

nahmobil

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

Heft 16 | Dezember 2020

TEILEN STATT BESITZEN SHARING IN DER MOBILITÄT



Diagonal über die Kreuzung

Innovative Infrastruktur
in Detmold

PLANE DEINE STADT!

Nachwuchsförderung
für die Verkehrsplanung

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS

Jetzt mitmachen!

STUDIUM?

STATT „IRGENDWAS MIT MEDIEN“:

PLANE DEINE STADT!



EINE KAMPAGNE DER

WAGFS

WWW.PLANE-DEINE-STADT.DE

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Liebe Freundinnen und Freunde der Nahmobilität,

welch ein Jahr, das sich nun dem Ende neigt! Es gab wohl noch nie so viele Aktivitäten in der AGFS wie aktuell. Wenn ich dieses Jahr Revue passieren lasse, so ist das erste Highlight unser Kongress zum Thema „Parken“ im Februar gewesen. Damals konnten sich wahrscheinlich zum letzten Mal in diesem Jahr alle Interessierten noch real treffen, austauschen und diskutieren. Und das haben sie auch genutzt, mit 800 Teilnehmenden war es der größte Kongress in unserer Geschichte. Das belegt zum einen, wie wichtig das Thema ist. Aber es zeigt auch, dass das Überdenken der tradierten Verhaltensweisen begonnen hat. Es wird an vielen Orten darüber nachgedacht, wie sich unsere Mobilität verändern muss, um den Ansprüchen des 21. Jahrhunderts zu genügen.

Ein anderes wichtiges Thema ist die Netzgestaltung für den Radverkehr. In vielen Gesprächen mit unseren Kommunen, aber auch darüber hinaus, zeigt sich immer wieder die Notwendigkeit, „schnelle“, großzügige Netze und Achsen für den Radverkehr zu entwickeln. Es sind zusammenhängende und übergeordnete Wegeverbindungen gefordert. In diesem Zusammenhang sind die Kreise und die regionalen Verbünde so aktiv wie noch nie zuvor, die Ausschreibungen dazu boomen geradezu. Wenn Sie in den nächsten Jahren diese Planungen auf den Boden bringen, so bitte ich Sie inständig, dies in zukunftsorientierter und dem Thema angemessener Weise zu realisieren. Es muss ja nicht immer ein Radschnellweg sein, aber bitte komfortabel und großzügig! Mindestbreiten reichen meist nicht, um die Potenziale für mehr Nahmobilität zu heben. Und mit Mindestbreiten locken Sie auch keinen Radfahrenden auf das Pedelec.



Zu guter Letzt wird es ernst mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz. Die Arbeiten dazu laufen auf Hochtouren, im nächsten Jahr wird das Gesetzgebungsverfahren seinen offiziellen Weg nehmen. Wir alle setzen hohe Erwartungen in das Gesetz. Der dazugehörige Aktionsplan der Landesregierung muss ergänzend zum gesetzlichen Rahmen auch konkrete Hilfestellungen und klare Anreize für Kommunen enthalten. Dafür setzen wir uns aktiv ein und unterstützen die Landesregierung. Wir freuen uns auf das neue Zeitalter der Nahmobilität.

Ich wünsche Ihnen eine friedvolle Weihnachtszeit, bleiben Sie gesund!

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

Ihre
Christine Fuchs

nahmobil 16 | Inhalt



SHARING

- 7 **Sharing – Mythos oder Heilsbringer in der Mobilität?**
- 10 **Kostenloses Pedelec- und Lastenpedelec-Verleihangebot in der Wuppertaler Nordstadt**
- 11 **Länderübergreifende Elektromobilität**
- 12 **E-Roller und Fahrräder werden in Bielefeld oft ausgeliehen**

AUS DER AGFS

- 13 **Zwei Neuzugänge im November 2020**
- 15 **Sommerradtour der Stiftungsprofessuren Radverkehr**
- 16 **Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ mit ausreichend Abstand weitergeführt**
- 16 **Aktionstage in Aachen, Bochum, Bonn und Wuppertal**
- 18 **Der Deutsche Fahrradpreis sucht bis zum 14. Januar 2021 innovative Projekte der Radverkehrsförderung**

- 19 **Kampagne mit Köpfchen: „Plane Deine Stadt!“**

FUSSVERKEHR

- 20 **Fußverkehr in Essen verstärkt im Blick**
- 21 **Fußverkehr in Düsseldorf**
- 21 **Beete statt Blech in der Kölner Südstadt**

INFRASTRUKTUR

- 22 **AachenMooVe! – Verkehrswende praktisch umsetzen in Aachen**
- 23 **Baulich abgetrennter Radfahrstreifen**
- 24 **Diagonal über die Kreuzung in Detmold**
- 25 **Klimagerecht mobil unterwegs Zu Fuß durch Köln**
- 26 **Düsseldorfer Radhauptnetz**
- 28 **Pop-up-Radweg Cecilienallee in Düsseldorf**
- 29 **Neue Fahrradstraßen für Essen**

- 32 **Mobilstation in Hamm vor der Fertigstellung**

- 33 **RegioGrün Erlebnisroute zwischen Pulheim und Auweiler**

- 34 **1.500 neue Fahrradabstellplätze in Köln**

- 34 **Neue Fahrradstraßen im Kölner Stadtbezirk Porz**

- 35 **Geh- und Radwegsanierungen in Köln**

- 36 **Nahmobilitätsstandorte in der Kölner Altstadt**

- 36 **Neuer Grünpfeil für Radfahrende nach Testversuch auf das gesamte Kölner Stadtgebiet ausgeweitet**

- 37 **Radverkehrskonzept Kölner Innenstadt**

- 38 **Neue Qualität für Fahrradstraßen in Münster**

- 40 **Schwarzbachtrasse in Wuppertal offiziell eröffnet**

- 41 **Fahrradnetz 2.0 für Münster**

- 42 **Lückenschluss in der Bergheimer Straße in Neuss**



- 42 **Monheimer Radschnellweg**
- 43 **RS1-Brücke in Essen montiert**
- 44 **Die Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen**

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 46 **Neuveröffentlichungen zum Radverkehr im Kreis Viersen – Lenkeranhänger & Co.**
- 46 **Gladbecker MobilitätsWerk-Stadt 2025**
- 48 **Flotte Lotte**
- 48 **Dauerzählstellen für den Radverkehr in Köln**
- 49 **Rat schließt sich RadEntscheid Essen an**
- 49 **ADFC-Fahrradklima-Test**
- 50 **STADTRADELN 2020: Düsseldorf ist die Nummer eins in NRW**
- 50 **Münster sammelt über 900.000 Leezenkilometer**

- 51 **Ausstellung zu Radverkehrsprojekten 2020**
- 51 **Rhein-Sieg-Kreis mit eigener Radwegemanagerin**
- 52 **Restrukturierung im Landesbetrieb**
- 53 **Neuer Geschäftsführer des Zweirad-Industrie-Verbands e.V.**

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 54 **Gemeinsames Treffen von Unternehmen Fahrrad! in Düsseldorf**
- 55 **Auf dem Weg zum neuen NRVP 2030**
- 56 **vivavelo REPORT – VSF gibt neues Format heraus**
- 56 **Mobilität der Zukunft – WSM zeigt, wie es aussehen könnte**
- 57 **ROSE SELECTED BY**
- 58 **ROSE Bikes präsentiert neues Alu-Gravelbike**
- 59 **SKS GERMANY setzt auf eigenen Nachwuchs**

- 59 **Kommunale Mobilität der Zukunft – geteilte Elektrofahrzeuge mit Donk-EE**
- 60 **BIKEPACKING ist das, was du daraus machst**
- 61 **Marathon E-Plus**
- 62 **VSF begrüßt Initiative zum „Lieferkettengesetz“**
- 62 **„Schlauer Fuchs“ für Gesundheitskonzept**

RÜCKBLICK UND AUSBLICK

- 63 **Europäische Mobilitätswoche: Klimafreundliche Mobilität für alle**
- 63 **Kooperation in Düsseldorf**

FREIZEIT UND TOURISMUS

- 64 **Römer-Lippe-Route**
- 65 **radrevier.ruhr-Kartenset**
- 65 **Bike-Booklet-Kampagne 2020**



Sharing – Mythos oder Heilsbringer in der Mobilität?

Räder, Roller, Autos und Daten – Bringt die Sharing Economy die Verkehrswende?

Teil 1 unserer Mini-Serie beleuchtet das Teilen rund ums Automobil.

Gemeinsam nutzen statt alles besitzen, dafür steht die Sharing Economy. Sachen und Räume werden ausgeliehen und von mehreren Personen genutzt. Der Vorteil: Nicht jeder muss alles selber kaufen. Mittlerweile gibt es für fast alles eigene Plattformen, die entsprechende Dinge oder Leistungen anbieten. Die Digitalisierung hat dem Sharing-Gedanken zu einem Höhenflug verholfen.

Die Idee ist verlockend, die technischen Voraussetzungen sind gegeben und die Umwelt würde es danken – „Teilen statt besitzen“ nimmt auch in der Mobilität mittlerweile einen festen Platz ein. Sharing scheint die Zukunft der Mobilität zu werden, in den Magazinen und Anzeigen wird gerne und offensiv darauf hingewiesen. Die Angebote sind vielfältig, der Sharing-Sektor differenziert sich immer stärker. Geteilt wird mittlerweile alles, von Fahrzeugen über freie Plätze bis hin zu Daten. Aber ... ist es wirklich so, dass mit den vielen Sharing-Angeboten unsere Verkehrsprobleme gelöst werden können?

Um sich der Thematik anzunähern, beginnen wir mit einer Begriffsbestimmung. Dazu soll uns folgende Definition aus dem Forschungsnetzwerk i-share helfen:

„Unter dem Begriff ‚Sharing Economy‘ werden derzeit drei Arten von Initiativen und Organisationen zusammengefasst: (1) Lokale und regionale Initiativen und Organisationen, die Ansätze zum ‚Nutzen statt Besitzen‘ vorantreiben (z.B. Carsharing, gemeinsame Geräte, Communal Gardens etc.). (2) Organisationen und Verbände, die das gemeinsam Nutzen von Ressourcen an vielen Orten organisieren (z.B. Genossenschaften, Unternehmensnetzwerke etc.). (3) Peer-to-Peer Plattformen, die als Intermediäre zwischen Anbietern und Nutzern auftreten, ohne die genutzten Güter bereitzustellen (z.B. Mitwohnzentralen, Mitfahrzentrale etc.).“

Quelle: <https://www.i-share-economy.org/atlas/info-zum-i-share-atlas>

Detaillierte Quellenangaben zu diesem Artikel sind auf der Webseite der AGFS zu finden.

Vielfältig: Die Angebote der Sharing Economy

Carsharing und Mitfahrzentrale sind sicherlich die bekanntesten Formen des Teilens in der Mobilität. Selbst organisierte Fahrgemeinschaften für den Weg zur Arbeit, aber auch das Trampen, sind frühe Formen der Idee des gemeinsamen Nutzens. Die Digitalisierung hat hier den Weg bereitet für viele neue Ideen und eine größere Akzeptanz, sie sorgt für eine Verbreitung des Gedankens. Neue Online-Plattformen, die per Smartphone bedient werden, erleichtern die Buchung.

Allen Formen der gemeinschaftlichen Autonutzung liegt die

gleiche Grundidee zugrunde: weniger Fahrzeuge, weniger Emissionen, mehr Lebensqualität. Dieses Ziel wird von den einzelnen Sharing-Formen in unterschiedlichem Maße erreicht. Das Carsharing bietet für eines der größten innerstädtischen Probleme einen möglichen Lösungsansatz: Reduzierung des Flächenbedarfs des ruhenden Pkw-Verkehrs. Eine stärkere Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen bei gleichzeitiger Abschaffung des eigenen Pkw würde zu einer deutlichen Entlastung in der Flächenproblematik führen. Nach verschiedenen Untersuchungen des Bundesverbandes Carsharing werden in Haushalten, die Carsharing nutzen, „in erheblichem Umfang private Pkw“ abgeschafft. In den Untersuchungen wurde als höchste in Deutschland bisher gemessene Ersetzungsquote 1 : 20 genannt, ein Carsharing-Auto ersetzt danach 20 private Pkw. Diese Quote wurde für stationsbasiertes und kombiniertes Carsharing in innenstadtnahen Wohngebieten von Frankfurt und Köln ermittelt. Und damit bietet sich ein hohes Potenzial für weniger Autos in den Citys.

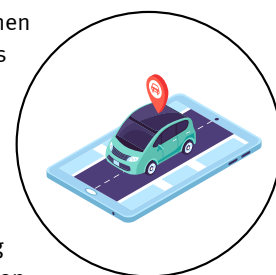
Aber?

Einem flächenhaften Durchbruch des Carsharings stehen jedoch mehrere Faktoren entgegen. Da ist zum einen der Pkw-Bestand. In Deutschland waren zu Beginn des Jahres 2020 rund 47,7 Mio. Pkw zugelassen. Die Fahrzeuge haben im Mittel eine Lebensdauer von 18 Jahren, bis sie verschrottet werden, und das durchschnittliche Alter von zugelassenen Pkw in Deutschland liegt aktuell bei 9 Jahren. Diese Zahlen stehen einem schnellen Wandel hin zu gemeinschaftlich genutzten Fahrzeugen entgegen, der Kfz-Markt weist eine starke Persistenz auf.

Die Deutschen sind auch (noch) nicht bereit, auf ihr eigenes Auto zu verzichten. Die Statistik weist aus, dass der Pkw-Besitz in deutschen Haushalten seit Jahren stetig steigt, die Steigerungsraten sind mehr oder weniger konstant. 2019 lag der Autobesitz in Deutschland auf einem historischen Höchststand, nach Auswertungen des Statistischen Bundesamtes waren 569 Pkw je 1.000 Einwohner registriert. Nach einer repräsentativen Befragung des Magazins DER SPIEGEL von Juni bis September 2019 halten rund 75% der Befragten ein eigenes Auto „auf jeden Fall“ oder „eher“ für notwendig. Selbst in Gebieten mit sehr hoher Bevölkerungsdichte sind mehr als die Hälfte der Befragten dieser Meinung. Das eigene Auto hat einen sehr hohen Imagewert, die Deutschen sind mehrheitlich nicht bereit, dieses durch gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge zu ersetzen.

Stadt – Land – Share

Dabei gibt es große räumliche Unterschiede. Das klassische Carsharing ist hauptsächlich in den Innenstädten von Groß- und Mittelstädten vertreten, während in



kleineren Städten und Gemeinden nur sehr wenige Anbieter auftreten. Dort ist die Nachfrage nach klassischem Carsharing eher gering, die Kosten sind mithin zu hoch. Allerdings gibt es Alternativen, die für den ländlichen Raum entwickelt wurden (siehe dazu auch *nahmobil 14* vom November 2019).

Dorfauto ist so ein neues Format für den ländlichen Raum. Ein lokaler Verein stellt (meist) elektrische Fahrzeuge zur Ausleihe zur Verfügung. Um dieses Angebot zu nutzen, muss der Nutzende dem Verein beitreten und sein Alter und Führerscheinbesitz nachweisen. Ein Vereinsbeitrag sichert die Grundfinanzierung. Das Handling ist simpel, der Autoschlüssel ist entweder an zentraler Stelle in einem Tresor hinterlegt oder bei einer verantwortlichen Person abzuholen. Je nach Organisationsgrad des Trägervereins erfolgt die Reservierung der Fahrzeuge telefonisch oder online über eine App. Die Abrechnung erfolgt entweder zeit- oder entfernungsabhängig.

Es wird auch hier viel experimentiert. So führt z.B. eine Kommune im Hunsrück ein Dorfauto-Pilotprojekt durch, das eine für die Bürger kostenlose Ausleihe anbietet. Dieses Projekt soll den Busverkehr ergänzen und Bürgern ohne Auto die Möglichkeit bieten, trotzdem zum Supermarkt fahren zu können. Zwölf Monate lang stehen die Autos jeweils in einer Gemeinde an einer Ladesäule. Der Strom kommt dabei aus Fotovoltaikanlagen von den Dächern der Gemeinde. Über eine App können die Autos reserviert werden, die Schlüsselkarte wird bei einer zuständigen Person abgeholt. Seit 2019 läuft das Projekt und soll insgesamt mindestens drei Jahre dauern. (Quelle: *Dorfaktiv.de*)

Andere Formen des Autoteilens

Der Sprachgebrauch in der Sharing Economy ist sehr kreativ, häufig kommen die Begriffe aus dem englischen Sprachraum. Wissen Sie immer ganz genau, was sich hinter den Termini verbirgt? Wir haben hier den Versuch unternommen, die Vielzahl von Begriffen rund um das „Autoteilen“ in der Mobilität zu sichten, zu sortieren und zu erläutern. Um nicht alles neu erfinden zu müssen, nutzen wir dazu verschiedene Quellen aus dem Internet, die bei Bedarf ergänzt werden. Die verwendeten Quellen werden am Ende zusammenfassend aufgeführt.



Carsharing

Beim Carsharing – zu Deutsch „Autoteilen“ – besitzt der Fahrende das Auto nicht selbst, sondern teilt es sich mit anderen. Halter des Autos ist in der Regel eine Firma, der Carsharing-Anbieter. Kunden schließen mit dem Anbieter bei der Anmeldung einen Rahmenvertrag. Danach können sie alle Fahrzeuge des Anbieters rund um die Uhr selbstständig buchen und nutzen. Carsharing wird in verschiedenen Varianten angeboten.

Stationsbasiertes Carsharing

Die Autos stehen auf einem festen Parkplatz. Kunden holen den Wagen dort ab, nach der Fahrt bringen sie ihn dorthin zurück. Reservierungen sind mehrere Wochen im Voraus möglich. Diese Variante eignet sich besonders für Nutzer, die auf ein eigenes Auto verzichten wollen und trotzdem die Verlässlichkeit eines in ihrer Nähe bereitgestellten Fahrzeugs brauchen.

Free-Floating-Carsharing

Die Autos stehen im Bediengebiet frei geparkt. Nutzer orten und buchen sie über das Smartphone. Nach der Fahrt stellen sie den Wagen irgendwo innerhalb des Nutzungsgebiets wieder ab. Diese Variante ist nur in einigen großen Städten zu finden. Reservierungen im Voraus sind nicht möglich.

Peer-to-peer-Carsharing

Eine Privatperson bietet ihr eigenes Fahrzeug zur Nutzung an – meist über eine Internetplattform, manchmal aber auch in Form des nachbarschaftlichen Teilens. Dieser Carsharing-Variante fehlt die rahmenvertragliche Regelung. Für jeden Mietvorgang muss ein neuer Vertrag abgeschlossen werden.

Pulsierendes Carsharing

Bei dieser besonderen Form des Carsharings werden kommunale Dienstfahrzeuge nach Dienstschluss zu Carsharing-Fahrzeugen. Diese können dann von den Mitarbeitenden für den Weg nach Hause oder von den Einwohnern für andere Fahrten genutzt werden.

Autovermietung

Die Autovermietung ist eine Firma, die gegen Entgelt Fahrzeuge an Gewerbe- oder Privatkunden vermietet. Der Kunde bucht meistens eine Fahrzeugkategorie und kein konkretes Modell, die Kosten sind abhängig von der Fahrzeugklasse und der Mietdauer.

Mobility-Flatrate

Eine Flatrate für Autovermietung beinhaltet die Nutzung von einzelnen Fahrzeugen bis hin zum gesamten Fuhrpark und stellt eine besondere Form der Autovermietung dar. Sie ist insbesondere für Firmen interessant, die dann keine eigene Fahrzeugflotte mehr anschaffen und unterhalten müssen, wird aber auch für Privatpersonen angeboten.

Ein Beispiel ist die „MobilityFlat“ von Europcar. Für einen fixen monatlichen Betrag steht die gesamte Flotte deutschlandweit zur Verfügung. Sie beinhaltet z.B. Freikilometer, die Abdeckung von Stornierungs- und No-Show-Gebühr sowie Airport- und Rail&Road-Gebühr, einen Klimaschutzbetrag sowie eine Einweggebühr in Deutschland. Die Laufzeit der Flatrate kann zwischen drei, sechs und zwölf Monaten gewählt werden. Sixt hat mit der Plattform „Sixt+“ ein ähnliches Modell im Angebot. (Quelle: *inside-digital.de*)

Auto-Abonnement / Leasing

Das Auto-Abonnement ist eine neue Form des Autoteilens. Es handelt sich um einen Pauschaltarif für Automobile, bei dem der Kunde sein Wunschmodell eines Automobils gegen eine monatliche Gebühr bekommt, inkl. der notwendigen administrativ anfallenden Kosten. Üblicherweise hat der Kunde nur Treibstoffkosten zu zahlen. Die Mietdauer kann, wie bei Abonnements üblich, fristgerecht gekündigt werden. Der Kunde

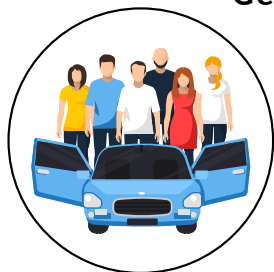
kann sein Fahrzeug dann wieder abgeben. Ein Auto-Abonnement bietet nicht die Vorteile des gemeinschaftlichen Nutzens, da das Auto einem Nutzer dauerhaft zur Verfügung gestellt wird. Es unterscheidet sich darin von Carsharing und Autovermietung und hat Ähnlichkeit mit Leasing. (Quelle: Wikipedia)

Es gibt jedoch mehrere Unterschiede im Vergleich zum Leasing. Leasing ist auf einen längeren Zeitraum angelegt und bietet üblicherweise keine kurzfristige Kündigungsmöglichkeit. Die Kostenstruktur ist anders, der Kunde muss alle anfallenden Kosten beim Leasing selber tragen.

Car on Demand

Hierbei handelt es sich um ein Auto-Abonnement der PSA-Gruppe aus Frankreich, das im Direktvertrieb ohne Händler angeboten wird.

Gemeinsam fahren



Rideselling / Ridesharing / Carpooling / Ridehailing / Ridepooling

Die fünf Begriffe klingen sehr ähnlich, sie unterscheiden sich jedoch in Details.

Rideselling ist als Oberbegriff zu verstehen.

Es summiert alle in dieser Form vorhandenen Angebote der Mitnahme von Fahrgästen.

Beim **Ridesharing** werden einzelne Fahrten

angeboten, die der Nutzer eines privaten Pkw unternimmt („Mitfahrgelegenheit“). Diese Fahrten werden meist über entsprechende Plattformen (Mitfahrzentralen) vermittelt. Es fehlen die rahmenvertragliche Regelung und Zusicherung der Buchbarkeit einer freien Fahrt. Die Verfügbarkeit eines Fahrzeugs in Nähe des Wohn- oder Arbeitsortes ist nicht immer gesichert. Der Begriff **Carpooling** wird alternativ dazu verwendet, manchmal mit Schwerpunkt auf die Organisation von privaten Fahrgemeinschaften, z.B. zur Arbeit oder zur Schule. Die gemeinsame Nutzung eines Fahrzeugs kann von Mitfahrzentralen oder auch privat vermittelt werden.

Eine häufige Form des Ridesharings ist z.B. die Pendlerfahrgemeinschaft, deren gemeinsame Nutzer regelmäßig den gleichen Weg zur Arbeit haben. Eine eher neue Form ist das **Echtzeit-Ridesharing**. Über eine App werden in Echtzeit in der Nähe verfügbare Mitfahrgelegenheiten angezeigt und können so direkt angefragt werden.

Unter **Ridehailing** wird die Buchung einer Fahrt verstanden, die durch einen professionellen Fahrer durchgeführt wird. Der Kunde wird am vereinbarten Ort abgeholt und direkt zu seinem Ziel gebracht. Die Vermittlung der Fahrt erfolgt meist über eine App, Beispiele dazu sind Uber und freenow. Der Unterschied zum konventionellen **Taxi** besteht in der Art der Vermittlung. Ridehailing wird über eine App vermittelt, während eine Taxifahrt meist telefonisch vereinbart wird.

Als Erweiterung des Ridehailings ist das **Ridepooling** zu verstehen. Die Buchung einer Fahrt erfolgt analog zum Ridehailing, aber der Fahrer nimmt mehrere Fahrgäste auf, die eine ähnliche Route haben, und befördert diese gleichzeitig. Ein Algorithmus in der App optimiert laufend den Fahrtweg. Im erweiterten Kontext zählen auch Anrufsammeltaxen oder Anruf-

bussysteme hierzu. Ein relativ neues System ist MOIA, das im Testbetrieb in Hamburg und mittlerweile auch in Hannover von VW angeboten wird. Es handelt sich um ein Ridepoolingsystem, bei dem mit festen Haltepunkten operiert wird und nicht – wie bei anderen Rideselling-Anbietern beliebige Start- und Zieladressen angefahren werden.

Unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten ist Ridesharing bzw. Carpooling die interessantere Variante. Auf häufig genutzten Strecken und zu hochgradig frequentierten Zeiten – etwa in der städtischen Rushhour – werden existierende Fahrten effizienter ausgelastet und der Besetzungsgrad von Fahrzeugen wird erhöht.

Mitfahrzentrale

Unter diesem Sammelbegriff werden verschiedene digitale Plattformen subsumiert, die Mitfahrgelegenheiten vermitteln. Üblicherweise muss sich der Suchende bei dem Portal anmelden. Die Suche nach passenden Mitfahrgelegenheiten erfolgt durch Eingabe von Startort und Zielort. Die Abrechnung erfolgt auf privater Basis durch Zahlung direkt an den Fahrer. Die Portale verlangen in den meisten Fällen keine Gebühr für die Vermittlung.

Beispiele lassen sich im Internet viele finden, die bekanntesten sind u.a. *Blablacar.de*, *MiFaZ.de*, *drive2day.de*, *adac-mitfahrclub.de*.

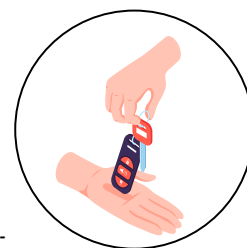
Mittlerweile gibt es auch Suchmaschinen, die bei verschiedenen Anbietern die Angebote durchsuchen und Vorschläge machen (*mitfahren.de*).

Shared Parking

Unter Shared Parking wird das Vermieten freier Parkflächen verstanden. Durch Plattformen oder Apps können sowohl private Parkplatzbesitzer, wie Krankenhäuser, Unternehmen oder Hotels, aber auch Privatpersonen ihre Parkplätze zur Nutzung anbieten. Damit sollen die Parkplatzsuche vereinfacht, der Parksuchverkehr reduziert und freie Parkflächen in sonst leer stehenden Parkbauten vermittelt werden.

Fazit

Die erhoffte Wirkung des Carsharings in all seinen Facetten ist bisher ausgeblieben, viele Faktoren sprechen auch gegen eine schnelle Marktdurchdringung. Dies gilt genauso für die anderen Formate, die sich in der Sharing Economy im Bereich des Autos herausgebildet haben. Sie wirken alle in ihren jeweiligen Segmenten und helfen, die Belastungen zu reduzieren. Das grundlegende Flächenproblem in den Innenstädten wird damit jedoch nicht gelöst. Hierzu müssen andere Wege gefunden werden.



Kostenloses Pedelec- und Lastenpedelec-Verleihangebot in der Wuppertaler Nordstadt

Immer mehr Wuppertaler*innen entdecken in ihrer bergischen Heimatstadt den Spaß am Pedelec- und Lastenpedelec fahren. Das Pedelec- und Lastenpedelec-Verleihangebot PINA & E-MIL bietet allen Bürger*innen die Möglichkeit, kostenlos die Vorteile eines mit elektrischem Motor unterstützten Fahrrads kennenzulernen. Das Angebot motiviert dazu, sich gesund fortzubewegen, die Luft- und Lebensqualität in unserer Stadt zu verbessern und natürlich den Klimaschutz voranzubringen.

Die zwölf neuen Pedelecs und Lastenpedelecs mit Zubehör wurden von der Stadt Wuppertal im Rahmen des Fördervorhabens „Kurze Wege für den Klimaschutz“ mit einer Förderquote von 90% angeschafft. Die Fördermittelgeber ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative. Unser Kooperationspartner Utopiastadt gGmbH stellt kostenfrei eine Buchungssoftware zur Verfügung und engagiert sich ebenso ehrenamtlich für das Verleihangebot wie die ehrenamtlichen Betreiber*innen der Verleihstationen im Quartier.

Über die Namensgebung des Verleihangebots haben die Quartiersbewohner*innen während des Bürgerbeteiligungsverfahrens zum Klimaschutzprojekt im März 2019 abgestimmt und sich für PINA, das Pedelec, und E-MIL, das Lastenpedelec, entschieden. Im Rahmen des Fördervorhabens wurden die Räder mit Zubehör im Sommer 2019 für das Quartier Nordstadt angeschafft. In der Wuppertaler Nordstadt besteht eine hohe Verkehrsbelastung, dichte Bebauung und nur wenig Freifläche. PINA & E-MIL schaffen Platz, indem sie aktiv dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen in dem Quartier zu reduzieren und die Bereitschaft zu stärken, auf das eigene Auto zu verzichten.

Ehrenamtliche Bereitstellung an elf Standorten

Durch einen Aufruf in den lokalen Medien wurde nach ehrenamtlichen Verleihstationen in der Nordstadt gesucht. Glücklicherweise haben sich genügend Geschäfte, Einrichtungen und Privatpersonen gemeldet, um mitzumachen. Die zwölf Räder sind zurzeit an elf verschiedenen Stationen im gesamten Quar-

tier Elberfeld Nordstadt verteilt. In Zusammenarbeit mit den ansässigen Bewohner*innen der Nordstadt und der Utopiastadt gGmbH ist mittlerweile ein flächendeckendes Verleihangebot entstanden.

Das Verleihangebot PINA & E-MIL steht bereits seit dem 30. September 2019 zu Verfügung. Verliehen werden sechs Pedelecs und sechs Lastenpedelecs im Quartier Elberfeld Nordstadt. Ausleihen können Personen, die über 18 Jahre alt sind und einen Lichtbildausweis vorzeigen. Die Räder können maximal drei Tage am Stück ausgeliehen werden. Einige Verleihstationen bieten auch verschiedenes Zubehör an. Verliehen werden

z.B. Kindersitze mit Regenschutz (besonders praktisch in Wuppertal) für den Gepäckträger, Fahrradtaschen und Transportboxen mit Zurrgurten zur Befestigung. An bis zu elf Stationen in der Nordstadt erfolgt die Ausleihe bzw. Rückgabe. Eine Liste der Räder und Standorte ist unter der Buchungsplattform www.fienchen-wuppertal.de zu finden. Mittlerweile wurde das Verleihangebot erprobt und wir hoffen auf viele weitere Buchungsanfragen.

Die Stadt Wuppertal will sich auch in Zukunft dafür einsetzen, das klimaschonende Mobilitätsangebot PINA & E-MIL fest im Quartier zu verankern. Es gibt auch schon Anfragen von anderen Stadtteilen, die ebenfalls ein solches Angebot auf die Beine stellen wollen. Das Projekt soll weiter als Beispiel zum Mitmachen kommuniziert werden, es stärkt den Zusammenhalt und die Vereinsstruktur im Quartier, man lernt durch den Verleih neue nette Leute kennen und erfährt gemein-

sam den Spaß am Fahrradfahren. Je mehr Stadtteile dabei sind, umso größer ist die Vorbildwirkung für eine nachhaltige Mobilität in Wuppertal insgesamt.

Weitere Informationen zu dem Verleihangebot finden Sie unter: https://www.wuppertal.de/microsite/klimaschutz/wege/kurze_wege.php

*Sophie Clees, Stadt Wuppertal,
Koordinierungsstelle Klimaschutz*



Das Lastenpedelec im Einsatz. Foto: Patrick Mayregger

Länderübergreifende Elektromobilität

Das Projekt SHAREuregio - Unplug&Go auf Tour



Thomas Goßen, Bürgermeister von Tönisvorst, Karl-Hein Wasong, Bürgermeister von Niederkrüchten, sowie Landrat Dr. Andreas Coenen bei der Roadshow „Unplug & Go“ vor dem Kreishaus. Fotos: Kreis Viersen



Alle Projektpartner am Kreishaus in Viersen versammelt bei der Vorstellung der SHAREuregio-Fahrzeuge am 16. September 2020

Seit zwei Jahren läuft das Pilotprojekt SHAREuregio. Das Ziel: ein zukunftsweisendes, rein elektrisches Car- und Bikesharing-System zu entwickeln und in der euregionalen Grenzregion zwischen Venlo und Roermond in den Niederlanden und dem Kreis Viersen sowie der Stadt Mönchengladbach zu etablieren. Jetzt ging die neue Elektroflotte in den Niederlanden und in Deutschland auf Roadshow – eben Unplug & Go: ausstöpseln und losfahren! In Roermond ist SHAREuregio bereits erfolgreich angelaufen – nun folgen auch der Kreis Viersen und die Stadt Mönchengladbach.

Für das Projekt haben sich der Kreis Viersen sowie die Städte Mönchengladbach, Roermond und Venlo gemeinsam mit den Wirtschaftsförderungen des Kreises Viersen und der Stadt Mönchengladbach, der NEW AG und weiteren niederländischen Partnern zusammengeschlossen. Außerdem begleitet die FH Aachen die Initiative mit einer wissenschaftlichen Studie.

Seit Projektbeginn wurde hinter den Kulissen viel gearbeitet: Von der wissenschaftlichen Grundlagenarbeit und einer Machbarkeitsstudie über die Umrüstung der Fahrzeuge, die künftig nur per App bedient werden, bis hin zur Erarbeitung eines Geschäftsmodells und der Anpassung der jeweiligen Sharing- und Ladesysteme auf deutscher und niederländischer Seite. Jetzt werden die 40 E-Autos und auch E-Bikes schrittweise an Projektpartner des Interreg-Projektes, welches von der Euregio Rhein-Maas-Nord begleitet wird, übergeben.

Europäische Mobilitätswoche

Passend zum Auftakt in die Europäische Mobilitätswoche Mitte September machte die Roadshow mit 10 SHAREuregio-Fahrzeugen Halt am Kreishaus in Viersen. Hier nahmen der Kreis Viersen, die Gemeinde Niederkrüchten und die Stadt Tö-

nisvorst als künftige Anwender die ersten E-Fahrzeuge auf deutscher Seite entgegen. Die Projektpartner nutzten den Halt am Kreishaus, um die Anwendung vorzustellen: Die Fahrzeuge werden zunächst in die Dienstflotten aufgenommen. Künftig soll das Sharing-System dann in den Abendstunden und am Wochenende auch für Privatpersonen geöffnet werden – buch- und nutzbar rein per App. Neue Ladesäulen entstehen aktuell bei den deutschen Anwendern. Auch die deutsche Privatwirtschaft soll Anwender werden können. Zur Verfügung stehen Renault ZOE der neuesten Generation mit einer 52-kWh-Batterie und 80 kW Motorleistung (Reichweite 390 km).

Weitere Informationen über das Projekt und die Angebote gibt es auf der Projekt-Website www.shareuregio.eu. Auf Linked-In, Facebook oder Instagram kann das Projekt unter @shareuregio weiterverfolgt werden.

Dr. Andreas Coenen, Landrat des Kreises Viersen, freut sich auf den Projektstart in der eigenen Dienstflotte: „SHAREuregio bringt viele zukunftsweisende Ansätze nachhaltiger Mobilität zusammen: Es ist rein elektrisch und folgt dem Grundsatz ‚Teilen statt Besitzen‘. Außerdem liefert es wichtige Impulse, um den Austausch mit unseren Nachbarn zu intensivieren und die Grenze zu den Niederlanden durchlässiger zu gestalten. Ich halte es daher nur für konsequent, unsere Fahrzeugflotte um drei E-Autos aus dem SHAREuregio-Pool zu erweitern.“

Stimmen der weiteren Projektpartner

Thomas Goßen, Bürgermeister Tönisvorst: „Wir nehmen an SHAREuregio aus Überzeugung teil: Diese Art der Mobilität wird funktionieren. Dienstfahrzeuge werden elektrisch, Benzin seltener benötigt und die Bürgerinnen und Bürger können



Roadshow der E-Fahrzeugflotte vor dem Kreishaus



Landrat Dr. Andreas Coenen freut sich über den Neuzugang der E-Autos von SHAREuregio.

diese Fahrzeuge auch noch mit nutzen. Dies ist ein guter Beitrag zur Verkehrswende, den die Kommunen leisten können.“

Karl-Heinz Wassong, Bürgermeister Niederkrüchten: „SHAREuregio ist wie gemacht für den Grenzverkehr. Die Bürgerinnen und Bürger können aus Niederkrüchten mit den E-Fahrzeugen an die Maasplassen oder nach Roermond fahren. Unsere Erfahrungen im Rathaus zeigen, dass die Fahrzeuge von den Mitarbeitern sehr gut angenommen werden.“

Prof. Dr. Thomas Ritz, Dekan für Elektrotechnik/Informationstechnik an der FH Aachen: „Ein innovatives Sharing-System umfasst Komponenten wie das Geschäftsgebiet, die Sharing-Fahrzeuge, ökologische Aspekte und den digitalen Serviceumfang. All das ist bei der von uns entwickelten FlexShare-

Methodik eingeflossen – ein methodisches Vorgehen für die Entwicklung von raumspezifischen und bedarfsgerechten Car- und Bikesharing-Systemen.“

Jörg Lachmann, NEW AG aus Mönchengladbach: „Wir haben eine Schnittstelle für die bereits vorhandenen Buchungs-Apps GoodMoovs und Wheesy neu entwickelt. Gestartet wird mit einem stationsbasierten Carsharing, bei dem die Fahrzeuge immer am Standort des Anwendungspartners verbleiben. Dies soll im Laufe des Projekts weiterentwickelt werden, sodass die Fahrzeuge künftig auch an einem anderen SHAREuregio-Ort abgestellt werden können.“

Sandra Sieg, Abteilung Kreisentwicklung des Kreises Viersen
Daniela Kolb, Pressestelle des Kreises Viersen

E-Roller und Fahrräder werden in Bielefeld oft ausgeliehen

Alma und Siggie erfreuen sich großer Beliebtheit



Der E-Roller kann über die flowBie-Sharing-App gebucht werden. Fotos: Patrick Pollmeier

In Bielefeld teilt man gerne: 50 E-Roller und 250 Fahrräder sind auf den Straßen zu finden. Die Namen der Mobilitätsangebote haben viel mit Bielefeld zu tun: Die E-Roller heißen „Alma“ wie das Fußballstadion, das liebevoll Alm genannt wird. Die Fahrräder „Siggie“ sind nach einem bekannten Platz benannt.

Die Alma-E-Roller können im free-floating-System ausgeliehen werden. Die Siggie-Fahrräder mit 7-Gang-Schaltung stehen seit Mai an rund 40 markierten Stationen – zehn davon befinden sich alleine an der Universität. Dort sind auch die am meisten frequentierten Stationen. Der lokale ÖPNV-Anbieter moBiel, die Stadt Bielefeld und die Universität bieten das öffentliche Fahrradverleihsystem als Erweiterung des Mobilitätsangebotes in Bielefeld an. Der europäische Marktführer im Bikesharing nextbike führt aktuell den Verleih durch. Aktuell nutzen 6.100 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer das Angebot. Im Durchschnitt dauert eine Fahrt 20 Minuten. Nach der Pilotphase – ab



Die neuen schwarzen E-Roller im Retro-Stil sind seit dem 3. Juni 2020 in Bielefeld unterwegs.

Sommer 2021 – soll das Gebiet auf die Gesamtstadt ausgeweitet werden. Dann soll es 600 Fahrräder und 50 Pedelects geben. Dazu läuft aktuell das Vergabeverfahren.

E-Roller flitzen durch Bielefeld

Die neuen schwarzen E-Roller im Retro-Stil sind seit Juni 2020 unterwegs. Bis jetzt fahren 2.150 Kundinnen und Kunden mit den Rollern durch Bielefeld. Eine durchschnittliche Fahrt dauert 21 Minuten. Interessant: 20% der Nutzer sind weiblich und 80% männlich.

Besondere Vorsichtsmaßnahmen zu Corona-Zeiten

Die beiden im E-Roller bereitgestellten Helme haben kein



6.100 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer leihen sich regelmäßig ein Fahrrad aus. Im Durchschnitt dauert eine Fahrt 20 Minuten.

Visier, sodass der Helm nicht mit Mund und Nase in Berührung kommt. Auch der ausfahrbare Augen- bzw. Sonnenschutz stellt kein hygienisches Problem dar. Trotzdem sind alle Kundinnen und Kunden aufgerufen, die Helme vor der Benutzung einmal zu desinfizieren. Dafür befinden sich Hygienetücher in der Helm-Box. Nach jedem Akkutauch werden außerdem die Helme gewechselt, sodass die bereits genutzten bei moBiel nochmals desinfiziert und gut durchlüftet werden können.

Das Ausleihen der E-Roller und der Fahrräder geht über Apps. Alle Infos gibt es unter: www.mobiel.de/service/flowbie/

Yvonne Liebold, Stadt Bielefeld

Zwei Neuzugänge im November 2020

AGFS-Vorstand Christine Fuchs überreichte die Aufnahmeurkunden an Detmold und Mönchengladbach

Die Städte Detmold und Mönchengladbach sind die neuesten Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS). Im November 2020 übergab AGFS-Vorstand Christine Fuchs die Mitgliedsurkunden an Vertreter der beiden Städte.

Detmold

Für Detmold nahm Bürgermeister Frank Hilker die Urkunde am 19. November 2020 entgegen. Anwesend waren außerdem Werner Kloppmann vom ADFC-Kreisverband Lippe und der Radverkehrsbeauftragte der Stadt, Michael Forst. Kloppmann hatte mit seiner Eingabe an den Rat der Stadt 2018 die Politik aufgefordert, durch die Mitgliedschaft in der AGFS den Fuß- und Radverkehr stärker zu fördern. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst hatte die Aufnahmeurkunde für das 91. Mitglied bereits am 27. Oktober 2020 unterzeichnet.

Detmold ist auf dem richtigen Weg

Eine Expertenkommission hatte sich im Juni 2020 einen Ein-



Werner Kloppmann vom ADFC-Kreisverband Lippe, Michael Forst, Mitarbeiter der Stadt Detmold, Bürgermeister Frank Hilker und AGFS-Vorstand Christine Fuchs präsentieren die Aufnahmeurkunde.



Sie präsentierten die Aufnahmeurkunde: Oberbürgermeister Felix Heinrichs, AGFS-Vorstand Christine Fuchs und Stadtdirektor Dr. Gregor Bonin. Foto: Stadt Mönchengladbach

druck von der aktuellen Situation für Fußgänger und Radfahrer vor Ort gemacht. Das Gremium kam zu einer insgesamt positiven Bewertung und lobte insbesondere einige herausragende Radverkehrsführungen, u.a. die Diagonalquerung in Heidenolendorf sowie die neu eingerichteten Fahrradstraßenachsen Palaisstraße und Freiligrathstraße. Verbesserungspotenzial sieht die Kommission beispielsweise beim Gehwegparken in der Gartenstraße oder bei teilweise viel zu schmalen Gehwegen wie im Alten Postweg.

Weitere Pläne bereits vorhanden

Pläne für eine bessere Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur hat die Stadt bereits erarbeitet. So sollen die Haupttrouten des Radverkehrs ausgebaut werden und ein Fahrradstraßennetz entstehen. Für Fußgänger sollen zukünftig mehr Bewegungs- und Aufenthaltsräume eingerichtet werden – Lebensraum statt Parkraum.

Mönchengladbach

Oberbürgermeister Felix Heinrichs und Stadtdirektor Dr. Gregor Bonin erhielten die Mitgliedsurkunde für Mönchengladbach am 9. November 2020. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst begrüßte den Neuzugang virtuell per Video-Grußwort als 92. Mitglied der AGFS. Eine Expertenkommission hatte im September bei einer Tour durch Mönchengladbach festgestellt, dass das Fahrrad ein elementarer Bestandteil der Mobilitätsstrategie ist. „Die Voraussetzungen für eine weitere Förderung des Rad- und Fußverkehrs sind sehr gut. Wir unterstützen diese Entwicklung und freuen uns sehr, dass Mönchengladbach nun das 92. Mitglied ist“, so Christine Fuchs bei der Übergabe.

Stadt ist bereits gut aufgestellt

Die Stadt zeigt Engagement für die Verkehrssicherheit von Fahrradfahrern und Fußgängern in einer regelmäßig tagenden Unfallkommission und realisiert Planungen für Radschnellwege und Radschnellverbindungen im Stadtgebiet sowie als Verbindungsstrecken in benachbarte Kommunen. Ein Vorzeigeprojekt ist die Blaue Route, eine ortsteilverbindende Fahrradstraße, die

zugleich die Hochschule sowie die beiden Bahnhöfe anbindet. In Mönchengladbach gibt es bereits heute eine ausgesprochen positive Fahrradkultur. Das zeigt sich in den vielen Events rund um die Nahmobilität, in den Kunstaktionen zum Rad- und Fußverkehr und auch in der intensiven Kommunikation mit der Bürgerschaft sowie den Vereinen und Institutionen.

Handlungsbedarf

Auf dem weiteren Weg der fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt gibt es aber auch noch einiges zu tun. Ein wichtiger Baustein für die zukünftige verkehrliche Entwicklung ist die Förderung des Fußverkehrs. Häufig wird halb auf dem Gehweg geparkt und dadurch die für den Fußgänger verfügbare Breite eingeschränkt. Auch die Abstellanlagen an Grundschulen sind verbesserungswürdig. Ebenso wären Zielvorgaben für den Rad- und Fußverkehr hilfreich.

Viele Vorteile für Mitglieder

Als Teil der AGFS können Mönchengladbach und Detmold künftig exklusive Mittel für die Förderung der Nahmobilität beantragen und profitieren von einem etablierten Netzwerk für den fachlichen Austausch sowie für die gegenseitige Unterstützung bei Problemen und Planungsfragen. Darüber hinaus entwickelt die AGFS regelmäßig Broschüren, Leitfäden und Kampagnen, die auf aktuelle Bedürfnisse ihrer Mitglieder abgestimmt sind. Sämtliche Materialien stehen den Mitgliedern kostenlos zur Verfügung.

Hendrik Wüst, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen:

„Mobilität muss besser und sauberer werden. Deshalb stellen wir so viel Geld wie nie zuvor für den Radverkehr und für neue Planer zur Verfügung, die den Ausbau der Radwege-Infrastruktur weiter vorantreiben. Die Stadt Mönchengladbach leistet mit ihrem Engagement für den Fuß- und Radverkehr einen wichtigen Beitrag für bessere Mobilität in Nordrhein-Westfalen.“

Sommerradtour der Stiftungsprofessuren Radverkehr

Mobilitätsmanagement Leverkusen organisiert Programm für Delegation

Sieben Hochschulen wählte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Anfang des Jahres für die Förderung einer Stiftungsprofessur Radverkehr aus, darunter auch die Bergische Universität Wuppertal.

Die Zeit, bis das Verfahren zur Besetzung der Professur abgeschlossen ist, nutzten die Verantwortlichen der Hochschulen für eine Sommerradtour über sieben Etappen von Karlsruhe nach Berlin. Etappe Nummer vier gehörte der Bergischen Uni: Am 21. August nahm das Team des Fachzentrums Verkehr der Universität Wuppertal den symbolischen Staffelstab aus den Händen von Prof. Dr.-Ing. André Bruns von der Hochschule Rhein Main entgegen.



Staffelübergabe in Köln zwischen Prof. Dr.-Ing. André Bruns, Hochschule Rhein Main, und Fakultätsdekan Prof. Dr. Felix Huber, Universität Wuppertal, am Kennedyufer in Köln.
Fotos: AGFS, Barbara Terbrüggen

Diese Gelegenheit nutzte der Hauptverantwortliche Christian Syring von der Stabsstelle Mobilität der Stadt Leverkusen. Für die radelnde Delegation aus Studenten und Professoren stellte er zusammen mit seiner Kollegin, Verkehrsplanerin Katharina Oppenberg, eine informative und kurzweilige Tour zusammen.

Am Stadtrand von Leverkusen trafen Studenten und Professoren auf das Team Leverkusen. Der erste Austausch mit dem Verantwortlichen des Projekts STADTRADELN, K.Kreff, beleuchtete die Beteiligung der Bevölkerung Leverkusens beim STADTRADELN. Gemeinsam ging die Tour weiter zum Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Opladen. Interessante Einblicke gewährte hier Dipl.-Ing. Andreas Schönfeld in die Planung des neuen Stadtviertels – die Neue Bahnstadt Opladen – und den bevorstehenden Bau des Fahrradparkhauses. Über die Balkantrasse führte der Weg weiter nach Wuppertal. Bei einem Zwischenstopp am Bahnhof Pattscheid wurde die Delegation vom Förderverein Balkantrasse Leverkusen e.V. empfangen. Der Förderverein setzt sich seit Jahren für den Ausbau und die Pflege der ehemaligen Bahnstrecke „Balkantrasse“ als Rad- und Wanderweg ein.

Für das Team der Radprofessur ging es dann am nächsten Tag mit einem Ausflug in die Niederlande weiter. Das Resümee von Mobilitätsmanager C. Syring fällt positiv aus: „Interes-

sant war die Bewertung unseres Radverkehrsnetzes durch die Augen externer Experten – wir haben schon viel erreicht und das Grundgerüst steht, aber wir sehen viel Potenzial für Weiterentwicklung. Deshalb freuen wir uns umso mehr über Nachwuchs aus den Radprofessuren.“ Dem kann sich die AGFS nur anschließen.

Kurzgefasst

Radverkehr wird eigenes Fach an der Universität

Mit einem Volumen von 8,3 Mio. Euro fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstmals Radverkehrsprofessuren. An sieben Hochschulen werden spezialisierte Masterstudiengänge akkreditiert. Die Verfahren zur Einrichtung der Professuren beginnen noch in diesem Jahr. Eine Förderung des BMVI erhalten:

- Bergische Universität Wuppertal
- Frankfurt University of Applied Sciences
- Hochschule Technik und Wirtschaft Karlsruhe
- Hochschule RheinMain Wiesbaden
- Ostfalia Hochschule Wolfenbüttel
- Technische Hochschule Wildau
- Universität Kassel

Die Stiftungsprofessuren

Mit den Stiftungsprofessuren werden die interdisziplinäre Forschung und Lehre zu Radverkehr und nachhaltiger Mobilität etabliert und gestärkt. Die neu eingerichteten Professuren forschen und bilden zu wichtigen Radverkehrsaspekten aus, darunter Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit, Fußverkehr und Logistik. Zudem erproben sie neue Technologien und arbeiten über starke Kooperationsnetzwerke an der Mobilität von morgen.

www.bmvi.de/Stiftungsprofessuren-Radverkehr



V.r.n.l.: Dipl.-Ing. Schönfeld (Neue Bahnstadt Opladen), C. Syring (Stabsstelle Mobilität Stadt Leverkusen), Forstwissenschaftler Gerald Völker, K. Kreff (ADFC Kreisverband Leverkusen e.V.)

Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ mit ausreichend Abstand weitergeführt

Die Städte Aachen, Bochum, Bonn und Wuppertal sensibilisieren in Zeiten von Corona aktiv für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr

Aufgrund der Corona-Situation Anfang des Jahres wurden sämtliche Termine der Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ abgesagt. Nach ersten Lockerungen wagten sich einige Städte daran, die Gunst der Stunde zu nutzen. Dass die Kampagne trotz der Corona-Krise nun ihre Fortsetzung finden kann, freut alle Beteiligten gleichermaßen. Gerade in Zeiten wie diesen muss nicht nur aus gesundheitlichen Gründen auf das Abstandsverhalten gegenüber unseren Mitmenschen aufmerksam gemacht werden, sondern auch auf einen respektvollen Umgang miteinander im Straßenverkehr. Egal ob Sie als



App heruntergeladen, Fahrradfahren, Coins sammeln und Prämie absahnen! Fotos: Stadt Aachen

Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer oder mit dem Bus unterwegs sind. Die Kampagne zielt darauf ab, über das häufig problematische Abstandsverhalten zwischen Verkehrsteilnehmern, speziell zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr zu informieren. Sie will alle auf die Gefahren aufmerksam machen und letztlich dafür gewinnen, das eigene Verhalten zu verändern.

Stadt Aachen kooperiert mit RydeUp

Im Rahmen der städtischen Kampagne „Fahrrad in Aachen“ kooperierte die Stadt Aachen im Zeitraum vom 1. Mai bis zum 30. August 2020 mit der digitalen Plattform RydeUp. Mit der Initiative sollen mehr Bürger für das Fahrradfahren begeistert werden. Teilnehmende sammeln mithilfe der RydeUp-App RydeUp-Coins und können diese bei den Partnerunternehmen gegen Prämien ihrer Wahl eintauschen oder ihre Coins spenden. Knapp 1.000 Radfahrende haben sich im Kampagnenzeitraum in Aachen registriert und Coins gesammelt. Als Baustein des Aktionsplans Verkehrssicherheit schnürte die Stadt Aachen im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ je fünfmal zwei Pakete mit hochwertigen Give-aways. Die Prämien konnten gegen einen zuvor definierten Betrag von Coins eingetauscht werden. Die App-Betreiber berichteten, dass die Pakete innerhalb von 30 Minuten nach Erscheinen in der App gebucht waren.

Aktionstage in Aachen, Bochum, Bonn und Wuppertal

Aachen

Fußgänger, Fahrradfahrer, Auto- und Busfahrer sollen respektvoll miteinander umgehen und die gebotenen Sicherheitsabstände beachten. Claudia Nowak, Projektleiterin Verkehrssicherheit im Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen, stand am 23. und 24. Juni 2020 mit einem Zelt am Holzgraben, um mit den Passanten ins Gespräch zu kommen. Auf Gefahren aufmerksam zu machen und dafür zu sorgen, dass die Verkehrsteilnehmer ihr eigenes Verhalten überdenken, ist dabei ihr oberstes Ziel. Mit Aufdrucken wie „Der Deutsche fährt nicht wie andere Menschen. Er fährt, um Recht zu haben“ oder „Eine gute Beziehung ist auch eine Frage des richtigen Abstands“ haben „Plakat-Walker“ sicher für viel Aufmerksamkeit gesorgt.

Mehr Respekt

„Es ist nicht selbstverständlich, dass Aachen sich so intensiv mit dem Thema Verkehrssicherheit beschäftigt“, sagt Claudia Nowak. Nur deshalb habe man die NRW-Kampagne „Liebe



Interessierte Bürger informieren sich über die Kampagne. Foto: P3 Agentur

braucht Abstand“ überhaupt nach Aachen holen können, sagt sie.



Oberbürgermeister Thomas Eiskirch hat ein offenes Ohr. Foto: Stadt Bochum



Perspektivwechsel

Ende September trafen sich Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Aachen sowie der Aachener Fahrschule Dovermann zu einem Perspektivwechsel im Straßenverkehr. Ziel der Aktion war es, durch den gezielten Wechsel auf das Rad und in den Lkw die individuellen Herausforderungen, mit denen die Fahrzeugführenden konfrontiert sind, noch klarer benennen und verstehen zu können.



Perspektivwechsel zwischen Rad- und Lkw-Fahrenden. Foto: P3 Agentur

So starteten Frauke Burgdorff (Stadtbaurätin der Stadt Aachen), 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) vom Reallabor Theaterplatz aus zunächst mit dem Rad zu einer Fahrt auf den Grabenring. Im Anschluss stieg Frauke Burgdorff gemeinsam mit Ralf Dovermann in einen 40-Tonnen-Lkw und führte diesen unter fachkundiger Leitung über den Alleenring.

Bei allen Beteiligten hinterließ der direkte Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln einen bleibenden Eindruck. Sie äußerten großen Respekt vor denen, die die großen Lkw tagtäglich bewegen, und bezeichneten es als große Herausforderung, das komplexe Geschehen aus dieser Perspektive verkehrssicher im Blick zu halten. Auch das Empfinden Radfahrender, in unmittelbarer räumlicher Nähe zu den großen Gefährten im Verkehr unterwegs zu sein, wurde nachvollzogen. Die Idee dieser Aktion entstand auf der 1. Aachener Verkehrssicherheitskonferenz der Kampagne „Liebe braucht Abstand“.

Bochum

Zu Beginn dieses Jahres fand in Bochum die erste Konferenz zur Verkehrssicherheit statt. Dabei trafen sich die Stadtverwaltung, Polizei, Verkehrswacht, Ratsfraktionen, Bogestra, ADFC und die Taxi Bochum e.G. Das Ergebnis dieser Konferenz ist eine Deklaration zur Verkehrssicherheit, die vom Rat am 25. Juni 2020 beschlossen wurde. Auf diese Deklaration und insgesamt auf ein gutes Miteinander wurde am 16. September 2020 in der Innenstadt aufmerksam gemacht. An der Huestraße auf Höhe des Dr.-Ruer-Platzes konnten sich die Bochumerinnen und Bochumer an einem Aktionsstand auch bei Oberbürgermeister Thomas Eiskirch informieren, zeitgleich liefen „Plakat-Walker“ durch die Fußgängerzone und kamen mit den Einkaufenden ins Gespräch. Verschiedene Aktionsmaterialien wie Aufkleber, Tassen und Zollstöcke waren Gesprächsöffner und halten die Aktion jetzt bei allen Beschenkten präsent. Die Kampagne ist nun auf Bussen und Straßenbahnen der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen (BOGESTRA) zu sehen. Im ganzen Stadtgebiet wird über die Außenfläche der Verkehrsträger auf eine gemeinsame Rücksichtnahme und Abstand halten hingewiesen.

Weitere Aktionstage in Bonn und Wuppertal

Auch in den Städten Bonn und Wuppertal fanden aufmerksamkeitsstarke Aktionstage unter den geltenden Hygienebestimmungen statt.

Weitere Informationen zur Kampagne: www.liebe-braucht-abstand.de



Frisch beklebter Bus und eine Bahn in Bochum. Foto: Stadt Bochum

Der Deutsche Fahrradpreis sucht bis zum 14. Januar 2021 innovative Projekte der Radverkehrsförderung

Jetzt mitmachen, Vorbild für andere Nachahmer sein und Preisgelder gewinnen!



Die neue Bewerbungsphase für den Fachpreis beim Deutschen Fahrradpreis läuft noch bis zum 14. Januar 2021. Es werden wie-

ren. In die Bewertung der Jury fließen Faktoren wie der Innovationsgrad, die Nachhaltigkeit eines Projektes sowie dessen Übertragbarkeit auf andere Regionen mit ein. Alle Projekte müssen mit der Straßenverkehrsordnung vereinbar sein.

der innovative Projekte der Radverkehrsförderung in den Kategorien Infrastruktur, Service und Kommunikation gesucht. Infrage kommen z.B. verkehrssichere Radverkehrsanlagen, touristische Dienstleistungen rund um das Rad oder kreative Kampagnen. Bewerben können sich Einzelpersonen, Gruppen, Vereine, Unternehmen und öffentliche sowie private Institutionen. Bewerbungen können ganz einfach über die neue Wettbewerbs-Homepage www.der-deutsche-fahrradpreis.de eingereicht werden. Eine Fachjury aus Politik, Wirtschaft und Verbänden wählt die Gewinner in einem mehrstufigen Verfah-

Der Deutsche Fahrradpreis ist eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.

Preise zu gewinnen

Die Kategorien Infrastruktur, Service und Kommunikation sind insgesamt mit 28.500 Euro dotiert. Die Sieger in diesen drei Kategorien erhalten jeweils 5.000 Euro, die Zweitplatzierten werden mit je 3.000 Euro prämiert und die Drittplatzierten mit 1.500 Euro. Die Auszeichnung und die Verkündung der Gewinnerprojekte erfolgen auf einer feierlichen Preisverleihung. Der Deutsche Fahrradpreis wird am 27. April 2021 auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Hamburg verliehen.

Handy rausholen und jetzt mitmachen beim Foto- und Fahrradkulturwettbewerb

Der Deutsche Fahrradpreis sucht Fotos, Videos, Lieder, Texte und Zeichnungen zum Motto „Aus Liebe zum Rad“

Bis zum 10. März 2021 haben Hobby- und Amateurfotografen, Filmer, Musiker, Dichter, Künstler und alle anderen die Möglichkeit, beim Foto- und Fahrradkulturwettbewerb teilzunehmen. Dieses Jahr sind kreative Beiträge zum Motto „Aus Liebe zum Fahrrad“ gefragt, die Sie auf der neuen Homepage www.der-deutsche-fahrradpreis.de hochladen können. Dort finden Sie auch die genauen Teilnahmevoraussetzungen. Jeder kann bis zu drei Fotos und drei Fahrradkulturbeiträge einreichen. Anschließend entscheidet eine Fachjury. Sie achtet bei der Auswahl besonders auf die kreative Umsetzung des Themas.

Beim Fotowettbewerb stiftet der Verbund Service und Fahrrad e.V. für die ersten drei Preise eine Radreise in Hamburg, eine Fahrradtasche „Toronto“ sowie eine Rucksack-Fahrradtaschen-Kombi „Winnipeg“ von ZIMMER. Der Zweirad-Industrie-Verband e.V. sponsert für die Gewinner des Fahrradkulturwettbewerbs ein E-Bike von Flyer, einen 500-Euro-Gutschein in einem SHIMANO Service Center und ein Taschenset von Rixen & Kaul.

Preise beim Fotowettbewerb



1. Preis



2. Preis



3. Preis

Preise beim Fahrradkulturwettbewerb



1. Preis



2. Preis



3. Preis

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



WWW.PLANE-DEINE-STADT.DE

Eine Initiative der **AGFS** für einen Job mit Zukunft:
Verkehrsplaner/-in

Kampagne mit Köpfchen: „Plane Deine Stadt!“

Neue Berufskampagne für Nachwuchs-Verkehrsplaner/-innen in NRW startet

Dass hinter dem nüchternen Begriff „Verkehrsplanung“ weit mehr steckt, als nur Wege von A nach B bereitzustellen, wissen nur die wenigsten. Die Tragweite infrastruktureller Ideen, Konzepte und Entscheidungen von Planer/-innen für Mensch, Umwelt, Gesellschaft, Wirtschaft und Klima wird gemeinhin unterschätzt, weil sie zu wenig kommuniziert wird. Dem will die digitale Informationskampagne „Plane Deine Stadt!“ entgegenwirken und Schüler/-innen wie Studierende für ein kreatives und spannendes Berufsleben als Verkehrsplaner/-in begeistern.

Hintergrund der Aktion der AGFS in Kooperation mit dem Verkehrsministerium NRW: Bereits heute herrscht in den Kommunen Mangel an Fachpersonal und damit Umsetzungskapazitäten für dringend notwendige Projekte. Ein Trend, der sich mit der Konkretisierung des Gesetzes zur Förderung des Radverkehrs und der Nahmobilität noch verstärken wird. Damit zukünftig mehr Anteile des gesamten Verkehrsaufkommens in Nordrhein-Westfalen auf das Fahrrad entfallen, sind zum Beispiel Rad-

schnellwege und Velorouten als Hauptschlagadern eines hochwertigen Netzes vorgesehen. Von der dreiteiligen digitalen Kampagne, die sich vor allem an die „Generation Smartphone“ wendet, versprechen sich AGFS und Verkehrsministerium kurzfristig mehr Interessenten für den Studiengang Verkehrsplanung und langfristig mehr ausgebildete Verkehrsplaner/-innen.

Ein Informationsportal und drei Aktionsmodule

Das Portal www.planedeinestadt.de bündelt als digitales Herzstück der Kampagne alle Informationen rund um das Studium und den Beruf des Verkehrsplaners bzw. der Verkehrsplanerin. Dazu bietet es eine Stellenbörse, Blogs von Expertinnen und Experten, ausgewählte Vorher-nachher-Dokumentationen von Projekten der Kommunen sowie Interviews und Erfahrungsberichte mit Dozentinnen und Dozenten, Studierenden sowie fertigen Verkehrsplanerinnen und -planern. aus den Kommunen. Das Informationsportal wird ergänzt durch drei Module:

Modul 1: Richtet sich an Schülerinnen und Schüler

Gymnasien und Gesamtschulen in ganz NRW erhalten Informationspakete mit Broschüren und Postern. Dazu werden AGFS-Planungswerkstätten an ausgewählten Schulen in NRW veranstaltet.

Modul 2: Das Planerstudium

Zwei weiterführende und vertiefende Module an Universitäten und Technischen Hochschulen sollen Studierende durch gemeinsam von der AGFS und den Hochschulen entwickelte Ausbildungsformate, wie Praxisworkshops und Seminare in Fragen der Nahmobilität und der Straßenplanung qualifizieren.

Modul 3: Das Mentoring/Coaching

Für Studierende in der Schlussphase ihres Studiums, die gezielt unterstützt und so für eine Planungstätigkeit in Kommunen gewonnen werden sollen. Ihnen stehen Partner der AGFS und kommunale Vertreter als Betreuer von Projekt- und Abschlussarbeiten zur Seite. Das Angebot ergänzen spezielle Info-Veranstaltungen und Gastvorlesungen.



Die drei Leitmotive der Kampagne.

Fußverkehr in Essen verstärkt im Blick

Fußverkehrschecks geplant / Ortsgruppe Fuß e.V. gegründet



Fußgängerin von parkenden Fahrzeugen auf die Fahrbahn verdrängt. Fotos: Ulrike Packmohr (FUSS e.V. Essen)



Wenn Baustellenausschilderungen für den Fahrzeugverkehr auf dem Gehweg stehen, sollten sie Fußgänger nicht behindern.

In Essen hat sich im März 2020 eine Ortsgruppe des bundesweit agierenden Verbandes FUSS e.V. gegründet. Die Ortsgruppe Essen hat sich zum Ziel gesetzt, sich mit Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und Politik zu vernetzen und diese bei allen Belangen von Fußgängern zu beraten. Sie steht für ein Miteinander der Verkehrsarten und arbeitet als Lobby für die zu Fuß gehenden Menschen in Essen.

Das Ziel lautet, sichere und ansprechende Fußwege anzubieten. Dazu ist es zwingend erforderlich, den zu Fuß Gehenden eigene Bewegungsflächen zur Verfügung zu stellen, die sie möglichst störungsfrei nutzen können. Dies gilt besonders für die bedeutende Gruppe von Fußgängern mit Mobilitätseinschränkungen. Dazu gehören ältere Menschen mit und ohne Gehhilfen, Eltern mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, sinnesgeschädigte Menschen, kranke Menschen, Menschen mit lern- und geistig bedingten oder sonstigen Einschränkungen. Da jeder Mensch ein Recht auf Inklusion und damit auch auf Teilhabe am öffentlichen Straßenverkehr besitzt, darf auch diese Gruppe nicht

aus dem gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen, ausgegrenzt oder an den Rand gedrängt werden. Daher hat die Stadt Essen zur Berücksichtigung dieser Interessen eine Vereinbarung mit den Behindertenverbänden geschlossen, die beinhaltet, dass bei der Planung und Umsetzung von Baumaßnahmen Standards zur barrierefreien Mobilität wie Gehwegabsenkungen und taktile Elemente zur Blindenführung von vornherein berücksichtigt werden. Besonderes Augenmerk wird darauf gerichtet, dass Gehwege so von parkenden Fahrzeugen frei gehalten werden, dass sie durchgehend begehbar sind. Außerdem wird verstärkt darauf geachtet, dass bauliche Hilfsmittel wie die Blindenführung auch genutzt werden können.

Fußverkehrs-Checks in den Stadtteilen

Gemeinsam mit der Grünen Hauptstadt Agentur bereitet sich FUSS e.V. Essen auf einen Einstieg zu Fußverkehrs-Checks vor. Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im September 2020 fand der erste Check zur Situation in Essen-Altenessen statt.

Auch Spazier- und Wanderwege als Teil einer lebenswerten Nahraumgestaltung und Gesundheitsfürsorge müssen gepflegt und ausgebaut werden.

Um die Belange der Fußgänger einzubringen und in der Stadt zu koordinieren, beabsichtigt die Stadt Essen, eine/einen Beauftragte/-n für den Fußverkehr innerhalb der Stadtverwaltung zu benennen.

*Christian Wagener, Stadt Essen
Wolfgang Packmohr, FUSS e.V. Essen*



Taktile Blindenführung rücksichtslos zugeparkt

Fußverkehr in Düsseldorf

Fußverkehrs-Checks in Unterrath, Lichtenbroich und Gerresheim auf dem Prüfstand

Düsseldorf nimmt den Fußverkehr unter die Lupe: Als Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW nahm die Landeshauptstadt an den landesweiten Fußverkehrs-Checks NRW 2020 teil. Diese fanden in den Stadtteilen Unterrath, Lichtenbroich und Gerresheim statt.

Die Fußverkehrs-Checks starteten mit einem Auftaktworkshop am 17. September. Dazu waren alle Bewohner herzlich eingeladen. Gemeinsam mit Vertretern von Stadtverwaltung, Politik und Verbänden konnten die Teilnehmenden die Belange der Fußgänger diskutieren: Welche Probleme gibt es? Wo kann man barrierefrei und sicher zu Fuß gehen? Wo fehlt Platz, vielleicht wegen des hohen Parkdrucks? Wo könnte ein Zebrastreifen oder eine Ampel beim Überqueren einer Straße helfen?

Für alle Interessierten bestand außerdem die Möglichkeit, über ein Online-Formular Hinweise und Anregungen zur Situation der Fußgänger in Unterrath, Lichtenbroich und Gerresheim abzugeben.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt 2020 zwölf Mitgliedskommun-



Zu Fuß unterwegs in Düsseldorf

nen in NRW bei der Fußverkehrsförderung. Bei den Fußverkehrs-Checks beleuchteten unterschiedliche Akteure den Fußverkehr aus verschiedenen Blickwinkeln. Die Fußverkehrs-Checks NRW 2020 werden vom Ministerium für

Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert. In der Umsetzung des Projektes in Düsseldorf wird das Amt für Verkehrsmanagement vom erfahrenen Planungsbüro VIA unterstützt. Allgemeine Informationen finden sich online unter: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/fussverkehrs-checks

Im Auftaktworkshop wurden Elemente der Fußverkehrsförderung erörtert, erste Schwachpunkte der Fußverkehrsinfrastruktur in den drei Stadtteilen diskutiert sowie die Routen für die zwei Begehungen vorbereitet. Das Kernstück des Projektes stellten zwei Begehungen vor Ort dar. Diese fanden Ende September in den Stadtteilen Unterrath und Lichtenbroich sowie im Stadtteil Gerresheim statt. Gemeinsam vor Ort wurde die Situation der Fußgänger analysiert. Die Vorstellung von Lösungsansätzen sowie möglichen Projekten zur Verbesserung der Fußverkehrssituation fand Anfang November im Rahmen eines Abschlussworkshops statt.

*Volker Paulat,
Landeshauptstadt Düsseldorf*

Beete statt Blech in der Kölner Südstadt

Bürgerinnen und Bürger gestalten Parkplätze im Severins- und Pantaleonsviertel auf kreative Weise um

Mitte August 2020 stellte die Stadt Köln mit der AGORA Köln (Tag des guten Lebens) sechs Nachbarschaftsprojekte auf Parkplätzen im Severins- und im Pantaleonsviertel vor. Die sogenannten Parklets luden Interessierte sowie Passantinnen und Passanten im öffentlichen Raum zum Verweilen, zum Barfußgehen, zum Theater im Freien, zum Gärtnern in Hochbeeten oder zum Tausch von Büchern ein. Im Projekt waren neben freien Nachbarschaftsgruppen auch das Bürgerhaus Stollwerck, die Kartäuserkirche und das Richard-Riemerschmid-Berufskolleg aktiv. Es handelte sich hierbei um temporäre Aktionen, die bis zum 31. Oktober 2020 terminiert

waren. Das Projekt ist Bestandteil eines städtebaulichen Modellvorhabens zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs (ExWoSt). Die Erfahrungen werden anschließend ausgewertet und auf Übertragbarkeit geprüft.

Neben der Außengastronomie auf Stellplätzen sowie den Maßnahmen in der autofreien Altstadt sind die Parkraum-Aktionen ein weiterer Schritt dahin, öffentlichen Raum auf neuartige Art und Weise für Begegnung und Aufenthalt zu nutzen.

Orte für öffentlichen Aufenthalt und Begegnung sind gerade auch in Zeiten von Corona und eingeschränkten Reise-möglichkeiten wichtig. Für die Orte der

temporären Aktionen galten, wie allgemein im öffentlichen Raum, die Auflagen der Coronaschutzverordnung.

Oliver Klaholz, Stadt Köln



Gemütlicher Aufenthaltsraum in der Zwirnerstraße in Köln. Foto: Stadt Köln



Foto: Stadt Aachen

Fahrradstraße in der Beverstraße.

AachenMooVe! – Verkehrswende praktisch umsetzen in Aachen

Modellstadt ohne Emissionen im Verkehr

#AachenMooVe! – das steht für „Modellstadt ohne Emissionen im Verkehr“ und ist ein von der Europäischen Kommission und vom Land Nordrhein-Westfalen gefördertes Projekt im Rahmen des Kommunalen Klimaschutzes. Das Projekt widmet sich fünf zentralen Aspekten der Verkehrswende: der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr, dem Konzept der multimodalen Vernetzung an Mobilstationen sowie dem Fahrradparken, der Etablierung eines städtischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, der Neuorganisation der Citylogistik hin zu emissionsfreier Auslieferung in der Innenstadt sowie dem Thema alternative Antriebe und Elektromobilität. Bis 2022 stehen der Stadt Aachen dazu 14,8 Mio. Euro zur Verfügung. Davon werden u.a. elf Stellen in der Projektlaufzeit finanziert.

Auch die Städteregion Aachen unternimmt eine Reihe von Maßnahmen, um Mobilitätsmanagement in den umliegenden Kommunen voranzutreiben und auch kommunale Vertreter mit dem Thema besser vertraut zu machen.

Bereits im Vorfeld der Bewilligung des Projektes hat die Stadt Aachen ein Rad-Vorrangroutennetz beschlossen, welches die verschiedenen Stadtbezirke Aachens über zehn Haupt-routen mit der Innenstadt verbindet. Dort soll der innere Grabenring als Verteilerring der Rad-Vorrangrouten dienen und so Fahrradfahrer möglichst direkt und dennoch abseits von Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet führen. Dies erfolgt im Wesent-

lichen über das Instrument der Fahrradstraße – für die ein „Aachener Standard“ entwickelt wurde – aber auch über baulich angelegte Radwege, dort wo sie verfügbar sind. Die Rad-Vorrangrouten Eilendorf und Campus Melaten sind bereits im Bau, die Markierung der Fahrradstraßen der Rad-Vorrangroute Brand ist beschlossen und soll noch in diesem Jahr beginnen.

Durch die Umsetzung des im November 2019 beschlossenen Radentscheids sind die Anforderungen an die zu bauenden Radverkehrsanlagen noch einmal deutlich gestiegen. So werden breitere und besser geschützte Radverkehrsanlagen gefordert und auch eine deutliche Erkennbarkeit über die flächige Rotmarkierung der Radverkehrsanlagen. Diese höheren Standards in den Planungen zu berücksichtigen ist nicht immer einfach, es wird aber inzwischen bei allen Planungen darauf hingearbeitet, diese Forderungen so gut wie möglich zu erfüllen.

Im Rahmen des Arbeitspaketes zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ist darüber hinaus die Verbesserung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen und in einem wichtigen Knotenpunkt (Sandkaulstraße/Krefelder Straße) sowie der Ausbau der regionalen Radverkehrsverbindungen nach Stolberg über einen Waldweg entlang der ehemaligen Straßenbahntrasse und nach Kornelimünster über den verbreiterten Vennbahnweg geplant.

Des Weiteren ist die Ausweitung des Angebots an Fahrrad-

parkhäusern, Mitfahrbänken und Mobilstationen geplant, um eine möglichst breite Nutzerzahl für den klimaneutralen Verkehr zu gewinnen.

Aber die Maßnahmen in AachenMooVe! zielen auch auf die Steigerung der Nachfrage nach dem Fahrradfahren ab. So sollen Mitarbeiter von Unternehmen E-Bikes testen können, die bisher mit dem eigenen Kfz zur Arbeit gependelt sind. Mobilitätsanalysen und Umfragen sollen helfen, das Potenzial zu klimaneutraler Mobilität zu erfassen und gezielt besser zu nutzen. Hierzu sollen individuelle Lösungen je nach den Bedarfen einzelner Unternehmen und Verwaltungen gefunden werden. Maßnahmen sind u.a. Anreize zur Nutzung von Jobtickets, die Etablierung von Fahrradabstellanlagen, Bikesharing und Elektroautos als Alternativen zum konventionellen Verbrennermotor, um nur einige Beispiele zu nennen. Der Einsatz von Lastenrädern

als zusätzliches Angebot an Fahrradfahrende mit höherem „Transportbedarf“ sowie als Nutzfahrzeuge sind ebenfalls im Projekt angelegt. So sollen Paket-, Kurier- und Expressdienstleister künftig Pakete in der Innenstadt per Lastenrad ausliefern, was Lärm, Emissionen und Blockaden des Verkehrsflusses vermindern wird. Auch sind Verleih-Lastenräder im Rahmen von AachenMooVe! geplant, um der Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, in besonderen Fällen auch Lastenräder als zusätzlichen „Mobilitätsservice“ nutzen zu können.

Und zuletzt sollte nicht unerwähnt bleiben, dass die Stadt Aachen zwei wasserstoffbetriebene Abfallsammelfahrzeuge beschafft hat, die im Dezember 2020 geliefert werden sollen. Bereits jetzt strebt die Stadt an, darüber hinaus zwei weitere dieser emissionsfreien Nutzfahrzeuge zu beschaffen.

Stadt Aachen

Baulich abgetrennter Radfahrstreifen

Verkehrsversuch in der Stadt Aachen



Pontwall Blick Richtung Königshügel (vorher und nachher), rechts: Arbeiten am baulich getrennten Radfahrstreifen.
Fotos: Stadt Aachen

Im Rahmen eines Verkehrsversuchs wurde auf dem Pontwall zwischen Roermonder Straße und Turmstraße auf einer Länge von 160 m im Zeitraum von Dienstag, 15. September, bis Donnerstag, 17. September 2020, ein von der Fahrbahn baulich abgetrennter Radfahrstreifen („Protected Bike Lane“) mit einer nutzbaren Breite von 2,30 m eingerichtet. Die Kosten für diese Maßnahme betragen rund 15.000 Euro.

Von der Fahrbahn baulich abgetrennte Radfahrstreifen ermöglichen Radfahrenden, im fließenden Verkehr auf der Fahrbahn physisch getrennt vom motorisierten Verkehr zu fahren. Sie stellen im Vergleich zu baulich auf Gehwegniveau angelegten Radwegen eine

ebenso sichere, aber kostengünstigere und zeitlich schneller zu realisierende Form der Radverkehrsführung dar.

Auf dem Pontwall wurden spezielle Klebebordsteine aus Weißbeton in einer Länge von jeweils 1 m und einer Höhe von 16 cm auf der Fahrbahn hintereinander fixiert. Zwischen jeweils zwei montierten Elementen bleibt eine 1 m große Lücke. Die vergleichsweise große Höhe von 16 cm soll verhindern, dass die Klebebordsteine regelwidrig überfahren werden und Kraftfahrzeuge auf der Radverkehrsanlage parken.

Die mit einer Reflexbeschichtung versehenen Betonsteine werden in einer Reihe aufgebracht und an Stellen unterbrochen, an denen z.B. Fußgängerin-

nen und Fußgänger den Pontwall queren dürfen. Die WDR-Lokalzeit begleitete den Einbau mit großem Interesse.

Die Maßnahme wird hinsichtlich ihrer Akzeptanz intensiv beobachtet. Auf Grundlage der Rückmeldungen derer, die am Verkehr beteiligt sind, entscheidet die Stadt, ob das Element Betonstein zukünftig in dieser oder einer veränderten Ausführung an weiteren Stellen im Stadtgebiet zum Einsatz kommen wird. Da der Stein entsprechend dem Anforderungsprofil der Stadt Aachen gegossen wurde, sind nach Ablauf der Beobachtungsphase auch veränderte Modelle denkbar.

Stadt Aachen



Die Diagonalquerung an einer der größten Kreuzungen in Detmold. Kleines Foto: In vier Monaten wurde der Knotenpunkt vollständig umgebaut und die Diagonalquerung eingerichtet. Fotos: Stadt Detmold.

Diagonal über die Kreuzung in Detmold

Schnelle, direkte und sichere Querung eines Knotenpunktes für den Radverkehr

Eine Diagonalquerung mit Rundum-Grün, so war 2009 die Idee der PGV Hannover für die fahradfreundliche Gestaltung der Hauptkreuzung in Detmold-Heidenoldendorf (Bielefelder Str. / Heidenoldendorfer Str. / Hiddeser Str.) mit 31.000 Kfz und 900 Radfahrernenden pro Tag. Das Büro war mit der Konzeptplanung für die „Veloroute West“ beauftragt und empfahl die „Diagonalquerung“ als Lösung für die unzumutbaren Wartezeiten für Radfahrende. Die Veloroute West quert die Kreuzung abknickend von Ost (Heidenoldendorfer Str.) nach Nord (Bielefelder Str.) als benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg.

Damals ging man noch von einer einfachen Markierungslösung im Bestand aus und wollte nur die Absenkungen und Signalpfosten baulich umsetzen. Die Signalschaltung sollte so angepasst werden, dass mit der Grünschaltung der Diagonale

auch alle Fußgängerfurten ebenfalls Grün erhielten (Rundum-Grün). Die reine Signalisierungslösung ließ sich allerdings nicht umsetzen, da durch einen Einführungserlass der RILSA in NRW die vorhandene Kfz-Vorlaufgrünschaltung für Linksabbieger nicht weiter betrieben werden durfte.

Knotenumbau wurde notwendig

Um die Diagonalquerung der Radfahrenden mit einer separaten Phase zu signalisieren, war der Umbau des Knotens erforderlich. Die Mittelinseln in den Nebenrichtungen wurden entfernt. Damit war die Anordnung von jeweils drei Spuren – rechts, links und geradeaus – möglich. Die Umbaumaßnahme wurde mit einer notwendigen Kanalsanierung verknüpft, dies führte zu einer Bauzeit von vier Monaten. Im Zeitraum vom

3. Juli bis zum 2. November 2018 war der Knoten dann umgebaut. Selbstverständlich wurden die Fußgängerfurten barrierefrei ausgestattet. Die Kosten für den Komplettumbau der Kreuzung inklusive neuer Signalanlage und der Tiefbauarbeiten liegen bei rund 1 Mio. Euro. Zehn Jahre vorher waren im Konzept 30.000 Euro für Markierung und Absenkung veranschlagt worden.

Eine Leistungsfähigkeitsberechnung schloss Rundum-Grün allerdings aus. Die Diagonalquerung erhält Grün in eigener Phase mit den Linksabbiegern der Hauptrichtung und den Rechtsabbiegern der Nebenrichtung. Die Fußgänger bekommen in der Dreiphasenschaltung jeweils in der Hauptphase Grün. Die bisherigen Beobachtungen zeigen keine negativen

Auswirkungen. Die Radfahrenden haben die Diagonalquerung sofort angenommen und sich schnell an die gleichzeitigen Linksabbieger gewöhnt, auch wenn es sich um einen Gelenkbus oder einen großen Lkw handelt, kommt kein Gefühl der Unsicherheit auf.

Fazit: Die Diagonalquerung einer Kreuzung ist eine gute Lösung für den Radverkehr bei Zweirichtungswegen und starkem Abbiegestrom. Allerdings sind die Einsatzmöglichkeiten immer individuell zu prüfen und eine Machbarkeitsuntersuchung mit Leistungsfähigkeitsberechnung sollte Grundlage der Planung sein.

Michael Forst, Stadt Detmold

Klimagerecht mobil unterwegs

Dülmener Bahnhof wird zu modernem Mobilitätsknotenpunkt



Das Bahnhofsareal in Dülmen wird zu einem modernen, barrierefreien Verkehrsknotenpunkt mit neuem Empfangsgebäude, einem großen Fahrradparkhaus und einer neuen Fußgänger- und Fahrradbrücke. Grafiken: HJP Planer Aachen

In vollem Gange ist in Dülmen die Neugestaltung des Bahnhofsgeländes unter dem Motto „Klimagerecht mobil unterwegs“. Das alte Empfangsgebäude ist bereits dem Abrissbagger zum Opfer gefallen, eine von zwei neuen P&R-Anlagen ist bald fertiggestellt. Ein großes Baustellenschild zeigt, wie der neue Bahnhof einmal aussehen wird: In den kommenden beiden Jahren entstehen hier u.a. ein neues Empfangsgebäude, ein modernes Fahrradparkhaus mit 700 Stellplätzen sowie eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke, die über die Gleise führt. Der neue Vorplatz wird als schiefe Ebene angelegt, sodass das gesamte Areal barrierefrei zugänglich ist.

„Mit dem Projekt ‚Klimagerecht mobil unterwegs‘ entwickelt die Stadt Dülmen das in die Jahre gekommene Bahnhofsgelände zu einem modernen, multimodalen Mobilitätsknotenpunkt“, betont Stadtbaurat Markus Mönter. „Der Umweltverbund wird gestärkt und wir können wichtige Impulse für die Nahmobilität setzen.“ Eingebettet in das kommunale Klima-

schutzkonzept, sind zudem die Reduzierung der Treibhausgase und die Verbesserung der CO₂-Bilanz zentrale Ziele. Die Umsetzung wird im Rahmen des Programms „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) sowie mit Mitteln im Bereich der ÖPNV-Infrastrukturförderung gefördert.

Der Zeitplan ist sportlich: Bis Ende Juli 2022 sollen die wesentlichen Bausteine fertiggestellt sein. Im kommenden Frühjahr wird der Bau des Fahrradparkhauses beginnen, außerdem soll im Mai 2021 die neue Brücke eingehoben werden, die derzeit von einer Fachfirma in Einzelbausteinen hergestellt und dann vor Ort zusammengesetzt wird. Voraussichtlich im August 2021 startet der Bau des neuen Empfangsgebäudes, in das auch ein Fahrradverleih mit Werkstatt einziehen wird.

Stadt Dülmen



Radfahrende auf der Kirchfeldstraße haben nun ein eigenes Signal vor der Kreuzung mit der Corneliusstraße

Düsseldorfer Radhauptnetz

Ausbau schreitet voran

Der Ausbau des Radhauptnetzes in Düsseldorf geht voran. An mehreren Stellen in Düsseldorf sind Fortschritte zu verzeichnen: Am Hellweg ist jetzt ein beidseitiger Radweg angelegt worden. Der zweite Bauabschnitt der Maßnahme Karlstraße wurde fertiggestellt. Die Kreuzung Kirchfeldstraße/Corneliusstraße kann von Radfahrern ab sofort besser überquert werden, und der Radweg am Kennedydamm ist saniert worden. Und auch der Verkehrsknoten Eller Kamp/Kamper Weg wurde fahrradfreundlicher und -sicherer.

Hellweg

Mit den neuen Radfahrstreifen auf beiden Seiten des Hellwegs wird ein weiteres Stück der Radverkehrsachse Hellweg/Dreherstraße fertig, der Teil des Radhauptnetzes ist. Ziel beim Ausbau des Radhauptnetzes sind direkte Verbindungen auf den Hauptverkehrsachsen, die für mehr Sicherheit und Qualität beim Radfahren sorgen.

Auf dem Abschnitt zwischen Bruchstraße und Junkerstraße waren Radverkehrsanlagen in Form von seitlichen Radwegen vorhanden, deren Ausführung in Teilen allerdings nicht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) entsprach. Die schmalen Rad-

wege entlang der längs geparkten Fahrzeuge sorgten für ein erhöhtes Unfallrisiko beim Öffnen der Fahrzeurtüren von parkenden Autos.

Um mehr Platz für den Radverkehr zu schaffen, wurden auf diesem Teilabschnitt beidseitig rund 400 m Radfahrstreifen auf der jeweils rechten Fahrspur markiert, die durch einen halben m brei-



Hellweg – Die schmalen Radwege entlang der längs geparkten Fahrzeuge bargen bislang ein erhöhtes Unfallrisiko durch das sogenannte Dooring, das Öffnen der Fahrzeurtür bei parkenden Autos, das für passierende Radfahrer gefährlich werden kann.

ten Sicherheitsstreifen zu den Parkplätzen für mehr Sicherheit sorgen. Dennoch gibt es für den Autoverkehr auf diesem Abschnitt keine Einschränkungen. Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf

rund 82.000 Euro. Die Markierung der Radfahrstreifen wurde im Zuge einer Deckensanierung vorgezogen. Weitere Abschnitte der Achse sind in Planung.



Hellweg – Der neue Radweg ist Teil des Radhauptnetzes.

Kirchfeldstraße/Corneliusstraße

Die Kirchfeldstraße ist eine wichtige und nach Erkenntnis der Verkehrsmanger von Radfahrern viel genutzte Ost-West-Verbindung des Radhauptnetzes. Dort wurde ganz aktuell die Querung für den Radverkehr optimiert.

Radfahrende auf der Kirchfeldstraße haben nun ein eigenes Ampelsignal vor der Kreuzung mit der Corneliusstraße bekommen und können diese in einem Zug überqueren. Die beiden Richtungsverkehre wurden durch Markierung von Fahrrad- und Pfeilsymbolen geordnet.



Die Achse Karlstraße/Worringer Straße ist ein Schlüsselprojekt beim Ausbau des Radhauptnetzes in der Landeshauptstadt.

Die Bordsteine im Bereich der Radfurts wurden für eine verbesserte Befahrbarkeit mit einer Doppelrinne abgesenkt. Die Kosten für den Umbau belaufen sich auf rund 74.000 Euro.

Karlstraße/Worringer Straße

Die Achse Karlstraße/Worringer Straße ist ein Schlüsselprojekt beim Ausbau des Radhauptnetzes in der Landeshauptstadt.



Die Ampeln an den Einmündungen auf dem gesamten Teilstück wurden umgebaut und mit Radverkehrsampelel ausgestattet.

Im Rahmen des zweiten Bauabschnittes wurden bei der Sanierung der Fahrbahn die einzelnen Fahrstreifen neu angeordnet und ein gesicherter Radweg angelegt. Der rechte Fahrstreifen entfällt hier zugunsten des Radweges. Die mittige Fahrspur wurde für den Kraftfahrzeugverkehr zur Geradeaus- und Rechtsabbiegespur. Gleichzeitig wurden auch die Ampeln an den Einmündungen von Bismarck-, Friedrich-Ebert- und Kurfürstenstraße umgebaut. Die Kosten für diesen Radwegabschnitt betragen rund 200.000 Euro.

Der Radweg-Abschnitt ist Teil des Gesamtprojektes „Radweg Karlstraße“, das neben den Umbauarbeiten auf der Karlstraße auch eine Umgestaltung der Worringer Straße, von Teilen der Kölner Straße und des Worringer Platzes beinhaltet. Die neue Radverkehrsachse wird sich künftig von der Straße Am Wehrhahn bis zum Stresemannplatz erstrecken.

Der dritte und letzte Bauabschnitt auf dieser Achse, die Kreuzung Karlstraße/Ackerstraße/Worringer Straße soll ab Herbst 2020 umgebaut werden.

Kennedydamm

Am Kennedydamm wurden auf rund 300 m ein ursprünglich gepflasterter Radweg und ein daneben liegender alter Gehweg mit wassergebundener Decke (Schotterdecke) saniert. Radfahrer können dort nun komfortabel auf einem 2,25 m breiten Radweg mit „Schwarzdecke“ (Asphalt) fahren, der vom Gehweg durch eine 30 cm breite taktile Markierung getrennt ist.



Kennedydamm - Radfahrer können nun komfortabel auf einem 2,25 Meter breiten Radweg fahren

Der Kennedydamm ist Teil des Radhauptnetzes und Achse für Radfahrer, die aus dem Norden Richtung Rhein und Altstadt unterwegs sind. Die Kosten für die Sanierung belaufen sich auf rund 118.000 Euro.

Eller Kamp

Der Verkehrsknoten Eller Kamp/Kamper Weg im Stadtteil Vennhausen wurde umgebaut und erhielt Schutzstreifen für Radfahrer. Ziel des Umbaus war die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine bessere Übersichtlichkeit.

Im Zuge der Bauarbeiten wurde die Übersichtlichkeit des Verkehrsknotens verbessert. Gleichzeitig wurden entlang des Eller Kamps zwischen Reichenbacher Weg und Kamper Weg beidseitig Schutzstreifen für den Radverkehr markiert und so ein weiterer Lückenschluss im städtischen Radhauptnetz vollzogen. Eine Fortführung der Radverkehrsanlagen in Richtung Am Kleinfurst ist derzeit in Planung.

Zusätzlich wurde im Knotenpunkt eine neue Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer geschaffen. Auf dem Eller Kamp wurde zudem auf einem Teilstück die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Die Kosten für den Umbau belaufen sich auf rund 345.000 Euro.

Weitere Informationen zum Ausbau des Radhauptnetzes und zu Radverkehrsmaßnahmen finden Sie unter: www.duesseldorf.de/radschlag

Stadt Düsseldorf

Pop-up-Radweg Cecilienallee in Düsseldorf

Verkehrsversuch endet planmäßig am 31. August 2020



Pop-up-Radweg auf der Cecilienallee. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

Bis zum 31. August 2020 konnten Radfahrende den Pop-up-Radweg auf der Cecilienallee nutzen. Danach wurde das Provisorium wie geplant erst einmal zurückgebaut.

Mit Beschluss des Ordnungs- und Verkehrsausschusses vom 27. Mai wurde die Stadtverwaltung beauftragt, kurzfristig einen temporären Protected-Pop-up-Radweg am Rheinufer zwischen Oberkasseler Brücke und Messe bis zum 31. August einzurichten. Hintergrund der Idee waren die Protected-pop-up-Radwege in Berlin. Die gewählte Strecke wurde wegen des Anstiegs des Radverkehrs mit problematischen engen Begegnungen und der geringeren Belastungszahlen durch motorisierten Verkehr in der Corona-Pandemie ausgewählt.

Am 13. Juni wurde die ursprünglich beschlossene Ausführung als Protected Bike Lane umgesetzt. Diese hat bei Autofahrenden, Anliegern und Radfahrenden gleichermaßen zu Kritik geführt. Daher wurde diese Variante zu einer flexibleren Pop-up-Variante – ohne „Protection“ – überarbeitet.

Zählungen und Befragungen vorgenommen

Zur Evaluation und Bewertung eines solchen Verkehrsversuches wurden bereits während der Laufzeit Zählungen und Befragungen vorgenommen. Diese werden nun ausgewertet und geprüft. Neben diesen eigenen Erhebungen, die vor Ort auf der Cecilienallee bereits stattgefunden haben, unterstützt das Amt

für Verkehrsmanagement auch eine Online-Befragung eines Masterstudenten der Hochschule Bochum, die die Möglichkeit bietet, eine Rückmeldung zum Pop-up-Radweg zu geben

Warum wird der Pop-up-Radweg abgebaut?

Per Gremienbeschluss ist der temporäre Radweg bis 31. August begrenzt. Die aufgeklebte Gelbmarkierung ist daher nicht dauerhaft und löst sich nach einer gewissen Zeit ohnehin vom Untergrund. Um Irritationen durch verschobene oder abgelöste Markierungen zu verhindern, wird das Provisorium nach Abschluss des Projekts entfernt.

Wie geht es weiter?

Da eine erste Tendenz darauf schließen lässt, dass besonders die zweite Ausführungsvariante der temporären Radverkehrsanlage in der genannten Umfrage positiv beurteilt wurde, wird die Stadtverwaltung die Möglichkeiten und Konsequenzen dauerhafter Radverkehrsanlagen in diesem Gebiet prüfen und dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss zur Diskussion vorlegen.

Weitere Informationen zum Thema Radverkehr in Düsseldorf finden sich online unter: www.duesseldorf.de/radschlag

Stadt Düsseldorf



OB Thomas Kufen bei der Eröffnung der Fahrradachse A.

Neue Fahrradstraßen für Essen

Modellversuch mit Fahrradstraßen für drei Radachsen

Anlass

Essen gehört zu den Städten in Deutschland, deren NO₂-Belastung in einigen Straßenabschnitten über dem zulässigen Jahresmittelwert von 40 µg/m³ liegt. Um diesen Grenzwert bis 2020 einhalten zu können, besteht großer Handlungsbedarf, dieses mit konkreten und schnell umsetzbaren Maßnahmen zu erreichen. Die Stadt Essen ist neben Bonn, Mannheim, Reutlingen und Herrenberg eine der fünf Modellstädte, die vom Bund Fördermittel für innovative Verkehrsprojekte zur Luftreinhaltung erhalten haben. Die Modellprojekte müssen bis zum 30. Juni 2021 umgesetzt und evaluiert sein. Sie werden durch den Bund wissenschaftlich begleitet sowie hinsichtlich des NO₂-Reduktionspotenzials ausgewertet.

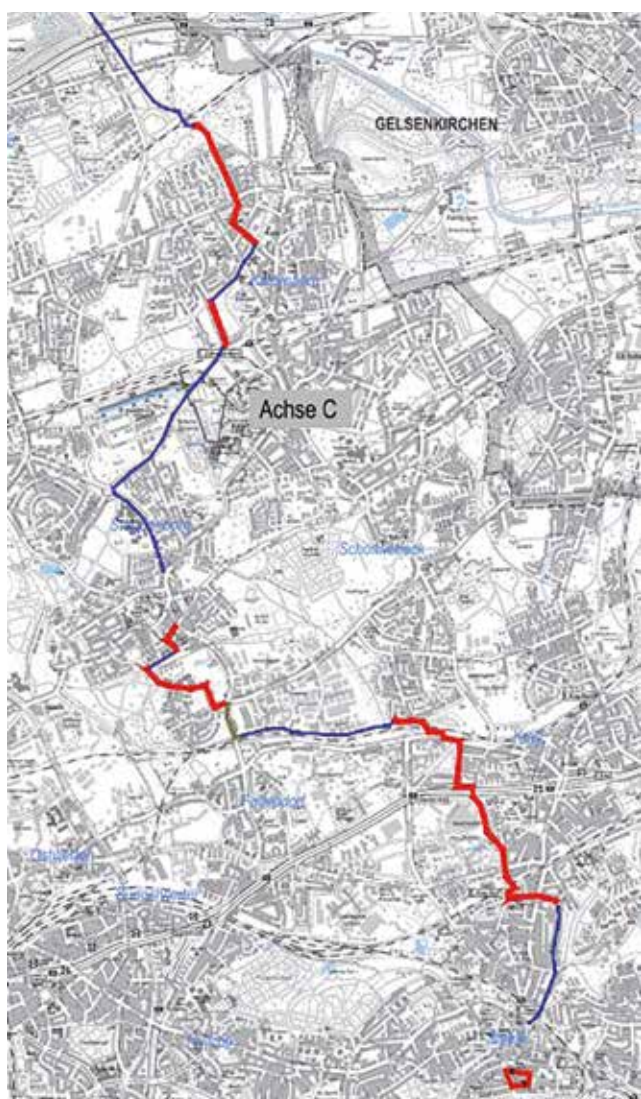
Neben Maßnahmen für den ÖPNV werden in Essen im Rahmen dieses Förderprogrammes neu Fahrradstraßen eingerichtet. Der innovative Ansatz dieses Projektes besteht darin, dass nicht einzelne Straßenabschnitte zusammenhangslos, sondern drei Fahrradachsen zwischen 2 und 6 km Länge zu Fahrradstraßenachsen umgestaltet werden. Diese Radverkehrsachsen verlaufen auf Haupttrouten des Essener Radverkehrsnetzes. Mit der Realisierung der Fahrradstraßenachsen soll der Umstieg vom Auto auf das Rad deutlich gesteigert werden. Essen hat beim Radverkehr mit derzeit einem Ver-

kehranteil von lediglich 7% an den werktäglichen Wegen außerordentlichen Aufholbedarf, um das vom Rat beschlossene Ziel, die Anteile der Verkehrsmittel von jeweils 25% bis 2035 zu erreichen.

Fahrradachsen geplant

Es wurden drei Fahrradachsen im Hauptradroutennetz der Stadt Essen für das Modellprojekt ausgesucht, die sich bzgl. der Lage und Straßencharakteristik deutlich voneinander unterscheiden. Die Fahrradachse A verläuft tangential zur Innenstadt durch die drei dicht besiedelten Stadtteile Rüttenscheid, Holsterhausen und Frohnhausen. Sie verbindet damit auch die jeweiligen Geschäftszentren miteinander. In allen Straßenzügen dieser Route besteht hoher Parkdruck. In einem kurzen Abschnitt wird die Achse auch vom Linienbusverkehr mitgenutzt. Die Verkehrsbelastungen liegen in den meisten Abschnitten unter 5.000 Kfz/Tag, in wenigen Abschnitten aber auch darüber. Diese Fahrradachse wurde bereits Mitte August 2020 fertiggestellt.

Die Fahrradachse B ist mit 2 km Länge die kürzeste Achse und verläuft radial zur Innenstadt. Sie durchfährt eine der attraktivsten Einkaufsstraßen in Essen, die Rüttenscheider Straße. Sehr hoher Geschäfts- und Gastronomiebesatz sowie



Die Fahrradachsen A, B und C führen durch Essen.

hoher Parkdruck und eine Verkehrsbelastung von abschnittsweise über 8.000 Kfz/Tag sind schwierige Randbedingungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße. Die Fertigstellung dieser Achse erfolgte Mitte September 2020.

Die dritte und mit 6 km längste Achse ist eine Tangentialverbindung weit außerhalb der Innenstadt. Sie verbindet die Ruhr mit der Emscher durch die Stadtteile Steele, Kray, Schonnebeck

und Katernberg. Diese Route führt vorwiegend durch Nebenstraßen mit lockerer Bebauung und nicht so hohem Parkdruck. Die Stadteildurchfahrten haben allerdings ähnlich beengte Verhältnisse wie die anderen beiden Routen. Die Fahrradachse wird Ende November 2020 fertiggestellt.

In Essen wurden bisher schon über 50 Fahrradstraßen meist auf den Radhauptachsen angeordnet. Damit ist Essen nach München die Stadt mit den meisten Straßen mit Vorrang für Fahrräder. Gestalterisch werden diese Straßen durch wiederkehrende Fahrradpiktogramme an den Einmündungen etwas aus dem übrigen Nebenstraßennetz herausgehoben. Allerdings gibt es keinen Standard für eine Mindestbreite. Die Vorfahrtregelung entspricht der einer Tempo-30-Zone.

Neue Konzeption der Essener Fahrradstraßen

Ein wesentlicher Faktor für den Umstieg aufs Rad ist die Bereitstellung sicherer Radverkehrsanlagen. Dabei kommt es in erster Linie nicht auf die objektive Sicherheit an – diese ist sicherlich Voraussetzung –, sondern vielmehr auf die subjektiv empfundene Sicherheit. Der Umstieg aufs Rad wird nur gelingen, wenn die Verkehrsteilnehmenden das Gefühl haben, sicher unterwegs zu sein, und nicht nur die sogenannten „Radprofis“, sondern auch Familien und Seniorinnen und Senioren sich auf ihren Wegen wohlfühlen.

In Fahrradstraßen hat der Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr Vorrang (Z 244.1). Dabei hat der Kfz-Verkehr sich der Geschwindigkeit des Radverkehrs anzupassen. Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist zulässig. Die Anordnung einer Fahrradstraße ist von der Zielrichtung her der Anordnung eines benutzungspflichtigen Radweges oder Radfahrstreifens gleichzusetzen. Bei Radwegen und Radfahrstreifen gelten Mindestbreiten, die Radfahrenden auf ihrem Fahrstreifen ein gefahrloses und von jeglichen Hindernissen befreites Fahren auf der Strecke ermöglichen. Hierzu gehören auch die in den Richtlinien einzuhaltenen Sicherheitsabstände. Durch den Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf den meisten Fahrradstraßen haben Radfahrende dieses hohe Sicherheitsversprechen wie auf einem Radweg nicht. Deshalb müssen für die Fahrradstraße Breitenmaße gefunden werden, die Radfahrenden eine Mindestgarantie für ausreichende Abstände zu Hindernissen (z.B. Parken) und ausreichend Abstand im Gegenverkehr mit Kraftfahrzeugen garantieren. Wichtig für die Sicherheit und Attraktivität der Radfahrenden ist es deshalb, dass diese präsent auf der Fahrbahn unterwegs sind und nicht durch Kraftfahrzeuge an den Fahrbahnrand gedrängt werden. Um dieses zu erreichen, wurde im Zuge dieses Projektes ein neuer Essener Standard für Fahrradstraßen entwickelt.

Die Breite der nutzbaren Fahrbahn soll so bemessen sein, dass das Regelmaß des nach den Richtlinien erforderlichen Verkehrsraumes für den Radverkehr immer eingehalten wird. Dadurch soll den Radfahrenden in einer Fahrradstraße die entsprechende Qualitäts- und Sicherheitsgarantie geboten werden. Dies hebt die Fahrradstraße von einer nur für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraße ab, wo deutlich geringere Maße für den Begegnungsverkehr möglich sind. Die Gesamtbreite der Fahrbahn variiert dementsprechend je nach Funktion der Straße und berücksichtigt die Begegnung mit Kfz-Verkehr und, wo vorhanden, mit Busverkehr.

Durch entsprechende Markierung in den Fahrradstraßen sollen die Radfahrenden ermutigt werden, den ihnen zugedachten Raum auf den Fahrstreifen zu nutzen, und den Kraftfahrzeugführenden soll signalisiert werden, dass in diesen Straßen der Radverkehr Vorrang besitzt. Daher werden in regelmäßigen Abständen Piktogramme (Piktogrammketten) auf die Fahrbahn markiert, die den Verkehrsteilnehmenden permanent Orientierung bieten. Dabei wird das Symbol „Shared lane“ (anteilig genutzter Fahrstreifen) verwendet, welches in besonderer Weise die Verhaltensregelungen, wie sie in Fahrradstraßen gelten, symbolisiert.

Bei Parken in der Straße sollen in Fahrradstraßen an den Fahrbahnrandern zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen markiert werden, um den Radfahrenden mit Abstand zu den parkenden Pkw zu führen. Weil dieser Trennstreifen auch den Autofahrer animieren könnte, mittig auf der Fahrbahn zu fahren, sollen die kurzen Mittelstreifenmarkierungen zwischen den Fahrradpiktogrammen den Autofahrer auf seine Fahrbahnseite drängen. In den Einfahrtsbereichen zu den Fahrradstraßen soll durch vorgezogene Gehwege und große Fahrradpiktogramme des VZ 244.1 auf der Fahrbahn eine „Torwirkung“ erzielt werden, die den Autofahrer auf die Besonderheit der Fahrradstraße aufmerksam machen soll.



*Neue Markierungen auf den Essener Fahrradstraßen.
Fotos: Moritz Leick, Essen*

Dieser Mindestraumanspruch hat die Folge, dass der vorhandene, insbesondere bzgl. des Parkens oft unsortierte Straßenraum im Nebenstraßennetz (Fahrbahnrandparken, teilweise geduldet, illegal halbhüftig auf Gehwegen) klar gegliedert werden muss. Es reicht also nicht mehr aus, durch Beschilderung und Markierung von Fahrradpiktogrammen eine Fahrradstraße anzuordnen, sondern es ist ein intensiver Planungs- und Kommunikationsprozess erforderlich.

Darüber hinaus setzt die Stadt Essen verkehrsrechtlich das Radhauptnetz dem Hauptverkehrsstraßennetz für den Kfz-Verkehr gleich. Da auf Hauptverkehrsstraßen der Kfz-Verkehr selbstverständlich immer eine Vorfahrtregelung hat, werden die Fahrradstraßenachsen im Radhauptnetz ebenfalls vorfahrtsberechtigt angeordnet. Wo möglich wird auch eine grüne Welle für Radfahrende eingerichtet oder nicht mehr erforderliche Signalanlagen werden abgebaut. Da in Fahrradstraßen der

Kfz-Verkehr nur geduldet wird, wurde in einem Abschnitt eine gegenläufige Einbahnstraßenregelung eingerichtet, um die Verkehrsmenge auf ein radverkehrsverträgliches Maß zu verringern.

Planungsprozess

Da die Fahrradstraßenachse A durch dicht bebaute Stadtviertel mit teilweise dichtem Geschäftsbesatz und hohem Parkdruck verläuft, wurde von vornherein eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit und der Politik vorgesehen. Vor Planungsbeginn wurde am 19. Mai 2019 für die Öffentlichkeit eine Befahrung der Route A zur Information und Diskussion durchgeführt. Im Anschluss waren auch Interessierte zur Diskussion eingeladen, die nicht an der Befahrung teilnehmen wollten oder konnten. An diesen Veranstaltungen haben neben VertreterInnen des Ingenieurbüros, der Verwaltung und der Polizei Mitglieder der betroffenen Bezirksvertretungen, Vertreter der Radverbände und interessierte Bürgerinnen und Bürger teilgenommen. Die erste Veranstaltung ist dabei auf so großes Interesse gestoßen, dass am 24. Mai 2019 eine zweite durchgeführt wurde. Im Sommer 2019 wurden bei einem interfraktionellen Arbeitskreis die Mitglieder der Bezirksvertretungen über die Ergebnisse unterrichtet und erste Planungsideen vorgestellt.

Nach der Ausarbeitung der Planung wurden vor dem formellen Planbeschluss im Februar 2020 mehrere Gesprächsrunden mit den Ratsfraktionen und den Bezirksvertretungen durchgeführt und die Planungen diskutiert. In diesem Prozess wurden noch Details an der Planung angepasst, z.B. in kurzen Abschnitten auch Routen verändert, damit der Eingriff in den Parkraum bzw. die Parkgewohnheiten nicht zu groß wurde. Der Baubeschluss für die erste neue Fahrradachse A wurde im Mai 2020 erreicht.

Am 10. August 2020 wurde die erste neu gestaltete Fahrradachse A von Oberbürgermeister Thomas Kufen offiziell eingeweiht.

Annette Steiner und Andreas Demny, Stadt Essen



*Neue Markierungen auf den Essener Fahrradstraßen.
Fotos: Moritz Leick, Essen*



Mobilstation in Hamm vor der Fertigstellung

Hauptbahnhof wird gestärkt und bietet neue Angebote

Schnell und einfach von A nach B: Die Mobilstation verknüpft künftig die verschiedenen Mobilitätsangebote, um den umweltfreundlichen Verkehr noch attraktiver zu machen. Voraussichtlich werden alle neuen Angebote im Herbst nutzbar sein; der 24-Stunden-Parkbereich der Radstation steht kurz vor der Fertigstellung. Über eine neue digitale Info-Steile auf dem Bahnhofsvorplatz können sich Reisende ab sofort über Mobilitätsangebote, Veranstaltungen und Sehenswürdigkeiten informieren.

Die langjährigen Anstrengungen der Stadt und ihrer Partner haben sich gelohnt: Fahrrad und Schienenverkehr boomen in Hamm und finden immer neue Nutzer. Mit 30.000 Reisenden ist der Hauptbahnhof der wichtigste Bahnknoten im mittleren Westfalen; hinzu kommen täglich 47.000 Busfahrgäste und rd. 100.000 Fahrten mit dem Rad.

Dennoch gibt es ein wesentliches Hindernis auf dem Weg zur klimaneutralen Mobilität: Meistens muss der Weg ohne Auto mit Umstiegen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Das ist ein großer struktureller Nachteil gegenüber dem Pkw, denn Umstiege werden als lästig empfunden.

Dieser Nachteil soll nun ausgeglichen werden, indem die vie-



len umweltfreundlichen Verkehrsmittel am Hauptbahnhof durch die Mobilstation optimal verknüpft werden. Zudem ist die Mobilstation ein wichtiger Baustein der zahlreichen städtischen Aktivitäten zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes.

Viele Elemente einer Mobilstation sind am Hauptbahnhof Hamm bereits vorhanden und bedürfen lediglich einer besseren Verknüpfung und Wahrnehmbarkeit:

- die Kundenzentren der Stadtwerke und der DB;
- der Fahrradverleih metropolraduhr;
- CarSharing von DB (Flinkster) und Stadtteilauto;
- die größte Radstation des Ruhrgebiets.

Im Zuge des Ausbaus entstehen aber auch viele neue Angebote:

- automatisierte 24-Stunden-Parkmöglichkeit in der Radstation (kurz vor der Fertigstellung);
- Ladestationen für E-Bikes und E-Autos;
- digitale Info-Steile auf dem Bahnhofsvorplatz (bereits installiert)

Insgesamt kostet das Projekt rund 420.000 Euro, die das Land NRW mit 326.000 Euro fördert.

Die Maßnahmen im Einzelnen:

Radstation

Die Radstation zählt mit 600 Plätzen zu den größten in NRW. Künftig soll sie eine Abstellung rund um die Uhr ermöglichen. Im Innenhof und im Tunnelbereich der Radstation entsteht ein automatisierter 24-Stunden-Parkbereich (Zugang per Chip oder Smartphone), der Platz für zusätzliche 100 Räder bietet. Der 24-Stunden-Parkbereich steht kurz vor der Fertigstellung. Zur Sicherheit wird hier auch eine Videoüberwachung installiert. Lademöglichkeiten für E-Bikes runden das Angebot der Radstation ab.

Zudem ist die Mobilstation ein wichtiger Baustein der zahlreichen städtischen Aktivitäten zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes.



Hochschulen. Die Station verbleibt an der zentralen Stelle vor dem Hauptbahnhof und wird schrittweise ausgebaut.

Zusätzlich stehen in der Radstation bald elektrisch betriebene Lastenräder zur Verfügung, die ebenfalls ausgeliehen werden können.

Mobilität digital

Damit Reisende schnell erfahren, wie sie in Hamm am besten zu ihrem Ziel kommen, wurde direkt vor dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs eine digitale Info-Stele installiert. Über einen Touchscreen können Infos u.a. zu Mobilitätsangeboten, Sehenswürdigkeiten und Veranstaltungen abgerufen werden.

Für alle Reisenden gibt es in der Mobilstation auch einen kostenfreien Internet-Zugang: Der kommunale Provider HeLiNet hat den kompletten Bahnhofsvorplatz samt Busbahnhof und Insel mit einem leistungsfähigen WLAN-Hotspot ausgestattet.

Zusätzlich liefert die Hamm-App mit einem umfangreichen Mobilitätsbereich alle Infos und Angebote zum Hammer Stadtverkehr. Link zur Seite: www.hamm.de/mobilstation

Carsharing

Die Carsharing-Fahrzeuge erhalten einen neuen, zentralen Standort vor dem Postgebäude. Hier können zukünftig auch E-Mobile aufgeladen werden.

Leihräder

Das Leihradangebot von metropolradruhr wird in Hamm stark genutzt, vor allem von Studierenden der beiden Hammer

Marlena Abel, Stadt Hamm

RegioGrün Erlebnisroute zwischen Pulheim und Auweiler

Sanierung eines circa 700 m langen Abschnitts durch die Stadt Köln

Die Stadt Köln hat einen etwa 700 m langen Abschnitt der RegioGrün Erlebnisroute Nord zwischen Pulheim und Auweiler saniert. Über die sanierte Teilstrecke verläuft außerdem das Radverkehrsnetz NRW und dient vielen Pendlerinnen und Pendlern als schnelle und verkehrssame Radverkehrsverbindung zwischen Köln und Pulheim.

Der Teilabschnitt zwischen Pescher See und der Stadtgrenze zu Pulheim wies zahlreiche Beschädigungen an der wasser gebundenen Wegedecke auf. Um eine hohe Belastbarkeit der Wegeverbindung zu erzielen und gleichzeitig ein naturnahes Erscheinungsbild beizubehalten, wurde die Sanierung mittels sogenannter hydraulisch gebundener Tragdeckschicht durchgeführt.

Im Gegensatz zur wasser gebundenen Deckschicht ist diese Bauweise widerstandsfähiger gegen hohe Belastungen und Witterungseinflüsse. Beim Einbau wurde die vorhandene, ungebundene Wegebefestigung vor Ort aufbereitet und als Trag schicht wiederverwendet. Die neue Oberfläche ist fugenlos hergestellt worden, was zu einer beabsichtigten Bildung von „wildem Querrissen“ führt. Diese Querrisse treten kaum in Er-



Die neu sanierte RegioGrün Erlebnisroute. Foto: Stadt Köln

scheinung und haben keinen merklichen Einfluss auf die angestrebte Lebensdauer des Weges.

Moritz Esselbrügge, Stadt Köln

1.500 neue Fahrradabstellplätze in Köln

Positive Zwischenbilanz 2020 zur Förderung des Radverkehrs der Stadt Köln

Die Schaffung von zusätzlichen Möglichkeiten zum gesicherten Abstellen von Fahrrädern ist ein wesentlicher Baustein zur Förderung des Radverkehrs. Neben der Förderung sollen mit diesem Baustein das Abstellen von Fahrrädern besser geordnet und die Gehwegbereiche möglichst frei gehalten werden.

Aus diesem Grunde hat sich die Stadt Köln seit 2007 das Ziel gesetzt, jedes Jahr mindestens 1.500 zusätzliche Fahrradabstellplätze zu schaffen. Als positive Zwischenbilanz für das Jahr 2020 wurde diese Zielmarke bereits im Sommer erreicht. Rund 500 weitere neue Möglichkeiten zum gesicherten Fahrradparken werden in den nächsten Wochen geschaffen. So wurden am Neptunplatz im Kölner Stadtbezirk Ehrenfeld über 100 und in der Grafenwerthstraße im Kölner Stadtbezirk Lindenthal rund 150 neue Möglichkeiten zum Fahrradparken bewirkt.

Mit dieser positiven Bilanz wird – wie in den vergangenen Jahren – das ausgesprochene Ziel der Stadt Köln übertroffen. Insgesamt wurden seit 2007 durch das Maßnahmenprogramm über 21.000 zusätzliche Möglichkeiten zum gesicherten Fahrradparken geschaffen.

Jedes Jahr gehen bei der Kölner Stadtverwaltung rund 300 Anträge aus der Bürgerschaft und den politischen Gremien ein. Arbeitsschwerpunkte sind die Kölner Innenstadt sowie die Stadtbezirke Lindenthal, Ehrenfeld und Nippes und hier insbesondere die Gründerzeitviertel.

Mit Inkrafttreten der Novelle der Straßenverkehrsordnung Ende April 2020 können spezielle Abstellplätze für Lastenfahrräder und Parkzonen für E-Scooter ausgewiesen werden. Um auch diese neue Nachfrage zu bedienen, hat die Stadt Köln zunächst in der Kölner Altstadt und an ausgewählten Standorten

20 Lastenfahrradabstellplätze und sieben Parkzonen für E-Scooter ausgewiesen. Bis Ende des Jahres 2020 sind noch weitere 40 Stellplätze für Lastenfahrräder und acht Parkzonen für E-Scooter geplant.

Hendrik Colmer, Stadt Köln



Fahrradabstellplätze am Neptunplatz, Stadtbezirk Ehrenfeld. Foto: Stadt Köln

Neue Fahrradstraßen im Kölner Stadtbezirk Porz

Radverkehrsverbindungen entlang des Rheins zwischen Zündorf und Langel sowie zwischen Zündorf und Libur stärken den Radverkehr in Porz

Entsprechend einem Beschluss der Bezirksvertretung Porz hat die Stadt Köln in der ersten Augustwoche 2020 eine Fahrradstraße neu eingerichtet und zwei bestehende Fahrradstraßen durch Markierungsarbeiten an aktuelle Gestaltungsstandards angepasst.

Neu eingerichtet wurde die etwa 1,3 km lange Fahrradstraßenverbindung zwischen Zündorf und Langel. Sie verläuft über die Straße Unterm Berg, die Marktstraße und den Kirchweg. Durch die Anpassung der Verkehrsschilder vor Ort und die Markierung von Fahrradstraßenpiktogrammen wurde die Fahrradstraße eingerichtet und weist nun alle Verkehrsteilnehmenden auf die geänderte Verkehrsführung hin.

Ziel der Fahrradstraße ist eine Bündelung des Radverkehrs auf dieser Achse. Für den alltäglichen Radverkehr und insbesondere auch für Fahrradpendelnde soll eine attraktive und kürzere Alternativführung zum vornehmlich von Radtouristinnen und Radtouristen sowie Freizeitradelnden genutzten Leinpfad angeboten werden.

Die etwa 3,5 km lange bestehende Fahrradstraßenverbindung zwischen Zündorf und Libur wurde durch die Markierung von Fahrradstraßenpiktogrammen und Fahrbahnrandmar-



Fahrradstraßenverbindung zwischen Zündorf und Langel. Foto: Stadt Köln

kierungen in den Knotenpunkten deutlicher gestaltet. So wird durch die Piktogramme auch auf längeren Abschnitten ohne Beschilderung deutlich, dass es sich um eine Fahrradstraße handelt. Die Fahrbahnrandmarkierungen in den Knotenpunkten verdeutlichen zusätzlich zur Beschilderung die Vorfahrt der Fahrradstraßenverbindung.

Die Eröffnung fand bereits im November 2019 durch die Stadt Köln bei einem Pressetermin gemeinsam mit einem Bezirksvertreter, dem ADFC und dem Bürgerverein Libur statt.

Die etwa 1,5 km lange bestehende Fahrradstraße Weidenweg wurde ebenfalls durch die Markierung von Fahrradstraßenpiktogrammen deutlicher gestaltet. Hierdurch werden insbesondere ortsfremde Autofahrende darauf hingewiesen, dass sie sich in einer Fahrradstraße befinden und sich dem Radverkehr unterordnen müssen. Die neuen und attraktiv gestalteten Fahrradstraßenverbindungen und eingerichteten Fahrradstra-

ßen tragen zur Schaffung eines Radverkehrsnetzes im Stadtbezirk Porz bei. Sie bündeln den Radverkehr auf diesen komfortabel befahrbaren und direkten Routen und führen durch die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu mehr Sicherheit der Radfahrenden.

In Verbindung mit der neuen Fahrradstraße in Porz wurden in den letzten Jahren in Köln über 10 km Fahrradstraßen eingerichtet.

Moritz Esselbrügge, Stadt Köln

Geh- und Radwegsaniierungen in Köln

Drei neue Maßnahmen durchgeführt

Das Radwegesaniierungsprogramm der Stadt Köln dient der Erneuerung und Umgestaltung von sanierungsbedürftigen Radwegen und Nebenanlagen. Im Rahmen der Maßnahmen werden nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik (z.B. Richtlinien, Regelwerken oder Barrierefreiheit) entsprechende Radwege baulich angepasst. Diese werden z.B. verbreitert, in einem anderen Material ausgeführt oder mit taktilen Elementen ausgerüstet. Aktuell steht ein jährliches Budget von 2,5 Mio. Euro zur Verfügung.

Im Folgenden werden drei aktuelle Beispielmaßnahmen vorgestellt:

- Entlang der Äußeren Kanalstraße wurde der Geh- und Radweg zwischen der Iltisstraße und der Borsigstraße auf einer Gesamtlänge von 750 m erneuert.
- Zusätzlich zur Sanierung wurde der Weg verbreitert, sodass dem Rad- und dem Fußverkehr nun mehr Platz zur Verfügung steht. Hierfür wurden u.a. die Schrägparkplätze auf der Äußeren Kanalstraße nord-östlich der Subbelrather Straße in Längsparkplätze umgewandelt. Der Radweg und der Gehweg sind jetzt jeweils circa 2,50 m breit. Vor der Baumaßnahme variierten die Breiten der Geh- und Radwege zwischen 1,50 und 2 m.
- Der Radweg dieses Abschnitts ist eine wichtige bezirksübergreifende Verbindung zwischen Ehrenfeld, Nippes und Lindenthal. Zudem stellt der Weg auch innerhalb Ehrenfelds eine wichtige Verbindung für den Radverkehr dar und wird häufig von den Schülerinnen und Schülern der angrenzenden Schulen genutzt.

Im Blücherpark wurde der etwa 6 m breite Geh- und Radweg zwischen der Liegewiese und dem Weiher saniert. Der quer durch den historischen Park verlaufende Weg verbindet die Stadtteile Neuenfeld und Bilderstöckchen über die Heidemannstraße und die daran anschließende Autobahnbrücke. Das nördliche Ende des sanierten Abschnitts schließt an das Radverkehrsnetz NRW an. Bereits vor etwa drei Jahren wurde der Abschnitt zwischen dem Parkgürtel und der Verlängerung der Heidemannstraße saniert. Die Achse über die Hei-



Breiter Radweg auf der Äußeren Kanalstraße in Köln. Fotos: Stadt Köln

demannstraße Richtung Blücherpark ist Bestandteil des Fahrradstraßennetzes im Radverkehrskonzept Ehrenfeld. Zukünftig soll diese Achse für Radfahrende im Nebennetz eine attraktive Verbindung zwischen den Bezirken Ehrenfeld und Nippes sein.

In der Grünanlage zwischen Wöhlerstraße und Parkgürtel in Köln-Ehrenfeld wurde der etwa 5 m breite asphaltierte Geh- und Radweg auf einer Länge von ca. 450 m saniert. Der quer durch die Grünfläche verlaufende Weg ist als Teil des Radverkehrsnetzes NRW eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr. Zusätzlich wurde, anschließend



Grünanlage zwischen Wöhlerstraße und Parkgürtel

an die Grünfläche, der Geh- und Radweg entlang des Parkgürtels saniert. Zur Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes wurde der Geh- und Radweg in Betonsteinplatten ausgeführt.



Grünanlage zwischen Wöhlerstraße und Parkgürtel

Die Achse durch die Grünfläche ist Bestandteil des Radverkehrskonzeptes Ehrenfeld. Zukünftig soll diese Achse für Radfahrende im Nebennetz eine attraktive Verbindung schaffen. Zudem stellt der Weg auch innerhalb Ehrenfelds eine wichtige Verbindung für den Radverkehr dar und wird häufig von den Schülerinnen und Schülern der angrenzenden Schulen genutzt.

Moritz Esselbrügge, Stadt Köln

Nahmobilitätsstandorte in der Kölner Altstadt

Mehrere Maßnahmen umgesetzt



Ausgewiesener Nahmobilitätsstandort im Seidmacherinnen-gäßchen in Köln. Foto: Stadt Köln

Im Rahmen des Altstadtkonzeptes wurden in der Altstadt mehrere Maßnahmen in den Bereichen Mobilität, Flächenaufteilung und Stadtraumgestaltung umgesetzt. Dieses Projekt hat aufgrund seines Umfangs und seiner Bedeutung einen hohen Stellenwert in Verwaltung, Politik und Stadtgesellschaft. Am 22. Juni 2020 fand zur Eröffnung ein Pressetermin mit Oberbürgermeisterin Henriette Reker vor Ort statt, um das Gesamtprojekt Altstadt vorzustellen.

Im Zuge des Altstadtkonzeptes wurden u.a. weitere Bereiche als Fußgängerzone deklariert. Um die Abstellensituation durch den Kunden zu optimieren und der Befahrung der Fußgängerzone weiter entgegenzuwirken, weist die Stadt Köln hierzu für E-Scooter und Fahrradverleih erste Bereiche aus, indem sie Kfz-Stellplätze umwandelt. Dies geschieht meist mit zusätzlichen Angeboten für Fahrradparken, Lastenradparken sowie Fahrradverleihsysteme, um ein gebündeltes Angebot zu schaffen.

Sammeln von Erfahrungswerten

Das Projekt dient gleichermaßen dazu, Erfahrungen mit ausgewiesenen Flächen zu erhalten. Die Verwaltung erhofft sich zusätzlich, dass sich Kundenabstellungen im Umfeld dieser Bereiche auf die definierten Flächen konzentrieren und somit die weiteren Straßenräume frei gehalten werden. Die Anbieter sind

daher aufgefordert worden, die Vorgaben einzuhalten und die Flächen regelmäßig zu kontrollieren. Die Altstadt wurde aufgrund der Infrastruktur und der städtebaulichen Bedeutung von der Ausbringung von E-Scootern und Leihrädern durch die Anbieter ausgenommen. Mit den nun eingerichteten Flächen kann nun auch dort ein geordnetes Angebot zur Verfügung gestellt werden, ohne andere Verkehrsteilnehmende in den teils engen Straßenräumen zu beeinträchtigen.

Die Flächen sind gemäß der StVO-Beschilderung gekennzeichnet, Anbieter dürfen zunächst drei E-Scooter bzw. Leihräder ausschließlich dort platzieren. Die Regelung ist abweichend von der aktuellen Qualitätsvereinbarung. Eine Abstellung von fünf E-Scootern pro Anbieter ist nicht umsetzbar, da dadurch nicht mehr ausreichend Fläche für die Kundenabstellung zur Verfügung steht und auch nicht alle Anbieter gleichermaßen vertreten sein können.

Weitere ausgewiesene Flächen sind geplant

Als nächster Schritt sind fünf weitere Standorte auf der westlichen Seite der Fußgängerzone vorgesehen. Auch hier werden ehemalige Kfz-Stellplätze in die Module privates Fahrradparken, Lastenradparken, E-Scooter und Fahrradverleihsysteme umgewandelt. Parallel werden noch am Hauptbahnhof markierte Flächen explizit für E-Scooter eingerichtet.

Wenn die Stadt Köln positive Erfahrungen sammelt, kann die Qualitätsvereinbarung dahin gehend überarbeitet werden, Möglichkeiten zur kontrollierten, reduzierten Ausbringung und Abstellung zu schaffen.

Die Resonanz der Nutzer sowie das Verhalten der Anbieter im Umgang mit ausgewiesenen Flächen werden zukunftsweisend für das weitere Vorgehen über die Altstadt hinausgehender Umgestaltungen sein. Die Einrichtung solcher Standorte sorgt zusätzlich dafür, dass die bisher genutzten Gehwege frei gehalten werden und stellt einen weiteren Beitrag zur Förderung der Nahmobilität dar.

Christian Leitow, Stadt Köln

Neuer Grünpfeil für Radfahrende nach Testversuch auf das gesamte Kölner Stadtgebiet ausgeweitet

Zehn weitere Standorte umgesetzt

Die Stadt Köln setzt den neuen Grünpfeil für Radfahrende um. Das neue Verkehrszeichen, das mit Novellierung der StVO am 28. April 2020 eingeführt wurde, ermöglicht es Radfahrenden, nach vorherigem Anhalten auch bei roter Ampel vorsichtig rechts abzubiegen. Mit einem Erlass des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfa-

len wurden Anfang Mai konkrete Anwendungskriterien für das neue Verkehrszeichen „Grünpfeil nur für den Radverkehr“ erlassen. Anhand dieser Kriterien wird die Grünpfeilregelung für Radfahrende im gesamten Stadtgebiet nun sukzessive ausgeweitet. Bereits seit Januar 2019 wurde der Grünpfeil in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Stra-

ßenwesen an drei Kreuzungen in Köln getestet. An insgesamt zehn weiteren Stellen wurde der neue Grünpfeil für den Radverkehr im Juli 2020 angebracht. Weitere positive Erfahrungen hat die Stadt Köln mit der bereits vor der StVO-Novelle zulässigen Grünpfeilregelung an Fahrradampeln gesammelt.

Oliver Klaholz, Stadt Köln

Radverkehrskonzept Kölner Innenstadt

Umwandlung von Auto- in Radspuren auf den Kölner Ringen



Der Uberring – vor Durchführung der Maßnahme.
Fotos: Stadt Köln



Der Uberring – nach Durchführung der Maßnahme

In der Kölner Innenstadt wird die vom Verkehrsausschuss im Sommer 2019 beschlossene Umwandlung von Auto- in Radspuren an den Kölner Ringen weiter vorangetrieben. Im August wurde am Uberring in nördlicher Fahrtrichtung zwischen Rheinufer und Alteburger Straße eine komfortable Radverkehrsführung eingerichtet. Für den Kfz-Verkehr wurde bereits in der Zufahrt von der Rheinuferstraße die Anzahl der Fahrspuren von zwei auf eine Fahrspur reduziert, sodass eine klare Zufahrtssituation zu den Kölner Ringen mit einer Autospur und einer Fahrspur für Radfahrende entstanden ist. Auf dem nun markierten, ca. 400 m langen Abschnitt konnte überwiegend ein Radfahrstreifen in einer Breite von 2,5 m markiert werden. In einem kurzen Abschnitt vor dem Gebäude des ehemaligen Rautenstrauch-Joest-Museums wird der Radfahrstreifen für einen Schutzstreifen unterbrochen, um Anwohnenden, Paketdienstleistenden und Gewerbetreibenden dort die Möglichkeit zum Laden und Liefern zu geben. Zukünftig dürfen am Uberring keine Fahrzeuge mehr halbseitig auf dem Gehweg stehen, wodurch die Gehwegflächen wieder voll dem Fußverkehr zur Verfügung stehen. Zudem werden rund 50 neue Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Mit der Umsetzung der Planung Uberring wird ein attraktiver und konfliktarmer Netzanschluss von der Rheinuferstraße zu den Kölner Ringen gewährleistet.

Weitere Abschnitte realisiert

Nahezu zeitgleich wurde im Kernbereich der Ringe die im Oktober 2018 eingerichtete Pilotstrecke nach Norden in Richtung Rudolfplatz verlängert. Auf dem Habsburgerring zwischen Richard-Wagner-Straße/Pilgrimstraße und Lindenstraße/Schaafenstraße wurde hierfür in beiden Fahrtrichtungen eine Kfz-Spur in eine Radspur umgewandelt. Damit ist zwischen Zülpicher Platz und Rudolfplatz eine kontinuierliche Führung der Radinfrastruktur auf der Fahrbahn gegeben.

Im September 2020 wurde zudem auf dem Hohenstaufenring im Bereich der oben bereits erwähnten Pilotstrecke zwi-

schen Lindenstraße und Beethovenstraße mit dem vollständigen Rückbau der baulichen Radwege begonnen. Eine hierzu im letzten Sommer durchgeführte Untersuchung einschließlich Befragung hat ergeben, dass sich das mit der Pilotstrecke eingeführte Prinzip mit breiten Radfahrstreifen statt schmaler baulicher Radwege für den Großteil der Radfahrenden bewährt hat. Die Nebenanlagen konnten somit vollständig den zu Fuß Gehenden zur Verfügung gestellt werden, sodass Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in diesem Abschnitt der Vergangenheit angehören.

Es ist geplant, bis Ende Oktober 2020 zwei weitere Abschnitte der Ringe-Planung umzusetzen (nördlich Barbarossaplatz und nördlich Rudolfplatz).

Bisher wurden im Jahr 2020 bereits 500 m Autospur auf dem Uberring und auf dem Habsburgerring in Radspuren umgewandelt. Es folgen bis Ende 2020 am Barbarossaplatz, auf dem Hohenstaufenring und auf dem Hohenzollernring insgesamt weitere 550 m.

Fabian Fohlmeister, Stadt Köln



Umwandlung Auto- in Radspuren – Arbeitsprogramm 2020

Neue Qualität für Fahrradstraßen in Münster

Sicherer – schneller – komfortabler



Fahrradstraße Bismarckallee vor und nach Umgestaltung.
Fotos: Stadt Münster

Die großflächige, stadtweite Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel sowie einer höheren Aufenthaltsqualität gilt als eine zentrale Herausforderung der Verkehrs- und Mobilitätsplanung in Städten und Gemeinden. Das Ziel ist klar, die Lösungen sind schwierig. Denn Verkehrs- und Mobilitätsplanung äußert sich oftmals in persönlicher und hoch emotionalisierter Betroffenheit. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn (Park-)Raum neu verhandelt wird. Geht es um konkrete Veränderungen, sind diese vor der „eigenen Haustür“ oftmals nicht erwünscht oder werden kritisch gesehen.

Münster startet beim Radverkehr durch

Das Oberzentrum Münster mit seinen 315.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist ohne Frage eine Fahrradstadt und hierfür deutschlandweit sowie international bekannt. 40% der Wege erledigen die Münsteranerinnen und Münsteraner täglich mit dem Fahrrad. Erklärtes Ziel der Stadt Münster ist es, noch mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern. So soll der Radverkehrsanteil mittelfristig auf 50% gesteigert werden. Hierfür ist es nötig, die teils in die Jahre gekommene Infrastruktur den aktuellen Herausforderungen und Ansprüchen



anzupassen. Beispielhaft zu nennen sind hier die dynamische Bevölkerungsentwicklung, Verkehrszunahme, gestiegene Nutzungsansprüche, begrenzte Flächenverfügbarkeit, Klima- und Umweltschutz sowie die technische Weiterentwicklung des Fahrrades als Verkehrsmittel (E-Bikes, Lastenräder).

Die Fahrradstadt Münster hat sich unter diesen Vorzeichen das ehrgeizige Ziel gesetzt, den Mobilitätswandel aktiv zu gestalten und hierfür u.a. richtungsweisende, mutige infrastrukturelle Lösungen zu finden. Denn Münster will und wird noch entschlossener als in den vergangenen Dekaden neue Wege für eine zukunftsweisende Fahrradmobilität gehen.

Münsters Fahrradstraßen im Wandel

Deshalb beschloss der Rat der Stadt Münster im vergangenen Jahr neue Qualitätsstandards für Fahrradstraßen nach niederländischem Vorbild, die mit der Umverteilung des öffent-

lichen Raums zugunsten des Radverkehrs einhergehen. Denn sie ermöglichen einen sicheren, schnellen und komfortablen Radverkehr, indem erstmalig auch umfassend Kfz-Stellplätze sehr deutlich reduziert werden. Erste Bau- sowie Markierungsmaßnahmen sind in Frühjahr und Sommer 2020 bereits umgesetzt worden und haben zu einem vollkommen neuen Erscheinungsbild der Straßenräume geführt.

Grundsätzlich ist die Ausweisung von Fahrradstraßen ein geeignetes Instrument zur Radverkehrsförderung. Fahrradstraßen bündeln bei wahrnehmbarem Design, qualitativvoller Gestaltung und konsequenter Netzplanung die Radverkehrsströme. Sie erhöhen die objektive und die subjektive Sicherheit, stellen eine attraktive, komfortable Alternative abseits der Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen dar und gelten darüber hinaus als Imagefaktor. Somit sind qualitativ hochwertige Fahrradstraßen sehr sinnvoll, um das städtische Ziel „Radverkehr zukunftsgerecht entwickeln, um mehr Radverkehr zu generieren“ zu erreichen. Gleichzeitig verbessert eine fahrradfreundlich gestaltete Straße spürbar die Lebens-/Aufenthaltsqualität.

Bundesweit – und somit auch in der Fahrradstadt Münster – wurde das Instrument der Fahrradstraße in der Vergangenheit allerdings häufig ohne entsprechend qualifizierte Ausgestaltung und erkennbaren Netzzusammenhang genutzt. Festzustellen ist, dass die Quantität vorhandener Fahrradstraßen zumeist nicht mit der entsprechenden Qualität für Nutzerinnen und Nutzer einhergeht. In ihrer Gestaltung waren die bestehenden Münsteraner Fahrradstraßen – bis auf unauffällige Beschilderungen und verblasste Piktogramme – nicht von sonstigen Erschließungsstraßen zu unterscheiden. Meist existierten trotz z.T. geringer Fahrgassenbreiten weder Einschränkungen für den Kfz-Durchgangsverkehr noch für den ruhenden Verkehr. Die aktuell fehlende Wahrnehmbarkeit und Qualität von Fahrradstraßen führte in der Konsequenz sogar zu unterschiedlichen Interpretationen der geltenden Regeln (Fahrradstraße versus „normale“ Erschließungsstraße). Dies wiederum äußerte sich oftmals in gefährlichen oder behindernden Begegnungssituationen, Überhol- und Parkvorgängen.

Neue Qualitätsstandards

Daher gelten in Münster seit dem vergangenen Jahr einheitliche, möglichst zügig zu realisierende Qualitätsstandards für die Gestaltung bestehender sowie geplanter Fahrradstraßen. Damit setzt Münster als erste Kommune in Deutschland die folgenden neuen Maßstäbe, die auf aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie Regelwerken beruhen.

1. Fahrgasse

Die Breite der Fahrgasse muss künftig mindestens 4,00 m (zzgl. 0,50 bis 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz) betragen. Sie ist Grundlage dafür, dass die Fahrradstraße ihre Funktion für Radfahrende erfüllen kann. Denn sie soll besonderen Komfort und Verkehrssicherheit gewährleisten, indem sie das Nebeneinanderfahren und eine Fahrt ohne Hindernisse ermöglicht.

So wird auch den immer differenzierteren Fahrradtypen (Lastenrädern, Pedelecs etc.) sowie den steigenden Platzansprüchen im Radverkehr Rechnung getragen. Vielerorts lässt sich dieser Standard nur erreichen, wenn die Flächeninanspruchnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs deutlich reduziert wird und zumin-

dest einseitig das Parken entfällt. Umgekehrt führen zu breite Fahrgassen dazu, dass die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zunehmen. Die optische Wirkung der Straße steht dann im Gegensatz zu ihrer Funktion als Radverkehrsachse. Daher darf die Fahrgassenbreite maximal 5,00 m (zzgl. 0,50 bis 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz) betragen. Dies kann u.a. durch Bepflanzungen, breitere Sicherheitsbereiche, Fahrradabstellanlagen oder Stadtmobiliar gelingen. Für den Fall, dass Bus-Bus-Begegnungsverkehre auf Fahrradstraßen abgewickelt werden (sollen), ist ausnahmsweise eine Fahrgassenbreite von 6,00 m mit begleitenden, geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen vorzusehen.

2. Einschränkungen Kfz-Verkehr

Soweit Kfz-Verkehr im Rahmen der Straßenverkehrsordnung ausnahmsweise stattfinden darf, werden u.a. „Anlieger frei“-Regelungen i.V.m. baulichen Maßnahmen (z.B. Diagonalsperren, die für Fahrräder und Lastenräder komfortabel passierbar sind) sowie Einbahnstraßenregelungen für den Kfz-Verkehr geprüft, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Dies gilt insbesondere dann, wenn Fahrradstraßen durch beengte Flächenverhältnisse lediglich geringe Kfz-Mengen abwickeln können oder aber als „Schleichwege“ zweckentfremdet werden.

Darüber hinaus werden die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum eingeschränkt, wenn dies für die genannte Fahrgassenbreite nötig ist. Die Unfallgefahr, bspw. sogenannter Dooring-Unfälle, lässt sich mit der aufgeweiteten Fahrgasse in Verbindung mit einem ausreichenden Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis – 0,75 m) deutlich senken. Gleichzeitig reduziert sich auch die Unfallgefahr durch ein- und ausparkende Kfz, wenn der ruhende Verkehr in einer Fahrradstraße eingeschränkt wird. Einhergehend lassen sich durch den Raumgewinn das Fahrradparken oder der Fußverkehr begünstigen. Insgesamt erhöht sich dadurch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum deutlich.

3. Roteinfärbung

Nur die Fahrgasse (ausgenommen Sicherheitstrennstreifen und Parkstände) wird flächig rot eingefärbt. Zusätzlich sind die Einmündungsbereiche zu markieren und ggf. durch gestaltete „Tor-Situationen“ (z.B. Aufpflasterungen, beidseitige Inseln) hervorzuheben. So lenkt die rot eingefärbte Fahrbahn das Augenmerk auf den Radverkehr. Sie zeigt, dass Radfahrerinnen und Radfahrer hier Vorrang haben. Die Straße ist eindeutig als Radverkehrsinfrastruktur wahrnehmbar, denn rote Farbe wird gemeinhin und insbesondere in Münster mit Radfahren assoziiert.

4. Bevorrechtigung und Ausstattung

Fahrradstraßen sind gegenüber einmündenden Nebenstraßen zu bevorzugen. Dies unterstützt die Bedeutung der Fahrradstraße als möglichst durchgängige Verbindung und trägt zu einem komfortablen Radverkehrsfluss bei.

In Ergänzung dazu sind in den Fahrradstraßen künftig Flächen für Carsharing-Fahrzeuge vorgesehen, um das Leben ohne eigenes Auto zu vereinfachen. Zusätzlich sehen die Planungen weitere Fahrrad- sowie Lastenradstellplätze in den neu gestalteten Fahrradstraßen vor. Dieses bietet sich insbesondere in Einmündungsbereichen an. Denn hiermit ist der positive Effekt

verbunden, dass dort notwendige Sichtbeziehungen sichergestellt werden können. Heute führen widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge in Einmündungs- und Kreuzungsbereichen häufig zu gefährlichen Situationen oder gar Unfällen.

Die Umgestaltung nimmt Fahrt auf

Bislang sind in Münster bereits elf Fahrradstraßen umgestaltet worden: Insgesamt 6.200 m rote komfortable Fahrgassen und in der Konsequenz teils deutlich weniger Kfz-Parken sind das Ergebnis. Alles wird begleitet von einer Kampagne mit Großflächenplakaten und Postkarten, Pressemitteilungen und Vor-Ort-Gesprächen.



Drohnenaufnahme der fertiggestellten Fahrradstraße Goldstraße. Foto: Patrick Schulte

Bisherige Erfahrungen

Einerseits erreichten die Verwaltung erste positive Rückmeldungen und die Umsetzung wurde konstruktiv aufgefasst. Dies zeigt, dass die beschlossenen Qualitätsstandards fachlich begründet sind und sich die Stadt Münster mit ihrem Vorgehen auf dem richtigen Weg befindet.

Andererseits wurden auch Sorgen und Kritikpunkte geäußert. Kontroverse Diskussionen entstanden insbesondere über die Reduktion des Parkens im öffentlichen Straßenraum, ohne

dass hierfür adäquater Ersatz vorgesehen wurde und wird. Gleichzeitig ist einzuräumen, dass die Kommunikation der Vorhaben sowie der entsprechenden Konsequenzen gegenüber direkten Anwohnerinnen und Anwohnern teilweise zu kurzfristig erfolgte. Dies führte teils zu Unverständnis und berechtigter Kritik.

Die Verwaltung hat darauf entsprechend reagiert, indem die Bürgerinnen und Bürger künftig frühzeitig und umfassend in die Planungen einbezogen werden (z.B. Online-Beteiligung, temporäre Umsetzungen in der Straße zur Erlebbarkeit, Begehungen). Soweit es die aktuellen Corona-Hygienevorgaben zulassen, sollen auch Präsenzveranstaltungen vor Ort stattfinden. Darüber hinaus wird die Verwaltung den Prozess der Kommunikation und baulichen Umsetzung umfassend evaluieren sowie bei Bedarf optimieren.

Nachmachen erwünscht

Mit Umsetzung der vom Rat der Stadt Münster beschlossenen neuen Qualitätsstandards erhalten die Münsteraner Fahrradstraßen einen spürbaren Gewinn an Sicherheit, Komfort, Reisezeit und Aufenthaltsqualität (verbesserte Straßenraum- und Stadtgestaltung).

Die neuen Standards verstehen sich darüber hinaus nicht als Münsteraner Spezifikum. Sie sind grundsätzlich in jeder anderen Kommune sowohl in bestehenden als auch in neuen Fahrradstraßen umsetzbar. Die erstmalige Einrichtung von Fahrradstraßen nach diesem Standard könnte beispielsweise auch in einem Verkehrs- oder Modellversuch erfolgen. Sie bieten auf jeden Fall das Potenzial, mehr Menschen zum Radfahren einzuladen, und leisten damit einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz, zur Verkehrssicherheit sowie zu einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität im Wohnquartier.

Um Verständnis und Akzeptanz bei den Anliegern für die Einrichtung von Fahrradstraßen zu erhöhen, ist eine umfassende öffentliche Kommunikation und Beteiligung über den gesamten Planungs- und Bauprozess unerlässlich.

Phillip Oeinck und Annika Schröder, Stadt Münster

Schwarzbachtrasse in Wuppertal offiziell eröffnet

Zur Eröffnung der Schwarzbachtrasse sind der Oberbürgermeister Andreas Mucke, Staatssekretär Gunther Adler aus Berlin sowie viele Begleiter und Unterstützer der Schwarzbachtrasse aus den Reihen der Wuppertalbewegung gekommen.

Die Wuppertaler Parteien waren u.a. durch ihre Kandidaten für die Oberbürgermeister-Wahl Henrik Dahmann, Marcel Hafke, Bernhard Sander und Prof. Uwe Schneidewind sowie BezirksbürgermeisterInnen und Stadträte prominent vertreten. Mit Dr. Josef Beutelmann, Dirk



Feierliche Eröffnung der Schwarzbachtrasse. Foto: Wuppertalbewegung

Cleff, Rolf Rosenthal und Gunther Wölfges wurden wichtige Unterstützer der Barmenia, Carl W. Cleff GmbH, Jackstädt

Stiftung und der Stadtparkasse Wuppertal begrüßt. Sie haben nicht nur die Nordbahntrasse, sondern in der Folge auch die Schwarzbachtrasse mit auf den Weg gebracht. Dank gilt auch den über 1.000 Unterstützern, deren komplette Liste am Sponsorenplatz der Nordbahntrasse am Uellendahler Viadukt zu finden ist. Damit ist das Kapitel Trassenbau der Wuppertalbewegung e.V. erfolgreich abgeschlossen.

Wuppertalbewegung e.V.



Leezenflow: Aus Münster für Münster eine grüne Welle für den Radverkehr. Foto: Stadt Münster

Fahrradnetz 2.0 für Münster

Planungsprozess startet

Münster ist ohne Frage eine Fahrradstadt. Sehr viele Wege erledigen immer mehr Menschen hier mit dem Fahrrad. Erklärtes Ziel der Stadt Münster ist es, noch mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern. Um die teilweise in die Jahre gekommene Infrastruktur an diese Entwicklung anzupassen, erarbeitet die Stadt Münster nun ein lückenloses systematisches Fahrradnetz 2.0., das Schritt für Schritt umgesetzt werden soll. Die umfassende Planung hierfür übernehmen die Ingenieur- und Managementberatung Rambøll sowie die Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Alrutz. Dabei sollen auch die Bürgerinnen und Bürger einbezogen werden.

Rund 40% aller Wege legen die Bürgerinnen und Bürger in Münster mit dem Fahrrad zurück – der Spitzenwert unter den deutschen Großstädten. Denn sie finden in der Stadt, beispielsweise mit der 4,5 km langen autofreien Promenade, bereits gute Bedingungen für den Radverkehr vor. Gleichzeitig kann die teils in die Jahre gekommene Infrastruktur den heutigen Nutzungsansprüchen und dem aktuellen sowie künftigen Radverkehrsaufkommen vielerorts nicht mehr gerecht werden.

„Selten kommen Radfahrerinnen und Radfahrer hier in einen Fahrradflow. Zu enge, schadhafte oder gar fehlende Radwege verhindern das. Um der Fahrradmobilität in Münster auf ein neues Level zu verhelfen, entwickelt die Stadt Münster deshalb ein neues Fahrradnetz“, erläutert Projektleiterin Annika Schröder vom Fahrradbüro der Stadt Münster. „Vom Kfz-Strasennetz kennen wir das. Da gibt es auch eine Unterscheidung der Straßen je nach Funktion: Hauptstraßen, Nebenstraßen, Erschließungsstraßen. Eine solche Routenabstufung brauchen wir auch für den Radverkehr.“

Ziel der Netzplanung ist der einfache, komfortable und sichere Fahrradverkehr von Tür zu Tür, der in das städtische Gesamtverkehrsnetz integriert ist. Dabei steht nicht der einzelne Radweg im Fokus, sondern das Fahrradnetz als Ganzes.

Expertise aus Dänemark und den Niederlanden

Unterstützen sollen Erfahrungen aus Dänemark und den Nie-

derlanden, wo der Radverkehr landesweit einen ähnlichen Stellenwert wie in Münster hat. Auch dort wurde die Infrastruktur kontinuierlich ausgebaut, sodass Radwege dort mindestens 2 bis 2,5 m breit sind, an vielen Stellen auch 3 m oder mehr. Zudem ergänzen Fahrradstraßen, auf denen der Radverkehr wirklich bevorzugt wird, die Radwegrouten. Eine grundlegende Neuaufteilung des Straßenraums ermöglicht diese sichere Infrastruktur für den Radverkehr.

Mit Rambøll und PGV Alrutz kommt diese Expertise nun nach Münster. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beider Firmen aus Deutschland, Dänemark und den Niederlanden werden in den nächsten zwölf Monaten die Verkehrsinfrastruktur in Münster sehr genau untersuchen und aufbauend auf ihren Erfahrungen aus namenhaften Fahrradstädten ein neues Fahrradnetz entwickeln.

„Es ist uns eine besondere Ehre, Deutschlands Fahrradstadt Nummer eins bei der zukunftsweisenden Fahrradplanung zu unterstützen. Wir werden Münster sehr genau unter die Lupe nehmen und schauen, was sich aus Dänemark und den Niederlanden übertragen lässt. Auch wenn man hier besser und sicherer als fast überall in Deutschland radelt: Was Münster braucht, ist ein lückenloses, hierarchisches Fahrradnetz und mehr Platz fürs Rad“, erklärt Torsten Perner, Projektleiter des Planungskonsortiums.

Bürger miteinbeziehen

Die Erfahrung aus der Entwicklung von Radverkehrsprojekten in Dänemark zeigt, dass die Konzepte, die unter Einbezug der Bürgerinnen und Bürger entstehen, schließlich auch am besten angenommen werden. Daher schlägt auch Münster einen partizipativen Weg ein: In einem Beteiligungsprozess wird kontinuierlich über den derzeitigen Planungsstand informiert und die Bürgerinnen und Bürger werden zu konkreten Fragestellungen für den Radverkehr der Zukunft befragt.

Stadt Münster

Lückenschluss in der Bergheimer Straße in Neuss

Werkstattverfahren mit Sicherheitsauditor führte zur Lösung

Mit Fertigstellung der dortigen Kanalbaumaßnahme und folgender Umgestaltung des Straßenraums können Radfahrer die Bergheimer Straße erstmals bis zur Neusser Innenstadt in beide Fahrtrichtungen befahren.

Die Bergheimer Straße verbindet als Verlängerung der B 477 den Neusser Süden mit der Innenstadt. Historisch war die Straße zwischen dem Friedrich-Ebert-Platz und der Weberstraße über eine Strecke von etwa 1,5 km eine zweispurige Einbahnstraße. Bereits in den 1990er-Jahren wurde die Zweispurigkeit zurückgenommen, stadtauswärts ein Radfahrstreifen eingerichtet und im Bereich des Neusser Schulzentrums bis zum S-Bahn-Haltepunkt Neuss-Süd ein gegenläufiger Radfahrstreifen installiert.

Für den verbleibenden innerstädtischen Abschnitt schien es aufgrund des engen Straßenraums lange keine Lösung zu geben, um Radfahrer auf den letzten 600 m bis zum Friedrich-Ebert-Platz entgegen dem Kfz-Verkehr zu führen. Mit vorlaufender Mediation



Neugestaltung der Bergheimer Straße.
Foto: Stadt Neuss

wurde im Rahmen eines Werkstattverfahrens mit Anwohnern, ADFC, Bus- und Entsorgungsbetrieben, Politik und Verwaltung sowie unter Begleitung eines Sicherheitsauditors 2015 schließlich eine Lösung gefunden: Die Bergheimer Straße sollte in beide Richtungen einen Schutzstreifen erhalten und der Übergang zwischen gegenläufigem Schutzstreifen und Gehweg lediglich durch einen Rinnenstein abgetrennt werden. Gegen Beparkung des Gehwegs wurde eine Pollerreihe eingeplant. Zusätzlich sollte die zulässige Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h heruntergesetzt werden.

Ein erster Bauabschnitt wurde im Mai 2017 fertiggestellt und hat sich in der Praxis bewährt. Mit Abschluss der letzten Bautätigkeiten wurde die Planung Ende August 2020 umge-

setzt und wird in den ersten Tagen bereits gut durch Radfahrer genutzt.

Stadt Neuss

Monheimer Radschnellweg

Bis Ende 2020 ist die Realisierung eines weiteren Kilometers geplant

Die gemeinsame Radschnellwegtrasse der Städte Neuss, Düsseldorf, Langenfeld und Monheim am Rhein wurde im Rahmen des Planungswettbewerbs des Landes Nordrhein-Westfalen als eines der fünf Siegerprojekte prämiert. Die in der Wettbewerbsphase entwickelte und prämierte Vorzugstrasse wurde in einer gemeinsamen Machbarkeitsstudie geprüft und perfektioniert.

Sieben Jahre nach der Prämierung als Siegertrasse hat die Stadt Monheim am Rhein einen ersten kleinen Teilabschnitt des kommunalen Radschnellweges fertiggestellt und eröffnet. Die etwa 250 m lange Strecke wurde im Rahmen von Erschließungsarbeiten realisiert. Auch die entsprechende grüne Markierung wurde hier bereits aufgebracht, sodass sich vor Ort ein erstes Bild davon ergibt, wie der künftige Radschnellweg optisch bald überall aussehen wird.

In diesem Jahr soll ein weiterer 1 km langer Abschnitt im Norden Monheims fertiggestellt werden. Im Mai 2020 haben die Arbeiten an der Stadtgrenze zur Stadt Düsseldorf begonnen. Die Trasse verläuft entlang zweier Baumberger Kleingartenvereine im Westen und zwei Hellerhofer Kleingartenvereine im



Osten zukünftig zunächst auf einer 4 m breiten Fahrradstraße, die jedoch schnell in einen ebenso breiten Radweg mit parallel dazu verlaufendem Fußweg übergehen wird.

Vom Minikreisel im Übergang Europaallee/Holzweg geht es dann zwischen dem künftigen im oberen Teil als Fahrradstraße ausgewiesenen Landecker Weg und der Hegelstraße,



Radfahrende genießen das Fahrerlebnis auf dem Radschnellweg. Fotos: Tim Kögler

auf dem bereits seit vielen Jahren bestehenden gemischten Fuß- und Radweg, zwischen den Häusern hindurch weiter. Auch dieser Abschnitt wird im Zuge des Radschnellwegs verbreitert.

Die Arbeiten werden weiterhin sukzessive von Norden nach Süden umgesetzt. Nach Fertigstellung des nördlichen Bauabschnittes soll der nächste Bauabschnitt mit dem Bau zweier Mikreisverkehre entlang der Benrather Straße folgen. Für den anschließenden Verlauf entlang der Baumberger Chaussee weiter Richtung Norden sind in 2020 Fördermittel für die Erstellung der Ausführungsplanung beantragt worden. Bereits im nächsten Jahr soll der Antrag für den Bau folgen, um eine schnellstmögliche Fertigstellung des Monheimer Radschnellweges zu gewährleisten.

Komfortabel und schnell wird der Radschnellweg Radlerinnen und Radler so künftig nahezu gradlinig durch das gesamte Stadtgebiet führen, um, von Norden aus kommend, erst an der Stadtgrenze zu Leverkusen, in Höhe Alfred-Nobel-Straße, zu enden. Es gibt intensive Abstimmungen mit der Stadt Leverkusen, den Weg auch von dort aus dann noch weiter fortzusetzen. Der Monheimer Radschnellweg wird durch das Land Nordrhein-Westfalen gefördert.

Stephanie Augustyniok, Monheim am Rhein

RS1-Brücke in Essen montiert

Lückenschluss über den Berthold-Beitz-Boulevard soll im Frühjahr 2021 freigegeben werden

Die Brücke über den Berthold-Beitz-Boulevard nimmt Formen an: Seit dem Februar 2020 arbeitet der Regionalverband Ruhr (RVR) an der neuen Verbindung zwischen Krupp-Park und der Universität Essen auf der ehemaligen Trasse der Rheinischen Bahn, dem späteren Radschnellweg Ruhr (RS1). Am 19. September wurden drei Brückenteile auf die fertig betonierten Widerlagerwände an beiden Straßenseiten gelegt und zusammenmontiert.

Zwei Schwerlastkräne und weitere Fahrzeuge haben die jeweils 70 Tonnen schweren und fast 82 m langen Elemente, die auf einem benachbarten großen Platz vorbehandelt wurden, über die Kreuzung gehoben. Während der Arbeiten war die Kreuzung für den gesamten Verkehr gesperrt.

Im Spätherbst werden weitere Brückenteile wie Fahrbahn und Geländer montiert. Die geplante Stahlbrücke kann auf mehr als 6 m Breite genutzt werden. Sie kommt ohne Mittelstütze aus, damit der vorhandene Mittelstreifen in Zukunft auch als Straßenbahn-



Wichtiger Lückenschuss auf dem RS1
Fotos: RVR/Wiciok

trasse genutzt werden kann. Die Brücke ist eine Verbundkonstruktion mit Stahlbetonwiderlagern und Stahlverbundfertigteilen. Die Fahrbahndecke wird asphaltiert. Zudem wird der 4 m breite Radweg durch einen Trennstreifen von dem 2 m breiten Fußweg abgeteilt. Die Brücke erfüllt somit die Qualitätsstandards für Radschnellwege.

Das Bauwerk sorgt dafür, dass Radfahrer und Fußgänger künftig sicher und zügig über den Berthold-Beitz-Boulevard in Essen gelangen. Bislang müssen Radfahrer, die den Radschnellweg Ruhr zwischen Essen und Mülheim an der



Ruhr nutzen, die Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn verlassen und den stark frequentierten Berthold-Beitz-Boulevard überqueren. Die Brücke ist ein wichtiger Lückenschluss auf dem RS1.

Die Kosten für Planung und Bau belaufen sich auf rund 3,1 Mio Euro. Das Land NRW übernimmt 80% der Aufwendungen im Rahmen des Regionalen Wirtschaftsförderungsprogramms (RWP). Der Regionalverband Ruhr steuert Eigenmittel in Höhe von 600.000 Euro bei. Die Brücke mit allen Zuwegen soll im Frühjahr 2021 für Radfahrer und Fußgänger freigegeben werden.

rvr.ruhr

Die Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen

Ein Überblick zum aktuellen Sachstand



Regionalniederlassung Ruhr Radschnellweg 1 (Duisburg–Hamm)

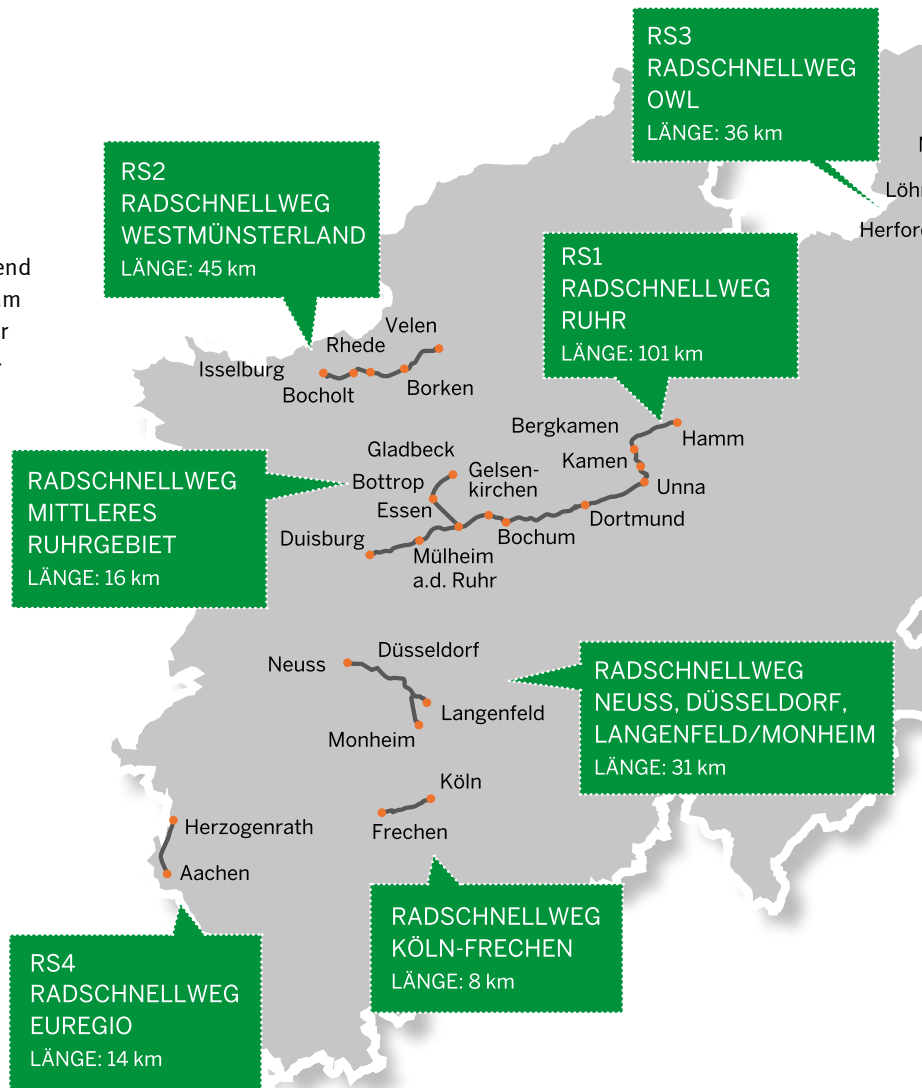
Der RS1 von Duisburg bis Hamm wird federführend durch die Regionalniederlassung (RNL) Ruhr in Bochum betreut. Um die Planung und bauliche Umsetzung der rund 100 km langen Strecke schnellstmöglich voranzutreiben, wurden planerische Aufgaben an einige Städte und den Regionalverband Ruhr übertragen, die bereits an der Entwicklung der Machbarkeitsstudie mitgewirkt haben. So planen die Städte Duisburg, Bochum, Dortmund und Hamm den RS1 auf ihrem jeweiligen Stadtgebiet. Der Regionalverband Ruhr erstellt die Planung für die bereits befahrbare Strecke „Radweg Rheinische Bahn“, die 2015 als Modellstrecke für den Verkehr freigegeben wurde und nun auf den baulichen Standard für Radschnellwege in NRW gebracht werden muss. Die Abschnitte in Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Unna, Kamen und Bergkamen werden durch Ingenieure der RNL Ruhr eigenständig geplant.

Durch dieses Konzept der Planungsaufteilung ist es möglich, die Planung auf der gesamten Strecke parallel zu betreiben und den hohen, aber erforderlichen Personalaufwand auf mehrere Schultern zu verteilen. Der finanzielle Aufwand der Städte z.B. für Ingenieurleistungen wird dabei durch das Land NRW getragen.

Gebaut wird der RS1 derzeit im Abschnitt Gelsenkirchen. In Bochum wird ebenfalls ein Teil einer Ortsdurchfahrt gebaut, für den die Stadt Bochum Baustütze ist. Planerisch weit fortgeschritten ist auf Bochumer Stadtgebiet außerdem der Abschnitt zwischen der A 40 und der Parkstraße, der an den Gelsenkirchener Abschnitt anschließt und der sicherlich auch in nicht allzu ferne Zukunft in den Bau geht.

An anderen Abschnitten (etwa RS1 im Essener Abschnitt) beschäftigen die Planer rechtliche Fragestellungen. Zum Beispiel muss für den Bau des RS1 ein Gleisanschluss zum ansässigen Werksgelände von Evonik geändert werden, für das zunächst eine Fachplanung erstellt, die dann letztendlich durch das Eisenbahnbundesamt genehmigt werden muss. Oder es kommen städtebauliche Planungen dazu, wie z.B. die Entwicklung des sogenannten „Eltingviertels“ zwischen Gladbecker Straße und Altenessener Straße in Essen, die mit der Planung des RS1 in Einklang zu bringen sind.

Weitere Abschnitte, wie z.B. im Kreis Unna, erfordern aufgrund des Eingriffs in Natur und Landschaft die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsstudie, in der der Planungsraum



in allen Vegetationsperioden betrachtet werden muss und die eine Grundlage zur Auswahl der Linienführung gibt. Solche großen und zeitaufwendigen Gutachten sind glücklicherweise nicht überall erforderlich. Dort, wo es das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz jedoch vorschreibt, ist immer auch anschließend ein Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts erforderlich.

Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet Radschnellweg MR (Essen–Bottrop–Gladbeck)

Die Planung des RS MR wird federführend durch die RNL Ruhr betreut. Der RS MR verbindet zukünftig die Städte Gladbeck, Bottrop und Essen und schließt an seinem südlichen Ende an den RS1 an. Für den Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt, in der mögliche Varianten be-

schrieben werden. Auch hier gilt es, die geplante Streckenführung unter straßenplanerischen Gesichtspunkten „durchzuplanen“ und insbesondere hinsichtlich der Umweltverträglichkeit zu prüfen.

Analog zum RS1 sollen auch hier die planerischen Arbeiten anhand von Planungsvereinbarungen auf mehrere Schultern verteilt werden. Die Stadt Gladbeck hat bereits signalisiert, die Planung auf ihrem Stadtgebiet in Kürze übernehmen zu können.



Regionalniederlassung Münsterland Radschnellweg Westmünsterland RS2 (Isselburg–Velen)

Der insgesamt 45 km lange Abschnitt soll in wesentlichen Teilen auf der ehemaligen Bahnstrecke (Isselburg–Coesfeld) liegen. Teilbereiche der ehemaligen Trasse sind in der Örtlichkeit vorhanden. Daher wurde auch die Planung in Abschnitte gegliedert. Zwischen dem Kreis Borken und der RNL Münsterland wurde eine Vereinbarung geschlossen, dass der Kreis einen baureifen Entwurf für die Teilstrecke (Bocholt–Rhede) erstellt und dem Landesbetrieb zur Baudurchführung übergibt.

Die Planung hierzu ist weit fortgeschritten, derzeit ist jedoch noch fraglich, ob das Baurecht über den sogenannten „Fall unwesentlicher Bedeutung“ (also ohne Planfeststellungsverfahren) erreicht werden kann. Es gibt einige Grunderwerbsfälle, die zur Erreichung des Baurechts auf freihändiger Basis zu lösen sind, darüber hinaus verläuft ein Teilabschnitt der Strecke in unmittelbarer Nähe von Grundstücken, die derzeit die Trasse als Garten nutzen.

Parallel zur Planung des RS2 wurde auch eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke erstellt. Die endgültige abgestimmte Bewertung steht noch aus.



Regionalniederlassung Ost-Westfalen Radschnellweg Ostwestfalen-Lippe RS3 (Herford–Löhne–Bad Oeynhausen–Porta Westfalica–Minden)

In der RNL Ost-Westfalen ist derzeit der Radschnellweg RS3 (Herford–Minden über Löhne/Bad Oeynhausen) in Vorplanung – mit noch nicht genau festgelegter Trasse. Bisher gibt es eine Studie mit mehreren Trassenvarianten. Die Planung obliegt den Kommunen, insbesondere die Städte Löhne und Bad Oeynhausen sind hier engagiert tätig.



Regionalniederlassung Ville-Eifel RS4/Radschnellweg Euregio (Aachen–Herzogenrath, plus Verbindung an eine geplante Snelfietsroute im niederländischen Kerkrade)

Grenzüberschreitend wird derzeit durch die RNL Ville-Eifel geplant. Der RS4 – der Radschnellweg Euregio von Aachen nach Herzogenrath – soll mit einer zusätzlichen Verbindungsstrecke an die auf niederländischer Seite geplante Snelfietsroute Richtung Kerkrade angebunden werden. Der RS4 wird eine Länge von ca. 14,3 km haben, davon liegen 2,7 km in der Zuständigkeit der Stadt Aachen und 11,6 km in der Zuständigkeit von Landesbetrieb Straßenbau NRW. Eine Projektgruppe aus der Städte Region Aachen sowie den Städten Aachen und Herzogenrath führt die Planung auf Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung in den Abschnitten der Zuständigkeit des Landes NRW durch. Landesbetrieb Straßenbau NRW begleitet die Planung eng.

Derzeit werden die Unterlagen für die Linienfindung und die Vorplanung vorbereitet. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) muss eine Artenschutzprüfung durchgeführt werden und die bei Naturschutzthemen betroffenen Träger öffentlicher Belange (Höhere und Untere Naturschutzbehörde, anerkannte Umweltverbände, Biostation) werden noch in diesem Jahr dazu angehört. Bis Mitte 2021 ist die Durchführung des Linienfindungsverfahrens einschließlich der öffentlichen Vorstellung der Vorplanungsunterlagen und der UVS vorgesehen. In diesem Verfahren wird eine erneute Beteiligungsmöglichkeit eröffnet.

Regionalniederlassung Niederrhein Radschnellweg Neuss–Düsseldorf–Langenfeld

Zurzeit wird von Landesbetrieb Straßenbau NRW die Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt, mit einem Abschluss ist noch im Herbst 2020 zu rechnen.

Der Termin zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt voraussichtlich Ende 2020 und wird aufgrund der aktuellen Situation in digitaler Form stattfinden. Die Durchführung eines vereinfachten Linienbestimmungsverfahrens wird ca. in 2021 erfolgen und mit der Bestimmung der Linie durch das Ministerium für Verkehr des Landes NRW abgeschlossen. Hierzu sind die Ratsbeschlüsse der Städte erforderlich.

Außerdem wird unter Federführung der Stadt Düsseldorf eine Vereinbarung mit den Städten Neuss, Düsseldorf und Langenfeld aufgestellt. Diese ist Basis für eine europaweite Ausschreibung der Entwurfsunterlagen. Das Baurecht wird über Bebauungspläne der einzelnen Kommunen erlangt und der Bau durch die Städte durchgeführt.

Regionalniederlassung Rhein-Berg Radschnellweg Köln–Frechen

Planungsstand: Vorplanung. Der Radschnellweg Köln–Frechen wird derzeit von der Stadt Köln betreut. Die Stadt Köln ist dabei, eine Vorplanung zu erstellen.

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Neuveröffentlichungen zum Radverkehr im Kreis Viersen – Lenkeranhänger & Co.

Neun Radwanderwege in einer Broschüre

Erstmals präsentiert der Kreis Viersen gebündelt in einer neuen Rundweg-broschüre alle neun kommunalen Radwanderwege im Kreis Viersen. Diese sind zwischen 20 und 40 km lang und nach NRW-Landesstandard ausgeschildert. Jede kreisangehörige Stadt bzw. Gemeinde hat eine solche lokale Rundtour. Sie führt durch zahlreiche Naturschutzgebiete, an Flüssen entlang oder um malerische Seen herum – auf den kommunalen Rundwegen können Radler die abwechslungsreiche Natur und Landschaft des Kreises Viersen erkunden. Quadratische Plaketten mit dem Anfangsbuchstaben der jeweiligen Stadt oder Gemeinde weisen den Radfahrern den Weg.

Darüber hinaus ist aktuell die neue Radbroschüre „Den Kreis auf zwei Rädern erkunden“ herausgegeben worden, welche bereits seit zehn Jahren erfolgreich veröffentlicht wird. Sie enthält sechs Tourenvorschläge zwischen 30 und 40 km entlang des Radknotenpunktnetzes – jeweils unter einem anderen Motto. Die Touren führen durch alle Städte und Gemeinden des Kreises sowie in die angrenzenden Orte am Niederrhein und in die Niederlande.

Beide laminierten Broschüren bieten den Radfahrern auf je einer Doppelseite alle wichtigen Informationen zu den einzelnen Routen. Neben einer großen Kartendarstellung mit den Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke gibt es eine Kurzbeschreibung mit weiteren Erläuterungen und Hinweise auf Sehenswürdigkeiten am Wegesrand. Beide Broschüren stehen auf der Homepage des Kreises Viersen einschließlich der GPS-Tracks zum Download unter www.kreis-viersen.de/kommunale-rundwege und www.kreis-viersen.de/tourentipps zur Verfügung.

Zum ersten Mal gibt der Kreis Viersen für die Planung von Touren entlang des Radknotenpunktnetzes sogenannte Lenkeranhänger heraus, die sich bereits jetzt großer Beliebtheit erfreuen. Die Handhabung des praktischen Helfers ist einfach:



Potpourri der aktuellen Radbroschüren. Foto: Kreis Viersen

1. Tour nach Knotenpunkten planen
2. Knotenpunktnummern in die Felder auf dem Lenkeranhänger eintragen
3. Anhänger am Lenkrad befestigen und losradeln

Sowohl die Broschüren als auch der Lenkeranhänger wurden im Rahmen der Mitgliedschaft des Kreises in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) gefördert. Sie sind kostenlos beim Kreis Viersen sowie bei den Servicestellen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden erhältlich.

Anke Faßbender, Abteilung Kreisentwicklung

Gladbecker MobilitätsWerkStadt 2025

„Mobilität für Alle“ als lokaler Treiber einer umfassenden Mobilitätswende

Unter dem Titel „Mobilität für Alle“ arbeitet die Stadt Gladbeck an einer Mobilitätswende, die allen Bürgerinnen und Bürgern Perspektiven für eine nachhaltige Mobilität aufzeigt. Das Mobilitätsprojekt wird im Rahmen der „MobilitätsWerkStadt 2025“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert und läuft bis mindestens 2021.

Heute leben in Gladbeck Menschen aus weit über 100 Nationen zusammen. Unterschiedliche wirtschaftliche Leistungsfähigkeiten, der demografische Wandel und verschiedene kulturelle Identitäten prägen die Gladbecker Stadtgesellschaft.

Ziel des Projektes ist es, auf wissenschaftlicher Basis geeignete Maßnahmen und Projekte zu identifizieren, welche eine nachhaltige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen ermöglichen. Eine Gladbecker Besonderheit ist die hohe Zahl von 21.000 Berufspendlern, die tagtäglich zwischen 4 und 15 km in die umliegenden Nachbarkommunen pendeln.

Zielgerichtete Angebote

Die bereits von der Stadt vorangetriebene Stärkung der Radinfrastruktur u.a. durch die Umsetzung eines aktuellen Rad-



Innenstadtumbau im Rahmen der Stadterneuerung (Innenstadt). Fotos: Stadt Gladbeck

verkehrskonzepts, ein komfortables Fußverkehrsnetz und hochwertige Haltestationen des ÖPNV bilden die Basis, um zielgerichtete Angebote an einzelne Mobilitätsgruppen zu richten. Darüber hinaus sind soziologische Fragestellungen von besonderem Interesse, um eine nachhaltige Verschiebung des Modal Split zu erzielen. Daher werden u.a. für die Mobilitätsgruppen Senioren, Flüchtlinge und Schüler Umfragen erstellt und das Mobilitätsverhalten sowie die persönlichen Einstellungen zur Verkehrsmittelwahl erfragt. Besonders im Vordergrund stehen der Fuß- und Radverkehr, die Verkehrssicherheit, die Elektromobilität sowie der öffentliche Personennahverkehr. Unterschiedliche Bürgerbeteiligungen stellen weitere Vorhaben dar. Dazu werden Veranstaltungen durchgeführt, die in Form von E-Mobilitäts-Infoveranstaltungen, Fußverkehrs-Checks oder Mobilitätstrainings stattfinden.

Die städtischen Aktivitäten werden vom Institut für Verkehrs- und Stadtentwicklung der Universität Duisburg-Essen wissenschaftlich begleitet. Dabei kann auf umfangreiche Projekterfahrung im Ruhrgebiet und einen interdisziplinären Ansatz, wie sich Verkehrs- und Stadtstrukturen ressourceneffizient organisieren und optimieren lassen, zurückgegriffen werden.

Neben der Stärkung der Infrastruktur und der Ermittlung der einzelnen Bedarfe in den unterschiedlichen Mobilitätsgruppen sollen auch sogenannte Reallabore die Mobilitätswende vorantreiben. Ein wichtiges Reallabor ist die Ausweisung zusätzlicher temporärer Spielstraßen, um die Lebensqualität in bestimmten Quartieren zu erhöhen. Hierzu arbeitet eine Arbeitsgruppe der Stadtverwaltung die rechtlichen und soziologischen Rahmenbedingungen aus, die in einen Projekt-Steckbrief bzw. im Anschluss in die Umsetzung überführt werden sollen. Das Zusammenspiel von rechtlichen Aspekten der StVO und nachbarschaftlichem Zusammenleben soll dabei eine besondere Berücksichtigung finden.

Ein weiteres Reallabor betrifft die Fahrsicherheit von Senioren auf E-Bikes. Hierzu hat bereits ein E-Bike-Sicher für ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger stattgefunden, welches durch Befragungen zum Mobilitätsverhalten wissenschaftlich begleitet wurde.



Fahrradaktionstag in Gladbeck

Um die Kommunikation mit der Bürgerschaft voranzutreiben, ist zudem die temporäre Installation einer Fahrradwaschanlage geplant. Fahrradfahrerinnen und -fahrer werden zur ihrem Mobilitätsverhalten interviewt und erhalten die Möglichkeit, kostenlos ihr Fahrrad zu waschen.

Neben der individuellen Mobilität sollen auch die Möglichkeiten einer „grünen Stadtlogistik“ evaluiert werden. Mit dem Betreiber einer stadtnahen Gewerbeimmobilie werden die wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb eines „Mikro-Logistik-Hub“ ausgearbeitet. Die letzte Meile mit einem grünen E-Lastenrad abzuwickeln stellt jedoch besondere Herausforderungen an die Darstellung der Wirtschaftlichkeit und die Logistik.

Darüber hinaus laufen die Vorbereitungen für die zweite Projektphase (2021–2024), in der insbesondere die Erkenntnisse aus den Reallaboren in verstetigte Maßnahmen überführt werden sollen. In der zweiten Projektphase können auch verstärkt Partner und weitere Kommunen vom Förderprogramm der MobilitätsWerkStadt 2025 profitieren. Die Übertragbarkeit von Projekten und der Wissenstransfer kann unter wissenschaftlicher Begleitung weiter ausgebaut werden.

Fabian Schneider, Stadt Gladbeck



Fahrradwaschanlage vor dem neuen Rathaus in Gladbeck.

Flotte Lotte

Erste Düsseldorfer Quartiers-Rikscha für mobilitätseingeschränkte Menschen

Düsseldorf hat seit Kurzem seine erste Quartiers-Rikscha. Dank der nagelneuen Fahrrad-Rikscha können mobilitätseingeschränkte Menschen aus Wohn- und Pflegeeinrichtungen die Orte in der Stadt besuchen, die für sie nicht gut erreichbar sind. Hauptstandort der Flotten Lotte ist der Stadtteil Wersten: Dort wurde eigens eine neue Fahrradbox am Bürgerhaus auf der Werstener Dorfstraße errichtet, um der Rikscha einen sicheren und trockenen Stellplatz zu bieten. Das Projekt wird u.a. vom Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf unterstützt.

Florian Reeh, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement: „Dieses Projekt ist ein besonders schönes Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit vieler Akteure aus allen Teilen der Stadtgesellschaft im Bereich Inklusion und Fahrradförderung. Als Amt sind wir u.a. für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur verantwortlich und sorgen beispielsweise für mehr Fahrradparkplätze in Düsseldorf. Gerne unterstützen wir auch dieses besondere Projekt mit einem passenden Fahrradabstellplatz für die Flotte Lotte.“

Ehrenamtliche werden noch gesucht

Das Rikscha-Angebot ist kostenlos und richtet sich an Menschen mit und ohne Behinderung. Bis zu zwei Personen können sich dabei von ehrenamtlichen Fahrern „kutschieren“ lassen. Ein Elektroantrieb sorgt für das entsprechende Tempo. Alle Rikscha-Passagiere müssen vorab in die ordnungsgemäße Nutzung eingewiesen werden, dies gilt auch für Familien. Weitere Informationen gibt der verantwortliche Projektleiter Benjamin Freese per E-Mail an benjamin.freese@igl-duesseldorf.de. Jeder, der diese Nutzungseinweisung erhalten hat, kann die Rikscha künftig über die Internetseite www.wirmachenmit.net buchen. Ehrenamtliche, die gerne im Sattel sitzen und die Rikscha fahren möchten, werden noch gesucht.

In Zeiten von Corona kann die inklusive Quartiers-Rikscha Wersten auch von Familien unter Einhaltung der geltenden

Corona-Schutzregeln genutzt werden. Projektleiter Benjamin Freese: „Eigentlich richtet sich unser Angebot an Menschen, die selbst keine weiten Strecken mehr zurücklegen können und gerne draußen unterwegs sind. Aufgrund der momentanen Situation haben wir uns überlegt, dass die Flotte Lotte auch eine tolle Abwechslung für Familien sein kann.“ Freese ist dankbar, dass Förderer und Sponsoren die Anschaffung der ersten Rikscha im Wert von fast 9.000 Euro möglich gemacht haben: „Ohne das starke Engagement der Unterstützer wäre das Rikscha-Projekt nicht nach Düsseldorf gekommen.“

„Wir machen mit!“ ist ein inklusives Quartiersprojekt der „In der Gemeinde leben gGmbH – Hilfen für Menschen mit Behinderungen“ (IGL) und wird von Aktion Mensch e.V. gefördert. Die IGL unterstützt über 180 Menschen mit Behinderungen und Hirnschädigungen in Düsseldorf und hat das Projekt „Wir machen mit!“ initiiert, um das Zusammenleben von Menschen mit und ohne Behinderung zu verbessern.

Amt 66 News - Radschlag, Stadt Düsseldorf



Projektleiter Benjamin Freese von „In der Gemeinde leben gGmbH“ und Steffen Geibhardt, Fahrradbeauftragter der Landeshauptstadt Düsseldorf (v.l.), testen die Fahrradbox für Düsseldorfs erste inklusive Fahrradrikscha.

Dauerzählstellen für den Radverkehr in Köln

Zwei neue Dauerzählstellen auf der Universitätsstraße und auf der Zülpicher Straße

Anfang März hat die Stadt Köln auf der Universitätsstraße südlich der Dürener Straße eine neue Dauerzählstelle für beide Fahrtrichtungen eingerichtet. Diese Wegverbindung hat sowohl für den bezirklichen als auch für den überbezirklichen Radverkehr eine große Bedeutung, insbesondere für die Studierenden der Universität. Es werden durchschnittlich 3.500 bis 4.000 Radfahrende pro Werktag gemessen.



Radfahrende auf der Zülpicher Straße in Köln. Foto: verenaFOTOGRAFIERT

Auf der Zülpicher Straße wurde die ursprüngliche Dauerzählstelle versetzt und über den gesamten Straßenraum erweitert. Somit werden nun alle Radfahrenden im gesamten Querschnitt erfasst, Hintergrund ist die Einrichtung der Fahrradstraße und der Sperrung des Durchgangsverkehrs. Der Durchschnittswert liegt hier bei mindestens 4.000 Radfahrenden pro Werktag.

Christin Mathea, Stadt Köln

Rat schließt sich RadEntscheid Essen an

Mehr als 23.000 Unterschriften / Radhaupttroutennetz wird ausgebaut

Angeregt durch die NRW-weite Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ und das erfolgreiche Bürgerbegehren in Aachen ging Ende Februar 2020 auch das Bürgerbegehren zum RadEntscheid Essen an den Start. Obwohl im Frühling und Sommer coronabedingt keine großen Veranstaltungen stattfinden, konnte die Bürgerinitiative bis August 2020 etwa 23.600 Unterschriften zusammentragen. Diese wurden Oberbürgermeister Thomas Kufen am 24.08. vor dem Rathaus übergeben.

Bereits zwei Tage später, am 26. August, sprach sich der Rat der Stadt Essen für den Beitritt zum RadEntscheid Essen aus. Gemäß RadEntscheid sollen innerhalb der kommenden neun Jahre zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden, um die Sicherheit und Attraktivität für den Rad- und Fußverkehr in Essen zu steigern.

Zentrale Aspekte des RadEntscheids sind zum einen der unterbrechungsfreie und vom Fußverkehr getrennte Ausbau des Radhaupttrouten- und des Ergänzungsnetzes sowie der Umbau von Kreuzungen. Demnach sollen ab 2022 jährlich 10 km Radweg gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie pro Jahr drei Kreuzungen mit der Priorität auf Sicherheit ausgebaut werden. Ebenfalls gibt der RadEntscheid vor, die bereits bestehenden Fahrradstraßen gemäß dem von der Stadt Essen entwickelten Standard auszugestalten sowie weitere 25 km Fahrradstraßen neu zu errichten.



*Übergabe der Unterschriftenlisten durch die Vertretungsberechtigten des Radentscheids Jonathan Knaup, Klara van Eickels und Dr. Björn Ahaus (vorne, v.r.n.l.) an Oberbürgermeister Thomas Kufen (2. v. l.) und Umwelt- und Verkehrsdezernentin Simone Raskob (links).
Foto: Lutz Niemann (RadEntscheid Essen)*

rund 232 Mio. Euro liegen werden. Darüber hinaus sieht das Bürgerbegehren insgesamt 19 neue Stellen in der Verwaltung vor.

Die Stadtverwaltung ist durch die Zustimmung des Rates zum RadEntscheid damit beauftragt, einen Katalog auszuarbeiten, in dem konkrete Maßnahmen im Sinne des Bürgerbegehrens dargestellt werden. Die Erarbeitung des Maßnahmenkatalogs soll bis zum ersten Quartal 2021 erfolgen. Zudem soll jedes Jahr eine öffentliche Dialogveranstaltung stattfinden, in der Berichte über aktuelle Umsetzungsstände erfolgen.

Christian Wagener, Stadt Essen

Trennung von Rad- und Autoverkehr vorgesehen

Jährlich sollen darüber hinaus 8 km Radwege oder Radfahrstreifen gemäß den Regelbreiten von 3 m (Radschnellverbindungen), 2,50 m (Radhauptverbindungen) und 2 m (Basisnetz) angelegt werden. Eine klare Trennung von Fuß- und Autoverkehr gilt es einzuhalten.

Weitere Maßnahmen des Rad Entscheids sehen den Ausbau von Fahrradstellplätzen und die farbliche Ausgestaltung von Radwegen in Konflikt- und Kreuzungsbeichen vor. Eine erste Schätzung zeigt, dass mögliche Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen bei

ADFC-Fahrradklima-Test

Alle zwei Jahre fragt der ADFC mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Radfahrenden in ganz Deutschland, wie es um die Fahrradfreundlichkeit der Städte und Gemeinden bestellt ist. Der diesjährige Themenschwerpunkt ist das Radfahren in Zeiten von Corona.

Noch bis zum 30. November 2020 kann man auf www.fahrradklima-test.adfc.de an der Online-Umfrage des ADFC teilnehmen. Bei den 27 Fragen geht es darum, ob man sich auf dem Rad sicher fühlt, wie gut die Radwege sind und ob die Stadt in Zeiten von Corona das

Fahrradfahren besonders fördert. Damit fundierte Ergebnisse erzielt werden können, müssen pro Stadt mindestens 50 Teilnahmen vorliegen. Bei größeren Städten sind mindestens 75 beziehungsweise 100 Abstimmungsergebnisse nötig.

Der ADFC-Fahrradklima-Test findet zum neunten Mal statt – seit 2012 im Zwei-Jahres-Rhythmus. Möglich gemacht hat das eine Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Die Zahl der Teilnehmenden hat sich seither immer weiter gesteigert – 2012 waren es

80.000, im Jahr 2018 haben schon mehr als doppelt so viele Menschen bei der Umfrage mitgemacht. 683 Städte und Gemeinden haben es 2018 in die Wertung geschafft, von Aachen bis Zwickau.

Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2020 werden im Frühjahr 2021 in Berlin vorgestellt. Ausgezeichnet werden die fahrradfreundlichsten Städte nach sechs Einwohner-Größenklassen sowie diejenigen Städte, die seit der letzten Befragung am stärksten aufgeholt haben.

Pressemitteilung ADFC



Düsseldorf ist die Nummer eins in NRW

Im bundesweiten Wettbewerb „STADTRADELN“ des Klima-Bündnisses für Radverkehr und Klimaschutz hat die Landeshauptstadt ihre Vorjahreszahlen erneut übertroffen. 6.238 aktive Radlerinnen und Radler (im Vorjahr 6.177), verteilt auf 281 Teams (im Vorjahr 260), legten vom 29. Mai bis



18. Juni 2020 1.325.688 km (im Vorjahr 1.262.245 km) zurück.

Im Vergleich der Düsseldorfer Teams radelten die Henkel Rad-Löwen mit 81.615 km in der Gesamtwertung ganz nach vorn, gefolgt vom Team der Ergo-Versicherung (78.561 km) und dem „Hulda-Quarantäne-Team“ der Hulda-Pankok-Gesamtschule (56.458 km). Das Geschwister-Scholl-Gymnasium war mit 556 Radlerinnen und Radlern wieder das größte Team der Stadt. Es folgen zwei Unternehmerteams: Henkel mit 444 aktiven Radlerinnen und Radlern und die Ergo mit 336 Teamradlern. Unternehmen bilden mit 77 Teams die größte Sonderkategorie beim diesjährigen Düsseldorfer STADTRADELN.

Sämtliche Resultate lassen sich unter www.stadtradeln.de/duesseldorf in der Rubrik „Auswertung“ nachlesen. Alle Teams haben die Chance, bei der anstehenden Verlosung hochwertige Sachpreise fürs Rad zu gewinnen.

Im Vergleich aller 1.243 teilnehmenden Kommunen liegt die Landeshauptstadt bei der Gesamtfahrleistung zurzeit auf Platz 2, in NRW auf Platz 1. Allerdings müssen sich manche der Kommunen erst noch aufs Rad schwingen, darunter starke Großstädte wie Berlin, Dresden und Leipzig. Ende des Jahres liegen die Resultate im Gesamtwettbewerb vor.

Landeshauptstadt Düsseldorf

Münster sammelt über 900.000 Leeezenkilometer

Um ihrem hohen Anspruch an eine stadtverträgliche und umweltschonende Mobilität gerecht zu werden, unternimmt die Stadt Münster zahlreiche Aktivitäten zur Radverkehrsförderung. Neben der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist es Ziel der Stadt Münster, ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten auch über kommunikative Maßnahmen zu fördern und für das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag zu werben.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Stadt Münster dieses Jahr erstmalig an der Kampagne „STADTRADELN“ des internationalen Netzwerks Klima-Bündnis beteiligt. Vom 5. bis 25. August fand in Münster der Aktionszeitraum statt. Über 4.000 Radelnde erfassten während der 21 Tage ihre zurückgelegten Strecken und sammelten gemeinsam 914.414 Radkilometer.

Viele Münsteraner Firmen und Einrichtungen nutzten die Aktion, um bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den Teamgeist und die Identifikation mit dem Unternehmen zu stärken und zugleich für nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren. Auch zahlreiche Vereine und

Verbände oder private Teams von Familien und Freundeskreisen wetteiferten miteinander um die meisten Leeezenkilometer. Insgesamt waren mehr als 340 Teams beim Münsteraner STADTRADELN aktiv.

Zur Vorbereitung der Aktion wurde innerhalb der Verwaltung ein Organisationsteam unter Federführung des Fahrradbüros im Amt für Mobilität und Tiefbau gegründet. Weitere beteiligte städtische Organisationseinheiten waren die Koordinierungsstelle für Klima und Energie sowie Münster Marketing. Darüber hinaus unterstützte der ADFC Münsterland die Aktion, die über eine Plakatkampagne, Social Media, Pressemitteilungen sowie die Zusammenarbeit mit einem lokalen Radiosender bekannt gemacht wurde.

Im Vordergrund der Kampagne stand das Ziel, die Freude am Radfahren zu teilen und für den notwendigen Wandel zu nachhaltigen urbanen Mobilitätsstrukturen zu sensibilisieren. Zudem setzt die Stadt auf langfristige Effekte, indem insbesondere für die Menschen, die bislang noch zögern, auf Alltags- und Pend-



Münster ist dabei beim STADTRADELN.

Foto: Stadt Münster

lerstrecken das Rad zu nutzen, durch die Teilnahme an dem Wettbewerb der Anreiz erhöht wird, die Vorteile der Fahrradmobilität zu entdecken.

Darüber hinaus hat die Stadtverwaltung die Kampagne genutzt, um über das angeschlossene – vom Bundesverkehrsministerium geförderte – Forschungsprojekt Movebis Erfahrungen mit smartphonegenerierten Radverkehrsdaten zu sammeln. Die in einer Webanwendung visualisierten Daten liefern interessante Hinweise für künftige Planungen und geben zusätzlichen Input für andere aktuelle Radverkehrsprojekte der Stadt Münster.

Malte Konrad, Stadt Münster

Ausstellung zu Radverkehrsprojekten 2020

Fahrradfans konnten sich im Juli im Düsseldorfer Rathaus über aktuelle Entwicklungen zum Radverkehr in der Landeshauptstadt informieren

2020 ist ein Rekordjahr für den Radverkehr in Düsseldorf, das zeigen die aktuellen Zahlen. Mit Stand 14. September wurden an den 13 Zählstellen in Düsseldorf bereits mehr als 5,3 Millionen Radfahrer gezählt – 23% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im Rahmen einer Ausstellung im Düsseldorfer Rathaus zur Fahrradförderung stellte das Amt für Verkehrsmanagement im Juli alle Radverkehrsprojekte des Jahres vor. Radfahrende konnten sich dort auf einem Übersichtsplan über aktuelle Radverkehrsprojekte informieren, die im Rahmen des Ausbaus des Radhauptnetzes in diesem Jahr umgesetzt werden oder starten.

„Die Zahlen belegen: Es gibt immer mehr Radfahrende in Düsseldorf. Allein die Zählstelle am Mannesmann-Ufer zum



Im Juli konnten sich Fahrradfans im Rathaus über die aktuellen Entwicklungen zum Radverkehr informieren. Fotos: Amt für Verkehrsmanagement Landeshauptstadt Düsseldorf

Beispiel registrierte in diesem Jahr bisher bereits 926.000 Radfahrer. Im Schnitt passieren diese Zählstelle täglich 3.604 Fahrräder. Um dieser Entwicklung hin zum Fahrrad Rechnung zu tragen, wurden auch in diesem Jahr wieder viele Projekte zum Ausbau des Radhauptnetzes geplant und umgesetzt – auch wenn die Durchsetzung der Projekte nicht immer einfach ist“, erklärt Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke. „In diesem Jahr schließen wir weitere Lücken im Radhauptnetz, denn davon gibt es aktuell immer noch zu viele“, kündigte sie an.

Weitere Informationen zum Thema Radverkehr in Düsseldorf finden sich online unter: www.duesseldorf.de/radschlag.

Amt 66 News - Radschlag, Stadt Düsseldorf



Neben den lokalen Radverkehrsmaßnahmen werden die aktuellen Änderungen und Bußgelder der StVO-Novelle vorgestellt.

Rhein-Sieg-Kreis mit eigener Radwegemanagerin

Mängelanalyse der Fahrradwegweisung

Seit März 2020 hat Ruth Römer unzählige Kilometer mit ihrem Dienstfahrrad zurückgelegt – als Radwegemanagerin für den Rhein-Sieg-Kreis kümmert sie sich um die bestmögliche Beschilderung der Wege. Etwa ein Drittel ihrer Arbeitszeit verbringt sie auf zwei Rädern.

Dabei ist es die Aufgabe der 31-Jährigen, die großen rot-weißen Schilder zu kontrollieren und Mängel in Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Kommunen sowie Straßen.NRW zu beseitigen. Die Schilder zeigen den Radfahrerinnen und Radfahrern die Richtung und die Entfernung zum jeweiligen Ziel. Rund 900 km umfasst das Netz der wichtigsten Radrouten im Rhein-Sieg-Kreis mit etwa 2.230 Schilderstandorten. Sind Schilder verschmutzt, defekt oder fehlen, wird Ruth Römer aktiv.



Ruth Römer begutachtet die Radverkehrswegweisung im Rhein-Sieg-Kreis.

Foto: Rhein-Sieg-Kreis

Ziel ist es, dass die Radrouten im Rhein-Sieg-Kreis komplett auch ohne technische Hilfen, wie beispielsweise GPS-Navigation, befahrbar sind, weil die Beschilderung immer den richtigen Weg weist. Für die Optimierung des Systems sucht der Rhein-Sieg-Kreis noch etwa 30 sogenannte Wegepaten. Diese Ehrenamtlerinnen und Ehrenamtler bekommen eine eigene Route, die sie regelmäßig abfahren und auf Mängel hin überprüfen. Interessierte können sich per E-Mail an ruth.roemer@rhein-sieg-kreis.de wenden.

Vorbild ist das Radwegemanagement des Naturparks Bergisches Land. Sein System wurde im Jahr 2018 bundesweit mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet.

Pressestelle Rhein-Sieg-Kreis

Restrukturierung im Landesbetrieb

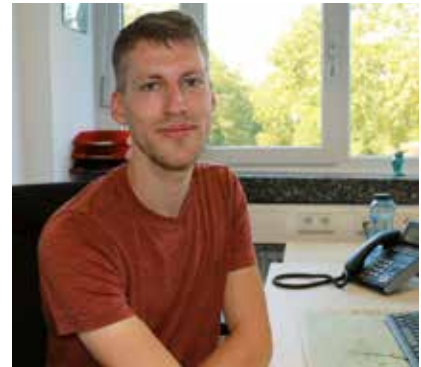
Radverkehrsbeauftragte bündeln Themen rund ums Rad



*Carina Heimann, Planungsabteilung
Regionalniederlassung Münsterland*



*Martin Hartung-Färber, Planungsabteilung
Regionalniederlassung Niederrhein*



*Maximilian Schmittem, Planungsabteilung
Regionalniederlassung Ruhr*

Der Radverkehr gewinnt bei einer sich wandelnden Mobilität mehr und mehr an Bedeutung. Eine Entwicklung, auf die der Landesbetrieb Straßenbau NRW schon zu Beginn des Jahres mit der Berufung von acht Radverkehrsbeauftragten reagiert hat. Diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Niederlassungen Ostwestfalen-Lippe, Sauerland-Hochstift, Südwestfalen, Münsterland, Ruhr, Niederrhein, Rhein-Berg und Vile-Eifel bündeln das vorhandene Know-how bei der Radwegeplanung und stehen als Hauptansprechpartner für planerische Fragen beim Radwegebau zur Verfügung. Sie bündeln nicht nur in der eigenen Behörde die Radverkehrsthemen, sondern halten auch den Kontakt zu Kommunen, Verbänden oder den Initiatoren von Bürgeradwegeprojekten.

„Wir müssen für eine Mobilität der Zukunft die unterschiedlichen nachhaltigen Verkehrsträger gemeinsam betrachten“, sagt Direktor Dr. Sascha Kaiser. „Eine leistungsfähige, komfortable und sichere Radinfrastruktur gehört da auf jeden Fall zu.“ Der Landesbetrieb sieht Planung, Bau und Unterhaltung von Radwegen als ein wichtiges Themenfeld der Zukunft. Für den Landesbetrieb geht es dabei nicht nur um Ausbau und Erhalt des vorhandenen Radwegenetzes, sondern auch um die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger.

Carina Heimann

Planungsabteilung Regionalniederlassung Münsterland

Ich bin Ansprechpartnerin sowohl für Kolleginnen und Kollegen als auch für die Menschen in der Region zum Thema Radverkehr. Die Stärkung und Förderung des Radverkehrs wird immer wichtiger und rückt als umweltschonende Alternative zum Pkw immer mehr in den Vordergrund.

Für mich ist Radfahren ein wichtiger Bestandteil meines mobilen Lebens: Radfahren ist sowohl ein Ausgleich zur Arbeit im Büro als auch ein sportlicher Anreiz. Im Fahrradtempo kann ich die Umgebung, die Natur, die verschiedenen Bodenverhältnisse, Steigungen, Geräusche und Gerüche ganz anders aufnehmen.

Martin Hartung-Färber

Planungsabteilung Regionalniederlassung Niederrhein

Mein Aufgabengebiet umfasst die Planung von Projekten im Bereich der Region Niederrhein, dazu zählen Neu- und Umplanungen von Bundes- und Landesstraßen. Zurzeit plane und betreue ich darüber hinaus die Radschnellverbindung Neuss, Düsseldorf und Langfeld.

Maximilian Schmittem

Planungsabteilung Regionalniederlassung Ruhr

Als Planer befasse ich mich mit vielen Aspekten im Bereich Straßenbau, der Radverkehr ist nur eine Facette davon. Diese ist mir persönlich aber besonders wichtig, da das Rad auch in meinem Alltag eine große Rolle spielt.

Wulf von Katte

Planungsabteilung Regionalniederlassung Vile-Eifel

Seit meiner Grundschulzeit erledige ich meinen Alltagsverkehr fast ausschließlich mit dem Rad, sei es mit dem Liegerad, dem Lastenrad oder dem ganz normalen Treckingrad. Fahrräder sind für mich nicht nur vielseitiges und vor allem in der Stadt und ins nahe Umland schnelles Fortbewegungsmittel. Mein berufliches Lieblingsprojekt ist die Planung des Radschnellweges Euregio, RS4. Aber auch bei unseren „normalen“, straßenbegleitenden Radwegen haben wir in der Zukunft noch viel zu tun.

Regina Lenhardt

Planungsabteilung Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift

Ich bin Fachgebietsverantwortliche für Lärm und Schadstoffe und seit Dezember 2019 Radverkehrsbeauftragte, ein weiterer Baustein im Umwelt- und Menschenschutz, der mir am Herzen



*Wulf von Katte, Planungsabteilung
Regionalniederlassung Vile-Eifel*



*Regina Lenhardt, Planungsabteilung
Regionalniederlassung Sauerland-
Hochstift*



*Thomas Schablack, Abteilung Planung,
Außenstelle Hagen der Regionalnieder-
lassung Südwestfalen*

liegt. Die bewegte Topografie des Sauerlandes ist allerdings eine besondere Herausforderung für die Radfahrer, dafür lockt die reizvolle Landschaft.

Thomas Schablack

Abteilung Planung, seit 20 Jahren in der Außenstelle Hagen der Regional-

niederlassung Südwestfalen beim Landesbetrieb Straßenbau NRW tätig. Seit September 2020 bin ich Radverkehrsbeauftragter und Ansprechpartner für die Umsetzung und Planung von Radwegprojekten in der Region Südwestfalen.

In einer Region mit bewegter Topografie eröffnen sich hier neue an-

spruchsvolle Herausforderungen und Möglichkeiten für eine sichere und zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur, die es unter Umständen erforderlich macht, bereits realisierte Projekte auch mal zu korrigieren.

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Neuer Geschäftsführer des Zweirad-Industrie-Verbands e.V.

Ernst Brust übernimmt seit Juli die Verbandsgeschäfte



Ernst Brust ist neuer Geschäftsführer. Foto: ZIV e.V.

Ernst Brust ist einer der renommiertesten und sachkundigsten Fahrradexperten Deutschlands und prägt seit 40 Jahren die Normung, Standardisierung und damit die Produktsicherheit von Fahrrad und E-Bike – national als auch international – entscheidend mit. Speziell die maßgebliche Arbeit in nationalen und internationalen technischen Gremien (DIN, CEN, ISO) ist von entscheidender Bedeutung für das Produkt Fahrrad und

eine der wichtigsten Aufgaben des Zweirad-Industrie-Verbands.

Bernhard Lange, Präsidium des ZIV: „Im Namen des Präsidiums und des Vorstands des Zweirad-Industrie-Verbands begrüße ich sehr herzlich Ernst Brust als neuen Geschäftsführer des ZIV. Ich bin überzeugt, dass er das hohe Niveau der Verbandsarbeit aufrechterhält und sowohl kaufmännisch als auch technisch kompetent fortführen wird.“

„Ich freue mich auf meine neue Aufgabe“, so Ernst Brust, neuer Geschäftsführer des Zweirad-Industrie-Verbands e.V. und der Zweiradgesellschaft mbH. „Der ZIV steht als nationaler Interessenvertreter der deutschen und internationalen Fahrradindustrie für Kompetenz gegenüber Gesetzgeber, Behörden, Organisationen und Medien. Gemeinsam mit dem Team des ZIV gilt es deshalb, die anstehenden Herausforderungen zu meistern und die Bedeutung von Fahrrad-, E-Bike-, Komponenten- und Zubehörindustrie aber auch die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel weiter zu steigern.“

Der Zweirad-Industrie-Verband e.V. ist die nationale Interessenvertretung und Dienstleister der deutschen und internationalen Fahrradindustrie. Wir vertreten Hersteller und Importeure von Fahrrädern, E-Bikes, Fahrradkomponenten und Zubehör.

Zweirad-Industrie-Verband e.V.

Wir sind  UNTERNEHMEN
FAHRRAD!

 AGFS

 BARMER

 busch+müller

 naturstrom
ENERGIE MIT ZUKUNFT

 ORTLIEB WATERPROOF

 PAUL LANGE & CO
BIKEPARTS AND MORE

 ROSE
CYCLE YOUR WAY

 SCHWALBE

 SKS
GERMANY

 VSF. für Mensch
und Rad

 WSM[®]
QUALITÄT IN METALL

Gemeinsames Treffen von Unternehmen Fahrrad! in Düsseldorf

Der persönliche Austausch ist nicht ersetzbar

 UNTERNEHMEN
FAHRRAD!

Anfang September 2020 trafen sich die Vertreter/-innen von Unternehmen Fahrrad! in Düsseldorf, um sich über aktuelle Themen in der Fahrradbranche auszutauschen. Alle Teilnehmenden stimmten der Tatsache zu, dass ein analoger Austausch für kurze Besprechungen unter den aktuellen Corona-Bedingungen ein probates Mittel ist, aber längerfristig ist der persönliche Austausch nicht ersetzbar. Schwerpunkte waren das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) und der begleitende Aktionsplan, die derzeit vom Verkehrsministerium NRW und u.a. von der AGFS bearbeitet werden. Albert Herresthal und Hendrikje Lucic, VSF e.V. führten allen Teilnehmenden noch ein-

mal die Brisanz des Fahrradhandels während der Corona-Krise vor Augen und Marcus Voelker vom Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie NRW konnte spannende Impulse zu Fördermöglichkeiten einfließen lassen. Neben interessanten Vorträgen kam auch der Praxisbezug nicht zu kurz. Herr Schäfer, Sachbearbeitung ÖV- und Umweltpuren von der Stadt Düsseldorf und sein Team führte die Mitglieder von Unternehmen Fahrrad! über Umweltpuren, am Rhein entlang und zu architektonischen Bauwerken, wie z.B. den Kö-Bogen.

Spannende Themen, sonniges Wetter und gute Gespräche sorgten für eine schöne Veranstaltung.

Die Dauerrählstelle erfasst den Radverkehr am Mannesmannufer. Fotos: AGFS NRW

Mit dem Fahrrad erkundete die Gruppe die Umweltpuren in Düsseldorf.



Auf dem Weg zum neuen NRVP 2030

VSF. für Mensch
und Rad



Albert Herresthal, Geschäftsführer des VSF e.V., ist seit 2005 Mitglied im Beirat Radverkehr des BMVI und ständiges Mitglied im Dialogforum für den NRVP 2030.

Ende dieses Jahres läuft der Nationale Radverkehrsplan (NRVP 2020) aus. Damit endet der zweite Regierungsplan zum Radverkehr in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. Erstmals im Jahr 2002 wurde der Radverkehr zum Bestandteil der Bundespolitik, seinerzeit dem Kabinett vorgelegt von Verkehrsminister Kurt Bodewig, heute Präsident der Deutschen Verkehrswacht. Was hat der NRVP bisher gebracht und vor allem: Wie geht es weiter?

Zunächst einmal war es 2002 gewiss ein großer Fortschritt für den Radverkehr, dass seine nationale Bedeutung auch von der Bundesregierung anerkannt wurde. Auch wenn der erste NRVP 2002–2012 sehr allgemein gehalten war und die Rolle der Bundespolitik vorwiegend als eine moderierende definierte, so fielen in seine Laufzeit doch einige wichtige Eckpunkte, z.B. 2005 die Gründung des Beirats Radverkehr im BMVI oder 2009 die erstmalige Veranstaltung des Nationalen Radverkehrskongresses. Der zweite NRVP 2012–2020 war dann nur wenig mutiger, verzichtete auch weiterhin auf die Benennung einer Zielvorgabe für den Radverkehr (Modal Split). Er formulierte einen Radverkehrsanteil von 15% bis 2020 als „möglich“ – engagierte Ziele sehen anders aus. Dennoch gab es auch in dieser NRVP-Periode ein paar substantielle Impulse. Dazu gehören u.a. die Berufung einer Radverkehrsbeauftragten des BMVI, die Schaffung eines eigenständigen Referats Radverkehr, das personell weiter aufgestockt wird, die neu ins Leben gerufenen sieben Stiftungsprofessuren, aber auch die Mitfinanzierung von Radschnellwegen und die Ausweitung der finanziellen Förderung durch den Bund auf investive Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Als Fortschritt kann man – trotz aller Posen in Bezug auf den Bußgeldkatalog – sicher auch die neue StVO bezeichnen, die substantielle Verbesserungen des Rechtsrahmens für den Radverkehr enthält.

Strategie zur Förderung des Radverkehrs

Beim letztjährigen Radverkehrskongress in Dresden überraschte dann der Bundesverkehrsminister mit seiner Initiative, acht Leitziele für den künftigen NRVP 2030 zu benennen und darüber einen breiten gesellschaftlichen Dialog mit Online-Bürgerbeteiligung zu starten. Hierbei gab es immerhin 2.220 Ideen, Anregungen und Vorschläge sowie über 26.000 Bewertungen aus der Bevölkerung. Der NRVP wird jetzt als „Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland“ bezeichnet – ein Anspruch, der Erwartungen weckt. Um diese Strategie mit konkreten Inhalten zu füllen, gab

es zwischen Oktober 2019 und April 2020 neun Konferenzen eines „Dialogforums“ im BMVI – die letzten Sitzungen konnten coronabedingt nur online stattfinden. Das Dialogforum bestand aus 23 ständigen Mitgliedern, ergänzt durch weitere themenspezifische Fachexpert*innen. Die Ergebnisse der Sitzungen, die als Empfehlungen der vom BMVI berufenen Expert*innen für den neuen NRVP zu verstehen sind, können im Internet eingesehen werden. Aktuell wird der NRVP 2030 erstellt und im Frühjahr 2021 soll seine Verabschiedung durch das Bundeskabinett erfolgen.

Subjektive Sicherheit als Maßstab

Welche Inhalte im NRVP 2030 stehen werden, ist noch nicht bekannt, dies liegt in der Entscheidung des BMVI. Eine konkrete Zielvorgabe für einen Anteil des Radverkehrs am Modal Split gilt weiterhin als unwahrscheinlich, aber über das subjektive Sicherheitsgefühl, so wie es regelmäßig mit dem „Fahrrad Monitor“ abgefragt wird, könnte dennoch eine harte Zahl in den NRVP gelangen. Immerhin haben sich die Expert*innen auf diesen Maßstab verständigen können (Ergebnispapier „Infrastruktur fließend“) und benennen als Ziel für 2030, dass 75% der Radfahrenden die Infrastruktur als „komfortabel und sicher“ erleben (2019: 5% „sehr sicher“, 51% „meistens sicher“). Mit einem substantiell erhöhten Sicherheitsgefühl beim Radfahren wird dann auch ein insgesamt höherer Radverkehrsanteil einhergehen, so die dahinter stehende Überzeugung. Zur Erhöhung der Sicherheit soll auch beitragen, dass künftig die Vergabe von Fördermitteln an die Einhaltung der technischen Regelwerke geknüpft wird, und zwar auf breiter Front, von Bund und Ländern. Lange überfällig ist auch eine weitere, finanzpolitische Empfehlung (Ergebnispapier „Fahrradstandort Deutschland“): „Der Bund prüft die Anwendung des reduzierten Mehrwertsteuersatzes auf Fahrradkauf und fahrradbezogene Dienstleistungen und setzt diese schnellstmöglich um“. Dieser Punkt war besonders dem VSF wichtig, schon aus Gründen der Steuergerechtigkeit. „Fahrrad ist Nahverkehr“, sagt Albert Herresthal. „Es ist nicht nachvollziehbar, dass eine Bahn- oder sogar Taxifahrt nur mit der reduzierten Mehrwertsteuer, das Fahrrad aber mit dem vollen Satz belastet wird. Hier hoffen wir nun, dass das BMVI dem Beschluss seines Fachgremiums folgt.“

Man darf gespannt sein, welche der Empfehlungen das BMVI umsetzt und ob es dem neuen Nationalen Radverkehrsplan dann gelingen wird, wirklich nachhaltige Impulse für die Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland zu setzen. Corona hat gezeigt, dass der Radverkehr auch in Ausnahmezeiten für unsere Mobilität in Deutschland systemrelevant ist. Spätestens beim Nationalen Radverkehrskongress vom 27. bis 28. April 2021 in Hamburg wird die Fachwelt darüber diskutieren – und vom 25. bis 26. Mai 2021 die Fahrradbranche auf dem vivavelo Kongress der Fahrradwirtschaft in Berlin.

Mehr Informationen: <https://zukunft-radverkehr.bmvi.de>

Albert Herresthal, VSF

vivavelo REPORT – VSF gibt neues Format heraus

Die Fahrradwelt zwischen Boom und Zukunft

VSF. für Mensch
und Rad

COVID-19 hat vieles durcheinandergewirbelt. So musste der vom gemeinnützigen Fachverband der Fahrradwirtschaft VSF e.V. veranstaltete vivavelo Kongress 2020 auf das nächste Jahr verschoben werden. Zugleich wurde in den Zeiten der Pandemie die große Bedeutung und Aktualität des Radverkehrs offenkundig. Der vivavelo REPORT – eine Video-Reportage mit vielfältigen Beiträgen aus dem Diskursfeld von Fahrradwirtschaft und Politik – ist „das Kind“ beider Ereignisse.

Abrufbar unter www.vivavelo.de, bietet der vivavelo REPORT einen spannenden Einblick in den Status quo der Branche und stellt sich daraus ergebenden Fragen an Politik und Wissenschaft: Welche Handlungsmöglichkeiten sieht die Politik selbst als Reaktion auf die gestiegene Fahrradnutzung? Wie können die Erkenntnisse der Forschung zu Mobilitätsbedürfnissen und Raumbedarf in realer Verbesserung von Sicherheit münden? Welche Konsequenzen hat der Wandel der Innenstädte für Handel, Immobilienwirtschaft und Kommunen? Im Detail werden diese Fragen auf dem Kongress 2021 beantwortet, zu dem sich der REPORT auch als thematische Brücke versteht. Der REPORT bietet aber bereits heute Statements und Lösungsansätze, die viel versprechen.

So betont Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, dass seitens der Bundesregierung sehr viel Geld für den Radverkehr zur Verfügung stehe, und konstatiert im Zusammenhang mit Corona einen „Schub für das Fahrrad“. Der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag, Cem Özdemir, kommt zu Wort und beschreibt den Wandel des Mobilitätsverständnisses durch die Pandemie. Ebenfalls skizziert er das Potenzial zur Verbesserung der Situation der Radfahrenden, wobei er eine faire Platzverteilung und mehr Sicherheit als zentralen Schlüssel für eine Verbesserung der Radinfrastruktur herausstellt.

Wie die Fahrradwirtschaft dieses unwegsames Jahr erlebt hat, berichten führende Köpfe der Branche: die Geschäftsführer*innen Sandra Wolf (Riese & Müller), Thorsten Heckrath-Rose (ROSE) und Willi Humpert (ergotec). Auch der Fahrradfachhandel kommt durch Andrea Groll und Jürgen Fuchs (Fahrrad Fuchs) zu Wort.

Die Forderung nach einer fairen Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Verteilung von Verkehrsraum zieht sich wie ein roter Faden durch den vivavelo REPORT. In einem Interview mit Anne Klein-Hitpaß von der Agora Verkehrswende wird diese Frage in Bezug auf Pop-up Bike Lanes in Berlin diskutiert. Die Evolutionsbiologin Dr. Elisabeth Oberzaucher von der Universität Wien komplementiert das Bild von Radfahrenden im urbanen Raum durch einen kurzen Input über das Potenzial der Einbeziehung ihres Wissenschaftszweiges für die Gestaltung von Mobilität. Professor Thomas Krüger von der Hafenuiversität Hamburg fokussiert ein Themenfeld, das deutlich in die Zukunft gerichtet ist und unsere Städte verändern wird: den Wandel der Innenstädte. Er prognostiziert die Verstärkung eines Trends, den es bereits vor Corona gab – die Verlagerung von Funktionen (z.B. von Arbeit) vom Zentrum in die Quartiere. Herausforderungen bei der Gestaltung einer lebenswerten Stadt sieht er auch in den Bereichen Mobilität und Handel. Seine Schlussfolgerung: Um einer Verödung der Innenstädte entgegenzuwirken, braucht es neue, kooperative Konzepte für die Zentren.

Mit der Veröffentlichung des vivavelo REPORTs wurde auch der Termin für den neuen Kongress benannt – der 25. bis 26. Mai 2021. Veranstaltungsort ist die NRW-Landesvertretung in Berlin, die sich bereits bei den vergangenen fünf Kongressen als sehr gute Gastgeberin gezeigt hat.

*Hendrikje Lucic, Referentin Public Affairs,
Verbund Service und Fahrrad e.V.*

Mobilität der Zukunft – WSM zeigt, wie es aussehen könnte



ROSE SELECTED BY

Berühmte Sportler empfehlen ihre Fahrrad-Favorites



Felix Neureuther mit seinem ROSE-Mountainbike.



Angelique Kerber mit ihrem ROSE-Bike.

SELECTED BY

Manuel Neuer, Angelique Kerber, Felix Neureuther, Leon Draisaitl, Marcel Kittel, Lukas

Knopf, Maximilian Kieffer und Luna Bulmahn haben eines gemeinsam: Diese deutschen Topsportler fahren ROSE Bikes und versammeln sich unter dem Motto „Selected by“, um Menschen aufs Rad zu bringen. Und damit sind sie nicht allein, denn es kommen immer mehr Promis hinzu, die auf ihrem Spezialgebiet unschlagbar sind. Dass so viele Spitzensportler sich zu einer Kampagne versammeln, gab es so noch nie. Sei es die Langstrecke auf dem Rennrad als sportlicher Ausgleich, das Mountainbike-Abenteuer im Wald oder der Kurzurlaub mit dem E-Bike nach einer anstrengenden Trainingswoche: So viele Facetten wie das Sortiment hat auch die große Rose-Familie. Ihre ganz persönlichen Fahrrad-Favorites empfiehlt unsere Sport-Elite ab sofort unter „Selected by“ powered by ROSE Bikes.

Fahrradfahren ist beliebter denn je. Damit wird der Kreis der Personen, die sich in den Sattel schwingen, größer und größer. Mit diesem Trend wächst auch der Fahrradexperte ROSE Bikes aus Bocholt im Münsterland und erhält prominenten Familienzuwachs. So sind die im Direktvertrieb erhältlichen Premium-Bikes nicht nur bei Radsportlern wie Ex-Weltklasse-Sprinter Marcel Kittel beliebt, sondern begeisterten auch bekannte Persönlichkeiten außerhalb des Fahrrad-Kosmos. Unter dem Motto „Selected by“ präsentieren deutsche Starathleten zusammen mit ROSE Bikes ihre Lieblingsprodukte rund ums Fahrrad.

Von Fan zu Fan

„Radfahren ist für mich ein sportlicher Ausgleich“, sagt An-

gelique Kerber. „Auf dem Tennisplatz kämpfe ich für meine Erfolge und gehe an meine Grenzen. Auf dem E-Bike kann ich einfach mal abschalten und durchatmen.“ Ihre Fans bewundern sie für herausragende sportliche Leistungen. Sie für ihren Teil ist Fan von ROSE Bikes. Die persönlichen Lieblinge der dreifachen Grand-Slam-Siegerin sind im ROSE Onlineshop unter der neuen Rubrik „Selected by“ zu finden. Zusätzlich teilen die Athleten ihre Kollektionen viral über Social Media.

Für jeden das Richtige

Erfahrener Radenthusiast oder Einsteiger – ROSE hat für jeden das passende Bike. So auch für den begeisterten Rennradfahrer Manuel Neuer: „Das Endurance-Rennrad ‚Reveal‘ ist perfekt für mich. Design für die Langstrecke, leicht und ultra komfortabel.“ Leon Draisaitl schwört für den sportlichen Ausgleich in seiner Wahlheimat Kanada auf das Bestseller-Gravelbike „Backroad“. Angelique Kerber hat sich für die Fortbewegung abseits des Tennisplatzes das sportliche E-Bike „Xtra Watt Evo“ ausgesucht. Felix Neureuther ist erfahrener Mountainbiker und liebt den Thrill der Trails seiner Heimat Garmisch-Partenkirchen. Seine Wahl ist auf das Trail-MTB „Root Miller“ gefallen.

So hat jeder seine ganz persönlichen Favoriten und genau so soll es sein. Denn ROSE Bikes steht für Individualität und Spaß am Radfahren – egal ob Profi oder Jedermann.

Alle Empfehlungen der Star-Athleten unter: <https://bit.ly/selectedby>

Sarah Terweh, ROSE Bikes GmbH



ROSE Bikes präsentiert neues Alu-Gravelbike

Das BACKROAD AL überzeugt mit kompromisslosem Design zum fairen Preis

ROSE
CYCLE YOUR WAY

ROSE Bikes erweitert sein erfolgreiches Gravelbike BACKROAD um das Aluminiummodell BACKROAD AL und hängt erneut die Messlatte in puncto Designästhetik, Fahrspaß und Preis-Leistung hoch. Bei der Entwicklung setzte die Bocholter Fahrradschmiede auf bewährte Features der gleichnamigen Carbon-Plattform und definiert eine neue Benchmark für das Gravel-Einsteigssegment. Das BACKROAD AL besticht durch ein cleanes und modernes Erscheinungsbild und führt die neu angestoßene ROSE Bikes Design-DNA konsequent fort. Der ultimative Zweirad-Fun für alle, die das Abenteuer suchen und keine Grenzen zwischen Asphalt und Schotterpiste kennen.

Die verschliffenen und verspachtelten Schweißnähte des Aluminium-Rahmens verleihen dem 1.490 g leichten Rahmen des BACKROAD AL einen cleanen und hochwertigen Look in Carbon-Optik. Die elegante Formsprache des Alu-Gravelbikes mit seinen geraden Linien, lang gezogenen Lichtkanten und dynamischen Verläufen wird auch im Cockpit durch voll integrierte Züge und Leitungen fortgeführt. Trotz kompletter Integration sind die Züge leicht zu warten und zudem kompatibel mit den kommenden ROSE Cockpit-Lösungen. Lenker, Vorbau und Spacer sind ohne Trennung der Züge und Leitungen austauschbar.

Maximaler Fahrspaß auf dem Schotter

Egal wie lang das Offroad-Abenteuer gehen soll, dank optimierter Gravel-Geometrie und der Kombination aus superstefem Rahmen mit einer Carbon-Gabel wird jeder Pedaltritt in maximalen Vortrieb bei gleichzeitigem Komfort verwandelt. Die spezifische Gravel-Geometrie ermöglicht zudem eine Reifenbreite von bis zu 50 mm bei 650b Laufrädern oder 45 mm bei 700c Laufrädern. Die voll integrierte Klemmung der ROSE Sattelstütze stellt ein Novum für Alu-Gravelbikes in der Einstiegspreisklasse dar und ermöglicht die perfekte und einfache Einstellung der Sattelhöhe. Um nahezu jeder Körpergröße gerecht zu

werden, wird das BACKROAD AL in insgesamt neun verschiedenen Rahmengrößen angeboten – angefangen bei 46 und 49 cm (nur 650b) bis zu 64 cm (700c).

Technische Raffinessen und Sicherheit

Für jedes Abenteuer gewappnet mit durchdachten Features, die das Bikepacker-Herz höherschlagen lassen. Die zahlreichen Anschraubmöglichkeiten für Flaschenhalter, „Anything-Cages“ oder Taschen machen das BACKROAD AL zu einem potenten Bikepacking-Partner. Ausgestattet mit Lichtanlage, Gepäckträger und Schutzblechen wird es zum Randonneur und eignet sich hervorragend zum Commuten in der Stadt. Das Gewinde des Umwerferhalters ist versenkt und das Unterrohr ist mit einem Schutz gegen Steinschlag ausgestattet.

Ausstattung und Preise

Den preislichen Einstieg mit 1.549 Euro bildet das BACKROAD AL mit der Shimano GRX RX400 Gruppe und DT Swiss P1850 Spline Disc Laufrädern, welches ein Gesamtgewicht von ca. 9,6 kg auf die Waage bringt. Dieses ist ab sofort in den Farben „roasted olive“ und „fog grey“ zusammen mit dem BACKROAD AL GRX RX 600 sowie dem BACKROAD AL Apex 1x11 erhältlich. Ende 2020 geht in einer zweiten Launch-Phase das BACKROAD AL mit der Shimano GRX RX810 Gruppe an den Start, das komplett 9,2 kg leicht ist. Gleiches gilt für das BACKROAD AL Mullet Build mit der SRAM APEX 1 Gruppe und dem stabilen und kleineren Laufradsatz ROSE R Thirty DISC 27,5" – für mehr Offroad-Potenz! Mit einem gefederten Vorbau von Redshift und einem anderen Setup an Reifen, Sattel und Lenker ist kein Trail zu anspruchsvoll. Das Gesamtgewicht des Mullet Build beträgt ca. 9,9 kg.

Weitere Informationen unter: rosebikes.de/backroad_al

Lisa-Marie Möllmann, ROSE Bikes GmbH

SKS GERMANY setzt auf eigenen Nachwuchs

Mit neun Azubis in das neue Ausbildungsjahr



Am 3. August 2020 starteten neun Auszubildende bei SKS metaplast und blomus ins Berufsleben. Die SKS Unternehmensgruppe bietet jungen Menschen eine qualifizierte Berufsausbildung in gleich mehreren Bereichen: Industriekaufmann, Betriebswirt VWA, Industriemechaniker, Elektroniker, Verfahrensmechaniker, Fachkraft für Lagerlogistik sowie erstmals Kaufmann im E-Commerce.

Bereits seit vielen Jahren setzt man in Sundern auf den eigenen Nachwuchs: „Wir suchen langfristig Fachkräfte zur Verstärkung unseres Teams“, erklärt Ausbildungsleiter Christoph Hillebrand. „Es ist unser Ziel, Fachkräfte selbst auszubilden und sie auch nach der Ausbildung im Unternehmen zu halten.“

Noch im letzten Jahr sind SKS metaplast und blomus erneut als „Ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“ zertifiziert worden. Das Gütesiegel wurde erstmals 2013 an die beiden Firmen verliehen und steht neben der hohen Ausbildungsqualität ebenfalls für eine große Zufriedenheit der 25 Auszubildenden.

Auch 2021 werden wieder Ausbildungsplätze vergeben. Schon jetzt können sich Interessierte unter www.sks-germany.com/jobs/ bewerben.

SKS Presse



Sind frisch in die Ausbildung gestartet: Henry Schmidt (Industriekaufmann), Loris Domanico und Henrik Hüster (Fachkraft für Lagerlogistik), Adis Ortland und Asfire Abossa Shigute (Verfahrensmechaniker), Paul Grünewald (Industriemechaniker), Lukas Feldmann (Elektroniker), Meike Einheuser (Betriebswirtin/VWA), Jamie Green (Kaufmann im E-Commerce).

Kommunale Mobilität der Zukunft – geteilte Elektrofahrzeuge mit Donk-EE



Zu viele Autos für zu wenig Parkplätze, zu viel Stau für zu wenig Nerven, zu viel CO₂ für zu wenig Luft. Dass sich am Stadtverkehr etwas ändern muss ist klar. Aber was?

„In seiner heutigen Form belastet der Straßenverkehr Mensch und Umwelt durch Lärm und Schadstoffemissionen. Und durch die Verbrennung von Benzin und Diesel verursacht der Verkehr rund ein Fünftel der gesamten klimaschädlichen Treibhausgasemissionen in Deutschland. Das müssen wir ändern – und zwar schnell“, erläutert Oliver Hummel, Geschäftsführer der Green Moves GmbH & Co. KG.

Ein weiteres Manko der aktuellen Verkehrssituation: der Platz. Denn parkende Autos nehmen große Teile des öffentlichen Raums ein. Wenn es nach Green Moves geht, lautet die Lösung geteilte Elektromobilität. „Wenn der Trend weg vom Besitz hin zum Benutzen eines Tages den Mainstream erreicht, können beim Fahrzeugbau und der gesamten Verkehrsinfrastruktur massiv natürliche Ressourcen eingespart werden“, weiß Dr. Ernst Raupach, Co-Geschäftsführer des Düsseldorfer Unternehmens. „Diesen Trend fördern Sharing-Angebote und schließen so eine wichtige Lücke.“

Genau solche zukunftsweisenden Mobilitätskonzepte bieten Hummel, Raupach und ihr Team Kommunen an. Alles be-



Es begann alles mit elektrischen Lastenrädern, inzwischen bietet Donk-EE auch Roller an.

gann mit 50 elektrischen Lastenrädern, die das Unternehmen seit 2018 Privat- und Gewerbekundinnen und -kunden in Köln unter dem Namen Donk-EE im stationsbasierten, öffentlichen Sharing-System anbietet. Die Idee, Drahtesel mit Stauraum und Motor im Sharing anzubieten, überzeugte auch die Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums, die das

Projekt seitdem im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ fördert. Für Jochen Flasbarth, Staatssekretär des Ministeriums, stand von Anfang an fest, dass Donk-EE ein Vorreiterprojekt für die urbane Verkehrswende darstellt: „Wir brauchen gute Ideen für weniger Autos auf den Straßen. Das Fahrrad als gewerbliches Lieferfahrzeug auf der Kurzstrecke kann dabei helfen, das Klima zu schützen und zugleich die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen.“ Mit Donk-EE macht die Green Moves nachhaltige Elektromobilität unkompliziert erfahrbar. Das bestätigt auch der Bundespreis Ecodesign, den das Unternehmen 2019 von einer neunköpfigen Jury rund um Maria Krautzberger, Präsidentin des Umweltbundesamtes, erhalten hat.

Im Herbst 2020, knapp zweieinhalb Jahre nach Start des Verleihbetriebs, setzen mehr als 4.000 Kölnerinnen und Kölner aufs geteilte Lastenrad – wobei jede dritte Ausleihe laut Kundenaussage eine Autofahrt ersetzt. So konnten die grünen E-Lastenräder der Stadt bereits 4 Tonnen CO₂ ersparen. Möglich ist das, weil Donk-EE ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen wird, weshalb die Räder im Betrieb emissionsfrei sind.

Damit das Kölner Beispiel Schule macht, bietet die Green Moves ihr nachhaltiges Sharing-Konzept Kommunen an – schlüsselfertig, im Rundum-sorglos-Paket inklusive Wartungsservice und Betrieb. Keine Stadt ist wie die andere – das wissen auch Hummel und sein Team. Deswegen bieten sie das Sharing-Konzept modular an: Die Kommunen können zwischen stationsbasierter Lösung oder Free-Floating-Variante entscheiden, als Fahrzeugtypen stehen E-Roller, E-Bikes, E-Lastenräder und E-Autos zur Wahl – Hauptsache nachhaltig. „Mit geteilten Elektrofahrzeugen ermöglichen Städte ihren Bürgerinnen und Bürgern eine saubere Mobilität, von der nicht nur die profi-

tieren, die die Fahrzeuge nutzen, sondern alle: dank weniger Stau und Parkplatzproblemen sowie einer besseren Luftqualität und höherer Flexibilität“, skizziert Hummel die Vorteile des Angebots. Dabei ist allerdings ein wichtiger Punkt zu beachten: „Wirklich nachhaltig ist Elektromobilität nur, wenn die Fahrzeuge mit echtem Ökostrom geladen werden.“ Eine Haltung, die dem Unternehmen quasi in die Wiege gelegt wurde, denn



Eine App ermöglicht problemlose Ausleihe.

es ist eine Tochter der NATURSTROM AG, bei der Hummel auch im Vorstand sitzt. Der Öko-Energieversorger beliefert deutschlandweit über 800 öffentliche Ladesäulen mit sauberer Energie und bietet Ladeinfrastrukturlösungen für vielfältige Einsatzgebiete an. Das zeigt: Rundum klimafreundliche Mobilität ist schon heute möglich – und Kommunen können dank Angeboten wie Donk-EE so einfach wie nie grünes Licht dafür geben.

NATURSTROM AG

BIKEPACKING ist das, was du daraus machst

Ausweitung der wasserdichten Taschenserie für Bikepacking



Bikepacking hat sich von der Nische zu einer etablierten Form der Radreise entwickelt. Es erhält durch die Vielzahl an passenden Rädern wie Crossrennrädern und Gravel Grindern, die auf den Markt kommen, auch Einzug in viele Lebensbereiche, in denen bisher klassisches Radreisen, Pendeln per Rad oder auch Wochenendtouren mit dem Rennrad oder Mountainbike vorherrschten.

Passend zu dieser Entwicklung hat der Heilsbronner Taschenspezialist ORTLIEB seine neuen Produkte der Bikepacking-Serie präsentiert, natürlich wasserdicht, natürlich made in Germany. Mit gleich drei neuen, innovativen Taschen ergänzen die Experten für Radreisetaschen aus Bayern ihre Bikepacking-Line. Die bestehenden Produkte wurden in diesem Zug zudem überarbeitet. Die gesamte Linie kommt in einer neuen Farbstellung auf den Markt.

Die Bikepacking-Serie umfasst bereits Gravel-Pack, Accessory-Pack, Seat-Pack, Handlebar-Pack, Frame-Pack, Frame-Pack Toptube, Cockpit-Pack und Atrack BP. Neu sind das Fork-Pack,

das Frame-Pack RC und das Frame-Pack RC Toptube. Alle Taschen sind wasserdicht, PVC-frei und werden in Deutschland hergestellt.



Das Fork-Pack bietet zusätzlichen Stauraum. Foto: ORTLIEB Sportartikel GmbH, Deutschland

Wasserdichte Gabeltasche mit neuem Adaptersystem

Schnell, schneller, Fork-Pack mit Quick-Lock S Adaptersystem. Das komplett neue und innovative Adaptersystem eignet sich ideal, um Taschen wie das wasserdichte Fork-Pack an der Gabel eines Rades zu befestigen. Das Fork-Pack bietet trotz seiner nur 275 g (inklusive Adapter) rund 3,2 Liter zusätzlichen Stauraum fürs Bikepacking.

Rahmentaschen mit Rollverschluss

Die Frame-Pack RC und die Frame-Pack RC Tuptube sind Rahmentaschen mit Rollverschluss für das Bike-Packing und helfen immer gut gerüstet in das nächste Abenteuer zu starten. Dank

des wasserdichten Rollverschlusses, der über drei Silikonringe verschlossen wird, in Verbindung mit dem bewährten Nylongewebe bleibt das Gepäck im Tascheninneren auch bei widrigsten Bedingungen absolut trocken. Gleichzeitig ist der Zugriff auf das Tascheninnere durch die große Öffnung problemlos möglich. Die spezifische Positionierung der Klettbinden entlang des Taschenumfangs ermöglicht eine individuelle Abstimmung auf die Gegebenheiten des Bikes. Das Frame-Pack RC ist in zwei Größen (4 und 6 Liter) erhältlich, das Frame-Pack RC Tuptube hat ein Volumen von 4 Liter.

ORTLIEB Sportartikel GmbH

Marathon E-Plus

Erster Reifen mit fair gehandeltem Kautschuk

Als erster Fahrradreifen rollt der Marathon E-Plus jetzt mit fair gehandeltem Kautschuk. Schwalbe trat dafür dem Fair Rubber e.V. bei, der die Kautschuk-Zapfer am Beginn der Wertschöpfungskette unterstützt. Obwohl 70% des weltweit gehandelten Naturkautschuks in der Reifenindustrie zum Einsatz kommen, ist Schwalbe bislang der erste und einzige Reifenhersteller, der sich dem Fair Rubber

e.V. angeschlossen hat.

Schwalbe wählte seinen Partner Fair Rubber sorgfältig aus: „Als einzige Nichtregierungsorganisation, die im Bereich Kautschuk arbeitet, setzt Fair Rubber am völlig unzureichenden Weltmarktpreis für Gummi an!“, erläutert Frank Bohle, geschäftsführender Gesellschafter von Schwalbe. „Die Gummipreise liegen seit Jahren unter den Produktionskosten, ein Ende ist nicht in Sicht. Die meisten Kleinbauern können ihren Kautschuk unmöglich zu fairen Preisen verkaufen.“

Als Fair-Trade-Prämie zahlt Schwalbe zusätzlich 50 Eurocent auf jedes Kilo Kautschuk (Trockenware), was etwa 45% des aktuellen Weltmarktpreises entspricht. Der Betrag wird monatlich über Fair Rubber an die eigens dafür gegründete Kooperative aus 277 Kleinbauern weit weg des Schwalbe-Werks auf Java in Indonesien ausgezahlt. Die Kooperative bestimmt daraufhin selbst, wofür das Geld verwendet wird. Nur ein Jahr dauerte es, bis Fair Rubber und Schwalbe die Strukturen und Lieferketten vor Ort aufgebaut hatten und im April 2020 starteten.

Bessere Arbeits- und Lebensbedingungen

Um eine lückenlose Transparenz zu gewährleisten, beauftragt Fair Rubber die unabhängige Kontroll-Firma Control Union mit dem Überwachen der Zahlungsströme und Strukturen. Aber auch persönlich überzeugen sich die Mitarbeiter vor Ort, wofür das Geld einsetzt wird: Andere Lieferantenpartner haben die Fair-Trade-Prämie etwa für Wasser- und Stromversorgung,

medizinische Versorgung, Baumaterialien oder für die Ausstattung von Schulen und Kindergärten eingesetzt. „Wir freuen uns, dass wir als erster und einziger Reifenhersteller mit Fair Rubber einen Partner haben, der unsere Zahlungen eins zu eins an die Kooperativen vor Ort weiterleitet. Mit unserer Prämie tragen wir direkt dazu bei, dass die Menschen, die den Kautschuk für unsere Produkte zapfen, bessere Arbeits- und Lebensbedingungen haben“, betont Frank Bohle. Auch die Umwelt profitiert: Fair Rubber hat für seinen Kriterienkatalog Umwelt-

standards des bekannten „Forest Stewardship Council“ (FCS) übernommen.

Schwalbe startet zunächst mit dem Marathon E-Plus. Dessen gesamter Anteil an natürlichem Kautschuk wird seit April 2020 zu fairen Preisen eingekauft. Frank Bohle: „Wir hoffen, dass Fair Rubber durch die Gewinnung weiterer Kautschukbauern für den Verein die Kapazitäten rasch erhöhen kann, sodass wir weitere Reifen mit fairem Kautschuk produzieren können.“

SCHWALBE | Ralf Bohle GmbH



So wird Kautschuk gewonnen. Foto: Fair Rubber e.V.

VSF begrüßt Initiative zum „Lieferkettengesetz“

„Menschenrechte und Umweltschutz sind nicht verhandelbar“

VSF. für Mensch und Rad Die Einhaltung von Menschenrechten und Standards zum Schutz unserer Umwelt ist in der Herstellung von Konsumgütern keine Selbstverständlichkeit. Daher begrüßt der VSF die Gesetzesinitiative der Bundesregierung zum Lieferkettengesetz. „Konsum mit gutem Gewissen ist nur möglich, wenn Verbraucher sicher sein können, dass Produkte nicht durch Kinderarbeit oder Ausbeutung entstanden sind“, sagt Albert Herresthal, Geschäftsführer des VSF. „Daher fordern wir in unseren VSF-Unternehmensleitlinien u.a. eine Offenlegung der gesamten Fertigungs- und Distributionskette und eine faire Bezahlung. Dieser Standard sollte für die Fahrradbranche wie für alle Wirtschaftszweige gelten.“

Ohne Druck durch den Gesetzgeber scheint es nicht zu funktionieren: Wie zwei Befragungen im Auftrag der Bundesregierung zeigten, erfüllt nicht einmal jedes fünfte Unternehmen seine Sorgfaltspflichten bei der Einhaltung der Menschenrechte in der weltweiten Produktion von Gütern. Die 2016 beschlossene freiwillige Selbstverpflichtung der Unternehmen kann somit als gescheitert betrachtet werden. Nun haben sich auch zahlreiche Organisationen unter www.lieferkettengesetz.de zusammengeschlossen, um die Achtung der Menschenrechte und die Vermeidung von Umweltzerstörung zu fordern, darunter der DGB, die Deutsche Umwelthilfe, Greenpeace, Brot für die Welt und zahlreiche weitere. Der VSF ist auch hier mit dabei.

Als „unverantwortlich“ bezeichnet es Albert Herresthal vom VSF, dass aktuell Wirtschaftsverbände versuchen, die Corona-Krise auszunutzen („jetzt keine weiteren Belastungen für die Unternehmen!“), um gegen das geplante Lieferkettengesetz Stimmung zu machen oder dieses inhaltlich auszuhöhlen. „Menschenrechte und Umweltschutz sind nicht verhandelbar“, sagt Herresthal. Hier die betriebswirtschaftlichen Kosten in den Vordergrund zu stellen, lasse jede Ethik vermissen. Mit dieser Haltung steht der VSF nicht alleine da: Auch große Firmen wie Tchibo, Nestlé Deutschland oder Ritter Sport sprechen sich für gesetzliche Verschärfungen aus.

*Hendrikje Lucic, Referentin
Public Affairs, Verbund Service und
Fahrrad e.V.*

„Schlauer Fuchs“ für Gesundheitskonzept

SKS Unternehmensgruppe macht Beschäftigte fit



Ein hauseigenes Fitnessstudio mit Trainer, Indoorcycling-Kursen, Dienstrad-Leasingmöglichkeiten und Massagen: Zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Gesundheit im Arbeitsalltag hat die SKS Unternehmensgruppe in den vergangenen Jahren umgesetzt – integriert in ein umfassendes betriebliches Gesundheitskonzept. Für das vorbildliche Engagement wurde die Firma jetzt von der Berufsgenossenschaft Holz und Metall (BGHM) mit dem Sicherheitspreis „Schlauer Fuchs“ ausgezeichnet. „Bei der SKS Unternehmensgruppe steht die Belegschaft im Mittelpunkt. Die Firma setzt sich konkret für das Wohlbefinden und den Arbeitsschutz der Beschäftigten ein. Das hat mich sehr beeindruckt“, so Claus Pachurka, zuständige Aufsichtsperson der BGHM, anlässlich der Übergabe der Auszeichnung.

„Unser Ziel war es, die Gesundheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nachhaltig zu fördern“, erklärt Christoph Hillebrand, der für das betriebliche Gesundheitsmanagement zuständig ist. „Schnell wurde uns klar, dass Einzelmaßnahmen nach dem Gießkannenprinzip hierfür keinen nachhaltigen Effekt haben würden. Daher entschieden wir uns dazu, ein umfassendes Gesundheitskonzept einzuführen.“ So können die Beschäftigten im SKS Factory Fitnessbereich unter Aufsicht eines qualifizierten Trainers nicht nur ihre Muskulatur stärken – auch die 37 Indoorcycling-Räder werden rege genutzt. Zudem

bietet eine Physiotherapeutin seit Kurzem entspannende Massagen an. Was absolut boome, sei das Jobrad-Angebot bei SKS, so Hillebrand: Bei etwa 400 Beschäftigten seien derzeit mehr als 150 Dienst-Fahrräder im Umlauf. „Mit den vielfältigen Angeboten befinden wir uns auf einem guten Weg. Der ‚Schlaue Fuchs‘ ist natürlich eine zusätzliche Motivation für uns, diesen Weg weiter zu gehen“, freut sich auch Personalleiter Josef Levernann über die Auszeichnung.

SKS GERMANY



Europäische Mobilitätswoche: Klimafreundliche Mobilität für alle

93 Kommunen in Deutschland zeigten, wie Mobilität gerechter wird

Klimafreundliche Mobilität sollte für alle möglich sein. Doch im Moment benachteiligt das deutsche Verkehrssystem viel zu viele Bevölkerungsgruppen, die beispielsweise unter fehlender Barrierefreiheit leiden oder an stark befahrenen Straßen wohnen. In der Europäischen Mobilitätswoche vom 16. bis 22. September 2020 zeigten 93 Kommunen in Deutschland und 2.680 Kommunen weltweit, was alles getan werden kann, damit Bürgerinnen und Bürger vor Ort umwelt- und klimafreundlich sowie sozial gerecht unterwegs sein können. Dirk Messner, Präsident des Umweltbundesamtes: „Nur wenn alle Menschen gleichermaßen nachhaltig mobil sein können, gelingt die Verkehrswende vor Ort. Daher begrüße ich sehr, dass die Kommunen selbst in Corona-Zeiten die Europäische Mobilitätswoche nutzen, sich dem Thema mit vielen unterschiedlichen Aktionen und Initiativen zu nähern und

damit die bestehenden Ungerechtigkeiten bei der Mobilität ein wenig kleiner werden zu lassen.“

2020 beteiligten sich trotz der schwierigen Voraussetzungen 93 Städte und Gemeinden in Deutschland an der Europäischen Mobilitätswoche (EMW). Gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern haben sie abwechslungsreiche Aktionsprogramme entwickelt, die auch unter den strengen Corona-Auflagen erfolgreich durchgeführt werden konnten: In Dortmund berichteten Menschen über ihre Erfahrungen beim Umstieg auf klimafreundlichere Verkehrsmittel wie das Fahrrad oder den ÖPNV, Dresden veranstaltete ein Webinar zu Klimagerechtigkeit und in Würzburg gab es zur Mobilitätswoche den Podcast „Unterwegs durch Würzburg“, in dem auch der Oberbürgermeister das Wort erhielt. In der Gemeinde Steinbergkirche in Schleswig-Holstein fand eine Prüfung der Barriere-



freiheit durch Betroffene statt. Menschen mit körperlichen Einschränkungen ist es mancherorts immer noch nicht möglich, den klimafreundlichen ÖPNV zu nutzen, wenn beispielsweise Stufen überwunden werden müssen, Durchsagen kaum verständlich sind oder wichtige Markierungen fehlen. Erstmals beteiligte sich auch die deutsche Hauptstadt Berlin an der Europäischen Mobilitätswoche und zeigte mit 25 temporären Spielstraßen, wie wichtig diese für Anwohnerinnen und Anwohner und Kinder als Aufenthalts- und Spielorte sein können.

Umweltbundesamt, Grafik: Nationale Koordinierungsstelle EMW

Kooperation in Düsseldorf

Umweltamt und Fahrradgeschäfte starten gemeinsame Aktion



Ordentliche Rabatte gab es zum Fahrrad-Frühling in Düsseldorf. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Umweltamt

Gleichauf mit der Kampagne STADTRADELN für Klimaschutz und Radverkehr startete am 29. Mai 2020 in Düsseldorf eine attraktive Rabattaktion von Umweltamt und Fahrradgeschäften. Unterstützt von 17 Händlern sollten letzte Hindernisse fürs Los-

radeln aus dem Weg geräumt werden. Rabatte auf Inspektionen, Zubehör und natürlich Fahrräder waren bis zum Ende des Kilometersammelns im Zuge von STADTRADELN am 18. Juni 2020 verfügbar. Auch konnten E-Bikes und Lastenräder Probe gefahren werden. Welcher Händler mit welchem Angebot dabei war, verriet die Stadt auf der Internetseite www.duesseldorf.de/klimamachen. Informationen und Faltblätter zu Rabattaktion und STADTRADELN gibt es hier: www.stadtradeln.de/duesseldorf

Hintergrund

Die Hälfte der innerstädtisch mit dem Auto zurückgelegten Strecken ist maximal 5 km lang und schneller und umweltfreundlicher mit dem Rad zu erledigen. Gerade während der Corona-Pandemie ist das Radfahren sinnvoll – es stärkt das Immunsystem und entlastet den öffentlichen Nahverkehr beziehungsweise bietet einen Ausgleich zum Homeoffice. Ein gleichzeitig deutlich geringeres Verkehrsaufkommen erhöht noch dazu die Freude am Radfahren.

Amt 66 News – Radschlag, Landeshauptstadt Düsseldorf

Römer-Lippe-Route

Anrainer des erfolgreichen Radfernwegs verlängern Zusammenarbeit um weitere fünf Jahre



Infotafel an der Römer-Lippe-Route. Foto: ©Römer-Lippe-Route_Stratmann

Die Kooperationsgemeinschaft hinter dem Erfolgsprojekt Römer-Lippe-Route wird für fünf weitere Jahre zusammenarbeiten. Im Rahmen der 9. Römer-Lippe-Konferenz, die Anfang September 2020 in Lippstadt stattfand, bestätigten alle Kooperationspartner ihre weitere Beteiligung und bekräftigen somit, welch großes Zukunftspotenzial sie in dem – mit Wegeschleifen – 479 km langen Radfernweg sehen. Dies wird auch dadurch deutlich, dass die Zusammenarbeit erstmalig für fünf und nicht wie bisher nur für drei Jahre verlängert wurde.

„Wir freuen uns sehr, dass die Römer-Lippe-Route zu einer festen Größe unter den Radfernwegen geworden ist und wir gemeinsam die Zusammenarbeit an diesem überregionalen Tourismusprojekt fortsetzen können“, so Axel Biermann, Geschäftsführer der Ruhr Tourismus GmbH. Hinter der Römer-Lippe-Route, die von Detmold bis Xanten führt, steht eine Projektgemeinschaft aus 26 Kommunen, acht Kreisen sowie dem Regionalverband Ruhr und der Ruhr Tourismus GmbH, die das Projekt federführend betreut.

An der Römer-Lippe-Route tut sich was

„Für die nächsten Jahre haben wir uns einiges vorgenommen“, erläutert Biermann weiter. „Um den Radfernweg zusätzlich attraktiv für eine junge und technikaffine Zielgruppe zu gestalten, werden wir verschiedene digitale Angebote entlang der Römer-Lippe-Route entwickeln. Damit schaffen wir ein Alleinstellungsmerkmal und begegnen dem wachsenden Qualitäts- und Serviceanspruch der Radreisenden.“ Im Rahmen der Konferenz wurden die Ergebnisse der nun abgeschlossenen Planungsphase des durch den Nationalen Radverkehrsplan geförderten Projektes sowie die nun anstehenden Maßnahmen

zur Umsetzung präsentiert. Für die Region hat der Radtourismus als Wachstumsmarkt eine große wirtschaftliche Bedeutung. Eine 2019 durchgeführte Evaluation belegte, dass durch Radtouristen an der Römer-Lippe-Route eine Wertschöpfung von jährlich rund 4,5 Mio. Euro generiert wird. 85% der Betriebe erwarten ferner eine weitere Zunahme des Radtourismus in ihrer Region in den kommenden drei Jahren.

Barrierefreiheit an der Römer-Lippe-Route

Wichtige Meilensteine mit langfristiger Signalwirkung konnten bereits im Rahmen des letzten Förderprojekts „Barrierefreiheit im Radtourismus am Beispiel der Römer-Lippe-Route“ erreicht werden. Ziel des Projekts war es, allen Menschen eine möglichst komfortable Radreise ohne Barrieren zu ermöglichen. 2019 wurde die Römer-Lippe-Route als erster touristischer Radfernweg Deutschlands nach den Kriterien der bundesweiten Kennzeichnung „Reisen für Alle“ zertifiziert. Zu den erfolgreich realisierten Maßnahmen gehörten u.a. die Erstellung einer interaktiven Karte und eines barrierefreien Rastplatzes. Der einzigartige Ansatz, der Modellcharakter hat, überzeugte die Jury des Deutschen Fahrradpreises, und so gewann die Römer-Lippe-Route in diesem Jahr den ersten Platz in der Kategorie „Service“ beim Deutschen Fahrradpreis. Auch bei der Umsetzung des neuen Förderprojekts „Digitalisierung im Radtourismus am Beispiel der Römer-Lippe-Route“ wird die nachhaltige Etablierung von barrierearmen Radreisen entlang der Strecke eine große Rolle spielen.

Melissa Kohnen, ruhr-tourismus.de

radrevier.ruhr-Kartenset

Zweite Auflage herausgegeben

Der Regionalverband Ruhr hat in enger Zusammenarbeit mit der Ruhr Tourismus GmbH die zweite Auflage des Kartensets zum radrevier.ruhr herausgebracht.



Nachdem die erste Auflage schnell griffen war, kommt 2020 im Jubiläumsjahr des Verbandes ein Update mit Verbesserungen heraus. Die fünf Karten im Maßstab 1 : 35.000 zeigen einen detaillierten Überblick über das touristische Radwegenetz in der Metropole Ruhr.

Neben dem Knotenpunktsystem mit über 1.200 km Gesamtlänge werden in den Karten auch viele der rot-weiß ausgeschilderten Wege des Radverkehrsnetzes NRW dargestellt. In der Neuauflage ist das abgebildete Netz verdichtet worden, ohne dabei die Übersichtlichkeit zu verlieren. Mehr Radwege ermöglichen so noch

mehr Tourenkombinationen. Außerdem wurden die Kilometerangaben zwischen den Knotenpunkten ergänzt. Damit eignet sich das Kartenset ideal für die genaue Tourenplanung vorab und für die richtige Orientierung während der Tour.

Das Tourenheft mit den RevierRouten und weiteren Tourenempfehlungen ist ebenfalls beigelegt und liefert viele Vor-



schläge für die nächste Radtour. Das umfangreiche Kartenset lässt sich auch mit dem neuen, digitalen radtourenplaner.ruhr bei der Ausarbeitung von Radtouren kombinieren. Mit der Kombination aus Beschilderung vor Ort, detailliertem Kartenmaterial und digitalem Radtourenplaner ist jeder Radler optimal für das radrevier.ruhr gerüstet.

Das Kartenset ist über den RVR, das ServiceCenter der RTG sowie online unter www.radrevier.ruhr zum Preis von 19,95 Euro bestellbar. Außerdem ist es im Buchhandel sowie in vielen Touristinformationen erhältlich.

idr – Informationsdienst Ruhr

Bike-Booklet-Kampagne 2020

Verbändebündnis erweitert Kommunikationskampagne Mountainbike



Das Bike-Booklet unterstützt Neueinsteiger mit Thomas und Alexander Huber sowie Influencern aus der Bike-Szene beim nachhaltigen Biken.

Ob mit oder ohne E-Motor: Im Bike-Booklet finden Neueinsteiger die wichtigsten Infos für ihr Mountainbike-Erlebnis. Wo finde ich Gleichgesinnte? Wie verbessere ich meine Fahrtechnik? Wie bin ich in der Natur sicher unterwegs? Was ist bei der Planung einer Tour und der Pflege meines (E-)Mountainbikes zu beachten? Auf diese und viele weitere Fragen, z.B. zur Ausrüstung, zur Anreise sowie zu Verhalten im Notfall, finden sich Antworten im Bike-Booklet.

„Das E-Bike gibt mir frische Luft, es gibt mir eine angenehme Aktivität und

macht mir auch alltägliche Wege angenehmer“, so Thomas Huber, Extrembergsteiger und Autor.

Aber warum das Bike-Booklet? Biken ist spätestens durch die Elektrifizierung Breitensport in Deutschland geworden. Immer mehr Menschen strömen mit dem Bike in die Natur. Die gesundheitlichen und gesellschaftlichen Vorteile des Radfahrens werden also zugänglicher. Doch Biken wird noch immer kritisch beäugt in Bezug auf Naturschutz und Sozialverhalten. Deshalb sollte es ein gemeinsames Bestreben sein, Neueinsteiger zu informieren und zu nachhaltigem Verhalten anzuregen. Genau das tut das Bike-Booklet. Ohne erhobenen Zeigefinger, sondern als freundschaftlicher Berater und Wegweiser.

Um diesen freundschaftlichen Umgang zu stärken, hat das Mountainbike Tourismusforum Deutschland gemein-

sam mit dem Zweirad-Industrie-Verband eine Videoserie zu den Themen des Bike-Booklets produziert. Hier nehmen Szenegrößen Neueinsteiger in die Szene auf und geben ihnen wichtige Tipps zu Ausrüstung, Fahrtechnik, Sicherheit und Naturschutz. Die Videoserie wird im Laufe der Saison mit weiteren Beiträgen und Protagonisten stetig erweitert. Dadurch soll das Biken noch mehr Menschen und vor allem auch Kindern auf eine nachhaltige Art und Weise nahegebracht werden.

Das Bike-Booklet kann auch in größeren Stückzahlen von Vereinen, Institutionen und Einzelpersonen zur Verteilung bestellt werden. Einfach eine Mail senden an: n.graaff@mountainbike-tourismusforum.de

*Mountainbike Tourismusforum und
Zweirad-Industrie-Verband e.V.*



Foto oben:
Alexander Dacos

Fotos Mitte:
Links: Reinhold Fischer, rechts: Christoph Giessing

Fotos unten:
Links: Wolfgang Kronwitter, rechts: Horst Gumz

Impressum

Herausgeber

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, Dezember 2020

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität

Fachliche Betreuung

PS Planerbüro Südstadt: Büro für urbane Mobilität

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

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

c/o Rathaus Stadt Krefeld

Von-der-Leyen-Platz 1

47798 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

Fax: 0 21 51/86-43 65

E-Mail: info@agfs-nrw.de

www.agfs-nrw.de



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

Es sind selbstverständlich vorurteilsfrei 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 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 / Rhein-Erft-Kreis
Rhein-Kreis Neuss / Rhein-Sieg-Kreis
Rietberg / Rommerskirchen / Schöppingen
Schwerte / Soest / Städteregion Aachen
Telgte / Troisdorf / Unna / Velen / Wesel
Wuppertal / ...