

nahmobil

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

Heft 17 | Juni 2021



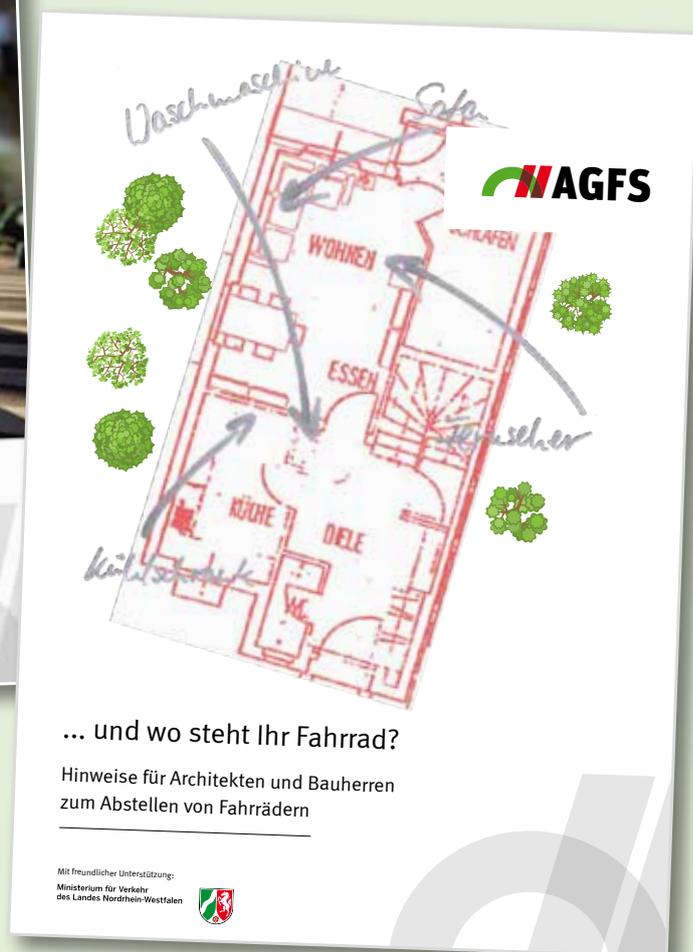
KREUZEN UND QUEREN LEICHT GEMACHT

Deutscher Fahrradpreis
Erste digitale Preisverleihung
erfolgreich abgeschlossen

Fahrräder sicher abstellen
Aachen entwickelt
stadtweites Abstellkonzept

STADTRADELN
Teilnahme bis 30. September
möglich

ZWEI NEUE PUBLIKATIONEN DER AGFS



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

Liebe Freundinnen und Freunde der AGFS,

große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Zum 1. Januar 2022 soll es fertig sein und in Kraft treten: Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) des Landes Nordrhein-Westfalen. Mit Hochdruck wird auf allen Kanälen an den Vorbereitungen dazu gearbeitet. Das Land wird mit dem Gesetz einen Rahmen vorgeben und die Kommunen müssen diesen Rahmen mit ihren Möglichkeiten ausfüllen. Das Gesetz legt die Hürde sehr hoch: 25% Radverkehrsanteil für ganz Nordrhein-Westfalen ist ein ambitioniertes Ziel. Ambitioniert, aber nicht unmöglich, ist unsere Meinung dazu.

Die AGFS wird die nordrhein-westfälischen Kommunen bei der Umsetzung nach Kräften unterstützen. Wir werden maßgeblich auf die Erstellung des gesetzesbegleitenden Aktionsplans des Landes einwirken und dazu ergänzend eine eigene Publikation herausgeben, die zu allen Handlungsfeldern passende Aktionsvorschläge und Unterstützungsformate für Kommunen gibt.

Aktuell hat die AGFS zwei Broschüren vollständig überarbeitet und neu aufgelegt: „... und wo steht Ihr Fahrrad?“ gibt wie gewohnt Hinweise zum Abstellen von Fahrrädern. Modernisiert und aktualisiert bietet die Broschüre einen Rundumblick für Architekten und Bauherren. Die zweite Publikation ist eher für Planende gedacht: „Querungsstellen für die Nahmobilität“ ist die konsequente Weiterentwicklung hin zu einem Leitfaden mit neuen Querungsstellen für den Radverkehr und dem Wegfall der freien Rechtsabbieger. Diese sind aus Sicht der AGFS nicht sicher genug und nicht mehr zeitgemäß. Ganz neu ist ein eigenes Kapitel für den Fußverkehr mit 13 Lösungen zu sicheren Querungsstellen,



die zum Teil bevorrechtigt sind gegenüber dem Radverkehr.

Was gibt es für Neuigkeiten bei unserem Förderverein „UnternehmenFahrrad!“?

Wir konnten Jobrad für eine Mitgliedschaft begeistern. Diese Nachricht erreichte uns kurz vor dem Redaktionsschluss, deshalb werden wir Jobrad erst in der nächsten Ausgabe der „nahmobil“ vorstellen.

Ich wünsche Ihnen einen guten Sommer mit viel Bewegung an frischer Luft und hoffe für uns alle, dass die Pandemie bald überstanden ist. Bleiben Sie gesund. Ich freue mich auf ein Wiedersehen.

Herzlichst

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

Ihre Christine Fuchs

nahmobil 17 | Inhalt



KREUZEN UND QUEREN

- 7 Kreuz und quer = Stop-and-go?
- 8 Querungsstellen für die Nahmobilität
- 9 Querender Radverkehr im Rhein-Erft-Kreis
- 11 Mehr als 150-mal bevorrechtigt „kreuzen und queren“
- 13 Detmold: Neue Querung für RadlerInnen
- 13 Kreuzen und Queren in der Stadt Ibbenbüren
- 14 Mehr Sicherheit für den Radverkehr an Kreisverkehren
- 15 Coesfeld: An der Münsterstraße geht's jetzt rund

AUS DER AGFS

- 16 Und wo steht Ihr Fahrrad?
- 17 Start der AGFS-Kampagne „Plane Deine Stadt!“
- 18 Digitale Preisverleihung beim Deutschen Fahrradpreis

- 21 Traditionsbewusst und zukunftsorientiert

- 23 Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“

FUSSVERKEHR

- 24 Verbesserung des Fußverkehrs in Düsseldorf
- 25 Europaweit erster kontaktloser Ampeltaster in Düsseldorf eingesetzt
- 26 Immer auf dem richtigen Weg in Coesfeld
- 26 Zügig unterwegs zwischen Neuss, Düsseldorf und Langenfeld auf dem Radschnellweg

INFRASTRUKTUR

- 27 Landesbetrieb Straßenbau NRW setzt bei barrierefreien Bushaltestellen auf innovative Lösungen
- 29 Bahnhof Dülmen
- 29 Fahrradparken in Aachen
- 31 Neue Mobilstation in Kamen-Methler

- 32 Neuer Radfahrstreifen auf der Kölner Nord-Süd-Fahrt

- 32 Verbesserungen für den Radverkehr auf den Ringen in Köln

- 33 Radwegesanierungsprogramm der Stadt Köln

- 33 Neue Fahrradstraßen in Köln

- 34 Frankfurter Hüte auf dem Auenweg in Köln-Mülheim

- 34 Stärkung der Nahmobilität im Kölner Kolumbaviertel

- 35 Änderungen für den Radverkehr in Köln-Deutz

- 35 Planung der RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen

- 36 Kölner Radverkehr legte in 2020 deutlich zu

- 37 Radverkehrskonzept Ehrenfeld

- 38 Düsseldorf auf dem Weg zur Fahrradstadt

- 39 Über 2.500 neue Fahrradstellplätze für Düsseldorf



KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 40 **ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“**
- 40 **Schnelle Hilfe bei Fahrradpannen**
- 41 **Ein Jahr Radentscheid in Aachen**
- 42 **Fahrradreparatursäule in Leverkusen**
- 42 **Bocholt bekommt zweites freies Transportrad**
- 43 **Kreis Viersen legt Radbroschüren neu auf**
- 43 **STADTRADELN hat begonnen!**
- 43 **STADTRADELN 2020 in Köln**
- 44 **Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG)**
- 44 **Umfangreiche Branchenstudie der Fahrradwirtschaft in Düsseldorf**
- 45 **Newsletter vom Fahrradbüro Münster**
- 45 **Immer mehr „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ in NRW**

- 46 **Infotafeln für das Radknotenpunktnetz im Kreis Viersen**

- 47 **App „traffic pilot“ sorgt für Grüne Welle mit dem Fahrrad**

- 48 **Freie Bahn für den Radverkehr an deutschen Hochschulen**

- 49 **ADFC-Fahrradklima-Test 2020: RadfahrerInnen bleiben insgesamt unzufrieden**

- 50 **Bundesverband Zukunft Fahrrad startet Fahrradkampagne**

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 50 **Zurück zur DNA: ORTLIEB stellt neue Brandkampagne vor**

- 51 **Unternehmen FahrRad!-Mitglied WSM liefert überdachte Fahrradabstellanlage für Freudenstadt**

- 52 **Herausragendes ökologisches Statement: Schwalbes neues Herzstück**

- 53 **Das Rad neu erfinden. Seit 100 Jahren.**

- 54 **Neue Gesichter beim VSF**

RÜCKBLICK UND AUSBLICK

- 55 **Mönchengladbach gewinnt den „European Mobility Week Award“**

- 56 **Termine 2021**

- 57 **Deutscher Verkehrsplanungspreis 2020**

FREIZEIT UND TOURISMUS

- 57 **RADREVIER.RUHR als erste urbane RadReiseRegion Deutschlands zertifiziert**



Kreuz und quer = Stop-and-go?

Neuer AGFS-Leitfaden bietet Anregungen für innovative Querungsstellen

Noch nie stand das Radfahren so sehr im Fokus wie derzeit. Wesentlich hierzu beigetragen hat das stetig zunehmende Bewusstsein der Bevölkerung für die Themen „Klima“ und „Gesundheit“, welches über verschiedene Initiativen nicht zuletzt dazu geführt hat, dass aktuell in Nordrhein-Westfalen das erste Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in einem Flächenland in Deutschland auf den Weg gebracht worden ist.

Durch die COVID-19-Pandemie wurde der Radverkehr zudem nochmals verstärkt in die öffentliche Diskussion gebracht. Aufgrund mangelnder Freizeitaktivitäten wegen der pandemiebedingten Einschränkungen und gleichzeitiger Sorgen vor einer Ansteckung bei einer Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind immer mehr Menschen mit dem Rad unterwegs. Dies schlägt sich auch in den Verkaufszahlen von Fahrrädern und E-Bikes für das Jahr 2020 nieder: Der Absatz stieg auf über 5 Mio. verkaufte Fahrräder und E-Bikes in Deutschland, davon rd. 2 Mio. E-Bikes.

Radverkehrsinfrastruktur muss durchgängig und schnell sein

Die Radfahrenden finden dabei jedoch nicht überall eine optimale Infrastruktur vor. Einige Kommunen reagierten auf die steigenden Zahlen an Radfahrenden mit „Pop-up-Radwegen“. Diese „Pop-up-Radwege“ können ein qualitativ hochwertiges Angebot an Infrastruktur, welche von den Radfahrenden als attraktiv, komfortabel und sicher empfunden wird, nicht ersetzen; zumal „Pop-up-Radwege“ häufig nur auf der Strecke ein Angebot für die Radfahrenden darstellen und diese in den Knotenpunkten häufig alleine lassen.

Neben der Attraktivität, dem Komfort und der Sicherheit sind Schnelligkeit – hinsichtlich Zeitverlusten und Direktheit der Wegeverbindung – und Durchgängigkeit wesentliche Qualitätskriterien von Radverkehrsinfrastrukturen. Daher bedarf es zusammenhängender Radverkehrsnetze. Entscheidend für die Zeitverluste und damit für die Schnelligkeit und die Durchgängigkeit sind in diesen Netzen weniger die Streckenabschnitte, sondern die Stellen, an denen Straßen und Wege gekreuzt oder gequert werden müssen.

Die besondere Bedeutung von Kreuzungen wird nicht zuletzt durch die intensive Diskussion über die sog. „Geschützte Kreuzung“ oder die umfangreiche Behandlung von Kreuzungs- und Querungsstellen in Leitfäden ersichtlich. Im Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW sind alleine 20 Prinzipskizzen für die Führung von Radschnellverbindungen an Kreuzungen und Einmündungen enthalten.

Nicht nur Strecken und Kreuzungen, sondern auch Querungen

Gegenüber der Führung des Radverkehrs an Kreuzungen (zumeist von Straßen für den Kfz-Verkehr) wird den Querungsstellen, an denen ein Radweg eine Straße „kreuzt“, oft nicht die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt. Allerdings muss auch hier die planerische Entscheidung getroffen werden, wer

Vorrang hat. Die AGFS hat schon 2013 mit der Fachbroschüre „Querungsstellen für den Radverkehr“ Möglichkeiten zur sicheren, komfortablen und z.T. bevorrechtigten Führung des Radverkehrs an innerorts und außerorts gelegenen Querungsstellen sowie im Bereich von Ortseingängen aufgezeigt. In der Praxis wurden diese Lösungsvorschläge seitdem vielfach umgesetzt.

Diese Broschüre wurde nunmehr fortgeschrieben und zu dem Leitfaden „Querungsstellen für die Nahmobilität“ weiterentwickelt. Die bisherigen Varianten sind optimiert und zusätzliche Lösungsvorschläge in den Leitfaden aufgenommen worden. Insbesondere die Möglichkeiten für Fahrradstraßen zur Querung von Straßen wurden ergänzt. Die Anzahl an dargestellten Querungsstellen ist somit von 18 auf 24 gestiegen. Gleichzeitig wurden Aktualisierungen auf Grundlage der veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen vorgenommen.

Auch der Fußverkehr quert

Neben attraktiven, komfortablen, sicheren, direkten und durchgängigen Radverkehrsnetzen stellen ebenso attraktive, komfortable, sichere, direkte und durchgängige Fußwegeverbindungen ein wichtiges Element für die Sicherung der Mobilität der Bevölkerung dar. Dies bezieht sich nicht nur auf die Freihaltung der Gehwege von missbräuchlich geparkten Fahrzeugen aller Art, sondern insbesondere auch auf die Möglichkeit zur Querung von Straßen.

Durch die Erweiterung des Leitfadens um einen eigenen Abschnitt zu Querungsstellen für den Fußverkehr mit insgesamt 18 Lösungsmöglichkeiten für deren Gestaltung wird die Bedeutung des Fußverkehrs nochmals hervorgehoben.

Mit einem steigenden Anteil an Radfahrenden wird auch die Anzahl an Konflikten mit dem Fußverkehr zunehmen. Daher wurde in zwei Gestaltungsvarianten eine Bevorrechtigung des Fußverkehrs gegenüber dem Radverkehr aufgezeigt. Es gilt auch hier, die schwächeren Verkehrsteilnehmenden vor den stärkeren zu schützen. Und dies wird zukünftig häufiger bedeuten, dass der Fußverkehr auch Vorrang vor dem Radverkehr bekommt.

Freie Rechtsabbieger sind keine Lösung

An vielen Knotenpunkten wird zur beschleunigten Abwicklung der rechts abbiegende Kfz-Verkehr über gesonderte Fahrbahnen neben Dreiecksinseln ohne Signalisierung direkt geführt. Diese Führung stellt ein permanentes Sicherheitsrisiko für den Fuß- und Radverkehr dar und kann daher nicht im Sinne der Förderung der Nahmobilität sein. Zudem widerspricht dies dem Gedanken, dass die Leichtigkeit nicht über der Sicherheit stehen darf.

Der fortgeschriebene Leitfaden verzichtet daher ganz bewusst auf die in der ersten Auflage noch vorhandene Darstellung von Lösungsmöglichkeiten zur Querung von „freien“ Rechtsabbiegerfahrbahnen. Vielmehr plädiert die AGFS dafür, bestehende innerörtliche „freie“ Rechtsabbieger zurückzubauen oder mit einer Signalisierung nachzurüsten.

Planfrei und innovativ denken

Der neue Leitfaden zeigt Lösungsmöglichkeiten für die planfreie Querung auf. An manchen Stellen wird es aufgrund der hohen Kfz-Belastung auf der zu querenden Straße keine Möglichkeit zur Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs geben können, ja teilweise noch nicht einmal die Möglichkeit einer Querung mit akzeptabler Wartezeit. An diesen Stellen ist daher nur eine planfreie Querung möglich. Für Radschnellverbindungen und zum Teil auch für Radvorrangrouten werden planfreie Lösungen daher zukünftig häufiger in Betracht zu ziehen sein. Erfolgreiche Radnationen wie Dänemark und die Niederlande machen es vor.

Neben planfreien Lösungen zeigen uns bspw. die Städte in den Niederlanden auch immer wieder, dass innovatives Denken auch zu anderen Lösungen führen kann. So zeigt die Stadt Zwolle schon seit 2013, dass es neben planfreien Lösungen, die es in der Stadt auch gibt, ebenso fahrradfreundliche Kreisverkehre geben kann, die dem Radverkehr Vorrang ermöglichen.

Die Stadt Veenendaal hat einen ähnlichen „Fahrradkreisel“ im letzten Jahr realisiert. Wie mithilfe von Kreisverkehrslösungen auch „abknickende“ Vorfahrtsstraßen in Vorrangkreuzungen für den Radverkehr umgewandelt werden können, zeigen u.a. die Städte Groningen und Leiden.

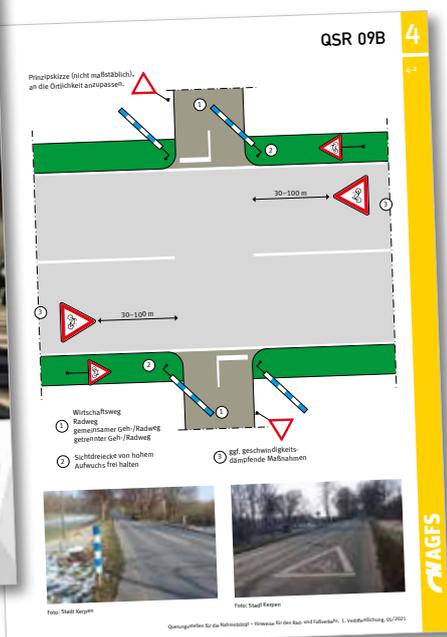
Da es nicht immer die großen und innovativen Lösungen sein müssen und es nicht immer die hochbelasteten Kfz-Straßen sind, die es zu querern gilt, stellt der nun vorliegende erweiterte Leitfaden eine wichtige Planungshilfe für die Entwicklung von attraktiven, komfortablen, sicheren, schnellen und durchgängigen Radnetzen dar.

Wenn der Radverkehr weiter an Bedeutung gewinnen soll, darf dieser an Stellen, an denen er Straßen queren oder kreuzen muss, nicht ständig zum Stehen kommen. Zukünftig muss es für Radfahrende an Kreuzungen und Querungsstellen heißen: Nonstop statt Stop-and-go!

Michael Vieten, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Querungsstellen für die Nahmobilität

Handlungsleitfadens gibt „Hinweise für den Rad- und Fußverkehr“



Wer mit dem Rad oder zu Fuß schnell und komfortabel von A nach B kommen möchte, ist auf eine qualitativ hochwertige Infrastruktur angewiesen. Von besonderer Bedeutung sind dafür durchgängige und direkte Wegeverbindungen mit sicheren Stellen zum Überqueren von Straßen. Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) hat deshalb ihre Broschüre zum Thema „Querungsstellen für die Nahmobilität – Hinweise für den Rad- und Fußverkehr“ zum Leitfaden weiterentwickelt und vollständig überarbeitet. Dabei ist eine 99-seitige Lose-

blattsammlung mit 24 Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs an innerorts und ausserorts gelegenen Querungsstellen sowie im Bereich des Ortseingangs herausgekommen. Ergänzt wurde der Leitfaden um Möglichkeiten für Fahrradstraßen zur Querung von Straßen.

Der Fußverkehr wird aus seinem bisherigen Nischendasein geholt und bekommt ein eigenes Kapitel mit 13 Lösungen für sichere Querungsstellen für Fußgänger, die zum Teil gegenüber dem Radverkehr bevorrechtigt sind.

Freie Rechtsabbieger sind keine Lösung

Die sogenannten „freien Rechtsabbieger“, an denen Autos über gesonderte Fahrbahnen neben Dreiecksinseln und ohne Ampel rechts abbiegen können, hat die AGFS gänzlich aus dem Handlungsleitfaden entfernt. Sie stellen ein Sicherheitsrisiko für den Fuß- und Radverkehr dar und widersprechen dem Grundsatz, dass Leichtigkeit nicht über der Sicherheit stehen darf. Die AGFS plädiert dafür, bestehende freie Rechtsabbieger zurückzubauen oder mit einer Ampel nachzurüsten.

Der Handlungsleitfaden „Querungsstellen für die Nahmobilität – Hinweise für den Rad- und Fußverkehr“ ist ab sofort zum Download in der Mediathek der AGFS unter www.agfs-nrw.de als PDF erhältlich. Die Loseblattsammlung wird kontinuierlich aktualisiert und fortgeschrieben.

Querender Radverkehr im Rhein-Erft-Kreis

Beispielhafte Lösungen in Kerpen als Blaupause für andere Kommunen



Querungsstelle auf der L162
Foto: Kolpingstadt Kerpen

Im Rhein-Erft-Kreis boomt der Radverkehr. Mit vielen neuen Themenrouten und zugehörigen Ausschilderungen wird für den Radverkehr auf neue und attraktive Ziele hingewiesen. Mit dem wachsenden Einsatz von Pedelecs werden größere Entfernungen zurückgelegt und oft Bereiche im gesamten Rhein-Erft-Kreis neu entdeckt. Sicherlich auch deshalb häufen sich die Hinweise von Radfahrenden auf Gefahren beim Queren viel befahrener Autostraßen.

Bei einem der jährlichen Treffen der Straßenverkehrsbehörden im Kreis wurde eine breite Diskussion über die Gestaltungsmöglichkeiten solcher Querungsstellen geführt. Im Austausch der Kommunen untereinander wurde auch schnell klar, dass in der Örtlichkeit unterschiedlichste Formen der Beschilderung, der Markierung und der Ausgestaltung vorhanden sind. Auf Kreisgebiet gibt es rd. 50 solcher Querungsstellen.

Die Vereinheitlichung solcher Querungen erschien unter dem Aspekt der Wiedererkennbarkeit sinnvoll. Nach langer Diskussion über denkbare Gestaltungsformen und Regelungen entstand die Idee zur Erarbeitung einer Musterlösung. Hiermit sollten aufwendige, parallele Planungen und Abstimmungen in allen Kommunen des Rhein-Erft-Kreises vermieden werden. Die Musterlösung sollte für den Planfall „Hauptradweg (mit HBR-Beschilderung) kreuzt eine hoch belastete Hauptverkehrsstraße ohne Mittelinsel“ plangleich erarbeitet werden.

Entwicklung einer Musterlösung

Die Kolpingstadt Kerpen hatte sich angeboten, eine Musterlösung für eine solche Form von Querungsstelle stellvertretend für den gesamten Kreis zu entwickeln. Das sollte am Beispiel der Querung des viel befahrenen Erftstadweges über die L162 (Verlängerung Kölner Straße), einer recht hoch belasteten Hauptverkehrsstraße (DTV rd. 10.000 Kfz/24 h) im Stadtteil Kerpen,

erfolgen. Unter Moderation der Kolpingstadt Kerpen wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, in der neben der Polizei auch Vertretungen der Baulastträger klassifizierter Straßen und der Rhein-Erft-Kreis als straßenverkehrsrechtliche Aufsichtsbehörde vertreten waren. Nach Abstimmungen in der Arbeitsgruppe wurden dann ab 2016 konkrete Maßnahmen auf der L162 in Teilschritten bis Ende 2018 in der Örtlichkeit realisiert.

Die Umsetzung erfolgte stufenweise. Nach einer ersten Geschwindigkeitsmessung zur Analyse des vorhandenen Geschwindigkeitsniveaus auf der L162 im Querungsbereich wurde zuerst ein Grünrückschnitt zur Verbesserung der Sichtverhältnisse durchgeführt. In der zweiten Stufe wurden nach einer Deckensanierung auf der L162 die in der Arbeitsgruppe vereinbarten Markierungen aufgebracht und die zugehörigen Beschilderungen aufgestellt. Dabei wurden die Hinweise auf den Radverkehr möglichst nah an die Querungsstelle versetzt. Zur besseren Erkennbarkeit der Querungsstelle wurden zusätzlich vier blau-weiße Poller eingesetzt. Auf die Fahrbahn der L162 wurde jeweils 30 m vor der Querungsstelle eine Markierung in Anlehnung an VZ 138 aufgebracht. Auch hiermit sollte auf den querenden Radverkehr hingewiesen werden.

Hohe Akzeptanz bei Radfahrern

Nach Abschluss dieser Maßnahmen wurden Interviews durchgeführt, bei denen Radfahrende nach ihrem Sicherheitsgefühl beim Queren der L162 befragt wurden. Insgesamt gaben mehrere Dutzend Radfahrende Auskunft, die sowohl im Freizeit als auch im Alltagsradverkehr unterwegs waren. Das Ergebnis war überraschend, denn mehr als 95% der Befragten sahen in der Querung keine besondere Gefahrenlage. Begründet wurde diese Einschätzung mit den guten Sichtverhältnissen und den doch recht großen Zeitlücken im Autoverkehr auf der L162. Auf



Rücksicht nehmen vor querenden Radverkehr, Foto: Kolpingstadt Kerpen

die Frage nach Verbesserungsvorschlägen wurde immer wieder (mehr als 70%) eine planfreie Lösung wie eine Brücke oder eine Unterführung genannt. Das Befragungsergebnis steht in gewissem Widerspruch zu den häufigen Umgestaltungsforderungen, die nicht selten mit Hinweisen auf die Gefahrenlage begründet wurden.

Nach jeder einzelnen Umsetzungsstufe wurden Geschwindigkeitsmessungen auf der L162 mit einem Seitenradarmessgerät der Kolpingstadt Kerpen durchgeführt und dokumentiert.

Die Umsetzung der letzten Phase, die Veränderung der zulässigen Geschwindigkeit im Bereich der Querungsstelle für den Autoverkehr von 50 km/h auf 70 km/h, sorgte dann noch einmal für große Aufregung und Unverständnis bei Bürgerschaft und Politik. Polizei, Straßenbauautorität und Kerpener Verwaltung hatten immer wieder darauf hingewiesen, dass sich mit der Ausschilderung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h der Autoverkehr im untersuchten Straßenabschnitt nicht wirklich nachhaltig beeinflussen lässt. Diese Erkenntnis kann aus den durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen eindeutig abgeleitet werden. Das gemessene Geschwindigkeitsniveau in diesem Bereich entspricht dem Straßencharakter dieser außerörtlichen, sehr übersichtlichen Straße. Die V85-Geschwindigkeit bei der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h wurde in allen Teilschritten mit rund 70 km/h gemessen. Immer wieder wurden Fahrzeuge, die sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h hielten, ungeduldig und rechtswidrig überholt, was zu großen Gefährdungen des querenden Fuß- und Radverkehrs führte.

Die Begrenzung auf 70 km/h hat sich bewährt

Die Abschlussmessung nach Einrichtung der 70-km/h-Regelung ergab eine V85-Geschwindigkeit ebenfalls von 70 km/h. Die Änderung der zulässigen Geschwindigkeit hatte also kei-

nen Einfluss auf das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau und wurde daher auch für die Musterlösung empfohlen.

Im Verlaufe des Projektes fanden mehrere Sitzungen der Arbeitsgruppe statt. Politik und Presse haben den Prozess kritisch begleitet. Die Verwaltung in der Kolpingstadt musste mehrfach Anträge aus dem politischen Raum zur Querungsstelle behandeln, die im für Verkehr zuständigen Fachausschuss beraten wurden. Die Umsetzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 70 km/h war Schwerpunkt in den Diskussionen. Letztlich konnte sich die Kerpener Verwaltung mit sachlichen Argumenten für die 70 km/h durchsetzen und fand am Ende eine mehrheitliche Zustimmung. Die Presse hat regelmäßig über die einzelnen Projektstufen berichtet.

Während der gesamten Projektphase und auch danach wurde an der Querungsstelle des Erftadweges über die L162 bis heute (März 2021) kein Verkehrsunfallgeschehen registriert.

Mittlerweile sind alle vergleichbaren Querungsstellen auf Kerpener Stadtgebiet nach dem neuen Muster umgestaltet. Der Rhein-Erft-Kreis wird für seine Straßen eine Umsetzung in 2021 durchführen. Die Baulastträger aller anderen vergleichbaren Querungsstellen für den Radverkehr im Kreis wurden vom Rhein-Erft-Kreis aufgefordert, eine dem Muster entsprechende Umgestaltung zeitnah zu realisieren.

Diese Musterlösung ist in die Ausarbeitung der neuen Querungsstellen-Broschüre der AGFS eingeflossen und wird dort in sehr ähnlicher Form dargestellt.

Die vollständigen Ergebnisse aller Geschwindigkeitsmessungen, der detaillierte Projektlauf, die genaue Beschreibung der Musterlösung sowie alle weiteren Informationen sind auf der Homepage der Kolpingstadt Kerpen hinterlegt: www.agfs-nrw.de/nm16-01

Mehr als 150-mal bevorrechtigt „kreuzen und queren“

Rad- und Fußverkehr auf TRIANGEL und RadBahn Münsterland erhalten im Kreis Steinfurt vielerorts Vorfahrt

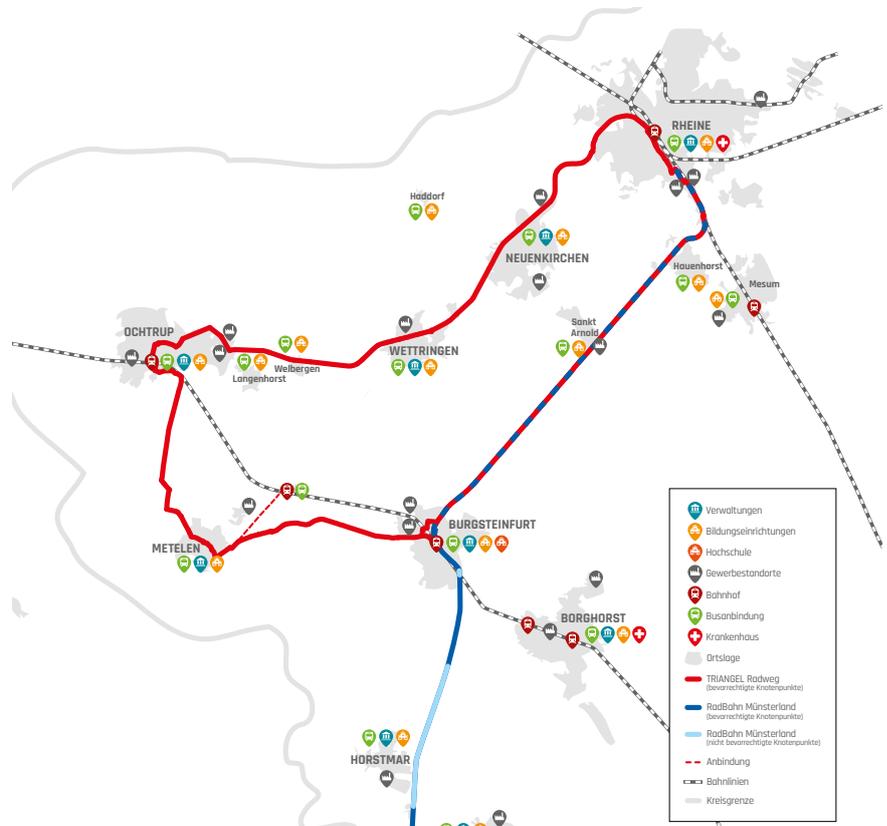
Auf Grundlage eines umfassenden Radverkehrskonzeptes (2020) will der Kreis Steinfurt gemeinsam mit seinen 24 Städten und Gemeinden, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und anderen Partnern das Radverkehrssystem im Kreis deutlich ausbauen. Ein zentraler Baustein ist der Bau bzw. Ausbau schneller, komfortabler und verkehrssicherer Radwege für den Alltagsradverkehr als Radvorrangrouten, die im Münsterland Velorouten genannt werden. Mit der vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit geförderten TRIANGEL und der RadBahn Münsterland werden aktuell die ersten Velorouten als „Kreisradwege“ eingerichtet, ergänzt durch weitere Maßnahmen einer Radverkehrsförderung.

Seit 2009 ist der Kreis Steinfurt aktives Mitglied in der AGFS. Eingebunden in die AGFS-Aktivitäten wurde bereits 2013 die Studie zur Errichtung von Rad-schnellwegen im Kreis Steinfurt erstellt. Als ein Ergebnis wurden orientiert am Nachfragepotenzial Korridore identifiziert, die für den schnellen Radverkehr geeignet erschienen.

Mitte 2020 hat der Kreistag das Radverkehrskonzept (RVK) beschlossen. Darauf aufbauend werden umfassende Maßnahmen benannt, wie die Radinfrastruktur im Kreis für den Alltagsradverkehr optimiert werden kann, damit mehr Menschen das Fahrrad für ihre täglichen Wege zur Arbeit, Ausbildung und Schule oder zum Einkauf nutzen und damit den Klimaschutz und ihre eigene Fitness/Gesundheit fördern.

Schwerpunkt des Konzepts ist die Einrichtung eines Veloroutennetzes. Die Velorouten sollen vorwiegend am Bestand orientiert anforderungsgerecht ausgebaut und verkehrssicher optimiert werden. Insgesamt sieht das RVK 618 Einzelmaßnahmen auf insgesamt 697 km mit einem geschätzten Kostenumfang von rund 108 Mio. Euro vor.

Darüber hinaus benennt das RVK im Sinne der Ziele der AGFS Maßnahmen aus den Handlungsfeldern Service,



Übersichtskarte TRIANGEL und RadBahn

Kommunikation und Marketing. Die Kreisverwaltung ist beauftragt, in enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden des Kreises, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW u.a. die im RVK dargestellten Maßnahmen Schritt für Schritt umzusetzen.

Velorouten-Pilotprojekte

Pilotprojekte für die Einrichtung von Velorouten im Kreis Steinfurt sind die vom Bundesumweltministerium mit rd. 4,6 Mio. Euro geförderte TRIANGEL und die RadBahn Münsterland südlich der Kreisstadt Steinfurt. Bei der TRIANGEL sollen auf drei ehemaligen Bahnstrecken zwischen den Städten und Gemeinden Steinfurt, Rheine, Neuenkirchen, Wettringen, Ochtrup und Metelen die vorhandenen Radwege schneller, komfortabler und verkehrssicher gestaltet werden. Als neues Element im Radverkehrssystem des Kreises werden Wirt-

schaftswege zwischen Ochtrup und Metelen als kürzeste Verbindung zwischen diesen Orten eingebunden. Zusammen mit dem Abschnitt der RadBahn sollen rund 65 km für den Alltagsradverkehr ertüchtigt und als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Die als Fahrradstraßen integrierten Wirtschaftswege sollen durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen für die Anlieger und den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben werden.

Maßnahmen

Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt auf einer Vernetzung bereits vorhandener Wege durch Lückenschlüsse sowie in der Beschleunigung des Radverkehrs und der Anhebung der Qualitätsstandards im Verlauf der Strecken. Besondere Bedeutung mit Blick auf die Gestaltung eines schnellen Radverkehrs kommt den Knotenpunkten zu. Mehr als



Austausch Pflasterbelag durch Asphaltdecke auf Veloroute und Austausch Asphaltdecke durch Pflasterbelag aufzuführenden Wegen, Einbau von Berliner Kissen, Markierungen und Beschilderung (noch nicht vollständig umgesetzt)

150 Knotenpunkte abseits klassifizierter Straßen befinden sich auf den Projektabschnitten von TRIANGEL und RadBahn Münsterland. Weit überwiegend müssen der Rad- und Fußverkehr heute hier noch die Vorfahrt achten. Das heißt, die Verkehrsteilnehmer auf den zuführenden Wirtschaftswegen und innerörtlichen Straßen sind bevorrechtigt. Diese Bevorrechtigung wird zugunsten des Rad- und Fußverkehrs auf TRIANGEL und RadBahn außerhalb der Kreuzungen mit klassifizierten Straßen geändert.

In Abhängigkeit von der verkehrlichen Bedeutung des Knotenpunkts reichen die Maßnahmen von einer neuen Markierung und Änderung der Beschilderung bis hin zu ergänzenden aufwendigen Umbauten mit Änderung der Straßenbeläge, dem Einbau von Berliner Kissen bzw. Drempeln oder der baulichen Einengung auf den Wirtschaftswegen und innerörtlichen Straßen durch Poller. Drempel und Kissen sind so bemessen, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht behindert werden. Alle Velorouten erhalten seitlich einen weißen Schmalstrich zur Orientierung.

Besonderer Augenmerk gilt der Schaffung und Erhaltung ausreichend großer Sichtdreiecke. Insoweit sollen die Abschnitte von TRIANGEL und RadBahn auch als erste „Kreisradwege“ außerhalb klassifizierter Straßen in die Baulastträgerschaft des Kreises übergehen und die Unterhaltung und Pflege (insbes. auch das Freihalten der Sichtdreiecke) durch die Kreisstraßenmeisterei erfolgen. Dazu gehört auch ein Winterdienst, dessen Umfang je nach Nutzungsgrad der Abschnitte unterschiedlich gestaltet wird.

Drei Beispiele zu Knotenpunkt-Umbauten

Neben den Knotenpunkt-Umbauten erfolgen im Rahmen des TRIANGEL-Projekts noch weitere bauliche Verbesserungsmaßnahmen. So werden die Trassen auf 3 m verbreitert, soweit noch nicht gegeben und baulich möglich. Abschnitte, die eine Mindestbreite von 2,50 m und einen guten Wegebelaag aufweisen, werden zunächst im Sinne des Ressourcenschutzes belassen. Sie sollen bei einer weiter steigenden Zahl an Radfahrenden (Monitoring) oder spätestens bei zukünftig anstehenden Baumaßnahmen auf das Veloroutenmaß von 3 m verbreitert werden. Abschnitte mit schlechter Fahrbahndecke werden saniert. Bei Rheine wird über die B 70 für einen Lückenschluss eine neue Radwegebrücke gebaut.

Weitere Module der TRIANGEL sind die Einrichtung eines Bikesharings zwischen dem Bahnhof und dem McArthurGlen Designer Outlet in Ochtrup sowie eines Bikesharings light zwischen Betrieben und zentralen Haltestellen bzw. Haltepunkten zur Anbindung der Velorouten an die starken Achsen des ÖPNV und SPNV zur Förderung der Intermodalität und Umsetzung der Zielsetzungen des Nahverkehrsplans Kreis Steinfurt. An verschiedenen Punkten werden zusätzliche Radabstellanlagen aufgestellt.

Das Projekt wird begleitet durch Maßnahmen zum Monitoring und zur Evaluierung, ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement und eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit. Innerörtlich und im Außenbereich an sensiblen Verkehrspunkten wird die Strecke beleuch-

tet, wobei auch adaptive Solarleuchten zur Anwendung kommen und alle Systeme der Ökodesign-Richtlinie entsprechen, d.h. insektenfreundlich ausgestaltet sind.

Der erste rund 18 km lange Abschnitt zwischen Steinfurt und Rheine wird im März 2021 freigegeben. Die Baumaßnahmen auf dem zweiten Abschnitt zwischen Rheine und Ochtrup über Neuenkirchen und Wettringen (23 km) sind bereits angelaufen. Der Brückenneubau soll im Frühjahr beginnen und gemeinsam mit den Baumaßnahmen auf dem zweiten Abschnitt im Herbst d.J. fertiggestellt sein. Der Ausbau des dritten Abschnitts zwischen Ochtrup und Steinfurt über Metelen ist für 2022 vorgesehen.

Das Projekt TRIANGEL wird gemeinschaftlich vom Kreis und von den sechs oben genannten Kommunen getragen und im Rahmen des Förderaufrufs „Klimaschutz durch Radverkehr“ des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit umgesetzt. Die TRIANGEL soll an den Fietsensnellweg F 35 in der Region Twente sowie die Velorouten der Stadtregion Münster und des Münsterlandes angebunden werden. Anfang 2023 soll das Projekt vollständig umgesetzt sein.

Mit der umgebauten TRIANGEL und RadBahn Münsterland entsteht im Kreis Steinfurt eine neuartige beispielgebende Radverkehrsinfrastruktur, auf der der Rad- und Fußverkehr an mehr als 150 Knotenpunkten das Wege- und Straßennetz bevorrechtigt „kreuzen und queren“ kann.

Udo Schneiders, Kreis Steinfurt

Detmold: Neue Querung für RadlerInnen

Kontinuität in der Radverkehrsführung



Die Einmündung aus der Sackgasse und die Querung des Innenstadtrings mithilfe der Radampel – komfortabler und schneller für RadlerInnen. Foto: Michael Forst

Die Situation: Eine Kreuzung am Innenstadtring, die vor längerer Zeit zur T-Kreuzung umgebaut wurde, indem die bergab auf die Kreuzung zuführende Straße abgebunden und dadurch zur Anliegerstraße/Sackgasse mit „Radfahrer Durchfahrt frei“ wurde. Die Straße wird von RadlerInnen gerne als direkte und autoarme Verbindung in die Stadtmitte genutzt. Geradeaus geht es weiter zur Stadtmitte und zum Bahnhof. Auf dem Innen-

stadtring werden die RadlerInnen auf dem äußeren Fußweg im Zweirichtungsverkehr geführt. Bislang mussten sie zur Querung des Innenstadtrings absteigen und die Fußgängerquerungen nutzen (und befanden sich danach auf dem Gehweg der stadteinwärts führenden Straße, die kurz danach zur T20-Zone wird).

Für die RadlerInnen wurden an der Durchfahrt der abgebundenen Straße der Bordstein abgesenkt, eine zusätzliche Radfahrtsignalanlage installiert und weiterführende Fahrspuren diagonal über den Innenstadtring in Richtung Innenstadt aufgebracht. Das Radfahrtsignal gibt auf Anforderung Grün zeitgleich mit den querenden FußgängerInnen, so dass die RadlerInnen den Konfliktbereich mit den aus der einmündenden Straße anfahrenen Kfz bereits weitgehend geräumt haben. Der Bügel an der Durchfahrt zum Fußweg dient zum Abbremsen der bergab doch recht schnellen RadlerInnen vor dem Queren des Fußweges mit den dort in zwei Richtungen fahrenden RadlerInnen auf dem Innenstadtring.

Für die aus der Stadtmitte kommenden RadlerInnen wurde ein Aufstellbereich zwischen den beiden Abbiegespuren markiert (der vorhandene Raum reichte ohne Umbauten nur für Bus/Rad/Kfz). Die RadlerInnen können jetzt den Innenstadtring gemeinsam mit den Kfz sicher queren.

Fazit: Eine recht einfache Lösung mit vertretbarem Aufwand, die es für RadlerInnen schneller und angenehmer macht, den Innenstadtring zu queren.

Michael Forst, Stadt Detmold

Kreuzen und Queren in der Stadt Ibbenbüren

Vorfahrt für Radfahrer an der Straße „Am Wittenbrink“ und auf der Fahrradstraße „Wieskebrook“



Querungsstelle an der Straße „Am Wittenbrink“

Der Radweg wurde in einer Breite von 2,50 m asphaltiert, ausgebaut und wird im Kreuzungsbereich neu höhengleich geführt. Der Radweg verbindet die überörtliche Radwegtrasse des RADVerkehrsnetzes NRW von Ibbenbüren nach Tecklenburg mit zwei großen Siedlungsgebieten. Im Kreuzungsbereich mit der Siedlungsstraße „Am Wittenbrink“ wurde der Radverkehr be-



Fahrradstraße Wieskebrook, Fotos: Stadt Ibbenbüren

vorrechtigt. Der Autoverkehr der Siedlungsstraße muss Vorfahrt achten. Die Fahrradstraße „Wieskebrook“ verbindet Ibbenbüren mit dem Ortsteil Laggenbeck. Die Vorfahrt im Kreuzungsbereich mit der Straße „Lauweg“ wurde geändert. Fahrradfahrer auf der Fahrradstraße haben jetzt Vorfahrt.

Manfred Dorn, Stadt Ibbenbüren

Mehr Sicherheit für den Radverkehr an Kreisverkehren

Grundsätzlich sprechen viele Argumente für einen Kreisverkehrsplatz (KVP), wenn es um die Verbindung unterschiedlicher Wege, in der Fachwelt Knotenpunkte genannt, geht. Der motorisierte Verkehr ist stets in dieselbe Richtung unterwegs: gegen den Uhrzeigersinn. Und da aus dem Kreisverkehr nur nach rechts abgebogen werden kann, überschneiden sich auch die Wege der Verkehrsteilnehmenden weniger. Insgesamt gibt es so weniger Konfliktpunkte als an konventionellen Kreuzungen. Ohne Ampelanlagen entfallen Wartezeiten, der Verkehr fließt effizienter und die Lärmbelastung ist insgesamt geringer. Die niedrigeren Geschwindigkeiten sorgen zusätzlich für mehr Verkehrssicherheit für den Kfz-Verkehr, daher werden Kreisverkehre besonders an nicht angebauten, freien Strecken außerhalb geschlossener Ortschaften eingesetzt.



*Kreisverkehrsplatz an der L 223 in Herzogenrath mit farblicher Markierung und Anrampung der Fuß- und Radverkehrsfurten.
Foto: Straßen.NRW*

Unfälle an Kreisverkehrsplätzen – erhöhtes Risiko für den Radverkehr

Unfallrisiken bestehen jedoch auch an KVP. Laut Zahlen des Statistischen Bundesamtes ereigneten sich dort 2018 insgesamt 6.000 Unfälle mit Personenschaden. Die meisten davon – mehr als drei Viertel – passierten innerorts.

Für den Rad- und Fußverkehr stellen Kreisverkehre zudem eine grundsätzlich höhere Gefahrenquelle dar, daher sind die positiven Effekte der Verkehrssicherheit für Kfz auf die sogenannten „schwächeren Verkehrsarten“ Rad- und Fußverkehr grundsätzlich nicht übertragbar. Unfallstatistiken belegen, dass der Anteil an Radfahrenden bei schweren Verkehrsunfällen deutlich höher ist als bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung an Ampelkreuzungen.

Kreisverkehrsplätze mit Fokus auf Sicherheit des Radverkehrs

Es gibt Möglichkeiten, Kreisverkehre so zu gestalten, dass sie für den Radverkehr mehr Sicherheit bieten. Möglichst geringe Ein- und Ausfahrradien, deutlich erkennbare und abge-

setzte Querungen sowie Geschwindigkeitsreduzierungen für den motorisierten Verkehr können die Sicherheit für Radfahrende erhöhen. Im innerörtlichen Kreisverkehr haben diese Vorfahrt vor dem ein- und ausfahrenden Verkehr, sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem Radweg. Grundsätzlich müssen sie ebenfalls in die vorgegebene Richtung – gegen den Uhrzeigersinn – fahren. Aus Beobachtungen wird deutlich, dass sich die Gefährdungen vor allem im äußeren Bereich der Kreisfahrbahn konzentrieren.

Kreisverkehr mit Anrampung und farblicher Markierung der Querungen für mehr Sicherheit

Straßen.NRW erprobt beim Neubau von Kreisverkehren daher Konzepte, die die Sicherheit für Radfahrende erhöhen sollen.

Im Zuge des Um- und Ausbaus der Landesstraße L 223 zwischen Herzogenrath und der B 57n bei Würselen-Birk wurde auf Initiative der Stadt die Einmündung zu einem Schulzentrum mit einem Kreisverkehrsplatz versehen, um die Ortseingangssituation gestalterisch zu unterstreichen. Da die Einmündung an einer nicht bebauten, freien Strecke an der Ortsein- und -ausfahrt liegt, sollten mit dem Umbau zum Kreisverkehr unnötige Wartezeiten an der Ampelanlage reduziert und der Verkehrsfluss insgesamt effizienter werden. Wegen der Nähe zum Schulzentrum und einem hohen Radverkehrsaufkommen zu Schulzeiten lag der Fokus der Gestaltung bei der Sicherheit des Schülerverkehrs.

Vor dem Bau des Kreisverkehrs war die Einmündung in die Landesstraße mit einer täglichen Belastung von über 13.200 Kfz pro Tag mit einer Ampelanlage geregelt. Der Schülerverkehr zu Fuß und mit dem Rad war daher geschützt. Da es sich um einen innerörtlichen Kreisverkehr handelt, ist der Fuß- und Radverkehr zu bevorzugen.

Als Mindeststandard werden innerörtliche Kreisverkehre bislang mit Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“) für den Fußverkehr und ebenerdigen Übergängen – in der Fachsprache Furten genannt – aus unterbrochenen Breitstrichen für den Radverkehr ausgestattet. Der Kfz-Verkehr wird üblicherweise ohne geschwindigkeitsdämpfende vertikale Einbauten in die Kreisfahrbahn ein- und ausgeführt. Hier ist die Gefahr hoch, dass Autos mit zu hohen Geschwindigkeiten auf die Rad- und Fußgängerübergänge zufahren, da sie diese zu spät wahrnehmen.

Bei dem Kreisverkehr in der Nähe des Schulzentrums wurden alle Radfurten, also der Bereich, der den motorisierten Verkehr kreuzt, wegen der örtlichen Randbedingungen für den sogenannten Zweirichtungsbetrieb, bei der Radfahrende in beide Richtungen fahren können, zusätzlich beschildert. So werden Umwegfahrten vermieden und Konfliktpunkte zwischen Kfz- und Radverkehr minimiert.

Um die bestmögliche Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende zu erreichen, wurden alle Möglichkeiten der Regelwerke „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) und „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) ausgeschöpft: Die Fuß- und Radverkehrsfurten wurden angehoben, das reduziert die Geschwindigkeit der heranfah-

renden Autos. Außerdem wurden die Furten zur Verbesserung der Erkennbarkeit rot eingefärbt und mit Fahrradpiktogrammen sowie gegenläufigen Pfeilen versehen. Zusätzlich zu diesen Maßnahmen wurden Böschungsschraffen auf die Anrampungen vor und hinter den Furten markiert, um deren Erkennbarkeit zu erhöhen.

Die Anrampung der Fuß- und Radverkehrsfurten hat eine steigende Längsneigung von 8% im Zulauf zu den Furten und eine fallende Längsneigung von 4% hinter den Furten. Bautechnisch wurden die Erhöhungen bereits mit der Frostschuttschicht beginnend aufgebaut. Jede darauf aufgebrachte Asphaltsschicht wurde in einem Zug durch Fertiger in durchgängiger Schichtdicke eingebaut. Das hat den Vorteil, dass in der Fahrbahn keine Fugen vorhanden sind und damit die Haltbarkeit des Gesamtaufbaus mit großer Wahrscheinlichkeit erhöht wird. Durch diese Bauweise werden Mehrkosten gegenüber einer Fahrbahn ohne Anrampungen vermieden.

Seit der Freigabe des Kreisverkehrs in 2019 hat es keinerlei Unfallsauffälligkeiten gegeben. Allerdings ist eine belastbare Bewertung der Verkehrssicherheit wegen der relativ kurzen Be-

triebszeit mit der pandemiebedingt reduzierten Schülerzahl noch nicht möglich. Der zusätzliche Schutz der Radfahrenden durch die Anrampung und die farbliche Markierung der Furten hat hohen Modellcharakter für die Planung von Kreisverkehren mit Bevorrechtigung von Fuß- und Radverkehr.

*Wulf von Katte, Nilgün Ulbrich
Landesbetrieb Straßenbau NRW*



Nahaufnahme der Anrampung. Foto: Straßen.NRW

Coesfeld: An der Münsterstraße geht's jetzt rund

Minikreisel ersetzt Ampelanlagen und eröffnet Platz für barrierefreie Nutzung

An der Münsterstraße in der Coesfelder Innenstadt ist im vergangenen Jahr ein Minikreisel entstanden. Er löst die Ampelanlagen ab, die an diesem wichtigen Abzweig früher für ein geordnetes Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden gesorgt hatten.

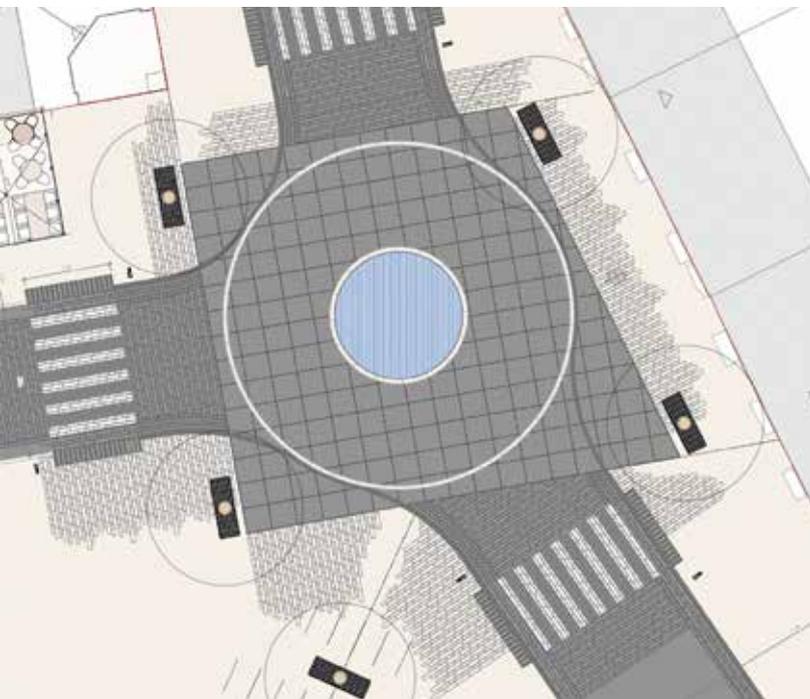
Während der Bauzeit, der archäologische Arbeiten und eine komplette Erneuerung der Ver- und Entsorgungsleitungen und der Hausanschlüsse vorangegangen waren, wurde der Abzweig ganz neugestaltet.

„Mit der Umgestaltung wurde der Platz seiner reinen Ver-

kehrsfunktion beraubt“, informiert Stadtplaner Holger Ludorf: „Aspekte wie Aufenthalts- und Bewegungsqualität – insbesondere für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen – spielten bis zur Umgestaltung eine völlig untergeordnete Rolle. Wer hier heute mit dem Rad unterwegs ist, fährt nicht mehr auf zu schmalen, hochbordgeführten Radwegen, sondern verträglich im Mischverkehr auf der Fahrbahn.“ Durch die Kompaktheit des Kreisels und den Wegfall separater Radwege sind zusätzliche Freiflächen entstanden, die hochwertig gestaltet, mit modernem

So sieht der Plan für den Minikreisel aus, der an der Münsterstraße entstanden ist. Deutlich zu sehen die Einbettung des Minikreisels in die Platzgestaltung. Plan: Büro SWUP Berlin

Vor der Umgestaltung: Drei Ampelanlagen waren erforderlich, um Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sicher über die Straße zu bringen. Foto: Stadt Coesfeld



Stadtmobiliar ausgestattet und mit Bäumen bepflanzt wurden. Das Parken wurde komplett aus den angrenzenden Straßenräumen verdrängt. Mehr Raum steht damit auch der Außen-gastronomie zur Verfügung. Die angrenzenden Cafés und Lokale profitieren davon: Sie nutzen die öffentlichen Flächen bereits im letzten Jahr bis in den Herbst hinein, um ihre Gäste corona-konform mit mehr Abstand und im Freien bewirten zu können. Ein Behindertenparkplatz ermöglicht Menschen mit Handicap den kurzen Weg zum angrenzenden Pädiatrischen Zentrum. Für Fahrräder stehen moderne Anlehnbügel und eine Ladestation für E-Bikes zur Verfügung. Die Platzgestaltung in Verbindung mit einer weichen Separation von Fahrbahn und Gehwegen fördert die gegenseitige Rücksichtnahme und sorgt dafür, dass die Straße nicht mehr als Barriere wahrgenommen wird. Die Münsterstraße muss zwar Bestandteil des Hauptstraßennetzes bleiben, die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde aber auf 30 km/h reduziert. Zwei Geschwindigkeitsanzeigergeräte, die an der Münsterstraße fest installiert wurden, belohnen Autofahrer:innen mit einem Smiley, wenn sie mit angepasster Geschwindigkeit unterwegs sind. Am Kreisel selbst sorgen Fußgängerüberwege für sichere Querungsmöglichkeiten.

„Es hat sich gezeigt, dass sich die Verkehrsteilnehmer:innen durchweg mit verringerten Geschwindigkeiten dem Abzweig nähern. Der Kreisel mit den drei Querungshilfen ermöglicht insbesondere den Schulkindern ein gefahrloses Überqueren. Fahrradfahrer:innen, die jetzt auf der Straßenfläche radeln und nicht über separate Radwege an den Abzweig herangeführt werden, werden als gleichberechtigt wahrgenommen“, so Holger Ludorf als städtischer Verkehrsplaner.

Insgesamt ist ein Platz mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität entstanden, der die Belange derjenigen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, deutlich in den Vordergrund stellt. Ein weiterer Schritt in der Förderung der Nahmobilität.

Informationen zur Umgestaltung gibt Stadtplaner Holger Ludorf, Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr, Tel. 0 25 41/ 9 39-13 08, E-Mail: holger.ludorf@coesfeld.de.

Holger Ludorf, Stadt Coesfeld



Wer den Abzweig Münsterstraße heute passiert, erlebt eine barrierefreie offene Fläche, die gefahrlos überquert werden kann und zum Verweilen in der benachbarten Gastronomie einlädt. Foto: Stadt Coesfeld

... und wo steht Ihr Fahrrad?

Neuaufgabe gibt „Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern“



Fernseher, Waschmaschine, Auto – für alles gibt es einen Platz in den Plänen von Architekten und Bauherren. Nur das Fahrrad wird noch viel zu oft vergessen. Und das, obwohl es als Verkehrsmittel hierzulande immer beliebter wird. Mit der Neuaufgabe der Broschüre „... und wo steht ihr Fahrrad? – Hinweise für Architekten und

Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern“ zeigt die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) vielfältige Möglichkeiten auf und gibt Hilfestellungen, die optimale Lösung für jedes Bau- oder Umbauvorhaben zu finden.

Denn die Wahl des Verkehrsmittels wird maßgeblich von dessen Komfort beeinflusst. Muss das Fahrrad täglich in den Keller getragen werden oder gibt es einen barrierefrei zugänglichen Raum, den auch Kinder und ältere Menschen selbstständig erreichen können? Wer die Möglichkeit hat, schon in der Planungsphase gute Fahrradabstellmöglichkeiten zu berücksichtigen, erhöht nicht nur die Zufriedenheit der künftigen Bewohner, sondern kann dabei bares Geld sparen. Aber auch für die „Nachrüstung“ an bestehenden Gebäuden hält der Handlungsleitfaden eine ganze Reihe von interessanten Vorschlägen bereit. Darüber hinaus informiert die Broschüre über rechtliche Vorgaben sowie Fördermöglichkeiten.

Der Handlungsleitfaden „...und wo steht ihr Fahrrad? – Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern“ ist ab sofort zum Download in der Mediathek der AGFS unter www.agfs-nrw.de als Pdf erhältlich.

Start der AGFS-Kampagne „Plane Deine Stadt!“

Über 1.300 Medienpakete in NRW versendet – Planerwerkstätten für Schulen im Herbst – große Unterstützung auch bei der Agentur für Arbeit



„Plane Deine Stadt!“ – das geht nicht nur in Videospiele. Der Job einer Verkehrsplanerin bzw. eines Verkehrsplaners ist abwechslungsreich und spannend. Zu diesem einzigartigen wie herausfordernden Beruf hat die AGFS eine Info-Kampagne für Schüler*innen an Gymnasien und Gesamtschulen gestartet, die bereits große Aufmerksamkeit erzielt hat und viele unterschiedliche Kanäle bedient.

Alle 18 Berufsberater*innen der Agentur für Arbeit in Köln lauschen gespannt dem Informationsvortrag zur Kampagne „Plane Deine Stadt!“ und sind erstaunt über das abwechslungsreiche Aufgabenfeld des Berufs Verkehrsplaner*in. „So genau haben wir uns noch nie mit diesem vielfältigen Beruf beschäftigt“, lautet die einstimmige Meinung. Laut Frau Mareike Chudy-Leske, Teamleiterin der Studien- und Berufsberatung Köln, wolle man in Zukunft mehr Augenmerk auf diesen spannenden Zukunftsjob richten und mehr Orientierungssuchende für diesen Beruf sensibilisieren. Im eigenen Interesse schmunzelt Chudy-Leske, schließlich sei sie selbst viel mit dem Rad unterwegs. Geplant ist nach dem erfolgreichen digitalen Pilotgespräch ein weiterer Austausch mit anderen Arbeitsagenturen in NRW.

Hinweis:

Info-Pakete zum Beruf Verkehrsplaner*in können auf Anfrage bei Barbara Terbrüggen von der P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität bezogen werden. Kontakt: info@plane-deine-stadt.de

„Künftig muss es schneller möglich sein, in den Städten eine Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr zu entwickeln, die einladend ist und in der es Spaß macht, sich zu bewegen und aufzuhalten“, sagt auch AGFS-Vorstand Christine Fuchs. Daher gilt es schon heute, die Verkehrsplaner*innen der Zukunft zu finden. In den Verwaltungen der Kommunen warten viele Stellen für Verkehrsplaner*innen darauf, besetzt zu werden.

Die AGFS verschickte im April in Abstimmung mit dem Schulministerium über 1.300 Medienpakete mit Broschüren und Postern an alle Berufskollegs, Gymnasien und Gesamtschulen in NRW. Darin informiert sie Schüler*innen über den facettenreichen Beruf Verkehrsplaner*in. Auch allen AGFS-Mitgliedskommunen wurden die Informationsunterlagen zur Verfügung gestellt. Weitere Informationen, z.B. über den Arbeitsalltag in der Verkehrsplanung, finden sich auch auf der Webseite www.plane-deine-stadt.de.

Die im Rahmen der Kampagne konzipierten AGFS-Planungswerkstätten an Schulen werden gerade vorbereitet und sind für den Herbst 2021 geplant. Ziel ist, dass Jugendliche aus den Jahrgangsstufen 10 bis 12 ihre spezifischen Vorstellungen zu Stadt und Mobilität der Zukunft zu Papier zu bringen. Unterstützt und begleitet werden sie dabei sowohl von lokalen AGFS-Projektleiter*innen als auch von externen Verkehrsplaner*innen. Die Ergebnisse werden für die kommunale Verkehrsplanung aufbereitet und vermitteln wertvolle Kenntnisse über das Zukunftsbild von Jugendlichen. Die Jugendlichen wiederum erproben die kreative Rolle von Verkehrsplaner*innen und erhalten wertvolle Erkenntnisse über diesen Beruf.

Die Städte Detmold, Langendfeld und Grevenbroich sind schon „gebucht“, weitere drei Kommunen werden noch gesucht. Florian Hoppel, Technischer Beigeordneter der Stadt Grevenbroich, ist jedenfalls sehr erwartungsvoll. In seiner Stadt werden die Ergebnisse der Werkstatt in den in Kürze startenden Prozess

zur Entwicklung eines Mobilitätsleitbildes mit einfließen.

„Bei der Planung der Werkstätten“, so Projektleiterin Barbara Terbrüggen, „ist die aktuelle Lage der Corona-Pandemie für uns alle eine große Herausforderung.“ Auch die Berufsorientierung an den Schulen durch Berufspraktika kann beispielsweise nicht wie sonst ablaufen, Praktika sind oft nicht möglich. Sollte sich die Lage bis zum Herbst weiter entspannen, vermittelt die AGFS gerne interessierte Schüler*innen an entsprechende Kommunen.

Wer weiter tagesaktuell informiert sein möchte:



@planedainestadt
#planedainestadt



Das Moderationsduo Valeska Homburg und Arndt Breitfeld
(Fotos: Deutscher Fahrradpreis/Michael Deckbar)

Strahlende Gewinner in der Kategorie Kommunikation

Digitale Preisverleihung beim Deutschen Fahrradpreis

Am 27. April wurden die Gewinner des Deutschen Fahrradpreises 2021 im Anschluss an den Nationalen Radverkehrskongress in Hamburg ausgezeichnet

118 Bewerbungen in den Kategorien Infrastruktur, Service und Kommunikation, davon 26 Projekte aus Nordrhein-Westfalen und in jeder Kategorie eins auf dem Siegereppchen. Moderiert wurde die Preisverleihung von Valeska Homburg und Arndt Breitfeld.

Kategorie Infrastruktur

Den ersten Platz belegte das Projekt „Pop-up-Radwege in Berlin-Friedrichshain-Kreuzberg“. In Berlin wurden über 25 km neue, geschützte Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen eingerichtet. Baken sichern vor einer illegalen Nutzung durch Kfz. Dadurch wurden langwierige Planungsschritte eingespart. Laudatorin Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, lobte die schnelle Umsetzung und die Zusammenarbeit unterschiedlicher Verwaltungsebenen in Berlin.

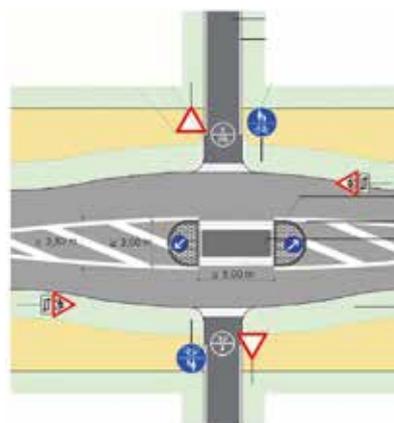


Das NRW-Projekt „Fahrradstraßen 2.0 in Münster“ belegte den zweiten Platz. In 2020 wurden acht Straßen auf einer Länge von gut 5,5 km zu Hauptstraßen fürs Fahrrad umgebaut. Deutschlandweit einzigartig sind die einheitlichen Qualitätsstandards: breite Fahrgassen, eine flächige Roteinfärbung und die Bevorrechtigung der Fahrradstraße an Knotenpunkten.



Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen belegte mit „Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz Hessen – Sicher Radfahren für alle“ den dritten Platz. Das Werk unterstützt Planerinnen und Planer dabei, eine attraktive Infrastruktur für den Radverkehr in Hessen zu schaffen. Es werden Pedelecs bzw. Sonderräder berücksichtigt und

erstmalig an den Nutzenden orientierte Qualitätsanforderungen für das Radnetz definiert.



Kategorie Service

Die Region Hannover kann sich über 5.000 Euro für das Projekt „Digitalisierung nutzen: GPS-Radverkehrsdaten für eine ganzheitliche Radverkehrsstrategie“ freuen. Seit 2019 nutzen Men-





Große Freude bei Stefan Mielke, „Fahrräder bewegen Bielefeld“ Momentaufnahme der Preisverleihung in Hamburg

schen in der Region eine kostenlose Fahrrad-App mit Gamification-Anreizen. Dadurch sollen die Menschen zum Radfahren motiviert werden. Laudator Dr. Anjes Tjarks, Senator für Verkehr und Mobilitätswende, Freie und Hansestadt Hamburg, lobte an dem digitalen Ansatz, dass gleichzeitig GPS-Radverkehrsdaten erhoben und auf den gesamten Radverkehr hochgerechnet und analysiert werden, um zielgerichtete Maßnahmen umzusetzen.

Über 3.000 Euro freuten sich die Zweitplatzierten Fahrrad & Familie e.V. mit dem Projekt „Proberadeln für Familien mit kleinen Kindern“. Hierbei können Familien unterschiedliche Fahrradmodule kostenlos testen, z.B. Fahrradanhänger, Lastenrad, Kindersitz, Lauf- und Kinderrad. Dabei steht die Mobilität der Kinder im Fokus sowie die Beratung von frisch gebackenen oder bald werdenden Eltern.



Platz drei und somit 1.500 Euro gingen an das NRW-Projekt „Fahrräder bewegen Bielefeld“. Hierbei werden alte Fahrräder eingesammelt und zusammen mit Bedürftigen, Geflüchteten und Jugendlichen aufgearbeitet. Zudem wer-

den mit der gemeinnützigen Wohnungsgesellschaft und der AWO spezielle Räder betrieben, die auch beeinträchtigte Menschen wieder fahrradmobil machen.



Kategorie Kommunikation

Der erste Platz ging an alle Kinder, besser gesagt an das „Kidical Mass Aktionswochenende 2020: Platz da für die nächste Generation!“, eingereicht von der Kidical Mass Köln. Dort haben über 22.000 kleine und große Radfahrende in ganz Deutschland für fahrrad- und kinderfreundliche Städte demonstriert. Die Kidical Mass hat die Vision, dass sich Kinder und Jugendliche sicher und selbstständig mit dem Fahrrad bewegen können. Laudator Claus Ruhe Madsen, Vorstandsvorsitzender der AGFK MV, betonte, dass Kinder so früh wie möglich in die Mobilitätsentscheidung eingebunden werden müssen. Aktionen wie diese schaffen positive Erlebnisse,



machen Spaß und machen die Kinder sichtbar!

Das Projekt „Rücksicht macht Wege breit!“ vom Landkreis und Landvolk Göttingen schafft anhand von Schildern an Wirtschaftswegen ein gegenseitiges Verständnis von Landwirten und Radfahrenden. Die gemeinsame Nutzung von meist privaten Feldwegen erfordert einen freundlichen Umgang, um Konflikte zu vermeiden.



Den dritten Platz belegte „Der Berliner Straßencheck – Studie zur subjektiven Sicherheit im Radverkehr“. FixMyCity und der Tagesspiegel Berlin hatten eine Erhebung zur subjektiven Sicherheit von Radinfrastruktur durchgeführt. In einer Online-Umfrage wurden über 3.000 Infrastrukturvarianten anhand von 3D-Fotos durch 21.000 Teilnehmende bewertet. So stehen erstmals Informationen zur Verfügung, auf welchen Radwegen sich Radfahrende sicher fühlen.





Dr. Eckart von Hirschhausen ist Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2021.



Die Freie Hansestadt Bremen gewinnt den Fahrradkulturwettbewerb 2021.

Digitale Jurysitzung

Eine Fachjury aus Politik, Wirtschaft und Verbänden wählte die Gewinner in einem mehrstufigen Verfahren. In die Bewertung der Jury flossen Faktoren wie der Innovationsgrad und die Nachhaltigkeit eines Projektes sowie dessen Übertragbarkeit auf andere Regionen mit ein. Alle Jurymitglieder finden Sie auf der Internetseite des Deutschen Fahrradpreises.



Preisgeld

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.

Dr. Eckart von Hirschhausen ist Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2021

In der Kategorie „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit“ geht die Auszeichnung in diesem Jahr an Dr. Eckart von Hirschhausen. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer: „Der Deutsche Fahrradpreis zeichnet Projekte und die Menschen hinter den Projekten aus, die sich mit viel Herzblut und innovativen Ideen für besseren Radverkehr engagieren. Das trifft ganz besonders auf Dr. Eckart von Hirschhausen zu. Ich freue mich, ihm heute den Preis für die Fahrradfreundlichste Persönlichkeit – eine Art Fahrradbotschafter – zu übergeben. Eckart von Hirschhausen steht für gesunden Lebenswandel, den aktiven Schutz unserer Erde, umweltfreundliche Mobilität - und nicht erst seit heute für mehr Radverkehr. In Interviews, Sachbüchern und Shows wirbt er für seine Überzeugungen. Seine Leidenschaft für das

Radfahren ist ansteckend und ich hoffe, dass er damit viele Menschen für das Rad begeistert.“

Glückliche Gewinner beim Foto- und Fahrradkulturwettbewerb 2021

Über 200 Fotos, Videos, Lieder, Texte und Zeichnungen zum Motto „Aus Liebe zum Rad“ sind eingegangen.

Im Fotowettbewerb überzeugte Anette Sander die Jury mit einer besonders ausdrucksstarken und originellen Liebesbotschaft an das Fahrrad mit dem Titel „mit Herz fotografiert“ und belegte damit den ersten Platz. Uwe Wöll (Geschäftsführer Verbund Service und Fahrrad e.V.) übergab den Preis anlässlich der digitalen Preisverleihung in Hamburg. Als Preis erhielt Frau Sander eine Fahrradreise für zwei Personen in Hamburg. Den Fahrradkulturwettbewerb gewann Michael Glotz-Richter (Freie Hansestadt Bremen) mit seiner Video-Vision für ein fahrradfreundliches Modellquartier in Bremen. Burkard Stork (Geschäftsführer Zweirad-Industrie-Verband e.V.) gratulierte dem Erstplatzierten zu einem E-Bike der Marke Flyer.

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. Ausführliche Informationen zu den Preisträgern und Impressionen von der Preisverleihung finden Sie auf: www.der-deutsche-fahrradpreis.de



Traditionsbewusst und zukunftsorientiert

Dr. Christian Schulze Pellengahr, neues Mitglied im Präsidium der AGFS, über seine Einschätzung des FaNaG NRW, seine Botschaft für Mitgliedskommunen und natürlich über das Fahrradfahren



Dr. Christian Schulze Pellengahr, Präsidiumsmitglied der AGFS, Landrat des Kreises Coesfeld. Foto: Kreis Coesfeld

Christian Schulze Pellengahr, Jahrgang 1975 und promovierter Jurist, ist seit 2015 Landrat des Kreises Coesfeld, aus dem er auch stammt und der ihn in vielerlei Hinsicht geprägt hat: Zum einen ist er sehr vergangenheits- und traditionsbewusst, zum anderen aber auch sehr zukunftsorientiert, dazwischen ist er im besten Wortsinn „viel unterwegs“. Privat und in vielen Ehrenämtern engagiert er sich seit der Jugend in Heimatkunde und Geschichtsforschung „seines“ Kreises und auch die Übernahme verschiedener politischer Ämter hat für ihn Familientradition. In diesen Ämtern hat er jedoch keineswegs zurückgeschaut, sondern stets nach vorne: Was ist zu tun und wie geht man das am besten an, um es auch verwirklichen zu können? Das gilt vor allem für die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes im Kreis Coesfeld, das unter seiner Ägide sowie unter reger Bürgerbeteiligung seit 2018 zustande gekommen ist. Denn Christian Schulze Pellengahr ist nicht nur privat und im Familienleben ein begeisterter Radfahrer, sondern auch verkehrspolitisch ein Verfechter von bewegungsorientierter Nahmobilität, insbesondere was die Verknüpfung von Fuß- und Radverkehr mit dem ÖPNV angeht. Das prädestiniert ihn für seine neue Aufgabe als Präsidiumsmitglied der AGFS.

Politische Karriere

Christian Schulze Pellengahr kam mit der Politik schon früh in Berührung. „Das liegt wohl in der Familie“, meint der studierte Jurist, der auch Geschichts- und Agrarwissenschaften studiert hat. Sein Onkel war bereits Landrat und im Bundestag vertreten. Sein Großvater war ebenfalls politisch aktiv. „Als ich einmal Blut geleckt hatte, blieb auch ich dabei“, berichtet Schulze Pellengahr, das liegt für ihn „in der Pöste, wie man in Westfalen sagt“.

„Die Aufgabe als Landrat bereitet mir viel Freude“, sagt der 45-Jährige. Als Landrat ist er zugleich Chef der Kreispolizeibehörde: „Ich habe in beiden Behörden unwahrscheinlich engagierte Kolleg*innen, um Dinge nach vorn bringen zu können,

und einen sehr guten Einblick gerade in die Erfolge und Misserfolge von Verkehrsplanung.“ So schlägt Schulze Pellengahr den Bogen zur AGFS.

Eigene Erfahrungen sammelte Schulze Pellengahr nämlich mit einem kreisweiten Radverkehrskonzept, das direkte, komfortable und schnelle Radwegeverbindungen zwischen den Kommunen des Kreises Coesfeld und darüber hinaus entwickelt hat. Neben der Zusammenarbeit mit kreisangehörigen Kommunen und anderen Kooperationspartnern waren auch die Bürger*innen aufgerufen, sich an der Konzepterstellung zu beteiligen.

Als neues Präsidiumsmitglied der AGFS möchte er die Städte, Gemeinden und Kreise ermutigen, die kommenden Konzepte und Pläne im Rahmen des neuen Fuß- und Radverkehrsgesetzes NRW mit viel Geduld und Hartnäckigkeit zu prüfen und umzusetzen. Im Interview hat er uns mehr dazu erzählt:

Interview (3. März 2021)

Herr Dr. Schulze Pellengahr, wie sehen Sie ganz aktuell das neue Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW, das Herr Wüst erst gestern vorgestellt hat?

Ich finde gut, dass das Land sich auf ein Ziel, ich sage jetzt mal so salopp gesprochen: eingeschossen hat, und dass man wirklich den Anteil an Fahrradfahrer*innen so deutlich erhöhen möchte. Das ist ambitioniert. Das ist sicherlich auch nicht mal eben so zu machen. Aber ich meine, wir sehen es bei unseren niederländischen Nachbarn, dass es machbar ist. Die Kolleg*innen jenseits der Grenze in den Niederlanden sind recht zügig unterwegs, und ich finde das immer wieder faszinierend. Warum sollte uns das nicht auch gelingen? Man muss jetzt die Rahmenkriterien setzen. Wir sind hier – insbesondere die AGFS – in einem guten Dialog. Und aus meiner Sicht besteht auch die grundsätzliche Bereitschaft, das intensiv zu verfolgen.

Als Landrat sind Sie verantwortlich für elf Städte und Gemeinden. Was sind rückblickend Ihre Erfahrungen mit der Einführung des neuen Radverkehrskonzeptes im Kreis Coesfeld?

Wir haben uns konzeptionell intensiv auf den Weg gemacht, um das Radverkehrskonzept systematisch anzugehen. Es war uns sehr wichtig, die Bürgerschaft mit einzubinden. Und da kamen viele super Hinweise. Alles ist natürlich nicht immer so einfach machbar und man braucht auch gerade bei solchen Planungen – das habe ich auch in meiner früheren Funktion als Bürgermeister erleben dürfen – viel Geduld. Und der oder die eine oder andere sagt natürlich: „Mensch, das muss doch eigentlich schneller gehen.“ Ich bin manchmal auch durchaus etwas ungeduldig, aber bei Planungsprozessen sind eben viele Belange einzubeziehen. Das kann man nicht alles mal eben so eigenständig machen. Das ist hier in Deutschland auch ziemlich fein ziseliert, so entstanden und fortentwickelt worden. Aber da sind wir mit den Partnern auf einem ganz guten Weg – wenn auch noch genug zu tun ist.

Und wie haben Sie die Bürgerschaft mit eingebunden? Welche Empfehlungen können Sie aufgrund dieser Erfahrungen den AGFS-Kommunen weitergeben?

Ich will ja gar nicht verhehlen, dass ich erst selber gedacht habe: Hm, klappt das wohl? Weil manchmal – oder oftmals – ist ja der Kreis gefühlt auch von der Bürgerschaft dann schon ein Stückchen weiter weg, als es bei der Stadt oder der Gemeinde der Fall ist. Sodass ich mir da selbst die Frage gestellt habe: Wird sich da wohl jemand melden? Das war aber ruckzuck klar, als das gerade in den Medien war. Da trudelten hier schon die ersten E-Mails und Schreiben und Telefonanrufe ein, sodass mich das eigentlich ziemlich bestärkt hat zu sagen, okay ist ein wichtiges Thema, berührt wirklich eigentlich fast jeden. Und das ging durch alle Altersgruppen hindurch. Es war einfach toll zu sehen, wie viele Rückmeldungen wir bekommen haben. Diese Vorgehensweise kann ich wirklich nur empfehlen.

Möchten Sie als neues Präsidiumsmitglied der AGFS den Kommunen darüber hinaus noch etwas ans Herz legen? Haben Sie eine Message?

Einfach noch mal die Ermutigung: Man muss bei seinen Planungsvorhaben einfach viel Geduld mitbringen und man darf sich auch nicht entmutigen lassen. Denn manchmal gibt es so Erlebnisse, auch mit anderen Behörden, speziell mit übergeordneten Behörden, dass dort viel Kreativität darauf verwandt wird, warum etwas nicht geht, anstatt nach Lösungen zu suchen. Da braucht man schon eine gewisse Hartnäckigkeit und einen verbindlichen Tonfall, um zum Ziel zu kommen. Das habe ich selbst inzwischen schon gelernt – und das würde ich auch immer empfehlen –, dass man sich einfach nicht durch Rückschläge entmutigen lassen darf, sondern an den eigenen Planungsvorhaben rund um die Nahmobilität dranbleibt. Und nur so kommt man, mit einem langen Atem, zu guten Ergebnissen.

*Kommen wir zu einem Thema, das die AGFS zurzeit sehr beschäftigt: Glauben Sie, dass wir in NRW ausreichend Planer*innen haben? Wie ist die Situation in Ihrem Umfeld? Und wie schätzen Sie „Plane Deine Stadt!“, die neue Kampagne der AGFS, ein?*

Nun, wenn ich bei uns anfangen, dann kann ich klar sagen: Nein, wir haben nicht genug Planer*innen. Wir bemühen uns schon seit einer ganzen Zeit für entsprechende Planungsvorhaben Nachwuchskräfte zu gewinnen – oder überhaupt Kräfte zu gewinnen. Und offen gestanden waren bisher die Ausschreibungen, die wir veröffentlicht haben, ziemlich ernüchternd. Und wenn ich mich umhöre bei den Kolleg*innen, ist das kein Einzelfall, sondern zieht sich wie ein roter Faden durch viele Kommunen und Kreise. Von daher haben wir absoluten Mangel. Ich finde die Kampagne „Plane Deine Stadt!“ einfach klasse. Um drauf aufmerksam zu machen und gerade auch die Heranwachsenden zu erreichen. Aber auch hier braucht man einen langen Atem, bis sich jemand wirklich entschließt: Okay, das ist genau das, was ich machen möchte. Und bis er oder sie dann die Ausbildung oder die Ausbildungen durchlaufen hat: Studium etc., das dauert einfach Jahre, bis das dann auch auf dem Arbeitsmarkt spürbar wird. Aber man muss ja irgendwann mal anfangen!

Werdegang & Leben

Werdegang

Dr. Christian Schulze Pellengahr Freiherr von Freusberg-Steinhorst 1975 in Coesfeld geboren, verheiratet, Vater von drei Kindern, Studium der Rechts-, Geschichts- und Agrarwissenschaften an verschiedenen Universitäten, Doktor beider Rechte im Staats- und Kirchenrecht

2008 Erster Beigeordneter in Velen

2009 bis 2015 Bürgermeister der Stadt Velen

Seit Oktober 2015 Landrat des Kreises Coesfeld, u.a. erfolgreiche Umsetzung verschiedener Bauprojekte in den Bereichen Jugend und Bildung sowie Rettungswachen; Entwicklung eines „Radverkehrskonzeptes“ für den Kreis Coesfeld unter reger Bürgerbeteiligung
Ehrenamtlich in vielen (Heimat-)Vereinen aktiv sowie für den Kreis Coesfeld in zahlreichen Organisationen vertreten

Seit 2021 Präsidiumsmitglied der AGFS



Leben

Rad fahren

Christian Schulze Pellengahr fährt einen ganz normalen „Drahtesel“, den er nach eigenen Worten „bei gutem Wetter sehr oft aus der Garage holt“. Für seinen 12 km langen Weg zur Arbeit hat er sich noch kein „elegantes, angenehmes“ E-Bike angeschafft, liebäugelt aber damit. Seine Lieblingsfahrradstadt ist Münster, das er als Student per Velo selbst in- und auswendig kennengelernt hat.

Hobby

Als junger Mann initiierte er die Gründung eines Heimatvereins in Darup. Das Pfarrarchiv mit seinen alten Quellen fand er schon als Kind aufregend. „Mich interessierte Geschichte schon immer“, sagt er. „Es kann sehr spannend sein und manchmal braucht man kriminalistischen Spürsinn, um Geschichten, die schon lange zurückliegen, nachzugehen und nachzuspüren. Das macht mir auch heute immer noch hobbymäßig Spaß.“

Schönstes Erlebnis beim Radfahren

„Also die schönste Radtour war die allererste mit meiner jetzigen Frau, damals noch Freundin: Wir haben uns damals in Münster kennengelernt. Aber ich wusste damals noch nicht, dass meine Frau, was sich inzwischen geändert hat, eigentlich gar nicht so gerne Fahrrad fährt. Sie kommt von der Nordseeküste [...]. Dann ist sie mir zuliebe mitgefahren und hat mir das erst nachher eingestanden. Dafür hat Sie sich enorm wacker geschlagen. Das werde ich nicht vergessen.“

*Wir würden gerne Verkehrsplaner*innen dazu bewegen, Schüler*innen mal für einen Tag schnuppern zu lassen, sodass sie das Berufsfeld überhaupt kennenlernen können. Würden Sie diesen Appell unterstützen?*

Auf jeden Fall. Wir haben in anderen Bereichen der Verwaltung auch einfach super Erfahrungen mit solchen Schüler*innenpraktika gemacht. Gar keine Frage. Die Erfahrung zeigt, dass der ein oder andere oder die eine oder andere einfach immer noch mal so einen praktischen Impuls braucht, noch mal überzeugt werden muss, dass das gar nicht langweilig ist, sondern dass man da ganz toll kreativ gestalten kann – die eigene Stadt, die eigene Umgebung. Von daher unterstütze ich das sehr gerne.

Ja, super.

Gegen Ende des Interviews werfen wir einen Blick weit voraus in die Zukunft, sagen wir ins Jahr 2030: Wie sieht für Sie die gesunde Nahmobilität im Kreis Coesfeld dann aus? Was ist Ihre Vision?

Wenn man träumen darf, dann wäre es einfach klasse, wenn Fahrradfahren quasi die erste Wahl für den wirklichen Nahmobilitätsbereich ist. Und dass wir darüber hinaus ein gutes vernetztes und ineinandergreifendes Mobilitätsnetz haben. Gerade auch was den ÖPNV anbetrifft: Dass die meisten Familien, die noch über ein Zweit- oder sogar Drittauto verfügen, sich unkompliziert dafür entschließen können, zu sagen, okay, das

zweite Auto können wir gerne einsparen. Das man in der ländlichen Region trotzdem nicht ganz auf ein Auto verzichten können, liegt auf der Hand, allein für Einkäufe etc. Aber wenn wir so gut werden, viele Projekte beim Radwegebau zeitnah umzusetzen und auch Verbesserungen im Bestand und auch bei der Vernetzung mit den übrigen Mobilitätsbereichen zu erwirken, dann könnte diese Vision 2030 Wirklichkeit werden.

Zum Abschluss noch ein Blick in die unmittelbare Zukunft: Was bringt das Jahr 2021 – Stichwort Corona und Radfahren?

Dieses Jahr ist nach wie vor so massiv von Corona überlagert, dass manchmal solche wichtigen Themen wie Nahmobilität ein Stück weit in die zweite Reihe treten. Für mich ist es einfach wichtig, dass wir trotz enormer zusätzlicher Belastungen durch die Corona-Pandemie gerade jetzt mit der Umsetzung – in unserem Fall des Radverkehrskonzeptes – trotzdem weiterkommen. Das war ja schon in der Verabschiedung unter Corona nicht so ganz einfach. Mir ist sehr wichtig, dass wir jetzt auch konsequent am Ball bleiben und den gewonnenen Schwung, den wir durch Corona im Hinblick auf das Radfahren erhalten haben oder den man auch selber bei der Thematik erhalten hat, dass wir den halt nutzen und alle Akteure im Laufe dieses Jahres auch so einbinden, dass wir jetzt mit frischer Fahrt sukzessive in die Umsetzung kommen.

Ganz herzlichen Dank für das Gespräch, Herr Dr. Schulze Pellengahr!

Verkehrssicherheitskampagne

„Liebe braucht Abstand“

Die Stadt Mönchengladbach macht mit!



LIEBE BRAUCHT ABSTAND

Vier Herzen verdeutlichen den respektvollen Umgang miteinander.

Vor drei Jahren starteten die ersten Pilotstädte mit der Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“. Mit dem Ziel, die Verkehrsteilnehmenden über das unzureichende und damit andere gefährdende Abstandsverhalten aufzuklären, sie für einen sicheren Abstand zu sensibilisieren und letztlich für eine Verhaltensänderung zu gewinnen. Die Stadt Mönchengladbach ist seit 2020 AGFS-Mitglied und wird ebenfalls an der Kampagne teilnehmen. Aufgrund der andauernden Pandemie finden jedoch

bis auf Weiteres keine Veranstaltungen in Verbindung mit der Kampagne statt. Die Auftaktveranstaltung in Form einer Sicherheitskonferenz wird nicht durch eine digitale Version ersetzt. Die Diskussion mit circa 30 lokalen Akteur*innen und Multiplikator*innen ist ein zentrales Element, daher gilt: Abstand halten, um möglichst bald wieder persönliche Treffen zu ermöglichen. Nichtsdestotrotz können die Bürger*innen stetig über öffentlichkeitsstarke Kommunikationsmaßnahmen wie z.B. Plakate, Flyer oder Videoclips sensibilisiert werden.

2021 ist die Durchführung in folgenden Städten vorgesehen: Herne, Köln, Lünen, Mönchengladbach, Paderborn. Weitere Informationen zur Kampagne: www.liebe-braucht-abstand.de

AGFS-Kongress für 2021 schweren Herzens abgesagt

Gerne hätte die AGFS Sie persönlich im Februar 2021 zum AGFS-Kongress und zum Messestand auf der Messe Fahrrad Essen begrüßt. Doch in der aktuellen Situation haben Sicherheit und Gesundheit oberste Priorität. Daher wurde der AGFS-Kongress inkl. Messestand für dieses Jahr abgesagt mit der Hoffnung, Sie nächstes Jahr wieder persönlich oder digital begrüßen zu können.

Verbesserung des Fußverkehrs in Düsseldorf

Begehungen in den drei Stadtteilen Gerresheim, Lichtenbroich und Unterrath

Abschlussworkshop der Fußverkehrs-Checks NRW 2020



Begehung im September: Düsseldorfer nehmen die Fußwege in Gerresheim – hier im Bild –, Unterrath und Lichtenbroich unter die Lupe. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf, David Young

Rund 30 Interessierte aus der Bürgerschaft, der Politik sowie der Stadtverwaltung nahmen am Dienstag, dem 17. November 2020, am digitalen Abschlussworkshop der Fußverkehrs-Checks NRW 2020 teil. Sie diskutierten Vorschläge zur Verbesserung der Situation von Fußgängern in Gerresheim, Lichtenbroich und Unterrath. Die Fußverkehrs-Checks waren im September mit einem Auftaktworkshop gestartet. Dabei wurden bereits Anregungen und Hinweise von den Teilnehmern, aber auch durch Online-Beteiligung gesammelt. Kurz darauf folgten Ende September gemeinsame Begehungen in den Stadtteilen, an denen verschiedene Schwachstellen im Fußverkehr vor Ort diskutiert wurden.

„Ich freue mich über das große Interesse der Düsseldorferinnen und Düsseldorfer. Die zahlreichen Hinweise und Anregungen aus den vorangegangenen Veranstaltungen waren für uns sehr hilfreich“, sagt Florian Reeh, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement. „Wir möchten gemeinsam mit den Menschen vor Ort sowie den Projektbeteiligten zu mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität für alle Generationen in den Stadtteilen beitragen.“

30 Empfehlungen

Seit Ende September wurden anhand dieser Hinweise mögliche Lösungsansätze durch das Planungsbüro „VIA eG“ gemeinsam mit dem Amt für Verkehrsmanagement erarbeitet. Die insgesamt 30 Empfehlungen, mit unterschiedlichen Kosten und Aufwand der Umsetzung, wurden im Rahmen des Abschlussworkshops präsentiert und mit allen Teilnehmern diskutiert. Bei den meisten Empfehlungen steht die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fokus. Dazu gehören beispielsweise die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit vor Schulen und Kindergär-

ten. Zudem sollen Durchfahrtsperren auf ihre Notwendigkeit hin überprüft werden, da diese für Sehbehinderte potenzielle Gefahrenquellen darstellen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Verbesserung der Barrierefreiheit. Insbesondere Treppenanlagen stellen für mobilitätseingeschränkte Menschen häufig unüberwindbare Hindernisse dar. An drei Stellen soll daher geprüft werden, ob Treppenanlagen durch barrierefreie Rampen ergänzt werden können. Auch ausreichende Gehwegbreiten und die Optimierung der Gehwegoberflächen sind in den Empfehlungen enthalten.

Hintergrund

Die Fußverkehrs-Checks sind ein Angebot des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“, bei dem mithilfe eines umfassenden Programms und professioneller Begleitung durch das Planungsbüro „Via eG“ aus Köln der Fußverkehr in den Stadtteilen Unterrath, Lichtenbroich und Gerresheim unter die Lupe genommen wurde. Der Startschuss fiel Mitte September mit dem Auftaktworkshop im Gymnasium Gerresheim. Kurz darauf folgten Ende September gemeinsame Begehungen in den jeweiligen Stadtteilen, an denen verschiedene Schwachstellen im Fußverkehr vor Ort diskutiert wurden. Über die gesamte Zeit wurden Anregungen und Hinweise von den Teilnehmern, aber auch durch Online-Beteiligung gesammelt. Alle Informationen zum Projekt Fußverkehrs-Checks finden sich auf der Internetseite der Stadt Düsseldorf unter: <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/zu-fuss/fussverkehrs-checks.html>.

Landeshauptstadt Düsseldorf



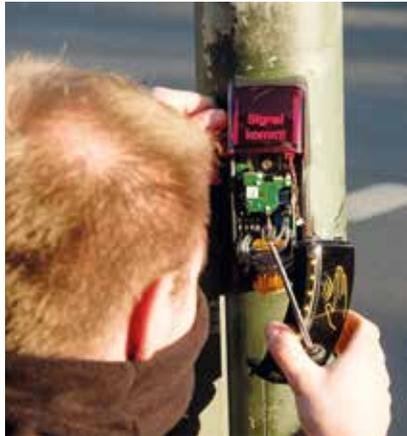
Kurzer Halt der Gruppe beim Fußverkehrs-Check. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf, David Young

Europaweit erster kontaktloser Ampeltaster in Düsseldorf eingesetzt

Taster an Kreuzung in Düsseldorf-Gerresheim erkennt Fußgänger und löst Ampelschaltung aus: Herzstück ist ein kleiner Radarsensor



Der erste kontaktlose „Ampeltaster“ Europas kommt in der Landeshauptstadt Düsseldorf zum Einsatz. Fotos: Landeshauptstadt Düsseldorf, Uwe Schaffmeister



An der Ampelanlage Bender-/Dreher-/Neunzigstraße in Gerresheim wurde der berührungslos arbeitende Taster montiert.



Tritt ein Fußgänger näher an den Taster heran, löst er die Grün-Anforderung aus, ohne den Taster zu berühren.

Der erste kontaktlose „Ampeltaster“ Europas kommt in der Landeshauptstadt Düsseldorf zum Einsatz. An der Ampelanlage Bender-/Dreher-/Neunzigstraße in Gerresheim wurde der berührungslos arbeitende Taster am Dienstag, dem 24. November 2020, montiert. Treten Fußgänger näher heran, wird die Ampel für sie grün – ohne direkten Kontakt mit dem Taster.

Im Rahmen eines Testversuches werden alle drei Fußgängerquerungen über die Dreherstraße und die Querung auf der Neunzigstraße mit den kontaktlosen Tastern ausgestattet.

„Diese innovative Lösung für die Straße wird jetzt in Düsseldorf getestet und damit erstmalig europaweit eingesetzt. Bei einem positiven Evaluierungsergebnis nach der Testphase soll der zeitgemäße Taster bei anstehenden Umrüstungen von Ampelanlagen bedarfsgerecht eingesetzt werden“, erläutert Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke.

Herzstück des neuen Tasters ist ein kleiner Radarsensor, der die berührungslose Anforderung mithilfe der radarbasierten Näherungserkennung ermöglicht. Das heißt, betritt der Fußgänger ein bestimmtes Gebiet vor dem Tas-

ter an der Ampel – der Öffnungswinkel beträgt 80 Grad horizontal und 40 Grad vertikal –, erkennt der Taster ihn. Tritt ein Fußgänger näher an den Taster heran, löst er die Anforderung, dass die Ampel für ihn „grün“ wird, aus, ohne den Taster zu berühren. Das Gebiet für die automatische Anforderung kann in vier Stufen zwischen 10 cm und 1 m eingestellt werden.

Komplexe verkehrliche Situation für den Test

Optisch fällt der berührungslose Taster durch seine schwarze Grundfarbe und die seitlich angebrachten LED-Auffindungsleisten ins Auge. Bei Annäherung an den Taster gibt der Radarsensor die Anforderung an das Steuergerät weiter, was direkt am Taster durch das gewohnte Quittungsfeld „Signal kommt“ angezeigt wird.

Erhalten bleibt an den neuen Radartastern die Blindensignalisierung. Auf der Unterseite des Tasters befindet sich der Richtungspfeil mit der Anforderungsfunktion und dem taktilen Freigabesignal.

Die vier Straßenquerungen waren bisher mit den üblichen Sensortastern

versehen, bei denen die Fußgänger durch leichtes Berühren mit Hand oder Ellbogen die Anforderung für die Grünzeit ausgelöst haben. Um das Verhalten des Radartasters eingehend beurteilen zu können, wurde für den Praxistest bewusst diese Kreuzung im Stadtteil Gerresheim ausgewählt: Sowohl der vorhandene Radweg wie auch die geteilte Fußgängerfurt stellen eine besondere Herausforderung hinsichtlich Einstellung des Erkennungsfeldes und Nutzerverhalten dar, um unbeabsichtigte Anforderungen und somit Störungen des Verkehrsablaufes auszuschließen.

Die Kosten in Höhe von rund 6.400 Euro für diesen Praxistest teilen sich der Hersteller des kontaktlosen Ampeltasters und die Landeshauptstadt Düsseldorf. Zu Beginn des nächsten Jahres wird das Amt für Verkehrsmanagement den Test evaluieren und bei einem positiven Ergebnis den neuen, innovativen Anforderungstaster in das Portfolio der Ausstattungsmerkmale für Lichtsignalanlagen aufnehmen, um ihn dann bei Erneuerungen oder Umrüstungen im Bestand bedarfsgerecht einzusetzen.

Landeshauptstadt Düsseldorf

Immer auf dem richtigen Weg in Coesfeld

Stadt installiert Fußgängerleitsystem in der Innenstadt



Die neuen dunkelroten Schilder weisen Fußgängerinnen und Fußgänger auf zahlreiche innerstädtische Ziele hin, die bequem erreichbar sind.



Hier geht's lang: An zentralen Punkten im Stadtgebiet weisen einheitliche Schilder jetzt den richtigen Weg. Fotos: Stadt Coesfeld

Fußgängerinnen und Fußgänger in der Coesfelder Innenstadt kommen jetzt leichter ans Ziel. An etwa 50 Stellen weisen neue, dunkelrote Schilder auf wichtige Adressen in der City hin. Bauleiterin Renate Rösing erklärt: „Egal ob Museen oder andere Kultureinrichtungen, Behörden oder öffentliche Toiletten. Die neuen Hinweisschilder zeigen, wo's langgeht und auch die Distanz bis dorthin.“ Das Fußgängerleitsystem verbindet beliebte Ziele innerhalb der Wälle, zeigt aber auch wichtige Routen in die Innenstadt, etwa von den Bahnhaltepunkten, von der Kreisverwaltung oder vom Wohnmobilstellplatz und Theaterparkplatz. „Auch die Coesfelder Promenade, die einen Rundweg

von knapp zweieinhalb Kilometern bildet, wird übersichtlich ausgeschildert“, ergänzt Renate Rösing. Die Wegweisung unterstreicht den Stellenwert, den Fußgängerinnen und Fußgänger inzwischen in der Stadtplanung besitzen. Sie ist eine wesentliche Handlungsempfehlung sowohl aus dem Integrierten Handlungskonzept Innenstadt als auch aus der Fußverkehrsstrategie zur Förderung der Nahmobilität. Die Baukosten für die Arbeiten sind mit etwa 35.000 Euro veranschlagt. Das Projekt wird über die Städtebaufinanzierung vom Land kofinanziert.

Andrea Zirkel, Stadt Coesfeld

Zülig unterwegs zwischen Neuss, Düsseldorf und Langenfeld auf dem Radschnellweg

Ein hochwertiges Infrastrukturangebot für Alltagsradfahrende

Sie ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen rund um Düsseldorf und im angrenzenden Umland: die Fahrradstrecke Neuss–Düsseldorf–Langenfeld. Die Städte Neuss, Düsseldorf, Langenfeld und der Landesbetrieb Straßenbau NRW – Regionalniederlassung Niederrhein planen hier aktuell den Neubau einer Radschnellverbindung (RSV) mit einer Gesamtlänge von 24 km.

Dieser neue Radschnellweg soll das Radfahren auf dieser wichtigen Verbindung in Zukunft noch attraktiver und komfortabler machen. Ziel ist es, ein hochwertiges Infrastrukturange-

bot für Alltagsradfahrende für den täglichen Weg zur Schule oder Arbeit zu schaffen. Dabei steht der umwegfreie Verlauf im Vordergrund, um ein schnelles Vorankommen zu ermöglichen. Gleichzeitig soll die Trasse aber auch mit der angrenzenden Landschaft und dem Stadtbild im Einklang gestaltet werden. Außerdem ist geplant, dass die Städte Neuss, Düsseldorf und Langenfeld den Radschnellweg an ihr innerstädtisches Radverkehrsnetz anbinden.



Die neue Trasse wird am Düsseldorfer Rheinufer entlangführen.

Für diese Radschnellverbindung wurde 2013 ein landesweiter Planungswettbewerb der Landesregierung und der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW durchgeführt. Ausschlaggebend dafür war insbesondere das große Potenzial, das diese Trasse im Hinblick auf die hohen Pendlerströme und die kurzen Entfernungen zwischen der Stadt Düsseldorf und den Nachbarkommunen bietet. Mit der Heinrich-Heine-Universität liegt außerdem ein bedeutender Wissenschafts- und Bildungsstandort an dieser Strecke. Unter Berücksichtigung von Merkmalen wie Umwelt, Trassierung, Streckenlänge, Städtebau und Kosten wurde schließlich eine Vorzugsvariante ermittelt.

Schon zu Beginn jedes Vorhabens wird die Öffentlichkeit am Planungsprozess beteiligt. Mit diesem Instrument wird Bürgerinnen und Bürgern bereits in einer frühen Planungsphase die Möglichkeit gegeben, sich mit Vorschlägen und Anregungen einzubringen.

Pandemiebedingt fand die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für die Radschnellverbindung im November 2020 in Form eines Online-Beteiligungsverfahrens statt. Zusätzlich wurden Info-Hotlines geschaltet und Einzelgespräche angeboten.

Große Resonanz

Viele Bürgerinnen und Bürger, aber auch Vertreterinnen und Vertreter weiterer Interessensgruppen brachten sich mit zahlreichen Vorschlägen und Ideen in den Planungsprozess ein. Diese Anregungen werden nun in die weitere Bewertung und Planung der Radschnellverbindung einfließen. Außerdem wird es zur Linienbestimmung einen Termin für Träger öffentlicher Belange (TÖB) geben, in dem die Städte im Rahmen ihrer eigenen Stellungnahmen Ratsbeschlüsse vorlegen und auch über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Naturschutzverbände über die vorgesehene Linienführung unterrichten.

Anschließend legt der Landesbetrieb Straßenbau NRW die Linienbestimmungsunterlagen mit dem Ergebnis dieses TÖB-Termins dem Ministerium für Verkehr des Landes NRW zur Bestimmung der Linie vor.

Danach werden die jeweiligen Straßenbaulastträger jeweils für ihren Bereich eigenständig die Entwurfsplanung erstellen, die Finanzierung klären und nach Vorliegen eines Baurechts auch den Bau durchführen. Es wird eine Vereinbarung abgeschlossen, in der alle Straßenbaulastträger eine gemeinsame Absichtserklärung zum Radschnellweg abgeben.

Mit der Linienbestimmung wird Ende 2021 gerechnet, so dass die Entwurfsplanung in 2022 und das Baurecht ab 2023 erfolgen kann.

*Elena Färber, Martin Hartung-Färber
Landesbetrieb Straßenbau NRW*

Landesbetrieb Straßenbau NRW setzt bei barrierefreien Bushaltestellen auf innovative Lösungen

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist eine gesellschaftspolitische Aufgabe mit dem Ziel, Menschen mit eingeschränkter Mobilität einen hindernisfreien Zugang zu schaffen.

Das Personenbeförderungsgesetz des Bundes fordert die vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV. Ausnahmen sind im Nahverkehrsplan zu benennen und zu begründen. Diese Forderung fußt auf den Grundsätzen des Behindertengleichstellungsgesetzes zur gleichberechtigten Teilhabe und selbstständigen Lebensführung von Menschen mit Behinderungen. Dabei sind unter anderem auch bauliche Anlagen und Verkehrsmittel so zu gestalten, dass sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Dies kann durch die Anwendung

der anerkannten Regeln der Technik, aber auch durch andere Lösungen erzielt werden, die in gleichem Maße die Anforderungen der Barrierefreiheit erfüllen.

Straßen.NRW setzt diese Anforderungen bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen auch im Sinne der Barrierefreiheit an den Bundes- und Landesstraßen in seiner Zuständigkeit um.

Gestaltung von barrierefreien Bushaltestellen

Eine vollständig barrierefrei gestaltete Haltestelle besteht aus mehreren Anbauten und Zusatzelementen, die sowohl beim Aufbau als auch in der Wartung zeitaufwendig sind. So müssen barrierefreie Haltestellen unter anderem einfach anfahrbar sein, ein Hochbord mit Spurführung und ausreichender Höhe haben, um den Einstieg zu erleichtern, ein taktiles Leitsystem integrieren, das auch Fahrgästen mit Seh- und Hörbe-



Fertigstellung von barrierefreien Haltestellen an der L 692 in Nachrodt-Wilbringwerde und an der L 280 in Dormagen in Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßenbau NRW. Fotos: Landesbetrieb Straßenbau NRW

eintrüchtigungen, beispielsweise mit Bodenindikatoren, sicher den Weg in und aus dem Fahrzeug weist, und bei alldem visuell möglichst kontrastreich gestaltet sein.

Obwohl die Kriterien für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen vorgegeben sind, gibt es trotz bestehender Grundprinzipien zur Barrierefreiheit keine standardisierte Haltestelle. Jede ist individuell und unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen zu planen. Beim Bau neuer Haltestellen nutzt Straßen.NRW ein neues Bushaltestellensystem, welches die Anforderungen einer behindertengerechten Haltestelle erfüllt, einfacher aufzubauen ist und praktische Vorteile für die Wartung und damit für eine uneingeschränkte Nutzungsdauer der Fahrgäste bietet.

Bushaltestellen aus Betonfertigteilen

Haltestellen müssen regelmäßig teilerneuert werden. Bis zur Wartung stehen sie den Fahrgästen damit nicht uneingeschränkt zur Verfügung. Besonders Menschen mit Beeinträchtigungen haben es dann schwerer, den ÖPNV uneingeschränkt zu nutzen. Mit wartungsarmen und einbausicheren Materialien können Wartungsintervalle verlängert werden.

Dazu werden die Betonfertigteile bereits im Werk hergestellt und barrierefrei ausgestattet. Durch diese Vorarbeit können die einzelnen Module dann auf der Straße passgenau und effizienter eingebaut werden. Längen, Breiten und Bodenindikatoren können, je nach Anforderung, variieren und werden für jede Haltestelle individuell angefertigt.

Das System bietet die Möglichkeit, die vorgefertigten Fertigteile innerhalb weniger Stunden mit der erforderlichen Regelbreite und -tiefe vor Ort zu einer vollständigen Bushaltestelle inklusive des Busbordsteins und aller Bodenindikatoren zusammenzuführen.

Das System bietet Wahlmöglichkeiten zur Anpassung der Busbordsteinhöhe oder der eingelassenen Bodenindikatoren. So sind beispielsweise bei beengten Verhältnissen nicht grundsätzlich Leitstreifen parallel zum Bord sinnvoll. Auch die Wahl der Struktur des Einstiegsfeldes ist wählbar, um unterschiedlichen technischen Grundlagen gerecht zu werden.

Mit diesem vereinfachten Bau, der den örtlichen Rahmenbedingungen angepasst werden kann, können gleich mehrere Vorteile erzielt werden:

- Mehrtägige Haltestellenausbauten für Busbordsteine und Oberflächenbeläge entfallen, die Haltestelle ist schneller einsatzbereit.
- Längere Verkehrsbehinderungen und Haltestellenausfälle oder -verlegungen fallen weg.
- Fehler beim Einbau der Bodenindikatoren werden deutlich reduziert.
- Es entsteht weniger Pflegeaufwand im Vergleich zu vor Ort eingebauten Belägen.

Besonders Menschen, die auf eine barrierefreie Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit einer Bushaltestelle, auch mittels der Bodenindikatoren, angewiesen sind, profitieren von einer langlebigen Haltestelle in bleibender Qualität. Eine ansprechend aussehende und voll funktionsfähige Haltestelle kann auch die Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV insgesamt erhöhen, sodass das Fertigteilensystem dem Prinzip „Design for all“ entspricht.

Harald Bode
Landesbetrieb Straßenbau NRW



Blick auf den neuen Bahnhof in Dülmen. Grafik: HJPplaner

Bahnhof Dülmen

Klimagerecht mobil unterwegs

Wer dem Bahnhof in Dülmen im Kreis Coesfeld längere Zeit keinen Besuch mehr abgestattet hat, traut derzeit seinen Augen nicht: Kaum ein Stein ist auf dem anderen geblieben. Das alte Empfangsgebäude ist abgerissen, der Vorplatz gleicht einer Großbaustelle und an allen Ecken und Enden wird gewerkelt. Kurz gesagt: Die Neugestaltung des Bahnhofsgeländes läuft auf Hochtouren. Unter dem Motto „Klimagerecht mobil unterwegs“ baut die Stadt das in die Jahre gekommene Areal zu einem Mobilitätsknotenpunkt aus. Der Radverkehr steht dabei in einem besonderen Fokus.

So wird der Vorplatz als schiefe Ebene erstellt, d.h., die Fläche hat eine leichte Steigung. Durch diesen Kniff ist es möglich, das Gelände barrierefrei zugänglich zu machen und auf Treppeinstufen weitestgehend zu verzichten. Das kommt nicht nur Menschen zugute, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind – sondern natürlich auch den Radfahrern. Gleichzeitig laufen die Vorbereitungen für eine neue Brücke für Fußgänger und Rad-

fahrer, die voraussichtlich im Mai über die Gleise eingehoben wird. Direkt neben der Brücke baut die Stadt ein neues Fahrradparkhaus mit 700 Stellplätzen. Hinzu kommen Park&Ride-Parkplätze sowie ein neues Empfangsgebäude – in das auch ein Fahrradverleih mit Werkstatt einziehen wird.

Beste Aussichten also für Besucher – egal ob sie mit dem Rad, zu Fuß, mit Bus oder Bahn ankommen. Im Sommer 2022 sollen große Teile des Projektes abgeschlossen sein. Eingebettet in das Klimaschutzkonzept der Stadt trägt der neue Bahnhof dann einen maßgeblichen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase und damit zur Verbesserung der CO₂-Bilanz bei. Die Umsetzung des Projekts wird im Rahmen des Programms „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) gefördert. Weitere Infos sind unter www.duelmen.de zu finden.

André Siemens, Pressestelle Stadt Dülmen

Fahrradparken in Aachen

Von der Meldeplattform zum Fahrradbügel

Gut nutzbare und in einer ausreichenden Anzahl vorhandene Fahrradabstellplätze, die eine sichere und witterungsgeschützte Unterbringung von Fahrrädern, Pedelecs und E-Bikes ermöglichen, sind neben der straßenräumlichen Infrastruktur eine Grundvoraussetzung zum Umstieg vom Pkw auf das Rad und gleichzeitig ein Beitrag zur Verkehrswende. Bereits mit der

Aufnahme der Stadt in den Luftreinhalteplan wurde die diesbezügliche Arbeit der Stadtverwaltung intensiviert. Mit dem Radentscheid, der bis zum Jahr 2028 15.000 neue Abstellmöglichkeiten für Fahrräder formuliert hat, existiert ein weiterer konkreter Arbeitsauftrag. In einem ersten Schritt hat die Stadt Aachen im April 2020, in Zusammenarbeit mit dem Berliner Entwickler

und Plattformbetreiber „FixMyCity“, die Meldeplattform „Radbügel für Aachen“ (siehe Abb. 1) ins Leben gerufen. Dort konnten Bürgerinnen und Bürger den Fachleuten der Stadt mitteilen, wo sie neue Fahrradbügel platziert haben wollen (siehe Abb. 2). An diesen Fahrradbügeln können Fahrräder bekanntermaßen gut und relativ sicher abgestellt werden.



Abb. 1: Startseite „Radbügel für Aachen“



Abb. 2: Ausschnitt aus dem Meldeportal Radbügel für Aachen

Bis Ende August 2020 konnten entsprechende Vorschläge über das Meldeportal eingebracht werden. Die Stadt zieht nach der ersten Meldephase eine durchaus positive Bilanz. In den fünf Monaten, in denen die Meldeplattform online war, wurden 3.600 Besucherinnen und Besucher registriert, die 1.671 Meldungen abgegeben haben. Insgesamt haben sie 9.138 Bügelstandorte gemeldet.

Das weitere Vorgehen sieht folgendermaßen aus: Die Verwaltung schaut sich nach und nach alle Standorte an und prüft, ob dort Fahrradbügel aufgestellt werden können, denn dies ist aus unterschiedlichen Gründen nicht an jedem gewünschten Standort der Fall. Zum Teil beziehen sich die Meldungen auf Privatflächen, auf denen die Verwaltung keine Fahrradbügel setzt.

Auf öffentlicher Fläche wird, unter Berücksichtigung der Meldungen, die Lage der Fahrradbügel ortsgenau festgelegt und intern mit den beteiligten Stellen der Verwaltung abgestimmt. Anschließend werden den Bezirksvertretungen der Stadt die Standorte zur politischen Beratung vorgestellt.

Während der Prüfung der Meldungen bleibt die Website weiterhin erreichbar. Zwar können keine neuen Meldungen eingegeben werden, Interessierte können sich allerdings weiterhin über den Fortschritt der Prüfung informieren, und zwar über folgenden Link: <https://radbuegel-aachen.de/meldungen>

Zudem erhält jeder, der seine E-Mail-Adresse bei der Meldung angegeben hat, bei einer Änderung des Status eine Benachrichtigung. Jede Meldung durchläuft folgende Status (siehe Abb. 3): „In Prüfung“, „In Planung“, „In Umsetzung“ und anschließend „umgesetzt“. Kann ein Fahrradbügel nicht umgesetzt werden, erhält er den Status „Meldung abgelehnt“. Die Website wird in regelmäßigen Abständen aktualisiert.

So konnten seit der Annahme des Radentscheids im November 2019 bereits über 500 neue Fahrradbügel im Aachener Stadtgebiet aufgestellt werden.



Abb. 3: Status der Meldungen

Die Stadt hat darüber hinaus schon ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dem das Fahrradparken für einen Großteil des Stadtgebietes aktuell untersucht wird. Neben einer ausgearbeiteten Bedarfsanalyse wird auch der Einsatz abschließbarer Fahrradboxen sowie von Sammelgaragen und Fahrradparkhäusern, die insbesondere für einen wachsenden Anteil von Pedelecs und E-Bike-Besitzerinnen und -Besitzern von großem Interesse sind, untersucht. Das Konzept soll zeigen, wo dezentrale Anlagen und größere Fahrradparkhäuser sinnvoll im Untersuchungsgebiet platziert werden können. Die Ergebnisse des Gutachtens werden den politischen Gremien voraussichtlich im Sommer 2021 vorgelegt.

Auf der Umsetzungsebene wird im Rahmen des Förderprojektes „AachenMoove!“ die Einrichtung von 22 kleineren Fahrradparkhäusern geplant. Acht im öffentlichen Raum, acht an Verwaltungsgebäuden und weitere sechs auf Grundstücken in der Nähe von Betrieben. Aktuell werden hierfür mögliche Standorte geprüft.

All diese Vorhaben zielen darauf ab, die Stadt Aachen in den nächsten Jahren mit neuen und vor allem sicheren Abstellanlagen für Fahrräder auszustatten. Dafür stehen in den nächsten drei Jahren über 1 Mio. Euro zur Verfügung.

Alina Huppertz, Stadt Aachen

Neue Mobilstation in Kamen-Methler

Sicheres Abstellen und Ausleihen von Fahrrädern



Mobilstation am Bahnhof Methler. Foto: G. Klumpp/Mobilität

Die Stadt Kamen setzt auf ein modernes Mobilitätsangebot: Am Rhein-Ruhr-Express-Haltepunkt in Kamen-Methler hat die Sesekestadt jetzt ihre nächste Mobilstation eröffnet. Neben dem Bahnsteig und der P+R-Anlage wurde eine betagte Radabstellanlage zu einem modernen Radparkhaus aufgewertet. 72 Radparkplätze, überdacht, abgeschlossen, videoüberwacht und mit elektronischem Zugang gesichert, stehen seit März für Radfahrer*innen bereit. Daneben gibt es weitere 36 offene und überdachte Radabstellplätze. Die Anlage ist an das zentrale Buchungssystem der Radstationen im Kreis Unna angeschlossen. Registrierte Nutzer*innen können ihre Fahrräder in Methler kostenfrei parken – wie auch bereits in der Innenstadt am Willy-Brandt-Platz, wo ein leer stehendes Ladenlokal zum Radparkhaus umgebaut wurde.

Die neue Mobilstation Methler ist gleichzeitig ein Infopunkt für weitere Module: Die Außenflächen verweisen auf den Anschluss zu Bahn und Bus sowie zu P+R und der Radstation am Kamener Bahnhof. Für Freizeitradler*innen gibt es zudem eine Übersichtskarte zu allen städtischen Radrouten, die bequem per QR-Code auf dem Smartphone aufgerufen werden können.

Mobilität sichtbar und ablesbar machen

Verkehrsknoten sichtbar zu Mobilstationen aufzuwerten ist Ziel der städtischen Planung. Am Kamener Hauptbahnhof werden die Wege vom Bahnsteig zur direkt angrenzenden Radstation, zum Busbahnhof und zum P+R-Parkhaus ebenfalls in diesem Jahr entsprechend dem Konzept und Gestaltungsleitfaden des Landes sichtbar gekennzeichnet. Beim Radparkhaus am Willy-Brandt-Platz in der Kamener Fußgängerzone sind entsprechende Wegweisungen bereits vorhanden. Daneben arbeitet die Stadt Kamen erfolgreich an der Umsetzung des Fahrradab-

stellanlagenkonzepts in der Innenstadt und wird dieses zukünftig auch auf weitere Stadtteile ausweiten. Darüber hinaus gibt es bereits mehrere Rad-Selfservice-Stationen und die aktuellen Förderprogramme von Bund und Land werden zur Aufwertung und Ausweitung des kommunalen Radwegenetzes genutzt.

Gegen eine geringe Prepaid-, Monats- oder Jahresgebühr steht den Radfahrer*innen das komplette Radstationsnetz im Kreis Unna offen: Insgesamt sieben – und bald acht – Radstationen mit qualifiziertem Personal-Service, dazu mit der Mobilstation am Haltepunkt Kamen-Methler nun sechs moderne Radparkhäuser. Diese können – wenn nicht kostenfrei – flexibel zum Tagespreis von 1 Euro (für Schüler*innen und Student*innen jeweils die Hälfte, also 50 Cent), für 10 Euro (5) im Monat bzw. 100 Euro (50) genutzt werden. Der Zugang zum komfortablen Radstations- und Radparkhausnetz ist für registrierte Kund*innen schon jetzt per Chip und bald auch per Smartphone rund um die Uhr möglich. Über die fahrtwind-App des Mobilitätspartners Verkehrsgesellschaft Kreis Unna können Radparken und Mieträder schon heute direkt gebucht werden. Eine Flotte von modernen E-Bikes steht in den Radstationen bereit. Per Smartphone sind diese Leihräder ebenfalls rund um die Uhr 7/24 verfügbar.

Gabriela Dag, Stadt Kamen

Günther Klumpp, Mobilität Kommunikation und Beratung

Für Detailinformationen:

www.fahrrad-kamen.de, www.die-radstationen.de,
www.radstation.ruhr, www.kreis-unna.de/radfahren

Neuer Radfahrstreifen auf der Kölner Nord-Süd-Fahrt

Fahrradfreundliche Umgestaltung

Die Stadt Köln hat die Arbeiten zur fahrradfreundlichen Umgestaltung der Tel-Aviv-Straße / Neuköllner Straße stadteinwärts fertiggestellt. Zuerst wurde Ende vergangenen Jahres zwischen Blaubach und Sternengasse die gesamte rechte Autofahrspur in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Ein neuer Fahrradschutzstreifen ist in der östlichen Einmündung der Agrippastrasse in die Neuköllner Straße entstanden. So können Radfahrende die neuen vorgezogenen Aufstellflächen leichter erreichen. Zwei neue Flächen für das indirekte Linksabbiegen ermöglichen den Radfahrenden nun neue Abbiegemöglichkeiten in die westliche und östliche Agrippastrasse. Dadurch entsteht eine attraktive Möglichkeit, die Baustelle am Waidmarkt zu umfahren.

Bisher wurden Radfahrende aus der südlichen Severinstraße kommend vor der Baustelle nach rechts durch das Georgsviertel umgeleitet. Nun können

sie auch die Kleine Spitzengasse herunterfahren und werden von dort über die im Frühling umgesetzten Fahrradschutzstreifen und Radfahrstreifen zum Blaubach geführt. Seit Umsetzung dieser Radverkehrsanlagen können Radfahrende mit dem Ziel Griechenmarktviertel oder Neumarkt einige Minuten Fahrzeit einsparen.

Zuletzt wurde darüber hinaus der verbliebene Lückenschluss zwischen den Radfahrstreifen in der Ulrichgasse und in der Kleinen Spitzengasse umgesetzt. Dabei wurde auf dem Brückenbauwerk ein 2,50 m breiter Radfahrstreifen neben einem 1 m breiten Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr markiert. Die Anzahl der Kfz-Fahrspuren wurde von zwei auf eine reduziert. Zum Erreichen des neuen Radfahrstreifens wurde eine neue ampelgeregelte Quermöglichkeit eingerichtet. Durch die neue Signalisierung werden der Radverkehr in Richtung Tel-Aviv-Straße/Innenstadt und der Au-

toverkehr in Richtung Severinsbrücke/Deutz zur Freigabezeit des jeweils anderen angehalten.

Seit Abschluss der Bauarbeiten steht Radfahrenden zwischen Volksgarten und der Feuerwache an der Sternengasse eine knapp 2 km lange durchgängige, fahrbahnseitige Radverkehrsanlage auf der Nord-Süd-Fahrt zur Verfügung.

Hendrik Weischet, Stadt Köln



Nord-Süd-Fahrt. Foto: Stadt Köln

Verbesserungen für den Radverkehr auf den Ringen in Köln

Neue Radfahrstreifen zwischen Barbarossaplatz und der Pilotstrecke am Hohenstaufenring

Im Herbst 2020 wurde der nächste Abschnitt der Kölner Ringe zwischen Barbarossaplatz und Zülpicher Platz mit Anschluss an die 2018 eingerichtete Pilotstrecke fertiggestellt. Auf Höhe des Barbarossaplatzes wird der Radverkehr dabei zunächst auf einem Radfahrstreifen in Richtlinienbreite von 1,85 m neben dem zweisepurigen Kraftfahrzeugverkehr geführt. Das Schrägparken am Fahrbahnrand wird aufgehoben und durch Ladezonen in Längsaufstellung und Fahrradstellplätze ersetzt. Noch vor dem Ende des Barbarossaplatzes endet die zweisepurige Führung des Kfz-Verkehrs und der Radfahrstreifen wird auf die für die Ringe vorgesehene Regelbreite an den Kölner Ringen von 2,50 m aufgeweitet. Aufgrund der Lage der angrenzenden Radverkehrsführungen sowie der geometrischen Randbedin-

gungen konnten in diesem Abschnitt erstmals an den Ringen zwei Ladezonen und ein Taxistand sowie Fahrradparkplätze zwischen Kfz-Fahrbahn und Radfahrstreifen angelegt werden. Insgesamt entstehen im Bereich der Fahrbahn und in den Nebenanlagen 128 neue Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Neuer Radfahrstreifen am Hohenzollernring

Mitte November 2020 wurde auf dem Hohenzollernring zwischen Rudolfplatz und Ehrenstraße der nächste Abschnitt der Planung für die Kölner Ringe mit einem 2,50 m breiten Radfahrstreifen umgesetzt. In diesem Teilabschnitt wird der Radfahrstreifen durch einen 0,75 m breiten Sicherheitsraum von der Fahrbahn abgetrennt. Den Radfahrenden stehen nun rund 2 km durchgängige Radverkehrsanlagen in nördlicher Fahrtrichtung zwischen Barbarossaplatz und Ehrenstraße



Hohenzollernring. Foto: Polizei Köln

zur Verfügung. Im Jahr 2021 sollen weitere Abschnitte auf Hohenzollernring, Kaiser-Wilhelm-Ring und Hansaring folgen. Dann wird auch mit dem Rückbau der alten baulichen Radwege auf dem Hohenzollernring begonnen. Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, wurden die Flächen für Fußgängerinnen und Fußgänger ausgeweitet.

Fabian Fohlmeister, Stadt Köln

Radwegesanierungsprogramm der Stadt Köln

Neuerungen für Radfahrende auf dem Grünen Kuhweg in Köln-Flittard

In Flittard hat die Stadt Köln den vorwiegend als Rad- und Gehweg genutzten Grünen Kuhweg auf einer Länge von circa 850 m saniert. Nachdem der östliche Teil des Grünen Kuhwegs zwischen Golfplatz und Am Weißen Mönch bereits im Jahr 2019 in zwei Bauabschnitten instand gesetzt worden war, folgte nun der westliche Abschnitt zwischen Bahntrasse und Golfplatz. Der Grüne Kuhweg kann nun wieder auf ganzer Länge komfortabel mit dem Rad befahren werden.

Es handelt sich um einen wichtigen Verbindungsweg zwischen Flittard und Dünnwald, der vor allem für den Alltags- und den Freizeitverkehr von Bedeutung ist. Seine Lage im Grünen und weitgehend ohne Autoverkehr macht ihn für Radfahrende besonders attraktiv.

Deichkronenweg in Köln-Merkenich saniert

In Merkenich kann der Deichkronenweg nun wieder komfortabel mit dem Rad befahren werden. Da die Wegoberfläche in einem schlechten Zustand war, hat die Stadt Köln den Weg zwischen Ivenshofweg und Merkenicher Ringstraße auf einer Länge von circa 1,8 km saniert. Der Weg wurde in einer zweischichtigen Bauweise erstellt und besteht aus einer dynamischen Schicht und einer Deckschicht.

Aufgrund seiner Lage in der Merkenicher Rheinaue und der Führung abseits des Autoverkehrs handelt es sich um eine attraktive Verbindung für den Radverkehr.

Geh- und Radweg zwischen Wöhlerstraße und Parkgürtel in Köln-Ehrenfeld saniert

In der Grünanlage zwischen Wöhlerstraße und Parkgürtel hat die Stadt Köln den etwa 5 m breiten, asphaltierten Geh-

und Radweg auf einer Länge von circa 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 hat die Stadt Köln anschließend an die Grünfläche einen etwa 150 m langen Abschnitt des Geh- und Radwegs entlang des Parkgürtels saniert. Zur Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes wurde der Weg in Betonsteinplatten ausgeführt.

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.

Marion Zelle, Stadt Köln



Geh- und Radweg zwischen Parkgürtel und Wöhlerstraße. Foto: Stadt Köln

Neue Fahrradstraßen in Köln

Fünf neue Fahrradstraßen in Lindenthal und Innenstadt

In den Kölner Stadtbezirken Lindenthal und Innenstadt werden derzeit insgesamt fünf weitere Fahrradstraßen eingerichtet. Die Straßen werden mit entsprechenden Schildern als Fahrradstraßen ausgewiesen. Zudem werden zur Verdeutlichung, dass Radfahrende auf diesen Straßen zukünftig das Sagen haben, Fahrradstraßenpiktogramme aufgebracht. Folgende Straßen und Straßenabschnitte werden zu Fahrradstraßen:

- Eifelwall und Vorgebirgswall im Abschnitt zwischen Volksgarten und Luxemburger Straße
- Nebenfahrbahn der Universitätsstraße im Abschnitt zwischen Clarenbachstraße und Gottfried-Keller-Straße
- Weyertal und Arnulfstraße im Abschnitt zwischen Luxemburger Straße und Bachemer Straße

Eine Besonderheit stellt ein Teilabschnitt des Eifelwalls dar. Zwischen Rudolf-Amelunxen-Straße und Höninger Weg sind keine Autos zugelassen, denn hier hat die Stadt Köln bereits

im Vorgriff auf die Einrichtung der Fahrradstraße die Durchfahrt dauerhaft für den Kfz-Verkehr gesperrt



Vorgebirgswall. Foto: Stadt Köln

Das Kölner Fahrradstraßennetz wächst somit insgesamt um 2,2 km. Sämtliche Abschnitte stellen wichtige Routen für den Radverkehr dar. Insbesondere viele Schülerinnen und Schüler nutzen sie. Die Arbeiten sind Ende Oktober 2020 abgeschlossen worden.

Verbesserungen für den Radverkehr auf der Etzelstraße in Köln-Longerich

Die Etzelstraße ist Bestandteil der viel befahrenen Radverkehrsachse Innenstadt–Nippes–Chorweiler für Berufs-, Schul- und Freizeitverkehr. Durch den Bau einer Verkehrsinsel zur Verdeutlichung der neuen Einbahnstraße sowie die Umsetzung kleiner baulicher und markierungstechnischer Maßnahmen für den Radverkehr konnte die Fahrradstraße Anfang 2020 fertiggestellt werden. Erstmals wurde anschließend zur Verdeutlichung das Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ in einer Größe von 2 x 2 m markiert.

Ebenfalls wurde hier im Sommer 2020 erstmalig in Köln ein neu entworfenes temporäres Hinweisschild aufgestellt. Es

zeigt, welche Regeln in einer Fahrradstraße gelten. Das Schild wird zukünftig jeweils für mehrere Wochen nach Einrichtung einer Fahrradstraße auf die neue Situation hinweisen.

Oliver Klaholz, Christian Leitow, Stadt Köln



Etzelstraße. Foto: Stadt Köln

Frankfurter Hüte auf dem Auenweg in Köln-Mülheim

In Höhe der Zoobrücke hat die Stadt Köln auf einem circa 160 m langen Abschnitt des Auenwegs sogenannte Frankfurter Hüte angebracht. Es handelt sich dabei um Bordsteinerhöhungen aus Kunststoff, die direkt auf dem Bordstein montiert werden. Sie sollen das unerlaubte Parken auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg verhindern und somit die Sicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende erhöhen.

Insbesondere in den Sommermonaten und bei Veranstaltungen im Rheinpark wurde der Geh- und Radweg teils zugesperrt. Dadurch kam es regelmäßig zu Behinderungen von Personen, die

auf die Fahrbahn des Auenwegs ausweichen mussten.

Der Auenweg zwischen Deutz und Mülheim hat eine hohe Bedeutung, sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den Freizeitradverkehr. Der Teilabschnitt auf der östlichen Straßenseite unterhalb der Zoobrücke verbindet Rheinpark und Rheinboulevard und ist Teil des Radverkehrsnetzes NRW. Auch der Rheinradweg verläuft über diesen Abschnitt.

Dieser Pilotversuch ist zunächst auf ein Jahr festgelegt. In diesem Zeitraum sollen Erfahrungswerte mit den Frankfurter Hüten gesammelt werden, sowohl



Auenweg. Foto: Stadt Köln

zu ihrer Wirksamkeit als auch zu Kosten und Aufwand ihrer Unterhaltung.

Marion Zelle, Stadt Köln

Stärkung der Nahmobilität im Kölner Kolumbaviertel

Abstellmöglichkeiten für Lastenräder, Fahrräder, E-Scooter und Leihräder geschaffen



Perlenpfuhl. Foto: Stadt Köln

Im Kolumbaviertel wurde Platz für insgesamt 26 Lastenräder und 40 Fahr-

räder sowie für bis zu 100 E-Scooter und 60 Leihräder geschaffen. Hierbei wurden Ladezonen umstrukturiert und Pkw-Stellplätze umgestaltet und der neuen Nutzung zugeführt. Die neuen Standorte befinden sich in folgenden Straßen:

- Herzogstraße
- Ludwigstraße
- Perlenpfuhl
- Margarethenkloster
- Richartzstraße

Von der Einrichtung der Abstellflächen profitiert auch der Fußverkehr, indem Gehwege und Platzflächen von E-Scootern und Fahrrädern frei gehalten werden. Insgesamt wurden im Bereich der Fußgängerzone durch diese Maßnahmen bereits 102 neue Fahrradabstellplätze sowie 48 neue Lastenradabstellplätze zur Verfügung gestellt. Dazu kommen Flächen mit Platz für circa 200 E-Scooter sowie circa 110 Leihräder.

Christian Leitow, Stadt Köln

Änderungen für den Radverkehr in Köln-Deutz

Linksrheinische Abfahrt von der Deutzer Brücke für Radfahrende verbessert

Die Stadt Köln hat in der Altstadt-Nord die linksrheinische Abfahrt von der Deutzer Brücke in Richtung Augustinerstraße/Neumarkt für Radfahrende verbessert. Die Deutzer Brücke wird von etwa 5.000 Radfahrenden im Tagesverkehr befahren. Durch die Maßnahme wird die Radverkehrsführung sicherer und komfortabler.

Im Einzelnen wurden der Schutzstreifen für Radfahrende auf 1,75 m und die rechte Fahrspur für Kraftfahrzeuge auf 2,75 m verbreitert, die linke Fahrspur für

Kraftfahrzeuge wie bisher in einer Breite von 3 m markiert und die Verflechtungsbereiche zwischen Autoverkehr und Radverkehr in Rot eingefärbt. Zudem wurde eine neue Fahrbahndecke aufgebracht und damit der Komfort deutlich verbessert.

Für die Verbreiterung der Fahrbahn mussten der rechtsseitige Bordstein abgebrochen und neu aufgebaut sowie ein Ampelmast und eine Straßenlaterne umgesetzt werden.

Fabian Fohlmeister, Stadt Köln



Deutzer Brücke. Foto: Stadt Köln

Planung der RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen

Weitere Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen vereinbart

In der Radstation am S-Bahnhof in Bergisch Gladbach hat die Stadt Köln am Donnerstag, dem 24. September 2020, mit Leverkusen, Bergisch Gladbach, Rösrath, Lohmar, Niederkassel, Troisdorf sowie dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Rheinisch-Bergischen Kreis einen weiteren richtungweisenden Schritt gemacht, um vier schnelle Radwegeverbindungen vom Rechtsrheinischen nach Köln zu realisieren. Die Projektpartnerinnen und -partner unterzeichneten eine Kooperationsvereinbarung zur Umsetzung der RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen.

Das Projekt RadPendlerRouten ist eine Kooperation zwischen der Stadt Köln und den rechtsrheinisch an Köln grenzenden Kreisen und Kommunen. Ziel ist es, schnelle Radwegeverbindungen zwischen diesen Nachbarn und Köln zu schaffen. Von den RadPendlerRouten sollen sowohl Berufspendlerinnen und -pendler als auch Freizeitradfahrende profitieren. So soll das stark beanspruchte Verkehrsnetz im Rechtsrheinischen entlastet, der Umweltverbund gestärkt sowie ein zügiges und klimafreundliches Pendeln zwischen Rheinschiene und dem Rechtsrheinischen ermöglicht werden. Mit den RadPendlerRouten wird ein wichtiger Beitrag zur Lebensqualität in der Region geleistet.

In der 2019 fertiggestellten Machbarkeitsstudie wurden vier Trassen definiert, die aus dem rechtsrheinischen Köln nach Leverkusen, Bergisch Gladbach, Rösrath und Lohmar sowie Troisdorf und Niederkassel mit Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr führen. Die Hauptachsen der RadPendlerRouten haben eine Gesamtlänge von rund 80 km und sollen in Zukunft durch Zubringer Routen ergänzt werden, sodass ein zusammenhängendes Radwegenetz entsteht. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde berechnet, dass durch die RadPendlerRouten täglich auf den Trassen Leverkusen/Köln rund 1.500, Bergisch Gladbach/Köln rund 2.200, Rösrath/Köln rund 2.300, Troisdorf/Köln rund 4.500 sowie Niederkassel/Köln rund 3.800

Fahrradfahrerinnen und -fahrer mehr unterwegs sein könnten, als dies bisher der Fall ist.

Die Stadt Köln wird nun mit den Beteiligten der jeweiligen Route in die weitere Planung einsteigen und in einem ersten Schritt Möglichkeiten für kurzfristige Verbesserungen aufzeigen und umsetzen. Gleichzeitig wird ein Fachbüro das Gesamtprojekt begleiten.

Christian Leitow, Hendrik Colmer, Stadt Köln



Projektpartnerinnen und -partner der RadPendlerRouten (v.l.n.r.): Andrea Deppe (Stadt Leverkusen), Thomas Kemme (Regionale 2025-Agentur), Landrat Stephan Santelmann (Rheinisch-Bergischer Kreis), André Berbuir (Rhein-Sieg-Kreis), Elke Reichert (Rheinisch-Bergischer Kreis), Michael Hildebrand (Stadt Lohmar), Dr. Stephan Smith (Stadt Niederkassel), Walter Schaaf (Stadt Troisdorf), Christoph Herrmann (Stadt Rösrath), Harald Flügge (Stadt Bergisch Gladbach) und Andrea Blome (Stadt Köln). Foto: Rheinisch-Bergischer Kreis/Eva Burger

Kölner Radverkehr legte in 2020 deutlich zu

Pandemie verstärkt den Trend der letzten Jahre zusätzlich



Radverkehr Wochenvergleich 2019 und 2020

Die Auswertung der Radverkehrszählstellen im Kölner Stadtgebiet hat für das Jahr 2020 einen weiteren Anstieg der Anzahl von Radfahrenden in Köln deutlich gemacht. In 2020 wurden an zwölf Dauerzählstellen insgesamt 14.212.358 Radbewegungen gemessen, das sind rund 11% mehr als im Vorjahr und ein neuer Allzeit-Rekord. Hinzu kommen 1.356.215 Radbewegungen an der im Frühjahr 2020 neu eingerichteten 13. Dauerzählstelle Universitätsstraße.

Die langjährige Entwicklung des Radverkehrs ist ungebremst. Gemessen an den sonst üblichen Zunahmen des Radverkehrs in Höhe von 3 bis 5% pro Jahr, wurde die ohnehin steigende Zahl der Radfahrenden durch die Pandemie nochmals verstärkt.

Dazu Andrea Blome, Beigeordnete für Mobilität und Liegenschaft der Stadt Köln: „Dass sich immer mehr Kölnerinnen und Kölner für das Fahrrad entscheiden und sich der Trend in diesem Maße fortsetzt, freut mich ganz besonders. Es zeigt uns, dass die Mobilitätswende gelebt wird. Mit einer Vielzahl von Maßnahmen ist es uns in den vergangenen Jahren gelungen, das Fahrradfahren attraktiver und sicherer zu gestalten. Mir ist jedoch bewusst, dass noch ein langer Weg vor uns liegt, die Verhältnisse der letzten Jahrzehnte aufzuholen. Die Zahlen sind daher auch ein großer Ansporn, den Weg der konsequenten Radverkehrsförderung zielstrebig fortzuführen.“

Radverkehrsförderung der Stadt Köln

Die Radverkehrsförderung ist wesentlicher Strategiebaustein für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem und saubere Luft. Der Radverkehr hat gerade kurzfristig das größte Wachstumspotenzial aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die Anstren-

gungen zur Förderung des Radverkehrs wurden in den vergangenen Jahren intensiviert, um die Ziele des Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ mit einem Zweidrittelanteil des Umweltverbundes am Modal Split zu erreichen. Die Stadt Köln hat in den vergangenen Jahren auf mehr als 72 km im Stadtgebiet Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt, in 2020 zum Beispiel:

- Auf den Ringen, den Wällen, der Deutz-Kalker Straße, der Neuköllner Straße, der Vorgebirgstraße, der Universitätsstraße, der Euskirchener Straße, dem Clevischen Ring und der Frankfurter Straße.
- In 2020 wurde doppelt so viel Geld für die Sanierung von Radwegen ausgegeben wie in 2018 und 2019 zusammen.
- 26 Straßenabschnitte wurden zu Fahrradstraßen umgewandelt; damit konnte die Gesamtlänge des Fahrradstraßennetzes auf 17,1 km ausgebaut werden. Auch in 2021 plant die Stadt Köln eine Vielzahl von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs:
 - Ende 2021 wird Radfahrenden auf den Kölner Ringen fast durchgängig eine eigene Spur zur Verfügung stehen.
 - In bis zu 15 Straßen werden Fahrradstraßen eingerichtet.
 - Es werden Kfz-Fahrstreifen in Radfahrstreifen umgewandelt. Neben den bereits genannten Ringen zum Beispiel auf der Riehler Straße, auf der Achse Magnusstraße/Christophstraße und der Kalk-Mülheimer Straße (zwischen Kalker Hauptstraße und Höfstraße).
- Das Radverkehrskonzept Ehrenfeld wird in die politische Beratung eingebracht, erste Weichen für dessen Umsetzung werden gestellt. Für die Venloer Straße werden Pläne für einen Verkehrsversuch erarbeitet, der nach der Umgestal-

tung der Vogelsanger Straße (voraussichtlich Ende 2021) eingerichtet werden soll.

- Das Konzept „Schnelle Radverbindungen für Köln“ mit wichtigen Radverkehrsverbindungen zu den Außenbezirken wird fertiggestellt und den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.
- Bis voraussichtlich Ende 2021 – nach Einbringung der Vorlagen zu den Hauptorten der Radverkehrskonzepte in Kalk, Mülheim, Porz, Rodenkrichen, Lindenthal-West, Nippes und Chorweiler – werden für alle Stadtbezirke Radverkehrskonzepte aufgestellt sein.
- In 2021 wird mit dem Bau von fünf Bike-Towern an ÖPNV-Verknüpfungshaltestellen begonnen. Als erste Maßnahme wird ein Bike-Tower in Weiden-West umgesetzt.
- Gemeinsam mit der Deutschen Bahn werden im Rahmen des Förderprojektes DB Offensive über 1.000 Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen und S-Bahnhaltestellen geschaffen.
- Im öffentlichen Raum sowie in den Wohnquartieren und Geschäftszentren wird der weitere Ausbau mit 1.500 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen vorangetrieben, außerdem werden weitere Möglichkeiten zum Parken von Lastenfahrrädern und E-Scootern angeboten.

Informationen zu Dauerzählstellen

Besonders hervorzuheben sind die Zählstellen an der Alfred-Schütte-Allee und am Niederländer Ufer. Hier stiegen die Radverkehrszahlen um 63 bzw. 36% im Vergleich zum Vorjahr. Die Kölnerinnen und Kölner nutzen ihr Fahrrad also vermehrt auch zur Freizeitaktivität und radelten die Rheinauen entlang.

Abnahmen der Radverkehrsbewegungen sind am Alphons-Silbermann-Weg mit 5% zu verzeichnen, was auf die Reduzierung der Präsenzvorlesungen in der Uni zurückzuführen sein könnte. Am Neumarkt ist ein Rückgang von 4% zu vermerken, der mutmaßlich auf die Schließung der Geschäfte zurückzuführen ist.

Die Dauerzählstellen verzeichneten am 24. Juni 2020 einen nie dagewesenen Spitzenwert von 72.830 Radfahrten (80.590 einzelne Radbewegungen am Tag mit Universitätsstraße). Dieser Spitzenwert liegt knapp 10% über dem Spitzenwert aus dem Juli 2019. Einzelne Dauerzählstellen haben ebenfalls neue Spitzenwerte erreicht: Alfred-Schütte-Allee mit 7.629 Fahrten, Vorgebirgspark mit 2.021, Alphons-Silbermann-Weg mit 9.106, Niederländer Ufer mit 8.027, Vorgebirgswall mit 5.671, Venloer Straße mit 9.774 und Bonner Straße mit 4.994 Fahrten.

Die im März 2020 neu eingerichtete Dauerzählstelle an der Universitätsstraße zählt durchschnittlich 4.491 Radfahrende pro Tag und hat einen aktuellen Spitzenwert von 7.760 Radfahrten. Da diese Dauerzählstelle zum Beginn der Corona-Pandemie aufgestellt wurde, bleibt abzuwarten, wie viel Radverkehr bei vollständigem Präsenzbetrieb der Universität hinzukommen wird.

Bis auf wenige Ausnahmen zeichnet sich eine starke Zunahme des Radverkehrs über das Jahr ab, zu drei Viertel des Jahres liegt der Radverkehr höher als 2019.

Die Stadt Köln plant weitere 80 neue Dauerzählstellen für den motorisierten Verkehr und den Radverkehr. Durch diese sollen Verkehrsmengen präzise erhoben und die Ergebnisse genutzt und bereitgestellt werden können.

Christin Mathea, Stadt Köln

Radverkehrskonzept Ehrenfeld

Politische Diskussion für den Kölner Stadtbezirk

Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, in Ehrenfeld ein Radverkehrsnetz zu schaffen, das den heutigen Anforderungen entspricht, aber auch zukünftige Entwicklungen im Radverkehr berücksichtigt. Das Konzept soll langfristig zur Stärkung und Förderung des Radverkehrs im Bezirk beitragen.

Nach einer umfangreichen Bearbeitungsphase und der intensiven Beteiligung der Bürger*innen wurde das Radverkehrskonzept Ehrenfeld in die politische Beratung gegeben. Zuvor hatte die Stadt Köln Ende 2020 erstmalig eine Bürgerbeteiligung in digitaler Form durchgeführt. Es war die zweite Bürgerveranstaltung im Zuge der Erstellung des Radverkehrskonzeptes Ehrenfeld. Bei der moderierten Veranstaltung konnten sich interessierte Bürgerinnen und Bürger über den aktuellen Stand des Konzeptes informieren. Mittels einer Chat-Funktion hatten sie die Möglichkeit, sich aktiv einzubringen. So konnten sie beispielsweise Fragen stellen oder Anregungen zu den Ausführungen geben. In der Spitze haben bis zu 600 Personen den Stream live verfolgt.

Das Gesamtkonzept besteht aus mehreren Teilbereichen, die jeweils einen bestimmten Aspekt des Radverkehrs abdecken. So wird erstmalig für den gesamten Stadtbezirk ein Fahrradstraßenkonzept beschlossen. Mit der Umsetzung soll es zu-

dem ermöglicht werden, den Stadtbezirk Ehrenfeld komfortabel auf durchgängigen Achsen mit dem Rad zu befahren.

So wurden beispielsweise sechs Achsen definiert, die für den Radverkehr von besonderer Bedeutung sind und auf denen eine durchgängige und attraktive Radverkehrsinfrastruktur eingerichtet werden soll:

- Achse Oskar-Jäger-Straße–Helmholtzstraße
- Achse Weinsbergstraße–Widdersdorfer Straße
- Achse Vogelsanger Straße–Vitalisstraße
- Fahrradstraßenachse Stammstraße–Marienstraße
- Fahrradstraßenachse Feltenstraße–Rochusstraße
- Achse Frohnhofstraße–Mühlenweg

Auf den genannten Achsen sind innerhalb der nächsten drei Jahre spürbare Verbesserungen für Radfahrende geplant. Die Venloer Straße wurde sehr intensiv in den Facharbeitskreisen diskutiert. Unter anderem wurden Varianten wie die Einrichtung einer Einbahnstraße, eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs oder Durchfahrsperrn beleuchtet. Im ersten Quartal 2021 wird eine Vorlage für den Verkehrsausschuss erstellt, die mehrere Varianten einer geänderten Verkehrsführung auf der Venloer Straße beinhaltet.

Madeline Rohmer, Stadt Köln

Düsseldorf auf dem Weg zur Fahrradstadt

Immer mehr Düsseldorfer steigen aufs Rad und treten in die Pedale

Die 13 Dauerzählstellen im Stadtgebiet registrierten im letzten Jahr 7.139.803 Radfahrende. Das sind rund 22% mehr als im Vorjahr. Und auch die Haushaltsbefragung 2018 „Mobilität in Städten – SrV“ der technischen Universität Dresden zeigt eindrucksvoll das starke Wachstum, das das Fahrrad in den letzten Jahren in Düsseldorf verzeichnen konnte.

Der Anteil beim Radverkehr ist im innerstädtischen Verkehr mit 19% um 5% stärker geworden und liegt somit fast auf gleichem Niveau mit dem ÖPNV, der 21% am Binnenverkehr ausmacht. Düsseldorf ist also schon jetzt auch eine Stadt, die aufs Radfahren setzt. Daher ist ein schneller Ausbau der Radwege einer der wichtigsten Bestandteile der Verkehrswende in der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Folgende Maßnahmen wurden in Düsseldorf beim Ausbau des Radhauptnetzes unter anderem realisiert:

Franklinbrücke/Rethelstraße

Die neuen Radverkehrsanlagen auf der Rethelstraße und der Franklinbrücke schließen eine weitere Lücke im Radhauptnetz. Seit Ende 2020 können Radfahrende die Franklinbrücke bequem und sicher auf einem breiten Radfahrstreifen überqueren. Der rechte Fahrstreifen der Fahrbahn wurde hierfür aufgegeben. Eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Autoverkehrs entsteht dadurch nicht. Neben dem neuen Schutzstreifen wurden die Anschlüsse für den Radverkehr optimiert.



Markierter Radweg über die Franklinbrücke. Foto: Amt für Verkehrsmanagement

Bilker Allee und Oberbilker Allee

Die Bilker Allee und die Oberbilker Allee bilden eine wichtige Verkehrsachse im Radhauptnetz. Ende 2020 startete dort, auf gleich drei Abschnitten, der fahrradfreundliche Ausbau. Auf rund 1,7 km wurde beidseitig ein Radfahrstreifen auf der rechten Fahrspur markiert. Auf der Oberbilker Allee wurden vorhandene Radwege im Seitenraum reaktiviert. Das dort zugelassene Gehwegparken wurde aufgehoben, um die notwendigen Sicherheitsabstände zu gewährleisten. Geparkt werden kann ab sofort auf der rechten Fahrspur, wo das Parkverbot aufgehoben wurde. Darüber hinaus wurde der Kreuzungsbereich Oberbilker Allee/Kruppstraße für den Rad- und Fußverkehr optimiert.



Neu markierter Radweg auf der Oberbilker Allee. Foto: Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf

Witzelstraße

Auf rund 425 m können sich Radfahrende und zu Fuß Gehende nun sicher und bequem fortbewegen. Der neue Zweirichtungsradweg ist mit 3 m breiter und durch die Bauweise in Asphalt komfortabler als zuvor. Der ebenfalls neu angelegte Gehweg ist insgesamt 2,30 m breit und bietet Fußgängern ausreichend Platz neben dem Radverkehr. Der neue Radweg setzt Maßstäbe. Er wurde erstmalig in rotem Asphalt angelegt, um eine zusätzliche optische Trennung zum parallel verlaufenden Gehweg zu erhalten. Gemeinsam mit der taktilen Markierung, die den Geh- und Radweg barrierefrei trennt, ist man dort nun deutlich sicherer und komfortabler unterwegs als zuvor. Auch beim weiteren Ausbau des Radhauptnetzes soll zukünftig, dort wo es Sinn macht, mit rotem Asphalt geplant werden, um Radverkehrsanlagen in der Nutzung noch komfortabler und intuitiver zu gestalten.



Der neue Zweirichtungsradweg entlang der Witzelstraße setzt einen neuen Standard in Düsseldorf. Foto: Ingo Lammert

Auf'm Hennekamp

Für mehr Sicherheit und Komfort wurde die bestehende Radverkehrsanlage des Radhauptnetzes in zwei Abschnitten optimiert. Die Gurlittstraße wurde an der Einmündung Auf'm Hennekamp am dortigen Radweg, wo es keine Ampel gibt, mit einer Aufpflasterung in der Fahrbahn versehen. Für mehr Komfort wurde auf der gegenüberliegenden Straßenseite der gemeinsame Geh- und Radweg saniert. Ein weiterer Teil der Optimierungen des Radweges Auf'm Hennekamp war der barrierefreie Ausbau des Überweges an der Redinghovenstraße. Hier wurden die Bordsteine abgesenkt und der Gehweg mit einem Blindenleitsystem ausgestattet, sodass die Querung nun bequem und barrierefrei möglich ist.

Kai Fischer, Landeshauptstadt Düsseldorf



Der barrierefreie Ausbau der Querung Redinghovenstraße mit Absenkung der Bordsteine sorgt für mehr Komfort für den Radverkehr. Foto: Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf

Über 2.500 neue Fahrradstellplätze für Düsseldorf

80% Auslastung an den rund 160 neuen Standorten / Zahl der Radfahrenden steigt deutlich

Mit der im Sommer 2018 ins Leben gerufenen Initiative „Fahrradstellplätze für Düsseldorf“ hat das Amt für Verkehrsmanagement bisher mehr als 2.500 neue Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Düsseldorf geschaffen. Der Radverkehr in Düsseldorf steigt und damit auch der Bedarf an Fahrradabstellplätzen. Bis zum 1. Dezember 2020 registrierten die 13 Dauerzählstellen der Stadt insgesamt 6.821.048 Radfahrende. Das sind rund 23% mehr als im Vorjahreszeitraum. „Neben dem Ausbau des Radhauptnetzes ist die Schaffung ausreichender Fahrradabstellmöglichkeiten elementarer Bestandteil der Fahrradförderung in Düsseldorf“, erläutert Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke.

Im Herbst 2020 wurden rund 160 Abstellanlagen, die im Rahmen der Initiative „Fahrradstellplätze für Düsseldorf“ seit 2018 aufgestellt wurden, auf ihre Auslastung hin überprüft. „Das Ergebnis ist eindeutig: Mit durchschnittlich über 80% sind die Fahrradstellplätze fast komplett ausgelastet. An knapp 60 Standorten waren die Abstellanlagen komplett voll oder sogar überbelegt“, berichtet Florian Reeh, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, und ergänzt: „Insofern werden wir auch im kommenden Jahr die Initiative für mehr Fahrradabstellplätze fortführen.“

Vorschläge von Anwohnern für weitere Standorte von Fahrradabstellplätzen – auch im privaten Raum – werden vom Amt für Verkehrsmanagement gerne entgegengenommen. Ein Meldformular für gewünschte Standorte steht unter folgendem Link zur Verfügung: www.duesseldorf.de/radschlag/infrastruktur-stand-aktuelles/initiative-fahrradabstellanlagen

Lastenräder – eine gute Alternative zum Auto

Um die Räder im öffentlichen Raum sicher abstellen zu können, soll es zukünftig eigene Stellplätze für Lastenräder geben. Diese werden entsprechend gekennzeichnet. Die ersten Lastenradstellplätze sollen in der ersten Jahreshälfte 2021 realisiert werden.

„Lastenräder sind gerade in der Stadt eine gute Alternative zum Auto, wenn es darum geht, größere Lasten oder auch die eigenen Kinder zu transportieren“, so Reeh. „Die Nach-

frage steigt und wir möchten im Zuge einer Verkehrswende diesen Trend unterstützen und die Infrastruktur für diese Fahrradklasse entsprechend ausbauen.“

Neben der Umsetzung von Einzelmaßnahmen arbeitet die Stadt aktuell an verschiedenen Mobilitätskonzepten. Im Rahmen des Mobilitätsplan D sowie eines gesamtstädtischen Parkraummanagementkonzeptes wird die stadtweite Einrichtung von regulären Fahrradstellplätzen und Lastenradstellplätzen durchdacht und konzeptionell festgeschrieben.

Hintergrundinformationen zur Evaluation

Im Zeitraum zwischen dem 18. und dem 30. September 2020 wurden rund 160 Abstellanlagen aus der Fahrradstellplatzinitiative, jeweils an zwei verschiedenen Terminen, einmal vormittags sowie einmal nachmittags/abends, überprüft. Hauptaugenmerk der Evaluation war, die Auslastung der Abstellanlagen zu überprüfen. Insgesamt lag die durchschnittliche Auslastung bei rund 80%. Im Vergleich zur Evaluation im Vorjahr, bei der ebenfalls die Abstellanlagen der Initiative überprüft wurden, ein klarer Anstieg. 2019 lag die Auslastung noch bei rund 60%. Weitere Informationen zum Thema Radverkehr in Düsseldorf finden Sie online unter: www.duesseldorf.de/radschlag

Kai Fischer, Landeshauptstadt Düsseldorf



Wie am Kö-Bogen II, sind stadtweit neue Fahrradstellplätze entstanden. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement

ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“

Münster spitze, Mönchengladbach Letzter: So zufrieden sind die Menschen mit der Mobilität in NRW

Die Städte in Nordrhein-Westfalen haben beim ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“ unterdurchschnittlich abgeschnitten. Vor allem in Mönchengladbach, Krefeld und Wuppertal sind viele Menschen unzufrieden mit der Mobilität. Immerhin: Münster führt das bundesweite Ranking an. Demnach sind die Menschen in Münster von den bundesweit 29 untersuchten Städten zwischen 169.000 und 370.000 Einwohnern am zufriedensten mit ihrer Mobilität. Im Bundesvergleich haben die zehn untersuchten NRW-Städte aber unterdurchschnittlich abgeschnitten, alleine sieben befinden sich in der unteren Hälfte. Mit dem Schlusslicht Mönchengladbach sowie Krefeld und Wuppertal kom-

men die drei Städte mit den schlechtesten Zufriedenheitswerten allesamt aus dem Regierungsbezirk Düsseldorf. In allen NRW-Städten überwiegt trotz vieler schlechter Platzierungen insgesamt noch die Zufriedenheit mit der persönlichen Mobilität.

Der ADAC Indexwert gibt an, ob und um wie viele Prozentpunkte die zufriedenen Verkehrsteilnehmer die unzufriedenen überwiegen. Bei einem Wert von „0“ wären gleich viele Einwohner/Pendler mit der Mobilität in einer Stadt zufrieden bzw. unzufrieden.

Ausführliche Informationen unter: www.adac.de/der-adac/regionalclubs/nrw/mobilitaet-in-nrw-staedten/

ADAC

Der Zufriedenheitsindex und die Platzierungen der zehn NRW-Städte im Überblick:

Platz 01: Münster (Indexwert + 35)

Platz 08: Oberhausen (+ 26)

Platz 14: Bochum (+ 21)

Platz 19: Bielefeld (+ 18)

Platz 20: Gelsenkirchen (+ 16)

Platz 22: Bonn (+ 14)

Platz 24: Aachen (+ 13)

Platz 27: Wuppertal (+ 9)

Platz 27: Krefeld (+ 9)

Platz 29: Mönchengladbach (+ 3)

Schnelle Hilfe bei Fahrradpannen

Fünf neue Radservicestationen im Kreis Viersen



Servicestation hilft bei Fahrradpannen.
Foto: Kreis Viersen

Radfahrer im Kreis Viersen können sich künftig über schnelle und un-

komplizierte Hilfe bei kleinen Pannen freuen. Im Rahmen einer zweijährigen Probephase werden in den kommenden Monaten im Kreisgebiet insgesamt fünf Fahrrad-Reparaturstationen an zentralen Standorten installiert. Den Anfang macht Nettetal: Das erste Exemplar wurde am 22. März 2021 an der Info-Station der Krickenbecker Seen platziert.

Die übrigen vier Radservicestationen werden am Kempener und am Viersener Bahnhof, am Brüggener Rathaus sowie am Marktplatz in Schwalmtal-Waldniel aufgestellt. Damit befinden sich die Stationen an hoch frequentierten Punkten, sodass Fahrradpendler und -touristen auf sie zugreifen können. Mithilfe der Stationen können Radfahrer bei Pannen kleine Reparaturen rund um die Uhr selbst ausführen. Die Städte Kempen, Nettetal und Viersen sowie die Gemeinden Brügggen und Schwalmtal hatten Interesse gezeigt, sich an diesem Pilotprojekt zu beteiligen. Werden die Servicestationen in den kommenden zwei Jahren gut angenommen, könnten weitere Stationen im Kreisgebiet folgen.

Die Servicestationen sind durch die lichtblaue Farbgebung, das Signet des Kreises Viersen sowie die Signets der jeweiligen Stadt oder Gemeinde zu erkennen. Mit einer Höhe von rund 1,40 m und einem Umfang von 40x 40 cm sind sie klein und kompakt. Neben einer Luftpumpe stehen an der Station auch nützliche Werkzeuge wie Schraubendreher und -schlüssel zur Verfügung. Der Zugang zu den Werkzeugen wird über ein Münzpfandschloss reguliert. Jede Servicestation verfügt außerdem über zwei Halterungen, an denen die Fahrräder für rückschonende Reparaturen aufgehängt werden können. Die Anlagen sind witterungsbeständig und bereits in einigen Orten Deutschlands bekannt.

Der Kreistag hatte diese Maßnahme im Zuge des vom Kreistag beschlossenen Radverkehrskonzeptes im September 2019 aufgestellt. Im Kreishaushalt 2020 wurden entsprechende Mittel dafür vorgesehen.

Brian Dülks, Kreis Viersen

Ein Jahr Radentscheid in Aachen

Die Stadtverwaltung Aachen berichtet über die Entwicklungen

Die Bürgerinitiative „Radentscheid Aachen“ setzt sich für eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur bis zum Ende des Jahres 2027 ein. Mit rund 37.400 Unterschriften von Bürger*innen der Stadt Aachen und sieben Zielvorgaben wurde 2019 ein Bürgerbegehren eingereicht.

Der Rat der Stadt Aachen hat in seiner Sitzung am 6. November 2019 den „Radentscheid Aachen“ als Bürgerbegehren für zulässig erachtet und mehrheitlich den Zielen des Radentscheides entsprochen.

Die Zielvorgaben beinhalten unter anderem die sichere Gestaltung von Kreuzungen oder auch von Radwegen an Hauptverkehrsstraßen. Zudem soll das Fahrradparken umfassend ausgebaut werden und Mängel sollen online erhoben sowie zeitnah beseitigt werden.

Die Zielsetzungen geben Größen für die Infrastruktur in Breiten, Mengen und Längen vor. So fordert Ziel 1 die Erstellung von jährlich 10 km eines durchgängigen, engmaschigen Radverkehrsnetzes. Kreuzungen sollen sicher gestaltet werden und ein zügiges Vorankommen für Fuß- und Radverkehr gewährleistet werden. Drei große Ampelkreuzungen sowie 15 Einmündungen sollen jährlich umgebaut werden. An Hauptstraßen werden 2,30 m breite Einrichtungradwege gefordert, davon sollen jährlich 5 km gebaut werden. Diese Radwege sind wie alle neuen oder zu sanierenden Radverkehrsanlagen rot einzufärben. Geh- und Radwege sind baulich zu trennen. Bevorrechtigte Geh- und Radwege sollen niveaugleich weitergeführt und baulich hervorgehoben werden. Ziel 5 fordert den Ausbau von insgesamt 15.000 Fahrradstellplätzen in unterschiedlicher Art und Weise (Fahrradbügel, überdacht, witterungsgeschützt, Fahrradstation). Ein Online-Portal soll die Meldung von Mängeln am Geh- und Radwegenetz ermöglichen sowie die Behebung dieser Mängel dokumentieren. Der Umsetzungsstand der Ziele und städtischen Akquisen wird jährlich in einem Bericht veröffentlicht und in diversen Gremien diskutiert.

Die Umsetzung dieser Ziele stellt die Stadtgesellschaft in den kommenden Jahren vor große Herausforderungen

Während des ersten Jahres des Radentscheides wurde seitens der Verwaltung mit der perspektivischen Erreichung dieser Ziele begonnen. Dabei war das Jahr 2020 von vorbereitenden Maßnahmen geprägt. Personelle und finanzielle Ressourcen konnten aufgebaut werden.

Um die Bürger*innen über die Maßnahmen und Planungen des letzten Jahres in Kenntnis zu setzen, wurde am 19. Februar 2021 eine Veranstaltung in digitaler Form durchgeführt. Ziel dieser Veranstaltung war es aber nicht nur, die Bürger*innen zu informieren, sondern auch, mit ihnen in den Austausch über radverkehrliche Themen zu kommen.

Eröffnet wurde die Veranstaltung von der Oberbürgermeisterin der Stadt Aachen, Frau Sibylle Keupen. Sie bekräftigte, dass der Radentscheid einen „Wahnsinns-Schub“ in die Bemühungen der Verwaltung, eine fahrradfreundlichere Stadt zu werden, gebracht hat, die bereits seit 1995 in der AGFS aktiv ist. Sie



Live-Übertragung aus der Digital Church Aachen. Foto: Stadt Aachen

betonte aber auch, dass die Stadt vor einer „Herkulesaufgabe“ steht, an der hart und engagiert gearbeitet wird.

Professor Dr.-Ing. Dennis Knese, der seit Anfang 2021 die Stiftungsprofessur Radverkehr an der Frankfurt University of Applied Science innehat, machte mit seinem spannenden Impulsvortrag und vielen internationalen Beispielen Lust auf das Thema Radverkehr.

Im Folgenden stellten Isabel Strehle, Fachbereichsleiterin Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur, und Uwe Müller, Abteilungsleiter Verkehrsplanung und Mobilität, die Arbeit des Jahres 2020 sowie die finanziellen und personellen Veränderungen vor. Die Entwicklungen können in dem vor Kurzem veröffentlichten Tätigkeitsbericht zum Radentscheid nachgelesen werden. Der Bericht steht als Download unter www.aachen.de/radentscheid zur Verfügung.

In fünf individuellen Sessions konnten sich die Teilnehmenden über verschiedene Themen und Arbeitsstände informieren und mit den Planer*innen in den Dialog treten. Es gab thematische Runden zu den Schwerpunkten Radverkehrsnetz, Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen, Fahrradparken und Mängelmeldung sowie eine offene Runde zur freien Themenäußerung.

Den Abschluss der Veranstaltung machte Frauke Burgdorff, Beigeordnete für Stadtentwicklung, Bau und Mobilität der Stadt Aachen, mit ihrer Botschaft: „Wir haben Schwung geholt. Und wir sind jetzt auch in der Lage diesen Schwung professionell auszuüben.“

Die Veranstaltung zählte zu Spitzenzeiten über 180 Teilnehmende, die vor allem in den verschiedenen Sessions mit der Verwaltung in den Dialog treten konnten. Über das Umfragetool Slido wurden sie zum einen von den Expert*innen eingebunden, zum anderen konnten sie aber auch ihre Fragen an die Fachverwaltung stellen.

Im Nachgang wurde die Veranstaltung als äußerst informativ und gelungen dargestellt.

In den kommenden Monaten wird die Verwaltung weiter an der Umsetzung der Ziele arbeiten und künftig einmal jährlich die Bürger*innen der Stadt Aachen über den Umsetzungsstand informieren.

Alina Huppertz, Stadt Aachen

Fahrradreparatursäule in Leverkusen

Bahnhof Opladen rüstet auf

Leverkusens erste Fahrradreparatursäule wurde am 10. Dezember 2020 am Opladener Bahnhof in Betrieb genommen. Die Servicestation soll Radfahrende in die Lage versetzen, kleinere Reparaturen auch ohne eigenes Werkzeug in der Örtlichkeit selber durchführen zu können.

Mit dem Aufbau einer solchen ersten Fahrradreparatursäule in unmittelbarer Nachbarschaft einer Fahrradabstellanlage an der für Radfahrer sehr interessanten Balkantrasse in Leverkusen-Opladen findet eine Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr statt.

Diese strukturelle Verbesserung für den Radverkehr beruht auf der Grundlage des im Juni 2020 vom Rat der Stadt Leverkusen beschlossenen Mobilitätskonzepts 2030+, wonach insbesondere dem Radverkehr in Leverkusen ein sehr hoher Stellenwert in Sachen Einleitung der Verkehrswende eingeräumt



Reparatursäule am Bahnhof Opladen.
Foto: Stadt Leverkusen

wird. Sofern die Reparatursäule sich in der Praxis bewähren sollte, ist in einem nächsten Schritt die Einführung weiterer Säulen an markanten Punkten im Stadtgebiet geplant. Die Säule beinhaltet neben an Stahlseilen befestigten Werkzeugen, die sich hinter einer Stahltüre mit

Münzpfandsystem befinden (Schraubendreher, Schraubenschlüsselsatz, Maulschlüssel, Zange, Reifenheber), auch eine Luftpumpe mit verschiedenen Adaptern für unterschiedliche Schlauchsysteme. Den erforderlichen Luftdruck für sein Rad kann man auf einer auf der Säule befindlichen Tabelle ablesen. Über einen QR-Code in der Säule kann man zudem Hilfreparaturvideos oder allgemeine Hinweise bei Fahrradpannen kostenlos auf sein Handy herunterladen.

Die Nutzung der Fahrradreparatursäule ist kostenfrei, gesichert ist sie mit einem Münzschlosspfandsystem, welches zum Öffnen der Türe eine ein oder zwei Euro Münze oder eine 1- oder 2-Euro-Münze oder ein 50-Cent-Stück benötigt. Nach dem Schließen der Tür wird die Münze wieder freigegeben.

Stadt Leverkusen, Stabsstelle Mobilität

Bocholt bekommt zweites freies Transportrad

Kostenfreier Verleih des E-Lastenrads „Ida“ gestartet



Familien aus Bocholt freuen sich über das neue E-Lastenrad.
Foto: Bruno Wansing

Ida chauffiert ab März Bocholter Kids, und zwar sowohl Kinder der Großtagespflegestelle „Weidenkids“ als auch Kinder von jungen Bocholter Familien. Es ist eine außergewöhnliche Kooperation, die Erfolg verspricht. Umweltreferentin Angela Theurich und Geschäftsführer Ullrich Kuhlmann haben diese Idee gemeinsam geschmiedet und alles startklar vorbereitet. Die Rede ist vom zweiten „Freien Bocholter Transportrad“, das von Bocholter Bürgerinnen und Bürgern für maximal drei Tage in Folge kostenfrei ausgeliehen werden kann.

Das Nutzen und Ausleihen eines Transportfahrrads über eine Kindertagesstätte/Großtagespflegestelle (GTP) ist bundes-

weit neu und könnte sowohl in anderen lokalen Einrichtungen als auch in anderen Städten und Gemeinden für Nachahmerinnen und Nachahmer sorgen. Ida könnte somit zur Trendsetterin werden. Finanziell wurde die Anschaffung des Rades durch Fördermittel des Landes NRW unterstützt. Dafür sind alle Beteiligten ausgesprochen dankbar.

„Da es an der Radstation am Europaplatz keine räumliche Unterstellmöglichkeit mehr gab, musste eine neue Lösung her“, berichtet Theurich. Mit der Idee, Ida an einer Einrichtung für Kinder zu platzieren, konnten gleich zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden. „Die Großtagespflegereinrichtung Weidenkids in der Bekendorfsweide kann das neue Gefährt diebstahlsicher unterstellen und gleichzeitig selbst gut brauchen“, sagt Ullrich Kuhlmann. Denn das Fahrrad ist eine praktische Transportalternative. Bis zu vier Kinder können mitgenommen und Einkäufe transportiert werden. Ida ist nicht nur mit einem Regendach und Anschnallgurten ausgestattet, sondern auch mit einem Elektroantrieb.

Wer Bekanntschaft mit Ida machen möchte, der wendet sich bitte direkt an die GTP Weidenkids, Tel. 0 28 71/9 55 70 25. Noch besser ist eine Reservierungsanfrage per E-Mail unter weidenkids@jusa-bocholt.de.

Angela Theurich, Umweltreferentin der Stadt Bocholt



Kreis Viersen legt Radbroschüren neu auf

Radknotenpunktkarte und Themenroute „BahnRadweg“ ab sofort kostenfrei erhältlich

Pünktlich zum Beginn der Fahrradsaison hat der Kreis Viersen die beliebte Broschüre zur Themenroute „BahnRadweg“ sowie die Faltkarte zum Radknotenpunktsystem neu aufgelegt. Sie sind ab sofort kostenlos online und im Kreishaus am Rathausmarkt 3 in Viersen, in den Servicestellen der neun kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie im Haus der Wirtschaft, Willy-Brandt-Ring 17 in Viersen, verfügbar.

In den Broschüren finden Interessierte Vorschläge für abwechslungsreiche Touren durch das Kreisgebiet – beispielsweise die Themenroute „BahnRadweg“. Sie führt auf oder parallel zu stillgelegten Bahntrassen zu zahlreichen Sehenswürdigkeiten des Kreises. Entlang des mit einem grün-blauen Logo und Schienensymbol ausgeschilderten Weges können Radfahrende Relikte der Bahngeschichte erfahren. Zudem sind die meisten Bahnhöfe in die 125 km lange Route integriert.

Die gedruckte kostenlose Broschüre ist 42 Seiten stark und wurde erstmals mit ökologisch abbaubarer Folie beschichtet. Sie enthält neben detaillierten Karteninformationen zum Streckenverlauf und neuen Tourentipps auch aktuelle Informationen zu Fahrrad-Verleihstationen, E-Bike-Ladestationen, Fahrradwerkstätten sowie Freizeitangeboten.

Ebenfalls erneuert wurde die großformatige Radknotenpunktkarte. Sie beinhaltet alle Radknotenpunkte auf einer Stre-

cke von rund 545 km inklusive der Anschlusspunkte in den benachbarten Städten und Kreisen sowie in den Niederlanden. Vor Ort zeigen quadratische rot-weiße Plaketten unterhalb der Zielwegweiser die Entfernungen zwischen den einzelnen Knotenpunkten an. Zudem bringt der Kreis aktuell Infotafeln an allen seinen bestehenden Knotenpunkten an.

„Wir arbeiten stetig daran, den Komfort auf unseren Radwegen zu verbessern – sodass sich auch nicht ortskundige Radfahrer bequem durch den Kreis navigieren können“, sagt Peter Hoffmann, Leiter des Amtes für Bauen, Landschaft und Planung.

Neben den Servicestellen können Interessierte die gedruckten Broschüren unter Angabe ihrer Postadresse per E-Mail an bettina.helfenritter@kreis-viersen.de anfordern. Zusätzlich stehen sie online unter www.kreis-viersen.de/de/inhalt-60/bahnradweg-kreis-viersen/ bzw. www.kreis-viersen.de/de/inhalt-60/routenplaner-radwanderkarten/ zum Download bereit.

Selbstverständlich gelten während der Corona-Pandemie bei der Abholung der Broschüren in den Servicestellen der Städte und Gemeinden sowie des Kreises die aktuellen Hygienemaßnahmen sowie angepasste Öffnungszeiten und entsprechende Vorschriften für Besucherinnen und Besucher.

Sowohl die Broschüre als auch die Karte wurden im Rahmen der Mitgliedschaft des Kreises in der AGFS gefördert.

Brian Dülks, Kreis Viersen

STADTRADELN hat begonnen!

Radeln für ein gutes Klima

Am 1. Mai 2021 hat das Klima-Bündnis die nächste Runde der Kampagne STADTRADELN eingeläutet. Schon vor dem Start gab es mehr als 1.600 Anmeldungen aus fünf Nationen. Erstmals nehmen auch Städte aus Dänemark und den USA teil. Noch bis September können sich Kommunen und Radfahrer*innen



aus aller Welt anmelden und für ein gutes Klima in die Pedale treten. Für Mitgliedskommunen der AGFS fördert das Land Nordrhein-Westfalen bis zu 75% der Teilnahmegebühren. Alle wichtigen Informationen zur Anmeldung erfahren Sie auf der Kampagnenhomepage www.stadtradeln.de.

STADTRADELN 2020 in Köln

Über eine Million Kilometer für den Klimaschutz

Köln beteiligte sich vom 21. August bis 10. September 2020 bereits zum fünften Mal am deutschlandweiten Wettbewerb des Klima-Bündnisses zum Klimaschutz und zur Radverkehrsförderung. Unterstützt wurde Köln durch die Band Cat Ballou, für deren Mitglieder das Fahrradfahren eine echte Herzensangelegenheit ist. Während des Aktionszeitraums bildeten Kölns Bürgerinnen,

Bürger, Schülerinnen, Schüler, Vereine und Unternehmen insgesamt 378 Teams, um sowohl beruflich als auch privat möglichst viele Fahrradkilometer zu sammeln und sich mit Radelnden in Köln und bundesweit in einem Wettbewerb zu messen.

Insgesamt haben die 5.180 Kölnerinnen und Kölner 1.053.952 km zurückgelegt. Dadurch konnten während

des 21-tägigen Aktionszeitraums im Vergleich zu Autofahrten rund 155 Tonnen Kohlenstoffdioxid eingespart werden.

Radfahren ist gerade auch während der Corona-Pandemie besonders attraktiv. Für viele ist das Fahrrad eine Alternative zu Auto, Bus und Bahn geworden. Bewegung, Abstand und frische Luft sind garantiert. Von diesem Boom hat auch das STADTRADELN profitiert.

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG)

Ein begleitender Aktionsplan des Landes sowie eine AGFS-Aktivierungsbroschüre werden erarbeitet



Radschnellwege in NRW. Foto: AGFS/INDEED Photography

Im Januar 2022 soll in Nordrhein-Westfalen das erste Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz eines Flächenlandes in Kraft treten. Im April hat bereits eine umfangreiche Verbändeanhörung stattgefunden, in deren Rahmen auch die AGFS in Abstimmung mit ihren Mitgliedskommunen eine Stellungnahme zum Referentenentwurf eingereicht hat. Parallel zum Gesetz erarbeitet das Ministerium derzeit einen Aktionsplan. Dieser muss – so die Auffassung der AGFS – die dem FaNaG zugrunde liegende Vision, die damit verknüpften verkehrspolitischen Leitziele und die Position des Landes sowie die maßnahmenspezifischen Regelungen und Ausführungsbestimmungen beschreiben, veranschaulichen und begründen.

Darüber hinaus – und das ist die Kernaufgabe des Aktionsplans – überträgt und transformiert er das gesetzgeberische Regelwerk für die konkrete planerisch-baulich-kommunikative Umsetzung vor Ort. Zentrale Handlungsebenen sind dabei das Land NRW sowie die NRW-Kommunen.

Umsetzung erfolgt in den Kommunen

Der Umsetzung in den Kommunen kommt dabei eine besondere strategische Bedeutung zu. Zum einen wird sich die von Aufbruch Fahrrad geforderte Steigerung des Radverkehrs auf 25% am Modal-Split-Wert für das Land NRW hauptsächlich in den Kommunen vollziehen müssen. Zum anderen kann

die Regelungskompetenz des Gesetzes zwar nur bedingt auf die Planungshoheit der Kommunen einwirken, sie kann aber z.B. durch den beschleunigten Bau des landesweiten Radvorangnetzes und der Radschnellverbindungen sowie durch die Entwicklung von Anreizsystemen und spezifischen Förderprogrammen einschließlich deren Fokussierung auf die Förderung der Nahmobilität eine hohe Aktivierung und Mobilisierung der kommunalen Akteure auslösen.

Ergänzende Aktivierungsbroschüre der AGFS

Der Aktionsplan des Landes thematisiert alle im Gesetz benannten Handlungsfelder. Ergänzend wird eine Aktivierungsbroschüre für Kommunen – unter Federführung der AGFS – das auf den AGFS-Leitthesen basierende Planungsrepertoire und Umsetzungsspektrum in den Kommunen beschreiben und veranschaulichen.

Die Aktivierungsbroschüre wird also sehr konkrete praxisnahe Hilfestellungen für die bauliche Umsetzung in Stadt und Land aufzeigen. Dies wird zunächst getrennt für Radfahren, Zufußgehen sowie die unterschiedliche Nutzung von Elektrofahrzeugen erfolgen. In nachfolgenden Arbeitsschritten werden sowohl Überlegungen hinsichtlich des Gesamtsystems Mobilität (Multimodalität) als auch hinsichtlich der städtebaulichen Integration von Verkehrsanlagen erfolgen. Für die Kommunen soll das Planungs- und Umsetzungsrepertoire nach folgender Typologie differenziert werden:

- Gemeinde / Kleinstadt / ländlicher Raum
- Mittelstadt
- Großstadt / Stadtteil

Der Aktionsplan des Landes sowie auch die Aktivierungsbroschüre der AGFS sollen zeitgleich mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz erscheinen. Der Gesetzesentwurf wird im Sommer 2021 dem Landtag vorgelegt. Der Landesaktionsplan wird im nächsten Schritt in einer Verbändeanhörung mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad, dem FUSS e.V. sowie dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmt, bevor er im Anschluss vom Kabinett beschlossen wird.

Umfangreiche Branchenstudie der Fahrradwirtschaft

Im Frühjahr 2021 veröffentlichte das Wuppertal Institut gemeinsam mit dem Institut Arbeit und Technik der Westfälischen Hochschule die von Zukunft Fahrrad, Verbund Service und Fahrrad e. V. (VSF) und Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) in Auftrag gegebene Branchenstudie der Fahrradwirtschaft. Die Studie bietet auf 38 Seiten umfangreiches Zahlenmaterial und eine Vielzahl

von Hintergrundinformationen und ist damit das bislang umfassendste Kompendium zur Fahrradwirtschaft in Deutschland. Die gesamte Studie, Zusammenfassungen und Grafiken finden Sie hier: <https://wupperinst.org>



Das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor – Studie untersucht die Fahrradwirtschaft in Deutschland. © Wuppertal Institut

Newsletter vom Fahrradbüro Münster

In der Fahrradstadt Münster bewegt sich einiges und das wird ab sofort noch offensiver regelmäßig mitgeteilt! Seit März 2021 bringt das städtische Fahrradbüro vierteljährlich bzw. anlassbezogen einen E-Mail-Newsletter heraus. Damit wird die interessierte Öffentlichkeit über alle Themen „rund ums Rad“ informiert, die in der Verwaltung bearbeitet werden. Die Bandbreite der Inhalte

ist vielfältig: Neuigkeiten zu Infrastrukturmaßnahmen, stadregionale Themen wie die Velorouten, Wissenswertes zu Fahrrad-Kooperationsprojekten mit Hochschulen, aber auch Ankündigungen zu Veranstaltungen und Projekten. Ziel ist es, den Bürgerinnen und Bürgern kontinuierlich, informativ und leicht zugänglich zu zeigen, was das Fahrradbüro und die gesamte Stadtverwaltung zur

Radverkehrsförderung planen und umsetzen, aber auch wie Radinteressierte daran beteiligt werden. Die Anmeldung zum Newsletter ist auf der städtischen Verkehrsplanungshomepage möglich: www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/fahradbuero/newsletter. Der Verteiler wird sich sukzessive aufbauen.

Katharina Thomalla, Stadt Münster

Immer mehr „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ in NRW

Rund 150 Betriebe in Deutschland haben sich zertifizieren lassen

Industrieunternehmen, mittelständische Betriebe oder Stadtverwaltungen: Die Liste der Arbeitgeber, die Auditor und Berater Andreas K. Bittner seit 2017 für den ADFC inzwischen zertifiziert hat, ist lang. Und sie liest sich wie das Who's who derer, die nachhaltige Mobilität als wichtigen Faktor moderner Betriebsführung erkannt haben. Die Wirkungen zielen nämlich längst nicht mehr nur nach innen, sondern auch nach außen.

Andreas K. Bittner: „Die Zertifizierten erhöhen ihre Attraktivität als Arbeitgeber, tragen zur Mitarbeitergesundheit und zum Umweltschutz bei und senken dabei auch noch ihre Kosten.“

Viele haben bereits erste Schritte Richtung Fahrradfreundlichkeit gemacht. Nun wollen sie sich der Initiative von EU und ADFC anschließen und sich dabei unabhängig prüfen und transparent zertifizieren lassen. Am Anfang steht eine gründliche Beratung, bei der Andreas K. Bittner und seine Kolleginnen und Kollegen oft schon das Potenzial des Betriebs erkennen können. Denn viele haben sich bereits auf den Weg gemacht, wollen sich im Prozess der Zertifizierung aber weiterentwickeln. So sind im mehrstufigen Verfahren die Plaketten Bronze, Silber und Gold möglich.

„Sich mit kleinen Schritten auf den Weg zum Fahrradfreundlichen Arbeitgeber aufzumachen, ist genau richtig“, sagt Andreas K. Bittner. Denn nach seiner Erfahrung werden Mitarbeitende schon durch kleine Maßnahmen, die relativ wenig Geld kosten, motiviert. Damit können auch kleinere Betriebe mitmachen. So werden Teams zusammengeschweißt und die krankheitsbedingten Fehltagel in vielen Fällen spürbar reduziert.

Siegen: Vorbild für die Städte in Westfalen

Die Stadt Siegen war 2020 nach dem Kreis Steinfurt die erste Stadt in Westfalen, die sich dem „Club“ der Fahrradfreundlichen Arbeitgeber angeschlossen hat. Mit dem begehrten Siegel in Silber möchte die Kommune Vorbild für andere Betriebe der Region sein. Auditor Andreas K. Bittner nahm die Stadtverwaltung in sechs Themenbereichen unter die Lupe. Dabei ging es um ebenerdige, sichere und trockene Abstellmöglichkeiten für Räder und um die Frage, wie der Arbeitgeber seine Mitar-



Andreas K. Bittner (3. v.r.) überreicht Siegens Bürgermeister Steffen Mues das Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“. Foto: Stadt Siegen

beitenden zum Radfahren bestärkt. Im Siegener Rathaus kümmern sich sogar gleich zwei Abteilungen um die Fahrradfreundlichkeit.

100. „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ kommt aus Kevelaer

Der Tierfutterhersteller MERA aus dem niederrheinischen Kevelaer ist bundesweit bereits das 100. Unternehmen, das diesen Titel tragen darf. Die Firma erhielt für ihre Maßnahmen das begehrte Gold-Zertifikat. Neben Dusche und Umkleieräumen für die Radfahrenden gibt es hochwertige und sichere Abstellmöglichkeiten, gemeinsame Touren und Aktionen rund ums Rad sowie das Dienstrad-Leasing. Das Projekt wurde sehr gut angenommen: Von den rund 150 Mitarbeitenden kommt inzwischen schon jeder Vierte mit dem Rad zur Arbeit.

Essener Unternehmen entdecken Radmobilität für sich

Dass die Zertifizierung einzelner Betriebe auch ganze Städte oder Regionen begeistern kann, zeigt sich in Essen. Dort gibt es inzwischen die meisten zertifizierten Fahrradfreundlichen Arbeitgeber bundesweit. Darunter die Ruhrbahn, die Messe Essen und das Druck- und Medienhaus druckpartner.



Auditor Andreas K. Bittner und Martina Kocik (Landesvorstand ADFC NRW) überreichen das Gold-Zertifikat an die Firma MERA in Kevelaer. Foto: Andreas K. Bittner



Fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Gold: Oberbürgermeister Thomas Kufen (2. v.r.) erhält die Urkunde von Auditor Andreas K. Bittner. Foto: Andreas K. Bittner

Universitätsklinikum Bonn machte den „goldenen“ Anfang

Nachdem 2019 der Uniklinik Bonn mit knapp 8.000 Mitarbeitenden erstmals in NRW ein goldenes Zertifikat verliehen wurde, kamen im Jahr 2020 weitere „Goldmedaillen“ hinzu: der Fernleitungsnetzbetreiber für Erdgas Open Grid Europe und die Essener Wirtschaftsförderungsgesellschaft (EWG). Gold gab es auch für die nts Ingenieurgesellschaft mbH, ein Planungsbüro aus Münster, das Radverkehrskonzepte und Entwürfe für Velorouten macht. Mit der Dortmunder Planersocietät wurde ein

zweites radaffines Beratungsunternehmen in Westfalen zertifiziert. Auch die Mitgliedsstädte der AGFS könnten von dem Projekt profitieren, ist sich Andreas K. Bittner sicher: „Über gemeinsame Infoabende können Sie die Begeisterung für das Fahrradfahren bei Betrieben in Ihrer Kommune weitertragen. Lassen Sie sich überraschen, wie positiv eine Zertifizierung in der ganzen Stadt wahrgenommen wird.“ Website: www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de

Ludger Vortmann,
Pressesprecher des ADFC Landesverbands NRW

Infotafeln für das Radknotenpunktnetz im Kreis Viersen

125 Standorte werden um zusätzliche Informationen ergänzt



Neue Infotafel vor Ort in der kreisangehörigen Gemeinde Grefrath. Foto: Kreis Viersen

Das Radknotenpunktnetz des Kreises Viersen ermöglicht seit einigen Jahren „Radfahren nach Zahlen“ und ist bei Naherholungssuchenden und Tagestouristen gleichermaßen beliebt, da es spontan zusammengestellte Touren ermöglicht. Aktuell werden die rund 125 bestehenden Radknotenpunkte im Kreisgebiet um Infotafeln ergänzt.

„Mit den Infotafeln können wir den Komfort und die Orientierung für die Radfahrenden vor Ort weiter verbessern“, so

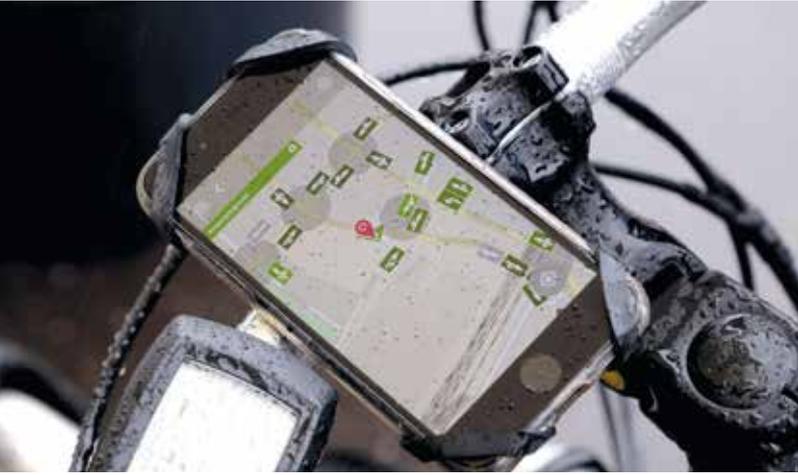
Peter Hoffmann, Leiter des Amtes für Bauen, Landschaft und Planung. Sein Team hat die Tafeln konzipiert und gestaltet. Zu sehen ist eine Übersichtskarte, die den jeweiligen Radknotenpunkt und die nächstgelegenen Punkte einschließlich ihrer Entfernung darstellt. Die Infotafeln an den Außengrenzen des Kreises Viersen enthalten außerdem die Anbindungen an die Radknotenpunktnetze des Umlands.

Die 60 x 95 cm großen Tafeln wurden bereits größtenteils auf dem rund 544 km langen Radknotenpunktnetz installiert. Der Baubetriebshof des Kreises führt die Montagearbeiten aktuell in Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden durch. Mit einem vollständigen Abschluss der Arbeiten wird im Frühsommer 2021 gerechnet.

Für die Herstellung der Infotafeln hat der Kreis Viersen Fördermittel beim Land NRW eingeworben und im Rahmen seiner Mitgliedschaft in der AGFS auch erhalten.

Zu Beginn der Radfahrersaison ist jetzt auch die neu aufgelegte kostenlose Radknotenpunktkarte des Kreises Viersen erschienen. Alles beste Voraussetzungen, um in 2021 Radtouren durch den abwechslungsreichen Kreis Viersen zu unternehmen.

Brian Dülks, Kreis Viersen



Die neue Smartphone-App „traffic pilot“ für Radfahrer kann ab sofort kostenlos aus dem App Store (iOS) und dem Play Store (Android) heruntergeladen werden. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf, Michael Gstettenbauer



Stellten Einzelheiten zur neuen Fahrrad-App „traffic pilot“ vor: Florian Reeh, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement (li.), und Heiko Böhme, Sachgebietsleiter Verkehrssystemmanagement. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf, Michael Gstettenbauer

App „traffic pilot“ sorgt für Grüne Welle mit dem Fahrrad

Radfahren in Düsseldorf wird „smart“

Die neue Smartphone-App „traffic pilot“ für Radfahrer kann ab sofort kostenlos aus dem App Store (iOS) und dem Play Store (Android) heruntergeladen werden. Bei einer Rundfahrt haben Florian Reeh, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, und Heiko Böhme, Sachgebietsleiter Verkehrssystemmanagement und Projektkoordinator Digitales Testfeld Düsseldorf (KoMoD), Einzelheiten zu der neuen App vorgestellt.

Mit dem neuen Angebot können Radlerinnen und Radler im gesamten Düsseldorfer Stadtgebiet komfortabel auf der „grünen Welle reiten“. Die App zeigt ihnen die dafür richtige Geschwindigkeit an.

Die Vorteile:

- Verhinderung unnötiger Stopps
- Vermeidung von starken Brems- oder Beschleunigungsmanövern
- Verringerung des Kraftaufwands beim Radfahren
- Entspanntes und gleichmäßigeres Fahren durch die Stadt
- Radfahren wird weniger anstrengend und folglich komfortabler.

„Die App ist Teil der digitalen Verkehrswende“, erklärt Amtsleiter Florian Reeh. „traffic pilot ermöglicht entspanntes und gleichmäßigeres Radfahren durch die Stadt. Das Fahrrad, als Mobilitätslösung der Zukunft, wird damit komfortabler und somit noch attraktiver.“

Rund 70% der mehr als 600 Ampelanlagen in Düsseldorf unterstützen die App. Dabei ist jede Ampelsteuerung anders. Manche Ampeln schalten immer im gleichen Rhythmus, dann ist die Prognose einfach. Viele Ampeln reagieren aber dynamisch auf unterschiedliche Einflüsse: auf Fußgänger, die per Knopfdruck Grün anfordern, auf Busse und Straßenbahnen, die bevorzugt durch die Kreuzung geschleust werden, oder auf stärkeren Verkehr aus der einen oder anderen Richtung. In solchen Fällen ist die Prognose schwierig, manchmal nur sehr kurzfris-

tig oder sogar überhaupt nicht möglich, wenn die Daten von der Ampel nicht schnell genug übermittelt werden. Auch kann es zu Unsicherheiten in der Prognose kommen, die in der App grau angezeigt werden. Die Prognosegüte wird online geprüft. Wenn die Prognose an einer Ampel zu unsicher ist, wird sie nicht angezeigt.

Hintergrund

Realisiert wurde die App im Rahmen des Forschungsprojekts KoMoD durch die Projektpartner Landeshauptstadt Düsseldorf und „Gevas Software“.

Das Projekt „KoMoD – Kooperative Mobilität im digitalen Testfeld Düsseldorf“ ist Teil des Förderprogramms „Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Unter Federführung der Landeshauptstadt Düsseldorf haben das Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch Straßen.NRW, diverse Unternehmen sowie wissenschaftliche Institutionen im Projekt KoMoD gemeinsam am Straßenverkehr der Zukunft gearbeitet. Das Gesamtprojektvolumen belief sich auf 14,8 Mio. Euro, bei einem Fördervolumen von 9 Mio. Euro.

In dem Folgeprojekt KoMoDnext wird seit Jahresbeginn 2021 bereits an einer weiteren Funktion für die App gearbeitet. Ziel soll es sein, die Radfahrenden virtuell an der Ampel anzumelden. Im Detail kann diese Funktion mit der eines Anforderungstasters oder einer Induktionsschleife gleichgesetzt werden. Die Anmeldung der Radfahrenden erfolgt dann bereits virtuell aus größerer Entfernung, die Ampel schaltet um und kann ohne Halt passiert werden. Das Gesamtprojektvolumen beläuft sich auf 9,8 Mio. Euro, bei einem Fördervolumen von 6,86 Mio. Euro.

Weitere Informationen zu dem Forschungsprojekt sowie zum Thema Radverkehr in Düsseldorf finden sich online unter: <https://komodnext.org/> bzw. www.duesseldorf.de/radschlag.

Kai Fischer, Landeshauptstadt Düsseldorf

Freie Bahn für den Radverkehr an deutschen Hochschulen

Alle Stiftungsprofessuren Radverkehr vergeben



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer im virtuellen Austausch mit den Radverkehrsprofessor*innen. Foto: Sebastian Wöhl, BMVI

Sie war die erste Radverkehrsprofessorin in Deutschland: Jana Kühl trat ihre Stelle an der Ostfalia Hochschule in Salzgitter im November 2020 an und damit die erste von sieben Stiftungsprofessuren, die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit insgesamt 8,3 Mio. Euro fördert.

Kühls Professur ist am Institut für Verkehrsmanagement angesiedelt, die Lehrangebote richten sich jedoch fächerübergreifend auch an Studenten aus den Bereichen Sport-, Medien- und Tourismusmanagement. Der Steckbrief der Ostfalia Hochschule für die neue Stelle sieht vor, dass diese nicht nur planerisch ausgelegt ist, sondern auch sozialwissenschaftliche und mediale Aspekte abdeckt. Denn zur Radverkehrsförderung gehört es auch, durch Kampagnen mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren oder bauliche Maßnahmen kommunikativ zu begleiten. Sozialwissenschaftliche Ansätze spielen auch dann eine Rolle, wenn es darum geht, das Verhalten von Radfahrer*innen

zu analysieren. Warum entscheidet eine Person sich für oder gegen ein Verkehrsmittel? Mit welchen planerischen oder argumentativen Mitteln lässt sich die Wahl beeinflussen?

Für diesen breit angelegten Blick auf das Thema Nahmobilität bringt Jana Kühl die entsprechende Erfahrung mit. Die Geografin promovierte an der TU Dortmund im Fachgebiet Raumordnung und Planungstheorie und forschte dort – und zuletzt an der Universität Kiel – zu verschiedenen Mobilitätsthemen, zu partizipativer Stadtentwicklung und zum Thema Akzeptanz. In ihrer neuen Stelle sieht sie auch die Chance, den gesellschaftlichen Wandel zu gestalten.

Sieben Professuren – sieben Schwerpunkte

Inzwischen haben sechs von sieben Professor*innen ihre Stelle angetreten. Jede*r mit einem individuellen Profil, das sich jeweils in die Struktur der Hochschule eingliedern soll. Während Salzgitter, Karlsruhe, Frankfurt und Wildau das Thema Radverkehr eher übergreifend oder vernetzend angehen, legen Wuppertal und Wiesbaden den Fokus deutlicher auf planerische Aspekte. Entsprechend unterschiedlich sind auch die Lebensläufe der Professur-Inhaber*innen. Dr.-Ing. Dennis Knese, der in Frankfurt den Lehrstuhl für „Nachhaltige Mobilität“ mit dem

Schwerpunkt Radverkehr übernimmt, hat zuvor in der Entwicklungszusammenarbeit gewirkt. Die Karlsruher Fahrradprofessorin Angela Francke ist Verkehrswissenschaftlerin mit dem Schwerpunkt Verkehrspsychologie. So soll der Bedarf an gut ausgebildeten Fachkräften für die unterschiedlichen Bereiche des Mobilitätsmanagements in Wirtschaft und Verwaltung in Zukunft besser gedeckt werden.

Masterstudiengänge an allen sieben Hochschulen

Zusätzlich zu den Studienangeboten für bestehende Studiengänge soll in Zukunft jede der sieben Hochschulen spezialisierte Masterstudiengänge anbieten, um so das Thema Radverkehr auch in Forschung und Lehre stärker zu verankern. In Salzgitter können

Name	Akademischer Abschluss	Hochschule	Bezeichnung der Professur
Jana Kühl	Geografin	Ostfalia Hochschule Wolfenbüttel Standort Salzgitter	Radverkehrsmanagement
Angela Francke	Verkehrswirtin	Hochschule Karlsruhe	Radverkehr
Heather Kath	Bauingenieurin	Bergische Universität Wuppertal	Planungswerkzeuge für den Radverkehr der Zukunft – Simulation, Reallabor, Transformation
Prof. Dr. Martina Lohmeier	Bauingenieurin	Hochschule Rhein-Main Wiesbaden	Planung und Entwurf
Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese	Master of Engineering – Environmental Management and Infrastructure Planning	Frankfurt University of Applied Sciences	Nachhaltige Mobilität mit dem Schwerpunkt Radverkehr
Dr.-Ing. Christian Rudolph	Bauingenieur	Technische Hochschule Wildau	Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen

Bachelorabsolventen der Verkehrs- oder Kommunikationswissenschaften bald den „Master Mobilitätsmanagement“ anschließen. Dort werden dann neben den Grundlagen des Mobilitätsmanagements auch Fähigkeiten im Konfliktmanagement und im kreativen Arbeiten vermittelt.

„Roadshow Radverkehr“ – Vernetzung untereinander

Auch unter den neuen Fahrradprofessor*innen wird es künftig Austausch geben. Die Veranstaltungsreihe „Roadshow Radverkehr“ soll monatlich stattfinden und abwechselnd von den deutschlandweit sieben Hochschulen mit Stiftungsprofessuren Radverkehr ausgerichtet werden.

Herzlicher Empfang in Salzgitter

Während ihre Mitstreiter*innen nach und nach ihre Arbeit aufnehmen, konnte Jana Kühl bereits erste Erfahrungen sammeln. Von ihren Kolleg*innen in Salzgitter wurde sie nach eigener Aussage mit offenen Armen empfangen, „denn dort waren bereits viele Themen aufgelaufen“. Auch von außerhalb gebe es bereits viele Anfragen für Kooperationsprojekte. „Die Förderung von Radverkehr in Forschung und Lehre wurde bisher vernachlässigt, da die Kolleg*innen bereits andere Themen besetzt haben“, sagt Kühl, deren Professur für bis zu fünf Jahre zunächst als Projekt vom Bund finanziert wird. Nach Ablauf der Förderung soll die Professur verstetigt werden, so lautete die Bedingung für den Zuschlag.

ADFC-Fahrradklima-Test 2020: RadfahrerInnen bleiben insgesamt unzufrieden

AGFS-Kommunen Münster, Bocholt, Meckenheim und Reken unter den Gewinnern



Die Bewertung des Fahrradklimas in Deutschland bleibt unverändert. Beim ADFC Fahrradklima-Test 2020 schnitten Städte und Gemeinden erneut mit einer

Gesamtschulnote von 3,9 ab. Der ADFC hatte die Auswertung der Umfrage mit 230.000 TeilnehmerInnen am 16. März 2021 in Berlin vorgestellt.

Wie schneiden die AGFS-Mitglieder ab?

Während auf Landesebene in vier von sechs Größenkategorien Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) den ersten Platz belegen, reichte es auf Bundesebene für keine der AGFS-Mitgliedskommunen zum Sieg. Münster (200.000–500.000 EW), Bocholt (50.000–100.000 EW), Meckenheim (20.000–50.000 EW) und Reken (< 20.000 EW) erreichten hier jeweils Platz zwei in ihrer Größenklasse. Zu den Verlierern der Meinungsumfrage zählen nach wie vor die Großstädte Essen, Dortmund und Köln. Von den insgesamt 14 bewerteten Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern landeten sie auf den letzten drei Plätzen. Düsseldorf erreichte als beste nordrhein-westfälische Großstadt gerade einmal Platz acht.

RadfahrerInnen sind unzufrieden

Doch auch ein erster oder zweiter Platz ist nicht gleichbedeutend mit zufriedenen RadfahrerInnen. Denn selbst die Gewinner erhalten in der Gesamtbewertung maximal ein „Gut“ oder ein „Befriedigend“. Die TeilnehmerInnen bemängelten insbesondere die fehlende Konsequenz im Umgang mit Falschparkern, schlechte Führungen an Baustellen und zu schmale Radwege. Positiv bewertet wurden u.a. die Erreichbarkeit der Stadtzentren sowie die Öffnung von Einbahnstraßen für RadfahrerInnen.

Neues Planungsdenken erforderlich

„Das Ergebnis des Fahrradklima-Tests zeigt, dass wir in der Rad-, aber auch in der Fußverkehrsförderung an einem Punkt angekommen sind, an dem es nicht reicht, die bestehende Infrastruktur ‚etwas auszubauen und besser zu machen‘. Wenn wir auch nur ansatzweise das Ziel von 25% Radverkehrsanteil erreichen wollen, wie es das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) vorsieht, dann müssen wir ein ganz neues Planungsdenken entwickeln. Die Verkehrsanlagen für Nahmobilität müssen in einer ganz neuen Qualität und Größenordnung gestaltet werden“, kommentiert AGFS-Vorstand Christine Fuchs das ernüchternde Ergebnis. „Nahmobilität darf nicht länger isoliert betrachtet werden, sondern muss in einem städtebaulichen Kontext und als Teil der Lösung unseres Verkehrsproblems gesehen werden.“

FaNaG bietet die Chance zur Transformation

Vor dem Hintergrund der großen Unzufriedenheit mit dem Status quo der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur steigen die Erwartungen an das FaNaG. Mit dem Gesetz und dem flankierenden Aktionsplan kann Nordrhein-Westfalen, die erforderliche Transformation der (Nah-)Mobilität einleiten und Bausteine für die bauliche Umsetzung in urbanen, suburbanen und ländlichen Räumen entwickeln.

Fahrradklima-Test 2020

Bundesweit wurden 1.024 Städte und Gemeinden bewertet, 2018 waren es 683. Die Zahl der TeilnehmerInnen hat sich im gleichen Zeitraum um 35% erhöht. Der Fahrradklimatest ist nicht repräsentativ und versteht sich als bundesweites Stimmungsbarmeter für die Zufriedenheit von RadfahrerInnen in Deutschland.

Bundesverband Zukunft Fahrrad startet Fahrradkampagne

Die nachhaltige Nutzung des Rades nach der Pandemie anregen: Das will der Bundesverband Zukunft Fahrrad mit der Kampagne #BleibinBewegung erreichen. Der erfolgreiche Auftakt fand in Hamburg statt, weitere interessierte Städte werden als Kooperationspartner gesucht.

Im April hat der Bundesverband Zukunft Fahrrad erfolgreich die Kampagne #BleibinBewegung in der Hansestadt Hamburg gelauncht. Thematische Clips rund um das Fahrrad wollen zur nachhaltigen Nutzung des Rades anregen.

Das Wort „Fahrradboom“ hat es während der Pandemie regelmäßig in die Schlagzeilen geschafft. Nun regt der Bundesverband Zukunft Fahrrad (BVZF) mit Videoclips und Plakaten dazu an, auch langfristig auf das Fahrrad umzusteigen. #BleibinBewegung appelliert dabei sowohl an das gute körperliche Gefühl beim Radeln als auch daran, Teil einer Bewegung zu sein.

„Wer radelt, setzt ein Zeichen für autarke Mobilität, für klimafreundlichen Verkehr, für Gesundheit, für zukunftsfähige Infrastruktur und lebenswerte Städte. #BleibinBewegung spielt auf diesen kollektiven Aktivismus an“, erklärt Dorothee Heine, stellvertretende Vorsitzende des BVZF. „Die Pandemie hat viele zum Umdenken bezüglich ihres Mobilitätsverhaltens angeregt.



Unsere Kampagne will dazu ermutigen, weiterhin im Sattel zu bleiben.“

Motive von #BleibinBewegung

Die Kampagnenmotive von #BleibinBewegung erzählen Geschichten rund um das Fahrrad. Denn das Fahrrad ist mehr als ein Fortbewegungsmittel. Es ist Ausdruck des eigenen Stils, Hauptbestandteil einer Geschäftsidee, Lebensbegleiter, Bringer von Freude und Freiheit. Die Kampagne

#BleibinBewegung zeigt, wie vielseitig, vielschichtig und auch emotional das Fahrrad mittlerweile in der Gesellschaft angekommen ist.

Städte für Kooperation gesucht

„Nach dem erfolgreichen Auftakt in Hamburg streben wir eine bundesweite Ausweitung mit weiteren Themen an“, so Andrea Richter vom BVZF. Die nächsten Motive, die produziert werden, könnten #Jugendbewegung, #Umweltbewegung oder #Freiheitsbewegung sein. Interessierte Kommunen können sich direkt mit dem BVZF in Verbindung setzen (Andrea Richter, bewegung@bvzf.org).

Mehr Informationen gibt es unter www.bleibinbewegung.org und unter www.zukunft-fahrrad.org.

Zurück zur DNA: ORTLIEB stellt neue Brandkampagne vor



Die ORTLIEB Sportartikel GmbH startet mit einer neuen Brandkampagne in die Saison 2021. Unter dem Titel „Infinite Adventure“ hat der Rucksack- und Taschenspezialist eine Kampagne entworfen, die die DNA des Unternehmens in den Mittelpunkt stellt und zudem die Frage stellt: „Was definiert uns?“

Kern der Kampagne ist ein inspirierender und zugleich authentischer Imagefilm, der Analogien zwischen der Natur, in der die Produkte des Outdoor- und Biketaschenherstellers zum Einsatz kommen, und dem Herstellungsprozess ORTLIEBs aufzeigt. Die Naturaufnahmen des Films wurden in Island gedreht und zeigen die rohe und unveränderte Landschaft in ihrer Ursprünglichkeit. Die korrespondierenden Bilder der Produktion wurden am Firmensitz von ORTLIEB im fränkischen Heilsbrunn gedreht. Die Verbindung beider Bildwelten beleuchtet die Eigenschaften der nachhaltigen Produkte durch ihre Beständigkeit, Reparierbarkeit und Robustheit und regt den Zuschauer gleichzeitig

dazu an, selbst auf Reisen zu gehen, ohne dabei die Reflexion über sich selbst zu vergessen.

Einhergehend mit der Unverwüstlichkeit der wasserdichten Rucksäcke und Fahrradtaschen sind diese nicht nur wie gemacht für unendliche Abenteuer, sondern zeigen auch, dass Langlebigkeit durch hohe Qualität und die Reparaturmöglichkeiten immens wichtig für nachhaltige Produkte ist.

Verantwortlich für Konzeption und Umsetzung war Felix Kercher, Art Director bei ORTLIEB. Zusammen mit der Agentur Stilbezirk wurde die Kampagne realisiert und wird nun mit verschiedenen Themenschwerpunkten während des Jahres 2021 über mehrere Kanäle international ausgespielt. Neben dem starken Fokus auf Digital wird es u.a. auch eine Out-of-Home-Kampagne geben.

Das Video zur Brandkampagne ist über folgenden Link aufrufbar: <https://youtu.be/FbZTLvgNfEY>

Peter Wöstmann, PR-Manager

Wir sind

UNTERNEHMEN
FAHRRAD!

BARMER

busch+müller



Jobrad ist neues Mitglied bei Unternehmen FahrRad!

Unternehmen FahrRad!-Mitglied WSM liefert überdachte Fahrradabstellanlage für Freudenstadt

Langlebige Materialien und moderne Gestaltung



Die Stadt Freudenstadt hat im vergangenen Jahr eine moderne und sichere Radabstellanlage für bis zu 100 Fahrräder fertiggestellt. Seit April 2020 können dort Fahrräder auf überdachten und wettergeschützten wie auch auf einfachen Stellplätzen abgestellt und gesichert werden. Die moderne Abstellanlage sei für den gesamten Bereich der Schulen konzipiert, teilt die Stadtverwaltung mit. Auch Besucher des Sportzentrums und des Panorama-Bads könnten ihre Räder dort sicher abstellen. Insgesamt gibt es 72 überdachte und 28 nicht überdachte Fahrradstellplätze. Bei der Konstruktion der Anlage legten die Planer laut Stadtverwaltung Wert auf die Langlebigkeit der Materialien in Kombination mit einem modernen Erscheinungsbild. Rudolf Müller, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung, erläutert: „Das Gebäude besteht aus einer Stahlkonstruktion in Skelettbauweise mit einem Flachdach. Die verbauten Glaselemente sind aus Sicherheitsglas und dienen als Wind- und Wetterchutz.“ Durch diese offene Bauweise sei tagsüber für eine ausreichende Belichtung gesorgt. Die Beleuchtung bei Dämmerung und in der Nacht sei an die Schaltung der Straßen- und Wegbeleuchtung gekoppelt.

Damit die Fahrradabstellanlage auch optisch zum Bestand passt, erhalten die Fensterfronten noch eine semitransparente Beklebung, ähnlich der Silhouette an der Wartehalle an der Schülerbushaltestelle. „Die Initiative für eine Radabstellanlage kam von den Schülern des Kepler-Gymnasiums, die sogar ein eigenes Modell dafür gebaut hatten. Auch im Jugendrathaus wurde der Bau eines Fahrradabstellplatzes schon vor längerer Zeit angeregt“, erläutert Oberbürgermeister Julian Oss-

wald. Die Verwaltung begann mit den konkreten Planungen und stellte entsprechende Förderanträge. Dank der Zusage für rund 54.000 Euro aus dem Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg für die Anlage kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur nach dem Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) konnte der rund 165.000 Euro teure Bau 2020 realisiert werden. Dieser erfolgte nach der Ausschreibung durch die WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH (wsm.eu), einem deutschen Hersteller von Stadtmobiliar mit Sitz im oberbergischen Waldbröl in der Nähe von Köln.

Der Standort der Anlage wurde in Anlehnung an die Bedarfskonzeption für das Radwegekonzept ausgewählt.

Schwarzwälder Bote/WSM



Die neue Fahrradabstellanlage in Freudenstadt. Foto: Stadtverwaltung Freudenstadt

Herausragendes ökologisches Statement: Schwalbes neues Herzstück

Schwalbe, der europäische Marktführer für Fahrradreifen, stellt 2021 seine neue Firmenzentrale fertig. Der Neubau setzt Maßstäbe für eine nachhaltige Unternehmenskultur und eine ökologische Bauweise.

Bereits seit 2013 verfolgt der Reichshofer Reifenspezialist eine Roadmap für mehr Nachhaltigkeit und hat mehrere grüne Meilensteine erfolgreich umgesetzt. Jetzt folgt mit dem neuen Firmengebäude, in das Schwalbe rund 20 Mio. Euro investiert, der bisher größte Schritt auf diesem Weg.

Auf 2.200 Quadratmetern Grundfläche entsteht bis Mitte 2021 die neue Firmenzentrale, die die weltweit erfolgreiche Marke Schwalbe und ihre Werte – technische Dynamik, menschliche Kreativität und ein verantwortlicher Umgang mit Ressourcen – eindrucksvoll widerspiegelt. Schwalbe verwendet für Rohbau und Fassade weitestgehend Elemente und Bauteile, die leicht trennbar sind und am Ende ihrer Nutzung wieder in ihre Einzelteile zerlegt und recycelt werden können. Weitere Highlights sind etwa die Stromerzeugung durch Solarzellen, Regenwasser-Nutzung über Zisternen, Deckensegel zur Temperaturregelung oder der begrünte Dachgarten.

„Als Anbieter von Produkten für eine grüne Mobilität sehen wir es als unsere Verantwortung an, auch selbst nachhaltig zu handeln. Unser neues Firmengebäude wird ein herausragendes ökologisches Statement abgeben und eine inspirierende Arbeitswelt für unsere 180 Mitarbeiter sein. Und es wird Schwalbes neue Mitte darstellen – nachhaltig, identitätsstiftend und zukunftsgerichtet“, sagt Frank Bohle, geschäftsführender Gesellschafter des 1922 gegründeten Familienunternehmens.

Geplant wurde das Gebäude in enger Zusammenarbeit mit dem weltweit bekannten Umweltinstitut EPEA, Mitentwickler des „Cradle to Cradle“-Prinzips („Wiege zur Wiege“), nach dem alle Materialien vollständig wiederverwendet werden können.

Seit 2013 arbeitet Schwalbe mit EPEA zusammen und so entstanden einige grüne Meilensteine, darunter das bis heute einzige Schlauchrecyclingsystem auf dem Markt – ausgezeichnet mit dem Deutschen Nachhaltigkeitspreis Design –, das Green Compound und der GreenGuard-Pannenschutz aus nachhaltigen Rohstoffen und mit Recyclinganteilen.

Fahrradreifen mit „Fair Rubber“

Mit seinem Ziel, immer nachhaltiger und verantwortungsvoller zu produzieren, schloss Schwalbe 2020 eine Partnerschaft mit dem renommierten Fair Rubber e. V., der weltweit einzigen Fair-Trade-Organisation für Kautschuk, die die Prämien der Mitglieder eins zu eins an die Kleinbauern-Kooperativen in den Herstellungsländern auszahlt. „Den fair gehandelten Kautschuk setzen wir in einem unserer beliebtesten Reifen ein, dem Marathon E-Plus für das E-Bike. Das zeigt, dass es uns ernst ist mit dem Umstieg auf fair gehandeltes Gummi!“, betont Frank Bohle. Auch Schwalbes zweiter Reifen mit Fair Rubber rollt jetzt in den Markt: der Schwalbe Pick-Up für das Cargobike, das als emissionsfreier Kleintransporter zurzeit enorme Zuwächse verzeichnet. Bis heute ist Schwalbe der einzige Reifenhersteller im Fair Rubber e. V.



SCHWALBE | Ralf Bohle GmbH
Doris Klytta
Otto-Hahn-Straße 1
51580 Reichshof-Wehrath
Telefon: +49 2265 109-57
www.schwalbe.com
d.klytta@schwalbe.com

Frank Bohle präsentiert Schwalbes grüne Meilensteine: vom Schlauchrecyclingsystem über das Green Compound bis zur neuen Firmenzentrale. Foto: Schwalbe/Sabine Kunzer

Nachhaltig, inspirierend, zukunftsgerichtet: Schwalbes neues Firmengebäude wurde nach ökologischen Prinzipien gebaut. Abbildung: Schwalbe



Das Rad neu erfinden. Seit 100 Jahren.

SKS GERMANY feiert Jubiläum



Firmengebäude in den 1950er-Jahren. Foto: SKS GERMANY



Pumpenfertigung in den 1950er-Jahren. Foto: SKS GERMANY



Mit Gardinenstangen fing alles an: Als Karl Scheffer-Klute 1921 in seiner Kellerwerkstatt mit der Produktion von Metallstangen begann, konnte er nicht ahnen, dass der kleine Handwerksbetrieb im Laufe des Jahrhunderts die Fahrradbranche entscheidend mitgestalten würde. Dieses Jahr feiert SKS GERMANY sein 100-jähriges Bestehen. Ein bewegender Blick zurück und in die Zukunft.

Das Rad neu erfinden. Seit 100 Jahren. Schaut man auf die Historie des Unternehmens aus dem Sauerland, lässt sich der Jubiläumsslogan in jedem einzelnen Meilenstein erkennen: Die Firmengründung im Jahr 1921 – eine Zeit der Ungewissheit, in der Karl Scheffer-Klute mutig nach vorn schaut. Die Übergabe des Betriebes 1927 an seinen Schwiegersohn Wilhelm Blome. Und nicht zuletzt die Übernahme einer ortsansässigen Luftpumpenfabrik im Jahr 1932, die den Weg frei macht in einen ungemein ausbaufähigen Fertigungszweig: die Fahrradbranche.

Der Luftpumpen-Pionier

Blome beweist unternehmerisches Geschick. Mit einem ledernen Musterkoffer, bestückt mit Pumpen, zieht er von Fahrradfirma zu Fahrradfirma und preist seine Ware an. Der Erfolg lässt nicht lange auf sich warten: Hochwertige Metall-Luftpumpen aus dem Hause SKS (die Abkürzung für Scheffer-Klute Sundern) sind begehrt. Aufgrund der hohen Nachfrage ergänzen bald weitere „Luftpumpen von Weltruf“ das Fertigungsprogramm, sodass das Fabrikgebäude an der Sunderner Hubertushalle erweitert werden muss.

Viele weitere An- und Umbauten folgen in den nächsten Jahrzehnten, in denen „das Rad weiter neu erfunden“ wird. Dank des patentierten Ventilanschlusses für Autoventile bie-

tet SKS auch Pumpen für Motorräder und den landwirtschaftlichen Einsatz an. 1956 entscheidet man sich für Kunststoff als neues Rohmaterial, um sich von den zugekauften Stahlrohren unabhängig zu machen. Drei Jahre später steigt Willi Blome in das Unternehmen ein. Wie schon Vater Wilhelm auf seiner Visitenkarte kundtat – „Firmenbesitzer“ –, so brennt auch in Willi Blome der Unternehmergeist. In Zeiten des Radsportbooms entsteht das Kultprodukt von SKS GERMANY: 1966 schlägt die Geburtsstunde des Rennkompressors, von Fans ernannt zum „Vater aller Standpumpen“.

Wie aus Zufall ein Glücksfall wurde

Der Einstieg in die Radschutzfertigung ist ein glücklicher Zufall: Durch die Übernahme der englischen Traditionsmarke Bluemels im Jahr 1983 erwirbt das Unternehmen gleichzeitig die Radschutz-Produktionsanlagen. Seitdem gehören Schutzbleche, pardon: Radschützer zum Portfolio. „Das ist schließlich kein Blech“, so Willi Blome und streicht bei SKS den Begriff „Schutzbleche“ kurzerhand aus dem Wortschatz. Die Kunststoff-Radschützer werden zum Verkaufsschlager: Anfang der 1990er-Jahre wird SKS GERMANY Weltmarktführer in der Fahrrad-Erstausrüstung. Und auch die Entwicklung des Quick-Release-Steckradschutzes, bis heute einer der beliebtesten Radschützer für Mountainbikes, macht SKS 1999 zum Marktführer.

Inzwischen ist Willo Blome in das Familienunternehmen eingestiegen und stellt sich gemeinsam mit Michael Beste als weiterem geschäftsführenden Gesellschafter den neuen Herausforderungen des Marktes. Mit der Vertriebsumstrukturierung vom Großhandel auf den Fachhandel erfindet sich das Unternehmen neu. 2009 beliefert SKS rund 5.700 deutsche, später auch österreichische, niederländische und belgische Fachhändler direkt ab Werk. Für Schulungs- und Kommunikationszwecke

entsteht 2011 die Markenerlebniswelt Orange World – und zwar dort, wo alles begann: in der ersten Fabrikhalle, in der die Pumpen damals an langen Tischen von Hand montiert wurden. Zwischen den alten Stahlpfeilern, Sprossenfenstern und Betonwänden ist noch immer der Geist des Firmengründers zu spüren, der mit Weitsicht das Fundament für die nachfolgenden Generationen gelegt hat.

Zurück in die Zukunft

Das Jubiläum nehmen Willo Blome und Michael Beste zum Anlass, allen Mitarbeitern, Partnern und Kunden von Herzen zu danken. Für die Treue, die freundschaftliche Zusammenarbeit, für die Begeisterung über die Qualität der SKS-Produkte, die bis heute in Deutschland hergestellt werden. „Wir sind stolz, auch nach 100 Jahren immer noch konkurrenzfähig in Sondern zu produzieren, Arbeitsplätze zu erhalten und die Wirtschaft vor Ort stärken zu können“, so die Geschäftsführer.

Auf die innovativen Neuheiten im Jubiläumsjahr dürfen alle SKS-Freunde gespannt sein: Für 2021 ist neben der Erweiterung des digitalen Produktsortiments auch eine neue Standpumpenserie geplant, die die Werte des Unternehmens vermittelt: Bodenständigkeit, Zuverlässigkeit und Kontinuität. Sie

sind der Maßstab für die zukünftige Ausrichtung des Unternehmens. Eine Zukunft, die bei SKS GERMANY, wie das Rad, immer wieder neu erfunden wird.

SKS Germany



Neue Gesichter beim VSF

Persönliche Worte von Albert Herresthal

VSF. für Mensch und Rad

„Nichts in der Geschichte des Lebens ist beständiger als der Wandel.“ – dieser Spruch von Charles Darwin wird immer wieder gerne zitiert, weil er tatsächlich häufig den Kern von Entwicklungen trifft. Wir haben es gerade im Zusammenhang mit dem Coronavirus erleben müssen, durch das sich unser Leben stark verändert hat. Doch auch in den Unternehmen und Verbänden findet ständiger Wandel statt. Das gilt natürlich ebenso für den Verbund Service und Fahrrad, den VSF, auch wenn es hier jetzt nur ein persönlicher Wechsel ist. Viele von Ihnen kennen mich aus dem AGFS-Beirat, von Exkursionen, aus dem „Unternehmen Fahrrad!“ der AGFS, von den AGFS-Kongressen in Essen oder von den Preisverleihungen zum Deutschen Fahrradpreis, wo ich viele Jahre die Fahrradfreundlichste Persönlichkeit auszeichnen durfte, später dann die Gewinner von Foto- oder Fahrradkulturwettbewerb. Mit Erreichen der „Regelaltersgrenze“ – welch garstig Wort – endet nun meine Tätigkeit als Geschäftsführer des VSF e.V. und es gibt einen personellen Wechsel. Als Geschäftsführer vertritt nun Herr Uwe Wöll die Interessen des VSF. Für die politische Arbeit unseres gemeinnützigen Wirtschaftsverbands wird künftig Herr Jasper Berg den Kontakt zur AGFS und nach Nordrhein-Westfalen halten und entwickeln. Herr Berg ist Politikwissenschaftler und hat langjährige Erfahrungen im Bereich des stationären Handels auf Landesebene. Sein normaler Standort ist unser VSF-Hauptstadtbüro im Haus der Bundepressekonferenz in Berlin, da er sich auch auf bundespolitischer Ebene für bessere Rahmenbedingungen des Radverkehrs einsetzt.

Neue Gesichter also beim VSF – aber auch das „alte Gesicht“ wird der Fahrradcommunity erhalten bleiben. So werde ich mich weiterhin freiberuflich für mehr Fahrradfreundlichkeit im Land und in der Kommune engagieren. Gerade in dieser Zeit, wo viel Geld abgerufen werden kann, es aber einen Umsetzungsstau gibt, scheint mir diese Arbeit mehr als dringlich. Ich freue mich, Sie bei der einen oder anderen Veranstaltung in Nordrhein-Westfalen wiederzusehen!



Albert Herresthal



Jasper Berg

Kontakt VSF:

Jasper Berg, berg@vsf-mail.de, Tel.: 0 30/60 26 52 00

Kontakt Albert Herresthal:

Herresthal Consulting, Bike & Mobility, bike@a-herresthal.de

Albert Herresthal

Mönchengladbach gewinnt den „European Mobility Week Award“

Auf dem Weg in eine nachhaltig mobile Stadt



Das „Plattform“-Fahrrad: rechts in fahrbereitem Zustand, links ausgeklappt im Aktionszustand. Fotos: krauses Projektdesign

„Klimafreundliche Mobilität für alle“ – so lautete das Motto der Europäischen Mobilitätswoche 2020. Vom 16. bis 22. September hat die Stadt Mönchengladbach ein abwechslungsreiches Programm mit vielen Akteuren organisiert und trotz oder gerade wegen der Pandemie Formate gefunden, um das Thema dennoch zu spielen und die Bürger*innen mitzunehmen.

Dieses Engagement wurde nun mit dem „European Mobility Week Award 2020“ belohnt. Im Finale setzte sich die Vitusstadt in einem europäischen Wettbewerb in der Kategorie für Kommunen mit mehr als 100.000 Einwohnern gegen Granada (Spanien) und Sofia (Bulgarien) durch und gewann somit als erste deutsche Großstadt diesen Preis. Der europäische Wettbewerb zeichnet jedes Jahr Kommunen aus, die sich mit ihrer Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) in besonderer Weise für das Thema nachhaltige Mobilität eingesetzt haben. Aufgrund der Corona-Pandemie fand die Preisverleihung, bei der Idina Iona Valean, die EU-Kommissarin für Transport und Verkehr, den Gewinner verkündete, in diesem Jahr nicht in Brüssel, sondern nur virtuell statt.

An der EMW als Kampagne der Europäischen Kommission, die jedes Jahr vom 16. bis 22. September stattfindet, nahmen über 2.900 Kommunen europaweit und 97 Kommunen deutschlandweit teil.

Im vergangenen Jahr beteiligte sich die Stadt bereits zum fünften Mal an der Aktionswoche. Highlights der Mobilitätswoche waren die „Parking Week“, die exemplarisch die Umnutzung von Parkplätzen und den damit geschaffenen Freiraum für andere Nutzungen aufzeigte. Bürger*innen nutzten die Flächen u.a. als Freiluftatelier, als Nachbarschaftsoase oder als Spielfläche. Vonseiten der Stadt wurde am Parking Day, der jeden dritten Freitag im September weltweit stattfindet, eine Parkflä-

che in der Rheydter Innenstadt zur Minigolfanlage. Außerdem war eine Lastenradplattform unterwegs. Von Poetry Slam über einen Fernsehabend, ein Konzert für zwei und einen Coworking Space mit WLAN bis hin zur Leseecke und zum Spieleabend wurde jeden Tag an unterschiedlichen Orten in der Stadt gezeigt, dass ein Parkplatz mehr ist als ein Abstellort. Dies konnte sowohl analog als auch digital erfahren werden.

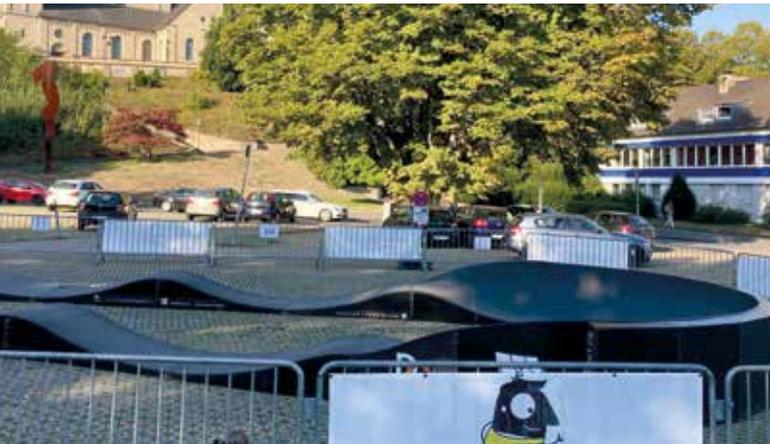
Vielfältige Angebote auch in Corona-Zeiten möglich

Auf der gesperrten Bismarckstraße fand, wie bereits in den Jahren zuvor, eine große Infoveranstaltung statt, auf der Bürger*innen sich über unterschiedliche Mobilitätsangebote informieren sowie diese testen konnten und die zeigte, wie viele Initiativen, Vereine, Institutionen und Unternehmen das Angebot in Mönchengladbach unterstützen.

Im Senioren-Scooter-Park konnte die Fortbewegung mit unterschiedlichen Hilfsmitteln erprobt werden. Außerdem fanden weitere Aktionen statt, u. a. eine Kidical Mass, ein Rollatoren-TÜV, der Fancy-Women-Bike-Ride, ein Pendlerfrühstück sowie der Malwettbewerb „Mobilität mit Buntstiften“, die Aktion „Bunte Pfade durch die Stadt“ und das Blindenmobil.

Auch wurden zwei dauerhafte Maßnahmen vorgestellt. Zum einen wurde das Knotenpunktsystem erweitert, zum anderen das grenzüberschreitende Sharingprojekt SHAREuregio mit den Partnern Venlo, Roermond und Kreis Viersen vorgestellt. Leider verzögert Corona hier die weitere Umsetzung.

Stadtdirektor und Technischer Beigeordneter Dr. Gregor Bonin freute sich über den EMW-Award: „Die Auszeichnung zeigt, dass sich unser Engagement der letzten Jahre auszahlt und nachhaltige Mobilität bei uns immer mitgedacht wird. Wir machen Angebote, die während der EMW, aber auch darüber



Mobiler Pumptrack auf den Parkplätzen im Geropark – als Freizeit- und Bewegungsangebot.



Aktion „Auf bunten Pfaden durch die Stadt“ – temporäre Spielwege an belebten Orten und auf den Schulwegen.

hinaus für die Bürger*innen zur Verfügung stehen, um sich nachhaltig in der Stadt fortzubewegen. Preisträger sind auch insbesondere die Akteure, die mit ihrem Einsatz die Mobilitätswoche zu dem gemacht haben, was sie heute ist.“ Gerade in der öffentlichen Wahrnehmung wird die Stadt noch negativ bewertet, und als eine Stadt, die lange vom Autoverkehr geprägt war, hat sie noch Schwachstellen, insbesondere in der Infrastruktur.

Deren Verbesserung ist ein stetiger Prozess. Dennoch oder gerade deswegen ist eine aktive und offene Kommunikation wichtig. „Wir sind auf einem guten Weg und haben viel erreicht. Genau das spiegelt die Auszeichnung wider“, hält Dr. Bonin fest.

Caprice Mathar und Marielle Lauschke,
Stadt Mönchengladbach

Termine 2021



STADTRADELN

Der Wettbewerb STADTRADELN ist eine Kampagne des Klima-Bündnisses, des größten Netzwerks von Städten, Gemeinden und Landkreisen zum Schutz des Weltklimas. Auch in 170 NRW-Kommunen wird wieder an 21 aufeinanderfolgenden Tagen für mehr Klimaschutz und Radverkehrsförderung geradelt. Mit der Kampagne steht den Kommunen eine bewährte, leicht umzusetzende Maßnahme zur Verfügung, um mit verhältnismäßig geringem Aufwand und Mitteln in dem wichtigen Bereich Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität aktiv(er) zu werden. Die Übersicht über die teilnehmenden Kommunen sowie die Möglichkeit zur Anmeldung besteht unter: www.stadtradeln.de

derlande selbst zu erleben, in der Radfahren zentrales Element der Stadtentwicklung ist und zum nationalen Selbstverständnis gehört. Besonders bildlich zeigt sich der Wandel in Utrecht mit seinem innerstädtischen Radverkehrsanteil von 47%. Unter Utrechts Hauptbahnhof liegt das größte Fahrradparkhaus der Welt. In Utrecht zu Hause ist auch die „Dafne Schippersbrug“, eine außergewöhnliche Mehrzweckbrücke, die Sie auf der Exkursion besuchen und mit Expertinnen vor Ort diskutieren können.

Von Utrecht aus besuchen Sie die Städte Zwolle und Houten. Dort zeigt sich, wie das niederländische Verständnis von Radverkehr im mittelstädtischen Maßstab funktioniert. In Zwolle besuchen Sie einen Kreisverkehr, in dem sich alles um den Radverkehr dreht, helle und freundliche Lösungen für Unterführungen sowie Ampeln mit besonders kurzen Wartezeiten für Radfahrende. Die Stadt Houten ist grundlegend für das Radfahren sowie das Zufußgehen konzipiert und damit eine einzigartige Modellstadt für zielgerichtete Planung.

<https://difu.de/veranstaltungen/2021-05-19/radverkehr-zentrales-element-der-stadtentwicklung>



Webinar der Fahrradakademie: Fahrradstraßen – Konzepte und Umsetzung

Fahrradstraßen sind ein wichtiges Element von durchgängigen Netzen und können als bedeutender Teil von Radschnellverbindungen eingesetzt werden. Damit schaffen Kommunen auf gebündelten Routen verbesserte Bedingungen für Radfahrende – Komfort, Sicherheit und Reisegeschwindigkeit werden erhöht. Derzeit gibt es deutschlandweit unterschiedliche Ausgestaltungen des Elements Fahrradstraße. Je nach Beispiel sind die Bedingungen für Radfahrende sehr verschieden. Dies wirkt sich auf die Attraktivität und somit auf die Radverkehrszahlen sowie auf die (gefühlte) Verkehrssicherheit aus.

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/fahrradakademie/seminar/22581>



Fahrradakademie: Radverkehr als zentrales Element der Stadtentwicklung – Exkursion

nach Utrecht, Zwolle und Houten
Die Exkursion ermöglicht es, die nachhaltige Mobilitätsplanung der Nie-



Velo-city 2021 in Lissabon

Die Velo-city-Konferenzreihe ist der jährliche globale Fahrradgipfel des Europäischen Radfahrerverbandes (ECF), der in diesem Jahr in der portugiesischen Hauptstadt Lissabon unter dem Hauptthema „Cycle Diversity“ stattfindet. Die Velo-city-Konferenzen gelten weiterhin als die wichtigste internationale Radverkehrskonferenzreihe und dienen als globale Kommunikations- und Informationsplattform mit dem Ziel, die Planung und Bereitstellung von Infrastruktur für das Radfahren und die tägliche Nutzung des Fahrrads in einer städti-

schon Umgebung zu verbessern. An den Konferenzen nehmen traditionell Experten, Vertreter von Verbänden, Institutionen, politischen und sozialen Entscheidungsträgern sowie Universitäten und Unternehmen teil. Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Anmeldung unter: <https://www.velo-city2021.com/>



2. Nationale Radlogistik-Konferenz in Frankfurt/Main

Die Nationale Radlogistik-Konferenz des Radlogistikverbandes Deutschland (RLVD) ist die zentrale Fachkonferenz und Leistungsschau für

urbane Logistik mit Lastenrädern. Bei der 2. Nationalen Radlogistik-Konferenz werden 250 Teilnehmende aus Wirtschaft, Politik, Forschung und Verwaltung über die aktuellen Trends der Radlogistik diskutieren. Hauptpartner der Konferenz sind das hessische Verkehrsministerium, die Gastgeberstadt Frankfurt am Main und die Frankfurt University of Applied Science.

Die zweitägige Konferenz verbindet hochkarätige Fachbeiträge im Frankfurter House of Logistics & Mobility (HOLM) mit praxisnahen Einblicken in die Radlogistik.

Deutscher Verkehrsplanungspreis 2020

Projekt „Fahrradstraßen 2.0 in Münster“ erhält Anerkennung

Der Deutsche Verkehrsplanungspreis 2020 wird von der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) e.V. in Kooperation mit dem Verkehrsclub VCD verliehen. Prämiiert werden besonders innovative integrierte

stadt- und verkehrsplanerische Konzepte und Projekte.

Das Projekt „Fahrradstraßen 2.0 in Münster“, eingereicht von der Stadt Münster, erhält eine Anerkennung seitens der Jury, „weil es aufzeigt, wie

durch eine neue Prioritätensetzung der Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs eingehegt werden kann.“ Das Projekt setze neue Standards und Qualitäten für den Radverkehr.

Pressemitteilung SRL

RADREVIER.RUHR als erste urbane RadReiseRegion Deutschlands zertifiziert

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat das Ruhrgebiet als offizielle RadReiseRegion zertifiziert. Unter den noch wenigen zertifizierten Regionen ist die Metropole Ruhr mit dem radrevier.ruhr die erste urbane. Das Siegel gilt für drei Jahre und zeichnet neben den hochwertigen RevierRouten auch das begleitende radtouristische Angebot der Region für hohen Qualitäts- und Servicestandard aus.

Der ADFC hat bis vor wenigen Jahren ausschließlich Radfernwege mit drei bis fünf Sternen klassifiziert, daher waren die Anforderungen für die Zertifizierung der gesamten Region entsprechend hoch. Karola Geiß-Netthöfel, Regional-

direktorin des RVR: „Nur in enger Zusammenarbeit von Ruhrparlament als politischer Unterstützer, Regionalverband Ruhr als Entwickler von regionalen Radverkehrskonzepten und Bauherr vieler Radwege sowie der RTG als Vermarkter war die Auszeichnung der Metropole Ruhr im deutschlandweiten Radtourismus möglich. In den kommenden Jahren werden wir weiterhin viel in den Ausbau und die Qualität der regionalen Radwege investieren, um das Ruhrgebiet als hochwertige Fahrradregion weiterzuentwickeln.“ Axel Biermann, Geschäftsführer der Ruhr Tourismus GmbH, ergänzt: „Wer in diesem Jahr eine Radreise plant, sollte sich das Ruhrgebiet mit seinen

herrlichen Bahntrassenradwegen mal etwas genauer anschauen. Das radrevier.ruhr hat für Radurlauber außergewöhnlich viel zu bieten.“

Um das erreichte Niveau langfristig zu halten, müssen auch zukünftig regelmäßig Qualitätskontrollen durchgeführt und Schwachstellen beseitigt werden. Dies gelingt durch die enge Zusammenarbeit zwischen dem Regionalverband Ruhr und den Städten und Kreisen, die Steuerung des Marketings durch Ruhr Tourismus sowie ein gut funktionierendes, lokales Netzwerk mit den vielen weiteren Beteiligten.

Radrevier.ruhr

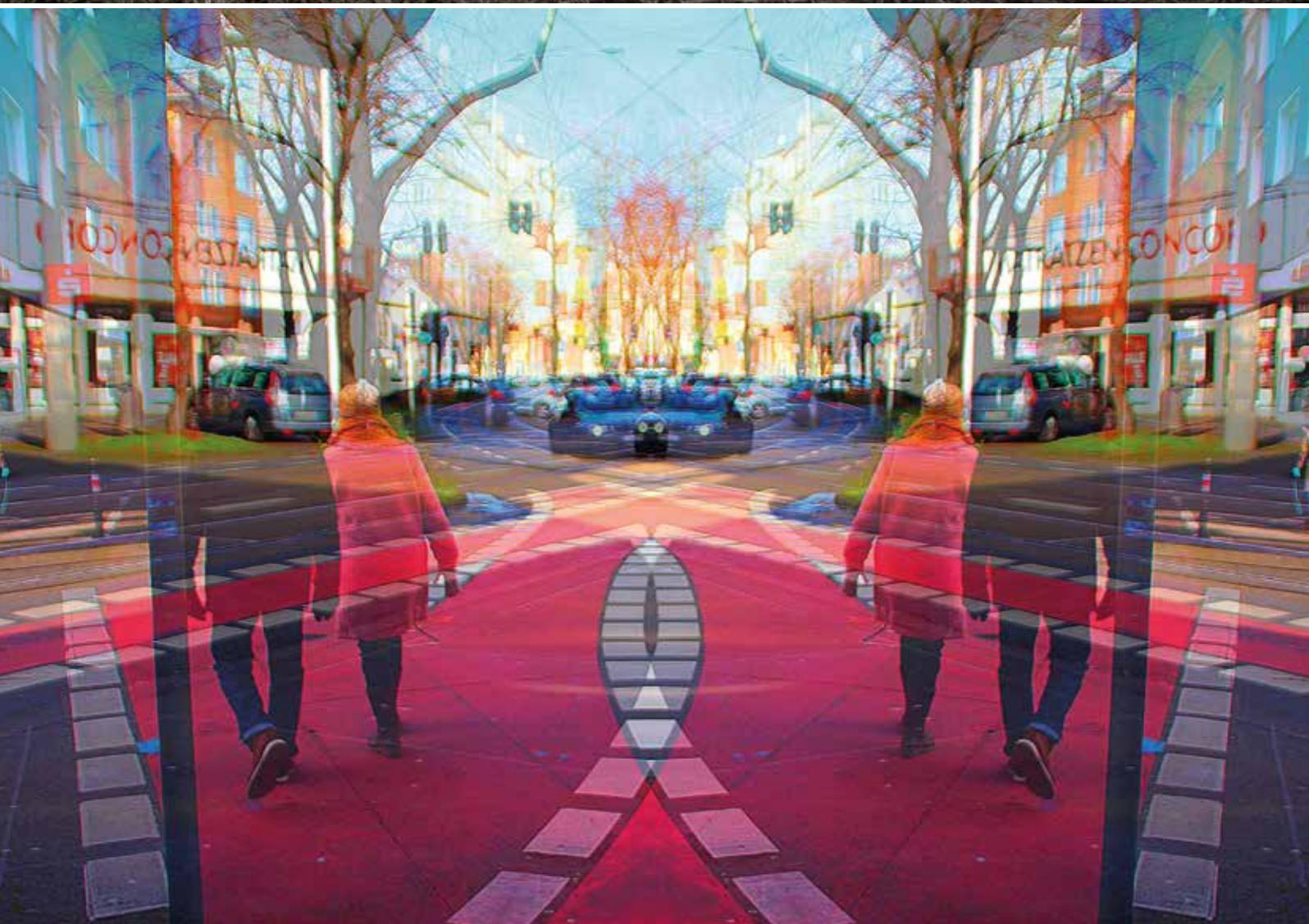


Foto oben:

Anette Sander, 1. Platz beim Fotowettbewerb des Deutschen Fahrradpreises 2021

Foto unten:

Alice Wittrock, 2. Platz beim Fotowettbewerb des Deutschen Fahrradpreises 2021

Impressum

Herausgeber

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, Juni 2021

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

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

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



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

Es sind selbstverständlich vorurteilsfrei alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen.

Wir sind die AGFS

Aachen / Ahlen / Arnsberg / Bergkamen
Bielefeld / Bocholt / Bochum / Bönen
Bonn / Borken / Bottrop / Brühl / Bünde
Coesfeld / Detmold / Dinslaken / Dormagen
Dorsten / Dortmund / Duisburg / Dülmen
Düsseldorf / Erkelenz / Essen / Euskirchen
Gladbeck / Grevenbroich / Haltern am See
Hamm / Heiden / Herford / Herne / Herten
Herzogenrath / Ibbenbüren / Iserlohn / Kamen
Kempen / Kerpen / Kleve / Köln / Krefeld
Kreis Borken / Kreis Coesfeld / Kreis Düren
Kreis Euskirchen / Kreis Gütersloh / Kreis 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 / ...

Mit freundlicher Unterstützung:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

