Bestandsbürger?

Manche Städte vergeben im Rahmen eines Modellprojektes Prämien an Bürger, die ihr Auto abschaffen, oder bieten Mobilitätsflatrates an, die die Nutzung von Bahn, Bus sowie Bike- und Carsharing zu einem niedrigen Fixpreis ermöglichen. Wichtig ist aber eine Mischung aus Push- und Pull-Maßnahmen. Anreizprogramme entfalten ihre Wirkung nur in Verbindung mit Restriktionen für die Pkw-Nutzung. So hat es auch in Wien funktioniert. Dort wurde der ÖPNV ausgebaut und das 365-Euro-Jahresticket eingeführt. Die meisten Wiener sind jedoch umgestiegen, als die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet wurde. Das 49-Euro-Ticket allein wird also keinen gravierenden Effekt haben.

Welche Chancen birgt der Umbau des Verkehrssystems für die Gesellschaft?

Wenn wir von der Verkehrswende sprechen, geht es ja nicht nur um Klimaschutz, sondern auch darum, Schadstoffe zu reduzieren in der Luft, die wir atmen. Weniger Autos bedeuten außerdem weniger Lärm und das erhöht die Lebensqualität – vor allem in den Innenstädten.

Werfen wir einen Blick in die Zukunft: Wie bewegen wir uns in deutschen Städten und Gemeinden fort, wenn wir die Verkehrswende erfolgreich umgesetzt haben?

In der Studie „Klimaneutrales Deutschland 2045“ haben wir ein Szenario für den Modal Split nach Raumtypen entwickelt. Aktuell liegt der motorisierte Individualverkehr (MIV) in den Städten bei fast 70%. Wenn wir die Verkehrswende erreicht haben, gäbe es sehr viel mehr ÖPNV, ergänzt durch Carsharing und Ridepooling. Auch der Radverkehr hätte sich verdoppelt. Dann läge der MIV nur noch bei 20% und die Städte würden wieder den Menschen gehören.

Und auf dem Land? Die Menschen dort sehen den ÖV nicht als Alternative.

Das bestätigt auch unser ÖV-Atlas, in dem wir die Qualität der öffentlichen Verkehrsverbindungen für ganz Deutschland untersucht haben. Das Ergebnis zeigt eine sehr ungleiche Qualität: Gut die Hälfte der Deutschen hat eine schlechte bis sehr schlechte Anbindung an den ÖV. Wir benötigen deutschlandweite Angebotsstandards, um den ÖV flächendeckend zu verbessern. Auch das Angebot von On-Demand-Services kann auf dem Land den ÖV ergänzen. Aber das Auto wird in dünn besiedelten Regionen weiter wichtig bleiben, darum müssen wir dort gleichzeitig auch auf die Elektrifizierung des MIV setzen.

Ich bin mit meiner Familie vor Kurzem in einen Vorort von Köln gezogen. Das Angebot an Bus und Bahn hier ist in Ordnung. Dennoch war ich überrascht, wie schnell das Auto trotz guter Vorsätze für uns zum Verkehrsmittel Nr. 1 geworden ist.

Auch hier greift der Faktor Push-and-Pull. Das Auto bietet aktuell einfach einen höheren Komfort. Der ÖV hingegen erfordert deutlich mehr Organisation. Ich lebe in Berlin. Den Führerschein habe ich zwar gemacht, aber nie genutzt. Zu unserer Wochenendoption in Brandenburg fährt dreimal am Tag ein Bus. Natürlich wäre es mit dem Auto einfacher, dort hinzukommen, vor allem wenn man mal etwas mehr Gepäck hat. Aber es ist auch ohne möglich. Außerdem kann ich die Fahrten ganz anders nutzen, als wenn ich mit dem Auto unterwegs wäre. Im Zug mache ich z.B. Hausaufgaben mit meiner Tochter oder wir unterhalten uns.

Welche Hürden müssen wir überwinden, um den angestrebten Zustand zu erreichen?

Wir haben aktuell einen gut eingeübten Status quo mit autogerechten Straßen und einer autogerechten Straßenverkehrs-Ordnung. Was wir brauchen, ist ein Umdenken: in der Verwaltung und bei den Bürgern. Gerade in der Verwaltung ist es leider sehr zäh, voranzukommen. Neue Formen der Zusammenarbeit und agile Projektteams innerhalb der Verwaltung könnten die zum Teil sehr langen Prozesse beschleunigen. Gleichzeitig muss das Straßenverkehrsrecht überarbeitet werden, um Spielräume für die Kommunen deutlich zu erweitern, z.B. bei Tempo 30. Das heißt aber nicht, dass es nicht schon eine Entwicklung gibt.

Wo stehen Deutschlands Städte und Gemeinden aktuell in diesem Prozess? Sagen wir auf einer Skala von 1 bis 10.

Auf einer Skala von 1 bis 10? Unter 5.

Spielen autonome Fahrzeuge eine tragende Rolle?

Hier muss man differenzieren zwischen dem ÖPNV und privaten Pkw. Autonom fahrende Busse und Bahnen können ein guter Beitrag als Zubringer im ländlichen Raum sein. Das ist aber keine kurzfristige Lösung. Autonome Autos können sogar kontraproduktiv sein für die Verkehrswende, weil sie zu einer weiteren Steigerung des MIV führen können. Die Rahmenbedingungen müssen so angepasst werden, dass das Auto nicht das komfortabelste Verkehrsmittel ist.

nahmobil/Heft 21/2023

Welche Bedeutung haben der Fuß- und der Radverkehr für das Gelingen der Verkehrswende?

Eine hohe, denn je besser die Bedingungen für diese Verkehrsarten sind, desto weniger Menschen steigen ins Auto. Insbesondere auf kurzen Strecken. Das führt zu mehr Lebensqualität und ist gut für die Städte.

Leisten der Fuß- und Radverkehr denn einen nennenswerten Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen?

Der direkte Effekt ist schwer zu berechnen. Vermutlich ist er nicht so hoch. Aber je mehr Rad gefahren wird, desto mehr wird umgedacht – auch in anderen Bereichen. Es ergeben sich also Folgeeffekte. Außerdem ist es ein wichtiges Signal. Da der Verkehrssektor bislang gar nichts zu den Klimaschutzzielen beigetragen hat, ist auch das geringste Potenzial wichtig.

Die Niederlande, Dänemark, Paris oder auch Barcelona

werden häufig als Vorbilder genannt. Sind die dort umgesetzten Maßnahmen überhaupt übertragbar auf Deutschland?

Es ist auf jeden Fall hilfreich, von anderen Ländern und Städten zu lernen. Auch innerhalb Deutschlands ist der Austausch zentral. Ein Konzept ist nie eins zu eins übertragbar. Aber in Sachen Kommunikation und Umsetzungsprozesse kann man etwas lernen und Einzelmaßnahmen können mit Sicherheit auch hier umgesetzt werden.

Welches der internationalen Beispiele würden Sie sich für Berlin wünschen?

Eine Kombination: Ich wünsche mir eine Stadt für Menschen statt für Autos, in der alle sicher und klimafreundlich mobil sein können. Und ich wünsche mir eine mutige Politik, die die Verkehrswende ernsthaft angeht.

Vielen Dank für das Interview.

*Das Interview führte Julia Groth/
P.3 Agentur für Kommunikation
und Mobilität*



Fakt ist: der Verkehrssektor hat bislang nichts zum Klimaschutz beigetragen.



Neuer Look zum 30. Jubiläum

AGFS-Materialien im neuen Corporate Design

Die AGFS NRW feiert 2023 ihren 30. Geburtstag. Wir fanden, das ist ein guter Anlass für einen neuen, frischen Look, und haben unseren Print- und Onlineprodukten ein neues Aussehen verpasst. Das neue Corporate Design schafft einen klaren Wiedererkennungswert für all unsere Veröffentlichungen: von der Bürger-

broschüre über den Handlungsleitfaden bis hin zur Homepage. An unserem Logo halten wir weiterhin fest. Es bildet die Basis für das neue, moderne Design, das wir ab sofort für alle neuen Formate verwenden werden. Eines der neuen Produkte halten Sie gerade in der Hand: Wir hoffen, die neue „nahmobil“ gefällt Ihnen.



AGFS-Jubiläum auf der polisMOBILITY

Die AGFS NRW lädt zum Feiern und Informieren auf ihren Messestand auf der Kölner Mobilitätsmesse ein

Mobilität ist im grünen Wandel: Das internationale, vernetzte Event polisMOBILITY 2023 präsentiert vom 24. bis 26. Mai 2023 ressourcenschonende Wege für die Mobilität von morgen und das urbane Leben. Die innovative Messe lockt wichtige Akteur:innen aus Kommunen, Unternehmen und Forschung in die Koelnmesse. Im Fokus dieser Ausgabe steht die Rolle der Kommunen bei der Transformation. Die AGFS NRW wird mit einem Stand auf der Mobilitätsmesse vertreten sein und ein vielfältiges Programm rund um ihr 30-jähriges Bestehen präsentieren.

30 Jahre AGFS NRW

Im Jubiläumsjahr blickt die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS NRW) nach vorne: Das kommunale Netzwerk stellt auf seinem Messestand zahlreiche vergangene und aktuelle Aktionen und Kampagnen vor. Eines der aktuellen Instrumente der AGFS NRW für die Förderung der Nahmobilität ist die interaktive Berufskampagne „Plane deine Stadt!“. Entstanden in Kooperation mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV), will die Kampagne Jugendliche an den Schulen für den Beruf der bzw. des Verkehrsplanenden begeistern. Vor Ort können sich Messebesucher:innen spielerisch über die Kampagne und über Verkehrsplanung informieren. Zudem finden die Besu-

cher:innen anschauliche Informationen zu den Zielen und den Angeboten der AGFS NRW zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in NRW.

Kommunale Mobilität

Bei dieser Ausgabe der polisMOBILITY dreht sich alles um Lösungswege für Mobilität in Kommunen sowie eine nachhaltige Planung, Umsetzbarkeit und effektive Maßnahmen. Als branchenübergreifende Dialogplattform bietet die Messe viele Chancen für Wissenstransfer und Fachaustausch in diesem Bereich. Auch auf dem Stand des kommunalen Netzwerkes haben die Besucher:innen genügend Möglichkeiten zum inhaltlichen und fachlichen Austausch mit Mobilitätsexpert:innen und zum Netzwerken.

Mitgliederversammlung 2023

Parallel zur polisMOBILITY findet am 26. Mai 2023 die Mitgliederversammlung der AGFS NRW statt. Die Mitgliedskommunen erhalten einen Ausblick für die geplanten Aktivitäten in 2023/24. Dies wird durch die Vorstellung möglicher Instrumente für die Umsetzung der Mobilitätswende in NRW ergänzt. Des Weiteren werden den Vertreter:innen der Kommunen weitere Handlungsoptionen aufgezeigt. Natürlich kommt der Erfahrungsaustausch nicht zu kurz.

30 Jahre Fuß- und Radverkehrsförderung und 100 Mitglieder: AGFS NRW zieht Bilanz und blickt nach vorne

Doppelter Grund zur Freude bei Festakt im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



100. Mitglied: Die Stadt Emmerich am Rhein – Foto: AGFS NRW/ Thomas Lammertz

30 Jahre fußgänger- und fahrradfreundliche Kommunen in Nordrhein- Westfalen: Zu diesem Anlass kamen am 16. März 2023 rund 100 geladene Gäste aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft sowie Verbänden zusammen, um das 30. Jubiläum der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS NRW) im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) zu feiern. Zudem begrüßte die AGFS NRW die Stadt Emmerich am Rhein als 100. Mitglied.

Festakt „30 Jahre AGFS NRW“

Bei dem Festakt blickten Viktor Haase, Staatssekretär im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, und der Vorsitzende des AGFS-Präsidiiums und Oberbürgermeister der Stadt Kre-

feld, Frank Meyer, auf die Erfolge der AGFS NRW zurück. Staatssekretär Haase lobte die Arbeit des Vereins und hob seine Bedeutung für das Erreichen der Landesziele in der Rad- und Fußverkehrsförderung hervor. „Der Rad- und Fußverkehr bildet gemeinsam mit Bus und Bahn die zentrale Säule der Mobilitätswende. Ihre Stärkung ist wichtiges Ziel der Landesregierung“, sagte Viktor Haase. „Vor 30 Jahren haben sich 13 Kommunen in NRW zusammengeschlossen, um den Radverkehr stark zu machen. Sie haben den Grundstein dafür gelegt, dass der Radverkehr bei uns heute auf einer breiten gesellschaftlichen Basis steht und NRW das erste Flächenland in Deutschland mit einem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz ist.“

Frank Meyer betonte die wichtige Rolle der AGFS NRW für die Verkehrswende in den Kommunen: „Die AGFS NRW ist und bleibt eine starke Partnerin und Ideengeberin für die

Kommunen, wenn es um die Mobilität der Zukunft geht. Als Sprachrohr und Bindeglied zur Landesregierung ebnet sie viele Wege für den Rad- und Fußverkehr. Auch in Zukunft werden wir uns als Netzwerk gemeinsam stark machen für mehr Lebens- und Bewegungsqualität in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens – ab jetzt mit 100 Mitgliedern.“

AGFS NRW blickt nach vorne

Doch es wurde nicht nur zurückgeblickt, sondern vor allem nach vorne. AGFS-Vorstand Christine Fuchs sprach mit dem Vorsitzenden des Verkehrsausschusses, Matthias Goeken, Mitglied des Landtages von Nordrhein-Westfalen, und Frank Meyer darüber, wie die Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen effektiv vorangebracht werden kann.

Ab jetzt mit 100 Mitgliedern

Passend zum Jubiläum begrüßte die AGFS NRW in Düsseldorf ihr 100. Mitglied. Viktor Haase, Staatssekretär im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und AGFS-Vorstand Christine Fuchs nahmen die Stadt Emmerich am Rhein offiziell in die Arbeitsgemeinschaft auf und überreichten Bürgermeister Peter Hinze die Mitgliedsurkunde. Erst im Januar waren Christine Fuchs und Viktor Haase nach Ostwestfalen gereist, um den Kreis Paderborn als 99. Mitglied in die AGFS NRW aufzunehmen. Ausführliche Berichte zu den neuen Mitgliedern finden Sie im Pressebereich auf der

Homepage der AGFS NRW unter: <https://www.agfs-nrw.de/service/presse>

„UnternehmenFahRad!“ gratuliert

Auch „UnternehmenFahRad!“ gratulierte der AGFS NRW. Stellvertretend für alle Mitglieder der Initiative überreichten Uwe Wöll, Geschäftsführer des VSF e.V., Christoph Solbach, Geschäftsführer bei WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH, und Colin Pöstgens von der Jobrad GmbH ein Präsent an Christine Fuchs und bedankten sich für die gute Zusammenarbeit. Das strategische Bündnis aus Unternehmen und Verbänden der Fahrradwirtschaft dient seit 2005 als Plattform für einen regelmäßigen Wissenstransfer und Ideenaustausch.



Oben: Vertreter von „UnternehmenFahRad!“ überreichen Christine Fuchs ein Dankeschön im Namen aller Mitglieder.

– Foto: AGFS NRW, Thomas Lammertz



Links (v.l.n.r.): Dr. Alexander Berger, Dr. Christian Schulze Pellengahr, Matthias Goeken, Christine Fuchs, Peter London und Frank Meyer schneiden gemeinsam die Torte zum 30-jährigen Bestehen an.

– Foto: AGFS NRW, Thomas Lammertz

Der Deutsche Fahrradpreis 2023: Diese Projekte haben eine Chance auf den Gewinn

Preisverleihung am 20. Juni 2023 auf dem 8. Nationalen Radverkehrskongress in Frankfurt am Main



Die Jurymitglieder des Deutschen Fahrradpreises 2023 –

Foto: Myriam Pretzsch/P3 Agentur

Die Jury des Deutschen Fahrradpreises hat entschieden: Aus insgesamt 128 eingereichten Projekten haben die 18 Expert:innen die sechs Top-Projekte der Kategorien Infrastruktur sowie Service & Kommunikation gewählt. Wer den ersten Platz belegt hat, erfahren die Zuschauerinnen und Zuschauer:innen der Preisverleihung, die am 20. Juni 2023 auf dem 8. Nationalen Radverkehrskongress in Frankfurt am Main stattfindet. Dr. Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr, Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, sowie Tarek Al-Wazir, Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, zeichnen vor Ort die Gewinnerprojekte der beiden Fachpreise sowie die Fahrradfreundlichste Persönlichkeit aus.

Münster, Berlin und Baden-Württemberg nominiert für die Kategorie Infrastruktur

In der Kategorie Infrastruktur ist es der Stadt Münster in enger Zusammenarbeit mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes gelungen, in kürzester Zeit die „Kanalpromenade Münster“, eine 27 km lange Strecke entlang des Dortmund-Ems-Kanals, als attraktive

Route für den Rad- und Fußverkehr umzusetzen. Das Projekt „Fahrradparken macht Kreuzungen sicherer“ aus der Hauptstadt überzeugte die Jury mit seiner Einfachheit. Auf Berliner Verkehrsflächen verhindern öffentliche Fahrradstellplätze, dass Autos illegal an Kreuzungen abgestellt werden. Markierungen und Poller bieten bessere Sichtverhältnisse, kürzere Wege beim Queren und erhöhen somit die allgemeine Verkehrssicherheit. Die dritte Nominierung erlangt das Land Baden-Württemberg, das mit der „Entwicklung des Bedarfsplans für Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg“ für durchgängige Radwegenetze sorgt. Das Land übernimmt die Konzeption, identifiziert Netzlücken und erstellt eine Priorisierung der erforderlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen.

Köln, Mönchengladbach und Hamburg haben Chancen auf den Preis in der Kategorie Service & Kommunikation

In der Kategorie Service & Kommunikation ist das „KVB-Lastenrad“ nominiert. Die Kölner Verkehrsbetriebe integrieren Elektro-Lastenräder in den öffentlichen Nahverkehr, bieten günstige Tarifoptionen, schaffen niedrigschwellige Anreize für den Alltag und fördern so das Lastenrad-Sharing. Das „Gemeinnützige Projekt zur Fahrradwegpflege“ ist ein innovativer Ansatz der Stadt Mönchengladbach, um Mängel zu erfassen. Mithilfe künstlicher Intelligenz analysiert die Stadt die Schäden auf den Radwegen. Durch das ehrenamtliche Engagement der Mitarbeitenden wird die Kommune entlastet und die Fahrradwege in Mönchengladbach werden sicherer. Mit einer digitalen Komponente punktete auch das Hamburger Projekt „PrioBike“. An drei Streckenzügen haben Radfahrende bei durchgehend 18 km/h eine grüne Welle. Säulen neben dem Weg geben Radfahrenden Geschwindigkeitsempfehlungen, um ein Absteigen an vorausliegenden Ampeln zu vermeiden.

Preisgeld

Die Kategorien Infrastruktur sowie Service & Kommunikation sind insgesamt mit 19.000 Euro dotiert. Die Sieger erhalten jeweils 5.000 Euro, die Zweitplatzierten je 3.000 Euro und die Drittplatzierten 1.500 Euro.

SC Freiburg zeigt Leidenschaft beim Fußball und beim Radfahren

Verein erhält Auszeichnung als Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2023

Der Fußball-Bundesligist SC Freiburg vereint Fußballleidenschaft mit Fahrradliebe und das auf allen Ebenen. Für viele Fans und Mitarbeiter:innen des Sport-Clubs ist es selbstverständlich, mit dem Rad zum Spiel oder zur Arbeit zu fahren. Auch aus dem sportlichen Bereich bei den Profis, den Frauen- und Mädchenteams sowie der Freiburger Fußballschule nutzen viele Aktive, Trainer:innen und Betreuer:innen das Fahrrad als Fortbewegungsmittel. Und mit dem neuen Hauptsponsor Job-Rad trägt der Verein das Fahrrad in der kommenden Saison wortwörtlich auf der Brust. Als Bundesligist hat der SC Freiburg aber nicht nur eine große Vorbildfunktion für die Fußballfans, er wirkt mit Aktionen und Angeboten auch gezielt auf deren Verkehrsverhalten.

Ein Verein als Fahrradfreundlichste Persönlichkeit

Mit dem SC Freiburg erhält zum ersten Mal ein Verein die Auszeichnung Fahrradfreundlichste Persönlichkeit, die zuvor ausschließlich an prominente Personen aus Sport, Politik sowie Film und Fernsehen verliehen wurde. „Der SC Freiburg ist nicht nur auf dem Rasen sportlich unterwegs. Dem Verein liegt auch das Radfahren spürbar am Herzen – in puncto Fitness hat der SC Freiburg damit gleich doppelt Vorbildfunktion. Ich würde mich freuen, wenn das Engagement des SC Freiburg Schule macht und sich zukünftig weitere Fußballvereine in solchem Maße für das Rad engagieren“, sagt Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, über den ungewöhnlichen Preisträger.

Oliver Leki, Vorstand des SC Freiburg, sagt: „Der SC Freiburg ist der erste Verein, der als ‚Fahradfreundlichste Persönlichkeit‘ ausgezeichnet wird – das bedeutet uns in der aktuellen Diskussion rund um den Klimawandel sehr viel. Der ‚Deutsche Fahrradpreis‘ ist eine Bestätigung unserer

jahrelangen Nachhaltigkeitsaktivitäten. Wir haben eine langfristig angelegte Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, die u.a. beim heutigen ‚Aktionsspieltag Klimaschutz‘ umgesetzt wird und bei unserem neuen Europa-Park Stadion bei Themen wie Photovoltaik, Fernwärme oder den 3.700 Fahrradstellplätzen umfassend Anwendung findet.“

Der SC Freiburg wird am 20. Juni 2023 offiziell auf dem 8. Nationalen Radverkehrskongress in Frankfurt am Main ausgezeichnet.

Fahradliebe auch bei den Fans

Am Europa-Park Stadion finden auch die SC-Fans beste Bedingungen für das Fahrrad vor: Mit 3.700

Fahradstellplätzen gibt es dort 1.600 Plätze mehr für das Zweirad als für Pkw und damit mehr als bei jedem anderen Erstligisten. Das hat Auswirkungen, denn nach aktuellen Zählungen fahren bis zu 5.000 Personen an den Spieltagen mit dem Fahrrad zum Stadion. Sportgroßveranstaltungen verursachen in der Regel viel Verkehr. Eine attraktive Infrastruktur sowie Serviceangebote für Radfahrende können hier Abhilfe schaffen. Auch auf dem Aktionsspieltag Klimaschutz nutzte der Verein seine Reichweite, um darüber aufzuklären, wie wichtig nachhaltige Mobilität und klimaschonendes Handeln sind.

Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, überreicht die Auszeichnung an Oliver Leki, Vorstand des SC Freiburg. – Foto: Deutscher Fahrradpreis/Stein



Weitere Informationen

Das ausführliche Interview mit Sportvorstand Jochen Saier, Mittelfeldspieler Yannik Keitel und Stürmerin Lisa Kolb sowie weitere Informationen zum Wettbewerb finden Sie unter: www.der-deutsche-fahradpreis.de

Der Deutsche Fahrradpreis ist eine Initiative des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sowie der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. Der Wettbewerb wird vom Zweirad-Industrie-Verband e.V. und vom Verbund Service und Fahrrad e.V. unterstützt.

Fahrrad Essen 2023

AGFS NRW präsentiert sich auf der Fahrradmesse

Als eine der größten Fahrradmessen in Nordrhein-Westfalen öffnete die Fahrrad Essen 2023 vom 23. bis 26. Februar 2023 wieder ihre Tore. Ein breit gefächertes Programm zog 85.000 Besucher:innen nach Essen. Die AGFS NRW präsentierte auch dieses Jahr zusammen mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) dem radbegeisterten Publikum viel Wissenswertes über den Radverkehr und der Radinfrastruktur in NRW.

AGFS NRW im Jubiläumsjahr

Im Zentrum des Messeauftritts stand das 30-jährige Bestehen der AGFS NRW. So konnten sich Interessierte vor Ort über die vielfältigen Aktionen und Kampagnen zur Förderung der Nahmobilität informieren. Die Vorstellung der interaktiven Berufskampagne „Plane deine Stadt!“ run-

dete das Programm ab. Ein interaktives Quiz begeisterte Jung und Alt mit kniffligen Fragen rund um die Verkehrsplanung und zeigte zugleich die Bandbreite des Jobs als Verkehrsplaner:in. Mit dem beliebten Glücksrad und der Foto-Fun-Box kamen auch Spiel und Spaß nicht zu kurz.

Angebote des Landes

Das MUNV stand der AGFS NRW auch in diesem Jahr wieder als Partner zur Seite. Das Angebot des Landes mit dem Radroutenplaner und dem Wanderroutenplaner stieß beim Publikum auf großes Interesse und wurde ausgiebig ausprobiert. Die vielen Optionen bei der Routeneinstellung konnten routinierte Radler:innen sowie junge Radenthusiast:innen überzeugen. Viele Besucher:innen nutzen auch die Gelegenheit, um mit dem Fachexperten vor Ort über den Radverkehr in ihren Kommunen zu sprechen.

Fotos: P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität



AGFS NRW stellt ihren „Campus“ vor

Neue digitale Plattform für Wissen und Vernetzung geht im Juni an den Start

Die Zeiten werden schnelllebiger, Wissen wandelt sich in immer kürzeren Zyklen. Im Arbeitsalltag von kommunalen Planer:innen gilt es, immer mehr Wissen in immer kürzerer Zeit zu verarbeiten. Der Mangel an Fachkräften verschärft die Situation zusätzlich. Um den Projektleitenden der AGFS NRW hier Unterstützung zu gewähren, hat diese eine neue digitale Plattform eingerichtet: den AGFS-Campus. Auf der Basis des Lernmanagementsystems ILIAS hat die AGFS NRW eine Wissensplattform aufgebaut, die zugleich die innere Vernetzung der AGFS-NRW-Mitgliedskommunen und -kreise fördert. Arbeitshilfen, Fachunterlagen, gute Beispiele und vieles mehr sind übersichtlich zusammengefasst und stehen zum Abruf bereit. Die

meisten Inhalte sind den Mitarbeitenden der AGFS-Kommunen und -kreise vorbehalten. Ein Teil der Informationen steht auch für die Öffentlichkeit zur Verfügung. So finden z.B. Interessierte hier alle Publikationen der AGFS NRW zum Download.

Für die Vernetzung der Mitglieder untereinander gibt es z.B. ein Forum, in dem Mitglieder Fachfragen einstellen können. Diese werden dann gemeinschaftlich beantwortet. Videokonferenzen, Chat und Mail sind selbstverständlich ebenfalls Bestandteile des neuen AGFS-NRW-Campus. Wer sich selber überzeugen möchte, findet die Plattform ab dem Sommer 2023 unter: campus.agfs.nrw.

„PLANE DEINE STADT!“

AGFS-Berufskampagne für Nachwuchs findet an 20 weiteren Schulen statt

In einem Workshop an ihrer Schule entwickeln Jugendliche mit Unterstützung von professionellen Verkehrsplaner:innen ihre persönliche Version von Stadt und Mobilität. Im Jahr 2022 fanden sechs Pilotprojekte statt. In Köln am Schiller-Gymnasium nahmen die Schüler:innen ihre Schulumgebung unter die Lupe. Die Stadt Köln prüfte die Vorschläge der Jugendlichen auf Umsetzbarkeit.

Umsetzungserfolg auf der Fahrradstraße zur Schule

Im März 2023 teilte das Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln mit, dass auf der Fahrradstraße auf dem Weg zum Schiller-Gymnasium erstmalig ein Sicherheitstrennstreifen zum Parken markiert wird. Zur Verdeutlichung der Fahrradstraße bringt die Stadt vier weitere Fahrradstraßenpiktogramme an. Die Markierung ermöglicht den Radfahrenden einen ausreichenden Abstand zu ausparkenden Autos. Diese Maßnahme wurde in der Arbeitsgruppe des Schiller-Gymnasiums im Rahmen der Schul-Werkstatt im November 2022 ausdrücklich gewünscht.

Anmeldung für eine „Schul-Werkstatt“

„Wir freuen uns über das durchweg positive Feedback von Teilnehmenden und Lehrerteams. Besonders freut uns,



dass die Kommunen die Ideen der Jugendlichen ernst nehmen. Wir begeistern nicht nur für den Beruf, sondern setzen die Ideen der jungen Generation um!“, resümiert Christine Fuchs, Vorstand der AGFS NRW. Das Modul „Schul-Werkstatt“ wird an weiteren 20 Schulen in NRW stattfinden.

Interessierte Kommunen und Schulen können sich hier melden: info@plane-deine-stadt.de

AGFS-Exkursion: Mit Landtagsabgeordneten in die Niederlande

Erkundung der Radinfrastruktur in Groningen

Die AGFS NRW veranstaltete im April 2023 wieder eine Fachexkursion, bei der 25 Teilnehmende die Stadt Groningen mit Fahrrad und zu Fuß kennenlernten. Gemeinsam erkundeten Mitglieder des Verkehrsausschusses NRW, aus der Landesverwaltung und aus Unternehmen FahrRad! mit der AGFS NRW alle Facetten moderner Radverkehrsinfrastruktur.

Die Exkursion startete mit einer Fahrradtour durch „die wahre Fahrradhauptstadt“ mit freundlicher Begleitung von Benni Leemhuis, Gemeinderatsmitglied Groningen und Jacco Kuper, Politischer Berater für Mobilität. Er führte die Teilnehmenden sowohl an Ziele in der Innenstadt als auch in Randgebiete von Groningen. Die Fahrt durch die Innenstadt zeigte eindrucksvoll auf, wie sich durch die konsequente Stadtentwicklung der letzten Jahrzehnte die Aufteilung im öffentlichen Raum verändert hat. Der Verkehrsraum in der Innenstadt gehört fast ausschließlich den zu Fuß Gehenden und den Radfahrenden, Kfz-Verkehr tritt lediglich als Liefer- und Arbeitsverkehr auf. Selbst der Busverkehr wurde in den letzten Jahren nur auf einige wichtige Achsen durch die Innenstadt beschränkt. In den Randgebieten stand vor allem die Besichtigung der sogenannten „Doorfietsroutes“ im Fokus. Diese Radrouten, die einen erhöhten Ausbaustandard aufweisen und in den nächsten Jahren zu einem immer umfangreicheren Radwegenetz zusammenwachsen sollen, stellen eine

komfortable Anbindung der Groninger Innenstadt mit den Vororten und dem Umland her. Die Teilnehmenden der Exkursion waren sich einig: Groningen ist ein gutes Beispiel, wie Straßeninfrastruktur in unseren Städten und Gemeinden gestaltet sein kann, damit Radfahren selbstverständlicher Teil unserer täglichen Mobilität wird.

Die Fachexkursion endete mit dem Besuch des Groninger Forums, bei dem die Teilnehmenden auf der Dachterrasse die Infrastruktur und Wege Groningens aus einem anderen Blickwinkel betrachten konnten. Anschließend ging es von oben bis ganz nach unten in eines der vielen zentralen Fahrradparkhäuser Groningens.



Empfang in der Dienststelle Mobilität der Stadt Groningen – Foto: AGFS NRW

Die inspirierende Exkursion endete vor dem Rathaus in Groningen. – Foto: AGFS NRW



AGFS NRW sorgt für Austausch

AG Fußverkehr gestartet

Die Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen steckt noch in den Kinderschuhen. Umso größer ist der Bedarf der Projektleiterinnen und Projektleiter der AGFS NRW, sich auszutauschen und voneinander zu lernen. Das war die allgemeine Überzeugung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der neuen „AG Fußverkehr“ der AGFS NRW, die am 2. Feb-

ruar 2023 zum ersten Onlinetreffen zusammenkam. Insgesamt 19 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den AGFS-Kommunen sind Teil der Arbeitsgemeinschaft, die zum einen als Plattform zum Austausch untereinander dienen soll. Zum anderen hat die Arbeitsgruppe zum Ziel, gemeinsam mit der Geschäftsstelle der AGFS NRW Formate zu entwickeln,

die alle Mitgliedskommunen bei der Förderung des Fußverkehrs unterstützen können. Für die AGFS NRW liefern die Sitzungen dadurch wichtige Informationen darüber, welche Materialien und Formate in den Kommunen effektiv eingesetzt werden können. Zwei bis drei Treffen im Jahr sollen stattfinden – sowohl online als auch vor Ort.

Mit kleinen Schritten Großes bewirken

FUSS e.V. veröffentlicht neue Broschüre



Die neue Broschüre des FUSS e.V. zeigt auf, dass mit kleinteiligen Maßnahmen bereits große Verbesserungen für den Fußverkehr erzielt werden können.

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. hat mit der neuen Broschüre „Mit kleinen Schrit-

ten Großes bewirken – Wege zur fußverkehrsfreundlichen Stadt“ Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs veröffentlicht. Sie gibt einen Überblick über wirkungsvolle kleinteilige Maßnahmen und will kommunale Mitarbeiter:innen und politische Vertreter:innen ermutigen, Schritt für Schritt Verbesserungen für den Fußverkehr in ihrer Kommune anzustoßen. Zudem werden die Chancen des Zufußgehens sowie der bestehende Handlungsbedarf betont.

Die Veröffentlichung ist im Rahmen des vom BMUV und UBA geförderten Projekts „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ entstanden. Die fünf Modellkommunen Braunschweig, Erfurt, Flensburg, Meißen und Wiesbaden wurden beim Einstieg in die Fußverkehrsförderung begleitet. Die Erfahrungen und neu gewonnenen Kenntnisse wurden in dieser Broschüre zusammengefasst. Das Projekt führt vor Augen, dass

bereits relativ kostengünstige Maßnahmen große Wirkung haben und zur Verbesserung des Fußverkehrs führen.

Auf der Webseite des FUSS.e.V. finden Sie die Broschüre kostenfrei zum Download: <https://www.umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/1-fussverkehrsstrategie.html?download=649:broschuere-mit-kleinen-schritten&start=100>



Erfolgreicher Fußverkehrs-Check in der Stadt Aachen

Im Zeitraum August bis November 2022 hat die Stadt Aachen unter Anleitung der im Auftrag des Zukunftsnetzes Mobilität NRW agierenden Planersocietät einen Fußverkehrs-Check durchgeführt. Aachen hatte sich erfolgreich um die fachliche Begleitung beworben und als eine von sechs Kommunen im April 2022 vom Zukunftsnetz den Zuschlag erhalten.

Der Fußverkehrs-Check der Stadt Aachen umfasste folgende Bausteine:

- 16.08.2022, Auftakt-Workshop im SuperC der RWTH Aachen: Vorbereitung des praktischen Teils, Setzung thematischer und räumlicher Schwerpunkte des Fußverkehrs-Checks auf konkreten Routen gemeinsam mit 55 interessierten Bürger*innen;
- 13.09.2022, 1. Begehung: Route West, gemeinsam mit 35 interessierten Bürger*innen in strömendem Regen;
- 20.09.2022, 2. Begehung: Route Ost, gemeinsam mit 40 interessierten Bürger*innen bei Sonnenschein;
- 18.10.2022, Abschluss-Workshop im C.A.R.L. der RWTH Aachen: Zusammenfassende Vorstellung der Erkenntnisse, Ergebnisse, Entwicklung erster Lösungsansätze sowie Ableitung möglicher Maßnahmen vor ca. 35 interessierten Bürger*innen.

Die Bürger*innen waren zu allen Veranstaltungen per E-Mail und über die Aachener Redaktionen herzlich eingeladen, am Check mitzuwirken.

Anhand konkreter Fragestellungen wurden auf zwei Routen des in Planung bzw. Umsetzung befindlichen Premiumfußwegenetzes der Stadt Aachen auf je ca. 2 km Länge aus Sicht des Fußverkehrs defizitäre Stellen ermittelt.

Im Zuge der Begehungen entwickelte sich ein lebhafter Austausch der Teilnehmer*innen aus Bürgerschaft, Institutionen/Verbänden und Verwaltung. Es wurde sehr konstruktiv und interessiert diskutiert. Schnell zeigte sich, dass auch die Gruppe zu Fuß Gehender sehr heterogen ist und dass die Wünsche und Bedürfnisse auch innerhalb der Gruppe nicht immer identisch sind: Sehingeschränkte haben andere Bedürfnisse bzgl. taktiler Elemente als Geheingeschränkte oder rollende Menschen. Menschen ohne offensichtliche Einschränkungen bewerten Routen als unkritisch, die für gehende Menschen mit Einschrän-



Zweite Begehung der Route Ost gemeinsam mit 40 interessierten Bürger*innen bei Sonnenschein – Foto: Stadt Aachen

kungen ganz offensichtliche Defizite enthalten. All das wurde artikuliert, erfasst und der Planersocietät auf vorbereiteten Rückmeldezetteln für die weitere Bearbeitung mitgegeben.

Für Anfang 2023 stellt das Planungsbüro der Stadt Aachen den Abschlussbericht zum Fußverkehrs-Check in Aussicht. Er wird die erfassten Defizite beinhalten sowie erste Vorschläge zu ihrer Beseitigung, gegliedert in nach Ansicht des Büros kurz-, mittel- und langfristig umsetzbare Maßnahmen. Dieser Bericht wird die Verwaltung in ihrem zukünftigen Handeln sowohl in Form von Einzelmaßnahmen als auch von geplanten Neu-/Umbaumaßnahmen ganzer Straßenzüge unterstützen. Im April sollen die Ergebnisse zudem dem Mobilitätsausschuss vorgestellt werden.

Der Fußverkehrs-Check war der erste seiner Art, den die Stadt Aachen durchgeführt hat. Er wurde innerhalb und außerhalb der Verwaltung als hilfreich und erfolgreich bewertet. Daher beabsichtigt die Stadt Aachen, das im Rahmen dieses ersten betreuten Checks erlernte Vorgehen als Standard in Aachens Prozess zur Förderung des Fußverkehrs zu etablieren und in zukünftige Planungen einfließen zu lassen. Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr, der in Aachen heute schon 30% umfasst, weiter zu verbessern und nachhaltige Mobilität zu fördern. Weitere Informationen zum Aktionsplan Verkehrssicherheit der Stadt Aachen gibt es unter: www.aachen.de/Achtsam-unterwegs

Claudia Nowak/Stadt Aachen

Das wichtigste Ziel: Flächengerechtigkeit

Über 400 Teilnehmer:innen beim Fußverkehrskongress in Bremen

Wie können wir den Fußverkehr fördern, wie lässt sich diese unterschätzte Verkehrsart ins Bewusstsein von Politik und Verwaltung hieven? Und wie können wir Fußgänger:innen zu ihrem Recht und zu mehr Platz verhelfen? Fragen wie diese standen im Mittelpunkt des 4. Deutschen Fußverkehrskongresses am 18. und 19. April 2023 in Bremen. Viele der insgesamt 420 Fachleute aus Bund, Ländern und vor allem Kommunen, aus Forschung, Planungsbüros sowie Vereinen und Verbänden zogen anschließend ein positives Fazit – auch weil das Bundesministerium für Digitales und Verkehr für den Sommer die lang erwartete Fußverkehrsstrategie des Bundes ankündigte. Sie soll ähnlich wie die Radverkehrsstrategie dem Fußverkehr in Deutschland einen entscheidenden Schub geben.

Laut Mobilität in Deutschland (MiD) werden hierzulande 22% aller Wege zu Fuß zurückgelegt, doppelt so viele wie mit dem Fahrrad. Diese Zahl gebe jedoch nicht die Wirklichkeit wieder, betont Robert Thaler aus dem österreichischen Mobilitätsministerium in seiner Grundsatzrede (einer von insgesamt vier Keynotes). Weil die Modal-Split-Daten nur das Hauptverkehrsmittel berücksichtigen, werde der Fußverkehr systematisch und massiv unterschätzt. Lege man das Etappenkonzept zugrunde, das intermodale Wegeketten einzeln erfasst (sofern sie länger als 25 oder 100 m sind), dürfte sich der Fußverkehrsanteil mehr als verdoppeln, sagt Thaler, und mache somit fast die Hälfte aller Wege aus. Eine nicht repräsentative MiD-Zusatzstudie zum Thema taxierte 2019 den Fußverkehrsanteil auf

Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Planung und Institutionen diskutierten wie der Fußverkehr sicherer gestaltet werden kann. – Foto: Moritz Richter



Basis des Etappenkonzepts allerdings nur auf 29%. So oder so – der Fußverkehr bietet noch viel Potenzial, betont Helge Hillnhütter von der Norwegian University of Science and Technology in seiner Keynote. Er berichtet aus seiner Forschung: „Die Menschen gehen längere Wege zu Fuß, wenn diese Wege anregend und fußverkehrsfreundlich gestaltet sind“, etwa weil Querungen umwegfrei, Wartezeiten an Ampeln kurz oder die Wege von Handel und Dienstleistungen gesäumt sind. „Die Stadtumgebung beeinflusst den Fußverkehr messbar“, sagt Hillnhütter, bis zu 70% weiter gingen die Menschen, das verdreifachte das Einzugsgebiet von Haltestellen. Investitionen in den Fußverkehr seien somit auch Investitionen für den ÖPNV.

Lehrreich und interessant waren auch die 16 Foren mit mehr als 40 Fachvorträgen zu Themen wie dem Miteinander von Fuß- und Radverkehr, zu Superblocks oder zur ge(h)rechten Verteilung des Straßenraums. Dieses Thema stieß auf besonderen Widerhall: In einer Abstimmung bezeichneten mehr als die Hälfte der Teilnehmer:innen Flächengerechtigkeit als das „wichtigste Ziel für den Fußverkehr“. Gerade den Planer:innen in den Kommunen ist indes bewusst, dass der Widerstand groß ist, sobald dem Auto Platz genommen wird. Stefan Bendiks, der die Keynote zum Auftakt hielt, appellierte deshalb an die Entscheider:innen vor Ort: „Ihr müsst den Mut haben, solche Projekte durchzuziehen.“ Es sei nur eine kleine, aber lautstarke Minderheit, die gegen mehr Grün und gegen mehr Fußwege ankämpfe.

Lorenz Redicker/Planersocietät

Die WALKparade durch Bremen setzt ein Zeichen für den Fußverkehr. – Foto: Moritz Richter



Rechtssicherheit für Piktogrammketten

MUNV veröffentlicht Erlass zu Piktogrammketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen

In einigen Kommunen in Nordrhein-Westfalen sind die Markierungen auf Fahrbahnen verschiedener Streckenabschnitte schon zu entdecken: sogenannte Piktogrammketten. Bei diesen handelt es sich um allein stehende Radverkehr-Sinnbilder nach § 39 Absatz 7 StVO, die im Abstand von 25 bis 50 m zueinander in Längsrichtung im Bereich des rechten Fahrbahnrandes öffentlicher Straßen aufgebracht werden.

Bislang bestand bei der Umsetzung von Piktogrammketten eine Rechtsunsicherheit, die nun durch einen im Januar 2023 erfolgten Erlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) beseitigt wurde. Bis zu einer bundesweiten Einordnung der Piktogrammketten in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke können nun in Nordrhein-Westfalen entsprechende Maßnahmen unter Beachtung der im Erlass genannten Ausführungshinweise umgesetzt werden.

Einsatzbereiche von Piktogrammketten können Hauptverkehrsstraßen oder Routen mit hoher Netzbedeutung für den Radverkehr sein, die noch nicht über gesonderte Radverkehrsanlagen verfügen oder bei denen diese beispielsweise aufgrund von zu geringen Straßenbreiten nicht umsetzbar sind. Ebenso sind an Engstellen im Ver-

lauf wichtiger Radnetzabschnitte entsprechende Markierungen sinnvoll.

Auch an Streckenabschnitten öffentlicher Straßen, an denen auf parallel verlaufenden Radwegen die Benutzungspflicht aufgehoben wurde und Radfahrende nun auch im Mischverkehr die Fahrbahn benutzen dürfen, kann mit Piktogrammketten auf die veränderte Verkehrssituation hingewiesen werden.

Wichtig bei der Einführung entsprechender Maßnahmen

Ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördertes Forschungsprojekt zur Wirkung von Piktogrammketten kam bereits im Jahr 2021 zu dem Ergebnis, dass ein positiver Einfluss der umgesetzten Maßnahmen auf die objektive und subjektive Sicherheit der Radfahrenden abgeleitet werden kann.

zur Einrichtung von Piktogrammketten ist eine gute Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, welche die umgesetzten Maßnahmen transparent und nachvollziehbar begründet.

Christian Eckert/Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn – Foto: Christian Eckert/IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH



Weniger freie Rechtsabbieger für mehr Nahmobilität

Wie Kommunen mit Knotenpunkten im Bestand umgehen können

Die sogenannten freien (oder auch freilaufenden) Rechtsabbieger an Knotenpunkten treten in den Unfallstatistiken oftmals als Unfallhäufungspunkte auf. Ursprünglich eingerichtet, um dem Kfz-Verkehr ein zügiges Passieren eines Knotenpunktes zu ermöglichen, ist es gerade die hohe Abbiegegeschwindigkeit, die ein erhebliches Sicherheitsrisiko für andere Verkehrsteilnehmende wie Radfahrende und zu Fuß Gehende darstellt. Abgeleitet aus dem übergeordneten und mittlerweile als Konsens geltenden Ziel der Vision Zero, ist die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs vorzuziehen.

Bei Neu- oder größeren Umplanungen von Knotenpunkten sollte daher grundsätzlich auf den Einsatz von Rechtsabbiegefahrbahnen neben Dreiecksinseln ohne Signalisierung des Kfz-Verkehrs verzichtet werden. Dies gilt insbesondere für innerstädtische Bereiche, da hier i.d.R. ein höheres Rad- und Fußverkehrsaufkommen vorliegt.

Doch wie ist abseits von Neuplanungen mit den zahlreichen Knotenpunkten im Bestand umzugehen, die einen oder mehrere freie Rechtsabbieger in der Knotenpunktgeometrie aufweisen? Hierbei sollte zwingend die Notwendigkeit der freien Rechtsabbieger überprüft werden und verschiedene Maßnahmen zu deren Beseitigung bzw. Entschärfung sollten untersucht werden. Bei der Prüfung und anschließenden Priorisierung der von einer notwendigen Maßnahmenumsetzung betroffenen Knotenpunkte sollte nicht nur der Parameter der Unfallhäufigkeit herangezogen werden, sondern auch die Verkehrszusammensetzung der Verkehrsströme hinsichtlich Schwerverkehrsanteil und Anteil des ÖPNV sowie die Berücksichtigung von Schulwegplänen und wichtigen Rad- bzw. Fußverkehrsachsen.

Als kurz- und mittelfristige Lösungen sind zusätzliche Beschilderungen, Markierungen oder eine nachträgliche Signalisierung denkbar. Zu beachten ist, dass bei einer Signalisierung der Rechtsabbiegefahrbahn bei unveränderter Knotenpunktgeometrie der querende Fußverkehr und der ggf. parallel dazu verlaufende Radverkehr in un-

günstigen Fällen bis zu vier Furten passieren müssen, um auf die gegenüberliegende Straßenseite zu gelangen. Je nach Komplexität des Knotenpunktes wird es selten gelingen, Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr auf Mittelinseln zu vermeiden. Zudem bleibt der große Abbiegeradius für den rechts abbiegenden Kfz-Verkehr erhalten und es ist je nach Verkehrssituation mit weiterhin hohen Kfz-Geschwindigkeiten zu rechnen. Als weiterer Nachteil dieser Lösung ist der nach wie vor vorhandene Konfliktpunkt des geradeaus fahrenden Radverkehrs mit den rechts abbiegenden Kfz zu nennen.

Als Zwischenlösung bis zu einem Vollausbau des Knotenpunktes bzw. bis zu einem Rückbau des freien Rechtsabbiegers bietet sich an, die Rechtsabbiegefahrbahn mit Pollern abzubinden und den rechts abbiegenden Kfz-Verkehr in die Lichtsignalisierung des Knotenpunktes einzubinden, wie es derzeit beispielsweise an einigen Knotenpunkten in Köln praktiziert wird. Durch den kleineren Abbiegeradius werden die Kfz-Geschwindigkeiten beim Abbiegen deutlich reduziert. Es ist jedoch zu prüfen, ob der Abbiegeradius für alle Fahrzeuge ausreichend ist und kleinere baulichen Maßnahmen notwendig sind sowie ob die Sichtverhältnisse an den umgestalteten Knotenpunkten für alle Verkehrsteilnehmenden sicher sind.

Die Maßnahmen zur Reduzierung von freien Rechtsabbiegern an innerstädtischen Knotenpunkten sind als ein wichtiger Baustein zu einer weiteren Attraktivierung der Nahmobilität und hin zu einer lebenswerteren Stadt und Gemeinde zu sehen.

Christian Eckert/Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Mit Pollern abgebundene Fahrbahn des freien Rechtsabbiegers am Knoten Äußere Kanalstraße / Heckhofweg in Köln – Quelle: <https://twitter.com/footils/status/1198880919567949824?s=20>



Radweg auf der Ludwigsallee in Aachen

Neubau nach Zielvorgaben des Radentscheides



Fertiggestellter 2,30 m breiter Einrichtungradweg an der Ludwigsallee – Foto: Stadt Aachen



Gestaltung Einmündung Kupferstraße nach Umbau – Foto: Stadt Aachen

Die Baumaßnahme in der Ludwigsallee folgt dem ganzheitlichen Planungsansatz der Stadt Aachen. So wurde hier im Anschluss an eine umfangreiche Erneuerung der Versorgungsleitungen im August 2020 mit der Umgestaltung des Stadtraumes begonnen. Die Neuaufteilung der Flächen folgte zugunsten des Umweltverbundes. Neben einem 2,50 m breiten Gehweg wurde ein 2,30 m breiter baulich von der Fahrbahn abgesetzter Einrichtungradweg angelegt. Diese Gestaltung folgt den Vorgaben des Ziels 3 der von dem Rat der Stadt Aachen angenommenen sieben Ziele des Radentscheides. Der Radweg wurde im August 2022 mit einer roten Epoxidharzbeschichtung versehen, um dem Ziel 4 und der damit verbundenen Anforderung, neue Radverkehrsflächen durch rote Farbe vom übrigen Straßenraum abzusetzen, zu entsprechen. Im Rahmen der Neuaufteilung des Straßenraums sind rund 50 Kfz-Parkplätze in der Ludwigsallee entfallen. Als klassifizierte Hauptverkehrsstraße für den Kfz und ÖPNV-Achse wurden die zwei Fahrstreifen in westlicher Fahrtrichtung der Ludwigsallee beibehalten. Zur Reduzierung der Lärmbelastung an dieser Bundesstraße wurde ein lärmoptimierter Asphalt (LOA) eingesetzt.

Werden Geh- und Radwege, so wie in der Ludwigsallee, unmittelbar parallel und höhengleich zueinander angelegt,

werden diese in Aachen standardmäßig mit „Kugelplatten“ taktil spürbar voneinander abgegrenzt. Diese Gestaltung hat die Fachverwaltung der Stadt Aachen in Zusammenarbeit mit der Kommission „Barrierefreies Bauen“ entwickelt. Sie stellt eine wirksame und zugleich fehlerverzeihende Lösung dar, die bei Reifenkontakt nicht gleich zum Sturz des Radfahrenden führt, gleichzeitig aber auch ein unachtsames Ausweichen auf den Gehweg verhindert.

Die Ludwigsallee ist ein Teilstück des Alleenrings, der den innerstädtischen Bereich Aachens ganzheitlich erschließt. Neben der Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr nimmt der Alleenring auch eine bedeutende Funktion für den Radverkehr ein. Mit dem Abschluss der Bauarbeiten des ca. 600 m langen Straßenabschnittes wurde erstmalig eine umfangreiche Umbaumaßnahme zur Neugestaltung eines Radweges nach Zielvorgaben des Radentscheides umgesetzt. Nach der Fertigstellung letzter Arbeiten fand am 23. September 2022 eine gemeinschaftliche Eröffnungsfeier mit Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen, der Fachverwaltung, Vertreterinnen und Vertretern des Radentscheides sowie Bürgerinnen und Bürgern statt.

Celina Bauer/Stadt Aachen

Markierung und Beschilderung der Aachener Rad-Vorrang-Routen

Seit 2019 wird das Aachener Rad-Vorrang-Netz sukzessive umgesetzt. Diese „Rad-Vorrang-Routen (RVR)“ stellen Hauptverbindungen des Radverkehrs zwischen der Innenstadt und den Außenbezirken Aachens dar. Sie entsprechen daher nicht zwingend der neueren Definition von „Radvorrangrouten“ gemäß den H-RSV 2021.

Für die Umsetzung der RVR wurde bereits 2019 eine „auffällige und durchgängige Gestaltung“ festgelegt. Ein entsprechendes Gestaltungskonzept mit dem Entwurf einer eigenen Wort- und Bildmarke (welche auch die Gestaltung von Premiumfußwegen umfasst) wurde extern erarbeitet. Das resultierende Gestaltungshandbuch

wurde dem Mobilitätsausschuss vorgestellt und die Anwendung des Handbuchs anschließend durch das Gremium beschlossen.

Konkret sieht das Gestaltungskonzept Infotafeln an markanten Stationen der Routen vor. Außerdem werden Bodenmarkierungen mit der Bildmarke der RVR sowie mit Richtungspfeilen an Entscheidungspunkten aufgebracht. In Bereichen mit gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr und somit erhöhtem Bedarf an Rücksichtnahme werden „Fair-Zusammen-Logos“ markiert. Ergänzt wird das Gestaltungskonzept durch RVR-Einschubplaketten zur Vervollständigung der bestehenden Radwegweisung im Knotenpunktsystem

des Radroutennetzes NRW. Nachdem die RVR Brand, Eilendorf und Campus Melaten nun in weiten Teilen ausgebaut sind, wurde Ende 2022 das Gestaltungskonzept für diese drei Routen umgesetzt.

Bastian Weiser/Stadt Aachen



Bildmarke der RVR und Richtungspfeil in einer Fahrradstraße – Foto: Stadt Aachen

Interkommunaler Radweg

Radweg verbindet Bünde, Hiddenhausen und Herford für den Alltagsverkehr

Die zum Kreis Herford gehörenden Städte Bünde und Herford sowie die Gemeinde Hiddenhausen haben sich das Ziel gesetzt, die Errichtung eines interkommunalen Radwegs (IKRW) von Bünde über Hiddenhausen bis Herford umzusetzen.

Mit dem Ziel der Identifizierung einer sinnvollen Streckenführung für einen interkommunalen Radweg wurden verschiedene Trassenvarianten untersucht. Das Ergebnis soll eine möglichst direkte Führung zwischen Bünde und Herford, über Hiddenhausen, mit größtmöglicher Erschließungswirkung darstellen. Der Radweg soll als hochwertige Radverkehrsverbindung in erster Linie für den Alltagsverkehr realisiert werden. Er ist als regionale Haupttroute oder Radvorrangroute einzustufen. Dabei steht eine perspektivische Zunahme aller Zielgruppen im Fokus. Um diesem Anspruch gerecht werden zu können, werden an die Stre-

ckenführung entsprechende Qualitätsstandards angesetzt. Diese liegen zwischen der ERA als Basisstandard und dem H RSV sowie den Standards der Regiopolregion Bielefeld/Alltagsradwegnetz OWL.

Unter der Begleitung der lokalen Akteure/Akteurinnen sowie Experten/Expertinnen wurden die realitätsnahen und zielführenden Trassenführungen ermittelt und ein Maßnahmenkonzept für die rund 13,5 km lange Hauptvariante erarbeitet.

Nach der Fertigstellung dieser Machbarkeitsstudie starten die Kommunen zeitnah nun in die sukzessive Umsetzung des interkommunalen Radweges.

Annette Kühn (Stadt Bünde) & Kreis Herford & Teresa Schmidt (SVH – Stadt Herford)

Hier bitte gerne mal anlehnen

Mehr als 120 neue Fahrradabstellmöglichkeiten in der Coesfelder Innenstadt

In der Coesfelder Innenstadt wurden in den letzten Monaten die bisherigen Fahrradständer durch zeitgemäße Anlehnbügel ersetzt, die ein sicheres Anketten auch für E-Bikes, Lastenräder und Fahrradgespanne erleichtern.

Insgesamt hat die Stadt damit 122 zusätzliche Abstellmöglichkeiten geschaffen, hauptsächlich auf Flächen am Rande der Fußgängerzone: „Wir wollen den Menschen ein gutes Angebot machen, damit sie ihre Räder schon an den Zugängen der Fußgängerzone und am Rande des Marktplatzes abstellen können. Ziel war es auch, dadurch die Bewegungsfreiheit und Sicherheit zu erhöhen für alle, die zu Fuß in der Fußgängerzone unterwegs sind. Und natürlich wollten wir auch beachten, welche Aufstellflächen die Rettungskräfte und Lieferanten benötigen und welche Plätze wir für Stadtfeste, Märkte und Events frei halten wollen“, informiert Renate Rösing vom Fachbereich Bauen und Umwelt. Sie hat das Projekt begleitet, für das Fördermittel des Landes und aus Bundesmitteln Zuwendungen von 60% geflossen sind für das „Stadtumbaugebiet Berkel-STADT Coesfeld – Lebendige Zentren“.

Für insgesamt 175.000 Euro hat die Stadt schlichte pulverbeschichtete Metallbügel montieren lassen, die sich optisch in das sonstige Stadtmobiliar, die Straßenleuchten und die innerstädtische Fußgängerbeschilderung einfügen.

Neu sind Möglichkeiten, dass auch Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern nun „ihren“ Platz in der Innenstadt finden: An insgesamt 14 Anlehnbügeln wurden Zusatzschilder angebracht; meist sind das Anlehnbügel, die ex-

tra viel Freiflächen ringsum haben und sich so besonders auch für längere oder breitere Gefährte eignen.

In der Poststraße wird eine der neuen Fahrrad-Abstellanlagen durch eine Überdachung ergänzt. „Das Knifflige war hier, dass wir die Überdachung wegen der frei zu haltenen Rettungswege auf engem Raum und passgenau an die benachbarten Bauten anpassen mussten“, so Renate Rösing. Die zwölf überdachten Anlehnbügel eignen sich ihrer Ansicht nach besonders für Mitarbeitende aus den umliegenden Geschäften: „Wer das Rad regelmäßig und für einen längeren Zeitraum abstellen möchte, weiß den Witterungsschutz besonders zu schätzen. Hier können die Nutzerinnen und Nutzer mit dem Rad direkt bis zur überdachten Anlage fahren, ihr Rad sicher und regengeschützt abstellen und sich dann zu Fuß durch die Fußgängerzone auf den Weg zur Arbeitsstelle machen.“

Und als besonderes Angebot für alle, denen beim Radeln die Luft ausgegangen ist oder die vielleicht spontan die ein oder andere kleine Reparatur vornehmen wollen, wurde in der Innenstadt nun eine von insgesamt drei Radservice-säulen installiert. Neben einer Luftpumpe bietet die Säule auch Werkzeug, damit z.B. der Sattel oder die Beleuchtung passend eingestellt werden können. Alle drei Radservicesäulen werden durch die eine 80%ige Zuwendung des Landes Nordrhein-Westfalen nach den Förderrichtlinien Nahmobilität gefördert. Neben der Servicesäule in der Innenstadt, die sich direkt am überörtlichen Radwegenetz, gegenüber von zwei Cafés und nahe dem Krankenhaus befindet, gibt es eine weitere in der Mobilstation am Bahnhof. Die dritte wird bis zum Sommer auf dem neu gestalteten Alten Kirchplatz im Ortsteil Lette ihren Platz finden.

Andrea Zirkel/Pressestelle

An der Münsterstraße laden zahlreiche neue Anlehnbügel auch Lastenräder und Gespanne ein zur Rast. – Foto: Stadt Coesfeld



Viel Platz für Fietsen und Co. am neuen Coesfelder Bahnhof

Mobilstation mit einer der ersten Radboxen im Münsterland

Am neuen Coesfelder Bahnhofsgebäude finden Reisende, die mit dem Fahrrad zum oder vom Zug kommen, jetzt reichlich Auswahl für die Vernetzung von ÖPNV und Radverkehr: Neben dem überdachten kostenlosen Fahrradparkhaus, das im Sommer 2022 eröffnet wurde und auf etwa 240 m² Fläche ebenerdig Platz bietet für gut 250 Fahrräder, E-Bikes und Lastenräder, wurde vor wenigen Wochen direkt nebenan der zweite Teil der Mobilstation eröffnet.

Hier können alle, die flexibel und umweltfreundlich mit dem Rad zum Bahnhof kommen, einen Miet-Stellplatz tageweise oder auch für einen längeren Zeitraum reservieren und dann mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterfahren. „Dadurch wird es besonders für Pendlerinnen und Pendler deutlich komfortabler und sicherer“, betont Uwe Dickmanns, der das Projekt „Mobilstation“ bei der Stadt Coesfeld von Anfang an begleitet hat: „Der Clou dabei ist, dass die Einstellplätze in diesem verschließbaren Teil des Bahnhofsgebäudes für einen moderaten Preis digital gebucht werden können.“ Die Miete beträgt pro Tag 0,80 Euro. Wer das Rad eine Woche unterstellen möchte, zahlt 3,20 Euro, für einen Monat werden 12 Euro Miete fällig. Sie wird über das neue Buchungs- und Zugangssystem „radbox.nrw“ abgerechnet, das künftig NRW-weit in immer mehr Fahrradabstellanlagen ein sicheres und bequemes Abstellen von Fahrrädern, Pedelecs, Trikes, Lastenrädern und E-Bikes ermöglichen soll.

Sämtliche Fahrradstellplätze in der neuen Mobilstation sind auf zwei Ebenen eingerichtet. Pedelecs/E-Bikes können einfach und schnell in die untere Ebene eingestellt werden, normale Fahrräder sind sowohl unten als auch oben mühelos einzuparken. An jedem Stellplatz befinden sich Rahmen-Anbindebügel, an welche die Räder diebstahlsicher angekettet werden können. Eine kleine Fahrrad-Servicestation ermöglicht, dass Radler:innen Luft aufpumpen und kleine Reparaturen selbst durchführen können.

Finanziell gefördert wurde die Bike+Ride-(B+R-)Anlage im Coesfelder Bahnhof durch den Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Der Fördersatz lag bei 90%, sodass der NWL insgesamt 489.000 Euro der zuwendungsfähigen Gesamtkosten, die bei rund 545.000 Euro lagen, übernommen hat. Zudem hat der NWL mit dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland (go.Rheinland) das digitale Buchungs- und Zugangssystem für B+R-Anlagen, radbox.nrw entwickelt. Über das Buchungsportal radbox.nrw können sich Nutzer:innen künftig NRW-weit über Fahrradstellplatzangebote informieren, einen Platz buchen und bezahlen. Die lizenzbezogenen Nutzungsrechte von radbox.nrw stellt der NWL verbandweit Städten, Gemeinden und Verkehrsunternehmen kostenlos zur Verfügung.

Andrea Zirkel/Pressestelle Stadt Coesfeld

Im abschließbaren Teil der Mobilstation können Stellplätze gebucht und Räder sicher abgestellt werden. Das freut (v.l.n.r.) Fachbereichsleiter Uwe Dickmanns, Lisa Gottheil, Maximiliane Lizardo Schwarze und Holger Topp (alle Zweckverband NWL), Bürgermeisterin Eliza Diekmann, Dr. Martin Uhlendorf (NWL) und Andre Schüttert (Team IT der Stadt). –

Foto: Stadt Coesfeld



Per Rad und zu Fuß durch Bielefeld

Exkursionsbericht der Strategiegruppe Nahmobilität



Radverkehrszählstelle mit Steele am Jahnplatz – Foto: Stadt Bielefeld



Umgestalteter Knotenpunkt Ravensberger Straße/Turnerstraße – Foto: Stadt Bielefeld

Um aktuelle Projekte der Stadt Bielefeld vor Ort zu begutachten, machte sich die Strategiegruppe Nahmobilität am 2. September 2022 per Rad und zu Fuß auf den Weg. Treffpunkt war der neu gestaltete Jahnplatz.

Jahnplatz

Die neuen Radverkehrsanlagen am Jahnplatz wurden jüngst um eine Dauerzählstelle für den Radverkehr ergänzt. Die sechs bereits im Bielefelder Stadtgebiet vorhandenen Dauerzählstellen werden damit um eine siebte erweitert. Am ersten offiziellen Zähltag, am Donnerstag, dem 1. September 2022, wurden bereits 1.609 Radfahrende detektiert. Am darauffolgenden Tag wurde die Zählstelle dann offiziell bei der Exkursion mit der Strategiegruppe unter Anwesenheit der Presse eröffnet. Die Besonderheit der Zählstelle am Jahnplatz ist die öffentlichkeitswirksame Displaystele, die auf einer Seite des Radweges steht und die Anzahl der Radfahrenden auf beiden Radwegen und Kfz-Spuren aufsummiert anzeigt. Die Technik ist so eingestellt, dass Radfahrende auf dem Radweg beim Fahren auf der Seite des Displays selbst sehen können, wie sich die Summe durch ihr Vorbeifahren erhöht. Diese Erfahrung konnten die Teilnehmenden der Exkursion direkt vor Ort selbst machen.

Der neue Jahnplatz wurde gemäß dem Kopenhagener Modell im Sinne der Mobilitätsstrategie mit ausgewogenem Raum für Busse, Radfahrende, zu Fuß Gehende und den Individualverkehr umgebaut. Der Kfz-Verkehr wird nun einstreifig je Richtung mit Tempo 30 über den Jahnplatz geführt. Für den Busverkehr wurden eigene Fahrstreifen eingerichtet und das Halten an den Haltestellen auf der Busspur eingeführt. Die Wartebereiche, Fußwege und Radwege wurden erweitert. Der Radverkehr wird auf einem nicht benutzungspflichtigen Hochbordradweg neben der Fahrbahn bzw. zwischen Wartebereich und Fußweg geführt. Das Queren des Platzes ist an vielen Stellen für den Fuß- und Radverkehr möglich.

Die Teilnehmenden hatten im Anschluss Gelegenheit, den Platz selbst zu „erfahren“. Anschließend wurden dadurch gewonnene Eindrücke diskutiert.

Im Bereich des Jahnplatzes wird voraussichtlich im März/April 2023 das Fahrradparkhaus „Radhaus“ eröffnet. 184 Stellplätze für Fahrräder werden durch sieben Stellplätze für Lastenfahräder sowie Schließfächer mit Lademöglichkeit ergänzt. Der Zutritt zum Fahrradparkhaus wird durch ein digitales Zugangssystem gesteuert. Für zu-

nächst zwei Jahre ist das Abstellen des Fahrrades für 24 Stunden kostenfrei. Mit einem ebenerdigen Zugang vom Niederwall und der zentralen Lage des Fahrradparkhauses im Innenstadtbereich wird so ein qualitativ hochwertiges, attraktives und gesichertes Angebot zum Fahrradabstellen geschaffen.

Weiter ging es zu Fuß durch die Fußgängerzone in der Bahnhofstraße.

Bahnhofsvorplatz

Der nächste Haltepunkt war der Bahnhofsvorplatz. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2019 hat den Bedarf einer neuen Radstation bestätigt und den Bahnhofsvorplatz als den am besten geeigneten Standort für die Radstation ergeben. Die Analyse ergab einen mittelfristigen Stellplatzbedarf von 2.000 am Hauptbahnhof. Langfristig wurde zudem ein Bedarf von insgesamt 4.000 Stellplätzen prognostiziert. Unter dem Bahnhofsvorplatz befindet sich ein ehemaliger Tiefbunker aus dem Zweiten Weltkrieg.

Im Zuge der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Varianten zur Erweiterung und Erschließung des Bunkers untersucht. Das größte Ausbaupotenzial liegt südwestlich des Bunkers. Zur Deckung des ausgewiesenen mittelfristigen Bedarfs von 2.000 Stellplätzen wurde eine entsprechend große südliche Erweiterung des Bunkers untersucht. Ein politischer Beschluss zum weiteren Vorgehen wird für das I. Quartal 2023 anvisiert.

Ravensberger Straße

Per Rad ging es dann weiter über den Niederwall zur Ravensberger Straße. Diese wurde in den letzten Jahren vollständig umgestaltet und das Gewässer „Lutter“ wurde teilweise offen gelegt. An der Kreuzung Turnerstraße / Ravensberger Straße wurde die Vorfahrt geändert, sodass nun die vorher untergeordnete Ravensberger Straße bevorrechtigt geführt wird. Dies kommt vor allem dem Fuß- und Radverkehr zugute, der hier im verkehrsberuhigten Bereich verläuft. Diskutiert wurde vor diesem Hintergrund die Frage, ob die Ravensberger Straße, welche im Radverkehrskonzept als Hauptroute definiert ist, diesem Anspruch gerecht werden kann. Um dies beurteilen zu können, sollte die Verkehrssituation auch im Kontext der parallel verlaufenden Hauptroute Rohrteichstraße weiter beobachtet werden.

Ehlentruper Weg

Weiter ging es durch die Mittelstraße in die Rohrteichstraße und den Ehlentruper Weg. Hier wird eine Fahrradstraße eingerichtet bzw. ausgeweitet. Besonders wichtig sind dabei die begleitenden Maßnahmen, welche auf Grundlage eines politisch beschlossenen Gestaltungsleitfadens erfolgen:

- Das Parken wird neu geordnet und eine Fahrgasse von 4,50 m wird geschaffen. Das Parken auf Gehwegen wird zurückgenommen und damit dem Fußverkehr mehr Platz eingeräumt. Zum Parken wird ein Sicherheitsstreifen von mindestens 0,50 m vorgesehen.
- Durch die Durchführung von zwei unterschiedlichen Verkehrsversuchen werden Verkehrsführungen auf ihre Wirksamkeit hin überprüft, den durchfahrenden Kfz-Verkehr zu unterbinden. Damit soll der Kfz-Verkehr insgesamt reduziert werden. Nach einer Testphase mit gegenläufigen Einbahnstraßen wird es auch eine Variante mit Diagonalsperren geben.
- Die Fahrradstraße wird gegenüber einmündenden untergeordneten Straßen bevorrechtigt. Dies erfolgt zunächst über Beschilderung, später durch den Einbau von Gehwegüberfahrten.
- Die Einmündungen und Kreuzungen werden entsprechend umgeplant.
- Die Maßnahme wird von Kommunikations- und Informationsmaßnahmen begleitet sowie zahlreiche Partizipationsmöglichkeiten werden durchgeführt.

Linie 4 – Grünzug

Die Strecke führte weiter auf dem neuen Geh-/Radweg entlang der Stadtbahn Linie 4. Hier wurde der bestehende Weg umgestaltet und die Knotenpunkte wurden optimiert. Auf der Strecke wurde die Wegeverbindung auf eine Breite von 4 m erweitert und eine Asphaltdecke mit einer beigen Kiessandschicht aufgebaut.

Mit der Umgestaltung der Strecke und der Knotenpunkte ist eine attraktive und alltagstaugliche Radwegverbindung in die Innenstadt entstanden. Als einer von elf Entwicklungskorridoren im Radnetz besitzt das Projekt als Initialzündung zur Umsetzung der Mobilitätswende eine Schlüsselfunktion. Die Attraktivität von Bielefeld als grüne Großstadt wird auch durch gute Radverkehrsrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen gesteigert und die klimafreundliche Mobilität wird weiter gefördert.

Barbara Choryan, Nahmobilitätsbeauftragte/Stadt Bielefeld

Städteregion Aachen entwickelt Musterlösung für Radschleusen

Die Städteregion Aachen hat eine Musterlösung für Radschleusen an Ortseingängen ohne Mittelinseln entwickelt und an ihren Kreisstraßen an mehreren Stellen umgesetzt. Radverkehrsanlagen an der freien Strecke sowohl von Gemeindestraßen als auch im Bereich klassifizierter Straßen (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen) sind vielfach einseitig geführte Zweirichtungsradwege. Innerorts findet man dann meist beidseitige Radverkehrsanlagen, entweder als Radwege, meistens jedoch als Radfahror- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Die Überleitung zwischen beiden Bereichen erfolgt typischerweise im Bereich des Ortseingangs. Sie stellt für viele Radfahrende eine kritische Stelle dar, da sie in einer Fahrtrichtung die Fahrbahn queren müssen. Die ERA schlägt für diesen Einsatzfall die Anlage einer Querungsstelle entweder mit Mittelinsel oder auch ohne Mittelinsel vor (ERA, Kap. 9.5, Bild 81). Wie die Querungsstelle ohne Mittelinsel dann sinnvollerweise in allen Einzelheiten ausgestaltet und realisiert wird, ist jedoch nicht dargestellt.

Die Städteregion Aachen als Baulastträger der Kreisstraßen hat in ihrem Netz an zahlreichen Ortseingängen das Ende eines außerorts geführten einseitigen Zweirichtungsradwegs. Bisher war dann die Ableitung in Richtung der Ortslage mit Querung der Fahrbahn in den meisten Fällen ungerichtet. Die Anlage einer Querungsstelle mit Mittelinsel ist oft nicht möglich, weil die dafür erforderlichen Flächen vor Ort nicht zur Verfügung stehen. Es wurde daher eine gute Lösung für eine Radschleuse ohne Mittelinsel gesucht, die das in der ERA in Bild 81 dargestellte Prinzip optimiert. Hierbei sollten insbesondere folgende Kriterien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Nutzbarkeit erfüllt werden:

- gute Sichtverhältnisse zwischen Kfz-Fahrenden und Radfahrenden,
- Geschwindigkeitsdämpfung zur Vergrößerung der Zeit-

- lücken und zur Verbesserung der Reaktionszeiten,
- gesicherte Einleitung der Radfahrenden in die Fahrbahn,
- gesicherte Aufstellbereiche für wartende Radfahrende,
- zügige Befahrbarkeit für Radfahrende,
- gute Erkennbarkeit der Querungsstelle für Kfz-Fahrende zur Erhöhung der Aufmerksamkeit gegenüber Radfahrenden.

Anhand dieser Punkte wurde eine Musterlösung entwickelt. Sie wurde erstmalig 2021 im Rahmen einer Fahrbahninstandsetzung an der K 3 im Würselener Stadtteil Euchen umgesetzt (siehe Foto). Die Radschleuse wurde am östlichen Ortseingang am Ende des dortigen einseitigen Zweirichtungsradweges angelegt. Im Unterschied zu bisherigen ähnlichen Lösungen wurde sie mit einer Anhebung der Fahrbahn um 12 cm kombiniert. In Verbindung mit der Fahrbahneinengung und den durch „Böschungsmarkierung“ kenntlich gemachten Rampen führt dieses Prinzip zu einer Erhöhung der Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs. Im Bereich der einseitigen Einengung auf dem 15 m langen Plateau ist ein durch Leitzylinder und Sperrflächenmarkierung geschützter Aufstellbereich für Radfahrende entstanden. Bei geringer Verkehrsstärke kann die Einengung auch einspurig ausgeführt werden. Die Geometrie ist so ausgestaltet, dass unter Berücksichtigung des Verkehrs (VZ 205 ist zu beachten!) ein zügiger Wechsel auf die innerörtliche Einrichtungsführung möglich ist.

Im Jahr 2022 wurde an der K 1 im Herzogenrather Stadtteil Kohlscheid ebenfalls eine Radschleuse nach diesem Prinzip errichtet, kombiniert mit der Anlage von rot beschichteten Schutzstreifen innerhalb der Ortslage. Auch der Landesbetrieb Straßen NRW hat bereits eine erste auf diesem Prinzip basierende und an die örtliche Situation angepasste Radschleuse an der L 23 in Würselen gebaut.

Die Städteregion Aachen wird in Zukunft weitere vergleichbare Stellen im Kreisstraßennetz in dieser Form umbauen. Die Erfahrungen sollen zur weiteren Verbesserung der entwickelten Musterlösung genutzt werden.

Ralf Oswald/Peter Krückels/StädteRegion Aachen



Qualitätsentwicklung von Radinfrastruktur und Radservice

Radregion Rheinland e.V. führt Workshops in drei Kommunen durch

Im Rahmen von drei interaktiven Workshops in Pulheim, Bergisch Gladbach und Bonn hat im Zeitraum vom 18. bis 20. Oktober 2022 ein intensiver Austausch rund um das Thema „Qualitätsentwicklung von Radinfrastruktur und Radservice“ stattgefunden. Auf gemeinsame Einladung des Radregion Rheinland e.V. mit den Kreisen und Großstädten der Region trafen sich hierbei zahlreiche kommunale Zuständige aus den Fachbereichen Radinfrastruktur, Mobilität und Tourismus sowie weitere involvierte Akteure, wie z.B. der ADFC, Naturparke und regionale Tourismusorganisationen.



Die Schwerpunkte wurden im Plenum vorgestellt und anschließend von den Teilnehmenden priorisiert. – Foto: Radregion Rheinland e.V.

In den Themenbereichen Netzgestaltung und Verkehrssicherheit, Wegequalität und Wegweisung, touristische und begleitende Infrastruktur sowie Instandhaltung und Mängelmanagement wurden von den Teilnehmenden Schwerpunkte gesetzt und diskutiert. Im Fokus stand hierbei auch der interkommunale und fachgebietsübergreifende Austausch, der für die gemeinsame Qualitätsentwicklung des regionalen Radverkehrs eine entscheidende Rolle spielt. Ziel ist es, einheitliche, kommunenübergreifende Qualitätskriterien für die Radinfrastruktur und die Radserviceelemente auf den Weg zu bringen, um den Einwohnern und Gästen der Region sichere und attraktive Radwegeangebote bieten zu können.

Aufbauend auf den Workshop-Ergebnissen ist der weitere Austausch mit den Kommunen zur Vertiefung von Themenschwerpunkten, z.B. zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Rechtsrheinischen oder zur Qualitätssicherung der Radwegeschilderung im Linksrheinischen, geplant. Die Ergebnisse der drei teilregionalen Workshops sind auf der Homepage der Radregion Rheinland unter www.radregionrheinland.de abrufbar.

Patrick Schumann/Radregion Rheinland e.V.

Stadt Münster investiert Millionen in den Radverkehr

Über 100 umgesetzte Baumaßnahmen in den vergangenen drei Jahren

Die Radverkehrsinfrastruktur in Münster wird fortlaufend ertüchtigt und neu gebaut. Allein in den Jahren 2020 bis 2022 konnten insgesamt über 100 Radverkehrsmaßnahmen erfolgreich auf die Straße gebracht werden! Das Bauvolumen für den Radverkehr hat sich dabei von Jahr zu Jahr erhöht: Während in 2020 auf einer Fläche von etwa 90.000 m² Maßnahmen mit Gesamtkosten von 5,15 Mio. Euro fertiggestellt wurden, sind im Jahr 2021 etwa 96.000 m² und 5,23 Mio. Euro verbaut worden. Im

vergangenen Jahr hat das Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster Maßnahmen auf einer Fläche von etwa 102.000 m² (Kosten: ca. 9,45 Mio. Euro) realisiert, die die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende im Stadtgebiet steigern. Auch für die nächsten Jahre plant die Stadt Münster eine Vielzahl an Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen für den Radverkehr.

Fahrradbüro/Stadt Münster

Pop-up-Radweg in Recklinghausen

Stadt und Kreis setzen gemeinsames Pilotprojekt um

Die Stadt Recklinghausen und der Kreis Recklinghausen haben im Juni 2022 das gemeinsame Projekt Pop-up-Radweg auf der K 22 Friedrich-Ebert-Straße/Mühlenstraße gestartet. Auf der etwa 3,5 km langen Nord-Süd-Achse wird das Stadtzentrum mit den umliegenden Bezirken verbunden. Der überwiegende Teil des Pop-up-Radweges befindet sich auf der freien Strecke.

Die Maßnahme ist auf ein Jahr befristet und wird intensiv evaluiert. Im Anschluss an den Pop-up-Radweg muss der gesamte Abschnitt der K 22 Friedrich-Ebert-Straße in der Baulast des Kreises überplant werden, wobei die Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt mit einfließen. Auch die Mühlenstraße als Verlängerung der Strecke Richtung Innenstadt könnte einen neuen Querschnitt erhalten. Im günstigsten Fall können Flächen entsiegelt und z.B. als Baumalleen genutzt werden. Das spart Ressourcen und Kosten beim Neubau und in der Instandhaltung. Außerdem wird Platz geschaffen für eine zeitgemäße Fahrradinfrastruktur, die dem zukünftigen Bedarf gerecht werden kann.

Querschnittsaufteilung vor Einrichtung des Pop-up-Radwegs

In der aktuellen Bestandssituation auf der freien Strecke beträgt die Fahrbahnbreite rund 20 m und besteht aus teilweise vorhandenen markierten Parkstreifen, Radfahrstreifen und zweistreifigen Richtungsfahrbahnen. Der Radfahrstreifen weist eine Breite zwischen 1,50 m und 1,80 m auf.

Planung und Umsetzung des Pop-up-Radweges

Die Verkehrsbelastungen aus den Straßenverkehrszählungen zeigen einen negativen Trend. In der Straßenverkehrszählung 1995 wurde noch ein Werktägliche durchschnittliche Verkehrsstärke von rund 16.300 Kfz/24h erhoben, 2005 14.900 Kfz/24h und bei Verkehrszählungen im Mai und September 2022 lediglich 10.000 Kfz/24h. Die Notwendigkeit von zweistreifigen Richtungsfahrbahnen ist daher nicht mehr gegeben.

Im Zuge dessen wurde bei der Planung des Pop-up-Radweges die Verkehrsfläche neu verteilt. Der Kreis Recklinghausen hat sich dazu entschieden, den Radfahrstreifen direkt neben dem Gehweg und den Parkstreifen zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen anzuordnen. Dies hat den

Vorteil, dass der Radfahrstreifen zum Parken nicht überfahren werden muss und der Radverkehr stärker vom Kfz-Verkehr getrennt ist. Jedoch ist der Markierungsaufwand höher und Parkstände werden infolge der Einhaltung von Sichtfeldern reduziert.

Entlang des Streckenabschnitts der städtischen Zuständigkeit stellt sich die bauliche Situation anders dar, sodass der Parkdruck durch das anliegende Krankenhaus und Anwohnende sehr hoch ist. Aus diesem Grund hat sich die Stadt Recklinghausen dafür entschieden, den Radfahrstreifen zwischen Fahrstreifen und Parkständen anzuordnen, um einen Kompromiss zwischen größtmöglicher Sicherheit für den Radverkehr und dem Erhalt möglichst vieler Parkplätze zu erreichen. Um den bergab laufenden, stadtauswärts fahrenden Radverkehr vor zunehmenden Doorring-Unfällen zu schützen, wurden die bestehenden Parkflächen auf der Westseite der Straße entfernt und der Radfahrstreifen verbreitert.

Im Bereich der Knotenpunkte wurden Schutzstreifen für den links abbiegenden und den geradeaus fahrenden Radverkehr angelegt.

Evaluation

Um möglichst viele Erkenntnisse aus dem Pop-up-Radweg zu ziehen, wird die Maßnahme durch ein vom Kreis beauftragtes Ingenieurbüro evaluiert. Hierfür wurden an sechs Knotenpunkten Verkehrszählungen und -beobachtungen vor und während der Maßnahme durchgeführt.

Seitens der Stadt wurde zeitweise eine mobile Zählstelle eingerichtet. Außerdem lassen sich aus den Radverkehrsdaten der Aktion „STADTRADELN“ Rückschlüsse auf die veränderte Nutzung ziehen. Diese Daten stammen aus dem RIDE-Portal des geförderten Projektes (www.radverkehr-in-deutschland.de).

Um auch eine subjektive Sicht der Verkehrsteilnehmenden zu erhalten, wurde auf der Internetseite des Kreises Recklinghausen ein Feedbackbogen angeboten und vor Ort eine Befragung mit den Nutzenden des Pop-up-Radweges durchgeführt.



Kreis und Stadt Recklinghausen testen auf der Friedrich-Ebert-Straße/Mühlenstraße ein Jahr lang, ob ein Pop-up-Radweg die Strecke für Radfahrende sicherer macht. – Foto: Kreis Recklinghausen, Fachdienst 66 Tiefbau und Kreisgartenbaulehrbetrieb

Die Evaluation ist noch nicht vollständig abgeschlossen, trotzdem können schon folgende Aussagen getroffen werden:

- Die Zahl der Radfahrenden auf dem Gehweg konnte um durchschnittlich 70% gesenkt werden.
- Die Zahl der Radfahrenden konnte in den Nachmittagsstunden gesteigert werden. Die Radverkehrszahlen in den Vormittagsstunden haben sich teils positiv und teils negativ entwickelt. Der Vergleich mit einem unabhängig vom Pop-up-Radweg gezählten Radverkehrsstrom (Zechenbahntrasse) lässt jedoch erkennen, dass in der „Während-Erhebung“ ein schwächerer Zähltag erhoben wurde. Zudem waren bei der zweiten Erhebung deutlich kühlere Temperaturen (rund 10 °C) und ein späterer Sonnenaufgang gegeben. Dies kann den teilweisen Rückgang der Radverkehrszahlen in den Vormittagsstunden erklären.
- Die Erfassung der Rückstaulängen zeigte infolge der Maßnahme nur geringe Zunahmen. Es entstanden keine Überstauungen an den Lichtsignalanlagen
- Auf dem städtischen Abschnitt lassen die Daten aus STADTRADELN einen deutlichen Zuwachs vermuten. Diese erste Interpretation soll im Frühjahr durch eine erneute Zählung mithilfe einer mobilen Zählstelle überprüft werden.

Die Auswertung der Befragungen zeigte ein sehr gespaltenes Meinungsbild zum Pop-up-Radweg:

- 96% der Kfz-Fahrer haben schlechte Erfahrungen mit dem Pop-up-Radweg gemacht. Die Hauptkritikpunkte sind:
 - Stauungen/schlechterer Verkehrsfluss
 - Zu wenig Radfahrende vorhanden
 - Unübersichtlichkeit
- 69% der befragten Radfahrenden fühlen sich sicherer bzw. sehen im Pop-up-Radweg eine Verbesserung.

Erneuerung der Friedrich-Ebert-Straße

Zum Ende der Projektphase des Pop-up-Radwegs laufen die Vorbereitungen der Überplanung der Friedrich-Ebert-Straße und der Mühlenstraße an. In die Planungen werden einerseits die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung und andererseits die der Verkehrszählungen und -beobachtungen einfließen. Die Entscheidungen hinsichtlich Aufteilung des Straßenraums, der Fahrstreifen und der Radverkehrsanlagen stehen noch aus und erfordern einen Beschluss des Kreistags. Diese werden dann auch wegweisend für die Neugestaltung der Mühlenstraße in städtischer Baulast sein.

Lucca Backhaus/Kreis Recklinghausen

Neue Bahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer in Rheine

Aufwendiges Infrastrukturprojekt ist wichtiger Teil der Verkehrswende in Rheine

Das Warten hat buchstäblich ein Ende, denn die Freigabe der neuen Bahnüberführung am Hörstkamp in Rheine ermöglicht Fußgänger:innen und Radfahrer:innen jetzt die schnelle und gefahrlose Querung einer hochfrequentierten Bahnstrecke. Die Route über den Hörstkamp stellt eine wichtige innerstädtische Rad- und Fußwegeverbindung dar und ist auch für touristische Radler mit dem Ziel Innenstadt eine äußerst beliebte Strecke. Über den Hörstkamp und die anschließende Berninghoffallee wird die Innenstadt von Rheine direkt mit dem Gewerbegebiet Süd, dem Radverkehrsnetz NRW und den südlichen Stadtteilen Mesum und Hauenhorst verbunden.

Die 5,8 Mio. Euro teure Baumaßnahme, für die die Stadt Zuwendungen vom Bund und vom Land erhielt, gestaltete sich sehr aufwendig und zeitintensiv. Bereits im September 2018 wurden die ersten Versorgungsleitungen und ein Mischwasserkanal umgelegt, bevor mit den Arbeiten für das Unterführungsbauwerk, welches von der Deutschen Bahn AG errichtet wurde, begonnen werden konnte.

Nach Abschluss der Bauarbeiten zeigt sich der vormals unattraktive Bahnübergang nun wortwörtlich in einem neuen Licht: Mit modernen Leuchten, einer auffälligen farbigen Gestaltung und rutschhemmender roter Pflasterung sowie durch eine Bahndammgestaltung mit zahlreichen neuen Bäumen und dem großzügig ausgebautem Anschluss an das Radverkehrsnetz NRW wurde der Kreuzungsbereich der Bahn fit für die Zukunft gemacht.

Die moderne Unterführung ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrswende in Rheine. Sie sorgt für eine wesentlich verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt, stellt, als Ergänzung des Komfortadweges durch die Stadt, eine erheblich komfortablere, schnellere und sicherere Radwegverbindung dar und trägt so zur Steigerung des Radverkehrsanteils in Rheine bei.

Michael Wolters/Stadt Rheine

Einfahrt Süd mit neu gestaltetem Bahndamm und großzügigem Anschluss an das Radverkehrsnetz NRW – Foto: Michael Wolters, Stadt Rheine



Digitales Fahrradparken in Münster

Innovative und nutzendenfreundliche Radstation mit knapp 2.000 Stellplätzen

In Münster wird viel geradelt – und an den Bahnhaltepunkten gibt es besonders großen Bedarf an guten und sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten. Die im Sommer 2022 eröffnete Radstation auf der Ostseite des Münsteraner Hauptbahnhofs entlastet mit ca. 2.000 neuen Stellplätzen den hohen Fahrradparkdruck im öffentlichen Raum. Hier stehen Leezen trocken, sicher und bereit zum Umstieg (ca. 90 Sekunden bis zum Gleis).

Das Besondere: Die Radstation wird komplett digital gesteuert! Dazu müssen sich Nutzende eine App runterladen, sich registrieren und das passende Zahlungsmodell wählen (Kurz- und Dauerparken für Normal- und Spezialfahräder). Anschließend kann das Rad in einem der doppelstöckigen Fahrradständer geparkt werden. Die Nutzenden haben freie Stellplatzwahl, können aber auch individuelle (persönliche) Stellplätze in gesonderten Sektionen buchen. Um den Parkvorgang zu starten, wird der QR-Code am entsprechenden Stellplatz gescannt, beim Ausparken wird mittels App ausgecheckt – so kann die Parkzeit minutengenau abgerechnet werden. Die Radstation.App ist in ein kameragestütztes Detektions- und Parkbetriebssystem integriert, was eine umfassende digitale Belegungskontrolle ermöglicht. Das Parkbetriebssystem stellt sicher, dass Nutzende kostenpflichtige Parkvorgänge starten und beenden können. Umgekehrt ist sichergestellt, dass Fehlbelegungen oder Fahrradwaisen (mutmaßlich aufgegebene Fahrräder) verfolgbar sind. Das System liefert Kartenansichten über die belegten Stellplätze und den Status der Belegung, über die Historie der Transaktionen und über Reservierungen. Die Nutzenden können über rot bzw. grün leuchtende LED-Indikatoren vor den Reihen schnell erkennen, wo sich freie Abstellplätze befinden. Die Auskunft im Eingangsbereich der Radstation ist montags bis freitags von 05:30 Uhr bis 23:00 Uhr und am Wochenende sowie feiertags von 07:00 Uhr bis 23:00 Uhr mit Personal besetzt. Außerhalb dieser Zeiten ist die Radstation 24/7 zugänglich. Zurzeit wird der 24/7-Betrieb noch durch zusätz-

liches Personal sichergestellt. In naher Zukunft ist ein elektronisches Zugangssystem vorgesehen, was den Zugang registrierter Nutzenden per App außerhalb der Öffnungszeiten regelt. Bei Reparaturen am Rad steht die hauseigene Fahrradwerkstatt zur Verfügung.

Ziel bei der Entwicklung des Parksystems war ein klar verständlicher Aufbau: eine simple Benutzung des Buchungs- und Zahlungssystems in der App und Klarheit in der baulichen Raumsituation sowie der Wegeleitung und Kommunikation.

Und das Fazit nach über einem halben Jahr Nutzungszeit: Die digitale Radstation in Münster vereinfacht das Handling für die Nutzenden und die Betreiberin, die Westfälische Bauindustrie GmbH. Wie in einer „klassischen“ Radstation ist ein sicheres, komfortables und serviceorientiertes Abstellen von Fahrrädern möglich. Darüber hinaus ist durch die Digitalisierung eine Beschleunigung der Buchungs- und Parkvorgänge möglich. Aktuell ist die Radstation noch nicht ausgelastet. Für eine Dauerauslastung bedarf es daher einer noch breiter aufgestellten Kommunikation nach außen, wie unkompliziert die Radstation in ihrer Nutzung ist. Zudem ist die Radstation nur ein Baustein von vielen, um den öffentlichen Raum von abgestellten Fahrrädern zu entlasten. Neben der Schaffung von Kapazitäten zum geregelten Abstellen von Fahrrädern wäre eine Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung sinnvoll, die einen regelnden Eingriff z.B. in Form von Abstellverbotszonen derzeit nur in Ausnahmefällen (Flucht- und Rettungswege) zulässt.

Fahrradbüro/Stadt Münster

LED-Indikatoren vor jeder Reihe weisen den Weg zu freien Abstellplätzen. –

Foto: Stadt Münster, Max Stewen





Fahrradboxen an der U-Bahn-Haltestelle Florastraße in Essen-Rüttenscheid – Foto: Tim Städele, Stadt Essen

270 neue Fahrradboxen für Essen

Sichere und smarte Abstellmöglichkeiten an 34 Standorten

Ein wichtiger Baustein zur Förderung des Radverkehrs und ein bedeutender Bestandteil des RadEntscheids Essen ist die Schaffung sicherer Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV. Daher lässt die Stadt Essen insgesamt 270 neue Fahrradboxen herstellen, die an 34 Standorten im gesamten Stadtgebiet platziert werden.

Das Neue an diesen Fahrradboxen ist, dass sie per Smartphone direkt gebucht und sofort genutzt werden können. Dabei wird die angemietete Box mit einer Chipkarte oder einem PIN-Code geöffnet und geschlossen.

Die ersten neuen Boxen wurden bereits geliefert und an zwei Standorten aufgestellt. Die weiteren Fahrradboxen werden in den nächsten Monaten montiert. Dabei werden an 13 Standorten alle bisher nicht digital zu buchenden Boxen entfernt und durch neue Fahrradboxen ersetzt. 21 Standorte werden neu mit Fahrradboxen ausgestattet.

Bereits im September 2018 wurden an sechs Standorten 50 „DeinRadschloss“-Fahrradboxen in Essen in Betrieb genommen. Dies erfolgte im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz im Radverkehr“ der Nationalen Klimaschutzinitiative des damaligen Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

als Gemeinschaftsprojekt mit 14 anderen Kommunen durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR (VRR).

Die Ruhrbahn betreibt als kommunales Verkehrsunternehmen die Radboxen und ist seit Start des Projektes an der Umsetzung beteiligt, um die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV zu stärken. So sind einige der Standorte an Mobilstationen geplant. Auch die Integration der Buchung der Radboxen in die Ruhrbahn-App ZÄPP dient der Verbesserung der digitalen Verknüpfung von Rad und ÖPNV, die erklärtes Ziel der Stadt Essen ist.

Im Jahr 2022 wurden zwei weitere Standorte umgerüstet. Dabei wurden die im Jahr 2014 aufgestellten Boxen weiter genutzt und in das elektronische Hintergrundsystem „DeinRadschloss“ integriert. Damit werden ab diesem Jahr in Essen insgesamt 331 moderne Fahrradboxen zur Bike&Ride-Nutzung angeboten.

Die Essener Fahrradboxen sind Teil des Gemeinschaftsprojekts von Kommunen und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Sie können über die Website www.dein-radschloss.de oder über Apps wie die Ruhrbahn-App ZÄPP per Smartphone schnell und komfortabel für verschiedene Zeitspannen angemietet werden.

Die Mietpreise:

1 Tag: 1,00 €

1 Woche: 5,00 €

1 Monat: 15,00 €

1 Jahr: 90,00 €

Dauerhafte Markierungen nach Testphase

Düsseldorf markiert 4 km Radfahrstreifen dauerhaft

Rechtzeitig zur dunklen Jahreszeit wurden im Herbst 2022 auf der Bilker Allee und auf der Oberbilker Allee die provisorisch markierten Radfahrstreifen, die teilweise stark verblasst waren, auf einer Gesamtlänge von rund 1,7 km dauerhaft markiert. Die Testphase auf der Bilker Allee und auf der Oberbilker Allee hat gezeigt, dass die Einrichtung der Radverkehrsanlagen und Tempo 30 funktionieren und von

allen Verkehrsteilnehmern gut angenommen wurden. Im Rahmen der Evaluation gab es an einigen Stellen noch Nachbesserungen. Um die Sicherheit zusätzlich zu verbessern, wurden, neben der dauerhaften Markierung der Radfahrstreifen, Gefahrenstellen an Ein- und Ausfahrten mit Roteinfärbungen besonders kenntlich gemacht.

*Amt für Verkehrsmanagement/
Landeshauptstadt Düsseldorf*



Auf der Bilker Allee sind bisher provisorisch markierte Radfahrstreifen, auf einer Gesamtlänge von rund 1,7 km dauerhaft markiert worden. – Foto: Amt für Verkehrsmanagement

Lückenschluss und mehr Sicherheit in Düsseldorf

Mit dem Abschluss der Bauarbeiten im Oktober 2022 ist an der Hofgartenrampe und an der Oederallee in Düsseldorf ein wichtiger Verkehrsknoten für den Radverkehr entstanden. An dieser Stelle sollen sich zukünftig zwei Radleitrouen kreuzen.

Mit dem Ausbau der Hofgartenrampe wurde ein weiteres wichtiges Projekt bei der Weiterentwicklung des Radhauptnetzes abgeschlossen. Es wurde ein attraktiver Anschluss an den bereits im letzten Jahr hochwertig ausgebauten Radweg am Joseph-Beuys-Ufer hergestellt und gleichzeitig für mehr Sicherheit und Komfort gesorgt. Hiervon profitieren auch die Fußgängerinnen und Fußgänger.

Mit dem Anschluss an den beliebten Rheinradweg, über den auch die erste Radleitroute Nord-Süd (West) führen wird, entsteht an der Hofgartenrampe und an der Oederallee ein zentraler Verkehrsknoten für den Radverkehr in Düsseldorf. Auch die Planung der zweiten Radleitroute West-Ost, die von Heerd über Oberkassel bis nach Gerresheim verlaufen wird, führt in der Machbarkeitsstudie über diesen Knotenpunkt. Die Kosten für das Projekt zum Ausbau des Düsseldorfer Radhauptnetzes belaufen sich



Mit dem Anschluss an den beliebten Rheinradweg entsteht an der Hofgartenrampe und an der Oederallee ein zentraler Verkehrsknoten für den Radverkehr in Düsseldorf. – Foto: Ingo Lammert

auf rund 1,5 Mio. Euro. Das Bauprojekt ist Bestandteil des Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“ und wird vom Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen mit rund 1 Mio. Euro bezuschusst.

Amt für Verkehrsmanagement/Landeshauptstadt Düsseldorf



Die Visualisierung zeigt den Carlsplatz der Zukunft, dessen Gesicht von mehr Grün, Barrierefreiheit und einer besseren Nahmobilität gekennzeichnet ist. – Visualisierung: Connected Mobility Düsseldorf

Carlsplatz: Nahmobilität wird optimiert und Aufenthaltsqualität gesteigert

Düsseldorfer Carlsplatz wird fußgänger- und fahrradfreundlicher sowie mit mehr Barrierefreiheit ausgestattet

Der Carlsplatz ist ein Ort mit hoher Besucherfrequenz und hoher Attraktivität für die gesamte Düsseldorfer Innenstadt. Mit dem geplanten Optimierungspaket werden wir die Bedingungen für eine prosperierende Innenstadt weiter verbessern und auch beim Thema barrierefreie Wege einen wichtigen Beitrag leisten“, betont Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller.

Das Zielkonzept ist vom Amt für Verkehrsmanagement in Zusammenarbeit mit dem städtischen Tochterunternehmen Connected Mobility Düsseldorf GmbH (CMD) erarbeitet worden. Zunächst wurde eine Raum- und Verkehrsanalyse für das Umfeld des Carlsplatzes gemacht und dann der Optimierungsvorschlag erarbeitet.

Versorgungsrampen werden barrierefrei

Das Konzept sieht vor, dass Straßenquerschnitte und Verkehrsführung im Kern bestehen bleiben. Die Gehwege werden ausgebaut, um attraktive Flaniermeilen auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu schaffen.

Die beiden Versorgungsrampen des Carlsplatzes werden barrierefrei und es wird geprüft, ob und wo der teils beschädigte Asphalt durch eine Pflasterung der Gehwege ersetzt werden kann. An den Kreuzungen Bilker Straße/Benrather Straße sowie Hohe Straße/Benrather Straße wird die Überquerung der Straßen für zu Fuß Gehende dadurch verbessert, dass die Bordsteinkante vorgezogen wird und taktile Leitelemente installiert werden.

„Die Verbesserung der Barrierefreiheit am Carlsplatz ist elementar. Zudem sollen mehr Begrünung und Vorkehrungen zur Klimaanpassung verstärkt in der Planung berücksichtigt werden“, erklärt Umwelt- und Mobilitätsdezernent Jochen Kral. Das Projekt wurde am 20. März 2023 dem Runden Tisch Verkehr, also dem Beratungsgremium des Behindertenbeirats, vorgestellt.

Mehr Bäume und Sitzbänke

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen Baumscheiben modernisiert und neue Bäume gepflanzt werden. Zu-

dem werden Sitzbänke aufgestellt und die Flächen der Außengastronomie des südlichen Carlsplatzes baulich verbessert. Rund um den Carlsplatz soll ein Einbahnstraßen-Richtungsverkehr eingeführt werden, gleichzeitig wird die Errichtung eines Systems zur Zufahrtsregulierung für Anlieger geprüft.

Der Carlsplatz bietet durch das Angebot des Parkhauses ein sehr gutes Stellplatzpotenzial. Eine gute Voraussetzung, das im Mobilitätsplan D verankerte Ziel zu beachten, die Verkehrsinfrastrukturen u.a. verstärkt auf die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs auszurichten. So kann der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split erhöht werden.

Neue Carsharing-Parkplätze und Behindertenparkplätze

Zur Verbesserung der Nahmobilität sollen neue Fahrradabstellplätze geschaffen werden. Außerdem werden zwei Carsharing-Parkplätze als offenes Konzept, ohne Zuordnung auf einzelne Anbieter und drei Behindertenparkplätze in der Bilker Straße errichtet. Eine NRW-Mobilstationsstele mit dem Schriftzug „Carlsplatz“ wird installiert, die auf die vielfältigen Mobilitätsangebote (Taxi, Bus, Sharingstationen, Carsharing, E-Ladestation der Stadtwerke) verweist. Geprüft wird die Versetzung des Taxistands auf den

Straßenabschnitt Carlsplatz 1 bis 6, um auf der sonnigen Nordseite des Platzes eine verbesserte Aufenthaltsqualität zu erreichen.

„Um Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten auf die Funktionalität des Platzes gering zu halten, soll das Optimierungspaket für den Carlsplatz in einer konzertierten Aktion umgesetzt werden“, kündigt Katharina Metzker, Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagements an. Die effektive Bauzeit soll sechs Wochen möglichst nicht überschreiten.

Die Kosten für die Bauarbeiten – ohne das System zur Zufahrtsregulierung – werden auf rund 300.000 Euro geschätzt. Diese Investition ist über einen bewilligten, gemeinsam gestellten Förderantrag der Stadt und der Connected Mobility Düsseldorf (CMD) gedeckt. Das Förderprogramm des Ministeriums für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen sieht investive Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für zu Fuß Gehende und den Radverkehr vor. Die Förderquote liegt bei 100%.

Amt für Verkehrsmanagement/Landeshauptstadt Düsseldorf

Die Visualisierung zeigt die Optimierungen am Carlsplatz der Zukunft. – Visualisierung: Connected Mobility Düsseldorf



Neun Kilometer neue Fahrradinfrastruktur auf den Kölner Ringen

Lückenschluss am Rudolfplatz ist Meilenstein des #RingFrei-Projekts

Die Stadt Köln hat mit der Herstellung von Radfahrstreifen im Bereich des Rudolfplatzes eine Lücke der Radverkehrsverbindung auf den Ringen geschlossen und damit einen zentralen Meilenstein der fuß- und radverkehrsfreundlichen Umgestaltung der Kölner Ringe erreicht. Damit sind Radfahrende im Kernbereich der Ringe nunmehr durchgängig auf der Fahrbahn unterwegs, in der Regel auf breiten und komfortablen Radfahrstreifen.

Auf den Kölner Ringen zeigt sich, dass die mutig vorge-tragene Umverteilung von Verkehrsraum gut funktionieren kann. Das Projekt zeigt auch: Viele Vorbehalte und Ängste, die natürlich berechtigterweise geäußert werden dürfen und sollen, stellen sich im Nachgang oft als unbegründet heraus, denn:

- Der Radverkehr auf den Ringen nimmt stetig zu, gerade hier geben Radfahrende oft den Ton an.
- Trotzdem kommt der Autoverkehr nicht zum Erliegen und Laden & Liefern bleibt weiterhin möglich.
- Mut zu zeigen lohnt sich.

Neben der Radverkehrsförderung ist diese Maßnahme auch eine fußverkehrsfreundliche Umgestaltung. Die Radwege auf den Nebenanlagen werden sukzessive zurückgebaut und die Flächen zu Fuß Gehenden zugeschlagen. Wo sich früher Radfahrende und zu Fuß Gehende auf einem engen Raum im alltäglichen Trubel auf den Ringen begegneten, steht heute mehr Raum zum entspannten Flanieren und für mehr Aufenthaltsqualität zur Verfügung.

Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität: „Hier auf den Ringen zeigt sich, dass die mutig vorgetragene Neuaufteilung des Verkehrsraums gut funktionieren kann. Ich danke heute auch dem Aktionsbündnis #RingFrei, das den Prozess entscheidend angestoßen und mit nachhaltigem Engagement konstruktiv begleitet hat.“

Zahlen und Fakten zur Gesamtmaßnahme

Die fuß- und radverkehrsfreundliche Umgestaltung der Kölner Ringe berücksichtigt folgende Kernelemente:

- Statt zwei Spuren für Autofahrer gibt es auf den 9 km langen umgestalteten Abschnitten der Kölner Ringe nun

eine Fahrspur und in der Regel einen **2,5m breiten Radfahrstreifen**.

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den gesamten Kölner Ringen beträgt **30 km/h** (bereits seit 2019).
- An den Kreuzungen wurden insgesamt **13 Ampelanlagen erneuert** sowie vier weitere Ampelanlagen umprogrammiert. Die Kreuzungen wurden mit gestaffelten Haltlinien für den Radverkehr entlang der Ringe und Aufstellflächen in den einmündenden Straßen ausgerüstet. Für das Linksabbiegen wurden für den Radverkehr entlang der Ringe insgesamt **34 „indirekte“ Linksabbieger eingerichtet**.
- Im Kernbereich zwischen Salierring/Barbarossaplatz und Hansaring wurde das Kurzzeitparken in den Parktaschen vollständig aufgehoben. Dadurch entstehen ausreichende Ladezonen, sodass die **Radfahrstreifen möglichst durchgehend frei** bleiben. Für Kurzzeitparker gibt es ausreichende Kapazitäten in den umliegenden Parkhäusern.
- Insgesamt wurden so entlang der Kölner Ringe **35 zusätzliche Flächen für das Laden und Liefern** (tagsüber von 8 bis 19 Uhr) und als Bewohnendenparkplätze (abends und nachts von 19 bis 8 Uhr) umgewandelt. In den Abend- und Nachtstunden wird durch die Einführung der Bewohnerparkregelung die Parksituation für Bewohnende verbessert.
- Für das Fahrradparken wurden bereits 439 neue Anlehnbügel in den ehemaligen Parktaschen gesetzt. In Teilabschnitten werden bedarfsabhängig sowie im Austausch der „Quadrigen“ auf den Gehwegflächen in den nächsten Monaten weitere Anlehnbügel nachgerüstet, sodass insgesamt weit über 500 Anlehnbügel und somit **über 1.000 Fahrradstellplätze** unmittelbar an den Kölner Ringen zur Verfügung stehen. Durch das Verlegen der Fahrradstellplätze von den Gehwegbereichen in die Parktaschen stehen zusätzliche Flächen für mehr Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende zur Verfügung.
- Die **ehemaligen baulichen Radwege wurden bzw. werden zurückgebaut**. Knapp die Hälfte der ehemals vorhandenen 4 km Radwege sind bereits zurückgebaut. In den kommenden Monaten wird im Rahmen bereits erteilter Aufträge ein weiterer Kilometer Radwege zurück-

gebaut (beide Nebenanlagen nördlich der Flandrischen Straße und die westliche Nebenanlage Höhe Habsburgerring). Die weiteren Abschnitte folgen sukzessive.

- Durch den Rückbau der alten baulichen Radwege werden **Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden vermieden**. Die Flächen des ehemaligen Radwegs werden dem Fußverkehr für das Flanieren und den Aufenthalt zur Verfügung gestellt.
- Im Rahmen des #RingFrei-Projekts wurden seit 2017 bereits **drei freilaufende Rechtsabbieger** aus dem Betrieb genommen oder vollständig zurückgebaut und damit die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs erhöht:
 - Rechtsabbieger von der Ulrichgasse zum Sachsenring (Rückbau)
 - Rechtsabbieger von der Kyotostraße zum Hansaring (Abpollern)
 - Rechtsabbieger von der Bismarckstraße in den Hohenzollernring (signalisiert).
- Mit den Maßnahmen an den Kölner Ringen wurden auch Neuerungen aus der Straßenverkehrs-Ordnung aufgegriffen sowie innovative Lösungen eingeführt. Zu nennen sind hier die **sechs Grünpeile**, die dem Radverkehr das Rechtsabbiegen bei Rot erlauben, sowie ein „**Dauergrün-Signal**“ für den Radverkehr auf Höhe der Tiefgaragenausfahrt am Kaiser-Wilhelm-Ring.
- Im Zuge der Maßnahme wurden bislang **400 Fahrradpiktogramme** markiert und insgesamt rund **100.000 rote und weiße Steine** des alten baulichen Radwegs zurückgebaut.
- Die **Gesamtausgaben** der umgesetzten und der laufenden Maßnahmen zur fuß- und radverkehrsfreundlichen Umgestaltung der Kölner Ringe belaufen sich auf ca. 2,9 Mio. Euro einschließlich der Maßnahmen der Markierung, Beschilderung, punktuellen Fahrbahndeckensanierung und des Rückbaus der ehemaligen baulichen Radwege. Darüber hinaus wurden im Vorfeld weitere ca. 1,5 Mio. Euro für die ohnehin anstehende Erneuerung der Lichtsignalanlagen zwischen Ritterstraße und Schaevenstraße ausgegeben.

Zum Hintergrund:

Mit dem im Juni 2016 vom Verkehrsausschuss beschlossenen Radverkehrskonzept Innenstadt hat die Verwaltung den Auftrag erhalten, auf den nördlichen und südlichen Kölner Ringen durch Markierungen eine verbesserte Radverkehrsführung herzustellen. Parallel dazu hat der Verkehrsausschuss des Rates der Stadt Köln beschlossen, die Forderungen des „10-Punkte-Plans“ der Initiative

„#RingFrei“ zur Radverkehrsführung an den Kölner Ringen zu überprüfen und bei den zukünftigen Planungen zu berücksichtigen. Schwerpunkte der Forderungen, die in dem 10-Punkte-Plan zusammengefasst wurden, sind die Verlagerung des Radverkehrs vom Gehweg auf die jeweils rechte Spur der Fahrbahn, eine eigenständige und durchgängige Radspur (Radfahrstreifen), die Neuordnung des Parkens zugunsten von Ladezonen und Fahrradabstellplätzen sowie die Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h.

Ausblick

Mit der Umsetzung von Optimierungen im Bereich Hansaring wird die Stadt Köln noch im Jahr 2023 beginnen. Zudem sind Verbesserungen in den Bereichen um die Plätze Ebertplatz und Barbarossaplatz (südliche Fahrtrichtung) in Planung.

Derzeit wird gemeinsam mit dem Aktionsbündnis #RingFrei ein Workshop mit der Politik und Fachverbänden vorbereitet, in dem die nächsten Schritte u.a. zur Weiterentwicklung der Radinfrastruktur an den beiden großen Verkehrsknoten Ebertplatz und Barbarossaplatz oder die Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsflusses für den Radverkehr besprochen werden sollen.

Stadt Köln/Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung



Saliering vorher und nachher – Fotos: Stadt Köln

Sechs Mobilstationen für den Kreis Lippe

Niedrigschwelliges Angebot erleichtert den Umstieg auf verschiedene Verkehrsmittel

Im Kreis Lippe wird Mobilität nachhaltig für die Menschen verbessert. An sechs Mobilstationen gelingt der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsarten und bietet viel für die Nutzer: mehrere P&R-Parkplätze, eine Ladesäule für E-Autos, eine Fahrradreparatursäule und eine Fahrradabstellanlage mit Ladeschränken für E-Akkus. Alles zusammen: eine von sechs Mobilstationen im Kreis Lippe. Sie steht im lippischen Detmold, günstig gelegen an einer Bushaltestelle zwischen dem Kreishaus und dem Kreativ Campus. Die Station fällt auf: knallrote Wände mit weißen Piktogrammen, die ein Fahrrad und ein Handy mit einem Schloss auf dem Bildschirm zeigen. Darüber ist ein großes Schild montiert, auf dem „LippeRadschloss“ steht.

Dennis Hetmann, Mobilitätsmanager beim Kreis Lippe, steht vor der Tür der Station. „Wir haben hier neun Schränke, in denen Akkus oder auch Helme Platz haben“, sagt er und zeigt durch das dunkelgraue Lochblech der Tür auf den hohen, grauen Schrank auf der gegenüberliegenden Seite in der Fahrradabstellanlage. Wegen der gelochten Seitenwände und der Decke mit Fenstern ist die Anlage von innen hell. „Das war uns wichtig, um keinen Panikraum zu erschaffen“, betont Dennis Hetmann.

Links und rechts der Schränke sind die Halterungen für die Fahrräder montiert. Das Besondere dabei: Einige Schienen sind auf einer Höhe von ungefähr 1,50 m platziert. Sie haben einen roten Griff. „Die Radler ziehen an der Halterung, und dann senkt sie sich dank einer Feder fast von selbst ab. So lässt sich ein Fahrrad leicht auf die Schiene schieben“, erklärt Dennis Hetmann. Die Nutzer brauchen danach auch nicht viel Kraft, um das Fahrrad samt Halterung an seinen Platz in 1,50 m Höhe zu bugsieren. „Das geht wegen der Feder fast von selbst“, sagt er.

Dann zieht er sein Handy aus der Tasche und öffnet die Buchungsplattform „radbox.nrw“. Er zoomt auf der aufpoppenden Deutschlandkarte Richtung Lippe. „Die Mobilstationen sind in der Plattform hinterlegt. Man kann sehen, wie viele Plätze in den Boxen noch frei sind. Und dann einfach auf ‚Jetzt buchen‘ klicken, um sich so einen Platz zu reservieren“, erklärt er die Anwendung und tippt auf den Bildschirm. Nutzende bekommen nach ihrer Buchung eine TAN und einen QR-Code zugesendet. Über die

Eingabe am Bedienfeld rechts neben der Tür der Fahrradabstellanlage kommen sie rein.

Fünf weitere Mobilstationen warten im Kreis Lippe auf Pendler und andere Nutzer. Alle Stationen sind an verkehrsgünstigen Knotenpunkten entstanden: an den Bahnhöfen in Lage, Horn-Bad Meinberg und Lügde sowie im touristisch attraktiven Heiligenkirchen und in Pivitsheide an einem Supermarkt. Hinzu kommen an jeder Station sogenannte dynamische Fahrplaninformationssysteme, die die Abfahrtszeiten des Bus- und gegebenenfalls Schienenverkehrs auf großen Displays in Echtzeit anzeigen: „In Lügde und Horn haben wir die Tafeln für unser Projekt zusammen mit der Kommunalen Verkehrsgesellschaft (KVG) angeschafft. In Lage gab es bereits eine digitale Tafel gegenüber dem Bahnhof. Die drei Standorte in Detmold haben von der SVD, also der Stadtverkehr Detmold GmbH, ihre Tafeln bekommen“, erklärt Achim Oberwöhmeier, Geschäftsführer der KVG Lippe.

„Den Lipperinnen und Lippern wird an den Mobilstationen eine niedrigschwellige Möglichkeit geboten, selbstbestimmt zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln“, beschreibt Landrat Dr. Axel Lehmann das Projekt. „Besonders freue ich mich über die tolle interkommunale Zusammenarbeit mit den Städten. Wir können nicht sofort für jede Stadt oder Gemeinde in Lippe eine Mobilstation ermöglichen, aber wir entwickeln unsere Projekte Schritt für Schritt weiter, damit alle an ihr Ziel kommen“, fügt er hinzu.

Den beteiligten Projektkommunen werden für die Umsetzung knapp 1,4 Mio. Euro aus dem Förderprojekt „Lippe_Re-Klimatisiert“ zugewiesen, welche der Kreis Lippe eingeworben hat. Hierbei handelt es sich um Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Die Ausschreibungen und Vergaben der verschiedenen Baumaßnahmen übernimmt der Kreis Lippe für die Projektpartner. Die gebündelte Koordination entlastet damit die einzelnen Kommunen. In der Praxis heißt das: Der Kreis Lippe baut die Mobilstation, betrieben wird sie dann von der jeweiligen Stadt. „Der Kreis Lippe ist einer der ersten, der bei „radbox.nrw“ mitmacht. Dabei haben wir Pionierarbeit geleistet, indem wir das Projekt zusammen mit dem Nah-



Am Lügder Bahnhof entsteht ebenfalls eine Mobilstation. Im Oktober vergangenen Jahres haben (v.l.n.r.) Lippes Landrat Dr. Axel Lehmann, die zuständige Verwaltungsvorständin des Kreises Lippe, Dr. Ute Röder, Lügdes Bürgermeister Torben Blome und Dennis Hetmann, Mobilitätsmanager beim Kreis Lippe, die Baustelle besucht. Zu dem Zeitpunkt fehlten u.a. noch die Wände der Fahrradabstellanlage. – Foto: Kreis Lippe

verkehr Westfalen-Lippe (NWL) für die Kommunen koordiniert haben. Sie betreiben nun die Stationen und arbeiten dabei wiederum mit dem NWL zusammen“, sagt Dr. Ute Röder, zuständige Verwaltungsvorständin des Kreises Lippe. „Das Projekt ist mit viel Kooperationsarbeit zwischen einigen Akteuren verbunden. Z.B. mit den Städten und Gemeinden, die Verträge mit dem NWL abschließen, mit dem Anbieter der Buchungs- und Zugangssoftware und mit den Gewerken, die die Station schlussendlich bauen. Was dort nicht von Anfang an funktioniert hat, wird es dank des Lerneffekts bei weiteren Mobilstationen“, betont Dr. Ute Röder.

Das Interesse dafür ist da: „Es sind schon einige Städte und Gemeinden auf mich zugekommen, ob und wie auch sie eine Mobilstation bekommen können“, sagt Dennis Hetmann und deutet auf das Schild, das oben auf der Fahrradabstellanlage platziert ist. Das Design bietet sich für interessierte Kommunen an, um Wiedererkennungswert zu schaffen. „Ich helfe dann auch und gucke über die Verträge. Die schließen die Kommunen, um die Fahrradabstellanlage dann in Betrieb nehmen zu können“, sagt er.

Wer auf dem Weg dann mal einen Platten hat oder die Kette nachziehen muss, findet in der Fahrradreparaturstation neben der Box viele Werkzeuge dafür. „Und die E-Ladesäule ist diskriminierungsfrei. Das heißt, dort funktioniert so gut wie jede Karte, inklusive EC-Karte“, betont Dennis Hetmann. So kann die moderne Mobilität in Lippe dann funktionieren: den ÖPNV und den Individualverkehr bewusst verbinden.

Informationen über LiRek

Die Mobilstationen sind Teil des Projektes „Lippe_Re-Klimatisiert“, das vom Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen des Projektauftrages „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert wird.

Bis Frühjahr 2023 wurden unterschiedliche Maßnahmen in den Bereichen „Mobilität“, „Gebäudesanierung“ und „Verhalten“ realisiert. Für eine optimale und langfristige Wirkung arbeiten neben dem Kreis auch die Städte Detmold, Lage, Lügde und Horn-Bad Meinberg sowie die TH OWL, die Stadtwerke Detmold und die Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe (KVG) an der Umsetzung mit.

Karolina Schmidt/Kreis Lippe

Dennis Hetmann, Mobilitätsmanager beim Kreis Lippe, zeigt an der Detmolder Mobilstation, wie leicht ein Platz online gebucht werden kann. – Foto: Kreis Lippe



Bis zu 200 Grünpfeile für den Radverkehr

Düsseldorf wird fahrradfreundlicher



Grünpfeil in Düsseldorf, als eine der ersten deutschen Großstädte, regelhaft einzuführen.“ „Der umfangreiche Pilotversuch der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), an dem auch Düsseldorf mit zwei innerstädtischen Kreuzungen beteiligt war, hat gezeigt, dass der Grünpfeil für Radfahrende sicher ist und andere Verkehrsteilnehmende durch die Regelung nicht eingeschränkt werden“, ergänzt Katharina Metzker, die Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagement.

Das Verkehrszeichen 721 darf jedoch nur dort montiert werden, wo alle in der VwV-StVO beschriebenen Kriterien erfüllt sind. Grundlage der Kriterien ist der Aspekt der Verkehrssicherheit. Speziell die geforderten „guten Sichtbeziehungen“ müssen für jeden einzelnen Fall vor Ort geprüft werden.

Dank Grünpfeil können Radfahrende von der Elisabethstraße in Fahrtrichtung Süden rechts in die Fahrradachse Kirchfeldstraße einbiegen – auch wenn die Ampel „Rot“ zeigt. – Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

Nachdem die Kriterien zur verkehrsrechtlichen Anordnung des Grünpfeils für Radfahrende (VZ 721) Ende 2021 in die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) aufgenommen worden waren, bereitet das Amt für Verkehrsmanagement den politisch beschlossenen, regelhaften Einsatz im Düsseldorfer Stadtgebiet vor. Es zeichnet sich ab, dass insgesamt rund 200 signalisierte Rechtsabbiegemöglichkeiten mit dem Grünpfeil ausgestattet werden können. „Der Grünpfeil für den Radverkehr ist ein positives Element zur Förderung des Radverkehrs in unserer Stadt, da er die Wartezeiten für Radfahrende bei Rotlicht deutlich verkürzen kann, auch wenn vor dem Abbiegen ein kurzes Anhalten vorgeschrieben ist“, erläutert Jochen Kral, Mobilitätsdezernent der Landeshauptstadt. „Unser Ziel ist es, bis Ende 2023 alle signalisierten Rechtabbiegemöglichkeiten, an denen die Regelung möglich ist, auszustatten und so den

Richtiges Verhalten am „Grünpfeil für den Radverkehr“

Der Grünpfeil für den Radverkehr ist ein reguläres Verkehrszeichen, bei

dem es Regeln gibt, die von allen Verkehrsteilnehmenden einzuhalten sind, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Das Richtige Verhalten:

1. Bei Rot erst einmal anhalten
2. Prüfen, ob der Kreuzungsbereich frei ist und niemand gefährdet wird
3. Erst dann auch bei Rot nach rechts abbiegen

Amt für Verkehrsmanagement/Landeshauptstadt Düsseldorf



So sieht das Verkehrszeichen 721 „Grünpfeil für den Radverkehr“ aus. – Grafik: Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

Programm zum Abbau von freilaufenden Rechtsabbiegern

Stadt Köln erhält „Plan F“-Award

Die Stadt Köln wurde am 22. November 2022 auf der 16. Fahrradkommunalkonferenz in Aachen für das Projekt, stadtweit Kreuzungen mit freilaufenden Rechtsabbiegern abzubauen, mit dem „Plan F“-Award ausgezeichnet. In der Kategorie „Infrastruktur“ belegte sie mit dem Verkehrsvorhaben den zweiten Platz. Mit der Auszeichnung werden gute Praxisbeispiele von Kommunen geehrt.

Die Jury begründete die Entscheidung damit, dass die Stadt Köln mit dem Projekt ein sehr relevantes und gleichzeitig komplexes Problem im Straßenverkehr in den Fokus genommen hat. Durch den Abbau von freilaufenden Rechtsabbiegern werden Kreuzungen für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen deutlich sicherer.

Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität der Stadt Köln: „Der modulare Maßnahmen-Katalog und die systematische Vorgehensweise, die den Abbau von Rechtsabbiegern deutlich erleichtern und beschleunigen, ist sogar bundesweit einmalig. Ich freue mich, dass wir in Köln bereits rund 35 Sofortmaßnahmen umsetzen konnten, die

die Unfallgefahr an den entsprechenden Straßenkreuzungen entschärfen.“

Freilaufende Rechtsabbieger ermöglichen es Autos und Lkw, an Straßenabschnitten zügig nach rechts abzubiegen, da sie nicht in das Ampelsystem eingebunden sind. An mehreren dieser Stellen kam es im Stadtgebiet in der Vergangenheit häufig zu Konflikten und Unfällen mit Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Der Kölner Stadtrat hat daher 2018 beschlossen, alle freilaufenden Rechtsabbieger in Köln zu überprüfen und gegebenenfalls umzubauen. Die Verwaltung hat daraufhin alle rund 300 Knotenpunkte mit Ampelanlage und insgesamt 510 freilaufenden Rechtsabbiegern ermittelt.

Die Vorgehensweise zum Abbau von freilaufenden Rechtsabbiegern hat die Stadt Köln gemeinsam mit Vertreter*innen von Polizei, ADFC, ADAC und VCD in einem Facharbeitskreis abgestimmt und festgelegt. Zudem wurde die Umsetzung erster Maßnahmen durch den Facharbeitskreis begleitet.

Stadt Köln, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Poller an der Kreuzung Venloer Straße/Kamekestraße geben Fußgänger*innen und Radfahrer*innen mehr Sicherheit. – Foto: Stadt Köln





Der Verkehr in der Düsseldorfer Innenstadt verändert sich. – Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf

Verkehrszählung in der Düsseldorfer Innenstadt: Autoverkehr nimmt ab, Radverkehr zu

Aktuelle Zählung im Coronajahr 2021: Langjährige Trends setzen sich fort

Der Kraftfahrzeugverkehr ist in der Düsseldorfer Innenstadt in den vergangenen 20 Jahren zurückgegangen. Der Radverkehr hat sich im selben Zeitraum in der Innenstadt verdoppelt. Zu diesem Ergebnis kommt das Amt für Verkehrsmanagement nach Auswertung der Verkehrszählung aus dem Jahr 2021. Trotz anderer Bedingungen durch Corona setzt sich der langjährige Trend fort.

„Die Zahlen sprechen für sich. Unsere Offensive, um das Fahrradfahren attraktiver zu machen, zeigt Erfolg. Dabei geht es darum, den Menschen in der Stadt attraktive Alternativen zum Auto aufzuzeigen. Viele Gründe sprechen für den Umstieg auf das Fahrrad: Es geht damit schneller, preiswerter, klimaschonender, komfortabler und gesünder in die Innenstadt“, betonte Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller.

Seit den 1960er-Jahren finden in Düsseldorf systematische sogenannte Kordonzählungen statt, um Verkehrs-

entwicklungen festzustellen. Dabei handelt es sich um werktägliche Querschnittszählungen der ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeuge sowie der Fahrräder über 16 Stunden in der Zeit von 6 bis 22 Uhr. Diese Zählungen werden – in der Regel – alle vier Jahre im Monat September an sechs Werktagen durchgeführt. Aufgrund der Covid19-Pandemie wurde die für 2020 geplante Zählung in das Jahr 2021 verschoben. Wegen der lang anhaltenden Pandemie war ein komplettes Ausweichen nicht möglich. Neben den drei umgrenzten Gebieten (Kordons) Cityring, Innenstadtring und Fernring (Stadtgrenze) mit insgesamt 110 Zählstellen wurden fünf Riegel mit insgesamt 30 Zählstellen gezählt.

Ergebnisse Gesamtverkehr Kraftfahrzeuge

Die Verkehrsbelastung aller Straßen des Fernrings (Stadtgrenze) lag bei rund 860.000 Kraftfahrzeugen (Kfz) in Summe aller Zählstellen über 16 Stunden (h) an einem Werktag. Dies ist erstmals ein Einbruch, bislang wurden

dort kontinuierliche Verkehrszuwächse erfasst. Zum Vergleich: 2016 waren es rund 950.000 Kfz/16h. Langfristig gesehen hat der Verkehr auf allen Rheinbrücken im Zeitraum der letzten 20 Jahre kontinuierlich zugenommen, Ausnahme ist das letzte Erhebungsjahr 2021.

Trotz der Erhebung während der Pandemie kann man durch die langjährig gleichbleibende Erfassungsmethodik einen Trend für die Verkehrsentwicklung in der Innenstadt erkennen: Dort nimmt der Verkehr seit 20 Jahren ab. Dies betrifft den Cityring (von rund 450.000 auf rund 350.000 Kfz/16h) und den Innenstadtring (von rund 575.000 auf rund 450.000 Kfz/16h).

Die Kfz-Daten der Zählung werden durch die der 64 Dauerzählstellen in Düsseldorf ergänzt. Diese befinden sich u.a. auf dem Hauptverkehrsstraßennetz. Die Auswertung ergab: Der Kfz-Verkehr ist an den Dauerzählstellen während der Pandemie im Durchschnitt um rund 20%, in der Spitze um 30% gegenüber vor der Pandemie zurückgegangen. Das Jahr 2020 hatte dabei noch stärkeren Einfluss auf den Rückgang des Kfz-Verkehrs als das Jahr 2021.

Ergebnisse Fahrradverkehr

Der stärkste Fahrradverkehr wird erwartungsgemäß am Innenstadtring mit 50.000 Rädern/16h, gefolgt vom Cityring mit 40.000 Rädern/16h und dann vom sogenannten Riegelviereck bestehend aus West-, Ost-, Nord- und Südriegel mit 25.000 Rädern/16h sowie dem Fernring mit 13.000 Rädern/16h abgewickelt. Auf allen Rheinbrücken zusammen sind es 8.000 Räder/16h.

Am stärksten frequentiert waren im Rahmen der Pegelzählung das Mannesmannufer (Rheinuferpromenade) mit 6.000 Rädern/16h, dann folgt das Joseph-Beuys-Ufer (Hofgartenufer) mit 4.500 Rädern/16h und danach die Wehrhahn-Brücke mit 4.200 Rädern/16h sowie die Oberkasseler Brücke mit 3.700 Rädern/16h.

In den letzten 20 Jahren seit 1999 hat sich der werktägliche Radverkehr (Rad/16h) am Cityring und am Innenstadtring verdoppelt (Cityring von rund 20.000 auf rund 40.000, Innenstadtring von rund 26.000 auf rund 50.000). Auf den Rheinbrücken und am Riegelviereck ist der Radverkehr um etwa 50% gestiegen (Rheinbrücken von rund 5.000 auf rund 8.000, Riegelviereck von rund 17.000 auf rund 25.000). Am Fernring hat der Radverkehr dagegen nur um 20% zugenommen (von rund 11.000 auf rund 13.000).

Neben dem absoluten Anstieg der Radverkehrsfrequenz ist auch der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr gestiegen. Bei City- und Innenstadtring jeweils von rund 4 bis 5% auf 11%, bei Rheinbrücken und Riegelviereck von rund 2 auf 3 bis 4%, beim Fernring von 1 auf 2%.

Die Pegelzählung (über 20 Jahre) weist einen langfristigen, positiven Aufwärts-Trend der Radverkehrsentwicklung aus. Die Zahlen der Kurzzeitzählung wurden durch die der 23 Düsseldorfer Dauerzählstellen bestätigt. Sie machen deutlich, dass das jährliche Radverkehrsaufkommen seit 2017 konstant gestiegen ist. Mobilitätsdezernent Jochen Kral stellt zusammenfassend fest: „Im Gegensatz zum motorisierten Verkehr hat der Radverkehr in den Coronajahren deutlich zugenommen.“ Und er ergänzt: „Es zeichnet sich ab, dass das verkehrsplanerische Paket zur Förderung des Radverkehrs lang anhaltende Wirkung beim Radverkehr zeigt und dass das positive Nutzerverhalten – wie Umweltbewusstsein, Akzeptanz und Mobilitätskosten – zu einer städtisch gewünschten Entwicklung führt.“

Das Amt für Verkehrsmanagement gewinnt mit der Zählung Daten zur aktuellen Belastungssituation und zur Verkehrsentwicklung, die in die Verkehrsplanung – darunter die Verkehrsstatistik und das Verkehrsmodell – eingehen.

Amt für Verkehrsmanagement/Landeshauptstadt Düsseldorf



Mehr als nur Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Kreis Warendorf erhält ADFC-Siegel

Seit 2017 vergibt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) die EU-weite Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“. Nun hat der Kreis Warendorf das begehrte Siegel erhalten und darf es für drei Jahre führen.

Im Abschlussbericht wurde das ambitionierte Radverkehrskonzept hervorgehoben, welches die Entwicklung von 230 km Velorouten in einem gehobenen Ausbaustandard vorsieht. Ebenso hervorgehoben wurden das im Juni 2022 eingeführte JobRad-Leasing, die zahlreichen über das Gesamtgelände verbreiteten Fahrradabstellplätze sowie die reichhaltig ausliegenden lokalen radtouristischen Angebote und Karten. Der Kreis habe damit die Zeichen der Zeit erkannt und die innerbetriebliche Mobilitätswende eingeleitet sowie mit dem Zertifikat auch den Beweis für entsprechende Standards der Radverkehrsförderung erbracht.

Personaldezernentin Petra Schreier und Umwelt- und Planungsdezernent Dr. Herbert Bleicher freuen sich über die Auszeichnung: „Radfahren macht Spaß, stärkt die Gesundheit und ist gut für den Klimaschutz. Schön, dass der ADFC unsere Maßnahmen mit dem Siegel anerkennt.“

Im Zertifizierungsverfahren, das federführend vom Mobilitätsmanager Burkhard Hemmann betreut wurde, spielten mehrere Aktionsfelder eine Rolle: „Betrachtet und bewertet wurden z.B. die Mitarbeiterinformation, die Organisation, die Infrastruktur und natürlich auch das Parkraummanagement“, so Hemmann.

Für den ADFC sind alle Unternehmen, die den Radverkehr systematisch fördern und sich zertifizieren lassen, Gewinner: Wenn mehr Menschen mit dem Rad zur Arbeit kommen, wird damit dem Bewegungsmangel vorgebeugt. Wer mit dem Fahrrad zur Arbeit kommt, hat im Schnitt ein Drittel weniger Krankheitstage – und ein niedrigeres Infektionsrisiko. Fahrradfreundliche Maßnahmen tragen zum betrieblichen Umweltmanagement bei und sind ein wesentlicher Bestandteil eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements – denn auch die Mitarbeitermobilität ist Teil der CO₂-Bilanz.

Die Förderung der Fahrradmobilität sorgt auch für eine Verringerung der CO₂- und Feinstaubbelastung sowie für einen Rückgang von Lärmemissionen. Der Kreis hat daher zur Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV ein Feinkonzept zur Planung und Umsetzung von Mobilstationen für seine Kommunen erstellt. Weitere Bausteine zur Verminderung des ökologischen Fußabdrucks stellen sowohl die geplante gemeinsame Nutzung einer Mitfahrplattform für Pendelfahrten im gesamten Kreis ab 2024 als auch die Anschaffung von Lastenrädern für die Hausmeister der Berufskollegs dar. Zugleich engagiert sich der Kreis im Zusammenspiel mit seinen Kommunen bei der Einführung eines kreisweiten Carsharing-Systems, um die Zahl der Zweit- und Drittwagen minimieren zu können. Weitere Information unter www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de.

Sein Wissen und seine Erfahrungen bezüglich des innerbetrieblichen Mobilitätsmanagements gibt der Kreis gerne an die ortsansässigen Betriebe im Rahmen einer Beratung und Begleitung bei der Umsetzung weiter. Der Kreis hat sich daher auch am Förderaufruf „ways2work“ des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen beteiligt und möchte sich hiermit auch für die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in anderen Betrieben stark machen. Die Pendelfahrten zur Arbeit stellen einen großen Teil der erbrachten Verkehrsleistung dar und damit einen beträchtlichen Hebel zur Erreichung der vereinbarten Klimaziele im Verkehrssektor.

Burkhard Hemmann/Kreis Warendorf

Übergabe des Zertifikates als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber am 6. März 2023 (v.l.n.r.): Burkhard Hemmann (Mobilitätsmanager), Martin Terwey (Leiter Amt für Planung und Naturschutz), Personaldezernentin Petra Schreier, Andreas K. Bittner (ADFC), Umwelt- und Planungsdezernent Dr. Herbert Bleicher und Klaus-Herbert Schafberg (Vorstand ADFC-Ortsverband Telgte-Ostbevern. – Foto: Kreis Warendorf



Erstes Fahrradbarometer in Köln

Fahrrad-Dauerzählstelle kommt auf der Gladbacher Straße zum Einsatz

Die zielgerichtete Förderung des Radverkehrs braucht eine gute und breite Datenbasis. Deshalb gibt es in Köln bisher 17 Dauerzählstellen für den Radverkehr, die über 24 Stunden Fahrräder zählen und Daten für den Radverkehr liefern.

Auf der Gladbacher Straße wurde nun Ende 2022 die 18. Fahrrad-Dauerzählstelle in Köln installiert. An dieser Stelle wurden nicht, wie bisher, nur Zählschleifen in den Boden eingebaut, die die Radfahrenden an dieser Stelle erheben und deren Anzahl online abgefragt werden kann. Zusätzlich wurde – erstmalig in Köln – ein Barometer zur direkten Anzeige aufgestellt.

So können an der Zählstelle vorbeifahrende und -gehende Verkehrsteilnehmende direkt sehen, wie viele Radfahrende an diesem Tag die Gladbacher Straße passiert haben. Neben der aktuellen Tagesanzahl an Radfahrenden sind auch die gesamte Anzahl des laufenden Jahres, das Datum und die Temperatur auf dem Barometer ablesbar.

Mit der Öffnung der Einbahnstraße für den stadtauswärts fahrenden Radverkehr auf der Gladbacher Straße wurde im Jahr 2018 eine wichtige Lücke im Kölner Fahrradnetz geschlossen. Durch die Umwandlung des Straßenraums

und das Schaffen einer komfortablen Radverkehrsinfrastruktur in und aus Richtung Innenstadt wurde eine direkte Verbindung des Stadtbezirks Ehrenfeld mit der Innenstadt, dem Hauptbahnhof und dem Dom hergestellt.

Die Gladbacher Straße wird im Radverkehr als sogenannte „Pendlerstrecke“ definiert. Die hohe Radverkehrsnachfrage kann zukünftig mithilfe des neuen Barometers mit Livezahlen belegt werden.

Die Kosten für die Einrichtung der Dauerzählstelle und die Installation des Barometers betragen rund 35.000 Euro. Durch die aktive und direkte Just-in-time-Anzeige wird die Motivation der Radfahrenden gestärkt und die Attraktivität des Radverkehrs steigt. Dies kann einen Beitrag in Richtung Verkehrswende leisten, da sowohl die Transparenz als auch die Wahrnehmung des Radverkehrs in Köln besonders hervorgehoben und deutlich gemacht werden.

Unter <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=677> können die Zahlen der Radfahrenden an allen 18 Dauerzählstellen eingesehen werden.

*Christina Korte/Philip Miesseler/
Stadt Köln, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung*

Amtsleiter Thorsten Siggelkow, Dezernent Ascan Egerer und Fahrradbeauftragter Jürgen Möllers (v.r.n.l.) stellen das erste Fahrradbarometer vor. – Foto: Stadt Köln



Neue Sportlerduschen für die Kreisverwaltung Viersen

Pendeln mit dem Rad wird noch attraktiver

Im Kreativ-Team haben rund ein Dutzend Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus der Kreisverwaltung Viersen nach dem Prinzip des agilen Arbeitens das Thema Nachhaltige Mobilität bearbeitet. Besonders viel Potenzial für eine nachhaltigere Mobilität wurde bei der verstärkten Nutzung des Fahrrads für den Arbeitsweg gesehen. Die freie Arbeitsweise des Kreativ-Teams ermöglichte die Entwicklung neuer Ideen, aus denen konkrete Maßnahmenvorschläge erwachsen. Als Ergebnis wurden beispielsweise Fahrradabstellanlagen und eine Reparaturstation für Fahrräder in der Tiefgarage des Kreishauses installiert. Ein weiterer Vorschlag war die Sanierung und Modernisierung der Duschkabine. Mit der Eröffnung neu-

er Sanitäranlagen im April 2023 gibt es auch in diesem Bereich nun Verbesserungen. Drei neue Duschkabinen unweit der Fahrradabstellmöglichkeiten tragen zusätzlich zur Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg bei. Die Errichtung der Duschkabinen wurde mit einer Toilettensanierung verknüpft. Direkt gegenüber den Duschen befindet sich nun zusätzlich eine Unisex-Toilette. Ein Vorraum mit Spiegel, Waschtisch und Steckdosen zur Nutzung z.B. eines Föns runden das Angebot ab. Eine größere Anzahl abschließbarer Spinde ermöglicht es, Kleidung, Duscutensilien etc. bis zum Feierabend sicher zu verwahren.

Felix Schütte/Klimaschutzmanager Kreis Viersen

Anzahl der Radfahrer*innen in Köln gestiegen

Auswertung der Dauerzählstellen zeigt 2022 Zuwachs von 9%

Im Jahr 2022 sind mehr Menschen in Köln aufs Rad gestiegen: Rund 16,6 Millionen Radfahrer*innen fuhren an 15 Kölner Dauerzählstellen entlang. Damit ist der Radverkehr im Vergleich zum Vorjahr um rund 9% gestiegen. Hinzu kommen rund 2,3 Millionen Radbewegungen an drei Dauerzählstellen, die erst im Laufe der Jahre 2021 und 2022 eingerichtet wurden. An allen Kölner Dauerzählstellen sind die Zahlen im letzten Jahr gestiegen. Die Zahlen zeigen, dass der langjährige positive Wachstumstrend des Radverkehrs ungebremst ist. Sogar die Rekordzahlen aus dem Coronajahr 2020, in dem deutschlandweit die Fahrradzahlen besonders stark zunahmten, konnten fast wieder erreicht werden.

Ziel der Stadt Köln ist es, den Radverkehr als wichtigen Teil der Mobilitätswende zu fördern und dafür die entsprechende Infrastruktur stetig weiter zu verbessern. Dafür werden viele Maßnahmen umgesetzt, beispielsweise die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Umwandlung von Kfz-Fahrbahnen in Radfahrbahnen und der breite Ausbau von Abstellplätzen. Mit den Dauerzählstellen ist der steigende Zuspruch des Radverkehrs in Köln messbar. Die erhobe-

nen Zahlen dienen zudem als Datenbasis für die weitere Förderung des Radverkehrs.

Für Interessierte werden die Zahlen der Messstellen online zur Verfügung gestellt unter: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=677>

Vergleich der Kfz-Dauerzählstellen

Auf der Bonner Straße und auf der Venloer Straße messen die Zählstellen zusätzlich den Kfz-Verkehr, da auch der Anteil des motorisierten Verkehrs und dessen Entwicklung eine wichtige Datengrundlage ist. Der Kfz-Verkehr hat auf beiden Straßen im Vergleich zu 2021 insgesamt um 7,2% abgenommen. Einzeln betrachtet ging der Kfz-Verkehr auf der Bonner Straße um 10,7% und auf der Venloer Straße um 5,1% zurück. Bei der Betrachtung dieser Zahlen müssen die Baustelle an der Bonner Straße, die Temporeduzierung auf einem Teil der Venloer Straße sowie die Öffnung der parallel liegenden Vogelsanger Straße nach dem Umbau berücksichtigt werden.

Stadt Köln/Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

5.760 Tonnen weniger CO₂ und mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Emissionsfreie Innenstadt Dortmund blickt zurück und nach vorn

5.760 t weniger CO₂ pro Jahr. 1.200 zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der City und in den umliegenden Quartieren. 1,2 km fahrradfreundlicher Radwall um die City. 250 Schilder für Walking-Bus-Haltestellen im Umfeld von Grundschulen. 13 UmsteiGERN-Botschafter*innen und mehr als 75 Vorbilder für klimafreundliche Mobilität. 1.000 Teilnehmer*innen an einer digitalen Diskussionsveranstaltung zur fußgänger- und fahrradfreundlichen Umgestaltung des Dortmunder Wallrings. Das ist die Projekt-Bilanz nach dreieinhalb Jahren Emissionsfreie Innenstadt, einem EU-Förderprojekt aus 16 Einzelmaßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen in der Dortmunder Innenstadt.

„Das Projekt Emissionsfreie Innenstadt hat gezeigt, dass ein Mix aus sehr unterschiedlichen Maßnahmen relevante Wirkungen in verschiedenen Dimensionen hat – auf die Akzeptanz von Klimaschutz im Verkehr, auf die Verkehrsmittelwahl, auf die Treibhausgasemissionen und auf die Verkehrssicherheit. In dem Pilotprojekt wurde dieser Maßnahmenmix somit erfolgreich erprobt. Damit bietet das Projekt eine gute Grundlage für eine Skalierung der Maßnahmen hin zu einer flächenhaften Umsetzung, um zur Verkehrswende und der Erreichung der Klimaziele im Verkehr beizutragen.“ Diese Bilanz ziehen das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und die Hochschule Bochum, die das integrierte Maßnahmenkonzept über die

gesamte Projektlaufzeit wissenschaftlich begleitet haben. Auf dieser Grundlage sollen Projektmaßnahmen fortgeführt werden, nachdem die Projektlaufzeit zum 31. März 2023 abgelaufen ist.

Weniger Treibhausgas – mehr Verkehrssicherheit

In einer Befragung zur Evaluation der Projektmaßnahmen zur klimafreundlichen Mobilität haben 58% der Bewohner*innen der Innenstadtbezirke und 56% der Bewohner*innen der Außenstadtbezirke ihr Verkehrsverhalten in den letzten zwei Jahren geändert. Die Reduktion von Treibhausgasemissionen beziffern die Wissenschaftler*innen auf 5.760 t CO₂ pro Jahr: „Aus den Verhaltensänderungen, die dem Projekt zugeordnet werden konnten, lässt sich eine Reduktion von Treibhausgasemissionen im Umfang von rund 5.760 t CO₂ pro Jahr (5.642,5 t im Personenverkehr und 117,6 t im Wirtschaftsverkehr) ableiten. Außerdem steigerten Einzelmaßnahmen die Sicherheit im Straßenverkehr.“

In ihrem Endbericht fassen die Wissenschaftler*innen folgende zentrale Erkenntnisse zusammen:

- Die Kampagne UmsteiGERN und die umgesetzten Maßnahmen wurden durch die Dortmunder Bevölkerung gut wahrgenommen und insgesamt sehr positiv bewertet. Damit hat das Projekt zur Akzeptanz von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr in Dortmund beigetragen.

Weihen mit Kindern der dritten Klasse der Kreuzgrundschule (vordere Reihe) und EMW-Maskottchen Edgar das neue Walking-Bus-Schild ein (v.l.n.r.): Vera Gellissen (Schulleiterin Kreuzgrundschule), Fabian Menke (Fuß- und Radverkehrsbbeauftragter der Stadt Dortmund), Raja Busmann-Brügge (Fuß- und Radverkehrsplanung der Stadt Dortmund), Mirjam Schultewolter (Projektteam Emissionsfreie Innenstadt der Stadt Dortmund), Andreas Meißner (Teamleiter Emissionsfreie Innenstadt der Stadt Dortmund). – Foto: Roland Gorecki/Stadt Dortmund



- Maßnahmen, die den Pkw-Verkehr einschränken, werden von Teilen der Bevölkerung befürwortet, während andere Teile skeptisch geblieben sind.
- Im Projektzeitraum ist die Nutzung des Autos zurückgegangen, Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV-Nutzung haben zugenommen.
- Die Wirkungsevaluation hat gezeigt, dass neben anderen Einflüssen wie der Coronapandemie oder gestiegenen Kraftstoffpreisen das Projekt Emissionsfreie Innenstadt einen relevanten Anteil am veränderten Mobilitätsverhalten hat.
- Durch die infrastrukturellen Maßnahmen konnte eine Zunahme des Radverkehrs auf den entsprechenden Relationen erreicht werden.

Die Empfehlung der Wissenschaftler*innen: „Eine Fortführung von Aktivitäten auf Basis der im Projekt umgesetzten Maßnahmen kann zu einer Verstetigung und Verstärkung der Wirkungen führen.“

Diese Empfehlung setzt die Verwaltung um: „Die Arbeit mit einem Verkehrswendebüro knüpft direkt an das Projekt Emissionsfreie Innenstadt an“, sagt Stefan Thabe, Leiter des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes der Stadt Dortmund. „Der Rat der Stadt hat mit dem Beschluss über das Verkehrswendebüro das Zeichen gesetzt, dass die positiven Erfahrungen des agilen Projektmanagements aufgegriffen werden. Gerade die Fahrradstraßen, die große Wirkungen erzielt haben, sollen mit dem Konzept der Velorouten ausgebaut werden.“ Darüber hinaus sollen u.a. folgende Maßnahmen des EU-Förderprojektes zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs fortgeführt werden:

• **Fahrradachsen**

Die beiden geschaffenen Fahrradachsen haben u.a. den Ausschlag gegeben, im Rahmen des Radzielnetzes neun Velorouten aus den Stadtbezirken in die Innenstadt zu planen. Dieses Radzielnetz ist im Mai 2022 beschlossen worden. Die Velorouten werden aktuell in Abstimmung mit den Bezirksvertretungen überarbeitet, konkretisiert und anschließend dem Rat erneut zur Beschlussfassung vorgelegt.

• **Wallring und Fußgängerachsen**

Auf lange Sicht ist geplant, den Kfz-Verkehr auf dem Wallring neu zu organisieren, um dadurch mehr Raum für Rad- und Fußverkehr, Aufenthalt und Begrünung zu gewinnen. Ziel ist auch die weitere Verbesserung/Verkürzung der Querung für Fußgänger*innen. Als Grundlage für eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung über die Umgestaltung des Wallrings dienten eine Machbarkeitsstudie und eine Verkehrsuntersuchung.

Ausgehend von den Ergebnissen soll der Wall in drei Stufen umgebaut werden: Zunächst ist eine Fahrstreifenreduzierung auf dem westlichen Abschnitt zwischen Bornstraße und Kleppingstraße vorgesehen. In einer zweiten Stufe wird auch auf dem Abschnitt des Ost- und Schwanenwalls ein Fahrstreifen je Richtung reduziert. In der letzten Stufe wird der Wall vor dem Hauptbahnhof nur noch einstreifig pro Richtung geführt, sodass vor dem Hauptbahnhof eine neue Platz- und Eingangssituation zur Innenstadt geschaffen werden kann.

Da für jede Stufe des Umbaus umfassende bauliche Änderungen des gesamten Querschnitts erforderlich sind, soll ab 2024 (abhängig von den personellen Kapazitäten des Tiefbauamtes) eine temporäre Lösung der ersten Stufe erarbeitet werden. Zeitgleich sollen mithilfe eines freiraumplanerisch-städtebaulichen Wettbewerbs zahlreiche kreative Ideen und Gestaltungsmöglichkeiten für die freiwerdenden Flächen gesammelt und die bestmögliche Lösung für den gesamten Wallring gefunden werden.

• **UmsteiGERN-Kampagne**

Unter dem Motto „UmsteiGERN. Du steigst um. Dortmund kommt weiter.“ hat die Kampagne das Thema klimafreundliche Mobilität in den Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit gerückt. Nach zweijähriger Kommunikation der UmsteiGERN-Kampagne auf vielfältigen Kanälen der Stadt ist die Marke UmsteiGERN für klimafreundliche Mobilität in Dortmund eingeführt. 41% der Bewohner*innen der Innenstadt und 28% der Bewohner*innen der restlichen Stadtbezirke haben die UmsteiGERN-Kampagne wahrgenommen und bewerten sie überwiegend positiv. In Erinnerung bleiben vor allem die UmsteiGERN-Botschafter*innen, Flyer, Banner und Plakate sowie Radiospots.

Darüber hinaus haben die bundesweite Auszeichnung als Klimaaktive Kommune 2021, die Platzierung im nationalen Wettbewerb der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE sowie die landesweite Prämierung als EFRE.Star Nord-

Der Radwall in der Innenstadt wurde im August 2022 durch Oberbürgermeister Thomas Westphal offiziell eröffnet. –

Foto: Roland Gorecki/
Stadt Dortmund



rhein-Westfalen 2022 zur Bekanntheit der Marke UmsteiGERN über die Stadtgrenzen hinaus beigetragen. An diese Potenziale gilt es anzuknüpfen mit der stadtweiten Fortführung der UmsteiGERN-Kampagne zur Kommunikation klimafreundlicher Mobilität in Dortmund.

• **Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist von zentraler Bedeutung für die Akzeptanz des Projektes Emissionsfreie Innenstadt. Auch in Zukunft erfordern verkehrliche Planungsprozesse und Maßnahmen für eine Verkehrswende umfangreiche Beteiligungsprozesse u.a. mit Akteursgesprächen und Dialogveranstaltungen. Die Erfahrung der digitalen Dialogveranstaltungen v.a. zur Verkehrsuntersuchung Wallring sowie zum Bewohnerparken hat gezeigt, dass über hybride und digitale Beteiligungsformate zusätzliche Bevölkerungsgruppen erreicht werden können. Diese Möglichkeiten gilt es auch bei zukünftigen Beteiligungsverfahren auszuloten. Aufgrund der Brisanz und Emotionalität von Verkehrsthemen wird auch zukünftig die externe Moderation von Dialogveranstaltungen, Workshops, Akteursgesprächen und Sitzungen des Arbeitskreises Masterplan Mobilität 2030 empfohlen – sowohl in Präsenz als auch digital und hybrid.

• **Fahrradparken**

Insgesamt wurden über 1.200 Abstellplätze in der City und in den umliegenden Quartieren aus Mitteln des Förderprojektes geschaffen. Für Beschäftigte und Besucher*innen der Innenstadt ist an zentralen Stellen die Einrichtung mehrerer überdachter und zum Teil geschlossener Fahrradabstellanlagen vorgesehen. Geplant sind im ersten Schritt rund 200 Stellplätze an insgesamt sechs Standorten ergänzt um gesicherte Lademöglichkeiten für Pedelecs und Einrichtungen zur Gepäckaufbewahrung. Dazu wurde ein Gestaltungsleitfaden für die Fahrradhäuser in der Innenstadt entwickelt sowie eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, die die ersten sechs Standorte beinhaltet.

Der Gestaltungsleitfaden für Fahrradhäuser sowie die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie mit den nun sechs identifizierten Standorten, müssen noch durch die Politik beschlossen werden. Im Anschluss daran soll der Bau sowie der Betrieb/die Instandhaltung der Fahrradhäuser ausgeschrieben werden. Die Finanzierung erfolgt durch Akquisition weiterer Fördermittel.

• **Nahmobilitätskonzepte Brüggmannviertel und Klinikviertel**

Durch die Überprüfung und Einrichtung von Bewohnerparkzonen im Brüggmannviertel und im Klinikviertel wird der ruhende Verkehr neu geordnet. Markierungen, Beschilderungen und verstärkte Kontrollen sollen das regelwidrige Parken einschränken. Durch die Neuordnung des Parkraums werden Flächen im Straßenraum gewonnen, die Raum bieten für Carsharing-Fahrzeuge, Fußverkehr, Straßengrün, Aufenthalt und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die Nahmobilitätskonzepte enthalten bauliche sowie temporäre Maßnahmen. Die temporären Maßnahmen, wie die Stadt-Terrassen im Klinikviertel, wurden mithilfe der UmsteiGERN-Kampagne realisiert. Die Bewohnerparkzonen „Geschwister-Scholl-Straße“ und „Mühlenstraße“ im Quartier Brüggmannviertel sind zum 14. November 2022 in Kraft getreten. Die Stadt Dortmund strebt an, die Maßnahmen der Nahmobilitätskonzepte im Rahmen laufender Planungen umzusetzen.

• **Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas**

Für neun Kitas und neun weiterführende Schulen (davon zwei Berufskollegs) wurden Konzepte zur Förderung nachhaltiger Mobilität auf den Wegen zu den Einrichtungen entwickelt, jeweils angepasst an die Situation der Einrichtung sowie das Alter der Kinder bzw. Schüler*innen. An neun Grundschulen wurde das bekannte Konzept „So läuft das“ angewandt. Das pädagogische Personal wurde für die Thematik sensibilisiert, um eine langfristige Wirkung auch für nachfolgende Jahrgänge zu erzielen. Entsprechend wurden Handlungsleitfäden und Materialien erarbeitet.

Das bereits etablierte Programm „So läuft das“ sowie die neu entwickelten Programme „So läuft das los“ für Kitas und „So läuft das weiter“ für weiterführende Schulen und Berufskollegs sollen zukünftig im ganzen Dortmunder Stadtgebiet ausgerollt werden und schrittweise an allen interessierten Einrichtungen durchgeführt werden. Das Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche wird zudem im Rahmen des noch zu bearbeitenden Teilkonzeptes Mobilitätsmanagement des Masterplans Mobilität 2030 aufgegriffen.

Die Europäische Union und das Land Nordrhein-Westfalen unterstützen das Förderprojekt Emissionsfreie Innenstadt aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

Heike Thelen/Stadt Dortmund

Mobility Challenge Düsseldorf

20 Düsseldorfer und Düsseldorferinnen erhielten die Möglichkeit, einen Monat lang neue Mobilitätsangebote zu testen – ihr Auto blieb derweil stehen

Lohnt es sich, das eigene Auto abzuschaffen und gibt es bereits gute Alternativen? Diese Frage wurde im Rahmen der Mobility Challenge Düsseldorf beantwortet. 20 interessierte Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger haben für die Challenge ein Mobilitätsbudget in Höhe von 250 Euro erhalten, was in etwa den durchschnittlichen monatlichen Gesamtkosten eines Kleinwagens entspricht. In der Zeit vom 26. September bis zum 25. Oktober 2022 ließen sie ihr eigenes Auto stehen und erhielten die Chance, für einen Monat ihre eigene Mobilität neu zu entdecken.

Trotz mancher Schwierigkeiten beim Umstieg auf alternative Verkehrsmittel blicken alle 20 Teilnehmer positiv auf die Mobility Challenge im Herbst des vergangenen Jahres zurück: Übereinstimmend erklärten sie, dass sie in Zukunft so oft wie möglich auf das eigene Auto verzichten wollen. Ein Teilnehmer hatte seinen Privatwagen sogar noch während der Challenge verkauft.

„Dieses Fazit bestätigt uns und unsere Zielsetzung, eine Vielfalt von möglichst einfach nutzbaren Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen zu schaffen. Die ausführlichen Rückmeldungen der Menschen, die die Herausforderung angenommen hatten, ist für uns sehr wertvoll und hilfreich. So wissen wir, wo wir ansetzen müssen, um das Angebot weiter zu verbessern, damit die Menschen motiviert werden, ihr Mobilitätsverhalten nachhaltiger zu gestalten und neue Mobilitätsangebote auszuprobieren“, erklärt Mobilitätsdezernent Jochen Kral.

Voraussetzungen zur „Challenge“

Angesprochen worden waren Düsseldorfer ab 18 Jahren, die in den Stadtteilen Bilk, Unterbilk und Friedrichstadt wohnen und bislang regelmäßig ein Auto nutzen. Aus den mehr als 90 Bewerbungen hat das Amt für Verkehrsmanagement 20 ausgewählt. Dabei wurde darauf geachtet, dass sie einen Querschnitt der Bevölkerung abbilden. Teilgenommen haben Frauen und Männer zwischen 18 und 69 Jahren, Singles, Paare mit und ohne Kinder sowie Alleinerziehende.

Vor der Challenge

Bei der Auftaktveranstaltung am 19. September 2022 im

Düsseldorfer Rathaus lernten sich die Teilnehmenden kennen. Sie erhielten eine Mobilitätsbox mit wichtigen Infos zur Challenge, u.a. zu den erlaubten Mobilitätsangeboten wie ÖPNV, Sharing- und Miet-Angebote, eigenes Fahrrad oder Fahrdienste, zur Funktion der Mobilitätsstationen und zur Nutzung der Redy-App der Rheinbahn. Vor der Challenge war das Auto das meistgenutzte Verkehrsmittel der 20 ausgewählten Menschen. Allerdings hatten auch bereits 70% von ihnen Erfahrungen mit Sharing-Angeboten gemacht, am häufigsten mit E-Scootern und (E-)Autos.

Während der Challenge

Die Teilnehmenden führten während des Aktionsmonats ein digitales Mobilitätstagebuch. Darin dokumentierten sie ihre Wege und Fahrten. Zudem beantworteten sie Fragebögen. Es gab zudem Bonusaufgaben, die durch das Angebot der Mobilitätsstationen erfüllt werden konnten. Jeweils freitags war ein „Feedback-Tag“, um die Woche ohne eigenes Auto zu bewerten.

Das Ergebnis

Trotz einiger Höhen und Tiefen war die Stimmung während der gesamten Challenge insgesamt gut. Noten zwischen 1,5 und 2,5 vergaben die Challenge-Teilnehmer – wobei es bei denen ohne Vorerfahrung mit Sharing-Verkehrsmitteln in der zweiten Woche zu einem leichten Stimmungseinbruch kam. Insgesamt 538 Fahrten und Wege wurden in den Tagebüchern erfasst, die normalerweise mit dem Auto zurückgelegt worden wären und kostenpflichtige Mobilitätsangebote waren. Fahrten zur Arbeit oder Ausbildung wurden am häufigsten ersetzt. Die meiste Mobilität fand im eigenen Quartier statt. Meist wurden Busse und Bahnen (45%) als Ersatzverkehrsmittel zum Auto genutzt, gefolgt vom Carsharing (16%).

Um neue Mobilität auszuprobieren, nutzten die Teilnehmenden auch die – zeitnah vor und während der Challenge eröffneten – Mobilitätsstationen am Friedensplätzchen und am Kirchplatz in Unterbilk. Dort testeten die meisten von ihnen erstmals das Lastenrad-Sharing. Dabei machten sie ganz unterschiedliche Erfahrungen, wie die Einträge in den Tagebüchern dokumentieren. So stand bei einem Teilnehmenden das Lastenrad trotz Reservie-

nung nicht zur Verfügung, Familien stellten fest, dass es für größere Einkäufe nicht das Auto ersetzen konnte, da es zu wenig Platz bietet und bei mehreren Erledigungen die Transportbox nicht abgeschlossen werden konnte, um die enthaltenen Einkäufe zu sichern. Andere dagegen waren angetan von der Fahrt mit dem Lastenrad und hatten Spaß an ihren Einkaufstouren.

Nach der Challenge

Die Mobilitätskosten im Aktionsmonat lagen durchschnittlich bei 166 Euro pro Teilnehmer und damit unter dem bereitgestellten Budget von 250 Euro. Damit waren die Kosten geringer als in einem vergleichbaren Monat, bei dem das eigene Auto regelmäßig genutzt wird. Allerdings verzichteten die Teilnehmenden während der Challenge auf einige Fahrten, beispielsweise auf Ausflüge ins Umland. Generell haben die Teilnehmenden laut der Auswertung des Amtes für Verkehrsmanagement die Challenge dazu genutzt, ihr eigenes Mobilitätsverhalten langfristig zu überdenken. Sie haben festgestellt, dass es in ihren Stadtteilen (Bilk, Unterbilk, Friedrichstadt) ausreichend Angebote gibt, um auf das eigene Auto zu verzichten. So erwägen zwei weitere Teilnehmer ebenfalls, ihren Pkw zu verkaufen. Andere verweisen auf Situationen, die im Alltag ohne eigenen Wagen schwierig sind: der Transport von Gütern, besonders spontane Fahrten außerhalb von Düsseldorf sowie die Mobilität mit Kindern. In diesem Zusammenhang wird beklagt, dass es in vielen Carsharing-Fahrzeugen keine Kindersitze gibt.

Projekte, die die Erkenntnisse der Mobility Challenge aufgreifen

Obwohl die Auswertung der Mobility Challenge nur auf Daten und Erkenntnissen von 20 Personen zurückgreifen

kann, bieten die Ergebnisse Einblicke in die unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen. „Die Wünsche und Anregungen der Teilnehmenden werden nun von uns in einer Reihe von konkreten Projekten aufgegriffen: Beim Radverkehr steht die Einrichtung von Radleittrouten ebenso im Fokus wie der Ausbau des Radhauptnetzes. Der Bau von acht weiteren Fahrradsammelschließanlagen ist ebenso geplant wie die Aufstellung zusätzlicher Lastenradbügel“, erklärt Katharina Metzker, Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagement.

Nach der Eröffnung von acht Mobilitätsstationen im Jahr 2022 geht es nun an die Planung für 18 weitere Stationen in den Stadtteilen Pempelfort, Derendorf und Golzheim sowie die Einrichtung jeweils einer Station in Benrath und in Rath. Ziel ist der Bau von 100 Stationen bis zum Jahr 2030. Wie bei der Challenge soll neue Mobilität an Aktions- und Eröffnungstagen ausprobiert werden können. Busse und Bahnen sollen mit dem Projekt Rheintakt attraktiver und pünktlicher werden. 13 neue Bike-and-Ride-Anlagen in Düsseldorf und Meerbusch sind geplant. Die Redy-App der Rheinbahn soll um weitere Anbieter ergänzt werden. Nach den Hinweisen während der Mobility Challenge zum Lastenrad-Automaten ist die Service-Hotline nun 24 Stunden erreichbar. Geprüft wird der Einbau von Kindersitzen und abschließbaren Transportboxen.

Die Aktion Mobility Challenge ist Teil des Förderprojekts „Emissionsfreie Innenstadt Düsseldorf“. Ziel ist die Reduzierung der Emissionsbelastung in der Innenstadt durch eine gezielte Kombination von Projekten.

Amt für Verkehrsmanagement/Landeshauptstadt Düsseldorf

Einige der Teilnehmer an der Mobility Challenge beim Auftakt – Archivfoto: Ingo Lammert



Wirtschaftsfaktor Fahrrad

Radtourismus an Römer-Lippe-Route und RuhrtalRadweg nimmt weiter zu

Der Radtourismus als Wirtschaftsfaktor und Anziehungspunkt für Touristen in der Metropole Ruhr nimmt an Bedeutung weiter zu – und das trotz der Coronapandemie. Das belegen neue Studien, die das Unternehmen absolutGPS mit Sitz in Leipzig im Auftrag der für Römer-Lippe-Route und RuhrtalRadweg federführend verantwortlichen Ruhr Tourismus GmbH (RTG) erstellt hat. In der Fahrradsaison 2022 wurden entlang der beiden beliebten Radfernwege groß angelegte Zählungen und Befragungen von Radfahrenden durchgeführt.

Die Römer-Lippe-Route, die 2023 ihr zehnjähriges Jubiläum feiert, wurde im vergangenen Jahr zum dritten Mal nach 2014 und 2019 evaluiert. Die Anzahl Radreisender (17.000) und Tagesausflügler:innen (224.600) stieg kontinuierlich an. Insgesamt verbringen Radreisende inzwischen knapp 300.000 Aufenthaltstage entlang der Route. Die Römer-Lippe-Route hinterlässt bei den Befragten insgesamt einen positiven Eindruck. Besonders erfreulich fällt das Urteil beim wichtigen Kriterium „Landschaftserlebnis“ aus. Hier erreicht der Radfernweg auf einer Skala

von 1 (ausbaufähig) bis 5 (hervorragend) 4,1 Punkte – also die Note „sehr gut“.

Der RuhrtalRadweg ist seit vielen Jahren Dauergast in den Top-Rankings des deutschen Radtourismus. So belegt die dritte Evaluation nach 2011 und 2016 den großen Erfolg des RuhrtalRadwegs: Auf einer Skala von 1 (ausbaufähig) bis 5 (hervorragend) schneidet der RuhrtalRadweg mit einer mittleren Bewertung von 4,0 Punkten insgesamt sehr gut ab. Das mit Abstand wichtigste Kriterium stellt für touristisch motivierte Radfahrende auf dem RuhrtalRadweg die landschaftliche Attraktivität dar. Insgesamt verbringen Gäste des RuhrtalRadwegs jährlich 1.117.000 Aufenthaltstage in der Region. Davon entfallen 184.800 auf Übernachtungsgäste, 932.200 auf Tagesgäste.

Informationen zur Untersuchung: <https://presse.ruhr-tourismus.de/pressreleases/neue-studien-zum-radtourismus-an-roemer-lippe-route-und-ruhrtalradweg-3234443>



Informationsdienst Ruhr

ADFC-Radreiseanalyse 2023

Radtourismus wächst – die Bahn muss nachbessern

Der Radtourismus ist krisenfest und wächst. Besonders viele Radreisende fahren mit der Bahn, sind aber unzufrieden mit dem Angebot auf der Schiene. Wie hat sich das Radreiseverhalten verändert? Welche Regionen sind bei Radfahrenden besonders beliebt?

Deutschland ist ein Radreiseland. Das zeigen die Ergebnisse der jährlichen Radreiseanalyse des ADFC, bei der dieses Mal rund 12.500 Menschen teilgenommen haben – so viele wie nie zuvor. Zwei Drittel (67,9%) der Menschen in Deutschland nutzen das Rad für Ausflüge und Reisen. Die meisten Ausflügler:innen neigen zu Wiederholungstaten: Auf 38 Millionen Ausflügler:innen kommen insgesamt 445 Millionen Tagesausflüge – das sind im Schnitt fast zwölf Ausflüge pro Person.

ADFC-Tourismusvorstand Christian Tänzler sieht darin ein starkes Zeichen: „Die Zahlen sprechen für sich: 38 Millionen Menschen in Deutschland haben im Jahr 2022 mindestens einen Tagesausflug mit dem Rad gemacht. Das zeigt deutlich, dass das Rad als umweltfreundliches Verkehrsmittel in der Freizeit immer beliebter wird. Und nicht nur das: Viele von denen, die in der Freizeit positive Erfahrungen beim Radfahren gemacht haben, entdecken das Fahrrad für den Alltag. Wer einmal mit dem Rad rausfährt, macht es immer wieder, im besten Fall auch bei der täglichen Mobilität.“

Radreisen sind im Trend

Auch für längere Reisen gewinnt das Rad wieder an Bedeutung. Nach einem pandemiebedingten Rückgang in

den vergangenen Jahren ist jetzt ein klarer Aufwärtstrend erkennbar. 2022 haben sich 4,6 Millionen Menschen für eine Reise mit dem Rad entschieden, im Vorjahr waren es noch 3,9 Millionen. Damit haben die Zahlen fast das Vor-Corona-Niveau erreicht.



Anreise per Bahn: beliebt trotz Beschwerden

Für die An- und Abreise nutzten viele Radreisende die Bahn. Die umweltfreundliche Alternative zum Auto wird immer beliebter, sowohl bei Reisen als auch bei Tagesausflügen: Rund ein Drittel der Tagesausflügler:innen nutzten für die Anreise die Bahn (29% im Vergleich zu 24% im Vorjahr), bei den Radreisenden waren es sogar 37% (33% im Vorjahr). Das Auto hat dagegen an Bedeutung verloren und liegt nur noch bei 35% (41% im Vorjahr).

Obwohl die Bahn für viele Radfahrende das Verkehrsmittel der Wahl ist, sind immer mehr Menschen unzufrieden mit dem Angebot. Die Hälfte der Radreisenden beklagt allgemein Probleme bei der An- und Abreise mit der Bahn. Drei

von vier Reisenden (75%) beschwerten sich über zu wenig Stellplätze in den Zügen (50% im Vorjahr). Die Hälfte der Befragten fand zudem die Bahnhöfe insgesamt nicht fahrradfreundlich.

Streckentouren und Camping zunehmend beliebt

Die ADFC-Radreiseanalyse zeigt: Sieben von zehn Reisenden (71,5%) entschieden sich 2022 für eine Streckentour, also eine Radreise entlang einer Route mit wechselnden Unterkünften, das entspricht dem Niveau vor der Coronapandemie (67% im Vorjahr). Gründe für die Radreise sind, Land und Leute kennenzulernen (rund 80%) und im Urlaub aktiv zu sein (rund 69%). Umweltfreundlichkeit spielt für 56,4% eine Rolle (52% im Vorjahr) und eine wachsende Zahl wählt den Radurlaub, da es eine erschwingliche Art des Reisens ist (21%, im Vorjahr 15%). Neun von zehn Radreisenden organisieren den Urlaub selbst und schätzen flexible und spontane Routenplanung und Unterkunftswahl. Campingplätze werden für Übernachtungen immer beliebter (29%, 20% im Vorjahr).

Allgemeine Deutsche Fahrrad-Cub e.V. (ADFC)

ADFC-Radreiseanalyse

Die ADFC-Radreiseanalyse ist eine bundesweite repräsentative Onlinebefragung zum fahrradtouristischen Markt in Deutschland. Sie findet seit 1999 jährlich statt. Alle Ergebnisse finden Sie im Webdossier zur Radreiseanalyse 2023 unter: www.adfc.de.

So viele Deutsche haben in den vergangenen Jahren ihren Urlaub per Rad gemacht. – Grafik: ADFC/April Agentur



Schwalbe ist Fahrradfreundlicher Arbeitgeber – Zertifikat in „Gold“



Zahlreiche vorbildlich umgesetzte Maßnahmen für Mitarbeitende



Schwalbes große Fahrradgarage bietet den Fahrrädern aller Mitarbeitenden einen großzügigen und sicheren Stellplatz. –

Foto: SCHWALBE | Ralf Bohle GmbH

Auszeichnung mit Bestnoten: Die Ralf Bohle GmbH mit ihrer Marke Schwalbe ist als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ mit dem begehrten Siegel in „Gold“ ausgezeichnet worden. Bereits seit 2017 vergibt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) die EU-weite Zertifizierung.

Das Fazit des Auditberichts fällt enorm positiv aus: „Unternehmen und Arbeitgeber leben Fahrradkultur als Geschäftsmodell, am Arbeitsplatz, in der Freizeit und in der Bike Community. Das Fahrrad gehört zur Unternehmens- und Alltagskultur bei Schwalbe; das wird in allen Aktionsfeldern und bei zahlreichen vorbildlich umgesetzten Maßnahmen sehr deutlich.“

Zuständig für den Zertifizierungsprozess und das Audit war Schwalbes vierköpfiges CSR-Team. In nahezu allen Arbeitsfeldern der EU-ADFC-Initiative punktet Schwalbe überdurchschnittlich. Besonders gelobt werden u.a. die folgenden Punkte:

- Arbeitnehmerfreundliche Firmenpolitik: „Erst einsteigen und dann duschen“
- Moderne Sanitärräume mit neuen Spinden und barrierefreien Duschen

- Sehr großzügige, bestens ausgestattete Profi-Werkstatt
- Sehr großzügige, helle, barrierefreie Fahrradgarage mit zahlreichen Lademöglichkeiten und einer Fahrradwaschanlage
- Bike-Leasing (mit Business Bike) für alle Mitarbeitenden inklusive finanzieller Unterstützung

Frank Bohle, CEO der Ralf Bohle GmbH: „Bei der Planung unserer neuen, 2021 bezogenen Unternehmenszentrale haben wir von Beginn an unsere Mitarbeitenden in den Fokus gestellt und das Thema Fahrradfreundlichkeit umfassend mitgedacht. Die Würdigung und Auszeichnung durch den ADFC mit dem Siegel in Gold freut uns daher ungemein.“

Sara Tsudome, Projektleiterin beim ADFC-Bundesverband, sagt: „Schwalbe unterstützt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen, mit vielen verschiedenen Maßnahmen. Das bringt viele Vorteile: Der Arbeitgeber kann so beim betrieblichen Gesundheits-, Umwelt- und Mobilitätsmanagement punkten.“

Steffen Jüngst

Aufs Leihrad gekommen

E-Lastenrad und Pedelec-Sharing rund um den Kölner Dom



Glück ist das einzige, das sich verdoppelt, wenn man's teilt. Sagt der Arzt und Philosoph Albert Schweitzer. Dasselbe gilt für Fahrräder – und ihre hervorragende Klimawirkung. Ergänzt Green Moves. Die Mobilitätstochter des bundesweiten Öko-Energieversorgers naturstrom ist 2018 angetreten, um Klimaschutz im Verkehrssektor in Fahrt zu bringen. Und zwar mit motorisiertem Zweirad-Sharing. Auch in der Domstadt.

Dafür nutzt das junge Unternehmen gleich zwei Hebel. Mit dem Abo-Rad bietet es sowohl Privatpersonen als auch Gewerbekund:innen Pedelecs und E-Lastenräder zur exklusiven Nutzung im Monatsabo – übrigens auch in über 30 anderen Städten in NRW. Neben hochwertigem Rad und gutem Klimagewissen bekommen die Nutzer:innen auch ein Rundum-sorglos-Paket, bei dem Green Moves den kompletten Service, das heißt Wartung, Reparaturen und Versicherungsangelegenheiten, übernimmt – und das ohne hohe Einstiegskosten. Eine Idee, die funktioniert: Rund 37 Kölner:innen setzen für ihre tägliche Mobilität

aufs Abo-Rad, darunter auch DJ und Familienvater Cem Yilmaz. Als im Sommer 2021 seine Familienkutsche, mit der er sonst Kind und Kegel innerhalb Kölns transportierte, den Geist aufgibt, steigt er aufs elektrische Lastenrad um. „Ich bin mega happy mit dem E-Lastenrad und fahr damit einfach super gerne. In fünf Wochen habe ich 1.200 Kilometer zurückgelegt“, berichtet Cem.

Auch für diejenigen, die nur ab und zu ein E-Lastenrad brauchen, hat Green Moves in Köln was im Angebot: Mit dem KVB-Lastenrad betreibt das Unternehmen ein Mobilitätsangebot für die Kölner Verkehrs-Betriebe, bei dem 15 der praktischen Gefährte in den Stadtteilen Nippes, Deutz und Neubrück zur spontanen Ausleihe bereitstehen. Besitzer:innen einer VRS-Monatskarte bekommen 90 Freiminuten pro Woche. In Ehrenfeld, Lindenthal, Innenstadt und Südstadt bietet Green Moves zudem unter eigener Flagge 15 weitere E-Lastenräder für die kurzfristige Nutzung an.

Katja Flock/naturstrom



Bilder © naturstrom



Termine 2023



01. MAI – 30. SEPTEMBER

STADTRADELN

Radeln für die Umwelt – das ist das Motto des Wettbewerbs STADTRADELN. Die Kampagne des Klima-Bündnisses ruft einmal im Jahr auf, gemeinsam in die Pedale zu treten und möglichst viele Kilometer auf dem Fahrrad zu sammeln. Auch NRW-Kommunen sind eingeladen, an 21 aufeinanderfolgenden Tagen ein Zeichen für Klimaschutz und Radverkehrsförderung zu setzen. Eine Übersicht über die teilnehmenden Kommunen in 2023 sowie die Möglichkeit zur Anmeldung finden Sie unter: <https://www.stadtradeln.de/home>

20. – 21. JUNI

8. Nationaler Radverkehrskongress in Frankfurt

Der größte und wichtigste Kongress für den Radverkehr in Deutschland findet dieses Jahr in Frankfurt am Main statt. Zweijährlich informieren Fachexperten aus Planung, Politik, Wissenschaft und Wirtschaft sowie aus Vereinen und Verbänden in Panels und Diskussionen über wichtige Themen, aktuelle Chancen und Herausforderungen sowie innovative Lösungen für den Radverkehr. Die diesjährige Ausgabe wird im Rahmen der Leitmesse für die Fahrradindustrie EUROBIKE veranstaltet. Das vollständige Programm und alle Informationen zur Teilnahme finden Sie unter: <https://www.nationaler-radverkehrskongress.de/>

20. JUNI

Der Deutsche Fahrradpreis 2023

Der Deutsche Fahrradpreis zeichnet jährlich die innovativsten Projekte und Maßnahmen zu Radverkehrslösungen aus. Die Preisverleihung findet dieses Jahr auf dem 8. Nationalen Radverkehrskongress in Frankfurt statt. Initiiert wird der Wettbewerb vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie von der AGFS NRW. Der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) und der Verbund Service und Fahrrad (VSF) unterstützen den Wettbewerb als Partner. Weitere Informationen: <https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/>

21. – 25. JUNI

EUROBIKE in Frankfurt

Die EUROBIKE ist die zentrale Plattform der internationalen Fahrrad- und Mobilitätsbranche. Akteure aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft und der Mobilitätsbranche erörtern neue Impulse, Potenziale und Partnerschaften für eine innovative Mobilitätswende. In diesem Jahr findet die EUROBIKE zusammen mit dem 8. Nationalen Radverkehrskongress statt, um die Synergien für die Zukunft des Radverkehrs zu nutzen. Alle Details: <https://www.eurobike.com/de/>

16. – 23. SEPTEMBER

Europäische Mobilitätswoche

Die Europäische Mobilitätswoche (European Mobility Week) ist eine jährliche Kampagne der Europä-

schen Kommission für nachhaltige urbane Mobilität. Sie ruft dazu auf, das Mobilitätsverhalten hin zu aktiver Mobilität, öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen sauberen, intelligenten Verkehrslösungen zu ändern. <https://mobilityweek.eu/home/>

29. SEPTEMBER

Interkommunaler Mobilitätstag in Troisdorf

Der Interkommunale Mobilitätstag (IMT) ist eine Wanderveranstaltung zum Thema Mobilitätswende im Rhein-Sieg-Kreis. Der IMT präsentiert nachhaltige und intelligente Mobilitätslösungen in Kommunen und bietet neben Workshops auch eine kleine Messe an. Die Veranstaltung richtet sich sowohl an Fachpublikum als auch an Unternehmen und Bürger*innen. Ziel der Veranstaltung ist es, Theorie mit Praxis und Verwaltung mit Bürgerschaft zu verbinden. <https://interkommunaler-mobilitaetstag.de/>

„Fahrradstraßenperlenkette“ auf der Veloroute 1 in Hamburg



Zwischen Altona-Altstadt und der Innenstadt ist eine attraktive Verbindung für Radfahrende entstanden. – Foto: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Die Stadt Hamburg hat auf einer Länge von 1,5 km eine attraktive Verbindung für Radfahrende in Form von vorfahrtsberechtigten Fahrradstraßen eingerichtet. Die dafür verwendeten Instrumente sind Modalfilter, gegenläufige Einbahnstraßen, die Ordnung des ruhenden Verkehrs und Belagsänderungen.

Die beiden Straßenzüge stellten bereits vor dem Umbau eine vom Radverkehr stark genutzte Verbindung zwischen Altona-Altstadt und der Innenstadt dar, die nun unter Einbezug lokaler Gegebenheiten auch attraktiv und zügig befahrbar ist.

Um eine für Fahrradstraßen angemessene Fahrbahnbreite und breitere Gehwege zu schaffen, wurde der Straßenraum neu aufgeteilt. Dadurch ist in großen Teilen Parken nur noch auf einer Fahrbahnseite möglich. 116 Kfz-Stellplätze sind entfallen. Es wurden über 200 zusätzliche Fahrradparkmöglichkeiten geschaffen.

Das Projekt ist Bestandteil des Hamburger Veloroutennetzes, das stadtweit 14 Routen mit einer Gesamtlänge von ca. 280 km umfasst und schrittweise realisiert wird.

Weiterführende Informationen:

<http://www.hamburg.de/velorouten>

<https://www.hamburg1.de/news/58092>

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH, Köln

Fachliche Betreuung

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Beiträge, Leserbriefe, Kritik bitte an:

AGFS NRW

c/o Rathaus Stadt Krefeld
Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld

Tel.: +49 21 51/86-42 83

E-Mail: info@agfs-nrw.de

www.agfs-nrw.de

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

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

LinkedIn: [AGFS NRW](https://www.linkedin.com/company/agfs-nrw)

© Krefeld, Mai 2023

Mit freundlicher Unterstützung

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



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 / Emmerich am Rhein / Erkelenz / Essen / Euskirchen / Geldern / Gescher / Gladbeck / Gütersloh /
Grevenbroich / Haltern am See / Hamm / Heiden / Herford / Herne / Herten / Herzogenrath / Ibbenbüren /
Iserlohn / Kamen / Kempen / Kerpen / Kleve / Köln / Krefeld / Kreis Borken / Kreis Coesfeld / Kreis Düren /
Kreis Euskirchen / Kreis Gütersloh / Kreis Heinsberg / Kreis Lippe / Kreis Paderborn / Kreis Recklinghausen /
Kreis Soest / Kreis Steinfurt / Kreis Unna / Kreis Viersen / Kreis Warendorf / Langenfeld / Lemgo /
Leverkusen / Lohmar / Lüdinghausen / Lünen / Meckenheim / Meerbusch / Minden / Moers / Mönchen-
gladbach / 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 / Rheinisch-Bergischer-Kreis / Rietberg / Rommerskirchen / Schöppingen / Schwerte /
Soest / Städteregion Aachen / Telgte / Troisdorf / Unna / Velen / Wesel / Wuppertal

Die »nahmobil« online zum Download:
www.agfs-nrw.de/service/mediathek

Die AGFS bei LinkedIn:
[linkedin.com/company/agfs-nrw](https://www.linkedin.com/company/agfs-nrw)

Die AGFS bei Facebook:
www.facebook.com/agfsnrw/

Die AGFS bei Twitter:
https://twitter.com/agfs_nrw