

nahmobil

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

Heft 19 | Juni 2022



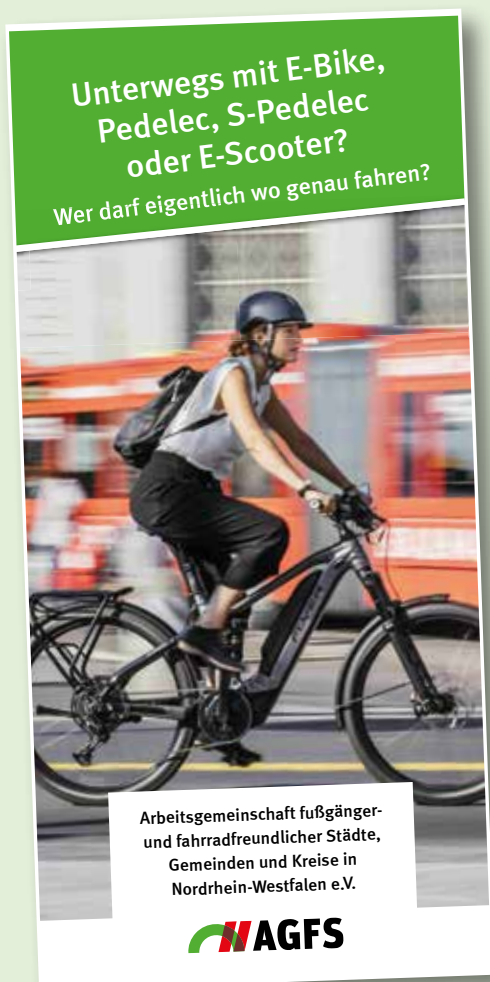
FAHRRAD- UND NAHMOBILITÄTSGESETZ NRW

AGFS-Kongress 2022
Rückblick auf den digitalen
Kongress

Bielefeld
startet durch mit Fußverkehr

Radschnellweg
RS3 OWL mit Bürger-
beteiligung auf gutem Weg

ZWEI FLYER ZUM RADVERKEHR



Zum Download unter:
www.agfs-nrw.de/mediathek

Speziell für Bürgerinnen und Bürger,
weitere Informationen auf Seite 20.



Zum Download unter:
www.radschnellwege.nrw

Mehr Infos unter:
www.agfs-nrw.de

AGFS

Liebe Freundinnen und Freunde der Nahmobilität,

das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) für Nordrhein-Westfalen ist am 1. Januar 2022 in Kraft getreten. In 34 Paragrafen werden dort die Weichen für die zukünftige Nahmobilität in NRW gestellt sowie die Ziele für den Rad- und Fußverkehr benannt. In einem zweiten Schritt hat das Land einen Aktionsplan aufgelegt, der in 38 Steckbriefen die Maßnahmen zur Zielerreichung ausweist und damit die notwendige Konkretisierung des Gesetzes vornimmt.

Für die AGFS bildet dieser Aktionsplan die Grundlage eines wichtigen Teils ihrer zukünftigen Arbeit. Aus ihm heraus werden sich Möglichkeiten für Kommunen ergeben – als Hilfestellung und zur Unterstützung. In mehreren Beiträgen der vorliegenden Ausgabe der nahmobil erläutern wir dies und geben erste Anregungen für die Umsetzung des FaNaG. Die Förderung des Radverkehrs bildet dessen Schwerpunkt. Das ist natürlich dem Umstand geschuldet, dass die Initiative zu diesem Gesetz von den Fahrradverbänden ausgegangen ist. Deshalb ist es umso wichtiger, sich nochmals die Bedeutung des Fußverkehrs für unsere Dörfer und Städte zu verdeutlichen. Fußverkehr ist keine Marginalität, keine Randerscheinung. Fußverkehr ist essenziell für lebenswerte Zentren, sowohl in den Städten als natürlich auch in den Dörfern und Kleinstädten. Es ist zwingend notwendig, auch für bessere Bedingungen des Fußverkehrs zu sorgen und Nahmobilität insgesamt, also Rad- und Fußverkehr gemeinsam voranzubringen. Das wird auch in den neun Kernbotschaften unseres AGFS-Kongresses deutlich.

Mit unserem Kongress „Los Geht’s!“ haben wir als AGFS den Auftakt zur Kommunikationsoffensive in Nordrhein-Westfalen gegeben. Unter anderem haben dort vier Referenten aus vier Kommunen zu vier Verkehrsmitteln inno-



vative Wege für ein „Mehr an Nahmobilität“ im Sinne des Gesetzes aufgezeigt. Auch dazu mehr in dieser nahmobil – oder Sie sehen sich nochmals die Vorträge auf unserer Webseite an.

Wir möchten Sie gerne mitnehmen auf dem Weg zur Umsetzung des FaNaG und werden deshalb neben der Unterstützung der Kommunen in NRW auch unsere Kommunikation dazu verstärken. Neben einer eigenen Kategorie hier in der nahmobil finden Sie in unserem Newsletter und auf der Webseite zukünftig regelmäßig Berichte und Beiträge rund um die Umsetzung des FaNaG. Freuen Sie sich mit uns über viele weitere Anregungen im Laufe dieses und der folgenden Jahre.

Ich wünsche Ihnen allen einen aktivbewegten und nicht zu heißen Sommer.

Ihre und Eure



Christine Fuchs

nahmobil 19 | Inhalt



FANAG 2022

- 8 **Machen! – Vom Gesetz zur Umsetzung**
- 10 **Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG)**
- 12 **Rückblick auf den digitalen AGFS-Kongress 2022**
- 13 **Vorträge beim AGFS-Kongress**

AUS DER AGFS

- 16 **Digitale Preisverleihung beim Deutschen Fahrradpreis 2022**
- 19 **Perspektivwechsel, die zweite**
- 20 **Zusammen Veränderung bewirken – Aktionstag in Mönchengladbach**
- 20 **Neuer Flyer: Unterwegs mit E-Antrieb**
- 21 **Mobile Fahrradzahlgeräte**

- 22 **Die AGFS zu Gast bei der Landesseniorenvertretung NRW in Hardehausen**
- 22 **Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise**
- 23 **Urkunde für den Kreis Heinsberg als 94. Mitglied**
- 24 **Ist unsere Verkehrsplanung männlich?**

FUSSVERKEHR

- 26 **Nahmobilität stärken**
- 26 **Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld**
- 28 **Gemeinsam zu Fuß durch Essen**

INFRASTRUKTUR

- 28 **Essen auf neuen Wegen – mit dem Rad und zu Fuß**
- 30 **Bürgerradweg an der L 318**

- 31 **In Ibbenbüren stehen Radfahrende hoch im Kurs**
- 32 **Aktuelles zum Radverkehr in Köln**
- 34 **Neues Portal zur Soester Altstadt**
- 35 **„Neue Nachbarin“ eingezogen**
- 36 **Neue Fahrradstraßen in der östlichen Dortmunder Innenstadt**
- 36 **Fahrradparken in Düsseldorf**
- 37 **Düsseldorf beschleunigt den Ausbau des Radhauptnetzes**
- 40 **E-Scooter in Düsseldorf**
- 41 **Radschnellweg OWL 2.0**
- 42 **Präsentation und Diskussion der Trassenführung für den RS3 OWL**
- 44 **Adaptive Beleuchtung im Einklang mit Fledermäusen**
- 44 **Rückenwind fürs Fahrrad**
- 45 **Radnetz OWL**



- 47 Der Ausbau des Radhaupt-
routennetzes geht voran**
- 48 Kreis Unna bringt Radverkehr
auf Touren**
- 48 Kreis Unna eröffnet neunte
Radstation im Kreisgebiet**
- 49 Parkhaus wird eine moderne
Mobilstation**

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 50 Neue „moFahr“-App ermöglicht
 bargeldlosen Ticketkauf**
- 50 Neue Fahrradwebseite der
Stadt Haltern am See**
- 51 Förderung von Lastenfahrrädern**
- 51 Bielefeld auf dem Weg zu
nachhaltiger Mobilität**
- 52 Neu: Die DüsseldorfCard jetzt
als Fahrrad-Option inklusive
Leih-Bike**
- 53 Riesen-Resonanz beim
Bürgerdialog „Düsseldorf
fahrradfreundlich“**

- 54 Landeshauptstadt steigt
um aufs Lastenrad**
- 55 Rekord-März beschert Düssel-
dorf 30% mehr Radverkehr**
- 55 Einrichtung des ersten öffentli-
chen Fahrradverleihsystems
in der Stadt Ochtrup**
- 56 Stadt Aachen investiert 2021
über 14 Euro pro Einwohner:in
in den Radverkehr**
- 58 Hamm: Tempo-30-Aktion für
mehr Verkehrssicherheit**
- 58 Mehr Leihräder an der
MetropolradRuhr-Station
am Hauptbahnhof**
- 59 Neue Stelle mit aktuellen
Herausforderungen**

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 60 Croozer ist Mitglied bei
Unternehmen FahrRad!**
- 61 Stadtmobiliar live erleben**

- 62 Kreative Projekte für
die Mobilitätswende**
- 63 SKS GERMANY erwirbt Outdoor-
zentrum und fördert so den
Radverkehr**
- 64 Keine heiße Luft!**
- 65 Aushängeschilder mit
Fair Rubber**

RÜCKBLICK UND AUSBLICK

- 66 Termine 2022**

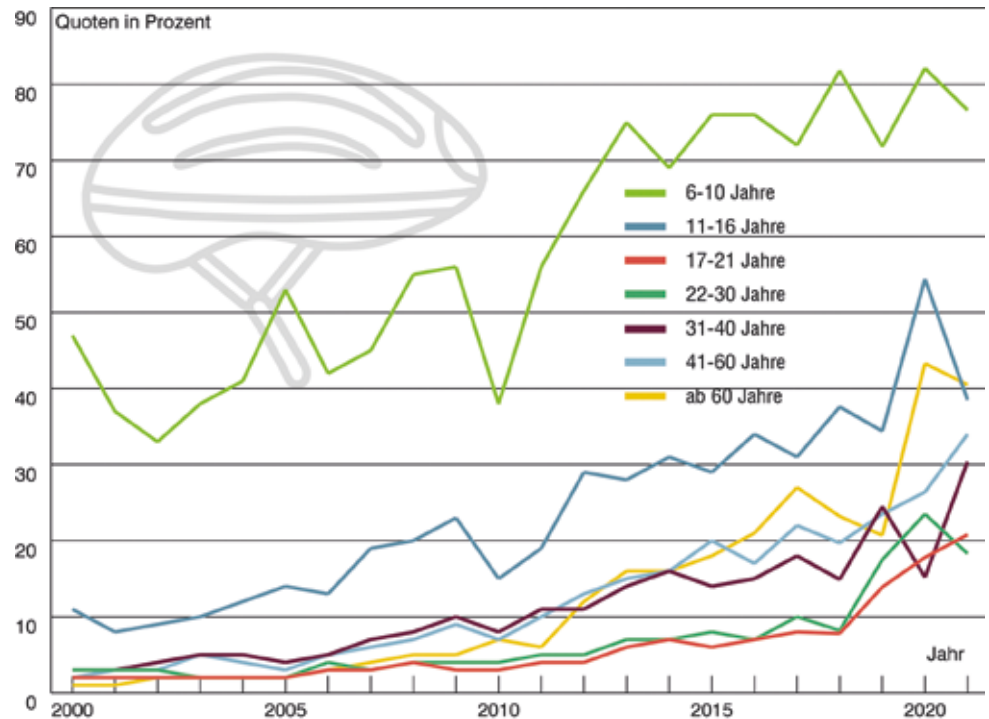
FREIZEIT UND TOURISMUS

- 67 Knapp 300 km langer neuer
Rundkurs**
- 68 #RadLustNiederrhein**
- 68 RuhrtalRadweg als „Erster
leitungswasserfreundlicher
Radfernweg Deutschlands“
ausgezeichnet**
- 69 polisMOBILITY mit Impulsen für
die urbane Mobilität**

Geschützt auf dem Rad unterwegs

Radfahren erfreut sich allgemeiner Beliebtheit: Fahrräder mit und ohne Elektrounterstützung sowie Lastenräder liegen voll im Trend. Und – ein schützender Helm wird immer häufiger beim Radfahren getragen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erhebt jährlich die Sicherungsquoten im Straßenverkehr. Fast ein Drittel aller, die 2021 mit dem Rad unterwegs waren, fuhr mit Helm.

Über alle Altersgruppen hinweg trugen im Jahr 2021 rund 32% aller beobachteten Radfahrer einen Schutzhelm; im Vorjahr waren es 26%. Bei Kindern hatten von den 6- bis 10-Jährigen rund 77% einen Helm auf, von den 11- bis 16-Jährigen etwa 39%. Gestiegen sind die Tragequoten bei den mittleren Jahrgängen: Rund 30% der 31- bis 40-Jährigen und 34% der 41- bis 60-Jährigen griffen zum Helm, gegenüber 15% beziehungsweise 26% im Vorjahr. Bei den Älteren fuhren ca. 41% mit Helm.



Fahrradhelmnutzung nach Altersgruppen im Innerortsverkehr. Bild: BASt

Pressemitteilung der BASt, April 2022

Parlamentskreis Radverkehr erneut aktiv

Im April hat sich der Parlamentskreis Radverkehr erneut zusammengefunden. 2018 auf Initiative von Gero Stohrjohann gegründet, wurde im April 2022 eine Neuauflage beschlossen. Bislang 37 Bundestagsabgeordnete wollen sich in dieser Legislaturperiode gemeinsam dafür engagieren, dass die Rahmenbedingungen für den Radverkehr besser werden. „Im Jahr 2030 sollen die Menschen überall in Deutschland gern und sicher Fahrrad fahren können. Dafür brauchen wir ausreichend Mittel für Radwegenetze in den Kommunen und ein fahrradfreundliches Straßenverkehrsrecht. Aber wir können im Parlamentskreis noch viel mehr Stellschrauben bewegen und gemeinsam mit den Abgeordneten fraktionsübergreifend Initiativen für die Umsetzung des Fahrradlands anschieben. Darauf freue ich mich“, sagt Swantje Michaelen, Berichterstatterin für Radverkehr der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen. „Wir verstehen die Förderung des Fahrrads als Querschnittsaufgabe. Deshalb freue ich mich, dass wir Kolleginnen und Kollegen vom Gesundheits- über den Tourismus- bis hin zum Digitalausschuss dabei haben. Besonders wichtig ist uns auch die Zusammenarbeit mit den Fahrradverbänden ADFC, BVZF, VSF und ZIV, deren Vertreter*innen wir heute zahlreich bei der Gründungsveranstaltung begrüßen durften“, ergänzt der Berichterstatter für Radverkehr der SPD-Bundestagsfraktion, Mathias Stein.

Quelle: mathias-stein.de/

Lastenradverkäufe auf Rekordhoch

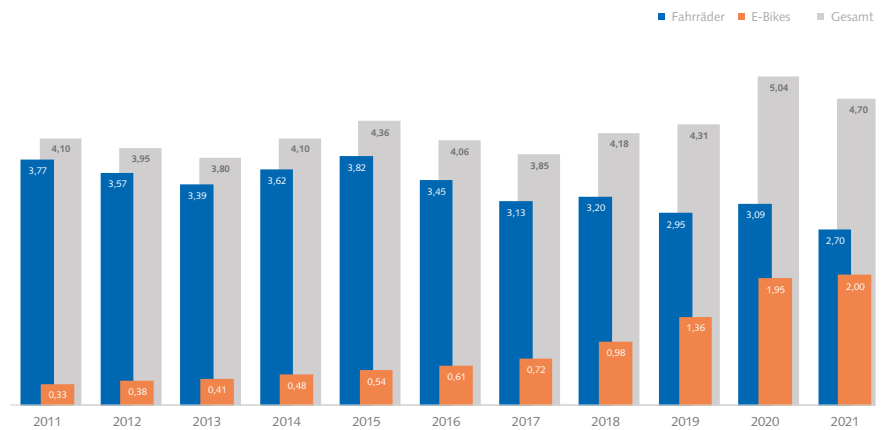
In den vergangenen Jahren seit 2018 hat sich die Zahl der Lastenräder nahezu verdreifacht, aus 60.000 Cargobikes wurden Ende 2021 rund 167.000 Räder. Von den Cargobikes mit E-Antrieb wurden 2021 rund 80.000 verkauft, bei den Rädern ohne E-Antrieb waren es rund 26.000 Räder.

Quelle: ziv-zweirad.de



Fahrradverkäufe in Deutschland weiterhin auf hohem Niveau

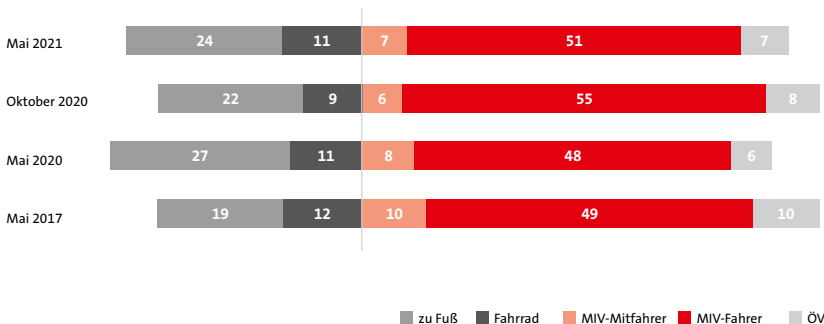
Nach dem Rekordjahr 2020 ist auch das Jahr 2021 im Hinblick auf die insgesamt verkauften Fahrräder als Erfolg zu werten. Die Zahl der verkauften Pedelecs ist von 1,95 auf 2 Mio. gestiegen. Gleichzeitig ist die Zahl der verkauften Fahrräder von 3,09 auf 2,7 Mio. Stück gesunken, sodass die Zahl der verkauften Einheiten von 5,04 Mio. auf 4,7 Mio. zurückging. Sie befindet sich damit aber nach wie vor deutlich über dem Vor-Corona-Niveau. „Wir sind auf ein neues Level gesprungen“, erklärt dazu ZIV-Geschäftsführer Burkhard Stork. Eine bessere Warenverfügbarkeit hätte auch hier zu höheren Verkaufszahlen geführt. Diese eingeschränkte Lieferfähigkeit und die zwischendurch verbreitete Wahrnehmung, Fahrräder seien ausverkauft, haben ein noch besseres Abschneiden verhindert.



Quelle: ziv-zweirad.de

Modal Split vor und während der Pandemie

Angaben in Prozent



Datengrundlage: Verkehrsmittelnutzung für am Berichtstag zurückgelegte Wege von Personen ab 16 Jahren

Verkehrsmittelwahl in Pandemiezeiten

Quelle: Knie, Andreas; Zehl, Franziska; Schelewsky, Marc: Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juli, Ausgabe 16.08.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF, S. 15.

Luftqualität in der Stadt – gemeinsam weiterdenken

Handlungsempfehlungen zur Koordination der Luftreinhalteplanung mit anderen umweltbezogenen Planungen

Umweltbezogene Fachplanungen wie die Luftreinhalteplanung, die Lärmaktionsplanung, die Landschaftsplanung, die Verkehrsplanung oder die Klimaanpassungsplanung haben zahlreiche Überschneidungspunkte. In der Praxis werden die unterschiedlichen Planungen jedoch oft unabhängig voneinander erarbeitet, obwohl sich durch eine bessere Integration in vielen Fällen Synergieeffekte ergäben.

Das F&E-Vorhaben „Koordination und Integration von Umweltfachplanungen“ hat deshalb untersucht, wie sich die umweltbezogenen Planungen besser vernetzen lassen und welche Hindernisse für eine verbesserte Koordination und Integration in der Praxis bestehen und hat konkrete Handlungsempfehlungen für ein besseres Zusammenwirken der Planungen entwickelt. Die Fachbroschüre fasst die wichtigsten Forschungsergebnisse zusammen. Hier geht es zum Download: www.umweltbundesamt.de/publikationen/luftqualitaet-in-der-stadt-gemeinsam-weiterdenken



Quelle: Umweltbundesamt

Machen! – Vom Gesetz zur Umsetzung

Wie kann das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz zum Erfolg werden?

Die Erwartungen an das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) des Landes Nordrhein-Westfalen sind hoch und vielfältig. In einer Zeit des Umbruchs und des Aufbruchs haben die Themen Verkehrs- und Mobilitätswende ebenso wie der Klimawandel ihren dauerhaften Platz in der öffentlichen Diskussion gefunden. Nicht zuletzt diese Diskussion hat dazu beigetragen, dass nun zum ersten Mal in einem Flächenbundesland ein Gesetz in Kraft getreten ist, das die Nahmobilität gezielt fördert und zur gesetzlichen Pflichtaufgabe macht.

Doch reicht dieses Gesetz – in Verbindung mit dem umsetzungsorientierten Aktionsplan – aus, um die Mobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen zukunftsfähig zu machen? Schafft es die Grundlage dafür, dass sich zukünftig jeder Mensch überall komfortabel, sicher, bequem und einfach mit dem Fahrrad oder den eigenen Füßen fortbewegen kann? Die Ernüchterung nach der Veröffentlichung des ersten Gesetzesentwurfs war bei der einen oder dem anderen groß. Auch das nunmehr in Kraft getretene Gesetz samt Aktionsplan konnte die Stimmung nicht überall aufhellen. Was braucht es also, um das FaNaG zum Erfolg zu führen?

Ein langer Weg

Mit dem Ziel 25% Radverkehr beim Modal Split hat das Gesetz die Erwartungen in eine Zahl gefasst. Zukünftig soll jeder vierte Weg in Nordrhein-Westfalen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Doch schaut man genauer hin, erkennt man, wie groß die Aufgabe ist, dieses Ziel zu erreichen. Denn trotz des Booms elektrisch unterstützter Fahrräder wird die Reichweite des Radverkehrs auch auf Dauer begrenzt sein. Das Fahrrad muss also gerade auf den kurzen Strecken zulegen. Konkret heißt das: Jeder dritte Weg bis zu einer Entfernung von 10 km muss zukünftig mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Aktuell ist es nur etwa jeder zehnte. Ein wenig Hoffnung gibt die Tatsache, dass immerhin zwei von drei Autofahrten kürzer als 10 km sind.

Dennoch ist es gerade das Auto, das unsere Mobilität weiter prägt. Unsere Städte und Gemeinden wurden über Jahrzehnte darauf ausgerichtet, möglichst bequem und schnell mit dem Auto voranzukommen. Für die übrigen Fortbewegungsarten sind vielerorts nur Restflächen übrig ge-

blieben, die nur selten die Anforderungen an Sicherheit, Komfort

und Qualität für den Fuß- und Radverkehr erfüllen.

Noch seltener findet man Räume für die

Begrünung unserer bebauten

Umwelt, die

in Zeiten des Klimawandels drin-

gend benö-

tigt werden, oder Platz zum entspannten Verweilen, Flanieren, Spielen oder Kommunizieren. Im Gegenteil: Sofern es Flächen gibt, die nicht für den fahrenden Kfz-Verkehr vorgesehen sind, werden diese häufig für parkende Autos reserviert oder von diesen durch illegales Gehwegparken – welches leider allzu häufig geduldet oder sogar noch legalisiert wird – ohne Rücksicht in Anspruch genommen. Und das Problem der „Stehzeuge“ nimmt weiter zu. In Deutschland wächst die Zahl der zugelassenen Pkw jedes Jahr um etwa 1%. Dies entspricht runtergebrochen auf Nordrhein-Westfalen einer Fläche von rund 320 Fußballfeldern, die jedes Jahr zusätzlich von Pkw – zumeist im öffentlichen Raum – in Anspruch genommen wird.

Die verkehrliche Infrastruktur in unseren Städten und Gemeinden muss daher dringend von einer autozentrierten zu einer am Maßstab Mensch orientierten Infrastruktur transformiert werden. Die Stadt als durchgrünte „Lebens- und Bewegungsraum“, der eine vorwiegend sitzende Gesellschaft mit vielen Möglichkeiten zur körperaktiven, gesundheitsfördernden Nahmobilität anregt, wird schmerzlich vermisst und heiß begehrt. Doch der Wandel von Infrastrukturen benötigt Zeit. Zwar können durch „Pop-up“-Maßnahmen kurzfristig Veränderungen erreicht werden, nachhaltig sind diese jedoch selten. Es stellt sich also die Frage, wie kann dieser Wandel, der vielerorts schon begonnen hat, gefördert werden und welchen Beitrag kann das FaNaG hierzu leisten?

Die ersten Wirkungen

Auch wenn das Gesetz erst seit dem 1. Januar 2022 in Kraft ist, hat es erste Wirkungen entfaltet. Allein durch seinen Entstehungsprozess und die intensive Diskussion in der Planungsszene, in den Verbänden, bei den Aktivistinnen und Aktivisten, in den Kommunalverbänden und nicht zuletzt in der kommunalen Politik hat das Fahrrad insbesondere, aber auch das Thema Nahmobilität in seiner Gesamtheit an Bedeutung gewonnen. Durch die begleitende positive Berichterstattung in den Medien ist das Thema längst in die Öffentlichkeit gelangt.

Das FaNaG hat somit schon im Gesetzgebungsprozess dem Rad- und Fußverkehr kommunalpolitischen Rückenwind beschert und die Rolle der Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner in den Kommunen gestärkt. Gleichzeitig hat es die Rolle und die Funktion der AGFS als originäre Vertreterin der Nahmobilität und diesbezüglich als wichtigste Vertreterin der Kommunen weiter gestärkt. Ebenso war und ist das FaNaG einer der Auslöser dafür, dass inhaltlich und personell die Rolle des Rad- und Fußverkehrs beim Landesbetrieb Straßenbau NRW wesentlich verbessert wurde. Nicht zuletzt ist zu vermuten, dass das FaNaG auch impulsgebend für den ein oder anderen kommunalen Radentscheid ist oder noch sein wird.

Doch über diese ersten Wirkungen hinaus müssen weitere Schritte folgen, um das Ziel des Gesetzes zu erreichen. Mit dem begleitenden Aktionsplan zum FaNaG wurden die entscheidenden strategischen Handlungsfelder beschrieben und Maßnahmen genannt, die zur Zielerreichung beitragen sollen. Diese

Ansätze zeigen eindeutig auf, dass sowohl auf der Landes- als auch auf der kommunalen Ebene viele Schritte auf dem Weg zurückzulegen sind.

Die ersten Schritte auf Landesebene

Mit 38 konkret benannten Maßnahmen zeigt der Aktionsplan zum FaNaG, wie das Land sich die nächsten Schritte vorstellt. Darüber hinaus nennt bereits das Gesetz den ein oder anderen Handlungsansatz. Ein wesentlicher ist das landesweite Radvorrangnetz. Bereits mit dem Gesetz verpflichtet sich das Land Nordrhein-Westfalen durch das zuständige Ministerium für Verkehr ein landesweites Radvorrangnetz zu definieren, welches für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen umfasst. Mit diesem Radvorrangnetz sollen die Kommunen überörtlich und landesweit miteinander verknüpft werden. Dadurch soll auch über die kommunalen Grenzen hinaus das Radfahren für alle Nutzerinnen und Nutzer attraktiver werden.

Das definierte landesweite Radvorrangnetz wird zukünftig die Entscheidungsgrundlage dafür bilden, welche Radverkehrsverbindungen prioritär zu fördern und zu finanzieren sind. Es wird auf Grundlage einer ganzheitlichen Erfassung des Bestandsnetzes, einer Potenzialanalyse und einer Abstimmung mit bereits bestehenden oder in Erarbeitung befindlichen überörtlichen Radverkehrsnetzen in den Kommunen bestimmt. Dabei sollte besonders auf bestehende oder in Entwicklung befindliche überörtliche Radverkehrsnetze der Kommunen zurückgegriffen werden, da diese häufig schon einen intensiven Beteiligungsprozess durchlaufen haben und insbesondere die lokalen Besonderheiten, die aus der Sicht von „oben“ nur bedingt berücksichtigt werden können, in der Netzkonzeption beachtet haben. So kann zusätzlich der Aufstellungsprozess des landesweiten Radvorrangnetzes beschleunigt werden. Das ist nötig, denn in der Umsetzung werden aus vielerlei Gründen noch eine Menge an Hemmnissen auf uns warten, die eine Realisierung des Radvorrangnetzes zeitlich in die Länge ziehen werden. Hierzu gehören neben umfangreichen und langwierigen Planungsverfahren, zu deren Verkürzung das FaNaG leider keinen Beitrag geleistet hat, besonders die fehlenden Planungskapazitäten auf allen Ebenen.

Die ersten Schritte auf kommunaler Ebene

Auch wenn das FaNaG ein Landesgesetz ist und der begleitende Aktionsplan ein Aktionsplan des Landes ist, müssen die Kommunen einen wesentlichen Beitrag leisten. Ansonsten kann das Ziel der 25% nicht erreicht werden. Viele Möglichkeiten, die Mobilitäts- und Verkehrsentscheidungen der Bevölkerung zu beeinflussen, liegen in kommunaler Hand und in der kommunalen Planungshoheit. Das FaNaG samt Aktionsplan kann hier als Landesgesetz nur unterstützend wirken. Selbst das landesweite Radvorrangnetz wird in weiten Teilen aus Netzabschnitten bestehen, die in der Baulast der Kommunen sind.

Der zentrale Ansatzpunkt der Kommunen wird der ruhende Verkehr sein. Der Flächenanspruch des Kfz-Verkehrs wird – wie schon erwähnt – immer größer. Dieser Trend wird auch in den nächsten Jahren noch ungebrochen bestehen bleiben. Dass die Anzahl der zugelassenen Pkw in Deutschland abnimmt, ist in nächster Zeit nicht absehbar, zumal die Automobilindustrie

die Zahl der verkauften Fahrzeuge weiter steigern möchte. Ziel muss es daher sein, den Flächenbedarf des ruhenden Kfz-Verkehrs effizient zu organisieren und so mehr Flächen für den Rad- und Fußverkehr, aber auch für Grün und Aufenthalt zu schaffen.

Die Neuverteilung der Flächen im Verkehrsraum gelingt nur, wenn eine mehrstufige Interventionsstrategie beim Thema Parken in den Kommunen umgesetzt wird. Ein erster, wichtiger Schritt ist die Unterbindung des Gehwegparkens überall dort, wo es den Fuß- und Radverkehr beeinträchtigt. Neben der Gefährdung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden führt Gehwegparken zu erheblichen baulichen Schäden an den Gehwegen. Der ruhende Verkehr muss entsprechend aus dem öffentlichen Raum verlagert werden. Dazu müssen Flächen intensiver genutzt werden, die heutzutage noch Reserven – und wenn auch nur zeitweise – aufweisen. Hierzu gehören neben vorhandenen Parkgaragen und Parkhäusern sowie Garagen und Stellplatzflächen von Privatpersonen ebenso Stellplatzflächen von Einzelhandels- und Gewerbeflächen, die außerhalb der Öffnungs- bzw. Betriebszeiten bspw. durch Anwohnende genutzt werden könnten. Sind diese Reserven nicht vorhanden, müssen sie durch neue Quartiersgaragen oder Quartiersstellplätze geschaffen werden.

Es liegt auf der Hand, dass diese Lösungen nicht kleinräumig gedacht werden können, sondern durch ein umfassendes kommunales Parkraumkonzept angepackt werden müssen. Da das Thema Parken eines der emotionalsten Themen ist, liegt es ebenso auf der Hand, dass im Vorfeld von Maßnahmen mit dieser „Eingriffstiefe“ ein konstruktiver Dialog von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft vorausgehen muss, damit diese ersten notwendigen und grundlegenden Schritte in den Kommunen gegangen werden können.

Fazit

Ohne Zweifel hat das FaNaG in Nordrhein-Westfalen und auch darüber hinaus in vielerlei Hinsicht eine Signalwirkung erzeugt: planerisch, politisch, bürgerschaftlich. Darauf lässt sich aufbauen. Entscheidend für den Erfolg wird jedoch die Umsetzung in Stadt und Land sein. Dabei spielen die Kommunen die größte Rolle. Hier entscheidet sich, inwieweit es mit einer offensiven Infrastruktur, einer Lösung des Parkraumproblems, einer politischen Bereitschaft u.v.m. gelingt, das 25%-Kernziel des Gesetzes einzulösen.

Zusammengefasst heißt das: Gemeinsam, fokussiert, mutig und ausdauernd – nur so wird das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz und damit die Mobilitäts- und Verkehrswende in Nordrhein-Westfalen zum Erfolg. Die AGFS unterstützt die Kommunen in Nordrhein-Westfalen mit zahlreichen Formaten und wird als Multiplikatorin eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung des FaNaG einnehmen.

Nutzen wir die Chance und bauen wir unsere Städte und Gemeinden so um, dass der Fuß- und Radverkehr zukünftig die ihm gebührende Rolle spielen kann. Die Herausforderungen unserer Zeit machen es immer wieder deutlich: Es gilt, die vorhandenen Strukturen zu überdenken und wortwörtlich neue Wege zu entwickeln, auf denen wir gestärkt in die Zukunft gehen können.

Los Geht's!



Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG)

„Hausaufgabenheft“ des Landes

Foto: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Mark Hermenau

Auf dem AGFS-Kongress am 12. Februar 2022 wurde zum ersten Mal der neue Aktionsplan zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) vorgestellt und anschließend zum Download auf der Internetpräsenz des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen eingestellt.

Hiermit geht das Land nach dem Inkrafttreten des FaNaG den nächsten großen Schritt in Richtung einer besseren Nahmobilität. Der Aktionsplan ist zum einen das „Hausaufgabenheft“ des Landes, soll aber zum anderen die Kommunen bei der Umsetzung der Ziele des FaNaG unterstützen. Diese zweigeteilte Auf-

gabenstellung zieht sich durch den gesamten Aktionsplan. Sie zeigt neben der Unterstützung der Kommunen die klare Positionierung des Landes, welche Projekte durch die Ministerien, aber auch durch die nachgeordneten Stellen und Landesbetriebe, wie z.B. Straßen.NRW, durchgeführt werden sollen. Erarbeitet wurde der Aktionsplan mit großer Unterstützung der AGFS.

Strukturierung des Aktionsplans

Im ersten Teil wird die Vision (u.a. ein Radverkehrs-



teil von 25% der zurückgelegten Wege im Modal Split) beschrieben, unter der der gesamte Aktionsplan steht. Hierfür bedarf es einer entsprechenden sicheren, direkten und komfortablen Infrastruktur. Nur dann wird das Fahrrad als klimafreundliches Verkehrsmittel verstärkt genutzt und ein erhebliches Potenzial im Bereich des Klimaschutzes erschlossen.

Es ist notwendig, dass Land und Kommunen Hand in Hand arbeiten. Gerade den Kommunen kommt hierbei eine große Bedeutung zu. Denn ein Großteil der Wege wird im kommunalen Netz zurückgelegt. Hier wird sich das Land weiterhin verpflichten, die bisherige finanzielle Dynamik fortzusetzen und die Kommunen bei der Umsetzung zu unterstützen.

Im folgenden Teil werden die für eine solche Transformation wichtigen strategischen Handlungsfelder des Aktionsplans beschrieben. Diese orientieren sich an den Kapiteln des FaNaG. Die einzige Ausnahme stellt das Handlungsfeld „Parken“ dar. Dieses Thema obliegt nicht der Gesetzgebungskompetenz des Landes, ist jedoch bei allen Maßnahmen der Nahmobilität, v.a. im innerstädtischen Bereich, mitzudenken und wurde deshalb in den Aktionsplan integriert.

Basierend auf den strategischen Handlungsfeldern bilden das Kernstück des Aktionsplans: die konkreten Maßnahmen. Es wurden im Laufe der Erstellung durch Gespräche mit den wichtigsten Stakeholdern innerhalb der Landesregierung 38 Maßnahmen in Form von Steckbriefen verfasst. Da der Aktionsplan ein lebendiges Dokument ist, sollen diese Maßnahmen nach ihrem Abschluss gegen neue Maßnahmen

ausgetauscht oder fortgeschrieben werden. So kann der Aktionsplan an die jeweilige Entwicklung anpassen und später transparent evaluiert werden.

Jeder Steckbrief ist identisch aufgebaut und beginnt mit einer kurzen Beschreibung der „Ist-Situation“. Darauf folgt die Zielsetzung und zum Schluss werden die Hilfestellungen dargestellt. Die Hilfestellungen variieren von konkreten Umsetzungshilfen, z.B. in Form von Handlungsempfehlungen, bis hin zu Arbeitsgruppen, die eine vertiefte Prüfung durchführen, da manche Themen zu komplex sind, um sie in einer Handlungs-

empfehlung oder in kurzfristigen Maßnahmen zu lösen.

Nachfolgend werden exemplarisch drei wichtige Steckbriefe skizziert, da es den Rahmen dieses Artikels sprengen würde, den gesamten Komplex zu beschreiben. Die Steckbriefe spiegeln die gesamte Bandbreite der Maßnahmen wider. Von Maßnahmen zur Behebung des Fachkräftemangels über Planungsbeschleunigung bis hin zur Infrastruktur.

1. Stiftungsprofessur des Landes Nordrhein-Westfalen

Nur wenn wir genügend Fachkräfte ausbilden, können wir die Infrastruktur der Nahmobilität schnell planen und umsetzen. Aus diesem Grund versucht das Land eine eigene Stiftungsprofessur zu initiieren. Um diese einrichten zu können, wird es Gespräche zwischen den beiden betroffenen Ressorts, dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und dem Ministerium für Kultur und Wissenschaft des Landes Nordrhein-Westfalen geben.

2. Handbuch „Parken“

Wie bereits angesprochen, ist das Thema „Parken“ ein, wenn nicht DAS Thema der innerstädtischen Verkehrswende. Hier müssen kreative Lösungen gefunden werden, um den innerstädtischen Parkraum verträglicher mit den sonstigen Verkehrsarten, insbesondere dem Fuß- und Radverkehr zu gestalten und den innerstädtischen Verkehrsraum neu aufzuteilen. Hierzu entwickelt die AGFS ein durch das Land Nordrhein-Westfalen gefördertes Handbuch, um die Kommunen in dieser Thematik zu unterstützen.

3. Analyse Radverkehrsnetz

Das Land NRW hat ein 30.000 km langes ausgeschildertes Radnetz. Dies wurde seit dem Jahr 2001 sukzessive ausgebaut. Nun soll als eine Säule bei der Erstellung des landesweiten Radvorrangnetzes das gesamte Netz befahren, untersucht und analysiert werden. Hierzu wurde dieses Netz bereits im Vorgriff auf potenzielle Lücken untersucht, die nun vorrangig behoben werden sollen. Denn nur durch ein gut ausgebautes Netz können wir es schaffen, mehr Menschen auf das Rad zu bekommen.

Diese drei vorgestellten Steckbriefe vermitteln einen guten Überblick über die Gesamtheit der Maßnahmen im Aktionsplan. Sie spiegeln die unterschiedlichen Wirkungsebenen (Land – Kommunen), aber auch die unterschiedlichen Wirkungstiefen (konkrete Maßnahmen wie das Handbuch „Parken“ – Arbeitsgruppe zur Initiierung einer landeseigenen Fahrradprofessur) wider.

Abschließend können wir sagen, dass wir mit dem FaNaG und dem flankierenden Aktionsplan zwei große Schritte in Richtung mehr Fahrradfreundlichkeit gegangen sind, die noch von weiteren Maßnahmen des Landes, aber auch weiterer Akteure, wie der AGFS, umrahmt werden. Das zeigt deutlich, dass eine Wende hin zur Nahmobilität nur Hand in Hand mit Land und Kommunen zu schaffen ist.

Packen wir es an!

*Philipp Mandel,
Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen*

Los Geht's!

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

Rückblick auf den digitalen AGFS-Kongress 2022

Vom Entwurf zur Umsetzung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes

Gemeinsam, fokussiert, mutig, ausdauernd – so kann das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) zum Erfolg werden. Das ist die Quintessenz des AGFS-Kongresses, der am 17. Februar 2022 zum ersten Mal online stattfand und die Umsetzung des gerade in Kraft getretenen Gesetzes in den Kommunen zum Thema hatte. 700 Teilnehmer:innen verfolgten die Vorträge und Diskussionen der 13 Referent:innen aus Kommunen, die bereits mit guten Beispielen vorangegangen sind. Auch der von allen Beteiligten erwartete Aktionsplan der Landesregierung wurde vorgestellt.

Die AGFS klärt auf: Was kann das FaNaG leisten?

Mit dem Kongress hatte sich die AGFS das Ziel gesetzt, die Städte und Kommunen über das FaNaG aufzuklären. Kirsten Holling vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW stellte im Gespräch mit Moderatorin Anna Planken die Details der neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen vor und beantwortete daran anknüpfende Fragen. Sie sieht einen Schwerpunkt des Gesetzes darin, ein geschlossenes überregionales Radwegenetz zwischen den Kommunen herzustellen, um vor allem Pendler:innen vom Fahrrad zu überzeugen. Ein wichtiger Baustein zur Umsetzung des Gesetzes ist der Aktionsplan, der auf dem Kongress noch nicht veröffentlicht war. Er wird u.a. Regelungen für die finanzielle Unterstützung und die Beratung der Kommunen enthalten. Auch Institutionen wie die AGFS werden im Auftrag des Landes gezielt Informationen bereitstellen und ihre Unterstützung bei der Umsetzung des Gesetzes anbieten. Um dem Fachkräftemangel zu begegnen, wird das Land eine eigene Radverkehrsforschung finanzieren und die AGFS-Kampagne „Plane Deine Stadt!“ weiter fördern.

Aufbruchstimmung und Mut machende Beispiele aus den Kommunen

Der Kongress unter dem Motto „Los Geht's!“ sollte außerdem Aufbruchstimmung vermitteln. Referent:innen aus Münster, Bielefeld, Köln und Bremen stellten Maßnahmen aus den Bereichen Fuß- und Radverkehr, Parken und Mikromobilität vor, die nach Meinung von Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, als

Mut machende Beispiele für andere Kommunen dienen können: „Die Kongressbeiträge haben gezeigt, dass Städte und Gemeinden schon vor dem FaNaG richtungsweisende Projekte für den Fuß- und Radverkehr umgesetzt haben. Das Gesetz gibt der Nahmobilität jetzt den Rückenwind, den wir dafür nutzen müssen, in allen Kommunen eine gut ausgestattete, komfortable und lückenlose Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr zu bauen. Wenn wir diese mit dem ÖPNV verknüpfen, entstehen echte Alternativen zum Auto, von denen niemand mehr überzeugt werden muss.“ Aber auch gemeinsame Aufgaben und Herausforderungen für das Land und die Kommunen hat der Kongress definiert. Diese wurden abschließend in den neun Kernbotschaften zusammengefasst.

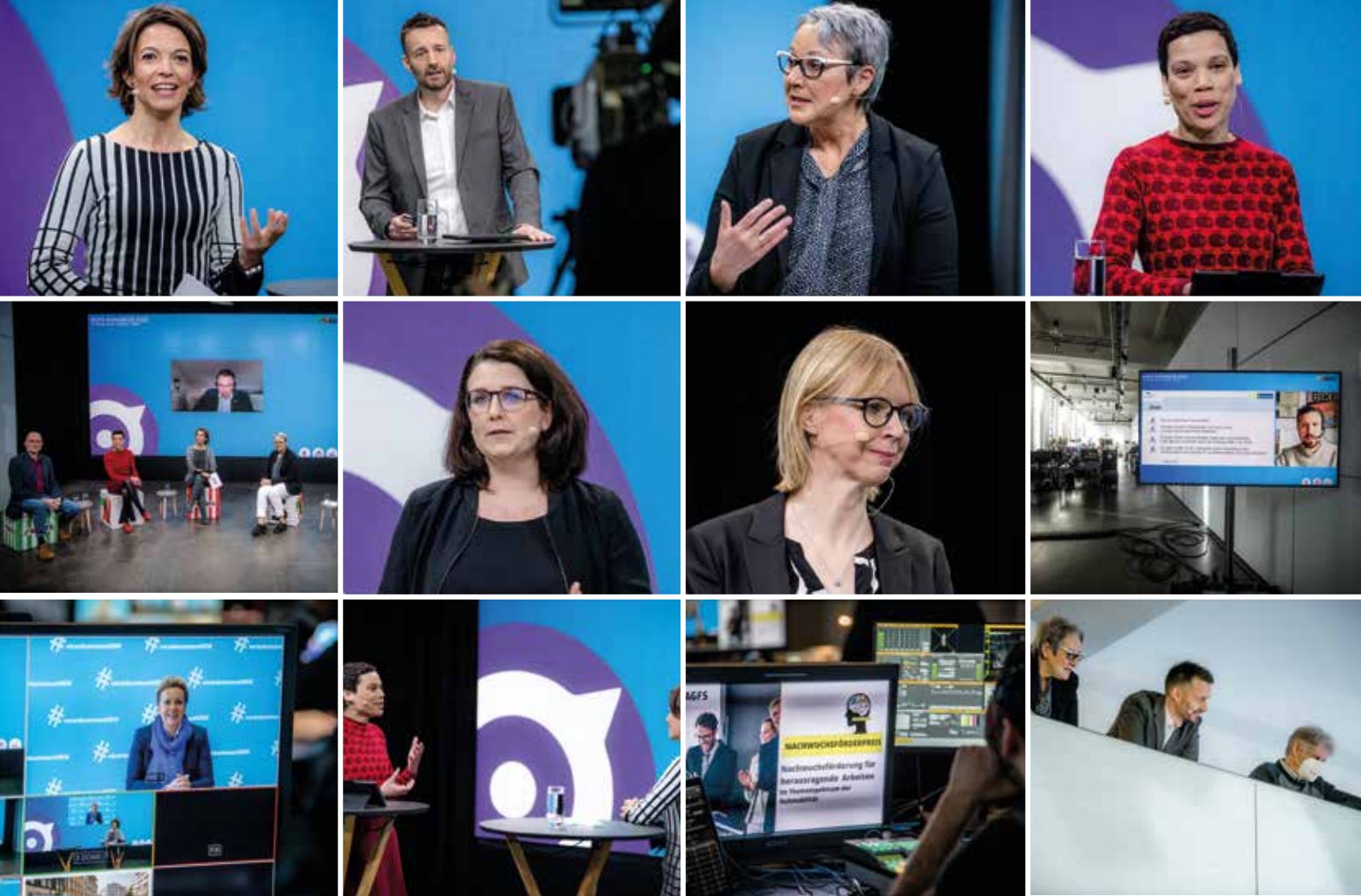
Verpassen Sie keine weiteren Informationen und melden Sie sich am besten gleich zum AGFS-Newsletter an:
www.agfs-nrw.de/service/newsletter

Die neun Kernbotschaften des AGFS-Kongresses

1. Der Radverkehrsanteil muss insbesondere in den Klein- und Mittelstädten spürbar gesteigert werden.
2. Zur Förderung des Radverkehrs und der Nahmobilität bedarf es signifikant mehr Fachpersonal auf allen Ebenen.
3. Eine Förderung des Radverkehrs darf nicht zulasten des Fußverkehrs erfolgen.
4. Auf längeren Wegen muss das Fahrrad im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsmitteln gedacht werden.
5. Eine Chancengleichheit der Verkehrsmittel erfordert eine hochwertige Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr!
6. Der Schlüsselfaktor ist die Neuorganisation des Parkens.
7. Die Förderung der Nahmobilität bedarf Ausdauer.
8. Um die Ziele der Förderung der Nahmobilität zu erreichen, müssen auch neue, innovative Lösungen umgesetzt werden.
9. Die 25% im Modal Split lassen sich auf absehbare Zeit nur erreichen, wenn alle Beteiligten konstruktiv zusammenarbeiten.

Kongress verpasst?

Kein Problem, alle Impressionen, Vorträge und den Videoschnitt des gesamten Kongresses finden Sie auf www.agfs-nrw.de/kongress.



Vorträge beim AGFS-Kongress

Münster: auf dem Weg zur Fahrradstadt 2.0

Phillip Oeinck, Stadt Münster



Münster gilt als DIE Fahrradstadt in Deutschland. Im internationalen Vergleich stand die Stadt zuletzt jedoch nicht so gut da, denn in den vergangenen Jahren geriet der Ausbau der Fahrradinfrastruktur ins Stocken und der einst erreichte hohe Standard konnte nicht gehalten werden. Das soll sich jetzt wieder ändern. Phillip Oeinck, Radverkehrsplaner der Stadt

Münster, stellte einige Maßnahmen vor, die

Münster zurück in die „Champions League“ der Radverkehrsförderung bringen sollen.

Fahrradstraßen und Velorouten nach niederländischem Vorbild

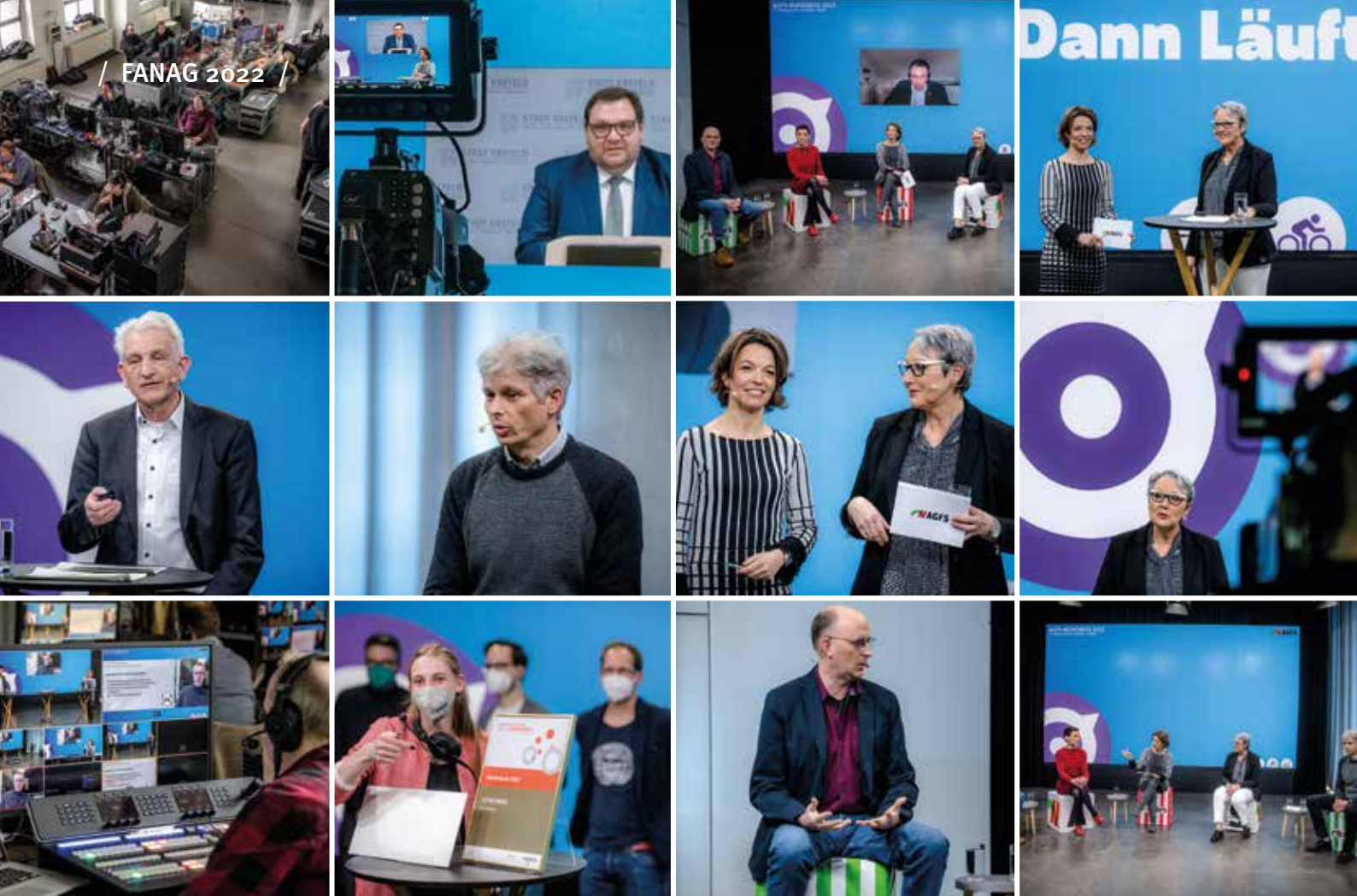
Die Fahrradinfrastruktur der niederländischen Nachbarn diente als Blaupause für die Maßnahmen, die den Radverkehr in Münster wieder zur Nummer eins machen sollen. Fahrradstraßen und Velorouten sollen so komfortabel und sicher werden, dass auch Familien mit kleinen Kindern sowie Lastenradfahrer sie gerne nutzen. Der neue Standard für Fahrradstraßen sieht

4 bis 5 m breite Fahrgassen vor – rot eingefärbt – mit ausreichend Abstand zu den Autoparkplätzen, die in ihrer Zahl um bis zu 80% reduziert werden. Auch bei den 14 Velorouten, welche die Stadt zukünftig mit dem Umland verbinden, setzt Münster auf einheitliche Ausbaustandards und wiederkehrende Designelemente. Radfahrende sollen die ihnen zugewiesene Infrastruktur sofort erkennen. Ein Winter- und Betriebsdienst sowie eine durchgehende Beleuchtung gehören zu den Serviceelementen.

Zentrales Thema: Fahrradparken

Auch zur Neuordnung des Fahrradparkens gibt es Konzepte. Mit dem „3.000-Fahrrad-Stellplätze-Programm“ verfolgt die Studentenstadt das Ziel, jährlich 1.500 Anlehnbügel vorwiegend auf Kfz-Stellplätzen zu bauen. Ein ehemaliges Parkhaus in Bahnhofsnähe soll außerdem zum „Münster Mobility Hub“ umgebaut werden. Mit 3.000 Fahrradstellplätzen auf drei Ebenen, durchgehenden Öffnungszeiten und direktem Anschluss an die Veloroute bietet es Radfahrenden jeden Komfort. Aber auch Autos sollen dort unterkommen: Als ein Teil des umfangreichen Sharing-Angebots sowie für private Fahrzeuge als Quartiersgarage.





Bielefeld geht los! Von der Fußverkehrsstrategie zur Umsetzung

Die Stadt Bielefeld möchte in Zukunft als Stadt des Fußverkehrs wahrgenommen werden. Ein Blick auf die Ausgangssituation zeigt gute Bedingungen für das erklärte Ziel: Viel Grün sowie eine ausgewogene Nutzungsmischung sind bereits vorhanden. Der aktuelle Anteil des Fußverkehrs im Modal Split liegt jedoch nur bei 17%. Eine Fußverkehrsstrategie soll die Potenziale heben.

Aktivierung, Vernetzung, Unterstützung

Als Querschnittsthema hat der Fußverkehr Anknüpfungspunkte in vielen Bereichen der städtischen Verwaltung. Um alle Mitarbeiter:innen der Stadt zu aktivieren und für das Thema zu sensibilisieren, haben die Verantwortlichen zunächst eine verwaltungsinterne Befragung durchgeführt. Zur weiteren Vernetzung hat die Stadt die „Strategiegruppe Nahmobilität“ eingerichtet, den FUSS e.V. an Bord geholt und so den Austausch mit Politik, Verbänden und anderen Organisationen sichergestellt.

Sechs Strategische Ziele

Die Fußverkehrsförderung wird als **zentrale Querschnittsaufgabe** eingeordnet. In Bielefeld erhält das Thema zukünftig ein eigenes Budget sowie eigenes Personal. Um die **Qualität**

der öffentlichen Räume zu steigern, sollen Gehwege mindestens 2,50 m breit und frei von parkenden Autos sein. Weniger Emissionen steigern die **Gesundheit und das Wohlbefinden**

der Bewohner:innen. Engmaschige Fußverkehrsnetze, die mit dem ÖPNV verknüpft sind, sichern die **Erreichbarkeit**. Kindgerechte Schul- und Freizeitwege ermöglichen eine **gleichberechtigte Teilhabe**. **Sicherheit und Konfliktfreiheit** werden durch genügend Querungsstellen und eine vom Radverkehr getrennte Führung gewährleistet.

Umsetzungsprozess bis 2030

Nun steht der umfangreiche Umsetzungsprozess an. Vorgehen sind Programme zum Thema Fußgängerüberwege sowie Kampagnen für ein besseres Miteinander. Eine Schlüsselmaßnahme ist die Verknüpfung der grünen Wege mit dem Alltagsnetz. Mit einigen Einzelvorhaben startete die Stadt bereits, bevor die Strategie fertiggestellt war.



Rollt! Mikromobilität: Sharing und der Straßenraum

Was ist Gemeingebrauch, was ist Sondernutzung und wie geht man damit um? Diese Frage mussten sich Städte im Sommer 2019 stellen, als die Elektrokleinstfahrzeugeverordnung das Fahren von E-Scootern auf Deutschlands Straßen ermöglichte. Bremen entschied sich, wie schon zuvor bei Sharing-Angeboten für Autos und Fahrräder, diese als Sondernutzung einzustufen.

Rechtsprechung

Zwar hatte das Oberverwaltungsgericht (OVG) Hamburg 2009 entschieden, dass Sharing-Fahrräder als Gemeingebrauch einzustufen sind, doch die Welle von Leih Anbietern, die 2017 und 2018 Deutschland erreilte, stellte das Urteil infrage. Bilder falsch abgestellter Fahrräder mehrten sich und machten deutlich, dass es sich hier um „eine vom Gemeingebrauch nicht mehr gedeckte Nutzung der Straße“ handelte. Schließlich entschied das OVG Münster 2020, dass Mieträder in Düsseldorf nicht weiter im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden dürfen.

Strenge Regeln für Anbieter

Die Einstufung als Sondernutzung ermöglicht es der Hansestadt strenge Vorgaben zu formulieren und das Angebot zielgenau zu steuern. So ist die Flottengröße auf 2.500 Scooter von zwei Anbietern reguliert. Davon dürfen sich maximal 1.000 im

Innenstadtbereich befinden. Es gibt „No-Parking-Zonen“ und genaue Regeln für das Abstellen der Leihroller. Eine Genehmigung wird für zwei Jahre erteilt, danach müssen die Anbieter eine neue Interessenbekundung einreichen.

Fazit: Regulation, gute Infrastruktur und klare Vorgaben sind wichtig

Bremen hat mit dem Modell der Sondernutzung gute Erfahrungen gemacht. Klare Verhaltensregeln, die Möglichkeit, Sanktionen zu verhängen, und ein enger Austausch mit den Anbietern führen zu einer höheren Akzeptanz in der Bevölkerung. Eine gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur trägt dazu bei, dass weniger Nutzer:innen auf den Gehweg ausweichen und Stationen sorgen für Ordnung beim Abstellen der E-Scooter. Dafür hat Bremen auch Pkw-Stellplätze umgewandelt. Die Stadt plant das Sharing-Angebot für Autos, Fahrräder und E-Scooter zukünftig stärker miteinander zu verknüpfen und in den Mobilitätsmix zu integrieren.



Steht! Parken

Klaus Harzendorf, Stadt Köln



Die Menschen in Köln haben in den vergangenen Jahren immer öfter das Fahrrad, den Bus oder die Bahn genutzt. Ganz auf den privaten Pkw verzichten wollen aber die wenigsten. Die Folge: Parkende Autos dominieren das Straßenbild vieler Stadtteile. Verschärft wird die Situation durch die täglichen Pendlerströme aus den umliegenden Kommunen ins Zentrum.

Bewohnerparken als wichtiger Baustein der Verkehrswende

Die knapp 330.000 Einpendler möchte die Kölner Verwaltung mit guten Angeboten weitgehend auf den ÖPNV oder das Fahrrad verlagern. Innerhalb der Stadtgrenzen soll das Bewohnerparken den Raum neu ordnen und den Parkdruck verringern. Das Konzept ermöglicht es der Stadt, besser gegen falsch abgestellte Pkw auf Rettungswegen, Fahrrad- und Gehwegen oder Ladezonen vorzugehen sowie unerwünschten Parksuchverkehr zu reduzieren. Gleichzeitig nutzt sie die Umgestaltung des Straßenraums, um Barrierefreiheit herzustellen und mehr Platz für Fußgänger zu schaffen. Dabei entfallen häufig eine Reihe von

Parkplätzen. Aufgrund der guten Erfahrungen soll das Bewohnerparken in Zukunft ausgeweitet werden. Gleichzeitig sollen die Gebühren für Bewohnerparkausweise erhöht werden. Aktuell liegen die Kosten bei ca. 30 Euro im Jahr.

Ratsbeschluss Masterplan Parken

Im Dezember 2021 hat der Kölner Stadtrat den „Masterplan Parken“ beschlossen. Er sieht neben der Digitalisierung des Parkens vor, die Parkraumbewirtschaftung zu intensivieren, den öffentlichen sowie den nicht öffentlichen Raum neu aufzuteilen, Parken fair zu gestalten sowie ordnungsrechtliche Anpassungen vorzunehmen. In diesem Zuge wird die Höchstparkdauer auf zwei Stunden verkürzt, um Langzeitparker aus dem öffentlichen Raum zu verdrängen. 10% des Parkraums sollen Autos mit alternativen Antrieben vorbehalten bleiben, stationsbasiertes Carsharing wird ausgeweitet, und es werden mehr Zonen für die Anlieferung eingerichtet. Unter der Überschrift „Faires Parken“ geht es um den Ausbau der Barrierefreiheit mit ausreichend breiten Gehwegen und komfortablen Möglichkeiten zum Überqueren der Straßen zwischen parkenden Autos. Parkplätze von Supermärkten oder auch von Schulen sollen künftig außerhalb der Öffnungszeiten Anwohnern zur Verfügung stehen. Schließlich sieht der Plan vor, Falschparken insbesondere auf Geh- und Radwegen konsequenter zu ahnden.





Goldkonfetti für die glücklichen Preisträger:innen. Fotos: Deutscher Fahrradpreis/Endermann

Digitale Preisverleihung beim Deutschen Fahrradpreis 2022

Kooperation zwischen Kommunen und digitale Lösungen unter den Siegerprojekten

Am 17. Februar 2022 zeichneten die AGFS und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Gewinner:innen des Deutschen Fahrradpreises im Anschluss an den digitalen AGFS-Kongress in Köln aus. Alle Teilnehmenden vor Ort erfüllten die 2G-plus-Regel.

128 Bewerbungen in den Kategorien Infrastruktur sowie Service & Kommunikation, davon 25 Projekte aus Nordrhein-Westfalen und in der Kategorie Infrastruktur gleich zwei davon auf dem Siegertreppchen. Die ehemalige Radrennsportlerin Kristina Vogel nahm ihren Preis als „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit“ persönlich entgegen. Oliver Sablowski konnte sich mit seiner mobilen Teststation als umgebautes Lastenfahrrad „COVID19BIKE“ über einen Sonderpreis freuen. Moderiert wurde die Preisverleihung von Anna Planken.

Sonderpreis

Als besondere Ehrung überreichte Bundesverkehrsminister Volker Wissing eine Fahrradtrophäe, ein Fahrrad-Aschenset sowie einen Gutschein für einen lokalen Fahrradladen an Intensivpfleger Oliver Sablowski für sein „COVID19BIKE“ – eine mobile, zertifizierte Teststation auf einem Lastenrad. Seit dem 31. Dezember 2021 bietet Oliver Sablowski damit kostenlose Bürgertests an unterschiedlichen Orten in seiner Heimatstadt Bayreuth an. Sein Lasten-

rad erlaubt ihm dabei die größtmögliche Flexibilität und die Möglichkeit, die Menschen vor Ort zu erreichen.

Kategorie Infrastruktur

Den ersten Platz in der Kategorie Infrastruktur belegte das **Radnetz OWL**. Sechs Kreise und eine Stadt in Ostwestfalen-Lippe bauen gemeinsam eine Koordinationsstruktur auf, die ein regionales Pendlernetz zwischen 70 Kommunen planen und umsetzen soll. Landrat Christoph Rüter vom federfüh-





Christine Fuchs und Anna Planken führten durch die digitale Preisverleihung.

renden Kreis Paderborn sowie Annette Nothnagel, Leiterin der Regionale 2022 bei der OstWestfalenLippe GmbH, erhielten die Auszeichnung stellvertretend für alle Beteiligten.

Auf dem zweiten Platz landete das Gemeinschaftsprojekt **DeinRadschloss** vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) sowie 15 Kommunen in NRW. Das digitale Schließsystem bietet Radfahrer:innen sicheres Fahrradparken – insbesondere an ÖPNV-Haltestellen – mit flexiblen Buchungsoptionen und einem einfachen Zugang per Chipkarte oder Smartphone. Aktuell sind 70 Standorte im VRR miteinander vernetzt. Den Preis nahm Michael Zyweck, Fachgruppenleiter Nahverkehrsmanagement beim VRR, entgegen.



Die **Fahrradzone Nauwieser Viertel** in Saarbrücken erhielt den dritten Preis in der Kategorie Infrastruktur. Sie ist eine der ersten Fahrradzonen Deutschlands

und umfasst nicht nur einzelne Straßenzüge, sondern erstreckt sich über einen vollständigen, zentral gelegenen und hochverdichteten Stadtteil mit elf Straßenzügen, 25 Hektar Fläche und über 6.000 Einwohner:innen. Uwe Conradt, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Saarbrücken, nahm die Auszeichnung entgegen.

Die Preise in der Kategorie Infrastruktur überreichte Christine Fuchs, die als Vorstand der AGFS auch Mitglied der Jury war: „In der Kategorie Infrastruktur sind in diesem Jahr drei Projekte unter den Gewinnern, die über bestehende Denkmuster hinausgegangen sind und neue Standards in ihren Bereichen setzen. Das Radnetz OWL überzeugte die Jury durch die interkommunale Zusammenarbeit, DeinRadschloss durch die sinnvolle Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV und die Fahrradzone Nauwieser Viertel durch den groß angelegten Netzgedanken, mit dem die Stadt Saarbrücken eine Vorreiterrolle einnimmt.“

Kategorie Service & Kommunikation

Laudator Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, überreichte die Preise. Mit den beiden Erstplatzierten in dieser Kategorie geht der Deut-

sche Fahrradpreis an zwei Vorzeigeprojekte der digitalen, communitybasierten Datenerhebung mit dem Ziel, die Radverkehrssicherheit zu erhöhen. Der **OpenBikeSensor** wird am Fahrrad angebracht und misst den Seitenabstand vorbeifahrender Fahrzeuge. Die Ergebnisse stehen als Open-Source-Data der Forschung und Verkehrsplanung zur Verfügung. Die ehrenamtliche Initiative kooperiert bereits mit dem ebenfalls erstplatzierten Projekt **SimRa: Sicherheit im Radverkehr**, einer Smartphone-App, die Fahrradfahrten aufzeichnet und dabei Beschleunigungssensoren nutzt, um gefährliche Situationen zu erkennen. SimRa ist das erste Projekt, bei dem im großen Umfang reale Fahrradfahrten durch Radfahrer:innen aufgezeichnet und für Forschung und Verkehrsplanung nutzbar gemacht werden. Über die Kopplung mit dem OpenBikeSensor werden auch Überholvorgänge mit zu geringem Abstand automatisch erfasst. Technik-





Kristina Vogel ist Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2022.

journalist Reinhard Otter (OpenBikeSensor) und Prof. Dr. David Bermbach von der TU Berlin (SimRa) freuten sich über den gemeinsamen ersten Platz.

Der zweite Platz geht an die **Bürgerpartizipation zum Radentscheid München**. Der Münchner Radverkehrsbeauftragte Dr.-Ing. Florian Paul nahm den Preis stellvertretend entgegen. Die Landeshauptstadt vereinfacht die Beteiligung der Bürger:innen mithilfe digitaler Öffentlichkeitsveranstaltungen und leicht verständlicher Visualisierungen.

Den dritten Platz belegten die TU Dresden und das Start-up Cyface mit dem Webtool **bikeSim** zur Prognose der Auslastung von Radverkehrsinfrastruktur. Die Webanwendung soll es kommunalen Akteuren ermöglichen, den Radverkehr in ihren Städten einfach, intuitiv und ohne Vorkenntnisse zu simulieren. Den Preis nahm Stefan Huber entgegen, der an der TU Dresden Forschungsprojekte im Themenfeld Radverkehr leitet.

NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes ehrt Kristina Vogel

Den Preis für die Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2022 erhielt in diesem Jahr Kristina Vogel. NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes überreichte den Preis an die Doppel-Olympiasiegerin und elffache Weltmeisterin im Bahnradfahren: „Kristina Vogel ist die verdiente Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2022! Mit ihrem Mut, ihrem Kampfgeist und ihrer Leidenschaft für das Rad ist sie uns allen ein Vorbild – als Spitzensportlerin und als Mensch. Eine starke Athletin mit viel Herz, die niemals aufgibt und schweren Schicksalsschlägen getrotzt hat. Ihre Lebensgeschichte und ihr bedingungsloser Einsatz für den Sport inspirieren zum Radfahren. Liebe Kristina Vogel, herzlichen Glückwunsch zur Auszeichnung und alles Gute! In Wahrheit sind Sie nicht nur in 2022 die verdiente Fahrradfreundlichste Persönlichkeit, sondern in jedem Jahr.“





Preisgeld

Die Kategorien Infrastruktur sowie Service & Kommunikation sind insgesamt mit **24.000 Euro** dotiert. Die Sieger erhielten jeweils **5.000 Euro**, die Zweitplatzierten je **3.000 Euro** und die Drittplatzierten **1.500 Euro**.

Folgen Sie dem Deutschen Fahrradpreis unter:

 @deutscherfahrradpreis

 @derfahrradpreis

 @deutscherfahrradpreis

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

Schauen Sie sich die Preisverleihung in voller Länge an unter: www.der-deutsche-fahrradpreis.de/preisverleihung

Perspektivwechsel, die zweite

Aachen fördert das gegenseitige Verständnis im Straßenverkehr



Sibylle Keupen erlebt die Perspektive am Steuer eines ASEAG-Busses. Fotos: Stadt Aachen



Den ausreichenden Abstand zum Fahrrad einzuschätzen ist eine echte Herausforderung für Ungeübte.

Am 17. September 2021 fand die zweite Folge der Serie „Perspektivwechsel im Straßenverkehr“ statt. Ziel der Serie ist es, durch den selbst erlebten, gezielten Wechsel zwischen Verkehrsmitteln die individuellen Herausforderungen, mit denen die unterschiedlich am Verkehr Teilnehmenden konfrontiert sind, zu verstehen und gegenseitig mehr Verständnis füreinander aufzubringen.

In dieser Folge 2 wechselte Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen die Perspektive: Die passionierte und überzeugte Radfahrerin setzte sich ans Steuer eines ASEAG-Busses und lenkte ihn nach kurzer Einweisung und in Begleitung von Fahrlehrer Christof Extra mehrere Runden über das Betriebsgelände der ASEAG. Im Verlauf der Fahrt absolvierte sie verschiedene Aufgaben: Halten am Bordstein unter Gewährleistung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs, Vorbeifahren an einem Fahrrad unter Einhaltung des gesetzlich definierten Mindestüberholabstandes von 1,5 m, Fahren enger Kurven u.v.m.

Sibylle Keupen zeigte sich sichtlich beeindruckt von dem Erlebten: „Das Geradeausfahren an sich erscheint mir ähnlich wie das eines Pkw. Aber das exakte Heranfahren an Ziele und das Einschätzen des Abstandes ist eine echte Herausforderung. Die Fahrerkabine befindet sich vor der Achse – das verändert das Lenkverhalten dieses wuchtigen Verkehrsmittels im Vergleich zum Pkw ungemein. Respekt vor denen, die das alltäglich beherrschen.“

Respekt vor der Leistung, einen Bus so präzise zu steuern

Auch Christof Extra bestätigte: „Das exakte Steuern und Lenken dieses großen Busses ist ein wichtiger Baustein der Ausbildung unserer Fahrer:innen. Sie haben eine besondere Verantwortung im Straßenverkehr – sowohl für die Fahrgäste im Bus

als auch für die anderen Verkehrsteilnehmenden um sie herum. Daher trainieren wir zusätzlich zu den fahrerischen Fähigkeiten sowohl das Verständnis für die Bedürfnisse der Fahrgäste als auch das Verständnis für die Art und Weise, wie ein solch großes Gefährt im Verkehr wahrgenommen wird.“

Im Anschluss hatten acht weitere Aachener:innen die Möglichkeit, Runden über das Betriebsgelände der ASEAG zu drehen. Sie hatten seitens der Stadt Aachen Tickets für die Teilnahme an der Aktion als Prämien über die App „Ryde-Up“ erhalten bzw. sie seitens der ASEAG auf dem Mobility-Special und über Instagram gewonnen.

Ein Jahr zuvor hatte Frauke Burgdorff (Stadtbaurätin der Stadt Aachen) gemeinsam mit Ralf Dovermann (Inhaber der Fahrschule Dovermann), Isabel Strehle (Leiterin des Fachbereichs Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen), Uwe Müller (Leiter der Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität) und Claudia Nowak (Projektleiterin Aktionsplan Verkehrssicherheit) Folge 1 auf dem Rad und im Lkw absolviert.

Die Idee für den Perspektivwechsel im Rahmen der Aktion „Achtsam unterwegs für ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr“ war am 10. März 2020 während der 1. Aachener Verkehrssicherheitskonferenz unter dem Motto „Liebe braucht Abstand“ entstanden. Die teilnehmende Frauke Burgdorff forderte Ralf Dovermann damals als Vertreter der Fahrschulen auf, gemeinsam mit ihr den Verkehr aus der Radfahrendenperspektive zu erleben. Ralf Dovermann erwiderte: „Klar bin ich dabei. Aber nur, wenn Sie im Anschluss mit mir Lkw fahren!“ Das ließ sich die Stadtbaurätin nicht zweimal sagen.

Von den Folgen 1 und 2 finden Sie kurze Clips auf dem YouTube-Kanal der Stadt Aachen oder auf der Homepage unter Aktionsplan und Öffentlichkeitsarbeit: www.aachen.de/achtsam-unterwegs

Claudia Nowak, Stadt Aachen

Zusammen Veränderung bewirken – Aktionstag in Mönchengladbach

Liebe braucht Abstand – für mehr Sicherheit im Straßenverkehr



Wäre es möglich, dass unsere mobile Welt eine bessere und sicherere wird, wenn wir uns gegenseitig öfters ein Lächeln schenken? Wenn wir Verkehrssicherheit nicht immer den anderen überlassen, sondern auch selbst aktiv werden? Einfach durch ein bisschen mehr Respekt für die Regeln eines funktionierenden, harmonischen Miteinanders, mehr Achtsamkeit und Freundlichkeit? Eine Freundlichkeit, die ansteckt, gute Laune macht und verbindet, wie der Wunsch nach mehr Sicherheit und Entspannung auf unseren Straßen und Wegen. Die Gründe für individuelles Fehlverhalten sind vielfältig. Hierzu zählen u.a.: Unkenntnis der Straßenverkehrsordnung, Ablenkung, Zeitdruck und Stress, Egoismus, Aggressionen oder auch Ängste. Einander auf den Straßen wieder mit mehr Achtsamkeit, Respekt und Freundlichkeit zu begegnen, lässt das Fahrverhalten sich von allein verändern – und mit ihm die Mobilitätskultur!

„Liebe braucht Abstand“ ist der Leitsatz einer Kampagne, mit der die Stadt Mönchengladbach jetzt auf die Straße geht. Die Expert:innen werben dabei für mehr Verständnis der Verkehrsteilnehmenden untereinander.

Am Samstag, dem 7. Mai 2022, kam die Stadtverwaltung inkl. Organisatoren am Aktionsstand auf dem Edmund-Erle- mann-Platz ins Gespräch mit Passant:innen. In den Gesprächen wurde auf Gefahren aufmerksam gemacht und dazu angeregt, das eigene Verhalten im Straßenverkehr zu reflektieren. An einem Glücksrad verlor die Stadt kleine Geschenke wie Zollstöcke, Tassen, Reflektoren in Herzform und Fahrradklingeln. Zusätzlich gab es weitere Informationsmaterialien zur Kampagne. Der Aktionsstand ist bereits der zweite Baustein der Kampagne. Der erste war die Mönchengladbacher Verkehrssicherheitskonferenz am 8. November 2021. Hier nahmen rund 30 Personen teil, die sich beruflich oder ehrenamtlich mit dem Thema verkehrssichere Mobilität beschäftigen. In der Verkehrssicherheitskonferenz wurden die Bedürfnisse und Anforderungen an verkehrssichere Mobilität aus den verschiedenen Perspektiven der Teilnehmenden formuliert. Die Ergebnisse wurden zur „Deklaration Verkehrssicherheit“ zusammengefasst und Leitwerte daraus formuliert. Eckpunkte der Deklaration wurden auch am Aktionsstand präsentiert.



Kompetente Beratung und nützliche Give-aways am Aktionsstand in Mönchengladbach. Foto: P.3 Agentur

Neuer Flyer: Unterwegs mit E-Antrieb

Die AGFS zeigt, wo Pedelecs, S-Pedelecs, E-Bikes und E-Scooter fahren dürfen



Nicht jedes Fortbewegungsmittel, das aussieht wie ein Fahrrad, ist auch rechtlich eines. Wer soll da noch einen Überblick darüber behalten, was wo genau fahren darf?

Die wichtigsten Informationen hat die AGFS in einem Flyer zusammengefasst. Diesen finden Interessierte kostenlos in der Mediathek unter www.agfs-nrw.de/mediathek als Online-Vorlage zum Download oder als Printversion für den selbstständigen Druck. AGFS-Mitgliedskommunen können sich den Flyer kostenlos z.B. mit eigenem Logo und Kontaktdaten personalisieren lassen und diesen in gewünschter Stückzahl eigenständig drucken.

Mobile Fahrradzählgeräte

Kostenloser Verleih durch die AGFS an Mitgliedskommunen



Zählstelle in Betrieb. Foto: Eco-Counter



Einrichtung einer Zählstelle. Foto: Eco-Counter

Im Herbst 2021 hat die AGFS auf der Grundlage von Anfragen aus den Mitgliedskommunen die Anschaffung mobiler Fahrradzählgeräte zur kostenlosen Ausleihe beschlossen. Zur Abschätzung des Bedarfs an mobilen Zählgeräten wurde Ende 2021 eine Mitgliederbefragung durchgeführt. Danach wurde entschieden, zunächst fünf Geräte anzuschaffen und ab April 2022 zur Ausleihe zur Verfügung zu stellen. Bei entsprechender Nachfrage in 2022 wurde die Anschaffung weiterer Zählgeräte für 2023 in Aussicht gestellt.

Fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW erhalten über die Förderrichtlinie Nahmobilität aktuell Zuschüsse von 80% für die Einrichtung von Dauerzählstellen für den Radverkehr. Da die Anschaffung mobiler Fahrradzählgeräte nicht gefördert wird, unterstützt die AGFS mit der Anschaffung und dem kostenlosen Verleih nun auch Kommunen mit der Möglichkeit, selbstständig und kostengünstig Zählungen im eigenen Stadtgebiet durchführen zu können.

Die AGFS hat sich bei der Entscheidung über das Messsystem, das Verleihprozedere, die vertraglichen Randbedingungen und die Form der fachlichen Unterstützung bei den AGFKen in Niedersachsen/Bremen, Schleswig-Holstein, Sachsen und Mecklenburg-Vorpommern beraten lassen. Alle diese AGFKen haben selbst mobile Fahrradzählgeräte angeschafft und stellen sie ihren Mitgliedskommunen kostenfrei zur Verfügung. Allesamt haben sie sich für ein Schlauchmesssystem der Fa. Eco-Counter entschieden und berichteten über ausschließlich gute Erfahrungen. Auch einige Mitgliedskommunen in NRW verfügen über dieses Schlauchsystem; auch von dort gab es nur positive Rückmeldungen.

Auf dieser Basis hat sich die AGFS dann ebenfalls für das Zählsystem mit Schlauchdetektoren der Fa. Eco-Counter entschieden.

Radverkehrszählung an wechselnden Standorten

Bei diesem Schlauchsystem werden die beim Überfahren

entstehenden Luftimpulse in digitale Daten umgewandelt und im Messgerät aufgezeichnet. Der Datentransfer auf ein Hintergrundsystem (Eco-Visio) erfolgt mittels Mobilfunknetz. Die messende Kommune kann ihre Daten über einen Zugangscode im Internet auslesen und verwalten. Eine zweite Möglichkeit für den Datentransfer besteht über eine Bluetooth-Verbindung zwischen Messgerät und einem mobilen Rechner an der Zählstelle selbst. Die Doppelschläuche ermöglichen die separate Detektion beider Fahrtrichtungen. Messungen im Mischverkehr von Fahrrädern und Autos sind ebenfalls möglich, auch hier werden die Ergebnisse richtungstreu aufgezeichnet. Bei Fahrradpuls werden die Fahrräder einzeln und richtungstreu ermittelt. Bei zwei der fünf Messgeräte besteht sogar die Möglichkeit, neben dem Radverkehr auch die Menge der Autos, ebenfalls richtungstreu, zu erfassen.

Kenntnisse über Radverkehrsmengen sind im Planungsprozess eine wichtige Entscheidungshilfe und -grundlage und bieten zur Evaluation belastbare Erkenntnisse über die Wirksamkeit neu eingerichteter Radverkehrsinfrastruktur. Unterstützung und Hilfe für die Einrichtung einer Fahrradzählstelle bekommen die Mitgliedskommunen über die Wissensplattform der AGFS, dort sind Hinweise zum Verleihprozedere, Installationshinweise und zugehörige Videos einsehbar, es gibt Antworten auf häufig gestellte Fragen (FAQs) und Kontaktdaten zu Servicepersonal der Fa. Eco-Counter. Die P.3 Agentur in Köln organisiert den Verleih der AGFS-Zählgeräte. Buchungen bitte über die E-Mail-Adresse ausleihe@agfs-nrw.de mit Nennung der anfragenden Kommune, gewünschtem Ausleihzeitraum und Gerätetyp (mit bzw. ohne Autozählmöglichkeit). Die Geräte sind der Einfachheit halber ausschließlich für komplette Monate auszuliehen. Noch stehen für das Jahr 2022 Zählgeräte in einzelnen Monaten für die Ausleihe zur Verfügung.

Guido Ensemeier, AGFS

Die AGFS zu Gast bei der Landesseniorenvertretung NRW in Hardehausen

Seminarreihe zum Thema Mobilität der Zukunft



Großes Interesse bei den Seniorinnen und Senioren in Hardehausen. Foto: Karl-Josef Büscher, Landesseniorenvertretung NRW

Mitte März 2022 fand ein dreitägiges Seminar der Landesseniorenvertretung NRW (LSV) in Hardehausen statt. Guido Ensemeyer (AGFS) und Myriam Pretzsch (P.3 Agentur) führten am 15. März durch einen dreistündigen Block zur Mobilität der Zukunft, bei dem die ca. 35 Teilnehmenden in einem Workshopformat selbst aktiv werden konnten. Guido Ensemeyer moderierte und stellte den Vertreterinnen und Vertretern der LSV die Arbeitsbereiche der AGFS vor. Ziel war es, den Seniorinnen und Senioren die breiten Beteiligungsmöglichkeiten in ihrer Kommune aufzuzeigen, um selbst beim Thema Mobilität aktiv zu werden und Einfluss zu nehmen.

Myriam Pretzsch war live zugeschaltet aus Köln und stellte die Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ vor, um im anschließenden Workshopformat auf typische Kon-

flikte im öffentlichen Verkehrsraum zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten einzugehen. Dabei war der besondere Blickwinkel von Seniorinnen und Senioren äußerst aufschlussreich. Hier ein Auszug der Ergebnisse:

- Es fehlt beim Verhalten im Verkehr allgemein an gegenseitigem Respekt und Rücksichtnahme.
- Die Verkehrsteilnehmenden sind z.T. nicht aufmerksam unterwegs, sondern abgelenkt durch Medien (Handy, Kopfhörer).
- Ältere Menschen sind u.a. durch Schwerhörigkeit besonders gefährdet.

Die AGFS und die Landesseniorenvertretung NRW sind an einer engeren Kooperation interessiert, um ggf. gemeinschaftliche Aktivitäten zu organisieren.

Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise

Gemeinsames Hinweispapier von Städtetag NRW, Städte- und Gemeindebund NRW, AGFS NRW und Zukunftsnetz Mobilität NRW

Mit der „Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung“ ermächtigt die Landesregierung seit dem 19. Februar 2022 die zuständigen örtlichen Behörden in Nordrhein-Westfalen dazu, selbstständig eine Festlegung der Gebührenhöhe für das Bewohnerparken vorzunehmen. Bei der Festsetzung der Gebühren kann nunmehr gemäß § 6a Abs. 5a S. 3 Straßenver-

kehrsgesetz neben dem Verwaltungsaufwand auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohnerinnen und Bewohner angemessen berücksichtigt werden.

Für Kommunen mit bestehenden oder geplanten Bewohnerparkregelungen stellt sich nun ganz konkret die Frage, wie hoch die jährliche Gebühr im Hinblick auf die örtlichen Gegebenhei-

ten für einen Bewohnerparkausweis zukünftig sein soll. Welche Ziele einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung können durch die Gebührenhöhe möglicherweise gefördert werden? Wie kann die Akzeptanz der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner erreicht werden? Ist eine schrittweise Gebührenanpassung notwendig? Auf welchen Wegen ist die Gebührenanpassung zu kommunizieren?

Gemeinsam mit der AGFS, dem Städtetag NRW und dem Städte- und Gemeindebund NRW hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW ein Hinweispapier zur Ermittlung geeigneter Gebührenhöhen erarbeitet. Neben der Vorstellung verschiedener Berechnungsansätze ordnet das Hinweispapier das Bewohnerparken und die Festlegung der Gebührenhöhe in den verkehrs- und stadtplanerischen Kontext ein.

Die Broschüre steht in der AGFS-Mediathek als PDF-Datei zum Download bereit.



Urkunde für den Kreis Heinsberg als 94. Mitglied

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

Der Kreis Heinsberg ist aufgrund seines besonderen Engagements zugunsten einer besseren Mobilität von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden in den Mitgliederkreis der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ (AGFS) aufgenommen worden. Zusammen mit AGFS-Vorstand Christine Fuchs übergab NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes bereits im Herbst 2021 die AGFS-Urkunde, mit der sich der Kreis Heinsberg nun als 94. Mitglied der Arbeitsgemeinschaft offiziell als fußgänger- und fahrradfreundlich bezeichnen darf.

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

Mitte Oktober 2021 hatte die Auswahlkommission des Landes NRW die Empfehlung zur Aufnahme des Kreises Heinsberg in die AGFS für sieben Jahre befürwortet. Einige empfohlene Maßnahmen konnten bereits umgesetzt werden. So kooperiert der Kreis Heinsberg mit der RWTH Aachen und führt beispielsweise Umfragen bei seinen Mitarbeitenden durch, um die Forschung im Bereich Mobilitätsmanagement voranzutreiben.

Als Mitglied der AGFS-Kreises ist der Kreis Heinsberg nun Teil eines der größten kommunalen Netzwerke zum Thema Nahmobilität und kann künftig auf einen reichen Erfahrungsschatz und die gegenseitige Unterstützung der Mitglieder bei Planungsfragen zurückgreifen, z.B. bei der Beantragung von Fördermitteln.



NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes, Landrat Stephan Pusch und AGFS-Vorstand Christine Fuchs bei der Unterzeichnung der Aufnahmeurkunde.

Landrat Stephan Pusch: „Ich freue mich über die Auszeichnung. Sie bestätigt den Kreis Heinsberg als lebenswerte Region für seine Bürgerinnen und Bürger und bedeutet gleichzeitig eine touristische Aufwertung. Außerdem steht die Urkunde für einen weiteren Meilenstein beim Thema Klimaschutz, für den sich der Kreis auf vielfältigen Ebenen starkmacht.“

AGFS-Vorstand Christine Fuchs: „Ich heiße den Kreis Heinsberg herzlich willkommen in der Arbeitsgemeinschaft. Ich freue mich darauf, die Stadt auf dem Weg zu noch mehr Nahmobilität zu unterstützen.“

Ist unsere Verkehrsplanung männlich?

„Verkehrsplanung entspricht oftmals nur männlichen Bedürfnissen“, sagen Expertinnen des Netzwerks „Women in Mobility“. Sie fordern die Aufhebung der Geschlechterlücke bei Erhebungen und eine stärkere Sichtbarkeit und Teilhabe von Frauen in der Mobilitätsbranche.



Seit Jahren nimmt das Thema Frauen und Mobilität an Bedeutung zu. Die Unterschiede zwischen Frauen und Männern im Mobilitätsverhalten und damit auch die verschiedenen Ansprüche an das Verkehrssystem sind lange bekannt: Frauen leisten nach wie vor den größten Anteil an Care-Arbeit, das heißt, sie übernehmen mehr Verantwortung für die Organisation des Familienlebens. Auf der Fahrt zur Arbeit stoppen sie bei der Kita, der Schule, dem Bäcker, auf dem Rückweg am Supermarkt und am Fußballtrainingsplatz. Dies geht in der Regel mit dem Transport von Einkäufen und Familienmitgliedern einher. Trip-Chaining nennt sich diese Kombination verschiedener Wege, die häufig mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden und damit stark von einer guten Fuß- und Radinfrastruktur abhängig sind. Die „weiblichen Wege“ führen demnach seltener als bei Männern direkt zu einem Endziel.

Defizite in Erhebungen – Gender-Data-Gap

Das Trip-Chaining ist (bei Frauen) zwar lange bekannt, aber die Mobilitätsdaten weiblicher Mobilität werden in Erhebungen oftmals unzureichend abgebildet, so beanstandet das Netzwerk „Women in Mobility“. Bei einer traditionellen Mobilitätsaufnahme wird beispielsweise abgefragt, ob man zur Arbeit oder nach Hause fährt oder aus Freizeitgründen unterwegs ist. Im Ergebnis werden die Fahrt in den Kindergarten, Einkäufe für die Familie oder Besorgungen für die Eltern, also Wege zur Erledigung unbezahlter Arbeit, unter Freizeit subsummiert. Ein symptomatisches Beispiel dafür, dass relevante Kategorien nicht erfasst und Wegeketten nicht abgebildet werden, so die Ex-

pertinnen des Netzwerks. Ihren Ursprung hat diese Datenlücke darin, dass Städte und damit einhergehend Verkehrsplanung historisch betrachtet mehrheitlich von Männern geplant und gestaltet wurden. Weibliche Bedürfnisse seien deshalb unterrepräsentiert, was zur Folge hat, dass Frauen solche geplanten Systeme in geringerem Umfang in Anspruch nehmen. Das läuft wiederum darauf hinaus, dass Frauen weniger Daten generieren und die erhobenen Daten ihr Mobilitätsverhalten nicht adäquat widerspiegeln.

Ruf nach mehr Präsenz der Frauen in der Mobilitätsbranche

In Politik, Verwaltungen und Unternehmen entscheiden im Mobilitätsbereich immer noch fast ausschließlich Männer. Nur 3% der CEOs sind weiblich. Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW mit ihrem weiblichen Vorstand Christine Fuchs bildet eine der wenigen Ausnahmen. Im gesamten europäischen Verkehrssektor arbeiten nur 22% Frauen. Es fehlt also die weibliche Perspektive – auch in der zukünftigen Planung. Eine stärkere Einbeziehung von Frauen in die Gestaltung, Erfassung und Analyse von Mobilitätskonzepten ist damit längst überfällig und eine Hauptforderung des Netzwerks „Women in Mobility“. Mit besserer Positionierung von Frauen in Führungspositionen sollen zukünftig Anliegen, Produkte und Anforderungen von weiblichen Verkehrsteilnehmerinnen stärker berücksichtigt werden.

Gender-Data-Gap

Die sogenannte Geschlechter-Datenlücke bezeichnet fehlende oder unterrepräsentierte Datenerhebungen für ein bestimmtes Geschlecht bei Datenerhebungsverfahren, die gesellschaftlich, wirtschaftlich oder medizinisch relevant sind, zu Ungunsten des jeweiligen Geschlechts. Darüber hinaus bezeichnet der Begriff auch das Fehlen von Erhebungen, die nur ein Geschlecht betreffen, die aber ökonomische und politische Konsequenzen nach sich ziehen würden, wie z.B. die Menge an nicht bezahlter Arbeit bei Tätigkeiten im Haushalt von Frauen oder wie erwähnt die Nicht-Erhebung von spezifischen Wegedaten. Der Begriff steht in einer Reihe von „Gender-Gaps“, die im Zusammenhang mit Gender Studies in den letzten 20 Jahren identifiziert wurden und auf die institutionell benachteiligte Situation insbesondere der Frau in der Gesellschaft hinweisen.

Trip-Chaining

Die Kombination verschiedener Wege, die stark von einer guten Fuß- und Radinfrastruktur abhängig sind.



Isabell Eberlein bezeichnet sich selbst als politische Radfahlerin. Sie ist studierte Politikwissenschaftlerin mit Fokus auf Umwelt, Verkehr und Nachhaltigkeit. Bei Velokonzept erarbeitet sie neue und innovative Konzepte für die Fahrradbranche und verknüpft die unterschiedlichen Akteure rund um das Fahrrad im VELOLab. Diversität ist ihr Herzenthema, daher setzt sie sich für Frauenfahrradnetzwerke ein, u.a. auch bei „Women in Mobility“.

Wir haben Isabell Eberlein, eine Mitstreiterin bei „Women in Mobility“, nach ihrer persönlichen Meinung gefragt.

Warum sind sie bei „Women in Mobility“ aktiv?

Ein einschneidendes Erlebnis war für mich die Eurobike Messe vor ein paar Jahren: Frauentoiletten wurden in Herrentoiletten umfunktioniert, da die Besucher überwiegend männlich waren. Auch heute noch gibt es in der gesamten Mobilitätsbranche laut EU-Kommission in Europa nur 22 Prozent Frauen.

Mich reizt bei „Women in Mobility“ besonders, dass das Netzwerk mobilitätsübergreifend Vernetzungsmöglichkeiten für Frauen schafft. Ich trage aktiv dazu bei, dass Frauen sich kennenlernen und gegenseitig unterstützen – und dass nicht nur im Fahrradsektor. Mir kommt es vor allem auf den Blick der Diversität an, weniger steht für mich die Genderfrage im Vordergrund. Die Forderung nach mehr Frauen ist hier der erste Schritt. Aber wie sieht es mit benachteiligten sozialen Gruppen aus, Menschen mit anderen kulturellen und religiösen Hintergründen?

Wie ist ihre Zukunftsvision im Hinblick auf Verkehrsplanung?

Status quo in unseren Planungen ist bisher ein eindimensionaler Weg in einer eindimensionalen Stadt. Das bedeutet, wir haben eine stringente Planung von der Wohnung zur Arbeit und zurück. Meine Vision für die Zukunft ist: Jeder kann auf einfache Art und Weise das Verkehrsmittel auswählen und nutzen, das bequem ist, aber auch klimafreundlich. Wir verweilen in der begrünten Stadt und unsere Kinder bewegen sich auf der Straße und fühlen sich dabei sicher. An entscheidenden Stellen wird der Blick für die Diversität geschult. Denn gebaute Infrastruktur hat Auswirkungen, aber auch unsere Bilder und Sprache: Hier fahren coole Rapper mit dicken Autos um den Block, in den Niederlanden mit Custom-Fahrrädern. Hier ist das Fahrrad für Leute, die Sport machen wollen oder kein Geld für ein Auto haben, für Senioren scheint das Rad aufgrund ihres Alters nicht zumutbar zu sein. Das ist in anderen Ländern anders.

Frau Eberlein, fahren sie Rad in Berlin?

Aber ja! Ich fahre einen Schindelhauer [Fahrradmarke aus Berlin, Anm. d. Red.], eine alte Möhre, die ich überall abstellen kann, ich teile mir im Sharing ein Lastenrad, und für alle Fälle habe ich noch ein Falt-Bike [lacht].

Als Radbegeisterte habe ich im Februar 2020 mit anderen Frauen das Netzwerk „Women in Cycling“ gegründet. Das Besondere ist, dass wir Frauen aus dem ganzen Sektor ansprechen, egal ob sie in der Industrie, in der Forschung oder bei einer Behörde arbeiten, um den Radverkehr zu fördern. Auch hier möchten wir mehr Sichtbarkeit für Frauen schaffen.



Women in Mobility

Für eine bessere Sichtbarkeit von Frauen in der Mobilitätsbranche

„Women in Mobility“ ist eine Plattform für den Austausch von Frauen aus der Mobilitätsbranche. Regelmäßig werden Veranstaltungen organisiert, die auch in Kooperation mit anderen Mobilitätsveranstaltungen stattfinden. Außerdem stehen die Mitglieder über soziale Medien in Verbindung. Ihr Anliegen ist es, Frauen mehr Sichtbarkeit in der Branche zu verschaffen und ihre Belange besser zu vertreten. Das Netzwerk „Women in Mobility“ hat eine Liste von zehn Punkten veröffentlicht, die aufzeigt, wie sich weibliche von männlicher Mobilität unterscheidet.

Was sind konkrete Ziele?

- Fachlicher Diskurs zum Thema Mobilität mit den Schwerpunkten vernetzte, gendergerechte, ressourcenschonende und sozial verträgliche Mobilität
- Frauen aus der Mobilitätsbranche als Sparringspartnerinnen, Führungskräfte, Expertinnen und Speakerinnen mehr Wahrnehmung zu verschaffen

Wie kann man mitmachen?

„Women in Mobility“ ist auf vielen unterschiedlichen Social-Media-Plattformen wie zum Beispiel XING, LinkedIn und Twitter vertreten, denen man einfach beitreten kann. Alle Mitglieder können kostenfrei netzwerken, sich austauschen, voneinander lernen, Fragen stellen oder sich zu bestimmten Fragen informieren. Herzstück sind die geschlossenen „Women in Mobility“-Gruppen (WiM). Demnächst sind auch wieder persönliche Begegnungen bei regionalen Treffen geplant.

Weitere Informationen und Veranstaltungen unter: www.womeninmobility.org

Nahmobilität stärken

Die Stadt Köln hat erstmalig einen Fußverkehrsbeauftragten

Mein Name ist Nico Rathmann und seit dem 1. März gehe ich meiner Arbeit als erster Fußverkehrsbeauftragter der Stadt Köln nach. Damit ist Köln eine der ersten Städte in Deutschland, die explizit eine Stelle für die Belange des Fußverkehrs eingerichtet hat. Bei meiner vorherigen fünfjährigen Tätigkeit für die Stadt Heidelberg habe ich mich intensiv mit den schwächsten und unerfahrensten Verkehrsteilnehmenden im Straßenverkehr auseinandergesetzt, den Grundschulkindern. Gerade der Fußverkehr profitiert stark davon, wenn Verkehrsräume kinderfreundlich gestaltet werden, insbesondere die Senior:innen. Neben der Schulwegesicherheit waren andere nachhaltige Mobilitätsthemen wie E-Scooter, Carsharing und Ladeinfrastruktur Teil meiner Arbeit. Durch mein Studium der Geografie an der Universität zu Köln habe ich eine persönliche Bindung zur Stadt Köln. Eines meiner ersten drei Themenfelder wird die stra-

tegische Planung sein, hier sind Fußverkehrs-Checks sowie Stadtspaziergänge mit der Bürgerschaft vor Ort ein geeignetes Mittel. Diese Art der Bestandsaufnahme wird ein integraler Bestandteil meiner Arbeit sein. Ein weiterer Bereich meiner Tätigkeit ist die Öffentlichkeitsarbeit. Es ist ein eigenes E-Mail-Postfach für Fragen und Anregungen eingerichtet worden, damit Bürgerschaft und Politik sowie die Verwaltung einen zentralen Ansprechpartner für den Fußverkehr haben. Mein dritter Bereich wird sich mit Abstimmungsprozessen sowie der Einbindung in Planungsprozesse befassen. In gewisser Weise betritt die Stadt mit dieser Stelle Neuland und nimmt dadurch eine Vorreiterrolle ein. Am Anfang ist deshalb Learning-by-doing gefragt.

Sie können mich für Fragen zum Fußverkehr unter meiner E-Mail-Adresse fussverkehrsbeauftragter@stadt-koeln.de erreichen.



Nico Rathmann, Stadt Köln

Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld

„Bielefeld geht los“



Die Stadt Bielefeld hat eine Mobilitätsstrategie 2030 beschlossen, deren übergeordnetes Ziel es ist, den motorisierten Individualverkehr von heute gut 50% auf 25% zu halbieren. Für den Umweltverbund wird ein Anteil von 75% angestrebt. Die

Förderung des Fußverkehrs ist eine der wichtigsten Stellschrauben zur Erreichung dieses Zieles.

Mit der Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie soll der Rahmen geschaffen werden, damit die Bielefelder:innen zukünftig sicher und bequem ihre Wege zu Fuß zurücklegen können. Eine höhere Attraktivität des Zufußgehens soll den erforderlichen Anreiz schaffen, dass mehr Wege als bisher zu Fuß zurückgelegt werden. Das Zufußgehen wird hierbei als Basismobilität und als Bindeglied zu anderen Verkehrsmitteln verstanden, da nahezu bei jedem Weg ein Teil zu Fuß zurückgelegt wird.

Für Verbesserungen im ÖPNV und im Radverkehr – den anderen Umweltverbundverkehrsmitteln – sind mit dem 3. Nahverkehrsplan 2021 und dem Radverkehrskonzept 2020 bereits wichtige Grundlagen erarbeitet. Mit der Fußverkehrsstrategie sollen nun auch für den Fußverkehr die übergeordneten Ziele der Mobilitätsstrategie konkretisiert und in eine Umsetzungsstrategie überführt werden.

Der erste Baustein der Fußverkehrsstrategie ist ein Leitbild, das als Zukunftsvision aufzeigt, wie sich der Fußverkehr in Bielefeld bis zum Jahr 2030 entwickeln soll. Die Vision für Bielefeld orientiert sich dabei an bestehenden Leitbildern wie die Stadt der kurzen Wege, Healthy Streets oder der 15-Minuten-Stadt.

Konkretisiert wird das Leitbild durch strategische Ziele und Handlungsziele in den sechs zentralen Themenfeldern:

- Fußverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe,
- Sicherung der Erreichbarkeit,
- sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs,
- attraktive öffentliche Räume,
- Gesundheit und Wohlbefinden sowie
- gleichberechtigte Teilhabe.

Ein Strategiepapier mit grafisch aufbereitetem Leitbild zeigt auf, welchen Weg Bielefeld für eine konsequente Förderung des Fußverkehrs einschlagen soll. Am 1. Februar 2022 wurden Leitbild und Ziele im Stadtentwicklungsausschuss beschlossen.

Die nächsten Arbeitsschritte umfassen die Entwicklung eines Hauptfußwegenetzes, gesamtstädtische Handlungsempfehlungen und vertiefende Konzepte für Modellquartiere, in denen Fußverkehrs-Checks und Workshops durchgeführt werden.

Das Hauptfußwegenetz stellt auf gesamtstädtischer Ebene das Grundgerüst für einen sicheren, alltagstauglichen Fußverkehr dar. Mit einer dichten Netzstruktur wird eine umwegfreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele für den Fußverkehr gewährleistet. Da viele Ziele, u.a. auch die Verknüpfungspunkte mit dem öffentlichen Verkehr, an Hauptverkehrsstraßen liegen, sind diese häufig Bestandteil des Hauptfußwegenetzes. Insbesondere im Hauptfußwegenetz sollen hohe Qualitätsstandards angestrebt werden. Dies betrifft sowohl die Infrastruktur als auch die Gestaltung und Aufenthaltsqualität, für die gesamtstädtische Handlungsempfehlungen erarbeitet werden.

Zwei Modellquartiere sollen zeigen, wie es konkret geht

Konkret wird es in den zwei Modellquartieren Baumheide und Innenstadt. In diesen werden beispielhaft für weitere Quartiere Bielefelds teilräumliche Konzepte erstellt, in denen die Handlungsempfehlungen in konkrete Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung überführt werden sollen. Dabei geht es in Baumheide darum, aufbauend auf vorhandenen Planungen wie dem INSEK und dem Freiraumentwicklungskonzept Ideen für Netze auf Quartiersebene zu entwickeln und die erforderlichen Maßnahmen zu deren Umsetzung aufzuzeigen. In der Innenstadt liegt der Schwerpunkt auf den Rändern, die mit Hauptverkehrsstraßen und Schienentrassen z.T. große Barrieren für den Fußverkehr darstellen, und den Verknüpfungen zu wichtigen Zielen wie dem Hauptbahnhof und umliegenden Stadtquartieren.

Essenziell bei den Quartierskonzepten ist die Einbindung der Bevölkerung mit ihrer Vor-Ort-Expertise. Zentrale Bausteine der Arbeit in den Modellquartieren sind daher Fußverkehrs-Checks und Workshops vor Ort, die Ende März / Anfang April 2022 durchgeführt wurden. Bei den Fußverkehrs-Checks werden durch gemeinsame Begehung zuvor definierter Routen vor Ort gemeinsam Probleme und Sichtweisen zur Fußverkehrssituation ausgetauscht. In den anschließenden Workshops werden zu Beginn die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks reflektiert und um ggf. weitere bekannte Problempunkte im Modellquartier ergänzt. Darauf aufbauend werden Ideen und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Fußverkehrssituation gesammelt.

Die Einbindung von Akteuren und der breiten Öffentlichkeit ist aber nicht nur in den Modellquartieren von Bedeutung.



Fußverkehrs-Checks und Workshops in der Bielefelder Innenstadt. Foto: LK Argus Kassel GmbH

Da die Fußverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe viele Schnittstellen hat, wird der gesamte Prozess zum einen durch ein Projektteam mit den unterschiedlichen Fachämtern für Verkehr, Umwelt, Bauen und Gesundheit, zum anderen durch eine Lenkungsgruppe – neben dem Projektteam bestehend aus weiteren städtischen Ämtern und Institutionen sowie wichtigen Vertreter:innen der Bielefelder Stadtgesellschaft – begleitet.

Die Bielefelder Bevölkerung wurde in der Analysephase durch eine Online-Beteiligung über drei Wochen im November / Dezember 2021 einbezogen. Diese wurde von insgesamt 1.323 Teilnehmenden genutzt, um Problemstellen für den Fußverkehr in ganz Bielefeld zu melden und um Wünsche zur Verbesserung zu äußern. 2.113 Einträge wurden in einer interaktiven Karte vorgenommen.

Öffentlichkeit stimmt mit den Leitthesen überein

Die Themen von Leitbild und Zielen der Fußverkehrsstrategie wurden von den Teilnehmenden der Online-Beteiligung bestätigt. Den größten Handlungsbedarf aus Sicht der Nutzer:innen gibt es zum Thema „Sicher und konfliktfrei zu Fuß unterwegs“. Wichtig sind hierbei insbesondere die Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden sowie sichere Querungen über Straßen. Darüber hinaus ist auch das Ziel „Attraktive öffentliche Räume“ von hoher Bedeutung, beispielsweise mit vielen Hinweisen zum Thema Gehwegbreiten.

Für alle im gesamten Prozess aufgerufenen Themen zur Fußverkehrsförderung und den hieraus entwickelten Handlungsempfehlungen wird ein Maßnahmenkatalog entwickelt, der die weiteren konkreten Schritte zur Fußverkehrsförderung vorbereitet. Der Maßnahmenkatalog beinhaltet Programme z.B. zu Fußgängerüberwegen, Kampagnen z.B. zum besseren Miteinander von Fuß und Rad sowie Schlüsselmaßnahmen z.B. zur Verknüpfung grüner Wege mit dem Alltagsfußwegenetz. Die Maßnahmen können sich auf die Gesamtstadt, auf Teilgebiete und auch auf konkrete Örtlichkeiten beziehen. Letztere werden vorrangig in den Modellquartieren erarbeitet. Insbesondere für diese werden auch Pilotprojekte entwickelt, um bereits im Rahmen der Strategieerstellung erste Umsetzungsschritte aufzeigen zu können, die anschließend auf weitere Räume übertragbar sind.

Antje Janßen, LK Argus Kassel GmbH

Gemeinsam zu Fuß durch Essen

Fußverkehrs-Check 2021

Welche Qualität haben die Fußwege in Essen? Welche Probleme gibt es? Wo ist Verbesserungsbedarf? Wodurch würde Zufußgehen in Essen attraktiver werden?

Mit diesen Fragen wurde 2021 in Essen die nachhaltigste Mobilitätsform auf den Prüfstand gestellt: das Zufußgehen. Essener*innen, Vertreter*innen politischer Gremien, Initiativen und die Stadtverwaltung haben sich gemeinsam mit diesen Fragen beschäftigt.

Als eine von zwölf Kommunen hat die Stadt Essen am Fußverkehrs-Check 2021 teilgenommen. Die Städte wurden dabei vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW, dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und dem Planungsbüro VIA eG Köln unterstützt.

Für den Fußverkehrs-Check wurden zwei Routen durch die Innenstadt und durch den Stadtteil Holsterhausen ausgewählt. Dabei wurden vor allem die Verkehrssicherheit, Fußwegeverbindungen, Schulwege, Nahmobilität und ÖPNV, Barrierefreiheit und die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende geprüft. Die Teilnehmer*innen sind dazu gemeinsam an zwei verschiedenen Tagen beide Routen abgegangen und haben die Wege genau untersucht, Kritik geübt und konstruktive Verbesserungsvorschläge gegeben. Die Begehungen wurden begleitet von einem Auftakt- und Abschlussworkshop. Am Ende entstand ein Bericht mit vielen konkreten Handlungsempfehlungen, der im nächsten Schritt der Politik und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wird.

Neben der Dokumentation über den gesamten Prozess und die Ziele des Projektes gehen aus dem Bericht vor allem konkrete Maßnahmenvorschläge hervor, unter anderem zur Ver-

kehrssicherheit, Barrierefreiheit und zu Schulwegen. Ideen sind dabei beispielsweise, die Grünphasen an Ampeln zu verändern oder zusätzliche Markierungen auf die Straße zu bringen, um mehr Sicherheit für Fußgänger*innen zu schaffen. Auch Parkplätze könnten neu genutzt werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und Fußgänger*innen zum Verweilen einzuladen.

Mit dem Bericht zum Fußverkehrs-Check werden sich Politik und Verwaltung nun auseinandersetzen und konkrete Maßnahmen prüfen. Bestmöglich werden viele der Vorschläge umgesetzt und so Zufußgehen in Essen noch attraktiver.

Lisa Hahne, Stadt Essen



Teilnehmer:innen beim Fußverkehrs-Check in der Essener Innenstadt. Foto: Planungsbüro VIA eG Köln

Essen auf neuen Wegen – mit dem Rad und zu Fuß

Das Projekt „Be-MoVe“



Akustik von Straßenräumen: Gehen und Radfahren auf Kieswegen. Foto: Björn Schwinning, Grün und Gruga, Stadt Essen

Wie kommt man umweltbewusst, gesund und trotzdem zügig von A nach B? Eine Kernfrage, der sich auch und besonders

eine Großstadt wie Essen stellen muss. Deshalb denkt und agiert die Stadt beispielsweise mit dem Projekt „Be-MoVe“ (Beteiligungsbasierte Transformation aktiver Mobilität für gesundheitsfördernde Stadt- und Verkehrsinfrastrukturen) mal anders: Neue Kieswege für Fußgänger:innen als Verbindung von einem Stadtteil in den anderen? Mehr Grün durch neue Bepflanzung auf Geh- und Radwegen, die auch mal im wahrsten Sinne des Wortes „über den Kopf“ wachsen kann? Vorhandene Parkplätze ganz anders nutzen, beispielweise als Sitz- und Spielfläche für Anwohnende und deren Kinder? Das alles sind nicht nur reine Gedankenspiele. Beim Projekt „Be-MoVe“ ist genau für solche Ideen Raum. Gemeinsam mit Bürger:innen wird es in den kommenden drei Jahren Workshops und Umfragen geben, werden zusammen Ideen entwickelt und dann in Reallaboren in die Praxis umgesetzt und ausprobiert.

In Essen geht es dabei konkret um den Stadtteil Holsterhausen und die Innenstadt. Innerhalb der kommenden drei Jahre sind mehrere Aktionen vor Ort geplant, um die Ideen in der



Jedermann-Radtour mit Essens Oberbürgermeister Thomas Kufen. Foto: Stadt Essen

Alltagsrealität ausprobieren zu können. So werden Plätze und Räume zum Verweilen neu gestaltet, Angebote wie moderne Mobilstationen und ein Bonusprogramm für nachhaltige Mobilität gemeinsam mit der Ruhrbahn getestet. Dabei geht es nicht nur um das reine Fortbewegen, sondern auch um die Gesundheit. „Be-MoVe“ ist ein interdisziplinäres Forschungs- und Praxisprojekt: Mit an Bord sind neben der Stadt Essen auch die Universität Duisburg-Essen und die Universitätsmedizin Essen. Es findet also unter wissenschaftlicher Beobachtung statt. Mit Anwohnenden und Akteur:innen der Stadtteile wird gemeinsam erforscht, wie sich das mobile (Er-)Leben und der Alltag verändern können.

Ein Augenmerk wird beispielsweise auf die Akustik der Straßenräume gelegt: Welchen Einfluss haben Geräusche und Klänge einer Großstadt auf die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie auf das Mobilitätsverhalten? Über Kieswege zu fahren oder zu gehen ist ein ganz anderes, natürlicheres Lauf- und Fahrerlebnis als über harten Asphalt. Ziel ist es, mit „Be-MoVe“ die Räume so zu gestalten, dass sie eine aktive, nachhaltige und gesundheitsfördernde Mobilität ermöglichen und fördern. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen der Förderlinie Mobilitätswerkstatt 2025 gefördert.

Alles fürs Rad

Mit aktuell 82 Fahrradstraßen ist Essen nach München die Stadt mit den meisten Fahrradstraßen in ganz Deutschland. Auf Fahrradstraßen gelten besondere Regeln, die aber noch nicht allen Verkehrsteilnehmenden bekannt sind. Die Stadt Essen hat deshalb in den vergangenen Monaten ein besonderes Augenmerk auf die Vermittlung dieser Regeln gelegt. Durch entsprechende Piktogramme können die wichtigsten Regeln leicht dargestellt werden. Neben der Plakatierung dieser Regeln auf verschiedensten digitalen Anzeigetafeln in der gesamten Stadt wurde auch mit der Polizei Essen eng zusammengearbeitet. In einer gemeinsamen Aktion informierten Stadt und Polizei Essen, darunter Beamte der Fahrradstaffel, an mehreren Standorten die Verkehrsteilnehmenden über die geltenden Regeln,

kamen an Info-Ständen ins Gespräch und verteilten entsprechende Flyer. Außerdem wurden in Zusammenarbeit mit der Firma Nextbike über mehrere Monate Leihräder von metropolradruhr für die Vermittlung genutzt. Die Regeln wurden mit den entsprechenden Piktogrammen auf dem Hinterradschutz mit Folie aufgeklebt und konnten so von beiden Seiten des Rads im alltäglichen Straßenraum gesehen werden.

In diesem Frühjahr 2022 werden außerdem extra Straßenschilder mit den Fahrradstraßenregeln produziert. Sie werden an ausgewählten Standorten auf Essener Fahrradstraßen aufgestellt. So finden die Regeln ihren festen Platz im Straßenraum und werden von allen gesehen.

Da in Essen aktuell viel zum Thema Radverkehr passiert, gibt der in diesem Jahr neu aufgelegte Fahrrad-Kalender 2022 einen guten Überblick. Seit Ende März 2022 ist dieser Kalender nicht nur kostenlos an allen wichtigen städtischen Einrichtungen erhältlich, sondern auch als blätterbare digitale Ausgabe auf www.essen.de/fahrradfreundlich abrufbar. Darin sind beispielsweise Informationen über neue Radwege sowie abgeschlossene und geplante Radprojekte enthalten. Zusätzlich findet man Informationen über Mobilstationen, Leihfahrräder und Termine zu Fahrradausflügen, wie das STADTRADELN, Baustellentouren oder die gemeinsame Radtour mit dem Oberbürgermeister der Stadt Essen, Thomas Kufen.

Claudia Steinmetz, Stadt Essen



Regeln zu Fahrradstraßen auf Essener metropolradruhr-Leihrädern. Foto: Elke Brochhagen, Stadt Essen

Bürgerradweg an der L 318

Verkehrssichere Verbindung zwischen Much und Neunkirchen-Seelscheid



Vize-Landrätin Notburga Kunert (2. v.l.) mit Nicole Berka, Bürgermeisterin der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid (2. v.r.), Muchs Bürgermeister Norbert Büscher (l.), Bürgerkoordinator Hubert Ulbig (3. v.r.) sowie dem Leiter der Niederlassung Rhein-Berg von Straßen.NRW, Thomas Raithel (r.). Foto: Landesbetrieb Straßenbau NRW

Der Bürgerradweg an der Landesstraße 318 zwischen den Ortsteilen Nackhausen und Schwellenbach ist fertig: Vize-Landrätin Notburga Kunert gab die Verbindung zusammen mit Nicole Berka, Bürgermeisterin der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid, Muchs Bürgermeister Norbert Büscher, Bürgerkoordinator Hubert Ulbig sowie dem Leiter der Niederlassung Rhein-Berg von Straßen.NRW, Thomas Raithel, jetzt frei.

Der Bedarf für den Radweg wurde schon vor einigen Jahren grundsätzlich erkannt. Unter Federführung des Rhein-Sieg-Kreises wurde er in nur rund 18 Monaten als Bürgerradweg geplant und gebaut. Damit sind beide Ortsteile jetzt verkehrssicher miteinander verbunden.

„Mein großer Dank gilt dem Land NRW, dass es mit dem Programm Bürgerradweg gelungen ist, den für die Region wichtigen Lückenschluss herzustellen“, sagte Vize-Landrätin Notburga Kunert bei der Freigabe des Radweges. „Dieser Lückenschluss ist auch ein wichtiger Beitrag für die Verbesserung der Verkehrssicherheit hier im Bergischen Land, wo es einen großen Nachholbedarf in der Radverkehrsinfrastruktur gibt.“

Bürgerradwege in Nordrhein-Westfalen

Mit Bürgerradwegen werden Radwege-Projekte beschleunigt umgesetzt, die mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft wurden, aber relativ einfach herzustellen sind. Dabei sind neben Land und Gebietskörperschaft (Landkreis, Stadt oder Gemeinde) auch Bürgerinnen und Bürger am Bau der Radwege

beteiligt, die ihr Projekt durch unterschiedliche Beiträge unterstützen.

„Ohne den Einsatz von Bürgerkoordinator Hubert Ulbig stünden wir heute nicht hier. Herr Ulbig hat erfolgreich alle Beteiligten an einen Tisch geholt und auch während des Baus vieles koordiniert“, freuen sich Nicole Berka, Bürgermeisterin der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid, und Norbert Büscher, Bürgermeister der Gemeinde Much.

Bei Bürgerradwegen können Ausbaustandards reduziert werden, sie entsprechen jedoch dem Stand der Technik und den aktuellen Sicherheitsanforderungen.

Insgesamt lassen sich diese Radwege so kurzfristiger und kostengünstiger realisieren. Seit 2005 sind durch dieses Modell mehr als 400 km Radwege entstanden. Das Ministerium für Verkehr des Landes NRW hat seitdem rund 27 Mio. Euro für Bürgerradwege in ganz NRW zur Verfügung gestellt.

„Radwege sind uns genauso wichtig wie Bundes- und Landesstraßen. Unser Ziel ist es daher, noch mehr Menschen auf das Fahrrad zu bringen“, wünscht sich Thomas Raithel, Leiter der Regionalniederlassung Rhein-Berg des Landesbetriebs Straßen.NRW. „Eine wichtige Funktion haben dabei Bürgerradwege wie hier vor Ort. Aber auch das neue Gesetz zur Förderung des Radverkehrs und der Nahmobilität, das das Land zum Jahreswechsel auf den Weg gebracht hat, wird dazu beitragen, den Fuß- und Radverkehr in NRW voranzubringen.“

Landesbetrieb Straßenbau NRW

In Ibbenbüren stehen Radfahrende hoch im Kurs

Bedarfsgerechte Lösungen beim Thema Beleuchtung

Mehr Rücksicht – mehr Verbindungen – mehr Sicherheit: Die Situation der Radfahrenden soll sich in Zukunft weiter verbessern. In Ibbenbüren ist man schon ein erhebliches Stück des Weges zu diesem Ziel gegangen. Dass Radverkehr Mobilität in Zukunft ist, prägt die Arbeit der Stadtverwaltung seit vielen Jahren. „Wir wollen gerne mehr Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad animieren. Das geht aber nur, wenn wir die Infrastruktur verbessern und ausbauen“, sagt Bürgermeister Dr. Marc Schrameyer. „Wenn ich auf dem Rad unterwegs bin, dann sehe ich viele Menschen, die ebenfalls auf das Auto verzichten – und das nicht nur für Spazierfahrten, sondern immer häufiger auch für ‚Alltagsfahrten‘.“ Diesen Trend begleitet die Stadt Ibbenbüren aktiv.

Neben den Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen sind in Ibbenbüren in den vergangenen Jahren zahlreiche neu gebaute Radwege entstanden. Allein von 2019 an entstanden fast 10 km. Viele von ihnen als Bürgerradwege. Hier ist Ibbenbüren ein regionaler Vorreiter. Mittlerweile wurden Bürgerradwege nahezu im ganzen Stadtgebiet gebaut. Im vergangenen Jahr entstand zwischen dem Stadtteil Dörenthe und dem Stadtteil Brochterbeck der Nachbarstadt Tecklenburg ein Bürgerradweg. Mit stolzen 3,7 km der längste der vergangenen Jahre. Kostenpunkt: 685.000 Euro. 2022 wird ein Projekt im Stadtteil Uffeln umgesetzt.

Auch in diesem Jahr steht wieder eine Menge Gutes für die Radelnden auf dem Zettel. So ist z.B. eine Liste von mehreren Einzelmaßnahmen aus dem großen Mobilitätskonzept 2035+ vom Rat der Stadt beschlossen worden:

Sanierung des Radweges parallel zur Ibbenbürener Aa: Dieser Weg ist nicht nur schön, sondern wird von vielen Radpendelnden genutzt. Ein erstes Teilstück ist Anfang 2022 schon saniert worden. Im Laufe des Jahres soll die Oberfläche eines weiteren Teilstücks des vorhandenen Radweges instandgesetzt und die Ebenföchigkeit dieses Abschnittes verbessert werden.

Fußgänger- und Radfahrersignalanlage Kreuzung St.-Josef-Str. / Aa-Radweg: Die Querung des Radweges mit der viel befahrenen St.-Josef-Straße ist ein wichtiger Baustein für mehr Sicherheit für die Radfahrenden. Hier wird eine Signalanlage mit Taster für eine Grünanforderung favorisiert.

Neue Rad- und Fußwegeverbindung vom Aaseebad zur Gutenbergstraße: Die Erreichbarkeit dieses zentralen Anlaufpunktes auch ohne Auto soll sich weiter verbessern. Die Kosten dieser Maßnahme werden auf 180.000 Euro geschätzt.

Zugang zu den Radabstellanlagen an den Mobilstationen: Eine gute Fahrradinfrastruktur bedeutet eben nicht nur, dass Fahrräder komfortabel bewegt werden können, sie müssen auch komfortabel abgestellt werden können. In der Ibbenbürener Innenstadt wurden schon neue Abstellmöglichkeiten geschaffen. Ebenso an den Mitfahrerparkplätzen an den Anschlussstellen zur Autobahn 30 und an den Bahnhöfen entlang der Strecke Amsterdam–Berlin. Der Bahnhof in Laggenbeck ist schon modernisiert worden, die Arbeiten für die neue Mobilstation in Püßelbüren (Bahnhof Esch) laufen. Dort entsteht

eine Abstellanlage mit Platz für 40 Fahrräder. „Wir wollen den Zugang zu den Abstellanlagen weiter digitalisieren“, sagt der Technische Beigeordnete Uwe Manteuffel. Sie sollen also noch schneller und einfacher zu buchen sein. Dafür sollen 15.000 Euro bereitgestellt werden.

Förderprogramm Radwechsel: Mit dem Förderprogramm Radwechsel soll das Fahrrad als umweltfreundliche Fortbewegungsart weiter beworben werden. Eine Zielgruppe des Programms sollen „Gewerbtreibende mit Kundschaft in Ibbenbüren“ sein. Dafür soll ein gewerbliches E-Lastenrad angeschafft, für drei Monate verliehen und dabei gleichzeitig medienwirksam begleitet werden, um die Möglichkeit eines umweltfreundlichen Wirtschaftsverkehrs darzustellen.

Ein weiteres herausragendes Projekt der Verkehrsplanung aus diesem Konzept ist die Umgestaltung der Osnabrücker Straße, eine dreispurige, zentrale Verkehrsachse der Stadt. Als das Bergwerk noch in Betrieb war, musste viel Schwerlastverkehr den Berg hinauf, er bekam eine eigene Kriechspur. Heute ist der Bergbau Geschichte und Lkws sind stark motorisiert, so dass sie nun keine Kriechspur mehr benötigen. Deswegen soll an ihrer Stelle ein Fahrradweg bergauf entstehen. Die Kosten von mehr als 1 Mio. Euro werden vom Land NRW erstattet.

Beim Thema Beleuchtung der Radwege setzt die Stadtverwaltung auf bedarfsgerechte Lösungen. Für dieses Jahr ist eine weitere Verbesserung der Radwegebeleuchtung vorgesehen, besonders von der Innenstadt in die Stadtteile. Bei der Bedarfsermittlung soll insbesondere die Frequentierung durch Schülerinnen und Schüler berücksichtigt werden. Dazu Bürgermeister Dr. Marc Schrameyer: „Für die Sicherheit gerade in der dunklen Jahreszeit gilt es, Investitionen für die Akzeptanz der Radwege zu tätigen.“

Klar ist aber schon jetzt: In Ibbenbüren stehen die Radfahrenden hoch im Kurs. „Das muss auch so sein. Ohne sie wird es mit der Verkehrswende nichts“, sagt Bürgermeister Dr. Marc Schrameyer.

Henning Meyer-Veer, Stadt Ibbenbüren



Radabstellanlage: Eine der modernen Abstellanlagen für Fahrräder in Ibbenbüren, hier an der Anschlussstelle Ibbenbüren-West der A 30. Foto: Henning Meyer-Veer

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Ein Überblick über die neusten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung im Frühjahr 2022

Für die Fahrradfahrenden in Köln hat sich wieder einiges verbessert. Schwerpunkt der Maßnahmen ist weiterhin die Flächenumverteilung zugunsten des Umweltverbundes.

Ein Kilometer Radfahrstreifen auf der Riehler Straße in Köln

Umfangreiche Arbeiten zur fahrradfreundlichen Umgestaltung vollständig beendet

Die Stadt Köln hat im ersten Quartal 2022 die letzten Arbeiten zur Einrichtung des Radfahrstreifens auf der Riehler Straße im Bereich Neustadt-Nord/Agnesviertel beendet. Bereits zwischen September und November 2021 wurden im Abschnitt zwischen dem Ebertplatz und der Amsterdamer Straße auf jeweils 1 km Länge in beiden Fahrrichtungen 2,50 m breite Radfahrstreifen eingerichtet. Die Zahl der durchgehenden Kfz-Fahrspuren auf der Riehler Straße reduzierte sich hierdurch von sechs auf vier Fahrspuren.

Im Zusammenhang mit der Einrichtung des Radfahrstreifens wurden zwischen September und Dezember 2021 im Streckenverlauf fünf Ampelanlagen geändert bzw. erweitert.



Sichtzeichen zum Schutz der Radfahrenden

Nachdem sie in Köln in 2021 erstmalig auf der Aachener Straße zum Einsatz kamen, wurden auch auf der Riehler Straße abschnittsweise zum Schutz der Radfahrenden sogenannte „Sichtzeichen“ auf der Markierung zwischen Radspur und Kfz-Fahrstreifen ergänzt. Damit wird der Radfahrstreifen deutlicher von der Kfz-Spur getrennt.

Bei der gewählten Trenneinrichtung handelt es sich um 30 cm hohe Kunststoffelemente mit einer guten Tages- und Nachtsichtbarkeit, Hochreflexfolie im Sichtzeichen und Reflektoren in der Fußplatte. Die widerstandsfähigen Sichtzeichen verbessern die Erkennbarkeit der Radverkehrsanlagen und tragen somit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden bei. Ein Überfahren der Markierung und damit Befahren des Radfahrstreifens mit Kfz soll damit verhindert werden.

Um eine Verwechslung mit Baustellenmarkierungen oder -einrichtungen zu vermeiden, werden diese in weißer Farbe verbaut.

Vielfältige Verbesserungen für den Radverkehr

Neben der Einrichtung des geschützten Radfahrstreifens wurden u.a. für den Radverkehr Aufstellflächen in den Neben-

richtungen sowie vorgezogene Haltelinien auf der Hauptrichtung eingerichtet, wodurch nunmehr das direkte und indirekte Linksabbiegen für den Radverkehr auf der Hauptrichtung möglich ist. Weiterhin wurden die Einbahnstraßen Am Zuckerberg, Riehler Platz und Blumenthalstraße für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet und das Angebot an Fahrradstellplätzen ausgeweitet. Der freilaufende Rechtsabbieger Clever Straße/Riehler Straße wurde mittels Abpollern aus dem Betrieb genommen.

Fabian Fohlmeister

Autofreie Fahrradstraße am Kölner Neumarkt

In der Fleischmengergasse ist seit einigen Monaten das Nebeneinanderfahren für Radfahrende erlaubt. Neben den entsprechenden Verkehrsschildern wurden großflächige Fahrradstraßenpiktogramme aufgebracht und die Bereiche zum Parken und Liefern durch Markierungen auf innovative Weise in der Mitte der Fahrbahn als Trennung zwischen den beiden Fahrspuren angeordnet.

Die Zufahrt vom Neumarkt in die Fleischmengergasse wurde bereits im Oktober 2019 dauerhaft für den Autoverkehr gesperrt, wodurch zwei Fahrspuren, die beide als Fahrradstraßen ausgewiesen wurden, entstanden sind:

- Die Fahrspur in südlicher Fahrtrichtung wurde als reine Fahrradstraße ausgewiesen. Autoverkehr ist hier jetzt nicht mehr zugelassen.
- In Fahrtrichtung Cäcilienstraße wird die Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“ ausgewiesen und dient dem Autoverkehr als Einbahnstraße.

Zuvor wurde die Fahrbahndecke umfangreich saniert und die Fahrradabstellanlagen sowie die Ampel im Bereich Neumarkt/Fleischmengergasse erneuert. Dabei konnte die Überquerung im Bereich der Ampel mit Markierungen verbreitert und der Aufstellbereich für den den Fußverkehr und Radverkehr vergrößert werden.

Oliver Klaholz



Fahrradfreundliche Umgestaltung der Kölner Ringe

Die Umgestaltung der Ringe im Abschnitt des Salierrings zwischen Sachsenring und Barbarossaplatz ist 2021 weitestgehend abgeschlossen worden. In Fahrtrichtung Norden wurde eine der beiden Autofahrspuren in einen 2,50 m breiten Radfahrstreifen umgewandelt.

Zwischen der Autofahrspur und dem Radfahrstreifen wurde an einigen Stellen ein 50 cm breiter Sicherheitsraum markiert. Die Möglichkeit zum Kurzzeitparken wurde durch Ladezonen sowie Flächen für Bewohnerparken und Fahrradabstellanlagen ersetzt.

Außerdem wurde die Querung des Salierrings in Nord-Süd-Richtung über die Straße Am Duffesbach/Am Weidenbach optimiert. Hier entfällt der Kfz-Linksabbieger aus dem Duffesbach in den nördlichen Salierring, um Platz für eine Radverkehrsführung zu schaffen. Für Radfahrende wurden die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens und vorgezogene Aufstellflächen eingerichtet.

In Richtung Norden ist es nun möglich, die Ringe auf gut 3 km vom Ubierring bis zum Rudolphplatz lückenlos auf einem Radfahrstreifen beziehungsweise Schutzstreifen zurückzulegen.

Fabian Fohlmeister

Kölner Geh- und Radweg in der Richard-Wagner-Straße freigeräumt

Aufgrund des sehr schmalen Geh- und Radwegs wurden Fahrradabstellanlagen an der Richard-Wagner-Straße entfernt. Die 30 Abstellmöglichkeiten befanden sich auf Höhe der Stadtbahnhaltestelle Moltkestraße und des Fitnessstudios. Hier kam es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden.



Vorher

Nachher. Fotos: Stadt Köln

Neue Abstellmöglichkeiten sind nur wenige Meter weiter in der Moltkestraße geschaffen worden. Das Angebot wurde auf 48 erweitert. Dafür mussten fünf Parkplätze entfernt und eine Ladezone verschoben werden.

Genau wie der im April 2021 eingerichtete Radfahrstreifen in der Aachener Straße stadteinwärts gehört diese Maßnahme zum Beschluss des Verkehrsausschusses „Radfahrstreifen auf Höhe des Aachener Weihers stadteinwärts“. Dieser wurde noch nachträglich im Ausschleusungsbereich mit Sichtzeichen ausgerüstet und damit deutlich von der Fahrbahn getrennt.

Hendrik Weischet

Neuer Fahrradschutzstreifen auf dem Alten Militärring in Köln-Müngersdorf

Nach Sanierung der Fahrbahndecken wurde in Müngersdorf auf dem Alten Militärring im Abschnitt zwischen Aachener Straße und Wendelinstraße die Verkehrsfläche neu aufgeteilt. Ab sofort verfügen beide Fahrtrichtungen über einen Schutzstreifen für Radfahrende. Ebenfalls wurden zahlreiche neue Fahrradabstellanlagen aufgestellt, welche das regelwidrige Parken auf dem Gehweg unterbinden sollen. Durch den Wegfall des Radwegs auf der Nebenanlage profitieren auch zu Fuß Gehende und die Barrierefreiheit wird gefördert.

Oliver Klaholz

Zu Fuß unterwegs: mehr Platz auf den Kölner Ringen

Auf dem Hohenstaufenring wurden zwischen Beethovenstraße und Zülpicher Platz die Flächen des ehemaligen Radwegs in Bürgersteige umgewandelt. Bereits Ende 2021 wurde die Rechtsabbiegespur vom Hohenstaufenring zum Zülpicher Platz in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Damit wird der Radverkehr nun durchgängig auf der Fahrbahn geführt.



Vorher

Nachher. Fotos: Stadt Köln

Dadurch steht zu Fuß Gehenden nun eine größere, übersichtlichere und sicherere Aufstellfläche an der Querung zur Bahnhaltestelle zur Verfügung.

Als Teil der Umbaumaßnahmen in diesem Bereich wurde bereits im September 2021 die Durchfahrt Zülpicher Platz für den Autoverkehr gesperrt. Eine Durchfahrt ist seitdem nur noch für Radfahrende, die Stadtbahn und den Lieferverkehr, werktags zwischen 6 und 11 Uhr, gestattet.

Zwischen Hahnenstraße und Ehrenstraße wurden gerade vollständig die roten Klinkersteine des ehemaligen Radwegs in nördlicher Fahrtrichtung entfernt.

Bereits im Winter 2021/2022 wurde in diesem Abschnitt der Ringe ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn eingerichtet, sodass der Radweg in der Nebenanlage entfernt werden kann.

Noch in 2022 soll mit der Umsetzung weiterer Maßnahmen zur rad- und fußverkehrsfreundlichen Gestaltung am Hansaring begonnen werden, welche dann in Richtung Süden im Bereich der Ehrenstraße an den bereits vorhandenen Radfahrstreifen anschließen. Bei den geplanten Maßnahmen werden auch hier mit der Verlegung des Radweges auf die Fahrsuren die alten Radwege zurückgebaut und die Flächen dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt.

Fabian Fohlmeister

Neues Portal zur Soester Altstadt

Umbau des Grandwegertores abgeschlossen



Das Grandwegertor in Soest nach dem Ausbau. Foto: Stadt Soest

Die Soester Altstadt ist noch zu ca. zwei Dritteln von einer Stadtmauer und der vorgelagerte Gräfte umgeben, welche heute als Grünanlage sowohl der Naherholung als auch als attraktive Wegeverbindung für Radfahrende und zu Fuß Gehende dient. Die gesamte Soester Altstadt befindet sich in einer Tempo-30-Zone, welche im Bereich der Wallanlage beginnt. Der Verkehrsentwicklungsplan und das Wallentwicklungskonzept (zur Erhaltung der Wallanlage) sehen u.a. eine Umgestaltung der Torplätze zur Förderung der Nahmobilität und zur entsprechenden Akzentuierung der Wallanlage vor. Die Umgestaltung des Grandwegertores ist dabei die Blaupause für die Sanierung der weiteren Stadttore. Diese sind im Bestand eher verkehrstechnisch mit durch Hochborde klar dokumentiertem Vorrang für den Autoverkehr gestaltet.

Die Baumaßnahme wurde Ende Oktober 2021 mit dem Auftragen einer hellbeigen Deckschicht auf die Verkehrsfläche abgeschlossen. Farblich orientiert sich die Deckschicht an den Wegen auf der Wallkrone und in der Gräfte, welche auf die Fahrbahn münden. Diese Optik soll dazu beitragen, dass der Knotenpunkt wieder als ursprünglicher Teil der historischen Festungsanlage wahrnehmbar wird. Zudem soll die Gestaltung die Verkehrsfläche auch funktional stärker mit den Wegen auf dem Wall und in der Gräfte verbinden. Das neue Gesicht des Torplatzes stärkt die Verbindung für Fuß- und Radverkehr und erhöht die Aufenthaltsqualität. Die neue Gestaltung betont zudem die Eingangssituation in die Tempo-30-Zone Altstadt und macht die

motorisierten Verkehrsteilnehmenden auf die Kreuzungssituation aufmerksam. Dazu wird die Fahrbahn optisch eingeeignet – durch dunkle Natursteinbänder, Entwässerungsrinnen, Fahrradstellplätze, Poller und drei neue Bäume.

Baubeginn am zweiten ehemaligen Stadttor

Mit dem Baubeginn am Ulrichertor am 5. April 2022 wird derzeit das zweite ehemalige Stadttor bis ca. Oktober 2022 nahmobilitätsfreundlich umgebaut. Die Neugestaltung der Torplätze erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Wallentwicklungskonzeptes, welches aus Mitteln der Städtebauförderung von Bund, Ländern und Gemeinden finanziert wird.

Diese Neugestaltungen sind ein Beitrag zur Verkehrswende in Soest, welche durch den Beschluss des Masterplans Klimapakt mit dem Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 umgesetzt wird. Hierfür wurde der bestehende Verkehrsentwicklungsplan (VEP) um neue Maßnahmen mit dem VEP Klima+ erweitert. Mit dem Beschluss des VEP Klima+ und des Haushaltes im Dezember 2021 hat der Rat nicht nur den Willen dazu bekundet, sondern auch im Haushalt mit drei zusätzlichen Stellen entsprechend personell verankert. Das Thema Nahmobilität wird hierbei durch den ersten Rad- und Fußverkehrsbeauftragten in Vollzeit als wesentlicher Teil der Verkehrswende gestärkt.

Axel Beyer, Stadt Soest

Gefördert durch:



Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen



Landesinitiative
**Zukunft.
in!nenstadt.**
Nordrhein-Westfalen.

„Neue Nachbarin“ eingezogen

Stadt Dortmund weiht RS1-Fahrradstraße im Kreuzviertel ein



Die Große Heimstraße wird im Kreuzungsbereich mit der Kreuzstraße zur Vorfahrtsstraße.



Freie Fahrt auf der Fahrradstraße. Fotos: Stadt Dortmund

Die letzten Arbeitsschritte zum Einzug des Radschnellwegs Ruhr (RS1) sind abgeschlossen – damit zieht die Fahrradstraße als „neue Nachbarin“ auf der Großen Heimstraße in das Dortmunder Kreuzviertel ein.

Wer zuletzt an der Großen Heimstraße im Dortmunder Kreuzviertel unterwegs war, konnte die roten Markierungen auf der Fahrbahn kaum übersehen. „Wir haben den roten Teppich für die Fahrradfahrer:innen ausgerollt“, sagt Sylvia Uehlendahl, Leiterin des Tiefbauamts, bei der Einweihung vor Ort. Seit dem 1. Dezember 2021 ist der erste Abschnitt des Radschnellwegs Ruhr offiziell geöffnet und die neuen Verkehrsregeln gelten.

Tiefbau-, Ordnungs- sowie das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt haben gemeinsam die Regeln für die zukünftige Fahrradstraße in Abstimmung mit weiteren Expert:innen und Erfahrungsberichten von anderen Kommunen definiert. Im Fokus stand dabei, eine klare Regelung für alle Verkehrsteilnehmenden zu finden, um Nutzungskonflikte zu vermeiden.

Das heißt konkret: Die Große Heimstraße wird im Kreuzungsbereich Kreuzstraße zur Vorfahrtsstraße. Vorfahrt-achten-Schilder und sogenannte Haifischzähne als Bodenmarkierungen zeigen den Verkehrsteilnehmenden auf der Kreuzstraße an, dass Nutzende des RS1 Vorrang haben. Temporäre Bremsschwellen verdeutlichen die geänderte Vorfahrt zusätzlich. Motorisierte Verkehrsteilnehmende dürfen auf der Fahrradstraße höchstens 30 km/h fahren, sodass Radfahrende nicht behindert werden und, wenn gewünscht, sogar nebeneinanderfahren können.

Die Markierung und Beschilderung orientierte sich am Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW und wurden gemeinsam mit der Bezirksregierung Arnsberg abgestimmt.

Verkehrswende geht nur gemeinsam

Auch das Parken und Halten auf der Großen Heimstraße hat sich durch den Radschnellweg verändert. Auf der Fahrbahn

gilt ein absolutes Halteverbot. Dem Lieferverkehr stehen ausgeschilderte Lieferzonen zu bestimmten Zeiten zur Verfügung. Außerhalb dieses Zeitfensters (20 bis 8 Uhr) darf in den Lieferzonen geparkt werden. Die Fahrbahn, auf der geparkte Fahrzeuge in der Vergangenheit Sichtbeziehungen und Rettungsfahrzeuge behinderten, ist nun frei für alle.

Da durch den Umbau der Straße zur Fahrradstraße einige Parkplätze weggefallen sind, hat die Stadt im südlichen Bereich des RS1 19 Parkplätze neu geschaffen. Unmut aus der Anwohnerschaft zur Parksituation sieht die Tiefbauamtsleiterin Sylvia Uehlendahl von zwei Seiten: „Der Straßenraum ist noch immer von Autos dominiert und Beschwerden von Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, können wir verstehen – allerdings hat kein:e Autofahrer:in das Recht auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum. Eine Verkehrswende schaffen wir nur gemeinsam. Wir nehmen niemandem etwas weg, sondern geben mit dem RS1 eine neue Möglichkeit für emissionsfreie Mobilität.“

Einige Wochen lang informierte die Stadt Dortmund per Flyer über die neuen Verkehrsregeln. Um der Nachbarschaft Zeit zu geben, sich an die neuen Regeln zum Parken, zur Vorfahrt und zu den Lieferzonen zu gewöhnen, haben städtische Mitarbeitende zudem „Wunschzettel statt Strafzetteln“ verteilt.

Am 22. März 2022 wurde außerdem ein gemeinsamer Aktionstag am RS1 unter Beteiligung der Polizei, des Ordnungsamtes sowie des Teams für Fuß- und Radverkehr der Stadt Dortmund veranstaltet. Fragen zu den Regeln einer Fahrradstraße und zur weiteren Planung konnten so direkt vor Ort diskutiert und erläutert werden.

Weitere Infos und eine Fotodokumentation der Bauarbeiten unter: www.dortmund.de/rs1

Hendrik Konietzny, Stadt Dortmund

Neue Fahrradstraßen in der östlichen Dortmunder Innenstadt

Fahrradcheck zum Start in die Fahrradsaison

Um den Radverkehr zu fördern, hat die Stadt Dortmund in der östlichen Innenstadt zwei Fahrradstraßen eingerichtet:

- die Arndtstraße von Goebenstraße bis Heiliger Weg sowie
- die gesamte Straße Lange Reihe werden zur Fahrradstraße.

Der Ausbau der Arndtstraße zwischen Goebenstraße und Heiliger Weg erleichtert die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad aus östlicher Richtung. Auf dieser Route von der Goebenstraße entlang der Arndtstraße bis zum Ostwall wird der Radverkehr unabhängig von den Hauptverkehrsstraßen geführt. Darüber hinaus führt die Olpe als Verlängerung der Arndtstraße direkt auf den Friedensplatz und damit zu zentralen Zielen in der Innenstadt.

Anwohnerinformation, Banner und Kontrollen

Die Anwohnenden der Fahrradstraßen wurden bereits im Vorfeld mit einer

Hauswurfsendung über die neuen Regelungen informiert. Im Straßenraum weisen UmsteiGERN-Banner ergänzend auf die neuen Regelungen hin. Damit diese eingehalten werden, verstärkt das Ordnungsamts die Kontrollen in diesen Bereichen.

Rechtzeitig zum Start in die Fahrradsaison wurden Radfahrende im Eingangsbereich der Fahrradstraße mit einem kostenlosen Fahrradcheck belohnt. „Mit dem Servicetag Radwall belohnen wir Radfahrende, die bereits die Fahrradstraßen Arndtstraße und Lange Reihe sowie die fertigen Bauabschnitte des Radwalls befahren“, hat Stadtrat Ludger Wilde, Dezernent für Umwelt, Planen und Wohnen, zum kostenlosen Fahrradcheck eingeladen.

EU-Förderprojekt Emissionsfreie Innenstadt

Die Einrichtung der Fahrradstraßen Arndtstraße und Lange Reihe ist eine von 16 Maßnahmen des Förderprojek-



Im Straßenraum weisen UmsteiGERN-Banner auf die neuen Regelungen hin. Foto: Stadt Dortmund

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

Heike Thelen, Projektteam Emissionsfreie Innenstadt, Stadt Dortmund

Fahrradparken in Düsseldorf

Stellplätze für Lastenräder



An 13 Standorten – wie hier im Bild beispielhaft zu sehen – wurden 37 Lastenradstellplätze geschaffen. Foto: Amt für Verkehrsmanagement

Das erste Förderprogramm für Lastenräder, das der Stadtrat der Landeshauptstadt beschlossen hatte, war ein voller Erfolg. Rund 960 Anträge auf Förderung konnten bewilligt werden. Seit

Ende 2021 wurden die ersten städtischen Lastenradstellplätze eingerichtet. Insgesamt wurden 37 Lastenradstellplätze an mittlerweile 13 Standorten geschaffen. Die Standorte wurden auf Wunsch von Bürger:innen errichtet.

„Fahrradabstellplätze sind ein elementarer Bestandteil der Radinfrastruktur einer fahrradfreundlichen Stadt, in der das Fahrrad Teil der täglichen Mobilität ist“, erläutert Jochen Kral, Mobilitätsdezernent von Düsseldorf. „Um dem verstärkten Trend zum Lastenrad nachzukommen, haben wir Lastenradstellplätze konzipiert und diese in die Planungen der laufenden Initiative 'Fahrradstellplätze für Düsseldorf' integriert.“

An einigen Standorten werden die Abstellanlagen kurz vor Kreuzungen platziert, um dort das Parken im Kreuzungsbereich zu unterbinden und so, durch verbesserte Sichtachsen, die Verkehrssicherheit zusätzlich zu erhöhen.

Priorisiertes Aufstellen in Geschäftsstraßen

Als wesentliches Ziel von Lastenradfahrten gelten Geschäftsstraßen, aber auch Bildungseinrichtungen für Kinder wie Kindertagesstätten und Grundschulen. „Für die Ausweitung des Parkangebots für Lastenräder arbeiten wir aktuell an einem Konzept für Geschäftsstraßen“, erläutert Florian Reeh, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement. „In einer ersten Stufe sollen fünf Geschäftsstraßen mit Lastenradstellplätzen ausgestattet werden. Die gesammelten Erfahrungen nutzen wir für den weiteren stadtweiten Ausbau“, führt Reeh aus.

Ausschlaggebend für die Standortwahl sind verschiedene Faktoren wie z.B. Dichte an Supermärkten und ähnlichen Einrichtungen mit großen Einkaufsmengen, fehlende Parkflächen für Fahrräder, frei abgestellte Fahrräder und Lastenräder.

Folgende fünf Geschäftsstraßen werden zuerst behandelt: Nordstraße, Birkenstraße/Ackerstraße, Rethelstraße, Lorettostraße/Bilker Allee und Luegallee. Grund dafür ist die starke Nachfrage für die Lastenradförderung in den Stadtbezirken 1 bis 4.

Weitere Schritte zum Lastenradparken

Wohnortnahe Abstellanlagen werden weiterhin über die Initia-

tive „Fahrradstellplätze für Düsseldorf“ umgesetzt. Vorschläge von Anwohnenden für neue Standorte werden vom Amt für Verkehrsmanagement gerne entgegengenommen. Unter www.duesseldorf.de/radschlag/fahrrad-parken steht dafür ein Meldeformular zur Verfügung. Darüber hinaus werden auch Bügelanlagen der Rheinbahn und der Connected Mobility Düsseldorf (CMD) zukünftig auf den Abstellbedarf von Lastenrädern hin geprüft. Bei

der zukünftigen Ausbringung von gesicherten Sammelabstellanlagen etwa an Mobilstationen wird die Integration von Lastenradstellplätzen ebenfalls geprüft. Die Erfahrung aus dem Lastenradförderprogramm und die Ausbringung erster Bügelanlagen fließen in die weitere Planung ein. Die Stadtverwaltung steht im engen Austausch mit anderen Städten und Forschungsprojekten, um Trends und Entwicklungen zu erörtern.

Landeshauptstadt Düsseldorf

Düsseldorf beschleunigt den Ausbau des Radhauptnetzes

Stadtrat beschließt erste Radleitroute

Der Stadtrat hat Ende 2021 eine erste von zunächst vier vorgesehenen Radleitrouten beschlossen. Diese sogenannte Nord-Süd-Radleitroute (West) führt über rund 9,4 km Länge vom nördlichen Stadtgebiet bis zum Südring.

„Unser Ziel heißt Klimaneutralität. Dazu soll der beschleunigte Ausbau des Radhauptnetzes einen Beitrag leisten. Nur durch einen kontinuierlichen Ausbau der Radwege kann es gelingen, dass immer mehr Menschen im Stadtgebiet klimaschonend das Fahrrad nutzen. Wie der Name schon sagt, sollen die Radleitrouten im Verkehrsnetz eine besondere Priorität und Erkennbarkeit genießen. Dazu sollen Kreuzungs- und Einbindungspunkte, wenn möglich durch Umbauten, wie beispielsweise Aufpflasterungen, Detektionen oder verlängerte Grünzeiten für den Radverkehr optimiert werden“, erläuterte Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller.

„Beim Ausbau des Radhauptnetzes wurden bereits in einem ersten Schritt problematische Netzlücken geschlossen“, erklärte Mobilitätsdezernent Jochen Kral. „Mit der ersten vom Stadtrat beschlossenen Nord-Süd-Radleitroute wird ab sofort der Fokus zusätzlich auf den Ausbau ganzer Achsen gelegt. Für die Umsetzung werden wir einen hohen Qualitätsstandard ansetzen, der den Radfahrenden ein sicheres, zügiges und komfortables Vorankommen gewährleistet.“

„Wenn möglich werden vom Autoverkehr getrennte Radwege angelegt, die ausreichende Breiten sowie glatte, gut befahrbare Oberflächen bieten“, ergänzte Florian Reeh, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement. „Wo dies nicht möglich ist, werden alternative Führungsformen geplant, die dem Radverkehr den Vorrang einräumen.“

Die Kosten für die Realisierung der Nord-Süd-Radleitroute (West) werden zum jetzigen Planungsstand auf rund 14,3 Mio. Euro geschätzt. Im Rahmen der Planung werden die Nutzungsmöglichkeiten für das Projekt geprüft und die entsprechenden Anträge gestellt. Die mit der Realisierung beauftragte IPM Düsseldorf GmbH strebt die Fertigstellung der gesamten Achse bis zum 2. Quartal 2024 an. Der Baubeginn ist bereits für Ende des nächsten Jahres geplant.

Neben den vier Vorschlägen der Stadtverwaltung gibt es weitere Ideen für Radachsen durch Düsseldorf, die von Vertretern politischer Parteien und Verbände wie dem ADFC und dem VCD im Rahmen der Kleinen Kommission Radverkehr eingebracht wurden und nun diskutiert werden.

Hintergrund

Mit dem Ziel der Klimaneutralität arbeitet die Landeshauptstadt zielstrebig an einer Mobilitätswende. Einen wichtigen Beitrag dazu soll der Radverkehr leisten. Zur Förderung des Radverkehrs hat die Stadt ein Radwegenetz konzipiert, das sukzessive umgesetzt wird. Die Erschließungsstruktur gliedert sich in Bezirksnetze, ein Radhauptnetz und Radschnellwege mit ansteigender regionaler Verbindungsfunktion. Die sukzessive Umsetzung des Radhauptnetzes erfolgt seit 2015.

Die Kosten für die Realisierung der Nord-Süd-Radleitroute (West) werden zum jetzigen Planungsstand auf rund 14,3 Mio. Euro geschätzt. Im Rahmen der Planung werden die Nutzungsmöglichkeiten für das Projekt geprüft und die entsprechenden Anträge gestellt. Die mit der Realisierung beauftragte IPM Düsseldorf GmbH strebt die Fertigstellung der gesamten Achse bis zum 2. Quartal 2024 an. Der Baubeginn ist bereits für Ende des nächsten Jahres geplant.

Weitere Maßnahmen zum Ausbau des Radhauptnetzes Joseph-Beuys-Ufer: Neuer Radweg eröffnet

Das Joseph-Beuys-Ufer ist Teil des Nord-Süd-Radweges entlang des Rheins und gehört zum Radhauptnetz. Der Radweg ist nicht nur eine wichtige Radverkehrsachse für den Pendlerver-



Die Nord-Süd-Radleitroute (West) führt vom Norden einmal durch ganz Düsseldorf. © Landeshauptstadt Düsseldorf



Vorher (linkes Bild): Das Joseph-Beuys-Ufer ist Teil des Nord-Süd-Radweges entlang des Rheins und gehört zum Radhauptnetz. Nachher (rechtes Bild): Der 2,75 m breite, neue Zweirichtungsradweg, in rotem Asphalt, ist nun getrennt vom Gehweg angelegt und schafft mehr Sicherheit und Komfort für den Rad- und Fußverkehr. Entlang der Straße werden als zusätzliche Schutzeinrichtung planmäßig noch Pfosten eingebaut.

kehr, sondern auch besonders beliebt bei Freizeitradlern. Das zeigt die Dauerzählstelle am Mannesmannufer, von der im letzten Jahr über eine Million Radfahrende registriert wurden.

Die Landeshauptstadt hat den viel befahrenen Rheinradweg mit Abschluss des Umbaus am Joseph-Beuys-Ufer weiter aufgewertet. Seit November 2021 steht Radfahrenden an dieser hochfrequentierten Route in der Düsseldorfer Innenstadt ein neuer Radweg zur Verfügung. Der neue, in rotem Asphalt angelegte Zweirichtungsradweg verläuft getrennt vom Fußverkehr und schafft mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr. Das sorgt für mehr Sicherheit und Komfort.

Das Joseph-Beuys-Ufer ist nun keine Engstelle mehr und verbindet komfortabel die gestalterisch hochwertig ausgebaute Rheinuferpromenade in Richtung Süden und den breiten Geh- und Radweg im Seitenraum an der Rheinterrasse im Norden. Darüber hinaus sind mit der neuen Querung am Knotenpunkt Oederallee die Radwegeanschlüsse in Richtung Oberkassel und Heinrich-Heine-Allee optimiert worden.

Die Baukosten für den Umbau des Joseph-Beuys-Ufers belaufen sich auf rund 1,18 Mio. Euro.

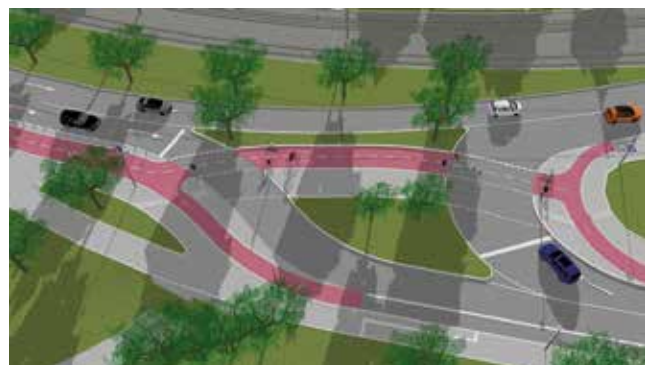
Zusätzliche Rampe für den Rad- und Fußverkehr

Das ist aber noch nicht alles, was entlang des Rheins an dieser Stelle für den Radverkehr getan wird. Neben dem neuen Zweirichtungsradweg hat der Ordnungs- und Verkehrsausschuss die Realisierung einer Rampe unterhalb der Oberkasseler Brücke beschlossen. Die Rampe wird Teil der ersten Radleitroute und ergänzt zusätzlich die Radhauptroute entlang des Joseph-Beuys-Ufers. Sie ermöglicht es, zukünftig den Rad- und Fußverkehr von der Rheinpromenade auch über das Tonhallenufer und das Robert-Lehr-Ufer zu führen, über die auch die Nord-Süd-Radleitroute (West) führen wird.

Anschlussplanung – Hofgartenrampe/Oederallee

Die Hofgartenrampe ist eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße und im Streckenverlauf die Verlängerung der Oberkasseler Brücke. Sie verbindet die linksrheinischen Stadtteile mit dem Stadtzentrum und der Altstadt und ist daher auch für den Radverkehr von hoher Bedeutung.

Mit der bereits fertiggestellten Querung für den Rad- und Fußverkehr am Knotenpunkt Joseph-Beuys-Ufer und der Oederallee wurde ein attraktiver Anschluss des Rheinradweges in Richtung Altstadt und in die linksrheinischen Stadtteile über die Oberkasseler Brücke geschaffen. Die Planung zur Hofgartenrampe baut diesen Anschluss weiter aus.



Gesamtübersicht der geplanten Radverkehrsführung am Knotenpunkt Hofgartenrampe/Oederallee/Fritz-Roeber-Straße

Auf der Oederallee werden die Radfahrstreifen aus der Anschlussplanung des Joseph-Beuys-Ufers beidseitig bis zum Knotenpunkt mit der Hofgartenrampe in Richtung Osten fortgesetzt und auch der anschließende Knotenpunkt Hofgartenrampe und Oederallee wird im Zuge des Projektes umgebaut. Da es dort in der Vergangenheit vermehrt zu Unfällen gekommen ist, sieht die Ausführungsplanung den Bau einer Ampelanlage vor, um die Sicherheit zu erhöhen. Innerhalb des Ausbaus der Mittelinsel mit einer Ampelanlage werden Detektoren eingebaut, die zukünftig dem Radverkehr Vorrang gewähren sollen. Im weiteren Verlauf der Hofgartenrampe in Richtung Süden ist im Seitenraum ein Zweirichtungsradweg geplant, der getrennt zum Gehweg verläuft. Der geplante Zweirichtungsradweg kann auf einem Großteil der Strecke eine Breite von 3,20 m aufweisen und entspricht mit dem roten Asphalt dem neuen, hohen Standard der Düsseldorfer Radwegeplanung. Zur Erhöhung der Sicherheit und um das regelwidrige Parken entlang

der Hofgartenrampe zu verhindern, werden Poller im 75 cm breiten Sicherheitsraum zwischen dem Radweg und der Fahrbahn gesetzt. Des Weiteren werden zur besseren Anbindung der nördlichen Altstadt an das Radhauptnetz die Radverkehrsanlagen im Anschluss an die Fritz-Roeber-Straße/Hofgartenrampe ausgebaut.

Geplant ist der Baustart für Mitte 2022. Die Kosten für die Gesamtmaßnahme belaufen sich auf rund 1,5 Mio. Euro. Das Bauprojekt ist Bestandteil des Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt und wird vom Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie NRW mit rund 1 Mio. Euro bezuschusst.

Kölner Straße/Pempelforter Straße – Zentraler Lückenschluss und mehr Sicherheit durch optimierten Kreuzungsbereich

Ende 2021 wurde der zweite Bauabschnitt des Radverkehrsprojektes an der Kölner Straße/Pempelforter Straße abgeschlossen. Das Projekt schließt die letzte Lücke auf der rund 1,6 km langen Radverkehrsachse zwischen Oberbilker Markt und Am Wehrhahn. Um die Sicherheit für den Radverkehr zu verbessern, wurde die Kreuzung für alle Fahrrichtungen mit Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen ausgestattet, über die Radfahrende mit eigenen Signalen nun gesichert über die Kreuzung geführt werden.

Die Radverkehrsanlagen, die zuvor auf Höhe der Einmündung zur Gerresheimer Straße endeten, führen nun über die Kreuzung Am Wehrhahn bis in die Pempelforter Straße hinein. Der Lückenschluss bindet die Radverkehrsanlagen auf der Kölner Straße an den Wehrhahn an.

Über die ebenfalls fertiggestellte Schadowstraße entsteht so eine direkte Verbindung in Richtung Altstadt.



Um die Sicherheit zu verbessern, wurde die Kreuzung für alle Richtungen mit Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen ausgestattet, über die Radfahrende mit eigenen Signalen nun gesichert darüber geführt werden. Foto: Amt für Verkehrsmanagement

Grafenberger Allee fahrradfreundlicher

Seit Juni 2021 baut die Stadt Düsseldorf die Grafenberger Allee fahrradfreundlicher aus. Sie ist Teil des Radhauptnetzes und verbindet die östlichen Stadtteile mit dem Stadtzentrum. Sechs einmündende Nebenstraßen an der Hauptverkehrsachse

wurden dort in einem ersten Schritt aufgepflastert. Die Einmündungen von Gehrtsstraße, Engerstraße, Grimmstraße, Irmgardstraße, Neanderstraße und Achenbachstraße können von Radfahrenden nun komfortabel und sicher überquert werden. Auch der Fußverkehr profitiert von diesem Umbau.

„Mit den Aufpflasterungen an den Einmündungen der Grafenberger Allee haben wir die Verkehrssicherheit an dieser wichtigen Nord-Süd-Achse im Radhauptnetz verbessert“, erläutert Jochen Kral, Mobilitätsdezernent der Stadt. „Aufpflasterungen sind ein effektives Element, mit dem im Stadtgebiet bereits positive Erfahrungen gemacht wurden. Für den Radverkehr erreichen wir so den eindeutigen Vorrang und sorgen für mehr Sicherheit und Komfort an den Kreuzungen, wovon auch der Fußverkehr profitiert.“

Ausblick

Die Grafenberger Allee soll Teil einer Radleitroute werden, die Düsseldorf für den beschleunigten Ausbau des Radhauptnetzes plant. In diesem Zuge sind auch dort durchgängige Optimierungen für den Radverkehr angedacht.

Bilker Verkehrsknoten – Verbesserungen für den Umweltverbund

Am Verkehrsknoten Auf'm Hennekamp/Himmelgeister Straße/Kopernikusstraße wurden im Rahmen einer Maßnahme die Bedingungen für Busse, Bahnen, Rad- und Fußverkehr optimiert.

Im Rahmen der Fördermaßnahme zur ÖPNV-Beschleunigung hat das Amt für Verkehrsmanagement die Bauphase genutzt, um an der Kreuzung auch die Radverkehrsführung zu verbessern und die Wege für die zu Fuß Gehenden zu erleichtern. Zum Abschluss der Arbeiten stellt Jochen Kral, Dezernent für Mobilität fest: „Die unterschiedlichen Anpassungen an dieser Kreuzung zeigen, wie wir den Umweltverbund, also öffentlichen Verkehr sowie Fußgänger- und Radverkehr, stärken können.“ Nur mit der ÖPNV-Beschleunigung und sicheren Wegen für Radfahrende und zu Fuß Gehende könne man Autofahrende im Sinne der Verkehrswende zum Umstieg bewegen.

Rund um den Verkehrsknoten in Bilk, der eine wichtige Anbindung zum Campus und zur Klinik der Heinrich-Heine-Universität darstellt, ist so ein weiteres Stück des Radhauptnetzes fertiggestellt worden. Dies auf der Himmelgeister Straße zwischen der Einmündung „Am Steinberg“ im Süden und dem Suitbertusplatz im Norden. Zusätzlich wurden mehr als 60 Ständer zum Abstellen von rund 120 Fahrrädern installiert.

Auch im direkten Kreuzungsbereich gab es durch indirekte Linksabieger und eine optimierte Radverkehrsführung mehr Sicherheit und Komfort für den Radverkehr. Ein Novum gibt es auf der Himmelgeister Straße in Höhe der Hausnummer 56. Dort muss in Richtung Innenstadt der Radstreifen enden, weil der Straßenraum zu eng ist. Deshalb werden Radfahrende mittels einer Schleuse geführt. Das bedeutet, sie fahren dort – signalgesteuert – im Wechsel mit dem motorisierten Individualverkehr und können sich an der Kreuzung vor diesem aufstellen.

Amt für Verkehrsmanagement, Landeshauptstadt Düsseldorf

E-Scooter in Düsseldorf

Strategie für E-Scooter-Sharing gibt neue Regeln vor / Ordnungspartnerschaft mit Anbietern

Seit Mitte des Jahres 2019 können E-Scooter im öffentlichen Straßenraum der Landeshauptstadt Düsseldorf gemietet werden. Zwischenzeitlich waren fünf Anbieter in Düsseldorf vertreten, deren Gesamtflotte 12.700 Fahrzeuge (Stand: August 2021) umfasste. In der Realität brachte das neue Sharing-Angebot auch erhebliche Probleme mit sich. Die E-Scooter werden oft ordnungswidrig gefahren und verbotswidrig abgestellt. Dies beeinträchtigt insbesondere den innerstädtischen Fußgängerverkehr erheblich. Um dies zu unterbinden und störende Auswirkungen auf das Stadtbild zu verringern, bestand aus Sicht der Stadt Handlungsbedarf.

Strengere Regelungen sieht deshalb die „Scooter-Strategie für den Umgang mit E-Scooter-Sharing in Düsseldorf“ vor, die vom Amt für Verkehrsmanagement unter Beteiligung weiterer Fachämter, städtischer Töchter und Ordnungsbehörden entwickelt wurde.

Die Landeshauptstadt ist damit die erste Stadt in Deutschland, die sich diesem Thema in praktischer und konsequenter Weise angenommen hat und mit der entwickelten „Scooter-Strategie“ gleich mehrere Projekte angegangen ist, um die störenden Auswirkungen der E-Scooter zu lösen.

E-Scooter: Sondernutzungsgebühr angehoben

Bestandteil der neuen Strategie für den Umgang mit den E-Scootern ist die Anhebung der Sondernutzungsgebühr für die E-Scooter, die der Ordnungs- und Verkehrsausschuss am 27. Oktober 2021 beschlossen hat. Kernbestandteile sind die Limitierung der Fahrzeuge, eine flächendeckende innerstädtische Parkverbotszone mit der Einrichtung von festen Scooter-Stationen, Kontrollen sowie die jetzt beschlossene Erhöhung der Sondernutzungsgebühr.

In der neuen Sondernutzungssatzung wurde festgelegt, dass die Gebühren für E-Scooter deutlich auf 50 Euro pro Gerät und Jahr im Innenstadtbereich und 30 Euro pro Gerät und Jahr in den Außenbezirken angehoben werden. Zum Vergleich: Davor betrug die Gebühr einheitlich 20 Euro pro Jahr. Zudem wurde die Zahl der E-Scooter in der Innenstadt auf 1.800 begrenzt und damit halbiert.

In einem Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Münster war zuvor die Vorgehensweise der Stadt bestätigt worden, das gewerbliche Anmieten von Leihfahrzeugen im öffentlichen Straßenraum als genehmigungspflichtige Sondernutzung anzusehen.

Landeshauptstadt Düsseldorf und E-Scooter-Anbieter unterzeichnen Absichtserklärung

Als weiterer Schritt, um Konflikte auf öffentlichen Straßen und Plätzen vorzubeugen, wurde mit den fünf Sharing-Anbietern ein Letter of Intent unterzeichnet. Darin bekunden die Unternehmen, dass sie mit der Landeshauptstadt Düsseldorf eng und vertrauensvoll zusammenarbeiten möchten.

Eckpunkte der Vereinbarung: Die Anbieter setzen – möglichst fest angestelltes – Personal zur Ordnung der Fahrzeuge



Dr. David Rüdiger, technischer Geschäftsführer der Connected Mobility Düsseldorf (CMD), Mobilitätsdezernent Jochen Kral, Rolf Neumann, kaufmännischer Geschäftsführer der CMD, und Florian Reeh, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf (v.l.n.r.), haben im Februar 2022 ein neues Bügelsystem öffentlich vorgestellt. Neben der innovativen Haltebügelsystemtechnik wurde auch ein neuartiges, zielgruppenorientiertes Design- und Beschilderungskonzept erläutert, das von nun an pilothaft zum Einsatz kommen soll.

in den Sharing-Stationen ein und machen Schwerpunktkontrollen. Bei Beschwerden sollen verkehrsbehindernd abgestellte E-Scooter innerhalb von maximal 1,5 Stunden beseitigt werden. Im Rahmen einer Ordnungspartnerschaft zwischen Sharing-Anbietern, Landeshauptstadt Düsseldorf und der Polizei sollen gemeinsame Aktionstage zur Fahrsicherheit angeboten werden.

Weitere Punkte im Letter of Intent sind: Die Sharing-Anbieter streben die Integration ihrer Angebote in der Redy-App der Rheinbahn an. An allen Bahnhöfen und an ausgewählten ÖPNV-Haltestellen werden die Leih-scooter stationsbasiert angeboten. Die Landeshauptstadt richtet 50 Abstellflächen bis Ende 2022 ein. Zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit setzen die Sharing-Anbieter zukünftig ausschließlich E-Scooter mit wechselbaren Akkus ein. Für deren Austausch sowie für das Einsammeln defekter Scooter sollen bis 2023 ausschließlich emissionsarme Fahrzeuge eingesetzt werden. Bereits bis Ende 2022 soll dies zu 50% umgesetzt sein.

Innovatives Haltebügelsystems für ordentliches Abstellen von E-Scootern

Noch im Jahr 2022 möchte Düsseldorf in der Innenstadt ein flächendeckendes Stationsnetzwerk für das ordentliche Abstellen der Leih-scooter aufbauen. Dazu werden in einem ersten Schritt bis zu 100 fest definierte Abstellflächen im Stadtgebiet geschaffen. Das eigens dafür entwickelte neue Haltebügelsystem ist ein Pilot und wird deutschlandweit zum ersten Mal eingesetzt. Auch vonseiten der Anbieter wird nach innovativen Methoden für ein geordnetes Abstellen geforscht.

Mobilitätsdezernent Jochen Kral ist überzeugt, dass die

stadtraumverträgliche Integration zu schaffen ist und so in praktischer Weise eine erste Antwort auf die vielen Beschwerden und Missstände, besonders in sensiblen Gegenden wie der Innenstadt und in schützenswerten Grünanlagen, gegeben werden kann.

„Die stärkere Regulierung der Leih-Scooter dient vorrangig dem Ziel, mehr Ordnung zu schaffen. Sie hilft aber auch, Busse und Bahnen auf der ersten und letzten Meile zu stärken, da an festen Stationen ein konstant verfügbares Angebot von E-Scootern bereitstellen wird, die als Zubringer dienen“, erklärte Kral.

Über den langfristigen Einsatz von Design, Beschilderung und Haltebügeln wird nach Auswertung der Praxiserfahrungen verschiedener Lösungen entschieden. Weitere Stationen sollen in den Folgejahren – u.a. durch das Programm der MobilitätStationen – noch dazukommen. Dies wird auch die Außenbezirke betreffen. Das Free-Floating-System wird damit in Teilen aufgelöst und durch ein stationsbasiertes Verleihsystem ersetzt. Gehwege, Kreuzungen und Haltestellen sollen dadurch wieder barrierefrei nutzbar sein.

Bei diesem Thema arbeitet die Landeshauptstadt Düsseldorf eng mit der städtischen Tochter Connected Mobility Düsseldorf

(CMD) zusammen. Die CMD hat die Verhandlungen mit den Scooterbetreibern unterstützt, ist für die Datenauswertung des Feldversuchs zuständig und hat im Auftrag des Amtes für Verkehrsmanagement ein Beschilderungs- und Designkonzept entwickelt.

Dieses beinhaltet auch die Verwendung des innovativen Haltebügelsystems für Leih-scooter. Dr.-Ing. David Rüdiger, technischer Geschäftsführer der CMD betonte dazu: „Immer wieder müssen wir feststellen, dass auch innerhalb der angelegten Abstellflächen die Leih-Scooter chaotisch abgestellt werden. Auch können äußere Einflüsse zu einem unerwünschten Domino-Effekt führen. Ein umgekippter Scooter reißt dann andere Scooter mit. Hier setzt unsere Erfindung des Universal-Haltebügelsystems für E-Scooter im Verleih an, die ein Umkippen von Scootern verhindern wird.“

Für das Jahr 2023 wird eine erneute Ausschreibung stattfinden, um die Zahl der Anbieter zu begrenzen sowie weitere Maßnahmen umzusetzen.

Weitere Informationen

sowie die für interessierte Unternehmen relevanten Unterlagen werden unter www.duesseldorf.de bereitgestellt.

Kai-Thomas Fischer, Landeshauptstadt Düsseldorf

Sondernutzungserlaubnis E-Scooter

Die Gesamtflottenzahl der E-Scooter ist in Düsseldorf mittlerweile auf 8.400 Fahrzeuge festgesetzt worden – zuvor waren es noch 12.700 Fahrzeuge (Stand August 2021). Dabei wird das Stadtgebiet für das Sharing-Angebot nun in drei Gebiete aufgeteilt. Gebiet A mit 1.800 Fahrzeugen umfasst Altstadt, Carlstadt und Stadtmitte. Das Angebot erfolgt hier nur stationsbasiert. Im Gebiet B (Pempelfort, Golzheim, Derendorf, Mörsenbroich, Hafen, Düsseldorf, Flingern-Nord, Flingern-Süd, Oberbilk, Friedrichstadt, Unterbilk, Bilk, Niederkassel und Oberkassel) wird die Flottengröße auf 4.900 Fahrzeuge begrenzt. Dort werden die Fahrzeuge im sogenannten Free-Floating-Prinzip angeboten. In sensiblen Gebieten wie Stadtteilzentren werden Sharing-Stationen eingerichtet. Im restlichen Stadtgebiet (Gebiet C) gilt Free Floating bei einer Flottengröße von 1.700 Fahrzeugen.

Zur Umsetzung dieser Maßnahmen sowie der geänderten Gebührenordnung wurden neue Sondernutzungsgenehmigungen für den Zeitraum vom 15. April 2022 bis zum 31. Dezember 2022 ausgestellt. Das entsprechende Interessenbekundungs- und Antragsverfahren für gewerbliche E-Scooter-Verleihfirmen fand vom 8. März 2022 bis zum 8. April 2022 statt. Die ordnungsgemäße Teilnahme an diesem Verfahren stellte zugleich den Antrag auf Erteilung der Sondernutzungserlaubnis (§§ 18 ff. StrWG NRW) dar. Nach Durchführung dieses Verfahrens ist eine weitere Erteilung von Sondernutzungsgenehmigungen in diesem Zusammenhang ausgeschlossen.

Radschnellweg OWL 2.0

Zwischen Herford, Bielefeld, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück soll ein Radschnellweg entstehen



Aufbauend auf der bereits durchgeführten Potenzialanalyse, wird aktuell eine Nutzen-Kosten-Analyse inklusive Trassenbestimmung durchgeführt.

Nach erfolgreichem Einreichen des Projektes beim Land wird der Radschnellweg offiziell als Verlängerung des bereits in Planung befindlichen RS3 (Minden bis Herford) betrachtet und auch unter dem Namen RS3 beim Land geführt. Damit die beiden Projekte unterschieden werden können, wird das gemeinsame Logo vorübergehend durch einen Zusatz ergänzt.

Aktuell findet die Befahrung der Trasse durch den Auftragnehmer SHP Ingenieure GmbH statt. Erkenntnisse der Befahrung fließen in die Identifizierung möglicher Trassenführungen ein. Mitte des Jahres 2022, wenn erste Trassenempfehlungen vorliegen, ist eine Onlinebeteiligung der Öffentlichkeit geplant.

Anregungen und Kritik fließen in die weitere Planung ein. Die Trasse wird daraufhin konkretisiert und verfeinert. Für die sich daraus ergebenden Vorzugsvarianten wird im Anschluss eine standardisierte Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt. Ziel ist ein deutlich positives Nutzen-Kosten-Verhältnis, das selbst einer Sensitivitätsanalyse standhält. Die Fertigstellung der Analyse wird für Ende 2022 erwartet.



Verortung des Radschnellwegs OWL 2.0. Grafik: Stadt Bielefeld

Der Kommunikation kommt im Planungsprozess des Radschnellwegs OWL 2.0 eine wichtige Funktion zu, weshalb neben der Erstellung der Nutzen-Kosten-Analyse auch die Erarbeitung einer Kommunikationsstrategie ausgeschrieben wurde. In einem ersten Schritt wurden das vorübergehende Logo sowie ein Key Visual erarbeitet und eine Internetseite für das Projekt eingerichtet. Weiterführende Informationen: www.rsw-owl-2-o.de. „Die Kommunikationsstrategie verfolgt einerseits die Einbeziehung

der Öffentlichkeit während der Erstellung der Nutzen-Kosten-Analyse, andererseits enthält sie öffentlichkeitswirksame Maßnahmenvorschläge für die Zeit nach Einreichung des Projektes beim Land“, so Friederike Keller, Projektkoordinatorin des Radschnellwegs OWL 2.0. Veranstaltungen mit Radschnellwegbezug wird es bereits dieses Jahr geben: Der Radschnellweg OWL 2.0 hat sich im Jahr 2018 als Projekt der REGIONALE



Key Visual

2022 qualifiziert. Im Präsentationsjahr wird am 28. und 29. Mai 2022 auf dem Leinewebermarkt in Bielefeld für das Projekt geworben. Auch der Aktionstag „ohne auto mobil“ am 18. September 2022 wird als Themenschwerpunkt den Radschnellweg haben. Die Vorteile des Projektes sollen erfahrbar gemacht, mögliche Bedenken aus dem Weg geräumt und die breite Öffentlichkeit informiert werden.

Friederike Keller, Stadt Bielefeld

Präsentation und Diskussion der Trassenführung für den RS3 OWL

Erfolgreicher Livestream zum 3. Abschnitt des Radschnellweges

Premiere für die Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe: Am Donnerstagabend, 17. März 2022, präsentierte ein Team aus der Planungsabteilung mögliche Trassenführungen des Radschnellwegs OWL zwischen Bad Oeynhausen und Porta Westfalica – erstmals pandemiebedingt als Livestream. Über 210 Menschen schalteten ein, es folgte eine rege Beteiligung über den Chat. Weitere Ideen konnten bis zum 3. April auf einer interaktiven Karte eingetragen werden.

„Eigentlich war die Veranstaltung ganz anders geplant“, führte Niederlassungsleiter Andreas Meyer in das Beteiligungsformat ein. „Wir hätten Sie gern in Präsenz begrüßt und uns mit Ihnen persönlich ausgetauscht – pandemiebedingt sind wir auf den Livestream ausgewichen.“ Zum Auftakt führten Projektleiter Thomas Lange und Landschaftsarchitektin Sabine Meyer inhaltlich in das Thema ein: Der Radschnellweg OWL führt insgesamt auf einer Strecke von knapp 50 km von Herford bis nach

Minden. Im Fokus dieses Abends stand dabei der 3. Abschnitt von Bad Oeynhausen bis Porta Westfalica bzw. dessen Linienführung. Erste Vorschläge führen die rund 11 km lange Trasse entweder durch die Weserauen oder an der Bahnstrecke entlang.

Die Linienfindung

Wie sind diese beiden möglichen Varianten entstanden? Sabine Meyer erklärte, dass letztendlich eine Abwägung aus drei Bestandteilen ausschlaggebend für die Linienfindung sei:

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – sie betrachtet die Umwelt und sogenannte Schutzgüter wie den Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Landschaft und deren Wechselwirkungen miteinander. Alle Schutzgüter werden im Rahmen dieser Studie bewertet und anschließend auf einer Raumwiderstandskarte sichtbar gemacht. „Darin sind konfliktarme Bereiche zu sehen,

die aus Sicht von Natur und Landschaft für den Bau eines Radschnellwegs infrage kämen“, erklärte Meyer.

Die Potenzialanalyse – sie ist vergleichbar mit der Verkehrsanalyse bei Straßenplanungen. Erhobene Strukturdaten zeigen, welche Varianten eines Wegs wie genutzt werden.

Der straßenplanerische Variantenentwurf – für jede Variante werden entsprechende Querschnitte und Führungsformen ausgewählt, ein erster technischer Entwurf erstellt, erforderliche Bauwerke grob geplant und geschätzte Kosten ermittelt.

Zwei Büros erstellen zurzeit die UVS und die Potenzialanalyse, deren Ergebnisse Sabine Meyer noch im Sommer 2022 erwartet. Alle drei Bausteine werden zu gleichen Teilen gewichtet, am Ende steht die Empfehlung für eine Variante. „Selbstverständlich fließen auch die Ergebnisse und Hinweise aus dieser Beteiligung mit ein“, ergänzte Meyer.



Das Live-Team der Regionalniederlassung OWL

Hinweise der Zuschauer*innen

Die Chat-Funktion wurde während der kurzen Vorstellung zu den bisherigen Planungen des Radschnellwegs von vielen genutzt. Einige prognostizierten entlang der Variante durch die Weserauen Probleme mit dem landwirtschaftlichen Verkehr. Planungsleiterin Manuela Rose entgegnete: „Wir können uns theoretisch vorstellen, dass der neben dem Radschnellweg entstehende Gehweg in der Breite eines Wirtschaftswegs gebaut wird und dann von den landwirtschaftlichen Fahrzeugen mit genutzt werden kann.“ Es werde definitiv eine Lösung für die Landwirtschaft geben, dabei gehe es ja auch um potenziell geringeren Flächenverbrauch, der vor allem in diesem Landschaftsschutzgebiet wünschenswert sei.

Einige Teilnehmer*innen sahen in der zweiten Variante entlang der Bahnstrecke den Kreuzungsverkehr mit Straßen kritisch – das Team versicherte jedoch, solche Kreuzungssituationen in der Planung entsprechend zu entschärfen.

Sabine Meyer ging anschließend noch auf die Frage ein, wie die Weser denn baulich gequert werden könnte: „Zurzeit gibt es dazu noch keine festgelegte Variante, eine Möglichkeit zur Querung der Weser bei Bad Oeynhausen wäre, eine separate Brücke für den Radschnellweg parallel zur Bahntrasse zu errich-

ten. Im Bereich Porta Westfalica könnte für eine Lösung evtl. die vorhandene Portabrücke genutzt werden. Dabei sei aber noch zu prüfen, wie der restliche Verkehr dort geordnet werden kann, um Platz für den Radschnellweg zu schaffen.

Andreas Meyer erläuterte die mögliche Ausstattung des Radschnellwegs. Ausgangspunkt war die Frage, ob die Strecke beleuchtet werden wird. Das sei ein wichtiger Sicherheitsaspekt, allerdings sei nicht ausgeschlossen, dass eine Beleuchtung in Anbetracht der dort lebenden Tiere und der damit verbundenen Störung durch das Licht nicht umgesetzt werden kann. „Denkbar ist stattdessen, dass der Weg nur beleuchtet wird, wenn dort Fahrräder unterwegs sind. Das muss aber insgesamt mit den Naturschutzbehörden abgestimmt werden.“ Innerorts werde der Radschnellweg aber definitiv durchgehend beleuchtet. Dazu wird es Servicepunkte mit Reparatur- und Unterstellmöglichkeiten entlang der Strecke geben.

Ausblick

Wenn im Sommer die UVS und die Potenzialanalyse vorliegen, wird das Planungsteam voraussichtlich bis Ende des Jahres eine Variante favorisieren und diese zur Zustimmung an das Ministerium für Verkehr des Landes NRW weitergeben. Anschließend folgt die Detailplanung. „Anwohnende und Interessierte haben im Verlauf dieser Entwurfsplanung dann erneut die Möglichkeit, sich zu beteiligen“, erklärte Andreas Meyer. Projektleiter Thomas Lange ergänzte: „Radschnellverbindungen sind Landesstraßen gleichgestellt – das heißt, dass wir dieselben aufwendigen Verfahrensschritte gehen müssen.“

Bei Interesse kann ein Newsletter bestellt werden. Dazu senden Sie bitte eine Mail mit Ihrem Wunsch an kommunikation-owl@strassen.nrw.de



Fotos: Straßen.NRW, RNL OWL

Adaptive Beleuchtung im Einklang mit Fledermäusen

Stadt Münster unterstützt das Leibniz-Institut bei Forschungsprojekt / Kanalpromenade ist Untersuchungsgebiet

Das Leibniz-Institut startet ab Mai mit dem Forschungsprojekt „Entwicklung eines FLEdermausfreundlichen adaptiven BEleuchtungskonzeptes für FAhrradwege“ – kurz: FLEBEFA. Untersucht wird, wie Fledermäuse auf das An- und Abschalten adaptiver Beleuchtung reagieren. Die Kanalpromenade der Stadt Münster wird ein Untersuchungsgebiet sein, da hier auf einer Länge von 20 km eine adaptive Beleuchtung installiert worden ist.

Der Umbau des Betriebsweges am Dortmund-Ems-Kanal zur für zu Fuß Gehende und Radfahrende komfortabel nutzbaren Kanalpromenade erfolgt ge-

meinsam mit dem Wasser- und Schifffahrtsamte des Bundes. Dabei wird die Strecke nicht nur verbreitert und asphaltiert, sondern auch adaptiv beleuchtet – und ist damit ein idealer Untersuchungsraum für das Forschungsprojekt des Leibniz-Instituts.

Das Projekt zeigt damit auch das Spannungsfeld zwischen Naturschutz und nachhaltiger Mobilität auf. Um den Umstieg aufs Rad zu erleichtern und CO₂-Ausstöße zu reduzieren, sind gut ausgebaute Radwege inklusive Beleuchtung erforderlich. Die Beleuchtung von Radwegen erhöht die Sicherheit, kann jedoch gleichzeitig in sensiblen Berei-

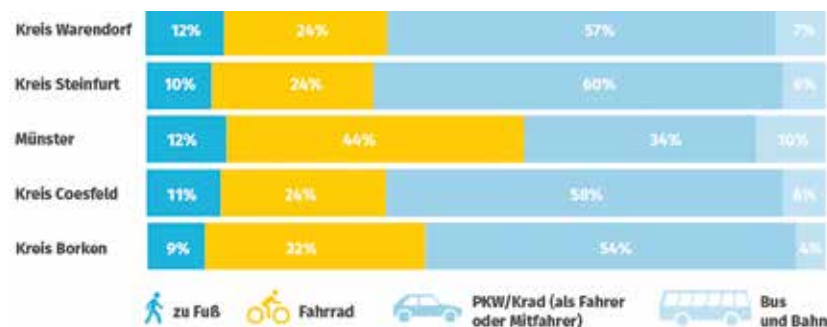
chen mit Naturschutzziele kollidieren, wenn geschützte Fledermausarten durch das künstliche Licht gestört werden. Mit dem Forschungsprojekt soll untersucht werden, ob und wie diese Störung sich durch ein adaptives Lichtmanagement reduzieren lässt, welches nur bei Anwesenheit eines Fahrradfahrers die Beleuchtung aktiviert. Bislang liegen hierzu keine Studien auf nationaler und internationaler Ebene vor.

Mit ersten Ergebnissen aus dem Forschungsprojekt FLEBEFA ist voraussichtlich Ende 2023 zu rechnen.

Stadt Münster

Rückenwind fürs Fahrrad

Münsterlandweites Veloroutennetz und gemeinsames Positionspapier



Der landesweit als mittelfristiges Ziel ausgegebene Radverkehrsanteil von 25% ist im Münsterland bereits jetzt erreicht bzw. wird sogar deutlich übertroffen. (Quelle: Rückenwind fürs Fahrrad. Positionspapier des Arbeitskreises „Schnelle Fahrradmobilität im Münsterland“ der Münsterlandkreise, der Stadt Münster und der Stadtregion Münster; Differenzen zu 100% sind „Sonstiges“ bzw. rundungsbedingt.)

Der Radverkehr hat im Münsterland Tradition. Vielleicht hängt es mit der Nachbarschaft zu den fahrradverrückten Niederlanden zusammen, vielleicht sind die überwiegend kompakten Siedlungsstrukturen und die vergleichsweise flache Topografie einfach günstig – sicher ist, dass das Radfahren in dieser Region im Nordwesten von Nordrhein-Westfalen ein selbstverständlicher Teil der Alltags- und Freizeitkultur ist. Insbesondere die Stadt Münster gilt als Vorreiter und „Fahrradstadt“. Das ist auch an einem Fahrradanteil von aktuell rund 44% ablesbar. Aber auch die Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf haben mit einem Radverkehrsanteil von 25% und mehr die

im neuen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) NRW formulierte Zielmarke erreicht bzw. deutlich übertroffen. Schließlich kommt es nicht von ungefähr, dass die Stadt Münster, alle vier Münsterlandkreise sowie zahlreiche kreisangehörige Städte und Gemeinden aktive Mitglieder der AGFS sind.

Ziel erreicht – alles gut? Mitnichten! Das Münsterland will diese Ausgangslage nutzen und macht sich auf den Weg, den Radverkehr weiter zu stärken, um weitere schlummernde Potenziale zu heben. Das Radfahren gewinnt durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs und die damit verbundene Erschließung neuer Nutzergruppen und Reichweiten erheblich an Bedeutung und bietet damit auch auf längeren Strecken eine Alternative zum Pkw. Um dieses Potenzial zu nutzen und noch mehr Menschen fürs Rad-

fahren zu begeistern, ist ein regionsweites Netz von Wegen für die schnelle Fahrradmobilität im Münsterland ein bedeutender Schlüssel.

Als wichtiger Schritt in Richtung einer abgestimmten Netzplanung haben die Radverkehrsverantwortlichen der Stadt Münster, der Stadtregion Münster und der Münsterlandkreise bereits im Herbst 2020 einen Arbeitskreis gegründet und die bei allen Partnern vorliegenden Planungen und Konzepte für die schnelle Fahrradmobilität in ein übergreifendes Zielbild übertragen. Ausgehend von den bereits sehr konkreten Planungen für das Veloroutensystem in der Stadtregion Münster,



Über den Planungsstatus weit hinaus – bereits umgesetzte Radvorrangrouten im Münsterland (v.l.n.r.: Veloroute Ascheberg, Fahrradstraße Goldstraße Münster, Veloroute Telgte; Quelle v.l.n.r.: Kreis Coesfeld, Stadt Münster, Kreis Warendorf)

bildet es die gemeinsame Vision eines durchgehenden Radvorrangroutennetzes für die Gesamtregion ab, das sich am Velorouten-Standard der Stadtregion orientiert. Es sorgt dafür, dass bei künftigen Erweiterungs- und Sanierungsmaßnahmen im Radwegenetz des Münsterlandes systematisch am regionalen „Gesamtbild“ mitgebaut wird. Damit sind in der Region die Weichen für ein sinnvolles und zusammenhängendes regionsweites Radwegenetz gestellt.

Der Einbringungs- und Verabschiedungsprozess für das FaNaG verlief über weite Strecken parallel zum beschriebenen regionalen Arbeitsprozess im Münsterland. Grundsätzlich begrüßt die Region das neue Gesetz, allerdings dürfen insbesondere die konzeptionellen Arbeiten an einem landesweiten Netz von Radvorrangrouten – wie im FaNaG und im begleitenden Aktionsplan als Ziel formuliert – nicht dazu führen, dass das Münsterland in seiner Vorreiterfunktion „ausgebremst“ wird. Im Gegenteil: Die Erfahrungen aus dem Münsterland sind für ganz NRW wertvoll, da die Planungen hier bereits sehr weit fortgeschritten sind – erste Veloroutenabschnitte sind bereits fertiggestellt oder befinden sich im Bau. Und auch mit den Hürden

und Fallstricken auf dem Weg zur Umsetzung z.B. im Zusammenspiel von Bund, Land, Kreisen, Städten und Gemeinden sind die Akteure im Münsterland bestens vertraut. Vor diesem Hintergrund bietet sich das Münsterland als Referenzregion für die Umsetzung der landesseitigen Förder- und Unterstützungsangebote an, da hier die typischen Herausforderungen bei der Planung und Umsetzung neuer Fahrradinfrastruktur anhand von konkreten und weit vorgeschrittenen Projekten praktisch gelöst werden. Um ihre gemeinsame Haltung zu dokumentieren, haben die Münsterlandkreise, die Stadt Münster und die Stadtregion Münster die regionale Ausgangslage, die gemeinsame Vision, aber auch die typischen Hürden und Hemmnisse für eine zügige Umsetzung von Planungen in einem gemeinsamen Positionspapier zusammengetragen, einsehbar über den gemeinsamen Internetauftritt www.veloregion.de. Das Münsterland steht also bereit und freut sich darauf, gemeinsam mit dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Landesbetrieb Straßenbau, den Partnern der AGFS und allen Städten und Gemeinden die Radverkehrsinfrastruktur weiter auszubauen und dem Radverkehr insgesamt noch mehr Rückenwind zu verleihen!

Autorenschaft:

Dr. Gerswid Altenhoff-Weber,

Leiterin des Fachbereichs Verkehr des Kreises Borken

Heiner Bücken,

Leiter des Umwelt- und Planungsamtes im Kreis Steinfurt

Martin Terwey, Leiter des Amtes

für Planung und Naturschutz im Kreis Warendorf

Mathias Raabe, Leiter des Fachdienstes

Kreis- und Regionalentwicklung im Kreis Coesfeld

Detlef Weigt, Leiter der Geschäftsstelle Stadtregion Münster

Phillip Oeinck, Fahrradbüro der Stadt Münster

mit freundlicher Unterstützung von

Michael Führs, projaegt GmbH

Radnetz OWL

Radfahren im Alltagsverkehr – auch im ländlichen Raum

Radfahren in OstWestfalenLippe soll schneller, komfortabler und sicherer werden und einen starken Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Direkte und kurze Verbindungen für den Alltagsradverkehr zwischen den Orten der Region, darum geht es im Radnetz OstWestfalenLippe (OWL). Mit dem Fahrrad einfach von A nach B pendeln, zum Job, zum Einkaufen, zum Arzt und zum Sport oder zur nächsten Bus- oder Bahnhaltestelle. An dieser regionalen Radinfrastruktur mit gemeinsam abgestimmten Standards arbeiten die sechs Kreise Gütersloh, Herford, Höxter, Lippe, Minden-Lübbecke und Paderborn sowie die Stadt Bielefeld.

Radfahren im Alltag

Das Radnetz OWL fördert das Fahrrad als vollwertiges Alltagsverkehrsmittel. Besonders Pendelnde sollen angesprochen und für sie ein attraktives Radwegenetz geschaffen werden, sodass sie auf das Fahrrad umsteigen. Ziel ist ein vollständiges Pendlernetz für Radfahrende, das direkte und schnelle Ver-



Foto: OWL GmbH

bindungen zwischen den Orten und wichtigen Zielen wie beispielsweise Hochschulen oder Kliniken anbietet. Das ist eine Herausforderung, denn die Region ist mit 6.500 km² groß und landschaftlich sehr verschieden. Knapp 2 Mio. Menschen leben und bewegen sich in OstWestfalenLippe. Bei der Entwicklung

des Netzes wurde daher nicht nur beachtet, zwischen welchen Orten zukünftig viele Radfahrende erwartet werden, sondern auch ob sich die Strecken von der Länge und Steigung her für den Radverkehr eignen. Mit berücksichtigt wurde, dass durch E-Bikes längere und auch hügelige Wege einfacher zu bewältigen sind. Dabei geht es nicht mehr nur um scheinbar für den Radverkehr gut geeignete Strecken, die abseits des motorisierten Verkehrs gelegen durch schöne Landschaft führen. Im Fokus stehen die direkten Verbindungen von A nach B, oftmals entlang der Bundes-, Land- oder Kreisstraßen. Dabei steht die Sicherheit ganz besonders im Vordergrund. Viele Straßen müssen sicherer und fahrradfreundlicher gestaltet werden. So könnten an breiten Außerortsstraßen mit zusätzlichen Seitenstreifen schnell und kostengünstig durch Umgestaltung und Ummarkierung sichere, separate Radwege geschaffen werden. Hier sind das Engagement und die Unterstützung aller Akteure, besonders auch der Straßenbaulastträger gefragt.

Netz und Standards

Entstanden ist ein Netzkonzept von fast 2.000 km Länge. Es zeigt auf, wo Radverkehrsanlagen zwingend erforderlich sind, um die Verkehrssicherheit der Radfahrenden zu steigern und ein qualitativ hochwertiges und durchgängiges Angebot an Radverkehrsanlagen zu schaffen. Das Radnetz OWL weist auf den bestehenden Handlungsbedarf hin und gibt Empfehlungen. 425 Maßnahmen auf 532 km stehen auf der langen Empfehlungsliste. Dabei geht es um Lückenschlüsse, um die Beseitigung von Gefährdungssituationen, um die Verbreiterung von zu schmalen Wegen oder um gute Oberflächen. Die empfohlenen Standards gehen über die derzeit gültigen Leitlinien hinaus und integrieren bereits die zukünftige Entwicklung. Zusätzlich werden die großen Trassen wie Radschnellwege oder Velorouten betrachtet. Darüber hinaus müssen auch Aspekte wie ausreichende Beleuchtung, günstige Ampelschaltungen, Services an der Strecke oder sichere Abstellmöglichkeiten in den Blick genommen werden. Denn nur komfortable und auch subjektiv sichere Wege tragen dazu bei, das Mobilitätsverhalten zu ändern und das Fahrrad konkurrenzfähiger zu machen.

Interkommunale Planung

Das Wichtige dabei ist, dass die Radwege nicht an der Orts-, Kreis- oder Landesgrenze enden, sondern darüber hinaus als durchgängige Verbindungen geplant werden. Das bedeutet, OWL-weit zu denken und ein durchgängiges Netz mit Anbindung in die Nachbarregionen zu schaffen. Dazu müssen alle an einen Tisch, sich abstimmen und interkommunal planen, unabhängig von den jeweiligen verwaltungstechnischen Zuständigkeiten.

Ausgegangen ist der Impuls vom Kreis Paderborn, der das Projekt für die REGIONALE 2022 eingereicht hatte. Schnell war klar, dass diese große Aufgabe nur von allen sechs Kreisen – Gütersloh, Herford, Höxter, Lippe, Minden-Lübbecke und Paderborn – sowie der Stadt Bielefeld gemeinsam angepackt werden kann, wenn die Infrastruktur für den Radverkehr in der Region entscheidend vorangebracht werden soll. Exakt das ist

beim Radnetz OWL vorbildhaft geschehen und in Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Detmold und dem Landesbetrieb Straßen.NRW sowie mit Unterstützung eines Planungsbüros wurde das Radnetz OWL entwickelt. Und genau dafür haben die Akteure im Februar 2022 den 22. Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Infrastruktur gewonnen. Jetzt geht es weiter um die gemeinsame zügige Umsetzung. Die überregionale Vernetzung und der Fachdialog begleiten die Umsetzungsprozesse und sondieren Möglichkeiten der Beschleunigung. Die weiteren innerörtlichen Verkehre und Feinerschließungen innerhalb der Kreise und Gemeinden schließen sich daran an, sodass ein lückenloses, flächendeckendes und sicheres Radnetz bis in die kleinen Ortschaften entstehen kann.

Damit kommen wir der Vision immer näher, das Fahrrad als sichere, klimaschonende, gesunde und preiswerte moderne Mobilitätsform zu etablieren. Radfahrende sollen als gleichwertige Verkehrsteilnehmende wahrgenommen werden. Sichere, unterbrechungsfreie Wege motivieren zum Umsteigen. Der Anteil der Radfahrenden am Straßenverkehr wird gesteigert.

Das REGIONALE-Projekt Radnetz OWL steht für die Umsetzung eines lückenlosen, verkehrssicheren regionalen Alltagsradwegenetzes.

Weitere Informationen zum Radnetz OWL: www.urbanland-owl.de

Astrid Butt,
OWL GmbH Projektleitung Mobilität REGIONALE 202,
Linda Noack,
Konzeptionelle Radverkehrsplanung Kreis Paderborn



Die REGIONALE 2022

OstWestfalenLippe richtet die REGIONALE unter der Überschrift „Das neue UrbanLand“ aus. Ziel ist es, die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Stadt und Land über innovative und modellhafte Projekte zu stärken. Sie geben Antworten auf die Frage, wie wir in Zukunft leben, wohnen, arbeiten, uns fortbewegen und unsere Freizeit gestalten wollen.

Im Präsentationsjahr 2022, dem UrbanLand Sommer, werden die Ergebnisse und Projekte im Rahmen eines Veranstaltungsprogramms ab April sichtbar. Informationen: www.urbanland-owl.de

Deutscher Fahrradpreis für das Radnetz OWL

Das Infrastrukturkonzept Radnetz OWL wurde im Februar 2022 mit dem 22. Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet. Beworben hatten sich 128 Projekte um die renommierte Auszeichnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS).



Piktogramm Fahrrad-Promenade.
© Thorsten Hübner, Stadt Hamm



Beschilderung Kanalufeweg.
© Thorsten Hübner, Stadt Hamm

Der Ausbau des Radhaupttroutennetzes geht voran

Jede fünfte Fahrt in Hamm bereits mit dem Rad

Damit Hamm bis 2035 klimaneutral wird, braucht es eine echte Verkehrswende mit deutlich mehr Radverkehr. Der Fokus liegt nun auf dem konsequenten Ausbau der Radhaupttrouten, die eine Schlüsselrolle in der Radinfrastruktur haben.

Im Mittelpunkt der derzeitigen Aktivitäten rund ums Rad stehen die Ertüchtigung und der Ausbau des weit verzweigten Radwegenetzes. Die Infrastruktur soll planmäßig auf die künftigen Anforderungen eines Massenverkehrsmittels ausgerichtet werden. Zu diesem Zweck investiert die Stadt mindestens 2 Mio. Euro pro Jahr für den Ausbau und die Unterhaltung der Radrouten.

Die elf Radhaupttrouten von der City in alle Ortsteile werden in puncto Sicherheit und Komfort grundlegend überplant und aufgewertet. Auf diesen Routen bündelt sich der Radverkehr; sie dienen der schnellen Überwindung größerer Distanzen. Die Verwaltung verfolgt das Ziel, diese Routen sukzessive in den nächsten fünf bis sieben Jahren auszubauen. Um die Planung und den Ausbau der Routen voranzutreiben, hat die Verwaltung Mitte 2020 eine Arbeitsgruppe eingerichtet und regelmäßige Gespräche mit dem ADFC aufgenommen, um die Kompetenz der Vielfahrenden bei der Entwicklung fahrradfreundlicher Problemlösungen zu nutzen.

Der Ausbau der Fahrrad-Promenade und der Hauptroute nach Uentrop hat bereits begonnen. Im Mittelpunkt der Maßnahmen stehen die Verbreiterung und die Asphaltierung der Wege, die Verbesserung von Wegweisung und Beleuchtung sowie die Überplanung von Knotenpunkten und Querungen.

Fahrrad-Promenade

Die Fahrrad-Promenade nimmt alle elf Haupttrouten aus den Stadtbezirken auf und bietet die Möglichkeit, die meisten Ziele in der Innenstadt sicher und weitgehend autofrei zu erreichen. Ziel ist ein durchgehend asphaltierter/gepflasterter, beleuchteter und gut beschilterter Innenstadt-Ring für Radfahrende. Zugleich werden alle Querungsstellen der Promenade sowie die Anschlüsse an die Haupttrouten überprüft und bei Bedarf ausgebaut.

Einige Maßnahmen – wie die Verlängerung der Grünzeiten an der Goethestraße/Sternstraße und die Kenntlichmachung

der Fahrrad-Promenade durch Piktogramme – sind bereits umgesetzt. Mittelfristige Maßnahmen sind u.a. der Umbau der Querung Hafenstraße mit besserer Wegführung für Radfahrende und zu Fuß Gehende sowie der Ausbau des Südrings in regelkonformer Breite mit separater Fußgängerführung. Der Übersichtsplan mit Ausbaumaßnahmen und die Beschlussvorlage stehen auf www.hamm.de/fahrrad-promenade zum Download bereit.

Hauptroute Uentrop

Von der Fahrrad-Promenade kommend, wird bis zur Lippestraße der jetzige Routenverlauf über Adenauerallee und Kanalufeweg (Südseite) beibehalten. Eine durchgängige Asphaltierung ist in diesem Bereich mit Ausnahme vom Kurparkbereich bereits erfolgt. Der Weg entlang des Kanals ist auch wichtig für den Radtourismus und Spazierengehende. Östlich der Lippestraße wäre ein Ausbau des schmalen, in Dammlage liegenden Weges nicht verhältnismäßig. Aus diesem Grund wird die Hauptroute nach Uentrop ab der Lippestraße auf die Nordseite des Kanals verlegt, da hier ein größerer Querschnitt vorhanden ist und weniger Fußverkehr vorherrscht. Die Route führt weiter über den Zechenbahnweg Richtung Ahlen und endet im Dorf Uentrop. Eine umfangreiche Maßnahme ist z.B. die Verbreiterung und Asphaltierung des nördlichen Kanalufewegs.

Routenführung Hauptroute Braam-Ostwennemar

Von der Fahrrad-Promenade aus führt die Route über Marker Allee und Dunantweg entlang des Geitheufers und der Straßen Mennenkamp und Kirchweg bis zur Kölnischen Straße in Braam-Ostwennemar. Wichtige Maßnahme auf der Route sind z.B. der Ausbau des Dunantweges, der Wege am Geithebach und die geplante Vorrangschaltung für Radfahrende im Knotenpunkt Marker Allee/Heßlerstraße.

Weitere Infos rund ums Thema Radverkehr und Mobilität – insbesondere zum Ausbau des Radhaupttroutennetzes – sind unter www.hamm.de/klima-und-mobilitaet/aktuelles sowie unter www.hamm.de/ausbau-radhaupttrouten zu finden.

Marlena Abel, Stadt Hamm

Kreis Unna bringt Radverkehr auf Touren

Startschuss für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes



Zur Probefahrt auf E-Bikes der Radstation haben Landrat Mario Löhr (3. v.l.), Baudezernent Ludwig Holzbeck (5. v.l.), Fachbereichsleiter Florian Farwick (r.) und Sachgebietsleiter Straßenbau Jürgen Busch (3. v.r.) den Bürgermeister aus Unna, Dirk Wigant (l.), und die Bürgermeisterin aus Fröndenberg, Sabina Müller (4. v.l.), eingeladen.

Im Oktober 2021 wurde das neue Radverkehrskonzept des Kreises Unna beschlossen. Nun wurde am 6. April 2022 mit der Eröffnung eines 1,8 km langen Radweges ein wichtiger Lücken-

schluss im Radwegenetz des Kreises Unna geschlossen. Der neue Radweg ist ein Beispiel ausgesprochen guter interkommunaler Zusammenarbeit zwischen dem Kreis Unna und seinen kreisangehörigen Städten Fröndenberg und Unna.

Ursprünglich war vorgesehen, mit der anstehenden Sanierung der K 24 durch den Kreis Unna die bisherigen Mehrzweckstreifen als Radstreifen auszubauen. Im Rahmen der Akteursbeteiligung zum Radverkehrskonzept wurde jedoch die Idee geboren, statt des straßenbegleitenden Radweges einen parallel verlaufenden ehemaligen Wirtschaftsweg als Radweg zu nutzen. Aus der Idee ist nun nach nur viermonatiger Planungsphase Realität geworden. Landrat Mario Löhr lobte bei der Umsetzung des Projektes vor allem die interkommunale Zusammenarbeit: „Das war so nur möglich, weil uns die Stadt Fröndenberg/Ruhr und die Kreisstadt Unna ihre Flächen kostenfrei überlassen haben. Gemeinsam konnten wir daher

das Projekt realisieren und die Radinfrastruktur im Kreis verbessern.“ 3 m breit ist der neue Geh- und Radweg, der künftig getrennt von der Kreisstraße wenige Meter weiter westlich verläuft. Vorteile der Variante, den Weg nicht direkt neben der K 24 zu führen, sind zum einen, dass die Radelnden an der Kreuzung zur B 1 nicht auf eine Unfallhäufungsstelle treffen, zum anderen besteht in nördliche Richtung eine geradlinige Weiterführung zum Unnaer Ortsteil Lünern, zum Bahnhof sowie eine direkte und gut zu erreichende Anbindung an die Radwanderwege Hellwegroute und Westfälische Salzroute. Zusätzlicher Effekt: Dadurch, dass die Radelnden jetzt nicht mehr an der K 24 entlangfahren müssen, konnte die Straße schmaler gebaut werden. So sanken auch die Kosten für die Straßensanierung. Die eingesparten Gelder konnten direkt in die Asphaltierung des Radweges investiert werden.

Birgit Heinekamp, Kreis Unna

Kreis Unna eröffnet neunte Radstation im Kreisgebiet

Reparatur, Verleih und Tourentipps



Neunte Radstation im Kreis Unna eröffnet. © Günther Klumpp, mobilität

Der fahrradfreundliche Kreis Unna verdichtet sein Netz von Mobil- und Radstationen um eine neue Radstation. Die inzwischen neunte Radstation im Kreisgebiet wurde am 16. März 2022 am Bahnhof in Selm-Beifang eröffnet. Im ehemaligen Bahnhofsgebäude bietet das Team der Radstation das komplette Serviceangebot: Reparatur und Wartung, Mietradverleih

mit modernen E-Bikes, Gebrauchtradverkauf, Zubehör und Tourentipps zum Radeln. Ein Backcafé lädt nebenan zum Imbiss ein. Das gegenüberliegende Radparkhaus, direkt an der Bushaltestelle, bietet bis zu 100 Fahrrädern Platz sowie Schutz vor Diebstahl und Witterung. Die Anlage ist videoüberwacht. Für viele Pendelnde geht es von dort aus nahtlos mit Bus und Bahn weiter. Der Kreis Unna verfügt bundesweit über das dichteste Netz solcher Stationen: In Bönen, Kamen, Lünen, Schwerte, Unna, Werne und jetzt Selm bietet die AWO-Tochter DasDies Service GmbH als Betreiberin den Reparatur- und Wartungsservice eines Meisterbetriebes. Dazu bewachtes Parken mit 24-Stunden-Zugang, Mietradverleih, Verkauf von Gebrauchträdern und Zubehör. Sechs Radparkhäuser in Bergkamen, Holzwickede, Kamen-Mitte, Kamen-Methler, Schwerte-Ergste und Werne-Stadthaus sind im Netz angeschlossen. Registrierte Parkkund:innen können alle Stationen und die Parkhäuser flexibel nach Bedarf nutzen.

Flexible Nutzung alle Parkhäuser mit einer Registrierung

Der Kreis Unna betrachtet die Stationen und Parkhäuser auch als wichtige Kernelemente der Mobilstationen. Weitere

sollen schon in diesem und im nächsten Jahr an zentralen Verkehrsknoten gebaut werden. Insgesamt 2.000 Parkplätze bieten die Radstationen und Radparkhäuser im Kreis aktuell. Über 70.000 Radparkende nutzen jährlich das Angebot, ihr Zweirad sicher, wettergeschützt und videoüberwacht zu parken. Damit werden auch bis zu 70.000 Autofahrten zu den zentralen Verkehrsknoten vermieden. Nach den Daten des Umweltbundesamtes würden so je durchschnittlicher Pendlerfahrt 6 kg CO₂/Tag, das heißt 420 Tonnen klimaschädliches CO₂, eingespart.

„Ich freue mich, dass wir die Attraktivität des Fahrrads damit weiter steigern. Ich erhoffe mir dadurch, dass noch mehr Bürgerinnen und Bürger den Umstieg vom Auto auf das Rad vornehmen oder mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren, um die Bahn zu nutzen. Dadurch wird ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet“, erklärte der Selmer Bürgermeister Thomas Orlowski. Auch Landrat Mario Löhr, der noch als ehemaliger Bürgermeister der Stadt Selm die Weichen für den Bau des Parkhauses gestellt hatte, freut sich: „Es freut mich, wenn solche Projekte glücken, weil alle Beteiligten und vor allem die künftigen Nutzer der Station davon profitieren. Ich stehe für die Verkehrswende

und betrachte die Radstationen – also den sicheren Übergang vom Rad auf die Schiene – als ganz wichtigen Baustein dieses Projektes. Das Rad sicher geparkt und bei Bedarf gut gewartet zu wissen, während die Reise mit der Bahn weitergeht, ist ein attraktives Angebot – das brauchen wir für die Verkehrswende.“

*Birgit Heinekamp, Kreis Unna,
Günther Klumpp, mobilität*



*Persönlicher Service und großes Angebot an Zubehör.
© Günther Klumpp, mobilität*

Parkhaus wird eine moderne Mobilstation

Stadt Münster setzt sich mit Maßnahmenpaket im Landeswettbewerb durch / Fördergelder für den Umbau des Parkhauses am Bremer Platz



Die Stadt Münster ist mit ihrem Beitrag „Münster Mobility Hub – Multimodale und intermodale Mobilität am Münsteraner Hauptbahnhof stärken“ als eine von sieben Kommunen erfolgreich aus dem Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ hervorgegangen. Der münsterische Beitrag sieht den Umbau des Parkhauses Bremer Platz in eine moderne Mobilstation mit integriertem Fahrradparkhaus und Quartiersgarage vor. Er war bereits im April 2021 von einer Fachjury ausgezeichnet und für die zweite Stufe des Landeswettbewerbs zugelassen worden. Insgesamt wurden 29 Projekte im Wettbewerb eingereicht.

Zentrale Anlaufstelle für nachhaltige Mobilitätsangebote am Hauptbahnhof

„Im Rahmen der zweiten Wettbewerbsstufe haben wir unseren Beitrag weiterentwickelt und konnten die Fachjury erneut



mit unserem zukunftsweisenden Mobilitätsprojekt überzeugen“, freut sich Stadtbaurat Robin Denstorff über den Erfolg und die Aussicht auf die Fördergelder. „Mit unserer erfolgreichen Bewerbung haben wir nun die Chance, attraktive und zugleich nachhaltige Alternativen zum motorisierten Individualverkehr in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs zu bündeln“, sagt Michael Milde, Abteilungsleiter der Mobilitätsplanung im Amt für Mobilität und Tiefbau.

Mobilstation mit Dachgarten und Veloroutenanschluss

Das Maßnahmenpaket sieht neben dem Umbau des heutigen Parkhauses, das künftig u.a. Abstellplätze für 3.000 Fahrräder, verschiedene Sharing-Angebote sowie Quartiersstellplätze bereitstellt, auch die Aufstockung um zwei Geschosse vor. Auf dem Dach wird ein Garten entstehen, der den Menschen im Quartier als Treffpunkt dienen soll. Die neue Grünfassade leis-

tet einen positiven Beitrag zur Klimaanpassung, indem sie Wärmeinseln im Hochsommer entgegenwirkt. Solarkollektoren leisten zudem einen Beitrag zur regenerativen Energieerzeugung.

Teil des Projektes ist auch die Führung der Veloroute „Everswinkel-Münster“ entlang des zukünftigen „Mobility Hub“ von der Schillerstraße kommend über die „Kleine Bremer Straße“ und die Wolbecker Straße zur Promenade. „Der direkte Anschluss der Mobilstation an das Veloroutennetz sorgt für eine sichere, komfortable und vor allem schnelle Möglichkeit, mit

dem Rad die Mobilstation zu erreichen, was gerade am Bahnhof wertvolle Zeit und längere Wege beim Umstieg auf andere Verkehrsmittel spart“, unterstreicht Max Stewen, Projektleiter beim städtischen Fahrradbüro, die Vorzüge des innovativen Mobility Hubs.

Bis Ende 2026 haben die Stadt Münster und die weiteren Sieger-Kommunen nun Zeit die Projekte mithilfe der Fördergelder zu realisieren.

Stadt Münster. Grafiken: Stadt Münster

Neue „moFahr“-App ermöglicht bargeldlosen Ticketkauf

Der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Hamm bringt eine neue Version der bekannten Fahrplan-App „moFahr“ an den Start. Mit ihr ist es nun möglich, sofort das passende Ticket in der App auszuwählen und dieses bargeldlos zu bezahlen.

Das Ticketsortiment umfasst neben ausgewählten Tickets des Westfalen-Tarifs auch die Pauschalpreistickets des NRW-Tarifs. Die neue App ist in Hamm bereits auf großes Interesse gestoßen. Im Vorfeld gab es eine Vorankündigung auf der Homepage der Stadtwerke und mittels Push-Benachrichtigung wurden alle bisherigen „moFahr“-Benutzer und -Benutzerinnen über die neue App informiert. Durch dieses schrittweise Vorgehen konnten eventuell auftretende Anfangsfehler noch behoben werden. Jetzt kann es flächendeckend problemlos los- bzw. weitergehen.

Am 24. November 2021 wurde der digitale Verkauf bereits inoffiziell gestartet. Das sind die Ergebnisse, die den Erfolg der neuen App schon in der Startphase zeigen:

- Über 60% der Busfahrenden kauften das 90-Minuten-Ticket für die Stadt Hamm.
- Über 80% der Tickets wurden per PayPal bezahlt.

- 10% der App-Benutzer und -Benutzerinnen waren 60 Jahre oder älter.

Die neue App „moFahr“ ist in den App-Stores zu finden.

Nähere Informationen gibt es auch auf der Homepage der Stadtwerke unter: www.stadtwerke-hamm.de/verkehr

Stadtwerke Hamm



*Quelle: Archiv Stadtwerke Hamm,
© Atstock Productions – stock.adobe.com*

Neue Fahrradwebseite der Stadt Haltern am See

Pünktlich zum Start der neuen Radfahrsaison 2022 veröffentlichte die Stadtverwaltung der Stadt Haltern am See eine neue Webseite für Radfahrerinnen und Radfahrer. Die Webseite ist ab sofort über den Internetauftritt der Stadt Haltern am See verlinkt und kann unter www.radfahren-haltern.de abgerufen werden.

Auf der Fahrradseite gibt es Informationen für Freizeit- und Alltagslerinnen und -radler zu den verschiedensten Themenbereichen. Interessierte haben dort Zugriff auf Radrouten und -reisen einschließlich Buchungsmöglichkeiten, Veranstaltungstipps, Baustellenhinweisen, Radinfrastrukturangeboten und Fördermöglichkeiten. Außerdem erhalten sie

zahlreiche Hintergrundinformationen rund um das Thema Fahrrad. Die Seite wird sich in Zukunft noch weiter entwi-



Die neue Webseite ist online abrufbar und bietet Informationen rund ums Fahrradfahren. Foto: Stadt Haltern am See

ckeln. Geplant ist u.a. der vermehrte Einsatz von Kartenanwendungen. Derzeit kommen vornehmlich Google Maps und Komoot zum Einsatz. Künftig soll es eine eigene Kartenanwendung geben. Auch die Inhalte sollen noch weiter wachsen und sich an die Ansprüche und Wünsche der Nutzenden anpassen. Dank der Kooperation mit Münsterland e.V. konnte die Seite im Eigenaufbau realisiert werden. Sie passt sich allen Endgeräten automatisch an, sodass der Zugang auch unterwegs über das Smartphone bequem möglich ist. Somit kann die nächste Fahrradtour starten!

Carolin Ostrop, Stadt Haltern am See

Förderung von Lastenfahrrädern

Nachhaltige Mobilität vorantreiben

Der Klima-, Umwelt- und Mobilitätsausschuss der Stadt Haltern am See hat am 17. März 2022 die „Förderrichtlinie der Stadt Haltern am See für den Kauf von Lastenfahrrädern und Fahrrad-Lastenanhängern“ beschlossen.

Ab sofort haben alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Haltern am See die Möglichkeit, sich den Kauf eines Lastenrades oder eines Fahrradanhängers mit bis zu 30% des Einkaufspreises (max. 1.000 Euro pro Rad bzw. 100 Euro pro Anhänger) fördern zu lassen. Voraussetzung für eine Förderung ist, dass ein ver-

bindliches Angebot (keine Bestellung) aus dem stationären Handel mit dem Antrag eingereicht wird.

Hintergrund der Maßnahme

Durch die kommunale Richtlinie soll eine nachhaltige Mobilität gefördert und insbesondere im Sinne des Klimaschutzes und zur Klimaanpassung der Radverkehr gestärkt werden. Durch eine zunehmende Nutzung des Fahrrades wird nämlich der Ausstoß von klimaschädlichen CO₂-Immissionen reduziert. Ein deutliches Potenzial liegt dabei auch im

Einsatz des Fahrrades beim Transport von Personen oder Gegenständen.

Carolin Ostrop, Stadt Haltern am See



Mit dem Lastenfahrrad zu einer nachhaltigen Mobilität. Foto: Stadt Haltern am See

Bielefeld auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität

„BIE active!-Challenge“ ein voller Erfolg

Die Stadt Bielefeld verfolgt mit ihrer „Mobilitätsstrategie 2030“ das Ziel, dass bis zum Ende dieses Jahrzehntes drei von vier Wegen in Bielefeld zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Um eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität zu fördern, initiierte die Stadt Bielefeld in Kooperation mit den Bielefelder Stadtwerken im Frühjahr dieses Jahres einen knapp siebenwöchigen Mobilitätswettbewerb unter dem Namen „BIE active!-Challenge“. Die Herausforderung für die Bürgerinnen und Bürger bestand darin, das Auto stehen zu lassen und stattdessen vermehrt zu Fuß zu gehen, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. An der Challenge konnten alle Nutzenden der von den Stadtwerken entwickelten App „BIE a hero!“ teilnehmen, in der jeder Kilometer mit dem Umweltverbund gezählt wurde. Hierauf basierend errechnete die App nicht nur die entsprechende CO₂-Einsparung, sondern schrieb den Teilnehmenden für ihre Aktivitäten auch sogenannte „Klimapunkte“ gut. Jeder zweihundertste Klimapunkt wurde mit der Pflanzung eines Baumes durch die Stadtwerke prämiert.

Je mehr Kilometer zurückgelegt wurden, desto höher war auch die jeweilige Platzierung in der Rangliste. Als zusätzlichen Ansporn stellte die Stadt den Teilnehmenden Preise im Wert von insgesamt 9.000 Euro zur Verfügung. Hierbei handelte es sich um Wertgutscheine, die im Bielefelder Einzelhandel einlösbar sind. Somit wurde auch der lokale Einzelhandel in das Projekt integriert und eine positive Verknüpfung zwischen Umweltverbund und Einzelhandel verstärkt. Gefördert wurde die Mobilitäts-Challenge durch Fördermittel des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Nach Abschluss der Mobilitäts-Challenge ziehen die Organisatoren ein durchweg positives Resümee. Nach Angaben

von Rainer Müller, Geschäftsführer der Bielefelder Stadtwerke, wurde die „BIE a hero!“-App über 7.000 Mal heruntergeladen und sehr aktiv genutzt: In den fast sieben Wochen legten die Teilnehmenden rund 220.000 km zu Fuß, 74.500 km mit dem Rad und 102.000 km mit Bus und Bahn zurück. Insgesamt konnten dadurch rund 10.000 Tonnen CO₂ eingespart und so ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Auch die Teilnehmenden bekundeten ihre Zufriedenheit und erklärten, dass die Challenge durchaus zu Veränderungen in ihrem Mobilitätsverhalten geführt habe. Auch wenn der Umstieg vom Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zunächst etwas schwergefallen sei, hätten schnell die Vorteile des Umstieges überwogen, sodass die Teilnehmenden auch langfristig mehr auf ihr Auto verzichten möchten. Als Vorteile wurden hierbei u.a. eine flexiblere und schnellere Er-

reichbarkeit von Zielen benannt, aber auch eine Reduzierung von Stress, der insbesondere durch Verkehrsstaus verursacht wird.

Wie es nun weitergeht: Bis zum Jahr 2023 wollen die Stadtwerke nun die über 53.000 erlaufenen, erradelten und erfahrenen Bäume pflanzen. Dies soll nicht nur dem Klimaschutz zugutekommen, sondern auch einen Beitrag zur Aufforstung des Teutoburger Waldes leisten, welcher durch Trockenheit und Borkenkäferbefall in den vergangenen Jahren Schaden genommen hat. Anknüpfend an die „BIE active!-Challenge“ planen die Stadtwerke bereits die nächste Aktion. Mit dem Ziel, einen Beitrag zum Artenschutz zu leisten, möchten die Stadtwerke gemeinsam mit der Bielefelder Bevölkerung 50.000 km² Blühwiesen aussäen.

Linda Christina Wehner, Stadt Bielefeld





Neu: Die DüsseldorfCard jetzt als Fahrrad-Option inklusive Leih-Bike

Mit der DüsseldorfBikeCard zählt Düsseldorf zu den ersten Großstädten, die ihr touristisches Angebot um eine echte Fahrrad-Alternative erweitern.

Vor den Herbstferien 2021 führte Düsseldorf Tourismus die DüsseldorfBikeCard ein, um den Radtourismus in der Stadt zu stärken und ein nachhaltiges Erlebnis zu ermöglichen. Als Mobilitäts-Alternative gegenüber der klassischen DüsseldorfCard mit freier Fahrt im ÖPNV enthält sie ein Leihfahrrad für wahlweise 24 oder 48 Stunden. Die Fahrräder stellt die Radstation am Hauptbahnhof als Partner zur Verfügung. Im kommenden Jahr wird das Angebot ausgebaut.

In Düsseldorf sind die Wege kurz und viele speziell für Gäste attraktive Orte liegen nah beieinander – ideale Bedingungen für Fahrradfahrer:innen. Alle, die eine Stadt gern auf dem Rad erkunden, können jetzt mit der DüsseldorfBikeCard viele Rabatt-Vorteile der DüsseldorfCard inklusive eines Leihfahrrads der Radstation nutzen und direkt am Hauptbahnhof aufsteigen: „Radfahren wird in Düsseldorf nicht nur immer beliebter, sondern auch immer attraktiver. Mit der DüsseldorfBikeCard haben wir das Angebot an dieser Stelle erweitert und zählen damit zu den ersten deutschen Großstädten, die ein solches Produkt zeitgemäß als

reine Fahrrad-Option anbieten“, so Ole Friedrich, Geschäftsführer von Düsseldorf Tourismus.

Bequem und günstig die Stadt erkunden – Rabatt und freier Eintritt inklusive

Die DüsseldorfBikeCard verbindet klimafreundliche und individuelle Mobilität mit den von der DüsseldorfCard bekannten Vorteilen für zahlreiche Museen, Kultureinrichtungen, Sightseeing- und gastronomische Angebote. Mit dabei sind unter anderem freier bzw. ermäßigter Eintritt in Kunstmuseen, das Schloss Benrath und den Aquazoo, Nachlass in Oper, Schauspielhaus und weitem Spielorten, Ermäßigungen für viele Stadtführungen, -rundfahrten und touristische Touren. Besuchende können dadurch erheblich sparen und erleben besonders günstig die vielfältigen Angebote der Stadt.

Nachhaltiges Produkt in Kooperation mit der Radstation

Das Ticket buchen Gäste vorab online auf www.duesseldorf-tourismus.de/bikecard und in den Tourist-Informationen am Hauptbahnhof und im Stadtmuseum. Sie können zum Start wählen, ob sie das Fahrrad 24 oder 48 Stunden nutzen möchten. Inklusive der vielen Vor-

teile kostet die DüsseldorfBikeCard für 24 Stunden 17 Euro und für 48 Stunden 32 Euro. Zur gewählten Startuhrzeit nehmen Fahrrad-Fans ihr Rad bei der Radstation am Düsseldorfer Hauptbahnhof in Empfang. Die Kooperation ist für Düsseldorf Tourismus auch eine Entscheidung für nachhaltige Strukturen in der Stadt. „Wir arbeiten seit Langem mit Düsseldorf Tourismus zusammen. Dass wir jetzt auch die DüsseldorfBikeCard gemeinsam realisieren, freut uns sehr. Die Radstation ist nah an der Stadt und den Menschen – das passt gut zu diesem Fahrradangebot für Gäste“, so Christian Meuter, Betriebsleiter der Radstation Düsseldorf. Als Betrieb der Zukunftswerkstatt, einer Tochter der Landeshauptstadt Düsseldorf, führt die Radstation Menschen in den Arbeitsmarkt zurück und bietet ihnen neue berufliche Perspektiven.

Alle Information, die Online-Tickets sowie den Überblick über die Kartenvorteile gibt es auf: www.duesseldorf-tourismus.de/bikecard

Landeshauptstadt Düsseldorf

Riesen-Resonanz beim Bürgerdialog „Düsseldorf fahrradfreundlich“

Auf sehr große Resonanz ist der Bürgerdialog „Düsseldorf fahrradfreundlich“ am 17. Februar 2022 gestoßen. Rund 200 fahrradinteressierte Menschen tauschten sich am Abend in dem virtuellen Format aus. Nach einleitenden Beiträgen von Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller und Mobilitätsdezernent Jochen Kral ging es in acht Gruppen zu fünf Oberthemen in eine sachliche und konstruktive Diskussion.

„Das Ziel der Landeshauptstadt ist es, dass Düsseldorf in den nächsten Jahren in erhöhtem Tempo und unter reger Beteiligung der Menschen vor Ort fahrradfreundlicher und damit lebenswerter wird. Unser Ziel ist ein Radverkehrsanteil von 25%. Und das ist gut fürs Klima. Denn der Verkehr macht 30% der städtischen Emissionen aus“, erklärte Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller.

Um dieses Ziel zu erreichen, arbeitet die Stadtverwaltung aktuell an einem gesamtstädtischen Programm zur Fahrradförderung, das nicht nur das Handlungsfeld „Infrastruktur“ behandelt, sondern auch Themen wie „Verhaltensänderung“, „Sicherheit“, „Service“ und „Kommunikation“ mit einbezieht. Bei dem Dialog ging es bewusst nicht nur um Infrastrukturfragen, sondern auch um Aspekte wie den Stellenwert des Radfahrens,



Vor Beginn des Bürgerdialogs „Düsseldorf fahrradfreundlich“: Moderator Dr. André Schaffrin, Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller und Mobilitätsdezernent Jochen Kral (v.l.n.r.). Foto: Uwe Schaffmeister

die Sicherheit und den Komfort sowie das generelle Fahrrad- und Verkehrsklima in der Stadt. „Wir haben gestern eine Menge interessante Empfehlungen und Ideen von sehr engagierten Teilnehmerinnen und Teilnehmern erhalten“, resümierte der Oberbürgermeister.

Diskutiert wurde sehr sachlich und konstruktiv u.a. über Sicherheitsaspekte, die Verteilung des öffentlichen Straßenraums, Lösungen für eine komfortablere und attraktivere Rad-

verkehrsinfrastruktur und über den Stellenwert des Radverkehrs generell. Des Weiteren wurden vom Autoverkehr räumlich und wo möglich baulich getrennte Radwege empfohlen. Dort, wo dies nicht möglich ist, plädierte das Plenum für Tempo-30-Zonen.

„Mit der Veranstaltung haben wir den Dialog mit den Menschen zum Radverkehr in Düsseldorf mit neuen Aspekten belebt“, hob Jochen Kral, Mobilitätsdezernent der Stadt, hervor. „Das gesammelte Feedback fließt nun direkt in das neu aufgelegte Programm zur Radverkehrsförderung in Düsseldorf ein, an dem das Amt für Verkehrsmanagement aktuell arbeitet.“

Nach diesem Auftakt wird die Stadtverwaltung auf Grundlage der Empfehlungen und Ideen Projektvorschläge im Rahmen des Programms zur Radverkehrsförderung erarbeiten, die anschließend in einem weiteren Bürgerdialog im Herbst dieses Jahres vorgestellt und dann möglichst schnell „auf die Straße“ gebracht werden sollen. Dafür nimmt die Landeshauptstadt auch mehr Geld in die Hand, stockt die Radverkehrsabteilung auf und optimiert die Verwaltungsstrukturen. Am Ende soll ein Programm zur Radverkehrsförderung stehen, das Düsseldorf zu einer der fahrradfreundlichsten Großstädte Deutschlands



Coronabedingt fand der Bürgerdialog „Düsseldorf fahrradfreundlich“ virtuell statt. Rund 200 Fahrradinteressierte diskutierten mit. Hier ein Blick ins Studio, wo die Fäden zusammenliefen. Foto: Uwe Schaffmeister

macht und den Radverkehrsanteil im Modal Split auf 25% steigert.

Eine ausführliche Dokumentation mit Aufzeichnung der Veranstaltung sowie die Ergebnisse der Gruppenarbeiten findet man unter: www.duesseldorf.de/fahrradfreundlich.

Landeshauptstadt Düsseldorf

Landeshauptstadt steigt um aufs Lastenrad

Die Landeshauptstadt setzt beim Transport von Gegenständen zukünftig auch auf Lastenräder



Nahmen den neuen Lastenradautomaten am Technischen Rathaus in Betrieb: Mobilitätsdezernent Jochen Kral sowie Dr. David Rüdiger und Rolf Neumann, Geschäftsführer der Connected Mobility Düsseldorf (CMD) (v.r.n.l.). Foto: Michael Gstettenbauer



Die Amtsleiter der anliegenden Dienststellen der Stadtverwaltung zeigten, was alles mit einem Lastenrad transportiert werden kann: Von der Aktenscheffe über Gummistiefel bis zur Wahlurne war vieles dabei. Foto: Michael Gstettenbauer

Am Technischen Rathaus ist am 4. April 2022 ein Lastenrad-Automat in Betrieb gegangen. Dort können die Mitarbeitenden der anliegenden städtischen Dienststellen die praktischen Fahrzeuge ab sofort für dienstliche Transportfahrten kostenfrei ausleihen. Die Buchung erfolgt unkompliziert per App, sie ist kostenfrei, und die Lastenräder können rund um die Uhr ausgeliehen werden.

„Kohlendioxid-Einsparung, Nachhaltigkeit, betriebliche Elektro-Mobilität und Gesundheit sind wichtige Themen, die uns auch in Zukunft begleiten werden. Mit dem innovativen Projekt ‚Lastenrad-Automat‘ steht den städtischen Mitarbeitern ab sofort ein praktisches, vollautomatisches Lastenrad-Verleihsystem kostenlos und jederzeit zur Verfügung. Ich gehe davon aus, dass es gut angenommen und rege genutzt wird“, betonte Mobilitätsdezernent Jochen Kral.

Daran, dass die Lastenräder für den Dienstbetrieb sehr nützlich sein können, ließen die Amtsleiter der anliegenden Dienststellen der Stadt keinen Zweifel. „E-Lastenräder bieten großes Potenzial, zukünftige Dienstfahrten im innerstädtischen Gebiet umweltfreundlich gestalten zu können. Zum Beispiel beim Transport von Druckerzeugnissen, Broschüren, Postkisten oder Messe-Equipment werden sich die Fahrzeuge als sehr hilfreich erweisen“, erläuterte Umweltamtsleiter Thomas Loosen. Der Lastenrad-Automat ist ein gemeinsames Pilotprojekt der Mobilitätsgesellschaft Connected Mobility Düsseldorf GmbH (CMD) in Kooperation mit dem Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz, dem Amt für Verkehrsmanagement und dem Amt für Zentrale Dienste.

Die CMD-Lastenräder ermöglichen flexible und schnelle Stadtmobilität, verbrauchen kaum Ressourcen und benötigen wenig Stellplatzfläche. Sie haben eine starke elektrische Antriebshilfe, sind leicht steuerbar und versprechen einen hohen

Fahrkomfort selbst bei schwerer Beladung. Mit dem Verleihsystem auf dem Parkplatz am Technischen Rathaus will die CMD zentrale Erkenntnisse aus einem solchen Angebot im betrieblichen Kontext gewinnen. Die Auswertung des Pilotprojektes soll anschließend mit dem Umweltamt (Klimaschutzstrategie) und dem Amt für Verkehrsmanagement (Mobilitätsplan D) geteilt werden, um den beziehungsweise einen größtmöglichen Nutzen aus der Pilotrealisierung zu ziehen. Anregungen der Ausleihenden sind dabei stets willkommen. Sie können sich per E-Mail an die CMD wenden. Ausführliche Informationen zum Thema gibt es auf der Website: <https://www.lastenrad-automat.de/>

Landeshauptstadt Düsseldorf



In die Transportkörbe der E-Lastenräder passen viele Dinge, die durch die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung transportiert werden müssen: Bis zu rund 100 kg können damit von A nach B gebracht werden. Foto: Michael Gstettenbauer

Rekord-März beschert Düsseldorf 30% mehr Radverkehr

Der März 2022 ist einer der sonnigsten und trockensten in der Messgeschichte und sorgte damit für Rekordzahlen beim Radverkehr in Düsseldorf: Bei perfektem Fahrradwetter wurden an den 13 Dauerzählstellen bis Mitte April rund 1,5 Mio. Radfahrer registriert. Insgesamt nahm der Radverkehr im Vergleich zum Vorjahr um rund 18% zu (Stand 13. April 2022). Im März 2022 wurden sogar rund 30% mehr Radfahrende im Vergleich zum Vorjahresmonat registriert.

„Die Zahlen zeigen, auf welchem hohem Niveau sich der Radverkehr in Düsseldorf mittlerweile bewegt“, freut sich Jochen Kral, Mobilitätsdezernent der Stadt. „Das schöne Wetter hat hier noch einmal eine Schuppe draufgelegt.“

Auch die Ergebnisse der Verkehrserhebung der TU Dresden „Mobilität in Städten 2018 – SrV“ (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) ver-

deutlichen, dass sich das Mobilitätsverhalten der Menschen in Düsseldorf verändert. Von 2013 bis 2018 ist der Radverkehrsanteil in Düsseldorf von 12% auf 16% angestiegen. Beim Binnenverkehr (84% aller Wege) sogar um 5 %-Punkte auf 19%.

Bei der Autonutzung verzeichnet Düsseldorf demgegenüber ein Minus von 4 %-Punkten. Informationen zu allen Dauerzählstellen für Radler gibt es online unter: www.duesseldorf.de/radschlag/fahrradzaehlstellen

Hintergrund: Wetter

Der März 2022 war laut Deutschem Wetterdienst mit sehr deutlichem Abstand zum bisherigen Spitzenreiter aus dem Jahre 1953 der sonnenscheinreichste seit Aufzeichnungsbeginn 1951 und übertraf sogar den vieljährigen Mittelwert für den Juli.

Landeshauptstadt Düsseldorf



Das Archivbild zeigt die Dauerzählstelle für Radfahrende am Mannesmannufer. Sie ist eine der 13 Zählstellen für den Radverkehr. Vor Ort können die aktuellen Zahlen über eine Infostele abgelesen werden. Archivfoto: David Young

Einrichtung des ersten öffentlichen Fahrradverleihsystems in der Stadt Ochtrup

Buchung und Bezahlung per App

Am 1. April 2022 haben der Kreis Steinfurt und die Stadt Ochtrup gemeinsam ein per App buchbares Bike-Sharing-Angebot am Ochtruper Bahnhof eröffnet. Das öffentliche Fahrradverleihsystem ist eines der ersten im Kreis Steinfurt und ist ein Teilbaustein des Projektes Triangel, der ersten und rund 62 km langen Veloroute im Kreisgebiet.

Mit der Triangel richten der Kreis Steinfurt sowie die Städte und Gemeinden Metelen, Neuenkirchen, Ochtrup, Rheine, Steinfurt und Wettringen derzeit eine schnelle und sichere Radwegeverbindung zwischen den Stadt- und Ortszentren ein. Im ersten Bauabschnitt zwischen Steinfurt und Rheine ist die Triangel bereits fertiggestellt. Im zweiten Bauabschnitt zwischen Rheine und Ochtrup ist sie in der Baudurchführung weit vorangeschritten.

Im Rahmen der Triangel wird der Radverkehr jedoch nicht isoliert betrachtet, sondern auch seine Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Genau dafür steht auch das Bike-Sharing-Angebot am Ochtruper Bahnhof. Kooperationspartner bei dem Projekt ist das Designer Outlet Ochtrup (DOC). Dort stehen ebenfalls Leihräder zur Verfügung.

Besucherinnen und Besucher des Outlets haben so ab sofort die Möglichkeit, bequem mit dem Zug anzureisen und sich für ihren Weg dorthin und zurück zum Bahnhof eines von 20



Eröffnung des Bike-Sharing-Angebotes am Ochtruper Bahnhof (v.l.n.r.): Carsten Rehers, Verkehrsdezernent des Kreises Steinfurt, Dr. Martin Sommer, Landrat des Kreises, Magnus Siering, Geschäftsführer der DNL-mobiel GmbH, Frederik Wanink, DNL-contact, Udo Schneiders und Renate Schulte aus dem Umwelt- und Planungsamt des Kreises, Christa Lenderich, Bürgermeisterin der Stadt Ochtrup, und Judith Peters, Zukunftsnetz Mobilität NRW

Rädern auszuleihen. Für den Großeinkauf stehen zusätzlich sogar zwei Lastenräder mit elektrischer Unterstützung bereit. Das Bike-Sharing-Angebot schafft so Anreize, das Auto stehen zu

lassen und mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zum Einkaufen anzureisen.

Nach erfolgter Ausschreibung hat die DNL-mobiel GmbH aus Steinfurt die Einrichtung des Systems übernommen und ist für das operative Geschäft vor Ort, das heißt die Umverteilung der Räder, das Kontrollieren des Ladezustandes der Lastenräder und die Durchführung kleinerer Reparaturen verantwortlich.

Buchen und bezahlen lassen sich die Räder bequem und digital per App. Dazu arbeitet DNL-mobiel mit dem Unternehmen Donkey Republic aus Dänemark zusammen, dessen Sharing-Räder bereits in verschiedenen Städten in ganz Europa zu finden und an der leuchtend orangenen Farbe leicht zu erkennen sind.

Für die Stadt Ochtrup ist das Ganze ein doppelter Gewinn. Zum einen können Kundinnen und Kunden des DOC umweltfreundlich anreisen, zum anderen ist das neue Bike Sharing ein innovativer Baustein zur Attraktivierung des Ochtruper Bahnhofes und passt ideal zu der im Verkehrsentwicklungskonzept vorgesehenen Weiterentwicklung des Bahnhofes zu einer umfassenden Mobilstation.

Die Einrichtungskosten für Fahrräder, Infrastruktur und IT-System betragen rund 61.000 Euro. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz fördert das Projekt zu 70% aufgrund eines Beschlus-

ses des Deutschen Bundestages im Rahmen des Programms „Klimaschutz durch Radverkehr“. Den übrigen Anteil finanzieren die Stadt Ochtrup und der Kreis Steinfurt gemeinsam. Insgesamt hat der Kreis für die Triangel Fördermittel in Höhe von 4,64 Mio. Euro eingeworben.

Renate Schulte, Kreis Steinfurt



Dr. Martin Sommer, Landrat des Kreises Steinfurt, und Christa Lenderich, Bürgermeisterin der Stadt Ochtrup, hatten sichtlich Spaß daran, die neuen Sharing-Räder im Rahmen der Eröffnung zu testen. Fotos: Kreis Steinfurt

Stadt Aachen investiert 2021 über 14 Euro pro Einwohner:in in den Radverkehr

Fachverwaltung stellt Jahresbilanz zum Radentscheid vor



Im Jahr 2021 wurde die Altstraße im Rahmen der Rad-Vorrang-Route Aachen Brand zur Fahrradstraße umgestaltet. Foto: Stadt Aachen

Der Radentscheid Aachen geht zurück auf das Bürgerbegehren einer Bürgerinitiative. Der Rat der Stadt Aachen hat in seiner Sitzung am 6. November 2019 mehrheitlich die Ziele dieses Radentscheids beschlossen und sich damit dafür ausgesprochen, die Fahrradinfrastruktur in der Stadt Aachen bis zum Jahresende 2027 zu verbessern. Mittlerweile befindet sich die Stadtverwaltung im dritten Jahr des Radentscheids und der diesbezüglichen Planung, Entwicklung und Umsetzung. Die Kommunikation zwischen Stadtverwaltung und Vertreter:innen des Radentscheids hat sich verstetigt. Die Entwicklung eines radverkehrsfreundlichen Aachens schreitet weiter voran.

Bis zum Jahresende 2027 sollen die insgesamt sieben verschiedenen Ziele des Radentscheids allumfänglich abgeschlossen sein. Die sieben Ziele vermitteln konkrete Handlungsempfehlungen und Angaben wie bspw. Maße für die Radinfrastruktur in Breiten, Längen und Mengen.

- In Ziel 1 ist vermerkt, dass jährlich 10 km eines durchgängigen, engmaschigen Radverkehrsnetzes entstehen sollen.
- Ziel 2 betrifft die sichere Gestaltung von Kreuzungen. Drei große Ampelkreuzungen sollen nach niederländischem Vorbild sowie 15 Einmündungen sollen jährlich umgebaut werden.
- Ziel 3 fordert die Entstehung von 2,3 m breiten Einrichtungsradwegen an Hauptverkehrsstraßen, von denen jährlich 5 km gebaut werden sollen. Diese Radwege sind wie alle

neuen oder zu sanierenden Radverkehrsanlagen rot einzufärben.

- Ziel 4: Geh- und Radwege sind baulich zu trennen.
- Ziel 5: 15.000 Fahrradstellplätze in unterschiedlicher Art und Weise (Fahrradbügel, überdacht, witterungsgeschützt, Fahrradstation) bis 2027.
- Ziel 6: Ein Online-Portal soll die Meldung von Mängeln am Geh- und Radwegenetz ermöglichen sowie die Behebung dieser Mängel dokumentieren.
- Ziel 7 fordert einen jährlichen Bericht zum Umsetzungsstand der Ziele, welcher von der Stadtverwaltung verschriftlicht und veröffentlicht werden soll.



Ein Blick hinter die Kulissen bei der Jahresveranstaltung Radentscheid am 8. Februar 2022 in der digitalCHURCH in Aachen. Foto: Dirk Gier

Nachdem das Jahr 2020 vor allem von vorbereitenden Maßnahmen geprägt war, hat die Stadt Aachen im Jahr 2021 die Planung von Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur deutlich intensiviert. Zum Stichtag 31. Dezember 2021 sind ca. 55 Maßnahmen mit mindestens einem Planungsbeschluss zu verzeichnen. Insgesamt waren fünf radverkehrsrelevante Baumaßnahmen abgeschlossen, drei im Bau, 29 in Planung und 18 in der Vorbereitung.

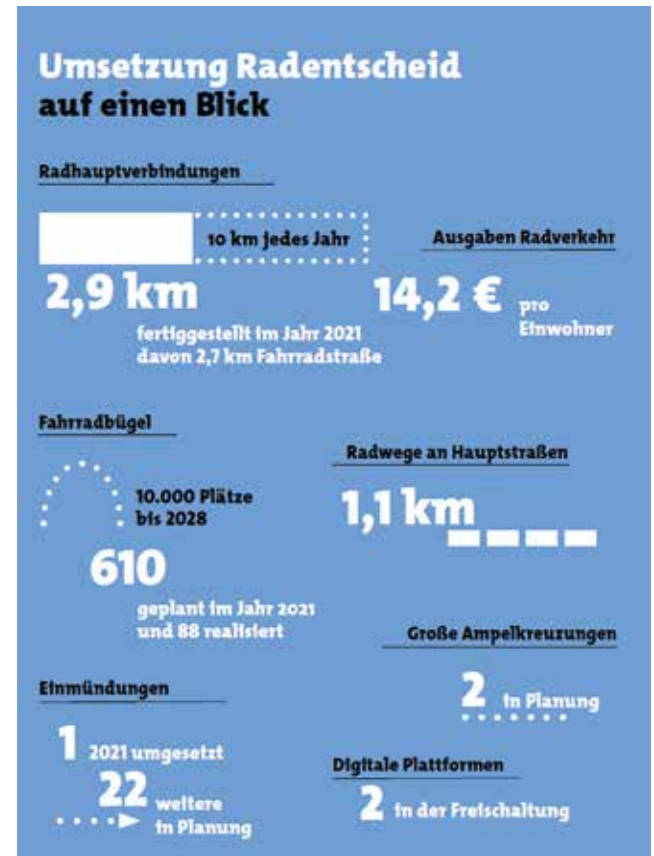
Mit Planungsbeschlüssen für den umfassenden Umbau der Kreuzung Bastei (Ziel 2) sowie für die Monheimsallee und die Breslauer Straße (Ziel 3) werden drei wegweisende Maßnahmen nach den Qualitätsanforderungen des Radentscheids vorangetrieben.

Entlang der Rad-Vorrang-Route Brand wurden Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von 2,9 km (Ziel 1) nach den Gestaltungsvorgaben des Radentscheids umgesetzt.

Aachen hat 2021 insgesamt 3,55 Mio. Euro in den Radverkehr investiert, damit rund 14 Euro pro Einwohner:in.

Alle radverkehrlichen Maßnahmen der Stadt sind im Tätigkeitsbericht 2021 zum Radentscheid veröffentlicht. In einer digitalen Informationsveranstaltung zum Jahresrückblick 2021 (<https://www.youtube.com/watch?v=MPveXoqAnjc>) wurden die Inhalte des Tätigkeitsberichts sowohl vorgestellt als auch in zusätzlichen Formaten mit bis zu 150 externen Teilnehmenden diskutiert.

Zum Auftakt der digitalen Veranstaltung begrüßte Stadtbaurätin Frauke Burgdorff die Teilnehmenden. Sie betonte die Rolle des Radverkehrs bei der Verkehrswende und verdeutlichte den



Umsetzungsstand Radentscheid Aachen in 2021 auf einen Blick. Grafik: Stadt Aachen

Stellenwert des Dialogs im Zusammenhang mit der Gestaltung des Zukunftsbildes der Stadt.

Ein vertiefter Einblick in die Standards zur „Planung von sicheren Kreuzungen“ wurde von Verkehrsplaner Tim Rohbock gegeben. Gemeinsam mit einigen anderen Kommunen treibt die Stadt Aachen das Thema Planung von sichereren Kreuzungen voran. Isabel Strehle, Fachbereichsleiterin Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur, und Uwe Müller, Abteilungsleiter Verkehrsplanung und Mobilität, stellten die Arbeit des vorigen Jahres sowie die finanziellen und personellen Veränderungen vor. Die Herausforderungen, welche sich aus den Vorgaben des Radentscheids für die Aachener Fachverwaltung ergeben, und die Lösungsansätze, welche hierfür gefunden werden, waren Mittelpunkt des Dialogs mit den Bürger:innen.

Aufwand, Aktivitäten und Engagement wurden in einem begleitenden Video dargestellt: www.youtube.com/watch?v=1baCrn60D6o

In drei individuellen Sessions zu den Themen Radhauptnetz, Bürgerschaftsdialog und erste Einblicke in das in Kürze startende Portal der Stadt zu den übergeordneten Themen Anliegenmeldung und Vorhabeninformation konnten die Teilnehmenden in den Dialog mit den Planer:innen treten.

Abschließend wurde mit den Initiator:innen des Radentscheid über die Entwicklung im Vorjahr diskutiert und ein Ausblick ins kommende Jahr vorgenommen.

Daniela Rüdell, Stadt Aachen

Hamm: Tempo-30-Aktion für mehr Verkehrssicherheit

Unter dem Motto „Immer wenn Sie Kinder sehen, muss der Fuß zur Bremse gehen!“

Jedes Jahr führt die Polizei in Hamm „Tempo-30-Aktionen“ mit Drittklässlern durch, um die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr und die Aufmerksamkeit der Autofahrer/-innen zu erhöhen. Dieses Mal kontrollierte die Polizei gemeinsam mit den Kindern einer Hammer Grundschule die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge in der Tempo-30-Zone direkt vor der Schule.

Neu in diesem Jahr war, dass die Schülerinnen und Schüler „Dank- und Denkkzettel“ verteilten, die in Kooperation mit der Stadt von der Polizei erstellt worden waren. Unter dem Motto „Immer

wenn Sie Kinder sehen, muss der Fuß zur Bremse gehen!“ wurde an Autofahrer/-innen, die sich an die Geschwindigkeit gehalten hatten, ein grüner „Dankzettel“ verteilt. Solche, die schneller als die erlaubten 30 km/h gefahren waren, erhielten einen roten „Denkkzettel“. Für die Aktion wurden die Kinder zusätzlich mit neuen Warnüberwürfen ausgestattet.

Bei der Aktion sollen die erwachsenen Verkehrsteilnehmer/-innen darauf aufmerksam gemacht werden, dass Kinder Geschwindigkeiten und Entfernungen noch nicht richtig einschätzen können.

Seit 2010 haben rund 9.100 Kinder an der „Tempo-30-Aktion“ teilgenommen.

Marlena Abel, Stadt Hamm



Schülerinnen und Schüler verteilen „Dank- und Denkkzettel“.

© Polizeipräsidium Hamm

Mehr Leihräder an der MetropolradRuhr-Station am Hauptbahnhof

50 Räder für die „letzte Meile“



© Foto: Thorsten Hübner, Stadt Hamm

Die Ausleihzahlen des MetropolradRuhr sind in Hamm in den letzten Jahren deutlich gestiegen (ca. 1.500 pro Monat). Der Bedarf ist vor allem am Hauptbahnhof groß. Viele Nutzer haben sich hier eine Aufstockung der Räderzahl gewünscht.

Mit Unterstützung der Stadt hat nun die Betreiberfirma Nextbike zehn zusätzliche Räder am Hauptbahnhof aufgestellt. Damit erhöht sich die Gesamtzahl verfügbarer Räder in Hamm auf 50. Schnell und einfach von A nach B: Wer sich umweltfreundlich fortbewegt, muss bei längeren Wegen oft zwischen mehreren Verkehrsmitteln umsteigen. Dieser strukturelle Nachteil gegen-

über dem Pkw kann nur ausgeglichen werden, wenn der Umstieg sicher und komfortabel erfolgt. Für die „letzte Meile“ (z. B. im Anschluss an eine Bahnfahrt) hat sich das Leihradangebot MetropolradRuhr auch in Hamm bestens bewährt. Das ruhrgebietsweite Verleihsystem ist seit 2010 in zehn Städten der Region vertreten.

Weitere Informationen sowie eine Übersicht über die Stationen und die Anzahl verfügbarer Räder finden sie hier:

www.metropolradruhr.de/de/hamm/

Carsten Gniot, Stadt Hamm

Neue Stelle mit aktuellen Herausforderungen

Burkhard Hemmann ist Mobilitätsmanager im Kreis Warendorf



V.l.n.r.: Martin Terwey (Leiter des Amtes für Planung und Naturschutz), Burkhard Hemmann (Mobilitätsmanager) und Dr. Herbert Bleicher (Dezernent für Bauen, Planung und Umwelt). Foto: © Kreis Warendorf

Zum Fahrradfahren ist der Kreis Warendorf ideal: Geringe Höhenunterschiede und ein gut ausgebautes Radwegenetz sorgen dafür, dass schon heute ein Viertel aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Trotzdem hat die weitere Mobilitätsentwicklung einen hohen Stellenwert für den Kreis Warendorf. Im Jahr 2015 wurde eine Mobilitätsuntersuchung zur Ermittlung des Modal Splits durchgeführt und 2018 das aktuelle Radverkehrskonzept sowie ein Elektromobilitätskonzept aufgestellt.

Um die zukunftsorientierte und umweltfreundliche Mobilität noch stärker voranzubringen, hat der Kreistag die Schaffung der Stelle eines Mobilitätsmanagers beschlossen, die im Amt für Planung und Naturschutz angesiedelt ist. Hierdurch erfolgt eine Konzentration von Mobilitätsthemen, da im Amt auch der ÖPNV/SPNV, die Kreisentwicklung und der (Rad-)Tourismus verortet sind.

Burkhard Hemmann besetzt diese neue Stelle bei der Kreisverwaltung. Der 44-Jährige hat Geografie mit Schwerpunkt Planungswesen und Projektmanagement an der Ruhr-Universität Bochum studiert. Auf ihn warten Aufgaben und Herausforderungen wie z.B. die Koordinierung und Konzeption eines flächendeckenden elektrobasierendes Carsharing-Angebotes oder die Erstellung eines Feinkonzeptes für Mobilstationen als gute

Grundlage zur Verknüpfung der Mobilitätsformen. Geplant ist, 2022 ein entsprechendes Gutachten in Auftrag zu geben, um die passenden Standorte und die entsprechenden Ausstattungsmodule zu ermitteln.

Eine zentrale Aufgabe ist zudem die weitere Entwicklung und Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Kreises. Dieses sieht u.a. die Entwicklung von insgesamt 230 km Velorouten in münsterlandweit abgestimmten Standards vor. Die Velorouten sollen als Pendler Routen auch den täglichen Autoverkehr verringern. Die Umsetzung des Konzeptes gilt es nachhaltig zu begleiten, zu verfeinern und auch kontinuierlich weiterzuentwickeln. Herausforderungen existieren hierbei vor allem beim nötigen Grunderwerb, aber auch bei der Umsetzung eines solchen Netzes in der Fläche. Dies kann nur gemeinsam und in Abstimmung mit allen beteiligten Baulastträgern erfolgen.

Dazu kommen weitere Projekte wie die Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche oder die Prüfung von Verbesserungen im Zuge des Betrieblichen Mobilitätsmanagements. Diese könnten den kreisangehörigen Kommunen und anderen Arbeitgebern als Vorbild und Blaupause dienen.

Martin Terwey, Kreis Warendorf

Wir sind



Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Croozer ist Mitglied bei Unternehmen FahrRad!

Fahrradanhänger für jede Lebenslage

CROOZER

Die AGFS freut sich, das aufstrebende Unternehmen Croozer GmbH im exklusiven Kreis Unternehmen FahrRad! begrüßen zu dürfen. Für eine genauere Vorstellung des Unternehmens hat die nahmobil-Redaktion bei Geschäftsführerin Hanna Grau und Geschäftsführer Markus Krill nachgehakt.

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

Croozer: Wir sind ein mittelständisches Familienunternehmen aus Hürth und entwickeln und produzieren Fahrradanhänger für Kinder, Hunde und Lasten. Unter unserem Motto „Einfach unterwegs“ gestalten wir seit fast 30 Jahren die (Familien-)Mobilität von morgen. Wir engagieren uns aber auch politisch und möchten die nachhaltige Verkehrswende aktiv vorantreiben.

nahmobil: Nachhaltigkeit spielt für Croozer eine wichtige Rolle – wie wird das bei Euch konkret sichtbar?

Croozer: Sichtbar im wörtlichen Sinne wird es durch die Holztafel mit unseren Unternehmenswerten und Leitsätzen, die bei uns im Bistro hängt – dort gibt es auch einen längeren Abschnitt zu unserer Nachhaltigkeitsstrategie. Aber wir sehen und erinnern uns auch jeden Tag durch unsere Fahrradanhänger in unserem Showroom oder unseren Baum Tom Crooz daran, dass wir eine große Verantwortung für unseren Planeten haben. Und zu guter Letzt gibt es natürlich unseren Nachhaltigkeitsmanager, der unsere Nachhaltigkeitsstrategie sozusagen personifiziert und jederzeit dafür sorgt, dass wir unsere Ziele nicht aus den Augen verlieren und konsequent verfolgen.

nahmobil: Das Unternehmen besteht schon bald seit über 30 Jahren. In einer solchen Zeitspanne entwickelt man doch bestimmt viele Prinzipien, die ein fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie werden. Worauf achtet Ihr bei der Unternehmensführung und bei Eurem alltäglichen Geschäft besonders?



Hanna Grau und Markus Krill vor dem Oxygen Manager (Baum) in der Geschäftsstelle in Hürth. Foto: Croozer GmbH

Croozer: Unsere drei übergeordneten Unternehmenswerte lauten: Offenheit, Wertschätzung, Selbstverantwortung. Aus diesen haben wir noch 14 konkrete Leitsätze entwickelt, die auf der besagten Holztafel stehen und von allen Mitarbeiter:innen gemeinsam erarbeitet und unterschrieben wurden. In unserer monatlichen „Kaffeepause“ reflektiert ein:e Mitarbeiter:in einen Wert und erläutert, warum es besonders leicht oder schwer ist, danach zu handeln. Oder es werden Situationen geschildert, in denen einer der Werte besonders gelebt wurde. Uns ist es wichtig, dass wir diese Werte nicht einfach nur an eine Wand hängen, sondern dass wir sie jeden Tag leben, uns gegenseitig daran erinnern und uns darauf hinweisen, wenn wir sie mit unserem Verhalten verletzen.

nahmobil: Die Mitglieder von Unternehmen Fahrrad! tauschen sich auf gemeinsamen Sitzungen über aktuelle Themen aus, welche Anliegen liegen Euch besonders am Herzen?

Croozer: Uns ist wichtig, dass wir trotz der unterschiedlichen Hintergründe und Schwerpunkte gemeinsam mit voller Kraft die nachhaltige Mobilitätswende vorantreiben – denn nur so können wir unser Ziel erreichen. Dafür ist vor allem der Austausch mit der Politik von großer Bedeutung: Wir können noch so hochwertige und moderne Produkte entwickeln, doch wenn die Rahmenbedingungen für ein sicheres Radfahren nicht gegeben sind, werden wir nicht die breite Masse aufs Fahrrad holen. Eine besondere Herzensangelegenheit ist uns, dass bei allen Überlegungen bzgl. Förderung oder Sharing-Möglichkeiten auch der Fahrradanhänger konse-



#einfachunterwegs

quent mitgedacht wird. Aktuell beziehen sich solche Konzepte oft auf Fahrräder und Lastenräder, sodass Fahrradanhänger leider selten bis gar nicht berücksichtigt werden.

nahmobil: Eine Frage zum Schluss – mit „Tom Crooz“ als Oxygen Manager (Baum) gibt es bei Euch keine „Mission: Impossible“, oder?

Croozer: Schön wäre es! Nachhaltiges Unternehmertum und das Vorantreiben der Mobilitätswende sind mit vielen Herausforderungen verbunden und teilweise auf externe Player wie die Politik angewiesen, die wir nicht immer beeinflussen können. Wir versuchen aber mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln und viel Leidenschaft, unsere Herzensangelegenheiten und Visionen umzusetzen.

Weitere Informationen: www.crooz.com

Stadtmobiliar live erleben

WSM präsentiert sich dieses Jahr auf zahlreichen Messen



Die WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH, einer der führenden Stadtmobiliarhersteller in Deutschland und langjähriges Mitglied von Unternehmen Fahrrad!, präsentiert

seine Lösungen nach zweijähriger coronabedingter Abstinenz im Jahr 2022 wieder bei Präsenzveranstaltungen. Den Auftakt machte vom 19. bis 21. Mai die Micromobility Expo in Hannover, auf der gemeinsam mit dem Partner designit die bereits von der IAA Mobility 2021 bekannte Kampagne VeloHUB vorgestellt wurde. Vom 31. Mai bis zum 2. Juni standen die mobilen Raumsysteme des Unternehmens auf der LogiMAT in Stuttgart, der internationalen Fachmesse für Intralogistiklösungen und Prozessmanagement, im Mittelpunkt.

Geplanter Schwerpunkt der Präsenz auf der Eurobike vom 13. bis zum 17. Juli in Frankfurt wird dann voraussichtlich wieder der VeloHUB sein. Gezeigt werden soll hier eine Weiterentwicklung des modularen Systems zur Umgestaltung des öffentlichen Raumes. Selbstverständlich können sich

Interessent*innen aber auch über die Lösungen des Metallbauunternehmens in den Bereichen Fahrradparken und Überdachungen (Fahrrad, ÖPNV) informieren.

Den Abschluss bildet dann die Messe GaLaBau in Nürnberg, die vom 14. bis zum 17. September stattfindet. Diese Messe ist vor allem für Gäste aus dem kommunalen Sektor interessant, handelt es sich doch um die internationale Leitmesse für urbanes Grün und Freiräume.

Noch nicht konkret terminiert wurde der ursprünglich für April vorgesehene vivavelo-Kongress, der aufgrund des Corona-Infektionsgeschehens auf September 2022 verschoben wurde. Dieser Kongress in der Landesvertretung NRW in Berlin steht für den Austausch zwischen Fahrradbranche, Politik, Verwaltung und Wissenschaft. Die WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH wird als Unterstützer der ersten Stunde wieder mit einer sogenannten Innovationsinsel vertreten sein.



WSM zeigt den VeloHUB auf weiteren Fachmessen. Foto: BECKERLACOUR

Andreas Hombach, WSM

Kreative Projekte für die Mobilitätswende

Rose Bikes investiert in eine nachhaltige Zukunft und besetzt zwei CSR-Management-Stellen



Mit dem Bonero von Rose Bikes zurück zu den Wurzeln des Mountainbikes. Das Trail Hardtail für jeden, (Wieder-)EinsteigerInnen und Profis, für Alltag, Fitness und Abenteuer. Foto: ROSE Bikes GmbH

ROSE
CYCLE YOUR WAY

Corporate Social Responsibility – kurz: CSR. Was so allumfassend klingt, ist es auch, denn mit der Besetzung zwei neu geschaffener Management-Stellen im Nachhaltigkeitsbereich zeigt die Fahrradmarke Rose Bikes aus Bocholt die Bereitschaft, über das „Soll“ hinaus einen erheblichen Beitrag für nachhaltige Zukunfts- und Mobilitätskonzepte leisten zu wollen. Neben der Aktivierung von Kindern und Jugendlichen sollen auch die eigenen Mitarbeitenden sowie der Zusammenschluss mit Kommunen und Unternehmen dazu beitragen, eine nachhaltige Entwicklung im Mobilitätssektor zu fördern. Das übergeordnete Ziel von Rose bleibt dabei dasselbe: Deutschland zum Fahrradpendlerland und das Fahrrad zum Fortbewegungsmittel Nr. 1 im Nahverkehr zu machen.

Rose Bikes widmet sich nicht erst seit der Einstellung zweier CSR-ManagerInnen dem Thema der gesellschaftlichen Unternehmensverantwortung. Bereits vor einigen Jahren hat sich aus den Reihen der Mitarbeitenden das sogenannte „Green Team“ gebildet. Seit 2022 gibt es zwei Vollzeitstellen, die sich nicht nebenbei in einer Arbeitsgruppe, sondern ganzheitlich dem Nachhaltigkeitsgedanken widmen, Projekte anstoßen, planen und umsetzen und voller Ideen sind, Menschen fürs Thema nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren. Neben der Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten sollen die gesamte Lieferkette sowie alle Produktionsprozesse Schritt für Schritt nachhaltiger und transparenter gestaltet werden. Nur so wird es möglich sein, das ambitionierte Ziel der Klimaneutralität bis 2025 zu realisieren.

Das neue CSR-Konzept sieht einerseits innerbetriebliche Aktivitäten vor, zielt aber auch auf Kooperationen und Projekte mit Städten und Kommunen, Schulen und branchenübergreifenden Arbeitsgruppen ab. Dabei möchte Rose nicht nur anstoßen und Ideengeber sein, sondern selbst aktiv werden. So sind aktuell Workshops in Planung, die die junge Zielgruppe für nachhaltige Mobilität sensibilisieren soll, z.B. durch spielerische Annäherung in Schulen. Schließlich sind es die Kinder und Jugendlichen, die auch später in ihren Berufen wie auch im alltäglichen Leben mit den Auswirkungen des Klimawandels zu tun haben werden und dafür kämpfen müssen, diese weiter einzuschränken.

Außerdem erhofft Rose sich von Workshop-Teilnehmenden kreativen Input und konkrete Wünsche, wie Städte lebenswerter gestaltet werden können. Wie emotional das Fahrrad als Fortbewegungsmittel ist, soll zudem durch unterschiedliche Community-Ride-Formate rund um die Rose Stores unterstrichen werden. Diese richten sich an Radfahrende jeden Alters und Trainingsstands. So könnten bereits (Klein-)Kinder mit Hilfe von Lernspielen und durch die Unterstützung von Profis ans Thema Mountainbiken herangeführt werden oder die Vielseitigkeit unterschiedlicher Radkategorien erleben.

Für die Mitarbeitenden von Rose gibt es seit einigen Jahren die Bike-to-Work-Week, die darauf aufmerksam machen soll, wie viele Emissionen sich einsparen lassen und welche positiven und sportlichen Effekte es hat, sich fürs Bike als Pendlersfahrzeug zu entscheiden. Diese Aktivierung soll zukünftig

mehr Strahlkraft bekommen, indem weitere Anreize geboten werden, das Rad zu nutzen. Außerdem will Rose darüber hinaus weitere Unternehmen zunächst in Bocholt selbst, später aber hoffentlich auf weitere Städte und irgendwann auf ganz Deutschland ausdehnt, zum Radfahren motivieren, insbesondere für die kurzen Wege in die Stadt zum Einkaufen oder zur Arbeit, sodass es irgendwann „normal“ ist, dass der erste Weg zum Rad geht und das Auto nur dann genutzt wird, wenn das Bike an seine Grenzen kommt.

Der letzte wichtige Punkt ist die Verbindung von Digitalisierung und Nachhaltigkeit. So sieht die CSR-Abteilung von Rose großes Potenzial für die bessere Verkehrsplanung und einen zielgerichteten Ausbau der Infrastruktur darin, Apps zu nut-



Sneak+, das Undercover E-Bike von Rose, bringt dich in der City schnell und komfortabel ans Ziel. Foto: ROSE Bikes GmbH

zen. Das kann z.B. so funktionieren, dass Menschen ihren Weg zur Arbeit tracken und die Durchschnittswerte ergeben, wo es besonders schnell oder langsam vorgeht, wo die Straßenverhältnisse sich eignen oder verbessert werden müssen und wie die ÖPNV-Vernetzung optimiert werden kann. Mithilfe von Statistiken würde die Radverkehrsförderung leichter fallen und es lägen

konkrete Argumente und Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilität vor.

Mehr Informationen zum Rose Nachhaltigkeitskodex gibt es unter rosebikes.de/nachhaltigkeit.

Sarah Terweh, ROSE Bikes GmbH

SKS GERMANY erwirbt Outdoorzentrum und fördert so den Radverkehr



Die SKS-Unternehmensgruppe hat sich um ein Outdoorzentrum erweitert. Unter dem neuen Namen WOOHOO führt der Fahrradzubehör-Hersteller aus Sundern das bewährte Konzept des bisherigen Anbieters am Sorpesee fort. Neben Events und Aktivitäten wie Hochseilgarten, Kanuverleih und Bogenschießen wurde der Fahrradbereich ausgebaut und um zahlreiche E-Bikes aufgestockt. Kindersitze und -anhänger für die Kleinen stehen ebenfalls bereit. Für Reparaturen ist eine Fahrradwerkstatt geplant, und wer auf der Suche nach einer Luftpumpe oder einem Schutzblech ist, wird demnächst im SKS-Markenshop fündig.

„Das Outdoorzentrum passt perfekt zu unserem Unternehmen“, erklärt SKS-Geschäftsführer Michael Beste. „Hier findet man ideale Bedingungen für all das, was auch das Fahrradfahren ausmacht: Bewegung in der Natur, Abenteuer, Spaß und sportliche Herausforderung. Zudem leisten wir einen großen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs in Sundern.“

Beatrix Collins, SKS GERMANY



Mit dem Leihfahrrad die Region rund um den Sorpesee entdecken: Möglich macht es das erweiterte Angebot des Outdoorzentrums von SKS GERMANY. Foto: WOOHOO/SKS GERMANY

Keine heiße Luft!

Neue Standpumpen von SKS GERMANY ab sofort erhältlich



Foto: SKS GERMANY



Der Frühling kann kommen: Die neuen SKS-Standpumpen sind lieferbar! Mit den Pumpen erweitert SKS GERMANY sein Sortiment um fünf leistungsstarke Druckmacher in gewohnt guter SKS-Qualität „Made in Germany“. Kein Wunder: stammen sie doch aus dem Haus des RENNKOMPRESSORS, dem Flaggschiff unter den SKS-Standpumpen. „Wir haben uns bewusst für fünf Pumpen in einem Preisrahmen von 29,99 bis 59,99 Euro entschieden, die in Sachen Benutzerfreundlichkeit und Ausstattung verschiedensten Ansprüchen gerecht werden“, erklärt Vertriebsleiter Marcel Spork. „So können sowohl Hobby-Fahrer als auch Profis die passende ‚Pumpe fürs Leben‘ bei uns finden.“

Als ideale Einstiegspumpe empfiehlt sich der AIRKOMPRESSOR COMPACT 10.0. Mit einem größeren Manometer und einem höheren Stahlrohr kommt der AIRKOMPRESSOR 10.0 daher. Wer beim Pumpen auf noch mehr Komfort setzt, liegt mit der AIR-X-

PLOLER 10.0 mit Soft-Touch-Griff genau richtig. Die AIRMOTION 12.0 mit oben liegendem Manometer ist perfekt für den Einsatz in der Werkstatt oder beim Wettkampf (bis 12 bar). Profifahrer werden von der AIR-X-PLOLER DIGI 10.0 mit digitalem Manometer begeistert sein, das bis auf zwei Nachkommastellen genau misst. Ausgestattet sind alle Standpumpen mit dem verbesserten MULTI VALVE-Kopf „MV EASY“ für alle Ventilarten.

Das Thema Nachhaltigkeit ist bei SKS GERMANY ebenfalls keine heiße Luft! Bei der Entwicklung wurde darauf geachtet, dass Mechaniken repariert und viele Bauteile ersetzt werden können. Zahlreiche Ersatzteile sind noch Jahre nach dem Kauf erhältlich, sodass die Standpumpen über Generationen hinweg mit Freude genutzt werden können.

Weitere Informationen: <https://www.sks-germany.com/standpumpen/>

Beatrix Collins, SKS GERMANY

Aushängeschilder mit Fair Rubber

Schwalbe setzt fair gehandelten Kautschuk bei zwei aktuellen Reifen ein – mehr ist bereits in Planung



Fotos: Schwalbe



Der Cargoreifen Schwalbe Pick-Up und der E-Bike-Spezialist Schwalbe Marathon E-Plus sind die ersten beiden Fahrradreifen mit fair gehandeltem Kautschuk, weitere sind bereits in Planung. Schwalbe war dafür vor rund drei Jahren dem Fair Rubber e.V. beigetreten. Der Verein unterstützt die Kautschuk-Zapfer am Beginn der Wertschöpfungskette. Obwohl 70% des weltweit gehandelten Naturkautschuks in der Reifenindustrie zum Einsatz kommen, ist Schwalbe bis heute der erste und einzige Reifenhersteller weltweit, der sich dem Fair Rubber e.V. angeschlossen hat.

Im Zuge der Kooperation zahlt Schwalbe eine zusätzliche Fair-Trade-Prämie von 0,50 Euro auf jedes Kilo Kautschuk (Trockenware). Der Betrag aus der Prämie wird über Fair Rubber monatlich vollständig an die Kleinbauern ausgezahlt. Sie bestimmen selbst, wofür das Geld eingesetzt wird. Die Prämie hilft enorm dabei, ihre Lebensqualität zu verbessern. Lieferantpartner haben sie beispielsweise für die Erweiterung der medizinischen Versorgung, die Ausweitung von Wasser- und Strominfrastruktur oder für die Ausstattung von Schulen und Kindergärten verwendet.

Offizieller Projektstart war im April 2020, nachdem die Strukturen und Lieferketten vor Ort aufgebaut worden waren. Schwalbe legt seit 50 Jahren den Fokus auf qualitativ hochwertige Produkte mit einer möglichst langen Lebensdauer. Aktuell

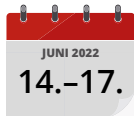
kommt Fair Rubber speziell bei E-Bike Reifen zum Einsatz. Nach dem Schwalbe Marathon E-Plus wurde auch der Schwalbe Pick-Up komplett mit fairem Kautschuk produziert.

Doch es geht natürlich weiter – weitere Schwalbe-Reifen mit Fair Rubber sind bereits in konkreter Planung und folgen.

Steffen Jüngst, SCHWALBE – Ralf Bohle GmbH

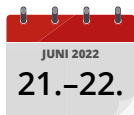


Termine 2022



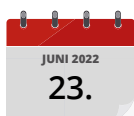
Velo-city 2022 Ljubljana

Die Velo-city-Konferenzreihe ist der jährliche globale Fahrradgipfel des Europäischen Radfahrerverbandes (ECF), der in diesem Jahr in der slowenischen Hauptstadt Ljubljana unter dem Hauptthema „Cycling the Change“ stattfindet. Die Velo-city-Konferenzen gelten weithin als die wichtigste internationale Radverkehrskonferenzreihe und dienen als globale Kommunikations- und Informationsplattform mit dem Ziel, die Planung und Bereitstellung von Infrastruktur für das Radfahren und die tägliche Nutzung des Fahrrads in einer städtischen Umgebung zu verbessern. An den Konferenzen nehmen traditionell Experten, Vertreter von Verbänden, Institutionen, politischen und sozialen Entscheidungsträgern sowie Universitäten und Unternehmen teil. Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Anmeldung unter: <https://www.velo-city2022.com/>



Fachkonferenz Bahn. Rad.Parken – Fahrradparken am Bahnhof

Die Verknüpfung von Rad und Bahn ist für eine nahtlose Mobilität von großer Bedeutung. Dafür müssen sichere, attraktive, preiswerte und komfortable Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Die Fachkonferenz der Informationsstelle „Fahrradparken am Bahnhof“ beleuchtet diese wichtige Schnittstelle nachhaltiger Mobilität. An zwei Tagen erwarten Sie internationale Keynotes, Praxisbeispiele, Workshops und Paneldiskussionen zu verschiedenen Themen. Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Anmeldung unter: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SharedDocs/Termine/DE/fachkonferenz_fahrradparken.html



Der Digitale Salon

Der Digitale Salon als Austausch- und Vernetzungsveranstaltung ist eine Erweiterung des Angebots zum Radverkehr des Mobilitätsforums Bund. Mit dem Digitalen Salon soll „nach links

und rechts über den Tellerrand“ der Radverkehrsplanung geblickt werden. Ziel ist die Identifizierung und Stärkung von Synergien mit benachbarten Disziplinen, um so gemeinsam den Radverkehr zusätzlich zu fördern. Der Digitale Salon findet dreimal pro Jahr mit einer Länge von jeweils zweieinhalb Stunden als Online-Veranstaltung statt. Jede Jahresreihe steht unter einem übergeordneten Rahmenthema, unter dem die drei Veranstaltungen gestaltet werden. Akteurinnen und Akteure aus Kommunalpolitik und -verwaltung vernetzen sich mit Vertreterinnen und Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft, Zivilgesellschaft sowie Bundes- und Landesebene. Grundsätzlich ist das Format zweigeteilt – nach einem thematischen Input steht die aktive Vernetzung im Vordergrund. Neben Gesprächen im Plenum wird es auch einen Austausch in Kleingruppen geben. Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Anmeldung unter: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Fortbildungen/Veranstaltungen/Digitaler_Salon/digitaler_salon_node.html



Eurobike Frankfurt

Die Eurobike ist die wichtigste Innovationschau für die Zukunft der Mobilität und die zentrale Plattform des Bike- und Future-Mobility-Universums. Dieses Jahr feiert sie in Frankfurt ihr 30. Jubiläum. Zusammen mit Visionären aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft und Mobilitätsbranche schafft sie Räume für Austausch, neue Ideen, Perspektivwechsel und starke Partnerschaften für innovative Mobilitätslösungen und neue Geschäftsmodelle. Die boomende und sich rasant verändernde Fahrrad- und Future-Mobility-Branche haben in der Eurobike ihre gemeinsame Plattform. Sie setzt neue Maßstäbe und identifiziert Leitthemen in den Bereichen Sport, Freizeit, Gesundheit und Mobilität, entwickelt sich ständig weiter und bringt die weltweite Community live zusammen. Die Eurobike 2022 findet vom 13. bis 17. Juli 2022 auf dem Gelände der Messe Frankfurt statt.

Am Eröffnungstag finden im Rahmen der neuen Eurobike Convention prominent besetzte Diskussions-Panels und Vorträge statt, die die Mobilitätswende – vom Fahrrad gedacht – vorantreiben. Dr. Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr, übernimmt in diesem Jahr die Schirmherrschaft für die Eurobike und hat seinen Besuch in Frankfurt bereits fest zugesagt und eingeplant. Auch bei den weiteren Unterstützern gibt sich die politische Prominenz am neuen Messestandort Frankfurt die Klinke in die Hand. So haben auch die Stadt Frankfurt und Oberbürgermeister Peter Feldmann ihre Schirmherrschaften zugesagt. Ebenfalls stellt sich Tarek Al-Wazir als Schirmherr hinter die Leitmesse. Dass der hessische Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen die Veranstaltung unterstützt und seinen Besuch bereits einplant, schließt die Lücke zwischen der Kommunal- und der Bundesebene. Das große politische Interesse und die hochkarätigen Teilnahmen an der Eurobike unterstreichen die Bedeutung der neuen Messeplattform. Der Umzug in die Mainmetropole ist mehr als ein Ortswechsel – Fahrrad und leichte Elektromobilität sind DIE Zukunftsthemen und stehen fortan zu Recht im Rampenlicht der traditionellen Mobilitätsmetropole schlechthin. Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Anmeldung unter: <https://www.eurobike.com/de/>



Bundesweiter Arbeitskreis Radschnellwege, RVR und AGFS

Der 11. Bundesweite Arbeitskreis Radschnellwege findet am 15. und 16. September 2022 im ChorForum in Essen statt. Der RVR und die AGFS laden ein zu einer zweitägigen Veranstaltung mit interessanten Vorträgen rund um das Thema Radschnellwege, Diskussionsrunden und ausreichend Gelegenheiten zum persönlichen Austausch. Die Anmeldung erfolgt über die Website des RVR.



vivavelo-Kongress 2022 im Langenbeck-Virchow-Haus in Berlin
Zum sechsten Mal werden im September 2022

in Berlin Fahrradwirtschaft und politische Vertretende, Mitarbeitende aus Verwaltung und die Wissenschaft zusammenkommen, um aktuelle Trends des Fahrradmarktes zu analysieren und nachhaltige Zukunftsstrategien für die Branche zu entwickeln. Inspiriert werden sie dabei von zahlreichen Vorträgen herausragender Referierender aus Wissenschaft und Praxis und durch den interdisziplinären Austausch mit anderen Kongressteilnehmenden.



Deutscher Straßen- und Verkehrskongress in Dortmund

Im Oktober steht die Westfalenhalle in Dortmund ganz im Zeichen der persönlichen Begegnungen und des fachlichen Austauschs mit der Ausstellung „Straßen und Verkehr“ beim Deutschen Straßen- und Verkehrskongress. Das Kongressprogramm, die Online-Anmeldung und weitere Informationen finden Sie unter: www.fgsv.de



International Cycling Safety Conference 2022

Die International Cycling Safety Conference (ICSC) ist ein Forum für Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen sowie

Teilnehmende mit Expertise aus unterschiedlichen Disziplinen wie der Verkehrsplanung, Verkehrspsychologie, Verkehrsmedizin oder dem Ingenieurwesen. Ziel ist es, Radverkehr sicherer zu gestalten und damit auch den Radverkehrsanteil signifikant zu erhöhen. Die Konferenz bietet die Möglichkeit, sich auf verschiedenen Ebenen zur Thematik auszutauschen und dabei Lösungsansätze ebenso wie neue Forschungsfragen zu identifizieren. Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Anmeldung unter: <https://www.icsc2022.com/>



16. Fahrradkommunalkonferenz in Aachen

Als nationale Veranstaltung bietet die Fahrradkommunalkonferenz Radverkehrsverantwortlichen aus der öffentlichen Verwaltung einmal im Jahr die Möglichkeit, sich auszutauschen und zu netzwerken. Sie findet an wechselnden Orten statt – zuletzt in der Hansestadt Bremen. Die Anmeldung ist ab Sommer 2022 möglich. Dann wird auch das Programm veröffentlicht. Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu), die Stadt Aachen und die kommunalen Spitzenverbände organisieren die Fahrradkommunalkonferenz im Auftrag des Mobilitätsforums Bund. Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Anmeldung unter: <https://difu.de/veranstaltungen/2022-11-22/16-fahradkommunalkonferenz>

Termine 2023



Messe Fahrrad Essen 2023

Mit zuletzt rund 1.000 Ausstellern und Destinationen zählen die

Messen Reise + Camping und Fahrrad Essen zu den größten Freizeitmessen in Deutschland. Nachdem im Februar 2022 die Messen aufgrund der damaligen Coronaschutzverordnung nicht stattfinden konnten, steht der Termin für 2023 bereits fest: Die kommende Reise + Camping findet vom 22. bis 26. Februar 2023 statt, die Fahrrad Essen öffnet einen Tag später am 23. Februar 2023. Das Angebot beider Messen umfasst die übergeordneten Themen Reisen, Campen und Radfahren und reicht u.a. von touristischen Destinationen über Camping-Fahrzeuge und Caravans bis zu Fahrrädern und Zubehör. Zuvor können sich Aussteller bereits auf der Messe Urlaubsträume powered by Reise + Camping im Rahmen der Mode Heim Handwerk vom 10. bis 13. November 2022 präsentieren.



Der Flyer „Industriekultur per Rad“ liefert einen Überblick über die Route per Rad. © RIK

Knapp 300 km langer neuer Rundkurs

Industriekultur per Rad

Die neue Tour erstreckt sich zwischen dem Ruhrtal im Süden und dem Emschertal im Norden, vom Rhein bis an den Rand der Soester Börde. Dabei bietet sie besonders viel Grün: Überwiegend bewegen sich die Radle-

rinnen und Radler auf alten Bahntrassen, entlang dreier Kanäle und der drei Flüsse Rhein, Ruhr und der größtenteils renaturierten Emscher. 14 der 27 Ankerpunkte der Route Industriekultur werden direkt angefahren, weitere liegen unweit der Route. So geht es u.a. zum Welterbe Zollverein in Essen, zum Landschaftspark Duisburg-Nord oder auch zum Internationalen Lichtkunstzentrum in der Lindenbrauerei Unna. Vieles lässt sich auch ohne Stopp im Vorbeifahren erleben, so z.B. die fünf großen Halden direkt an

der Strecke. Ausgehend von den Hauptbahnhöfen in Mülheim oder Hamm lässt sich die Tour auch leicht in eine West- oder Ostrunde halbieren. Die perfekte Orientierung bieten das durchgehende Knotenpunktnetz sowie eine eigens aufgelegte Karte. Die kostenlose Broschüre „Industriekultur per Rad“ kann im RVR-Shop bestellt werden und ist als Download erhältlich (shop.rvr.ruhr/route-industriekultur-per-rad).

Presse Regionalverband Ruhr

#RadLustNiederrhein

Im Fahrradsattel die Geheimtipps am Mittleren Niederrhein entdecken



Die Tourismusverantwortlichen der Städte Krefeld, Mönchengladbach, Neuss und Dormagen sowie des Kreises Viersen und des Rhein-Kreises Neuss haben im Frühjahr 2020 die schönsten Sehenswürdigkeiten ihrer Region zu einer attraktiven, rund 200 km langen

Fahrrad-Rundtour kombiniert. Den Anstoß zur Zusammenarbeit gab der Verkehrsverein der Stadt Neuss. Dabei herausgekommen ist das Regional-Projekt #RadLustNiederrhein, das zudem von der IHK Mittlerer Niederrhein unterstützt wird.

Die Projektgruppe hat in kürzester Zeit eine Radroute für kulturinteressierte Radtouristen entwickelt, die urbane Destinationen mit eindrucksvollen Naturerlebnissen, mittelalterlichen Charme mit moderner Kunst und Radfahrlust mit regionalem Genuss vereint. Gerade in Pandemiezeiten sind Outdoor-Angebote ein passgenaues Marketing-Instrument. Dabei hat die Projektgruppe immer im Blick: die eigene Region stärken und für die lokale Tourismuswirtschaft neue Zielgruppen erschließen.

Seit Sommer 2020 stehen für alle Interessierten umfangreiche Informationen zur Radroute auf www.radlustniederrhein.de bereit. Regionen-Porträts mit Sehenswürdigkeiten, Unterkünften und Gastronomiebetrieben entlang der Route werden ergänzt durch nützliche Tipps zu Fahrradmietstationen, Fahrradwerkstätten, Campingplätzen, Reisemobilstellplätzen, frischen regionalen Produkten u.v.m.

Um den Kurzurlaub mit Fahrrad direkt buchbar zu machen, hat die Projektgruppe mit dem Veranstalter 2-LAND-Reisen eine sechstägige Pauschalrundreise entwickelt, buchbar unter: niederrhein-tourismus.de/gastgeber/auf-der-radlustniederrhein-die-region-entdecken-und-geniessen

Der prall gefüllte Event-Kalender bietet 2022 wieder zahlreiche Anlässe, um am Niederrhein auf Entdeckertour zu gehen. Daher werden in diesem Jahr regelmäßige Beiträge zu Veranstaltungen über die sozialen Medien reichlich Inspiration und Anregung für einen Ausflug oder Kurzurlaub bieten.

Die Radrundreise kann individuell geplant und in einzelnen Etappen gefahren werden, denn ein Einstieg ist an allen Standorten möglich. Die Routen-Navigation ist über das Tourenportal von Outdooractive leicht möglich. Die Route verläuft außerdem über das im deutsch-niederländischen Grenzgebiet nahezu flächendeckend installierte Knotenpunktnetz.



Die Projektgruppe tauscht sich beim Frühjahrestreffen 2022 im Zoo Krefeld aus. Foto: Petra Schwinn

Weitere Informationen:

Website: www.radlustniederrhein.de

Instagram und Facebook: @radlustniederrhein

RuhrtalRadweg als „Erster leitungswasserfreundlicher Radfernweg Deutschlands“ ausgezeichnet

Gemeinnütziger Verein „a tip: tap e.V.“ initiiert kostenfreie Leitungswasser-Nachfüllstationen

Entlang der Strecke finden Radler:innen zukünftig alle 10 bis 15 km Stationen, an denen sie kostenfrei ihre Wasserflasche mit Leitungswasser auffüllen können. Somit ist eine flächendeckende Trinkwasserversorgung entlang des 240 km langen RuhrtalRadwegs gesichert. „Bei diesem Projekt treffen zwei große Tourismus-Trends aufeinander: Radtourismus und nachhaltiges Reisen“, erklärt Axel Biermann, Geschäftsführer der Ruhr Tourismus GmbH. „Immer mehr Menschen suchen nach einer Möglichkeit, ihren Urlaub nachhaltig zu gestalten. Der Umstieg auf das Fahrrad ist da natürlich eine effektive Maßnahme. Uns war es aber wichtig, weiter gehende Angebote zu schaffen: Wer seine Flasche während des gesamten Radurlaubs mit Wasser auffüllt, spart zusätzlich Verpackungsmüll sowie CO₂-Emissionen ein.“



Die Wasserwende am RuhrtalRadweg. Foto: Ruhrgebiet-Tourismus, lenaganssmann

Viele neue Partner unterstützen das Projekt

Alle 59 Trink-Orte sind auf einer interaktiven Karte verortet und auf der Webseite des RuhrtalRadwegs sowie auf der „Karte von Morgen“ zu finden. Im Laufe der vergangenen Monate konnten viele der fahrradfreundlichen Leistungspartner des RuhrtalRadwegs als Leitungswasser-Nachfüllstationen gewonnen werden – insgesamt meldeten sich 38 touristische Betriebe als neue Refill-Stationen an. Hinzu kommen elf öffentlich zugängliche Trinkbrunnen und zwei leitungswassergebundene Wasserspender. Einige Trink-Orte, beispielsweise Trinkbrunnen, bestanden bereits vor dem Projektstart und wurden in die Planungen mit einbezogen.

Weiter geht's: Anstoß für eine Weiterentwicklung

Angestoßen durch die Projektinitiative, haben einige der Anrainerkommunen mit der konkreten Planung zur Aufstellung von Trinkbrunnen begonnen. Noch in diesem Jahr sollen in Winterberg, Niedersfeld, Bestwig, Fröndenberg und Menden öffentlich zugängliche Trinkbrunnen aufgestellt werden. Weitere Kommunen wollen mittelfristig Trinkbrunnen ermöglichen. Thomas Weber, Geschäftsführer des Sauerland-Tourismus e.V., ist stolz, dass gemeinsam mit den Partner:innen am RuhrtalRadweg und dem gemeinnützigen Verein „a tip: tap e.V.“ (engl. für: Ein Tipp:

Leitungswasser) das Ziel dieses einzigartigen Pilotprojektes erreicht wurde: „Wir hoffen, Klimaschutz und nachhaltiges Reisen mit solchen Serviceleistungen zukünftig verstärkt unterstützen zu können. Selbstverständlich ist das Projekt nicht abgeschlossen und wir freuen uns über weiteren Zulauf von Trink-Orten am RuhrtalRadweg.“

Ab dem Frühjahr werden zudem nachhaltig produzierte RuhrtalRadweg-Trinkflaschen über die RuhrtalRadweg-Homepage erhältlich sein.

Wasserexperten: Erfolgreiche Kooperation mit a tip: tap

Tatkräftige Unterstützung erhielt die RuhrtalRadweg-Kooperation bei der Umsetzung durch das fundierte Know-how der engagierten Leitungswasserenthusiasten von a tip: tap. „Wir waren von Beginn an begeistert von der Idee, einen der beliebtesten Radfernwege Deutschlands leitungswasserfreundlich zu gestalten. Dieses Projekt hat Signalwirkung und wir hoffen, dass sich zukünftig viele weitere Radfernwege davon inspirieren lassen“, freut sich Samuel Höller, Geschäftsführer von a tip: tap e.V. Der gemeinnützige Verein setzt sich seit mehr als zehn Jahren für die Nutzung von Leitungswasser und gegen Plastikmüll ein. Mehr Information unter atiptap.org.

Presse Ruhrgebiet-Tourismus

Kurz vor Redaktionsschluss

polisMOBILITY mit Impulsen für die urbane Mobilität

Vier Tage lang, vom 18. bis 21. Mai 2022, stand Köln unter dem Zeichen der nachhaltigen Mobilität von morgen. Rund 200 Topspeakerinnen und -speaker nahmen Stellung zu aktuellen Fragen der Mobilität. Eine Ausstellung und Aktionen auf dem Kölner Messegelände, im Stadtzentrum und online begleiteten die polisMobility.

Auf der ersten polisMOBILITY in der Messehalle 1, im Kölner Stadtgebiet und digital drehte sich vier Tage lang alles um die Zukunft der urbanen Mobilität. 136 Ausstellerinnen und Aussteller aus neun Ländern präsentierten ihre Visionen, Ideen und Lösungen für die Herausforderungen von morgen. Die Vielfalt der Ausstellerinnen und Aussteller reichte von politischen und wirtschaftlichen Initiativen über renommierte Anbieterinnen und Anbieter bis zu Start-up-Unternehmen.

Die polisMOBILITY band auch die Besucherinnen und Besucher in das Konzept ein. Sie konnten zahlreiche zukunftsweisende, nachhaltige und emissionsfreie Fahrzeuge auf dem cityHUB, einem dafür eingerichteten Parcours zwischen Rudolfplatz und Friesen-

platz in der Kölner Innenstadt, testen. Zusätzlich konnten Interessierte sich bei insgesamt 13 Best-Practice-Projekten in der Kölner City über konkrete Verkehrs- und Mobilitätskonzepte direkt vor Ort informieren. Ein weiteres Highlight direkt neben dem cityHUB war im östlichen Teil des Rudolfplatzes das polisCAMP der Stadt Köln. In diesem Begegnungsraum aus sechs Bauwagen präsentierten sich zahlreiche Initiativen und Akteursgruppen mit ihren zivilgesellschaftlichen Perspektiven auf eine lebenswerte Stadt und eine Mobilität von morgen.

Auf der polisMOBILITY Konferenz präsentierten 200 Vordenkerinnen und Vordenker der Branche ihre Ideen und Visionen. Ein offenes Content-Programm in den Hallen war für die Besucherinnen und Besuchern frei zugänglich und wurde ergänzt um etablierte Konferenzen sowie moderne Dialogformate.

polisMOBILITY die neue Netzwerkplattform für urbane Mobilität

Die Koelnmesse und die Stadt Köln haben die polisMOBILITY gemeinsam ins Leben gerufen, um eine Lücke zu füllen. Die Messe ist mit Absicht nicht als reine Produktshow konzipiert, sondern

als branchenübergreifendes, vernetztes, internationales Diskussions- und Mitmach-Event in den Messehallen, in der Stadt und im Netz erlebbar. Ihr völlig neuartiges Veranstaltungskonzept bildet die gesamte Wertschöpfungskette der Mobilität ab und behandelt neben dem Fokusthema Mobilität die Sekundärthemen Energie und Umwelt, Digitalisierung und Urbanität. Die Veranstaltung bietet Lösungen für Städte und Kommunen, die vor dem Hintergrund von Verkehrswende und Klimapolitik vor immer größeren Herausforderungen hinsichtlich ihrer Mobilität stehen.

Presse Koelnmesse



Kölns Oberbürgermeisterin Henriette Reker bei der Eröffnung der polisMobility



Foto oben:
Heike Baesecke

Foto unten:
Anja Georg

Impressum

Herausgeber

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, Juni 2022

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH, Köln

Fachliche Betreuung

IGS | INGENIEURGESELLSCHAFT STOLZ mbH

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

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

c/o Rathaus Stadt Krefeld

Von-der-Leyen-Platz 1

47798 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

Fax: 0 21 51/86-43 65

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)



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

Es sind selbstverständlich vorurteilsfrei alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen.

Wir sind die AGFS

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