

nahmobil

No.22 – NOVEMBER 2023

Gehen mit Good Vibes

Der Stadtraum macht's

Seite 22

Fachkräfte in der Verkehrsplanung

TH Köln startet Weiterbildung
für Städte und Gemeinden

Seite 33

Grüne Welle in Münster

Leezenflow-Systeme sorgen
für flüssigen Radverkehr

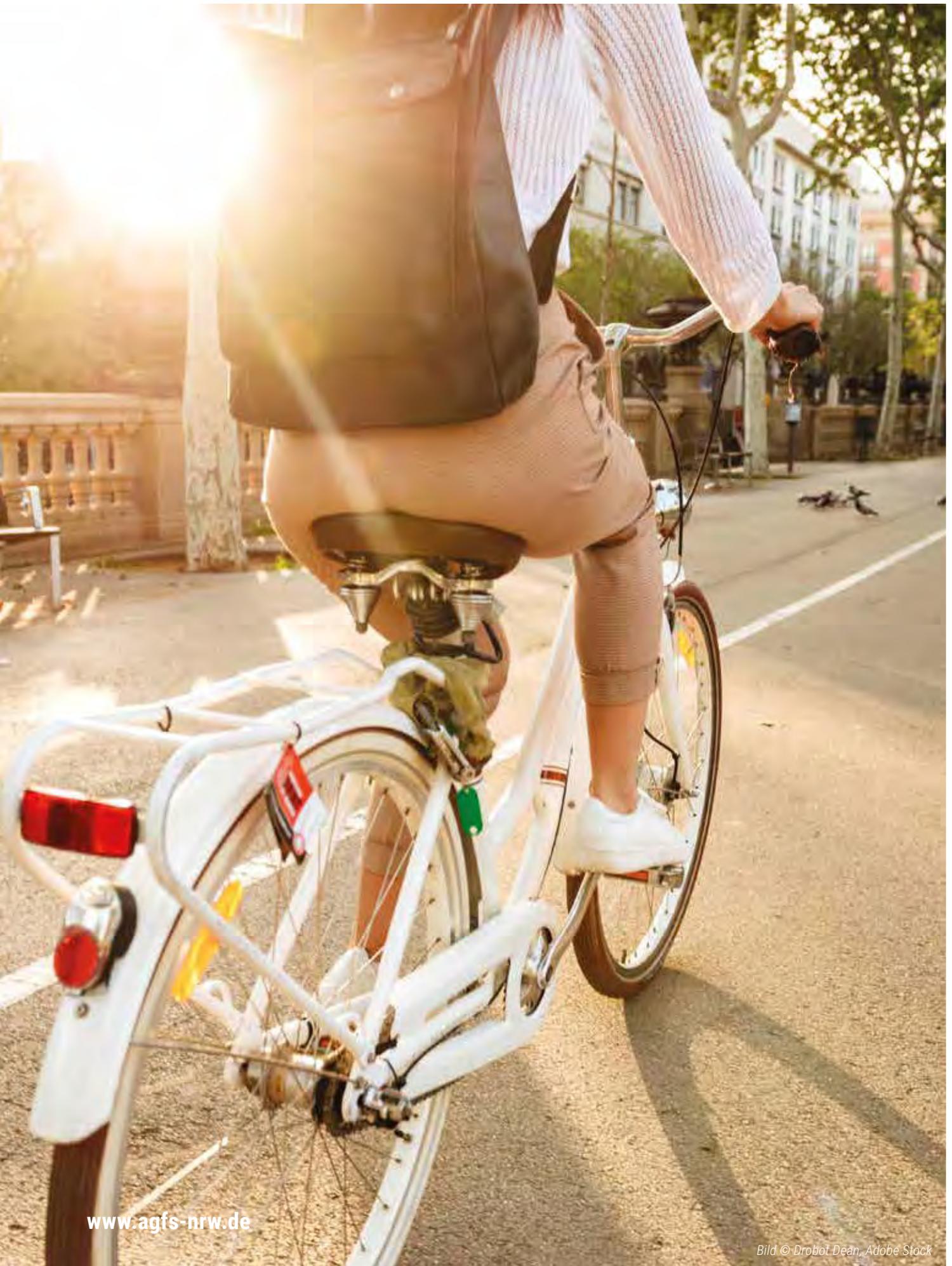
Seite 46

Mehr
Unterstützung für
AGFS-Mitglieder
mit neuen
Formaten.



Fahrradstraßen – Tempomacher für die Verkehrswende

Ab Seite 8



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Fahrradstraßen haben das Potenzial, den Radverkehr ein großes Stück voranzubringen. Immer mehr Kommunen nutzen daher dieses kostengünstige und schnell umsetzbare Infrastrukturelement. Im Schwerpunktthema dieser Ausgabe erfahren Sie, welche Erfahrungen ausgewählte Kommunen bei der Planung, der Umsetzung und der Beteiligung aller Akteurinnen und Akteure gemacht haben.

Unser „Leitfaden Fahrradstraßen“ mit Planungshinweisen für eine einheitliche Gestaltung in ganz Nordrhein-Westfalen ist vor einem Jahr erschienen. Zur weiteren Unterstützung stellen wir Anfang 2024 ein umfassendes Kommunikationspaket zu Fahrradstraßen für unsere Mitgliedskommunen bereit. Der Bedarf nach Gestaltungsstandards besteht nicht nur in NRW-Kommunen. Wir haben daher mit dem Wegebund Sachsen eine Kooperationsvereinbarung zur Übernahme des Leitfadens getroffen - weitere Bundesländer haben ihr Interesse bereits angemeldet.

Wie sie sehen, findet zwischen den AGFKen verschiedener Bundesländer bereits ein reger Austausch statt. Das ist sinnvoll und sorgt dafür, dass Synergien effektiv genutzt werden. Deshalb haben die AGFKen mehrerer Bundesländer gemeinsam mit der AGFS NRW ein Projekt gestartet, um auf Bundesebene offiziell und strukturiert zusammenzuarbeiten. Mehr dazu erfahren Sie in diesem Heft.

Viel Spaß beim Lesen

Ihre



Dipl.-Ing. Christine Fuchs

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



Inhalt

SCHWERPUNKTTHEMA

- 08 Fahrradstraßen – Tempomacher für die Verkehrswende
Titelthema
- 12 Fahrradstraßen überall
- 16 Fahrradstraßen in Köln – ein aktueller Überblick
- 18 Fahrradstraßen: Das denken die Nutzer:innen
Zahlen – Daten – Fakten

UMSETZUNG FANAG

- 20 Update PLANE DEINE STADT!
- 21 Verkehrsministerium fördert Fahrradprofessur für Nordrhein-Westfalen

INTERVIEW

- 22 Gehen mit Good Vibes
Professor Helge Hillnhütter im Interview
Titelthema

AUS DER AGFS NRW

- 25 Zählgeräte: Fußverkehr automatisiert zählen
- 26 Vernetzung der Arbeitsgemeinschaften gestartet
- 26 Neue Formate für AGFS-Mitglieder: Frische Themen und neue Veranstaltungen
- 27 AGFS-Fachtagung 2024: Lücken schließen und Netze bilden
- 28 Rückblick auf den AGFS-Kongress 2023: Gemeinsam.Anders.Machen
- 28 Liebe braucht Abstand endet nach fünf Jahren

AUS DER AGFS NRW

- 30 Deutscher Fahrradpreis: Bewerbungsphase gestartet
- 32 Cargobike Roadshow geht in die nächste Runde
- 32 Fünf neue Mitglieder in der AGFS NRW
- 33 Kommunale Verkehrsplanung: TH Köln startet Weiterbildung für Städte und Gemeinden
Titelthema
- 33 Bürgerflyer werden für AGFS-Mitglieder neu aufgelegt

PLANUNGSTECHNISCHE FRAGESTELLUNGEN

- 34 Baustellenabsicherung: Mehr Sicherheit und Komfort für die Nahmobilität
- 35 Erlass zu S-Pedelecs: Ministerium regelt Freigabe von Radverkehrsanlagen

FUSSVERKEHR

- 36 Ein Schritt in Richtung einer fußgängerfreundlichen Stadt Köln
- 37 Fußverkehrsbeauftragte: Hohe Erwartungen, vielfältige Aufgaben
- 38 Gut gehen lassen: Empfehlungen für Kommunen
- 39 Fußverkehrs-Check NRW 2023 in Herford

INFRASTRUKTUR

- 40 Verkehrsversuch Buersche Straße in Gladbeck ist angelaufen
- 41 Radhauptnetz für Aachen verabschiedet

INFRASTRUKTUR

- 42 Die Bochumer Innenstadt wird zur Drehscheibe für den Radverkehr
- 43 Coesfeld: Radwegeverbindung zwischen Ottmarsbocholt und Seenden fertiggestellt
- 43 Hightechquad erfasste Daten zum Radwegenetz in Dortmund
- 44 „Eine sprunghafte Verbesserung für Fahrradfahrende“
- 46 Stadt Münster installiert neue Leezenflow-Systeme
Titelthema
- 48 Temporäre „Schulstraße“ in Essen
- 49 Düsseldorf startet mit erster Radleitroute
- 50 Mönchengladbach: Bessere Bedingungen für Radfahrende
- 51 Neue B+R-Fahrradsammelschließanlagen in Düsseldorf
- 52 Radfahrstreifen Gotenring in Köln
- 52 Intelligente Lichtsignalanlage in Hamm

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 53 Münster veröffentlicht ersten Radverkehrsbericht
- 54 FahrradHeld:innen in Aachen ausgezeichnet
- 54 Neue Baustellenkarte für den Radverkehr in Essen
- 55 Bonn: Serviceteam Radwege erläutert Stadtpitze seine Arbeit
- 56 Mobilitätsprogramm für Düsseldorfer Kinder aus dem Stärkungspakt NRW

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 57 Köln: „Miteinander klingt's einfach besser“
- 58 Vier weitere Reparaturstationen im Kreis Viersen

TOURISMUS

- 59 Knotenpunkte bieten Radfahrenden in Münster einfache Orientierung
- 60 Römer-Lippe-Route feiert Jubiläum beim Sattel-Fest in Hamm
- 61 Energiestandorte in Essen mit dem Fahrrad erkunden
- 61 RVR beginnt mit dem Bau des Hoesch-Hafenbahn-Wegs

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 62 MdB Florian Müller besucht die Busch + Müller KG in Meinerzhagen
- 62 Crowdfunding für Arbeitskräftekampagne fahrrad-berufe.de
- 63 Bootcamp-Bike bei WSM
- 63 InLight+ mit VersoVolt: Nachhaltige und autarke Beleuchtung
- 64 Miet-Lastenrad für Mieter:innen
- 64 Quartierseigene Mobilstationen
- 65 JobRad Holding gründet Venture Studio für nachhaltige Mobilitätslösungen
- 65 JobRad gewinnt Deutschen Nachhaltigkeitspreis

TERMINE

BEST PRACTICE

Fit für die kommunale Verkehrsplanung

Foto: Timur Shakerzianov, unsplash



Was müssen Radverkehrsplanerinnen und -planer wissen und was ist eigentlich eine fahrradfreundliche Kommune? Immer mehr Institutionen bieten berufsbegleitende Weiterbildungen für kommunale Verkehrsplanerinnen und -planer an. Ziel ist es, praxisorientiertes Wissen für den Berufsalltag zu vermitteln. Aktuell bieten u.a. die TH Köln sowie das Europäische Institut für postgraduale Bildung (EIPOS) entsprechende Lehrgänge an. Mehr dazu erfahren Sie auf Seite 33.



<https://www.eipos.de/weiterbildung/kurs/fachplaner-fuer-radverkehr>



https://www.th-koeln.de/weiterbildung/fachkraft-fuer-kommunale-verkehrsplanung_104069.php

Verkehrsberuhigung lässt den Verkehr „verpuffen“

Was passiert mit dem Verkehr, wenn in Straßenzügen verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt werden? Das Difu hat herausgefunden, dass ein nennenswerter Teil des Verkehrs „verpufft“. Ein Kollaps des angrenzenden Straßennetzes bleibt indes aus. Der Bericht zur Untersuchung zeigt in einigen konkreten Beispielen, welche nachweisbar positiven Wirkungen für die betreffenden Städte entstehen:

<https://repository.difu.de/items/bd60ff4e-36e1-49a7-acf6-09696826f653>





Die Sommerstraße in München
– Foto: Manfred Gerlach

Temporäre Maßnahmen: Lebensqualität zum Testen

Immer mehr Städte nutzen das Konzept der Sommerstraßen, um den Straßenraum vorübergehend für mehr Grün, zum Spielen oder als Treffpunkt zu nutzen. Die Straßen werden entweder gesperrt oder verkehrsberuhigt und vom ruhenden Verkehr befreit. Berlin, München und Saarbrücken haben das Konzept bereits umgesetzt und die Ergebnisse dokumentiert.

- **Berlin:** <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/projekte/autofreie-sommerstrasse-barbarossa>
- **München:** <https://www.muenchen.de/freizeit/aktuell/sommerstrassen>
- **Saarbrücken:** https://www.saarbruecken.de/leben_in_saarbruecken/sommerstrassen



DKV-Report: Menschen bewegen sich zu wenig



Die Bewegung bleibt laut DKV-Report 2023 das Sorgenkind der Deutschen: 2023 saßen sie im Schnitt 554 Minuten (9,2 Stunden) am Tag und damit eine halbe Stunde länger als noch 2021. Davon entfällt im Bundesdurchschnitt knapp eine Stunde auf Fahrten von A nach B. Im Vergleich zu den anderen Bundesländern liegen die Nordrhein-Westfalen auf dem vier-

letzten Platz, wenn es um körperliche Aktivität geht. „Bewegung im Alltag sowie ein strukturiertes Ausdauer- und Muskeltraining sind eine der wertvollsten und effektivsten Strategien gegen diverse Erkrankungen. [...] Demnach müssen wir unsere Lebensumfelder wieder so gestalten, dass Bewegung zu einer ganz alltäglichen Routine wird“, fordert Prof.

Dr. Ingo Froböse von der Deutschen Sporthochschule, einer der Verfasser der Studie. Dies entspricht auch dem Leitbild der AGFS NRW.

<https://www.ergo.com/-/media/ergocom/pdf-mediathek/studien/dkv-report-2023/dkv-report-2023.pdf?la=de&hash=888818F704CE-AF656F0DE1AE857F692FABC2C47F>

Mittelwert der Sitzzeiten werktags im Bundesdurchschnitt (Angaben in Minuten pro Werktag)

Von Ort zu Ort fahren

54 Minuten

Arbeit

205 Minuten

Fernsehen

109 Minuten

Computer

83 Minuten

Freizeit

103 Minuten



Foto: Tilman Ehrcke, AdobeStock

Fahrradstraßen – Tempomacher für die Verkehrswende

Das große Ziel, das mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz verbunden ist, ist ein Radverkehrsanteil von 25% an allen in Nordrhein-Westfalen zurückgelegten Wegen. Hierzu bedarf es allerdings der entsprechenden Infrastruktur, die die Menschen einlädt, Fahrrad zu fahren. Eigenständige Radwege oder vom Gehweg getrennte Radwege sind die von den meisten Radfahrenden gewünschte und als sicherste und komfortabelste eingeschätzte Radverkehrsanlage. Allerdings ist der Bau von diesen Radwegen mit dem vergleichsweise größten Aufwand verbunden, sowohl baulich und zeitlich als auch finanziell. Vor dem Hintergrund der zum Teil gravierenden Personalengpässe in den Kommunen und in den Planungsbüros können innerorts daher häufig nicht so viele Radwege realisiert werden, wie diese von den Menschen gewünscht sind. Es stellt sich somit die Frage: Wie können schneller und mehr Radverkehrsanlagen realisiert werden?

Fahrradstraßen werden immer beliebter

Eine mögliche Antwort auf diese Frage sind Fahrradstraßen. Diese lassen sich mit vergleichsweise geringerem Aufwand planen und umsetzen. Kein Wunder, dass sich die Fahrradstraßen in den Kommunen als wichtigstes Element zur Förderung der fahrradfreundlichen Mobilität immer größerer Beliebtheit erfreuen. Die Anzahl an Fahrradstraßen, obwohl schon seit Ende der 1990er-Jahre mit einem entsprechenden Verkehrszeichen in der Straßenverkehrs-Ordnung eingeführt, ist jedoch erst in den letzten Jahren sprunghaft angestiegen. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Einerseits fehlte in den Kommunen die Akzeptanz von Fahrradstraßen als Bestandteil des öffentlichen Straßenverkehrsnetzes: Straßen, die ausschließlich für den Radverkehr zur Verfügung stehen sollen, stoßen immer noch – insbesondere in Teilen der Politik und Bevölkerung – auf z.T. erheblichen Widerstand. Andererseits fehlten lange Zeit Vorgaben zur Gestaltung von Fahrradstraßen.

Auch Fahrradstraßen bedürfen einer guten Planung

Zur Steigerung der Akzeptanz und zur sicheren Gestaltung der Fahrradstraßen bedarf es daher immer auch einer guten Planung derselben. Daher reicht es nicht aus, dass ausschließlich das entsprechende Verkehrszeichen aufgestellt wird. Die Gestaltung der Zufahrt und der Aus-

fahrt einer Fahrradstraße, die Gestaltung der Kreuzungspunkte und Einmündungen im Zuge der Fahrradstraße sowie die Hervorhebung der Fahrgasse durch ein linienhaftes Element sind von besonderer Bedeutung für die Sicherheit, den Komfort und das Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmenden in einer Fahrradstraße sowie deren Akzeptanz. Mit dem „Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis“ hat die AGFS NRW in Zusammenarbeit mit Projektleitenden ihrer Kommunen und in Abstimmung mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Vorgaben und Hinweise zur Gestaltung von Fahrradstraßen veröffentlicht. In Nordrhein-Westfalen sind mittlerweile die ersten Fahrradstraßen nach diesem Leitfaden entstanden.

Wesentlich für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist, dass durch diese auch eine tatsächliche Verbesserung für den Radverkehr entsteht. Nur dann wird die Attraktivität für den Radverkehr erhöht und werden Vorteile für den Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr geschaffen. Dies bedeutet u.a., dass die Radfahrenden die ganze Fahrbahnbreite nutzen können und diese ausreichend breit ist, dass sie nebeneinanderfahren können und sich im Bedarfsfall auch bei Begegnungsverkehren gegenseitig überholen können. Gleichzeitig sind die Möglichkeiten für den Kfz-Verkehr, den Radverkehr zu überholen, auszuschließen oder derart zu gestalten, dass der Kfz-Verkehr den Radverkehr mit einem sicheren Überholabstand passieren kann.

Darf denn überhaupt Kfz-Verkehr auf Fahrradstraßen fahren?

Grundsätzlich dürfen Fahrradstraßen von anderen Fahrzeugen als Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen nur genutzt werden, wenn diese durch Zusatzzeichen erlaubt sind. Bei der überwiegenden Mehrzahl der bisher eingerichteten Fahrradstraßen in Deutschland sind über eine entsprechende Beschilderung mit Zusatzzeichen weitere Verkehrsarten zugelassen. Durch die Lage der für Fahrradstraßen infrage kommenden Streckenzüge, die in innerstädtischen Bereichen oftmals eine Erschließungsfunktion übernehmen oder wichtige Ziele anbinden, ist eine teilweise oder komplette Freigabe für den Kfz-Verkehr



Foto: Peter Obenaus, Köln

häufig unumgänglich. Erfahrungsgemäß reduziert sich jedoch die zu erwartende Kfz-Menge nach der Einrichtung einer Fahrradstraße. Dennoch ist ein Orientierungswert der Kfz-Verkehrsstärke von bis zu 2.500 Kfz pro Tag nicht zu überschreiten. Liegen höhere Kfz-Mengen vor, ist eine entsprechende Verlagerung des Kfz-Verkehrs zu prüfen bzw. sollte für die Fahrradstraße ein anderer Straßenzug gewählt werden. Liegen hohe bzw. sehr hohe Radverkehrsmengen über 2.000 Radfahrende pro Tag vor, sollte der Kfz-Verkehr ganz ausgeschlossen werden oder den Wert von 500 Kfz pro Tag nicht überschreiten. Grundsätzlich sollte darauf geachtet werden, dass die maximale Länge für durchgängig mit dem Kfz zu befahrende Abschnitte 500 m nicht überschreitet. Um die befahrbaren Abschnitte einer Fahrradstraße durch den Kfz-Verkehr zu begrenzen, aber die durchgängige Befahrbarkeit für den Radverkehr nicht einzuschränken, bietet sich die Umsetzung von modalen Filtern an.

Gefahr durch den ruhenden Kfz-Verkehr

Eine Vielzahl der Unfälle im Längsverkehr zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen ist auf den ruhenden Verkehr zurückzuführen. Ein- und Ausparkvorgänge jedweder

Art sowie Dooring-Unfälle stellen für Radfahrende dabei ein erhebliches Sicherheitsrisiko und damit einen entsprechenden Qualitätsverlust dar. Aufgrund dieses Risikos sind Fahrradstraßen, in denen Kfz-Verkehr zugelassen ist, nach Möglichkeit ohne Parkstände zu realisieren. Da das

Parken am rechten Fahrbahnrand grundsätzlich auch in Fahrradstraßen zulässig ist, sollte dies mit entsprechenden Verkehrszeichen unterbunden werden. Kann auf Parkstände im Verlauf einer Fahrradstraße nicht verzichtet werden, sind diese aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Attraktivität der Radverkehrsverbindung ausschließlich als einseitige Längsparkstände auf der Fahrbahn bzw. im Seitenraum auszubilden. Bei Parkständen auf der Fahrbahn ist darauf zu achten, dass diese entsprechend mar-

kiert werden, sodass „wildes“ Parken unterbunden wird. Je nach vorhandener Situation kann auch wechselseitiges Parken angeordnet werden. Sind Parkstände im Verlauf einer Fahrradstraße vorhanden, ist die Anordnung eines Sicherheitstrennstreifens mit einer Breite von 0,75 m zwingend erforderlich. Schräg- und Senkrechtparkstände sind hingegen aufgrund der eingeschränkten Sichtbeziehungen grundsätzlich zu vermeiden.

Der „Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis“ ist seit Ende 2022 als PDF erhältlich. QR-Code zum Download:



Fahrradstraßen im Netzzusammenhang denken

Die Einrichtung von Fahrradstraßen – insbesondere im innerstädtischen Verkehrsnetz – bietet eine große Chance, hochwertige Hauptverkehrsverbindungen für den Radverkehr zu realisieren und hiermit den Radverkehr zu fördern. Hierbei können Fahrradstraßen sowohl als Teil des innerstädtischen Radverkehrsnetzes und zur Realisierung von Radverkehrsachsen genutzt werden als auch als Teil von Radschnellverbindungen oder als Bestandteil von Radvorrangrouten dienen, die den Aufbau durchgehender Radnetze im zwischengemeindlichen und ländlichen Raum unterstützen. Um eine nach Möglichkeit hochwertige Verbindung für den Radverkehr bereitzustellen, sollte daher bei der Planung darauf geachtet werden, dass eine Fahrradstraße einen hohen Fahrkomfort und einen störungsfreien Verkehrsfluss für den Radverkehr bietet. Erstreckt sich eine Fahrradstraße über Knotenpunkte oder Einmündungen hinweg, so ist eine Vorfahrtregelung für die Fahrradstraße anzustreben.

Fahrradstraßen bieten noch viel mehr

Fahrradstraßen sind oft so gestaltet, dass sie die Sicherheit von Radfahrenden erhöhen. Sie ermöglichen außerdem ein komfortables und zügiges Radfahren und machen damit die Fahrradnutzung attraktiver. Der Radverkehr wird durch Fahrradstraßen, wenn diese im Netzzusammenhang geplant sind, gebündelt und beschleunigt, indem sie dem Radverkehr direkte Routen ermöglichen. Diese direkten und bequemen Verbindungen können den täglichen Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen spürbar erleichtern und dadurch ebenfalls die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel steigern.

Gleichzeitig können Fahrradstraßen Straßenzüge oder sogar ganze Gebiete vom Kfz-Durchgangsverkehr entlasten und so die Lebensqualität in diesen Bereichen erheblich steigern. Zusätzlich kann durch die Gestaltung einer Fahrradstraße auch das städtebauliche Erscheinungsbild einer Straße positiv beeinflusst werden, indem Platz für Bäume, Blumenbeete oder andere gestalterische Elemente sowie Aufenthaltsräume, durch die eine lebendige Nachbarschaft gefördert werden kann, geschaffen wird. Die Menschen fühlen sich in solchen Straßen wohler. Die

Planung von Fahrradstraßen ist daher nicht nur Teil der Verkehrsplanung einer Kommune, sondern auch Teil der Stadtplanung.

Sind Fahrradstraßen also Tempomacher der Verkehrswende?

Fahrradstraßen sind eindeutig ein Element, um die Verkehrswende zu beschleunigen. Sie bieten den Radfahrenden eine sichere und bequeme Möglichkeit an, sich fortzubewegen, und verbessern dabei gleichzeitig die Lebensqualität der Menschen. Fahrradstraßen können dazu ermutigen, Wege häufiger mit dem Rad zurückzulegen anstatt mit dem Pkw. Das spart Kosten, schont Ressourcen und fördert die Gesundheit. Es müssen nur mehr Fahrradstraßen umgesetzt werden.

Michael Vieten/P.3 Agentur/IGS mbH

Die Einrichtung und Eröffnung von Fahrradstraßen sollte immer mit umfassenden Kommunikationsmaßnahmen gekoppelt werden. Die AGFS NRW stellt ihren Mitgliedskommunen ab Anfang 2024 ein umfassendes Kommunikationspaket zu Fahrradstraßen bereit.



Foto: Sascha, AdobeStock

Fahrradstraßen überall

Münster, Dortmund und Bielefeld geben Radfahrenden Vorfahrt

Fahrradstraßen sind bereits seit 1997 Bestandteil der Straßenverkehrsordnung (StVO). Als schnell und kostengünstig umsetzbare Maßnahmen werden sie seit einigen Jahren von immer mehr Kommunen eingesetzt. Kein Wunder, denn insbesondere im innerstädtischen Verkehrsnetz bieten sie die Chance, hochwertige Hauptverkehrsverbindungen für den Radverkehr zu realisieren und hiermit nicht nur den Radverkehr zu fördern, sondern auch einen wesentlichen Beitrag zu einer klimagerechten Mobilität zu leisten. Als Fahrradstadt hat Münster bereits früh auf Fahrradstraßen als Infrastrukturelemente gesetzt und inzwischen eigene Gestaltungsstandards entwickelt. Auch in Dortmund und in Bielefeld gehören sie inzwischen zum Standardrepertoire – mit Erfolg.



Die Bismarckallee in Münster – Foto: Stadt Münster/Michael C. Möller

Münster: Fahrradstraßen 2.0 mit politisch beschlossenen Gestaltungsstandards

Bundesweit – so auch in Münster – waren Fahrradstraßen lange Zeit kaum von anderen Straßen zu unterscheiden. Darüber hinaus fehlte häufig eine ausreichend breite Fahrbahn, um komfortable Begegnungsverkehre von Radfahrenden zu ermöglichen. Schon seit Mitte 2019 gelten in Münster deshalb politisch beschlossene Gestaltungsstandards, so wie sie in den Niederlanden bereits seit vielen Jahren umgesetzt werden. Auf den ersten Münsteraner Fahrradstraßen ist das schon zu sehen:

- Rot steht für „Radfahren“
Die Fahrgassen werden flächig rot eingefärbt und mit dem Rad-Icon versehen. Münsteraner kennen die Farbe Rot von ihren Radwegen – die roten Fahrgassen werden dementsprechend mit Fahrradinfrastruktur assoziiert. Zudem signalisiert die Roteinfärbung den Vorrang des Radverkehrs und erhöht die Aufmerksamkeit.

- Radfahrende zuerst!
Fahrradstraßen haben Vorrang gegenüber einmündenden Nebenstraßen. Einmündungsbereiche werden zur Erhöhung der Aufmerksamkeit markiert, z.B. durch gestaltete „Tor-Situationen“ wie Aufpflasterungen oder beidseitige Inseln. Die Bevorrechtigung ermöglicht somit ein durchgängiges und flüssiges Radfahren.
- Komfort UND Verkehrssicherheit
Durch eine Fahrgassenbreite von 4 bis 5 m plus 0,5 bis 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz können Radfahrende problemlos nebeneinander fahren und einfach überholen. Parkraum wird deutlich reduziert oder entfällt ganz, wenn erforderlich. Um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu dämpfen, werden Fahrgassen, die breiter als 5 m sind, durch bauliche

Maßnahmen reduziert. Das Risiko von Unfällen durch Dooring oder ein- und ausparkende Kfz wird signifikant gesenkt, die Verkehrssicherheit gesteigert!

- Reduzierung bzw. Vermeidung des Kfz-Verkehrs
Ziel ist es, Kfz-Verkehr auf Fahrradstraßen zu vermeiden. Findet er in Ausnahmefällen statt, sind u.a. „Anlieger frei“-Regelungen in Verbindung mit baulichen Maßnahmen wie z.B. Diagonalsperren das Mittel der Wahl. So wird Durchgangsverkehr unterbunden.

Einbindung der Öffentlichkeit

Um die Planungen zu Fahrradstraßen 2.0 frühzeitig und transparent zu kommunizieren, hat die Stadtverwaltung auch Leitlinien für ein Kommunikationskonzept aufgestellt, die bei allen Um- und Neuplanungen von Fahrradstraßen 2.0 umgesetzt werden. Die Formate dieser informellen Beteiligungsprozesse werden auf die jeweilige örtliche Situation und Planung angepasst. Sie reichen von Quartiersspaziergängen über Infostände im Straßenraum bis hin zu Online-Umfragen. Ziel ist es, durch eine breite Einbindung der Öffentlichkeit über Ziel und Zweck der Maßnahme zu informieren, die Expertise der Bürger:innen einzuholen, aber auch Akzeptanz für die Umgestaltung zu schaffen.

Das hat's gebracht

Beobachtungen in Münster zeigen, dass sich durch die Umgestaltung von Fahrradstraßen mit den neuen Qualitätsstandards Radfahrende selbstbewusster im Straßenraum fortbewegen. Durch die Fahrgassenbreite, die Bevorrechtigung an einmündenden Straßen sowie das verringerte Kfz-Aufkommen ist der Gewinn v.a. für die Menschen hoch, die unsicher im Radfahren sind. Zudem wird in den meisten Straßenräumen durch die Umgestaltung auch den Fußgänger:innen mehr Platz eingeräumt. Bislang wurden in Münster bereits 13 Fahrradstraßen 2.0 mit einer Gesamtlänge von 8,2 km umgestaltet. Weitere Fahrradstraßen 2.0 sind bereits in Planung. Das Konzept wurde aufgrund der konsequenten Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraumes beim Deutschen Fahrradpreis

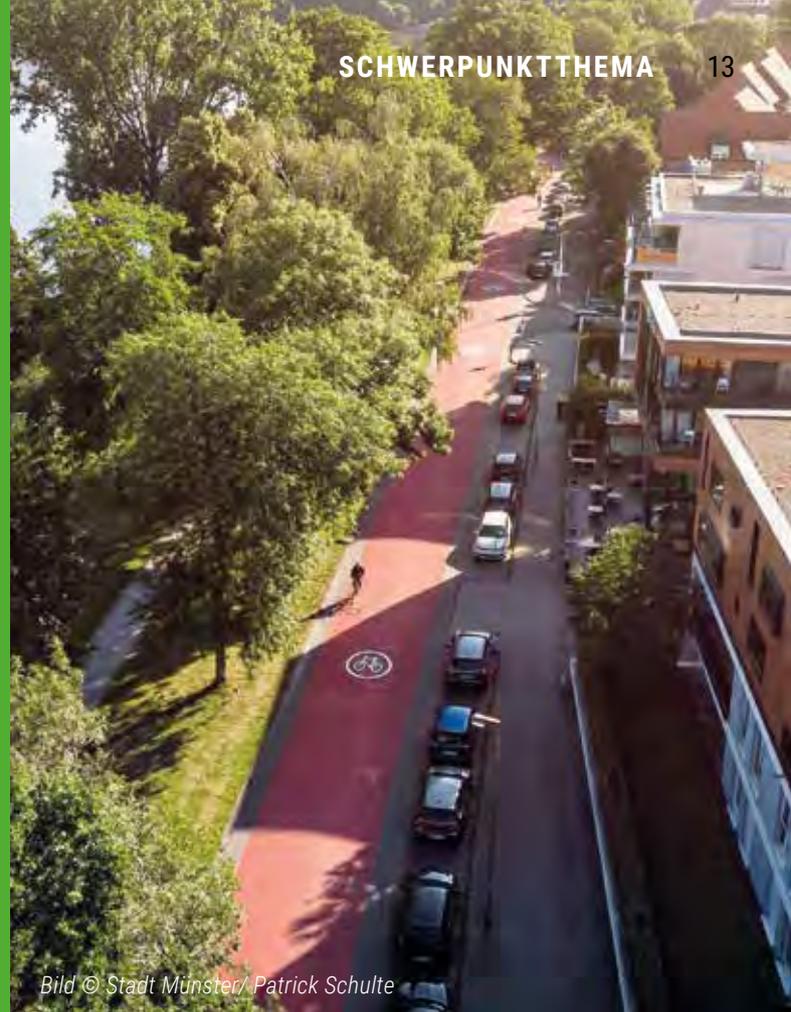


Bild © Stadt Münster/ Patrick Schulte

2021 mit dem zweiten Platz in der Kategorie „Infrastruktur“ ausgezeichnet.

In Dortmund zeigen die Investitionen Wirkung

Fahrradstraßen können nicht nur als Element innerstädtischer Radverkehrsnetze genutzt werden. Genauso können sie als Teil von Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten dienen, die den Aufbau durchgehender Radnetze im zwischengemeindlichen und ländlichen Raum unterstützen. So wie im Fall des Radschnellwegs Ruhr (RS1). 24 km der Radschnellverbindung, die zukünftig das Ruhrgebiet von West nach Ost verbinden soll, führen durch Dortmund. Der erste fertiggestellte Abschnitt befindet sich im innerstädtischen Kreuzviertel, wo er als Fahrradstraße geführt wird.

Breitere Fahrbahn, weniger Parkstände

Die Umbauarbeiten starteten im April 2021. Der Asphalt musste vollständig erneuert werden. An Engstellen wurde die Fahrbahn von 4,20 m auf 5,00 m erweitert, um den Begegnungsverkehr zwischen Kfz und nebeneinanderfahrenden Radfahrenden zu ermöglichen. An diesen Stellen sind Parkstände entfernt worden. Dadurch konnte auch



Bild © Stadt Münster



Oben: Der Radschnellweg Ruhr (RS1) wird im Dortmunder Kreuzviertel als Fahrradstraße geführt. Rechts. Mit großen Bannern informiert die Stadt über die Regeln, die in Fahrradstraßen gelten – Fotos: Stadt Dortmund/Hendrik Konietzny



der verbleibende Fußweg verbreitert werden. Die Rechts-vor-links-Regelung wurde auf dem gesamten Abschnitt aufgehoben, sodass alle Verkehrsteilnehmer:innen auf dem RS1 Vorfahrt haben. Neben der Beschilderung (Verkehrszeichen 205 mit Zusatzzeichen 1000-32) weisen die grünen Fahrbahnmarkierungen und die Roteinfärbung von Kreuzungsbereichen auf die geänderte Vorfahrt hin. Die Markierung sogenannter Hai-fischzähne verdeutlicht in Einmündungsbereichen die Wartepflicht des einfahrenden Verkehrs. Da es sich um eine als Fahrradstraße geführte Radschnellverbindung handelt, ist sie mit der für den RS1 typischen grünen Fahrbahnrandmarkierung und RS1-Piktogrammen markiert.

400% mehr Radverkehr

Die Umwidmung zur Fahrradstraße zeigt großen Erfolg: Die Zahl der Radfahrenden hat sich dort innerhalb eines Jahres seit der Eröffnung im Dezember 2021 vervierfacht. Im August 2022 waren dort teilweise mehr Fahrräder unterwegs als Autos. In einem Abschnitt ist der Radverkehr mit 1.773 Radfahrenden am Tag sogar um fast 400% (+1.326 Radfahrende pro Tag) im Vergleich zu Zählungen im Mai 2016 gestiegen. Weitere Abschnitte des RS1 im Dortmunder Stadtgebiet, die ebenfalls als Fahrradstraßen ausgebaut werden sollen, sind vollständig in Planung.

Arndtstraße und Lange Reihe: mehr Fahrräder, weniger Autos

Auch mit den zwei weiteren Fahrradstraßen in der östlichen Dortmunder Innenstadt hat die Stadt gute Erfahrungen gemacht. In den Fahrradstra-

ßen Arndtstraße und Lange Reihe, die die Erreichbarkeit der Innenstadt aus östlicher Richtung erleichtern, wurden im Juni 2022 mit 1.420 Radfahrenden am Tag mehr als 60% mehr Radfahrende gezählt als ein Jahr früher vor der Einrichtung der Fahrradstraße – bei gleichzeitig deutlich weniger Kfz. Die Arndtstraße mündet zudem im Rad-wall, der fahrradfreundlich umgestalteten Wallstraße, welche die Dortmunder Innenstadt umgibt. Damit ist sie eine zentrale Achse des Dortmunder Radverkehrsnetzes.

Kommunikation ist das A und O

Damit die Fahrradstraßen angenommen und die dort geltenden Regeln eingehalten werden, kommuniziert auch die Stadt Dortmund vielseitig, was auf Fahrradstraßen erlaubt ist: mit Hauswurfsendungen für Anlieger:innen, großflächigen Bannern, Pressemeldungen und Informationsveranstaltungen von Polizei und Stadtverwaltung sowie auf der städtischen Internetseite.

Fahrradstraße im Bielefelder Osten

Die Verbindung Ehlenruper Weg und Rohrteichstraße führt aus den östlichen Stadtbezirken Bielefelds direkt in die Altstadt. Basierend auf dem städtischen Radverkehrskonzept, wurde sie als erste Fahrradstraßenmaßnahme mit großer Bürgerbeteiligung und zwei Testphasen umgesetzt.



Testung von Diagonalsperren in Bielefeld –

Foto: Amt für Verkehr/Stadt Bielefeld

Ausgangslage: Fahrradstraße mit Mängeln

Schon vor Beginn der Umgestaltung machten Radfahrer:innen die Hälfte des Verkehrs am Ehlen-truper Weg aus, der bereits als Fahrradstraße ausgewiesen war. Die derzeitigen Bedingungen waren aber noch nicht optimal. Die beidseitig halb auf den Gehwegen parkenden Autos verengten die Fahrbahn und machten Nebeneinander fahren und Begegnungsverkehr unmöglich. Aufgrund des Platzmangels konnten Radfahrende nicht überholt werden. Auch Liefer- und Müllfahrzeuge hatten oft Mühe durchzukommen. Fußgänger:innen hatten auf dem Bürgersteig vielerorts keinen Platz zum Ausweichen und mit Kinderwagen oder Rollator war es doppelt schwierig.

Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Eine große Herausforderung bestand daher in der Neuordnung des ruhenden Verkehrs. Das halbhüftige Parken auf den Gehwegen wurde vollständig zurückgenommen. Hierdurch ist in vielen Abschnitten nur noch einseitiges Parken möglich, im engsten Abschnitt musste das Parken vollständig entfallen. Als Kompromiss wurden durch punktuelle Einengungen der Fahrradstraße einige Stellplätze erhalten. Sieben Ladezonen wurden entlang der Strecke eingerichtet. Entlang der gesamten Strecke wurden mobile Fahrradbügel aufgestellt. Zwei neue Carsharing-Standorte ergänzen das Angebot.

Anpassung der Verkehrsführung in zwei Testphasen

Die Fahrradstraße hat im Zuge der Umgestaltung Vorrang gegenüber den einmündenden Straßen erhalten. In einer ersten Testphase von Oktober 2022 bis März 2023 wurden zunächst Einbahnstraßenregelungen erprobt. Im April 2023 startete die zweite Testphase mit der Einrichtung von Diagonalsperren.

Deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs

Vor, während und nach den Testphasen wurden Verkehrserhebungen entlang der Strecke und im Quartier durchgeführt. Zusammen mit Verkehrsbeobachtungen und einer Dauerzählstelle für den Radverkehr ergibt sich ein umfangreiches Bild über die Veränderungen der Verkehre. Während sowohl gegenläufige Einbahnstraßen als auch Diagonalsperren zu einer deutlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der Fahrradstraße (~ 60%) führten, kam es bei durchgehenden Einbahnstraßen zu einem höheren Verkehrsaufkommen in Einbahnstraßenrichtung. In den Umliegenden Quartieren wurde ein Anstieg des MIV verzeichnet, die Verkehrsbelastung auf den Straßen ist jedoch weiterhin gering (~ 800 Kfz/24h). Der Radverkehr stieg während der gesamten Laufzeit stetig an. Gegenüber dem Vorjahr ist er um rund 20% gestiegen.

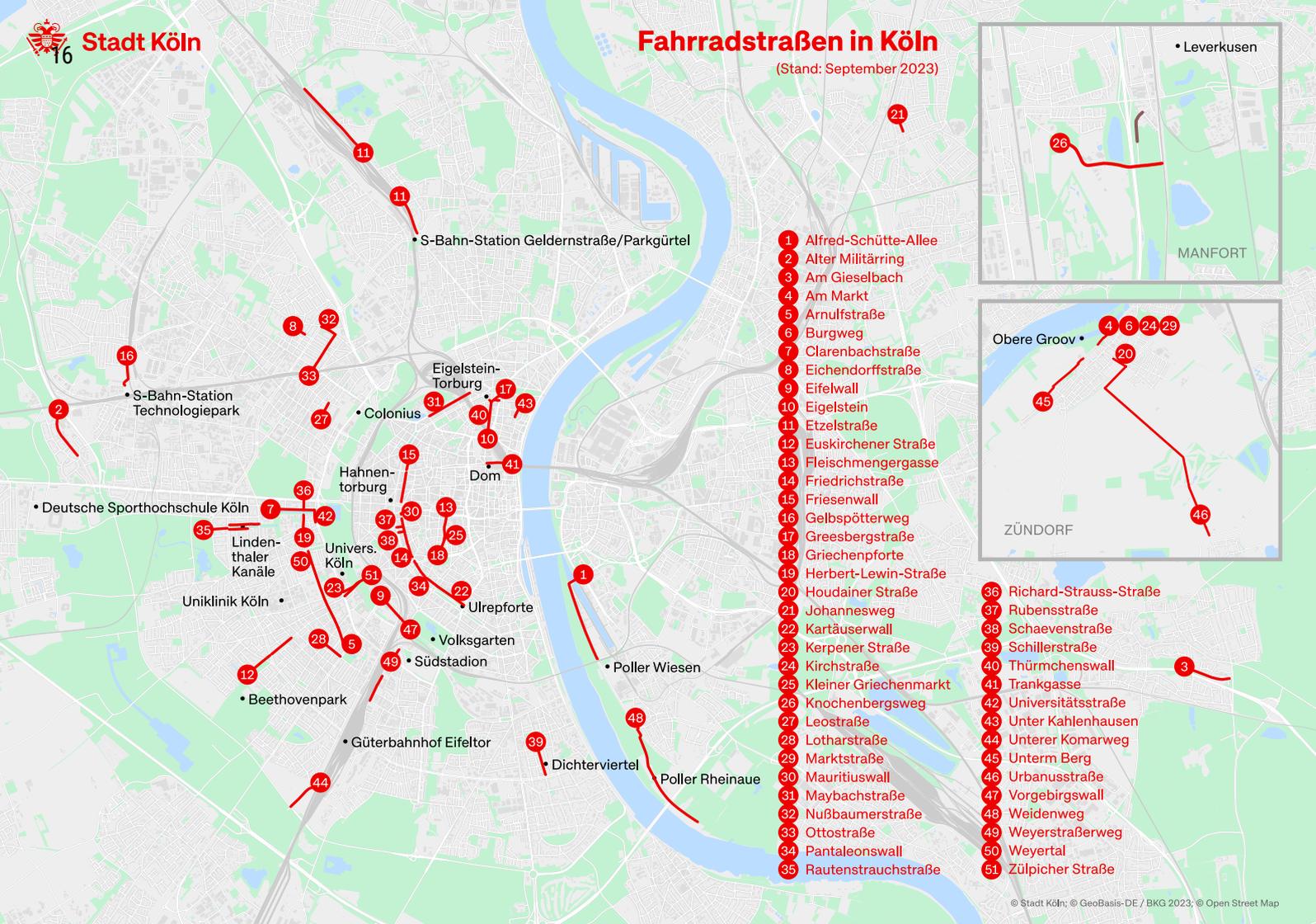
Breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit

Der gesamte Prozess wurde durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit mit verschiedenen digitalen und analogen Beteiligungsangeboten begleitet. Eine eigene Homepage informiert über den aktuellen Stand und bot während der Testphasen die Möglichkeit, über eine Karte direkte Kommentare zu den Testphasen und möglichen Problemen zu übermitteln. Vor dem Start der Testphasen wurden die Anwohner:innen mit Flyern über die angepassten Verkehrsführungen informiert. Zu Beginn der jeweiligen Testphase standen die Projektmitarbeiter:innen an Infoständen entlang der Fahrradstraße Interessierten zum Austausch zur Verfügung. Parallel klärte eine Kampagne mit großen Bannern und einzelnen Plakaten entlang der Strecke über die Regeln in der Fahrradstraße auf.

Wirkungsvoller Maßnahmenmix

Die Erfahrungen und die Rückmeldungen der Nutzer:innen haben gezeigt, dass die Kombination aus angepasster Fahrbahnbreite und Bevorrechtigung der Fahrradstraße in Verbindung mit Restriktionen für den MIV sinnvoll ist. Die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität in der Fahrradstraße konnten deutlich gesteigert werden. Weitere Informationen und Hintergründe zur Fahrradstraße unter: www.fahrradstrasse-bi.de

*Autor:innen: Fahrradbüro/Stadt Münster,
Nora Anna Niebel/Stadt Bielefeld,
Heike Thelen/Stadt Dortmund,
Julia Groth/P.3 Agentur
für Kommunikation und Mobilität*



- 1 Alfred-Schütte-Allee
- 2 Alter Militärring
- 3 Am Gieselbach
- 4 Am Markt
- 5 Arnulfstraße
- 6 Burgweg
- 7 Clarenbachstraße
- 8 Eichendorffstraße
- 9 Eifelwall
- 10 Eigelstein
- 11 Etzelstraße
- 12 Euskirchener Straße
- 13 Fleischmengergasse
- 14 Friedrichstraße
- 15 Friesenwall
- 16 Gelbspötterweg
- 17 Greesbergstraße
- 18 Griechenpforte
- 19 Herbert-Lewin-Straße
- 20 Houdainer Straße
- 21 Johannesweg
- 22 Kartäuserwall
- 23 Kerpener Straße
- 24 Kirchstraße
- 25 Kleiner Griechenmarkt
- 26 Knochenbergweg
- 27 Leostraße
- 28 Lotharstraße
- 29 Marktstraße
- 30 Mauritiuswall
- 31 Maybachstraße
- 32 Nußbaumerstraße
- 33 Ottostraße
- 34 Pantaleonswall
- 35 Rautenstrauchstraße

- 36 Richard-Strauss-Straße
- 37 Rubensstraße
- 38 Schaevenstraße
- 39 Schillerstraße
- 40 Thürmchenswall
- 41 Trankgasse
- 42 Universitätsstraße
- 43 Unter Kahlenhausen
- 44 Unterer Komarweg
- 45 Unterm Berg
- 46 Urbanusstraße
- 47 Vorgebirgswall
- 48 Weidenweg
- 49 Weyerstraßerweg
- 50 Weyertal
- 51 Zülpicher Straße

© Stadt Köln; © GeoBasis-DE / BKG 2023; © Open Street Map

Übersichtskarte der Fahrradstraßen in Köln – Karte: Stadt Köln

Fahrradstraßen in Köln – ein aktueller Überblick

Das Kölner Fahrradstraßennetz wächst weiter

Seit 2017 hat sich die Gesamtlänge der Fahrradstraßenkilometer von 5 km auf etwa 25 km vervielfacht. Die Stadt Köln plant, das Fahrradstraßennetz intensiv auszubauen und immer mehr durchgängig, sicher und komfortabel befahrbare Routen zu entwickeln. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen die Regeln in der Fahrradstraße kennen. Die Stadt Köln führt daher eine umfangreiche Fahrradstraßenkampagne durch, die u.a. eine Erklärtafel beinhaltet.

Fahrradstraßennetzpläne für sämtliche Stadtbezirke

Auf der Grundlage der bezirksbezogenen Radverkehrskonzepte entwickelt die Stadt Köln derzeit Fahrradstraßen-

netzpläne für das gesamte Stadtgebiet. Für drei von neun Bezirken (Innenstadt 2016, Ehrenfeld 2021 und Lindenthal 2023) liegen bereits politisch beschlossene Fahrradstraßennetzpläne vor. In Bezug auf die übrigen sechs Stadtbezirke besteht das Ziel darin, bis Ende 2023 Beschlussvorlagen mit entsprechenden Fahrradstraßennetzplänen zu erstellen und in die entsprechenden Gremien einzubringen.

Neue Standards

Mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt wurden Fahrradstraßenstandards hinsichtlich der Fahrbahnbreite, Piktogrammen und einer Bevorrechtigung an Knotenpunkten

entwickelt. Diese wurden in der Vergangenheit bereits mehrfach angewendet und zum Teil um weitere Standards ergänzt, wie z.B. dem Sicherheitstrennstreifen zum Parken, Flächen für das Fahrradparken oder Sharingangebote, Multifunktionsstreifen oder das Prinzip der freien Ecke. Auf der Grundlage des neuen AGFS-Leitfadens wurden zudem die Markierungsdetails weiterentwickelt. Künftig werden die Fahrradstraßen in Köln in Abhängigkeit von der Netzbedeutung mit einem roten oder grünen Begleitstrich ausgestattet. Erste Projekte sind bereits in Planung.

51. Fahrradstraße eingerichtet

Mit der kürzlich fertiggestellten Maybachstraße konnte zwischenzeitlich die 51. Kölner Fahrradstraße eingerichtet werden. Bei der Maybachstraße handelt es sich bereits heute um eine stark frequentierte Achse, die täglich von etwa 6.000 Radfahrenden befahren wird.

Ein neues Element stellt der Sicherheitstrennstreifen zum Parken dar, der künftig auch in weiteren Fahrradstraßen angewendet werden soll. Es handelt sich dabei um eine gestrichelte Linie, die Zusammenstößen von Radfahrenden mit sich öffnenden Autotüren („Dooring“) vorbeugen soll.



Sicherheitstrennstreifen zum Parken – Foto: Stadt Köln

Neue Fahrradstraße Pantaleonswall macht Schulweg sicherer

Zu Beginn des neuen Schuljahres hat die Stadt Köln im Pantaleonswall eine weitere Fahrradstraße eingerichtet und damit deutliche Verbesserungen auf einer wichtigen Schulwegverbindung geschaffen. Durch die Umwandlung von etwa 25 Parkplätzen haben zu Fuß Gehende künftig

mehr Platz und werden beim Überqueren der Fahrbahn besser gesehen. An den Kreuzungsbereichen Am Trutzenberg / Waisenhausgasse haben wir mittels Markierungen neue Querungsflächen nach dem Prinzip der freien Ecke geschaffen. Um die Sichtbeziehungen gegen Falschparkende dauerhaft abzusichern, wurden Markierungen aufgetragen und Fahrradabstellanlagen installiert.



Hohe Auslastung der Fahrradabstellanlagen nach kurzer Zeit

Foto: Stadt Köln

Zur Wiederherstellung der Barrierefreiheit und der Mindestbreiten der Gehwege sind zudem in Teilabschnitten einseitig die Stellplätze entfallen. Die Fahrgasse wird hierdurch auf rund 4 m verbreitert, um den Radfahrenden ein sichereres und komfortables Vorankommen auch entgegen der Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs zu ermöglichen. Außerdem konnte auch auf dem Pantaleonswall ein sogenannter „Multifunktionsstreifen“ eingerichtet werden. Hier finden Schilderpfosten, Parkscheinautomaten, Fahrradabstellanlagen (auch für Lastenfahrräder) für etwa 140 Fahrräder und sonstige Einbauten Platz. Mit dem Multifunktionsstreifen werden die Gehwege entlastet und zu Fuß Gehenden steht künftig mehr Raum zum entspannten Flanieren zur Verfügung.

Fahrradstraßenfakten

- 51 Fahrradstraßen
- Circa 25 km Gesamtlänge
- Vier autofreie Fahrradstraßenabschnitte: Zülpicher Straße, Eifelwall, Knochenbergsweg und Fleischmengergasse

Oliver Klaholz/Stadt Köln

Zahlen – Daten – Fakten

Fahrradstraßen: Das denken die Nutzer:innen

Kleine Geschichte der Fahrradstraßen

1978: Die Freie Hansestadt Bremen errichtet die erste Fahrradstraße Deutschlands. Damals war das Element noch nicht in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorgesehen.

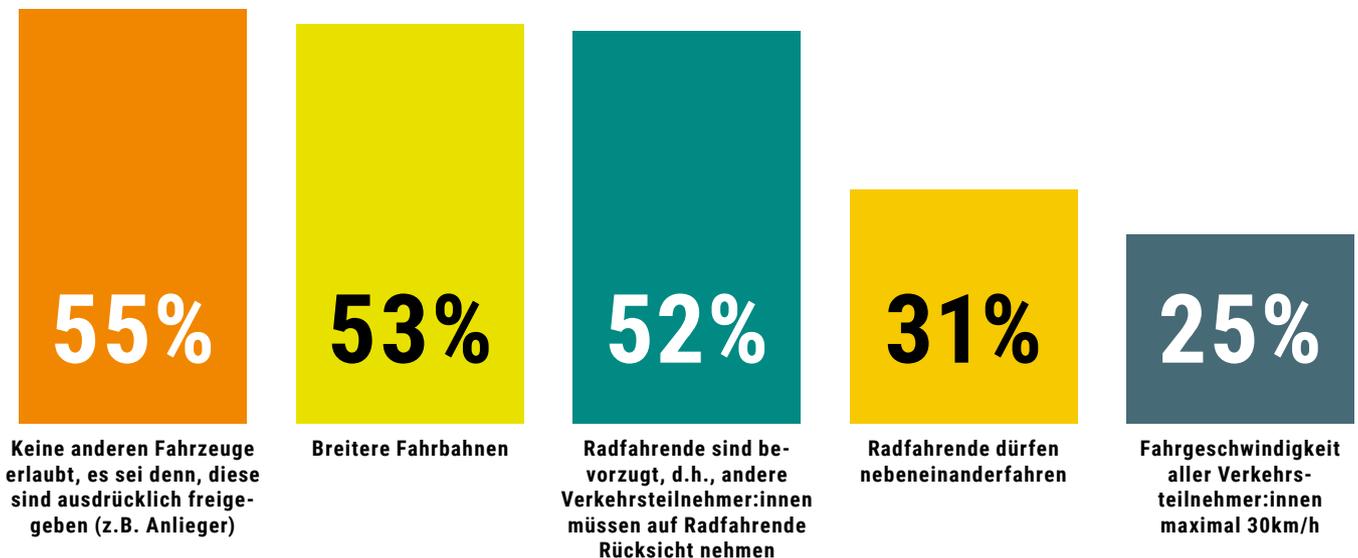
1997: Fahrradstraßen werden offiziell in die StVO aufgenommen.

2020: Mit der StVO-Novelle wird ein neues Instrument eingeführt: die Fahrradzone. Hier gelten die gleichen Regeln wie in Fahrradstraßen.

(https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Leitfaden_Fahrradstrassen_02_07_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=1)

Diese Vorteile von Fahrradstraßen schätzen die Nutzer:innen am meisten

(Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1128258/umfrage/umfrage-zu-vorteilen-von-fahrradstrassen-in-deutschland/> [2019])



39%

der Befragten des Fahrradmonitors 2021 forderten von der Politik, mehr Fahrradstraßen zu bauen. Damit fallen Fahrradstraßen unter die fünf dringlichsten Forderungen an die Politik.

(Fahrrad-Monitor 2021 mit Zahlen, Daten und Fakten – Pedelecs und E-Bikes (pedelec-elektro-fahrrad.de) [strassen_02_07_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Leitfaden_Fahrradstrassen_02_07_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=1))

Zu schnell fahrende Autos senken das Sicherheitsgefühl in Fahrradstraßen

Eine Langzeituntersuchung der Hochschule Darmstadt zu einer Fahrradstraße in Offenbach ergab ein abnehmendes Sicherheitsempfinden bei den Befragten. Stimmt 2018 noch 73% der Aussage zu, dass Fahrradstraßen eine erhöhte Sicherheit bieten, waren es vier Jahre später nur noch 34% (trifft sehr zu + trifft zu). Die Radfahrenden gaben an, sich von zu schnell fahrenden Autos verunsichert zu fühlen.

(Quelle: Bike Offenbach – Monitoring; Hochschule Darmstadt [2023])

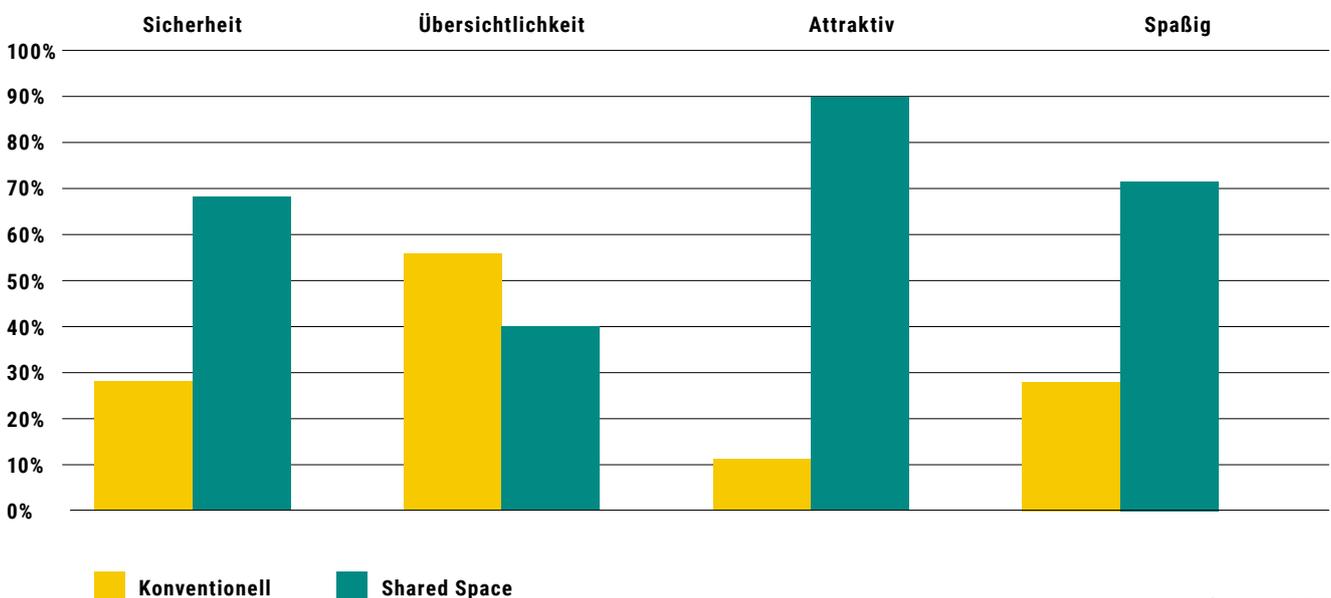
„Fahrradstraßen bieten eine erhöhte Sicherheit für Radfahrende.“



Gutes Design hängt von den Nutzer:innen ab

Fahrradstraßen, die nach dem Shared-Space-Prinzip gestaltet sind, werden von den Verkehrsteilnehmer:innen als sicherstes, attraktivstes und spaßigstes Design eingeschätzt. Die „konventionelle“ Fahrradstraßengestaltung mit längs der Fahrbahn markierter Dooring-Zone wird dagegen als am übersichtlichsten wahrgenommen. Radfahrende und zu Fuß Gehende befürworten eher das Shared-Space-Design, während Autofahrer:innen „konventionelle“ Fahrradstraßen bevorzugen.

(Quelle: What is a good design for a cycle street? – User perceptions of safety and attractiveness of different street layouts; Hannah Müggenburg, Andreas Blitz, Martin Lanzendorf; 2022)



Update PLANE DEINE STADT!

Berufskampagne weckt Interesse für die Zukunft der Verkehrsplanung auf Messen in NRW

Die Berufskampagne „PLANE DEINE STADT!“ hat es sich zur Aufgabe gemacht, Schüler:innen und Student:innen für die spannende Welt der Verkehrsplanung zu begeistern. In den Monaten August und September 2023 präsentierte sich die Kampagne auf zwei Orientierungsmessen und einer kommunalen Netzwerkveranstaltung für Mobilität in Nordrhein-Westfalen, um das Bewusstsein für den Beruf „Verkehrsplaner:in“ zu schärfen.

Messeauftakt in Dortmund

Der Messestart der Kampagne fand in Dortmund statt, wo PLANE DEINE STADT! auf der Messe „Einstieg“, der größten Messe für Ausbildung und Studium im Ruhrgebiet, vertreten war. Jugendliche nutzten die Gelegenheit, diverse Informationen über das Berufsbild „Verkehrsplaner:in“ und das dazugehörige Studium zu erhalten. Ein besonderes Highlight war der 20-minütige Talk mit dem Titel „Alles über einen Job mit Zukunft: Verkehrsplaner:in“, der zahlreiche Fragen der interessierten Besucher:innen beantwortete. Insgesamt nutzten fast 3.000 Menschen die Chance, sich auf der Messe über Job-, Studien- und Ausbildungsmöglichkeiten zu informieren.

Großes Interesse in Köln

Auch in Köln setzte die Kampagne ihre Mission fort. Auf der Studien- und Ausbildungsmesse „Stuzubi“ konnten junge Interessierte im Rahmen des Stuzubi Job Slam in nur drei Minuten herausfinden, ob der Beruf „Verkehrsplaner:in“ zu ihnen passt. Über 500 Zuschauer:innen vor Ort und 142 digitale Zuschauer:innen im Live-Stream verfolgten gespannt die Präsentation. Am Stand von PLANE DEINE STADT! erhielten



Oben: Auf der Messe Einstieg in Dortmund erfuhr das Publikum im 20-minütigen Talk alles über einen Job mit Zukunft: Verkehrsplaner/in.
– Foto: P.3Agentur für Kommunikation und Mobilität

Links: Der Informationsstand auf dem interkommunalen Mobilitätstag in Troisdorf. – Foto: P.3Agentur für Kommunikation und Mobilität



Schüler:innen Einblicke in die Vielfalt des Berufs und erfahren, wie dieser mit Klimaschutz und Mobilität in Verbindung steht. Im Schnitt führten die Aussteller:innen während der Messe 142 Gespräche. Das Interesse an einem zukunftsweisenden Beruf wie Verkehrsplaner:in ist hoch.

Den Abschluss bildete der Interkommunale Mobilitätstag (IMT) in Troisdorf am 29. September 2023 mit dem Thema „Nachhaltige und betriebliche Mobilität“. Die Berufskampagne präsentierte auf der begleitenden Messe ihr Angebot und knüpfte Kontakte zu Mobilitätsexpert:innen sowie interessierten Bürger:innen.

Schul-Werkstatt auch 2023 wieder auf Tour

Auch die Schul-Werkstatt der Berufskampagne „PLANE DEINE STADT!“ geht im Winter 2023 wieder auf Tour an Schulen in AGFS-Mitgliedskommunen. Los geht's in der Stadt Langenfeld, gefolgt von Grevenbroich und Odenthal. Die Schüler:innen erhalten Einblicke in die Themen „Stadt der kurzen Wege“, „grüne Stadt“ und „lebenswerte Stadt“. Dabei bewältigen sie eigenständig Herausforderungen der Verkehrsplanung. Dazu gehört beispielsweise die Neugestaltung des direkten Schulwegs, etwa in Form einer Fahrradstraße oder durch die Schaffung breiterer Gehwege im Seitenraum. Bei Interesse können sich Mitgliedskommunen unter info@plane-deine-stadt.de bewerben.

Verkehrsministerium fördert Fahrradprofessur für Nordrhein-Westfalen

Wichtiger Beitrag gegen Fachkräftemangel und Planungsstau

Die Landesregierung will den Fachkräftemangel in der Planung und dem Bau der Radverkehrsinfrastruktur beheben und fördert deshalb eine Fahrradprofessur aus Landesmitteln. Ziel ist, dass in Nordrhein-Westfalen Fachkräfte insbesondere für den Landesbetrieb Straßenbau und den kommunalen Bereich auf hohem Niveau ausgebildet werden sollen. Mit einer Professur kann das Land auch über die akademische Schiene für eine langfristige Ausbaubeschleunigung der Radverkehrsinfrastruktur sorgen. Gefördert durch Bundesmittel ist an der Bergischen Universität Wuppertal bereits eine Fahrradprofessur eingerichtet worden. Das Land hat die Universität bei der Bewerbung unterstützt.

Der Radverkehr hat in den letzten Jahren für die Mobilität der Menschen in Nordrhein-Westfalen enorm an Bedeutung gewonnen. Dieser Entwicklung trägt die Landesregierung mit der Schaffung einer komfortablen und sicheren Radwegeinfrastruktur Rechnung. Neben den finanziellen Mitteln werden hierfür v.a. Fachkräfte benötigt. Aus diesem Grund finanziert das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen eine Professur mit dem Studieninhalt Radverkehr. Interessierte

Hochschulen und Universitäten konnten bis zum 31. Oktober 2023 ihr Interesse bekunden.

Nun werden die Interessenbekundungen durch ein Begutachtungsgremium abschließend bewertet. Die Bewertung wird sich v.a. daran orientieren, inwieweit die Konzepte und die eingereichten Unterlagen das Potenzial besitzen, das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW, die Ziele des Landes sowie die Behebung des Fachkräftemangels im Bereich von Planung und Bau von Radverkehrsinfrastruktur umzusetzen.

In einem zweiten Schritt wird nach Prüfung und Bewertung der eingegangenen Interessenbekundungen die vom Begutachtungsgremium ausgewählte Hochschule bis zum 31. Dezember 2023 zur Antragstellung aufgefordert. Die aufgeforderte Hochschule hat dann die Möglichkeit, bis zum 29. Februar 2024 einen förmlichen Förderantrag einzureichen. Die Förderung soll aus den Mitteln der Nahmobilität erfolgen.

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



Helge Hillnhütter studierte Architektur und Städtebau in Deutschland, Großbritannien und Italien. Berufliche Stationen führten ihn nach Tansania, China und Bahrain. Seine Promotion verfasste er in Norwegen, wo er seit 2018 assoziierter Professor an der Norwegischen technischen Universität (NTNU) in Trondheim ist. Er erforscht, wie sich die Gestaltung und die Wahrnehmung des Stadtraums auf den Fußverkehr und den Zugang zum ÖPNV auswirken.

Gehen mit Good Vibes

Der Stadtraum macht's

Professor Helge Hillnhütter spricht im Interview über die Potenziale des Fußverkehrs für die Verkehrswende sowie die Anwendung psychologischer Erkenntnisse in der Stadt- und Verkehrsplanung.

nahmobil: Herr Hillnhütter, Sie erforschen eine der grundlegendsten und selbstverständlichsten Arten, sich fortzubewegen: das Zufußgehen. Wie unterscheidet sich Gehen von anderen Verkehrsarten?

Stellen Sie sich eine dieser hochfrequentierten Kreuzungen in einer Megacity wie zum Beispiel Tokyo vor, die man aus einem Hochhaus aus der Vogelperspektive beobachten kann. Die wartenden Menschenmassen gehen bei Grün aufeinander zu, treffen sich in der Mitte der Kreuzung und gleiten scheinbar reibungslos aneinander vorbei, ohne dass es zu Unfällen kommt. Das können so nur Fußgänger. Dieselbe Situation würde bei Radfahrern zu einem Chaos führen und mit Autos wäre sie gar nicht denkbar.

Warum funktioniert das unter Fußgängern?

Fußgänger brauchen wenig Platz, sind sehr wendig und haben keinen Bremsweg oder keinen Kurvenradius. Wenn

der Platz eng wird, drehen sie sich leicht zur Seite. Sie können sehr schnell und intuitiv auf ihre Umwelt reagieren. Mit subtilen körperlichen Gesten kommunizieren wir als Fußgänger miteinander, um nicht zu kollidieren. Das alles passiert meistens unbewusst. Das Gehen und Navigieren zu Fuß ist hochkomplex – es ist heute technisch immer noch sehr aufwendig, Roboter zu bauen, die auf zwei Beinen gehen können. Wir Menschen meistern es hingegen ohne Mühe und sind wahre Meister darin, obwohl uns das selten bewusst ist. Diese Merkmale des Gehens unter-

scheiden die Mobilität zu Fuß von allen anderen Mobilitätsarten auf Rädern.

Warum ist der Stadtraum so wichtig für die Fußgänger?

Das Zufußgehen ist eine Outdoor-Verkehrsart. Es

gibt keine Pufferzone zwischen mir und der Umwelt. Als Fußgänger nehme ich mehr als alle anderen Verkehrsteilnehmer meine Umwelt mit allen fünf Sinnen wahr und bin mehr als jeder andere Verkehrsteilnehmer mit meiner Umgebung in Interaktion. Hier kommt auch die Psychologie ins Spiel: Denn wie wir unsere Umgebung wahrnehmen, hat Auswirkungen auf unsere Gefühle. Dabei spielt gerade der visuelle Eindruck eine große Rolle: 80 Prozent der



Die Gestaltung unserer Stadträume beeinflusst also nicht nur, ob wir gehen, sondern auch, wie weit wir gehen.

Informationen, die unser Gehirn verarbeitet, sind visuelle Informationen.

Das heißt, was Fußgänger auf ihrem Weg sehen, bestimmt, wie sie sich fühlen?

Vereinfacht gesagt: Ja. Wir haben das Verhalten von Fußgängern an unterschiedlichen Orten untersucht und die Kopf- und Augenbewegungen ausgewertet. Passanten an Straßen mit hohem Kfz-Verkehr und langen, eintönigen Fassaden bewegen ihren Kopf kaum und blicken vermehrt auf die Oberfläche des Fußweges vor ihnen oder auf ihre Handys. In lebendigen Stadtzentren dagegen, wo viele Fußgänger unterwegs sind und Schaufenster den Weg säumen, bewegen sich die Augen permanent hin und her. Die Menschen treten in Interaktion mit ihrer Umgebung und wenden sich ihr zu.

Und diese Interaktion führt dazu, dass wir uns gut fühlen?

Zunächst einmal belegt unsere Untersuchung, dass Menschen auf die gebaute Umgebung reagieren. Das kann man beobachten, aber man kann es auch durch Befragungen belegen. Mithilfe der Psychologie kann man die Reaktionen der Fußgänger auf die Umwelt erklären. Wichtig ist, wie stimulierend wir einen Stadtraum empfinden und ob wir diese Stimulanz als angenehm empfinden. Beides zusammen beeinflusst unsere Emotionen und wie wir die Zeit und die Distanz wahrnehmen. Visuelle Sinneswahrnehmungen sind sehr wichtig, aber auch was wir hören, riechen oder anfassen können.

Wie hängt die Wahrnehmung von Stadträumen mit der Empfindung von Zeit und unseren Gefühlen zusammen?

Menschen nehmen Zeit nicht als Konstante wahr. Auf eintönigen Gehwegen fühlen wir uns gelangweilt, was dazu führt, dass wir die Zeit dort als länger empfinden. In angenehm stimulierenden Stadträumen vergeht die empfundene Zeit schneller. Wege fühlen sich dann kürzer an. Die Wahrnehmung der zurückgelegten Distanz kann um bis zu 30 Prozent von der tatsächlichen Distanz abweichen. An einer viel befahrenen Straße gibt es zwar viele Reize, diese

empfinden die meisten Menschen aber als unangenehm. Das erzeugt Stress. Anders ist es in einer Fußgängerzone. Hier werden viele Reize als angenehm wahrgenommen, was Gefühle wie Freude oder eine neugierige Aufregung generiert. Den Einfluss des Stadtraumes auf Emotionen und Zeitempfinden können wir auf der Basis von psychologischen Erkenntnissen messen und quantifizieren. Die

Gestaltung unserer Stadträume beeinflusst also nicht nur, ob wir gehen, sondern auch, wie weit wir gehen.

Welche Rolle spielt der Fußverkehr für den ÖPNV?

Bislang versteht man den Fußverkehr nur als „erste und letzte Meile“ des ÖPNV. Mehr als 90 Prozent der Menschen, die Busse und Bahnen in Städten nutzen, gehen zu Fuß zu den Haltestellen. Das Fahrrad spielt dabei eine untergeordnete Rolle. Interessant ist, dass ÖPNV-Nutzer fast 50 Prozent der gesamten Reisezeit gar nicht im Bus oder in der Bahn verbringen. Sie gehen zur Haltestelle, warten oder gehen beim Umsteigen zwischen zwei Haltestellen oder Bahnsteigen. Wir haben auch gesicherte Erkenntnisse darüber, dass sich fast 70 Prozent der frei berichteten Erinnerungen zu einer ÖPNV-Reise auf jene Reiseabschnitte beziehen, welche die Reisenden als Fußgänger im öffentlichen Stadtraum verbringen.



Interessant ist, dass ÖPNV-Nutzer fast 50 Prozent der gesamten Reisezeit gar nicht im Bus oder in der Bahn verbringen.



Welches Potenzial hat der Fußverkehr, wenn wir verstehen, wie wichtig das Gehen für den ÖPNV ist?

Fußverkehr und ÖPNV sind eng miteinander verbunden. ÖPNV funktioniert nicht, ohne zu gehen. Die Verbindung von Gehen und ÖPNV macht auch Sinn. Fußgänger müs-

55 **Mobilitätsuntersuchungen zeigen, dass Städte mit einem hohen Fußverkehrsanteil und einem hohen Anteil am ÖPNV die Autonutzung sehr effektiv reduzieren konnten.**

sen an einer Haltestelle oder an einem Bahnhof kein Fahrzeug parken, und man kommt nur zu Fuß direkt bis an die Haltestelle oder auf den Bahnsteig. Beide Mobilitätsformen zusammen sind heute oft die wichtigste Alternative zum Auto, besonders in größeren Städten. Mobilitätsuntersuchungen zeigen, dass Städte mit einem hohen Fußverkehrsanteil und einem hohen Anteil am ÖPNV die Autonutzung sehr effektiv reduzieren konnten. Beispiele dafür sind Madrid, Wien, Helsinki oder auch Zürich. In allen Städten liegt der Anteil von Autofahrten bei unter 30 Prozent. Die Stadt Leeds hingegen hat einen ähnlich hohen ÖPNV-Anteil wie Wien, aber einen sehr geringen Fußverkehrsanteil. Dort spielt der Autoverkehr mit über 56 Prozent weiterhin eine große Rolle. Es kommt auf die Verknüpfung der beiden Verkehrsarten an. Die Synergien führen zu einem höheren Gewinn aus den Investitionen in den ÖPNV. Dass man durch guten ÖPNV den Autoverkehr reduzieren kann, ist schon lange klar. Die Rolle des Fußverkehrs wird hier immer noch unterbewertet, mit umfassenden negativen Konsequenzen für den ÖPNV.

Mit diesen Informationen im Hinterkopf: Was können Kommunen tun, damit mehr Menschen zu Fuß gehen und mit Bus und Bahn fahren?

Es gibt schon lange Standards für Fußwegebreiten und mehr. Das ist wichtig, aber vor dem Hintergrund, was ich

bereits erklärt habe, nicht ausreichend. Erst in ansprechenden und abwechslungsreichen Stadträumen werden Fußwege als angenehm empfunden und Distanzen als gehbar. Das vergrößert das Stadtgebiet, in dem wir zu Fuß gehen, und verbessert den Zugang zu ÖPNV-Haltestellen. Geschäfte rund um die Haltestellen erhöhen die Attraktivität von Fußwegen und die Reisenden akzeptieren längere Fußwege zu Haltestellen. Wenn man auf dem Weg zur Haltestelle eine befahrene Straße kreuzt, verbringt man im Schnitt 15 Prozent der Zeit mit dem Warten auf Grün. Im Hinblick auf hohe Kosten für einen schnellen ÖPNV machen lange Wartezeiten auf dem Weg zur Haltestelle wenig Sinn. Außerdem sollten die Verbindungen möglichst direkt sein ohne künstlich erzeugte Umwege, wie Über- und Unterführungen, und es sollte natürlich ein dichtes Netz an Fußwegen geben. Mit guter Planung für Fußgänger kann man die akzeptierte Fußwegedistanz zu einer Haltestelle um bis zu 70 Prozent steigern, was das Einzugsgebiet für den ÖPNV substanziell vergrößert.

70 Prozent längere Fußwege? Das ist enorm.

Ja, und es ist machbar. Unsere Forschung belegt die Wirkung der beschriebenen Faktoren der gebauten Umwelt. Es geht um Stadtplanung, die Gestaltung von Straßenräumen und Fußwegen und um Verkehrsplanung. Wir müssen es nur richtig machen.

Vielen Dank für den spannenden Einblick!

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





Fußverkehr automatisiert zählen

AGFS NRW prüft Anschaffung eigener Zählgeräte

Seit dem Frühjahr 2022 haben AGFS-Mitgliedskommunen die Möglichkeit, Fahrradzählsysteme für einen Monat kostenlos auszuleihen. Nun plant die AGFS NRW, Geräte zur Erhebung des Fußverkehrs anzuschaffen.

Gerätetest im September in Köln

Ende September 2023 haben sich interessierte Mitgliedskommunen auf Initiative der AGFS NRW in Köln getroffen, um unterschiedliche Zählsysteme kennenzulernen. Dazu haben fünf Anbieter ihre Geräte, die jeweilige Sensorik und die Auswertemöglichkeiten der erhobenen Zähldaten vorgestellt. Auf einem gemeinsamen Rad-/Gehweg nahe der Hohenzollernbrücke wurden mit allen Systemen Zählungen durchgeführt.

Große Unterschiede bei den Geräten

Bei der Sensorik reichte das Spektrum von Wärmeerkennung über Videoaufnahmen bis hin zu einem lasergestützten System. Die Erfassungsmöglichkeiten variierten ebenso wie die Dimensionen der Geräte. Ein System konnte lediglich Personen in Zahl und Richtung erfassen, andere Systeme konnten beinahe alle Verkehrsmittel einschließlich der zu Fuß Gehenden detektieren. Bei den Größen gab es ebenfalls immense Unterschiede: Sie reichten von sehr klein (1 kg schwer) bis zur Sperrgutgröße (40 kg schwer). Die meisten Systeme nutzen Künstliche Intelligenz (KI), um die unterschiedlichen Verkehrsmittel treffsicher bestimmen zu können.

Anschaffung wird nun geprüft

Vertreterinnen und Vertreter aus den Mitgliedskommunen Aachen, Bielefeld, Bonn, Bottrop, Dortmund, Köln und Oberhausen haben sich wenige Tage später in einer Videokonferenz mit der AGFS NRW über die Vorführungen ausgetauscht, um gemeinschaftlich zu überlegen, welche Systeme von der AGFS NRW angeschafft werden könnten, damit sie in den kostenlosen Verleih für Mitgliedskommunen gehen können. Derzeit prüft die AGFS NRW die Finanzierung und den Erwerb von zwei unterschiedlichen Systemen, um für möglichst viele denkbare Zählaufgaben ab Frühjahr 2024 eine Hilfestellung für die Mitgliedskommunen im Themenkreis Fußverkehr leisten zu können.

Guido Ensemeier/AGFS NRW

Vorführung der Zählgeräte auf der Hohenzollernbrücke in Köln

Foto:
Guido Ensemeier



Vernetzung der Arbeitsgemeinschaften gestartet

Deutschlandweite Kooperation soll Synergien aktivieren



Zum 1. September 2023 haben die AGFKen mehrerer Bundesländer gemeinsam mit der AGFS NRW ein Projekt gestartet, um offiziell und strukturiert zusammen-zuarbeiten.

Ziel des Projektes ist es, dass sich möglichst alle AGFKen in Deutschland enger vernetzen, sichtbarer werden und gemeinsam Synergien zugunsten der Nahmobilität aktivieren. Ein informeller Austausch fand in der Vergangenheit bereits regelmäßig statt. Das Projekt soll für die nächsten drei Jahre durch den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) gefördert werden.

Frische Themen und neue Veranstaltungen

AGFS-Mitglieder erhalten noch mehr Unterstützung

Die AGFS NRW wächst stetig. 2023 sind sieben neue Mitglieder hinzugekommen und für 2024 wird ein noch stärkeres Wachstum erwartet. Auch innerhalb der Kommunen findet ein Wandel statt: Viele langjährige Projektleiter:innen gehen in den Ruhestand und neue Mitarbeiter:innen übernehmen die Aufgaben. Um diesem Wandel und der zunehmenden Heterogenität ihrer Mitglieder Rechnung zu tragen, wertet die AGFS NRW ihre Angebote für die unterschiedlichen Zielgruppen deutlich auf. Neben bereits existierenden fachspezifischen Arbeitskreisen, wie dem Arbeitskreis Fußverkehr, richtet die AGFS NRW auch erstmalig einen Arbeitskreis in regionalem Kontext ein.

Neue Angebote für AGFS-Mitglieder

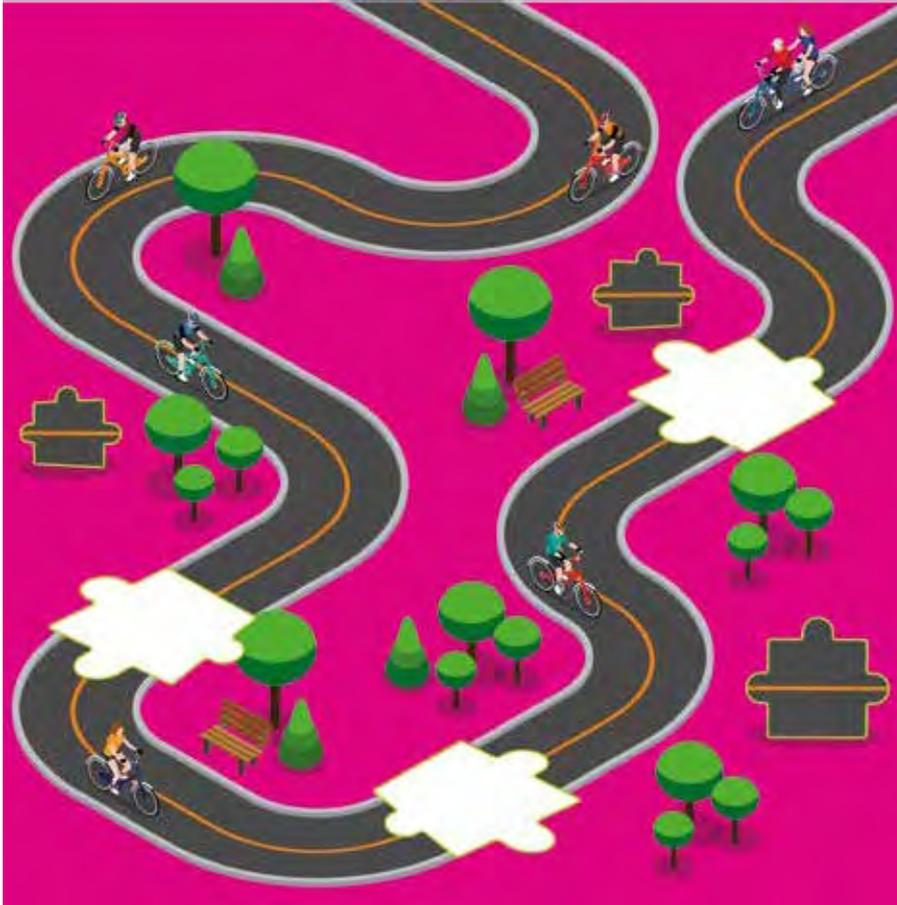
Der Arbeitskreis „Kreise in der AGFS NRW“ soll dazu beitragen, die Vernetzung und den Austausch auf Kreisebene zu

intensivieren und gemeinsame Handlungsansätze zu erarbeiten. An die Arbeitsebene in allen Mitgliedskommunen richtet sich das neue Format „Nachgefragt! Die Sprechstunde für AGFS-Kommunen“. In regelmäßigen Abständen bietet die AGFS NRW ihren Mitgliedern die Möglichkeit, Expert:innen zu Sachverhalten, Schwierigkeiten oder Problemen bei der täglichen Arbeit zu befragen. Auch bewährte Formate wie Fachwebinare oder Planer:innenworkshops werden weiterhin regelmäßig angeboten. Sie stehen in der Regel unter einem fachlichen Oberthema. So hat die AGFS NRW Webinare zum Klimapapier 2022 der FGSV oder zur Einführung des AGFS-Leitfadens zur Anlage von Fahrradstraßen durchgeführt.

Auch 2024 werden Fortbildungsmaßnahmen und die Unterstützung auf fachlicher Ebene ein Schwerpunkt der AGFS NRW sein.

Lücken schließen und Netze bilden

Unkonventionelle und schnelle Lösungen für das Radverkehrsnetz planen und realisieren – Fachtagung der AGFS NRW am 29. Februar 2024 in Essen



Ein wesentliches Ziel muss es immer sein, Radrouten durchgängig vom Start bis zum Ziel zu realisieren und damit die Befahrbarkeit zu gewährleisten. Die Gründe, warum Streckenabschnitte nicht realisiert werden, können sehr unterschiedlich sein. Auf der Fachtagung wollen wir einige dieser Gründe näher beleuchten und Lösungsansätze aufzeigen. Wie können Netzlücken schnell und vielleicht auch unkonventionell, aber nicht unbedingt perfekt geschlossen werden? Wir geben Anregungen und erläutern Lösungen anhand von Praxisbeispielen, wie Radrouten durchgängig befahrbar werden. Problemlagen werden verallgemeinert und unkonventionelle, schnelle Lösungen diskutiert, die jede Kommune eigenständig vor Ort umsetzen kann. Die Fachtagung gibt Hilfestellungen, wie diese Lösungen in der eigenen Verwaltung umgesetzt werden können.

Wie lassen sich Lücken im Radverkehrsnetz schnell und unkompliziert schließen? Die Fachtagung bietet Ansätze und zeigt Maßnahmen auf, Netzlücken durch Interimslösungen zeitnah zu schließen. – Grafik: P.3 Agentur

Radverkehrsnetze bilden die Grundlage für eine systematische Planung der Radverkehrsinfrastruktur. Häufig werden bei der Umsetzung zuerst die einfach zu realisierenden Streckenabschnitte verwirklicht. Problematische Abschnitte bleiben aus unterschiedlichen Gründen offen. Dies kann zu einer starken Segmentierung des Radverkehrsnetzes führen und in der Folge dazu, dass die gesamte Route nicht genutzt wird, weil sie nicht durchgängig vom Start bis zum Ziel führt. Die Nutzbarkeit der Radroute ist dadurch stark eingeschränkt und kann das Ziel der Radverkehrsförderung nicht erreichen. Dies kann so weit gehen, dass das gesamte Netz nicht mehr erkennbar und nutzbar ist.

Die Fachtagung richtet sich vorrangig an Planerinnen und Planer aus nordrhein-westfälischen Kommunen. Für Mitglieder der AGFS NRW steht ergänzend eine umfangreiche Materialsammlung zur Fachtagung auf dem Campus der AGFS NRW zur Verfügung.



Die Fachtagung der AGFS NRW findet parallel zur Messe „Fahrrad Essen 2024“ am 29. Februar 2024 statt.

Die Anmeldung ist ab Mitte Januar 2024 möglich, der genaue Termin wird über unseren Newsletter und die Homepage der AGFS NRW bekannt gegeben.

Gemeinsam.Anders.Machen

AGFS-Kongress 2023 und Messestand auf der polisMOBILITY rücken die Umsetzung der Mobilitätswende in den Fokus

Hochkarätige Referierende zeigten den rund 450 Teilnehmenden, wie der Sprung in die schnelle Umsetzung gelingt und wie die vorhandenen Potenziale genutzt werden können, um die Verkehrswende für jede und jeden erlebbar zu machen. Dabei blickten die Veranstalter auch über den Tellerrand: Vorträge aus der Wirtschaft und aus der Neurowissenschaft zeigten, dass ein Großprojekt wie die Verkehrswende zum Erfolg werden kann, wenn der Wandel intensiv geplant und begleitet wird. Der AGFS-Messestand auf der polisMOBILITY diente als Treffpunkt und Ort zum Feiern: Zum 30. Jubiläum lud die AGFS NRW zu einem Empfang auf dem Stand ein.

Save the Date

Der nächste AGFS-Kongress findet am 23. Mai 2024 wieder parallel zur polisMOBILITY in Köln statt. Die AGFS NRW wird auch mit einem Stand auf der Messe vertreten sein. Alle aktuellen Informationen zum Kongress finden Sie unter: www.agfs-kongress.de

Der AGFS-Kongress fand 2023 parallel zur polisMOBILITY in der Koelnmesse statt. Auf der Messe war die AGFS NRW auch mit einem Stand vertreten. – Fotos: AGFS NRW/Baumbach



Liebe braucht Abstand

Verkehrssicherheitskampagne endet 2023 nach fünf Jahren in 15 Städten

Die Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ wurde vor fünf Jahren ins Leben gerufen, um das Bewusstsein für den Sicherheitsabstand im Straßenverkehr zu stärken und die Unfallzahlen auf den Straßen in Nordrhein-Westfalen zu senken. Nach zahlreichen Sicherheitskonferenzen, Aktionstagen und großem Einsatz aller Beteiligten läuft die Kampagne nun zum Jahresende aus. Die 15 Liebe-braucht-Abstand-Städte Aachen, Ahlen, Bochum, Bonn, Brühl, Dortmund, Dülmen, Herne, Köln, Lünen, Minden, Mönchengladbach, Paderborn, Troisdorf und Wuppertal trafen sich Mitte November digital zum Erfahrungsaustausch. Die Kampagne „Liebe braucht Abstand“ wurde federführend von der AGFS NRW, dem Zu-

kunftsnetz Mobilität NRW, der Landesverkehrswacht NRW und dem Verkehrsministerium NRW entwickelt.

Pressekit „Sicherheit im Verkehr“

Auch wenn die Kampagne ausläuft: Das Thema Verkehrssicherheit bleibt natürlich aktuell, daher stehen allen AGFS-Kommunen online auf dem AGFS-Campus Presstexte, Fotos und Videos im Bereich „Sicherheit im Straßenverkehr“ zur Verfügung. Die Kommunen können die Materialien kostenfrei nutzen, um die Bevölkerung an die Bedeutung eines verantwortungsvollen Verhaltens im Straßenverkehr zu erinnern. Die Botschaft „Liebe braucht Abstand“ bleibt damit erhalten.

Buntes Treiben und kreative Aktivitäten auf den Aktionstagen in Köln, Herne und Paderborn

Beim Straßenfest in Köln-Neuehrenfeld wurde nicht nur gefeiert, sondern auch das Wissen der Besucher:innen auf die Probe gestellt. Der Aktionsstand bot eine unterhaltsame Möglichkeit, die Kenntnisse zu den Verkehrsregeln zu testen. Um den Tag und das Thema Verkehrssicherheit in Erinnerung zu halten, konnten die Besucher:innen Fotos an der Fotowand vor der bunten Kulisse der Kölner Skyline schießen.

Auch in Herne drehte sich einen Tag lang alles um das Thema Mobilität. Gemeinsam mit der Stadt Herne präsentierte der Aktionsstand der Verkehrssicherheitskampagne im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche, wie nachhaltige Mobilität im Alltag umgesetzt werden kann. Am Stand von „Liebe braucht Abstand“ hatten die Besucher:innen nicht nur die Möglichkeit, sich über sichere Mobilität zu informieren, sondern auch, Erinnerungsfotos vor Hernes Sehenswürdigkeiten zu schießen. Die Fußgängerzone wurde zum Ort der Aufklärung, wo wandelnde Plakate die Herner Bürger:innen über Verkehrssicherheit und die Bedeutung von Abstand im Verkehr informierten.

Der letzte Aktionstag in 2023 fand in Paderborn statt. Im September wurde dort der Weltkindertag auf dem Schulhof des Theodorianums gebührend gefeiert. Beim Aktionsstand „Liebe braucht Abstand“ zeigten die Kinder ihr Engagement für mehr Sichtbarkeit im Straßenverkehr. Sie bemalten insgesamt 100 Warnwesten mit bunten Motiven. Die strahlenden Gesichter der Mädchen und Jungen zeigten deutlich, wie viel Spaß sie dabei hatten. Neben dem kreativen Aspekt bot der Aktionstag den jungen Besucher:innen auch die Möglichkeit, wertvolle Informationen rund um das Thema Verkehrssicherheit zu sammeln.

Alle drei Städte zeigten, dass Mobilität mehr sein kann als nur Fortbewegung – sie kann nachhaltig, sicher und erlebnisreich gestaltet werden.

Impressionen von den Aktionsständen – Fotos: P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH





Strahlende Siegerinnen und Sieger auf der Preisverleihung 2023 – Alle Fotos: Deutscher Fahrradpreis/Deckbar

Bewerbungsphase gestartet

Der Deutsche Fahrradpreis sucht wieder die innovativsten Radverkehrsprojekte

Die Bewerbungsphase für den Deutschen Fahrradpreis 2024 ist gestartet. Bis zum 10. Januar 2024 können Projekte in den bewährten Kategorien Infrastruktur, Service & Kommunikation sowie in der neuen Kategorie Ehrenamtliches Engagement eingereicht werden. Dabei kann es sich z.B. um verkehrssichere Radverkehrsanlagen handeln, aber auch um touristische Dienstleistungen rund ums Rad, journalistische Beiträge, kreative Kampagnen oder Radverkehrsprojekte, die durch ehrenamtliches Engagement Einzelner schnell umgesetzt wurden. Bewerben können sich Einzelpersonen, Gruppen, Vereine, Unternehmen sowie öffentliche und private Institutionen unter: www.der-deutsche-fahrradpreis.de

Jury und Preisverleihung

Eine Expertenjury wählt im Frühjahr 2024 in einem mehrstufigen Verfahren die Siegerprojekte aus. In die Bewertung der Jury fließen Faktoren wie der Innovationsgrad, der Umsetzungszeitraum, die Nachhaltigkeit eines Projektes sowie die Übertragbarkeit auf andere Regionen ein. Der Deutsche Fahrradpreis wird am 23. Mai 2024 im Anschluss an den AGFS-Kongress auf der polisMOBILITY in der Koelmesse verliehen.

nahmobil/Heft 22/2023

Rückblick

Der Deutsche Fahrradpreis 2023 ging nach Freiburg, Münster und Köln

Bei der Preisverleihung am 20. Juni 2023 auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Frankfurt am Main wurde mit dem SC Freiburg erstmals ein Fußballbundesligist als



Hanno Franke, Abteilungsleiter Marketing und Gesellschaftliches Engagement beim SC Freiburg, nahm die Auszeichnung von Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, entgegen.



Die Preisträgerinnen und Preisträger der Kategorie Infrastruktur



Die Preisträgerinnen und Preisträger der Kategorie Service & Kommunikation

Fahrradfreundlichster Verein statt einer einzelnen Fahrradfreundlichsten Persönlichkeit ausgezeichnet. Abseits des Spielfelds setzt der Verein bei der Verkehrsmittelwahl auf das gesunde und klimafreundliche Fahrrad.

In der Kategorie Infrastruktur belegte die Stadt Münster den ersten Platz. In enger Zusammenarbeit mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist es ihr gelungen, die „Kanalpromenade Münster“, einen 27 km langen Abschnitt entlang des Dortmund-Ems-Kanals, in kürzester Zeit zu einer attraktiven Route für den Rad- und Fußverkehr umzugestalten. Den zweiten Platz belegte das Projekt „Fahrradparken macht Kreuzungen sicherer“. Öffentliche Fahrradabstellplätze an Berliner Kreuzungen sorgen für

 www.facebook.com/deutscherfahrradpreis/
 www.twitter.com/derfahrradpreis
 www.instagram.com/deutscherfahrradpreis/

bessere Sicht. Der dritte Platz ging an das Land Baden-Württemberg, das sich mit der „Weiterentwicklung des Bedarfsplans für Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg“ für durchgängige Radverkehrsnetze einsetzt.

In der Kategorie Service & Kommunikation überzeugte das „KVB-Lastenrad“ und belegte den ersten Platz. Die Kölner Verkehrs-Betriebe integrieren Elektro-Lastenräder in den öffentlichen Nahverkehr. Den zweiten Platz belegte das „Gemeinnützige Projekt zur Radwegpflege“ – ein innovativer Ansatz der Stadt Mönchengladbach, um Mängel an Radverkehrsanlagen mithilfe von KI schnell zu erkennen und zu beheben. Beim drittplatzierten Hamburger Projekt „PrioBike“ genießen Radfahrende auf drei Velorouten eine grüne Welle bei 18 km/h.

Eine gemeinsame Aktion von



Mit freundlicher Unterstützung durch



Cargobike Roadshow geht in die nächste Runde

Testparcours in 13 AGFS-Kommunen geplant



Proberadeln mit Kind auf der Cargobike Roadshow. –

Foto:Cargobike Roadshow - Andreas Loercher

Die AGFS NRW holt die Cargobike Roadshow im Frühjahr 2024 wieder nach Nordrhein-Westfalen. In 13 Kommunen können die Bürger:innen dann wieder Lastenräder testen und eine kostenlose Beratung in Anspruch nehmen. Der Testparcours bietet Besucher:innen die Möglichkeit, zwölf verschiedene E-Lastenräder zu testen und sich von den Vorteilen und vom Fahrspaß überzeugen zu lassen. Die AGFS NRW unterstützt ihre Mitglieder mit einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit. Kommunen können für die Kosten eine Förderung beim Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) beantragen.

Fünf neue Mitglieder

Immer mehr Kommunen engagieren sich für die Nahmobilität



Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Landrat Stephan Santelmann, Christine Fuchs, Vorstand der AGFS NRW, und Elke Reichert, Umwelt- und Verkehrsdezernentin des Rheinisch-Bergischen Kreises

– Foto: Joachim Riege



Aufnahme der Stadt Castrop-Rauxel in die AGFS NRW (v.l.n.r.): Christine Fuchs, Vorstand der AGFS NRW, Peter London, Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW, Bürgermeister Rajko Kravanja, Verena Reuter, Bereichsleitung Stadtentwicklung, Minister Oliver Krischer, Holger Schelte, Bündnis 90/Die Grünen, Stadtbaurätin Bettina Lenort

– Foto: Stadt Castrop-Rauxel

Die Zahl der AGFS-Mitglieder wächst weiter an. In den letzten Monaten sind die Städte Kamp-Lintfort, Jüchen, Hückelhoven, Castrop-Rauxel und der Rheinisch-Bergische Kreis offiziell als neue Mitglieder aufgenommen worden. Damit wächst das Netzwerk fußgänger- und fahr-

radfreundlicher Kommunen in Nordrhein-Westfalen auf 105 Mitglieder. Weitere Bereisungen sind bereits geplant. Ausführliche Berichte zu den neuen Mitgliedern finden Sie im Pressebereich auf der Homepage der AGFS NRW unter: <https://www.agfs-nrw.de/service/presse>

Kommunale Verkehrsplanung: TH Köln startet Weiterbildung für Städte und Gemeinden

Angebot in Kooperation mit der AGFS NRW entwickelt

**Technology
Arts Sciences
TH Köln**

Eine nachhaltige Straßen- und Verkehrsplanung stellt besonders kleine und mittlere Städte vor Herausforderungen: Da große Fachabteilungen fehlen, bearbeiten nur wenige

Mitarbeiter:innen dieses facettenreiche Feld. Um diesen ein umfassendes Fachwissen zu vermitteln, hat die TH Köln gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS NRW) den neuen Zertifikatslehrgang „Fachkraft für kommunale Verkehrsplanung“ ins Leben gerufen.

Die rund einjährige Weiterbildung richtet sich an Mitarbeiter:innen kleiner und mittlerer Städte und Gemeinden, die straßen- und verkehrsplanerische Aufgaben wahrnehmen. In einer Mischung aus Präsenzunterricht, Webinaren und Selbststudium vermitteln erfahrene Expert:innen aus Wissenschaft und Praxis das Planen und Bauen von Verkehrsinfrastruktur. Themen sind u.a. barrierefreie und multifunktionale Straßenräume, Ausschreibungen und Förderprogramme sowie die Einbindung der Öffentlichkeit in Planungs- und Umsetzungsprozesse.

„Am Ende der Weiterbildung haben die Absolvent:innen ein umfassendes Verständnis für verkehrsbezogene Planungs- und Infrastrukturprojekte und können die Verkehrs-, Mobilitäts- und Lebensbedingungen in ihrer Kommune bedarfsgerecht, zeitnah und nachhaltig gestalten“, so Isabelle Dembach, wissenschaftliche Leiterin vom Institut für Baustoffe, Geotechnik, Verkehr und Wasser der TH Köln.

Die Weiterbildung „Fachkraft für kommunale Verkehrsplanung“ findet von April 2024 bis April 2025 am Campus Südstadt der TH Köln statt. Das Teilnahmeentgelt beträgt 4.460 Euro. Nach erfolgreichem Abschluss erhalten die Teilnehmenden ein Hochschulzertifikat der Hochschule. Anmeldungen sind ab sofort möglich. Die Zahl der Plätze ist begrenzt.

Weitere Informationen und Anmeldung unter: https://www.th-koeln.de/weiterbildung/fachkraft-fuer-kommunale-verkehrsplanung_104069.php

TH Köln

Neuaufgabe

Bürgerflyer erscheinen im neuen AGFS-Design

Unsere Bürgerflyer „Unterwegs mit dem Lastenrad“ und „Unterwegs mit E-Bike, Pedelec, S-Pedelec oder E-Scooter?“ sind ab sofort in unserem neuen Design erhältlich. AGFS-Mitglieder können die Flyer – auch in personalisierter Form – auf Informationsveranstaltungen, im Tourismusbüro, im örtlichen Fachhandel oder auf kommunalen Aktionstagen einsetzen, um Bürger:innen über die wichtigsten Regeln im Zusammenhang mit Lastenrädern bzw. Pedelecs zu informieren.





Baustellenabsicherung

Mehr Sicherheit und Komfort für die Nahmobilität

Plötzliches Ende eines getrennten Rad- und Gehweges an einer Baustelle

– Foto: Christian Eckart

Sie sind immer wieder Stein des Anstoßes: mangelhaft abgesicherte Baustellen. Zudem sind unklare oder nicht vorhandene Verkehrsführungen im Baustellenbereich insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende oftmals ein Ärgernis. Dabei gibt es konkrete Richtlinien und Vorgaben für die Einrichtung von Arbeitsstellen an und auf Straßen. Verkehrseinrichtungen und Verkehrszeichen zur Verkehrssicherung der Arbeitsstellen sind durch zuständige Behörden anzuordnen. Maßgeblich sind hierbei die Straßenbaubehörden und die Straßenverkehrsbehörden zu nennen. Neben den beauftragten Bauunternehmen und der Polizei sind vor allem die jeweiligen Baulastträger verpflichtet, die Einhaltung der angeordneten Einrichtungen zu überprüfen und sicherzustellen. Damit kommt auch bei zahlreichen Baustellen die jeweilige Gemeinde in die Pflicht, die Verkehrseinrichtungen und Verkehrszeichen in angemessenen Zeitabständen zu überwachen.

Doch im Alltag sieht es anders aus: Ist die Baustelle in Betrieb, werden Schilder und Absperrungen versetzt, weil Sie den großen Fahrzeugen und Geräten im Weg stehen oder weil die Arbeitsstelle umorganisiert wird. Das Baustellenpersonal selbst sorgt oft nicht dafür, dass sie wieder zurück an ihren Ursprungsort gesetzt werden. Da die temporären Schilder nicht ortsfest verankert werden, können sie theoretisch von jeder Passantin und jedem Passanten oder von jeder und jedem Parkplatzsuchenden bewegt werden. Die Überwachung der jeweiligen Baustelle müsste also nahezu täglich stattfinden, um ein sicheres Passieren der Arbeitsstelle für die Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. In Zeiten des Personal- und Fachkräftemangels ist diese Anforderung von den meisten zuständi-

gen Stellen kaum zu bewältigen, insbesondere auch nicht von den Städten und Gemeinden, wenn diese in der Überwachungspflicht sind.

Leidtragende sind die zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sowie die mobilitätseingeschränkten Personen – mithin diejenigen, denen besondere Aufmerksamkeit gebührt. Zum einen sind diese die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden, die besonderen Schutz benötigen. Zum anderen gibt es eine Reihe von Besonderheiten, die zu Fuß Gehende und Radfahrende von anderen Verkehrsteilnehmenden unterscheiden. Radfahrende reagieren empfindlich, wenn sie auf ihrer Radroute behindert werden, wenn sie bremsen oder sogar absteigen müssen. Jede kleine Umleitung, jeder Wechsel der Fahrbahnseite kostet unverhältnismäßig mehr Zeit und Kraft. Ziel muss es also sein, dem Radverkehr ein durchgängiges, komfortables Netz an Wegen und Straßen anzubieten, zu Fuß Gehenden muss ein hindernisfreies, sicheres und komfortables Passieren der Baustelle ermöglicht werden.

Hilfestellungen zur regelkonformen Absicherung von Baustellen und der Verkehrsführung in diesen Bereichen insbesondere für den Rad- und Fußverkehr bietet der Leitfaden „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“, welcher in der aktuellen Fassung auf der Webseite der AGFS NRW zum Download zur Verfügung steht. Darin enthaltene Regelpläne und Checklisten sollen die Überwachung effektiver gestalten. Denn eine gut gesicherte Baustelle schützt Städte und Gemeinden auch vor möglichen Regressforderungen.

Christian Eckart/IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Erlass zu S-Pedelecs

Ministerium regelt Freigabe von Radverkehrsanlagen

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat mit einem Erlass vom 10. Juli 2023 die Anwendung eines Zusatzzeichens „S-Pedelecs frei“ geregelt. Die Ausführung und Gestaltung des Zusatzzeichens hat dabei nach den Vorschriften des § 39 Absatz 3 StVO zu erfolgen.

S-Pedelecs gelten als Kleinkrafträder und unterliegen damit einer Zulassungspflicht. Verkehrsteilnehmende müssen mit ihren S-Pedelecs grundsätzlich die Fahrbahn benutzen. Mit dem Zusatzzeichen „S-Pedelecs frei“ ist unter Beachtung bestimmter Rahmenbedingungen nun auch die Möglichkeit gegeben, andere öffentliche Verkehrsflächen für diese Fahrzeugart freizugeben.

Folgende Verkehrsflächen können demzufolge im Einzelfall für eine Freigabe für den Verkehr mit S-Pedelecs in Betracht kommen:

- Radschnellverbindungen bzw. Radschnellwege innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften,
- benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237) außerhalb geschlossener Ortschaften,
- benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240) außerhalb geschlossener Ortschaften,
- benutzungspflichtige getrennte Rad- und Gehwege (Zeichen 241) außerhalb geschlossener Ortschaften,
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen (Zeichen 244.1, 244.3) innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften sowie
- für den Radverkehr freigegebene Straßen und Wirtschaftswege mit Verkehrsverboten (Zeichen 250, 255 oder 260 i.V.m. Zusatzzeichen 1022-10).

Die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden haben im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens im Einzelfall und unter Beachtung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten über die Anordnung zu entscheiden. Ob eine Verkehrsfläche für den Verkehr mit S-Pedelecs geeignet ist, sollte in einem Abwägungsprozess geprüft werden, bei dem verschiedene Kriterien mit einfließen (u. a. Breite und Linienführung der jeweiligen Verkehrsfläche, die Sichtverhältnisse, die Verkehrszusammensetzung sowie die Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten der einzelnen Verkehrsarten) und insbesondere die Belange und die Schutzbedürftigkeit des Fußverkehrs zu beachten sind.



Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS NRW) hat in einer Stellungnahme zur Einführung des Erlasses den generellen Einsatz von S-Pedelecs befürwortet, da sie ein großes Potenzial für das Erreichen der Ziele im Alltagsverkehr darstellen und die Präsenz des Radverkehrs im öffentlichen Straßenraum stärken. Aus Sicht der AGFS NRW können S-Pedelecs aufgrund der großen Reichweite einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.

Die AGFS NRW weist in der Stellungnahme ausdrücklich noch einmal auf die im Abwägungsprozess zu berücksichtigenden Kriterien und Randbedingungen hin und gibt für einige Kennwerte konkrete Zahlen vor wie z.B. Angaben zur nutzbaren Breite der jeweiligen Verkehrsfläche.

Der Erlass zum Zusatzzeichen „S-Pedelecs frei“ soll so lange gelten, bis eine bundeseinheitliche straßenverkehrsrechtliche Grundlage zu Anordnungen für die Freigabe von Verkehrsflächen für den Verkehr mit S-Pedelecs auf öffentlichen Straßen in Kraft tritt.



Der Fußverkehrs-Check:

Ein Schritt in Richtung einer fußgängerfreundlichen Stadt Köln



Bürger:innen bei der Begehung des Fußverkehrs-Checks in Köln

– Foto: Planungsbüro VIA

Im Jahr 2023 hat sich die Stadt Köln erfolgreich für den Fußverkehrs-Check beworben, der vom Zukunftsnetz Mobilität NRW finanziert wird. Initiiert und betreut wird dieses Projekt vom Fußverkehrsbeauftragten der Stadt Köln. Was steckt hinter diesem innovativen Konzept? Der Fußverkehrs-Check ist ein ausgeklügeltes Baukastensystem, das darauf abzielt, die Lebensqualität für Fußgänger*innen in städtischen Gebieten zu steigern. Das Hauptziel ist es, Defizite im Fußwegenetz aufzudecken und praxisorientierte Lösungen zu entwickeln, um den Fußverkehr sowohl sicherer als auch attraktiver zu gestalten.

Der Prozess begann im Stadtteil Kalk mit einem gut besuchten Auftaktworkshop im August, an dem etwa 50 engagierte Bürger*innen, Politik und Initiativen teilnahmen. Darauf folgten zwei detaillierte Begehungen, die das Kernstück des Fußverkehrs-Checks bilden. Diese Aktivitäten boten tiefe Einblicke in die Bedürfnisse und Anliegen der Bürger*innen von Kalk. Durch den direkten Dialog mit den Anwohner*innen konnten wertvolle Erkenntnisse über lokale Herausforderungen und Potenziale gewonnen

werden. Ein besonderer Schwerpunkt lag auf grünen Verbindungswegen in Kalk und der Untersuchung von Situationen rund um Schulen und Kitas im Stadtteil Ostheim.

Im Stadtteil Nippes wurde im August der Auftaktworkshop durchgeführt. Bei diesem Workshop kamen rund 40 engagierte Bürger*innen zusammen, einschließlich Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung und verschiedenen Verbänden, um über die Fußverkehrssituation in Nippes zu diskutieren. Die beiden für die zweite Oktoberhälfte geplanten Begehungen waren bei Redaktionsschluss noch nicht durchgeführt.

Die Visionen des Fußverkehrs-Checks sind vielschichtig. Während das Hauptziel darin besteht, die Sicherheit für Fußgänger*innen zu erhöhen, wird auch großer Wert auf die Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Straßen gelegt. Es ist ein zentrales Anliegen, den Fußverkehr als vollwertigen Verkehrsteilnehmer zu sehen und nicht nur als „Nebenanlage“.

Die Stadt Köln hat die Bedeutung dieses Projekts erkannt und finanziert daher zusätzlich einen eigenen Fußverkehrs-Check in Nippes. Ein Kölner Fachbüro übernimmt die Leitung und Moderation, um eine fundierte Analyse der Ergebnisse zu gewährleisten.

Nach den Begehungen werden Abschlussworkshops organisiert, in denen die Ergebnisse präsentiert und mit den Bürger*innen diskutiert werden. Diese Ergebnisse werden später in einem Bericht der Politik vorgelegt. Der Fußverkehrsbeauftragte der Stadt Köln wird die Umsetzung der Maßnahmen intern begleiten.

Der Fußverkehrs-Check ist ein wichtiger Baustein in Richtung einer fußverkehrsfreundlichen Stadt Köln. Er unterstreicht das Engagement der Stadt, in eine grüne und nachhaltige Zukunft zu investieren und ihren Bürger*innen eine sichere und komfortable Gehumgebung zu bieten.

Stadt Köln

Hohe Erwartungen, vielfältige Aufgaben

Fußverkehrsbeauftragte brauchen viele Talente

Immer mehr Kommunen fördern verstärkt den Fußverkehr. Laura Groß von der Stadt Düsseldorf und Nico Rathmann aus Köln sollen sich als Fußverkehrsbeauftragte gezielt um die Bedürfnisse der grundlegendsten Verkehrsart kümmern. Beim letzten Treffen der AG Fußverkehr haben die beiden über ihre Arbeit und hohe Erwartungen berichtet.

Schon der Amtsantritt von Nico Rathmann im Frühjahr 2022 wurde von zahlreichen Presseberichten begleitet. Anfragen von Medienvertreter:innen und öffentlichkeitswirksame Projekte nehmen nach wie vor einen großen Teil seiner Arbeitszeit ein. „In Wien macht die Fußverkehrsbeauftragte ausschließlich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit“, sagt Rathmann. Zu seinen Aufgaben gehören auch die Bearbeitung der Beschwerden, sowie die Teilnahme an Planungsbesprechungen und anderen internen wie externen Sitzungen.

Laura Groß ist seit Anfang des Jahres im Amt. Sie betreut das Pilotprojekt „Nachbarschaftszonen“, das auch Bürgerbeteiligungsformate vorsieht. Auch sie begleitet Planungen und sorgt dafür, dass die Belange von Fußgänger:innen immer mitgedacht werden. Beim „Runden Tisch Verkehr“ ist sie Ansprechpartnerin für die Behindertenverbände und für barrierefreie Planung. Ab der zweiten Jahreshälfte soll die Düsseldorferin zudem verstärkt in der Öffentlichkeit auftreten. „Eigentlich waren vier Personen für den Fußverkehr vorgesehen“, sagt Birgit Muéll, Leiterin der Abteilung Radverkehr und der Stabsstelle Fußverkehr im Amt für Verkehrsmanagement. Aktuell ist jedoch nur eine weitere Stelle bewilligt.

„Filter“ für Bürgeranfragen benötigt

Öffentlichkeitsarbeit, Planung, Beschwerdemanagement: Jede einzelne dieser Aufgaben könnte in Städten wie Köln oder Düsseldorf mindestens eine Vollzeitkraft beschäftigen. Laura Groß und Nico Rathmann bedienen die Bereiche in Personalunion. Hinzu kommt, dass hohe Erwartungen an Sie gestellt werden. „Es ist wichtig, Bürger:innen und die Politik darüber aufzuklären, welche Aufgaben eine Fußverkehrsbeauftragte übernimmt, um zu verdeutlichen, dass man nicht Beschwerdemanagerin für Einzelmaßnahmen ist. Vielmehr geht es darum, die Belange der zu Fuß

Gehenden in Planungen und Konzepten nachhaltig zu platzieren.“ Auch Rathmann wünscht sich einen „Filter“, der die Anfragen vorsortiert, sodass er sich um fachliche Themen kümmern kann: z.B. um freie Gehbahnen oder freie Sicht beim Queren vor Schulen und Altenheimen. Damit könnte man die Situation für viele Menschen verbessern.

Beauftragte wirken nach außen und nach innen

So wie Groß und Rathmann geht es vielen „Beauftragten“ – ob für den Fußverkehr, den Radverkehr oder die Nahmobilität. Bei fast allen beinhaltet das Jobprofil die Arbeit nach innen und nach außen, also die Begleitung von Planungen, die Betreuung von Projekten und die Arbeit mit der Öffentlichkeit. Einige kümmern sich zusätzlich um die Budgetplanung. An den Begriff „Beauftragte:r“ lassen sich eben viele Erwartungen knüpfen.

Planer:in vs. Beauftragte:r

Die Bezeichnung „Fußverkehrsplaner:in“ lässt deutlich weniger Interpretationsspielraum. Auch die Ansiedlung der Stelle kann für Klarheit sorgen. In Dortmund ist Andreas Stolz für den Fußverkehr zuständig. Er sitzt im Stadtplanungsamt und hat dort nichts mit den Beschwerden der Bürger:innen oder der Öffentlichkeitsarbeit zu tun. In Bielefeld hat man das „Beauftragtentum“ ganz abgeschafft. Dort arbeitet man in Projektteams. Standards sorgen dafür, dass jede Verkehrsart in allen Planungen gleichermaßen berücksichtigt wird. Nico Rathmann ist dennoch zufrieden mit seiner Stellenbezeichnung: „Es gibt Möglichkeiten, die es unter diesem Titel auszuloten gilt. Dazu gehören insbesondere konstruktive Dialoge mit anderen Parteien, um den Fußverkehr nachhaltig zu verbessern.“

Viele Aufgaben, viele Köpfe

Fußverkehrsbeauftragte müssen also ein breites Anforderungsspektrum erfüllen. Kann eine Person alle Erwartungen bedienen? In der AG Fußverkehr ist man sich einig: Idealerweise werden die vielfältigen Aufgaben auf mehrere Köpfe verteilt. Die Beauftragten wären dann zuständig für außenwirksame Projekte, während sich die Planer:innen auf infrastrukturelle Maßnahmen konzentrieren.

Julia Groth/P.3 Agentur

Gut gehen lassen: Empfehlungen für Kommunen



Erweiterung eines Fußgängerüberwegs in Flensburg – Foto: Patrick Riskowsky



Kommunikationsarbeit direkt vor Ort – Foto: Patrick Riskowsky

Mit dem Projekt „Gut gehen lassen“ hat der FUSS e.V. die Städte Braunschweig, Erfurt, Flensburg, Meißen und Wiesbaden zur Förderung des Fußverkehrs beraten. Für jede dieser fünf Modellkommunen entstand ein Maßnahmenprogramm mit Empfehlungen für konkrete bauliche Maßnahmen in einem ausgewählten Untersuchungsgebiet sowie für Maßnahmen strategischer Natur.

Oft lassen sich schon mit kleinteiligen Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen, Gehwegvorstreckungen oder Sitzgelegenheiten wichtige Verbesserungen für die Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs erzielen. Beispiele dafür zeigt die Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“. So wurde z.B. an der Schiffbrücke in Flensburg ein Fußgängerüberweg über den angrenzenden Radweg hinweg erweitert, im Ammertalweg in Erfurt können Fahrräder seit Kurzem an Fahrradständern direkt am Fahrbandrand abgestellt werden, anstatt den Gehweg einzuengen.

Damit Kommunen „wach“ für solche Verbesserungen werden, leistete FUSS e.V. viel Kommunikationsarbeit, brachte Stadtverwaltung, Kommunalpolitik sowie Zivilgesellschaft zusammen und sensibilisierte für das Thema direkt am Ort des Geschehens – und zwar gehend auf der Straße statt sitzend im Ratssaal. Neu hierbei: Alle konnten mitmachen und Kritik zu gefährlichen Querungsstellen, schmalen Gehwegen, aber auch Lob zu schönen Plätzen und grünen Wegen in die App „GehCheck“ eintragen.

Mehrere Hundert Meldungen wurden durch Bürgerinnen und Bürger erstellt. Der Fußverkehr fand jahrzehntelang in Politik und Planung zu wenig Beachtung, daher braucht es sowohl ein Umdenken als auch Signale nach außen durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr. Ein „Zeichen“ setzte so zuletzt die Stadt Erfurt mit der Unterzeichnung der Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr.

Aber auch strukturell sollte eine Stadtverwaltung dieses Bestreben widerspiegeln, daher empfiehlt FUSS e.V. Kommunen, die Verantwortlichkeit für den Fußverkehr personell klar festzulegen, beispielsweise durch die Besetzung (mindestens) einer Personalstelle als Fußverkehrsbeauftragte/r (für andere Verkehrsarten gibt es meist eine solche Stelle bereits). Ebenso sollte sich ein eigener Arbeitskreis regelmäßig mit dem Thema Fußverkehr befassen, da das Thema erfahrungsgemäß in bestehenden Mobilitätsarbeitskreisen in aller Regel buchstäblich unter die Räder kommt.

Das Projekt wurde von Mai 2021 bis April 2023 durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) und das Umweltbundesamt gefördert. Weitere Informationen unter: www.fuss-ev.de/gut-gehen-lassen und www.fussverkehrsstrategie.de/

Patrick Riskowsky/FUSS e.V.

Fußverkehrs-Check NRW 2023

Der Fußverkehrs-Check in Herford ist gestartet und zeigt erste Problemstellen auf

„Manche Bürgersteige sind zugeparkt und dadurch für mich mit dem Rollator zu eng.“ „Die Ampelschaltungen sind an einigen Kreuzungen für mich als Fußgänger viel zu kurz, denn ich kann nicht so schnell gehen und komme kaum rüber.“ „Das Gefälle an der Bahnofsunterführung ist zu steil für mich als Rollstuhlfahrerin. Da fehlt ein Handlauf.“

Dies sind erste Kritikpunkte, Anregungen und Meinungen von Bürgerinnen und Bürgern, die in Herford häufig zu Fuß unterwegs sind. Ob mit Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen, mit Sehbehinderung oder als Angehörige beeinträchtigter Menschen.

Zum Auftaktworkshop Fußverkehrs-Check NRW 2023 waren im August Interessierte ins Herforder Rathaus gekommen, um sich mit Fragen und Vorschlägen beim Fußverkehrs-Check einzubringen.

Bisher wurde der Fußverkehr in Herford noch nie untersucht. Das wird sich jetzt ändern, denn Herford macht mit beim Fußverkehrs-Check NRW 2023, als eine von zwölf Kommunen, die vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) des Landes Nordrhein-Westfalen und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW als Teilnehmerinnen ausgewählt wurden.

„Das ist für uns eine tolle Chance, mal auf diesen Bereich der Mobilität zu schauen“, freut sich Teresa Schmidt, Mobilitätsbeauftragte der Stadt Herford.

Gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern will die Stadt zwei Fußrouten in Herford genauer unter die Lupe nehmen. Wo sind unterwegs die Probleme für Menschen, die nicht gut zu Fuß sind, was kann man baulich verändern, um sicherer über die Straßen zu kommen, wo können Stolperfallen behoben werden.

Im Auftaktworkshop wurden nun die Routen festgelegt:
1. Bahnhof – Wilhelmsplatz – Alter Markt – Rathaus – Mathildenhospital – Bahnhof

2. Bahnhof – Wittekindstraße – Bielefelder Straße – Aa-Brücke am Berufskolleg – Aawiesenpark – Friedhofstraße – Wall - Bahnhof

Die erste Route wurde am 28. August 2023 begangen, die zweite am 11. September 2023. Die Begehungen dauerten jeweils eineinhalb bis zwei Stunden (2 km). Das nächste Treffen des Fußverkehrs-Checks ist am 7. November 2023. In einem Abschlussworkshop wird über die Umsetzung der Verbesserungsvorschläge gesprochen.

Um einen professionellen und zielführenden Ablauf zu gewährleisten, begleitet und moderiert ein Fachbüro den Prozess und wertet die Ergebnisse aus, damit die Stadtverwaltung von Herford darauf mit konkreten Maßnahmen aufbauen kann. Diese werden in das Mobilitätskonzept mit einfließen.

Der Fußverkehrs-Check wird zu 100% vom Land NRW finanziert. Der Stadt Herford entstehen keine Kosten.

Stadt Herford

Was kann in Herford für den Fußverkehr verbessert werden? –

Foto: Stadt Herford



Verkehrsversuch Buersche Straße in Gladbeck ist angelaufen

Radfahrende bekommen abgetrennten Bereich für mehr Sicherheit



Neue Kreuzungssituation an der Buerschen Straße / Bülsers Straße / Erlengrund – Foto: Stadt Gladbeck



Neue Radverkehrsführung auf der Brücke an der Buerschen Straße – Foto: Stadt Gladbeck

Die Buersche Straße ist eine nicht klassifizierte Hauptverkehrsstraße, die aus Richtung Osten eine direkte Anbindung an die Gladbecker Innenstadt bietet und damit vor allem aus Richtung der Gelsenkirchener Stadtteile Buer und Nord attraktiv ist. Im Osten mündet sie an die Landesstraße L 511 (Konrad-Adenauer-Allee). Innerstädtisch nimmt sie die Erschließungsverkehre der umliegenden Wohngebiete auf und stellt die Anbindung der Gewerbeflächen im östlichen Abschnitt sicher.

Die Straßenraumaufteilung war ursprünglich nicht nur für eine mittig geführte Straßenbahn, die heute nicht mehr existiert, sondern mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung auch klar auf den MIV ausgelegt. Die ehemaligen Flächen für die Straßenbahn haben heute als großzügiger und baumbestandener Mittelstreifen eine eigene Qualität entwickelt. Abschnittsweise wurde bereits Anfang der 1990er-Jahre ein Fahrstreifen in Stellplätze für Pkw und einen Radfahrstreifen umgewandelt. Diese Flächenverteilung entspricht allerdings nicht mehr den heutigen Standards der Planung und vor allem nicht den geltenden Regelwerken. Im Straßenraum waren insbesondere Gefährdungen der Radfahrenden durch Dooring und Überholvorgänge mit zu geringen Sicherheitsabständen ein tägliches Problem.

Mit Beauftragung einer Machbarkeitsstudie sowie zwei Workshops hat die Stadt Gladbeck sowohl fachliche Ex-

pertise als auch politische Akteur:innen und Multiplikator:innen in den Planungsprozess eingebunden. Im Frühjahr 2023 erfolgte nach fast zweijähriger Vorarbeit der positive Ausschussbeschluss zum Start eines einjährigen Verkehrsversuchs. Hier wird eine kurzfristig umsetzbare Planungsvariante getestet. Eine langfristige Planungsvariante, die allerdings einen kompletten Vollumbau erfordert, hat ebenfalls eine politische Mehrheit gefunden.

Die Buersche Straße erhält während des einjährigen Testzeitraums ein regelkonformes und sicheres Angebot auf einem teilweise baulich getrennten Radweg. Diese neu gewonnene Sicherheit benötigt Platz. Daher fallen im innenstadtnahen Bereich 130 kostenfreie Stellplätze weg. Im gesamten Streckenverlauf von ca. 1,5 km sind 190 Stellplätze im öffentlichen Raum betroffen, 84 Stellplätze können erhalten bleiben. Gladbeck verfügt nach wie vor über ein großzügiges Angebot sowohl an kostenfreien, als auch an kostenpflichtigen Stellplätzen in der Innenstadt. Der Festplatz als innenstadtnaher, kostenloser Parkplatz wird parallel zum Verkehrsversuch ertüchtigt. An weiteren Stellen werden 35 zusätzliche kostenlose Stellplätze geschaffen. Wer auf Langzeitparkplätze im Innenstadtbereich angewiesen ist, findet in den diversen Parkhäusern Stellplätze zu Monatsstarifen. Im Rahmen des Verkehrsversuchs werden Parkraumerhebungen vorgenommen, um die veränderte Parkplatzsituation und die Verlagerung des Parkverhaltens objektiv beurteilen zu können, denn

gerade für Anwohner:innen verändert sich die Situation in ihrem unmittelbaren Lebensumfeld deutlich. Die Verwaltung wird durch ein Kommunikationsbüro unterstützt, das Themen wie Beschwerdemanagement sowie die Planung und Durchführung von Aktionen zur Information von Bürger:innen und Anwohner:innen übernimmt.

Ein Jahr lang werden die Neuerungen getestet und bei Bedarf weiterentwickelt. Ziel ist es, zum Ende des Versuchs eine Lösung für die Buersche Straße zu finden, die bis zu einem Vollumbau zeitnah umgesetzt und verstetigt werden kann.

Zum jetzigen Zeitpunkt sind die Markierungsarbeiten abgeschlossen und das Thema wird sowohl im politischen Raum als auch in der Bürgerschaft intensiv diskutiert. Erste Ergebnisse der Befragungen zeigen eine breite Befürwortung durch Radfahrende und eine eher ablehnende Haltung durch Anwohner:innen.

Weitere Informationen, Unterlagen und Antworten auf häufig gestellte Fragen können über folgenden Link abgerufen werden: gladbeck.verkehrsversuch.de

*Kathrin Webers/Stadt Gladbeck,
Amt für Planen, Bauen, Umwelt, Mobilität und Verkehr*

Radhauptnetz für Aachen verabschiedet

Mit dem Radhauptnetz sollen 90% der Bevölkerung nah an einer Radhauptverbindung leben

Drei Hierarchiestufen hat das neue „Radhauptnetz“, das im August 2023 vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen beschlossen wurde.

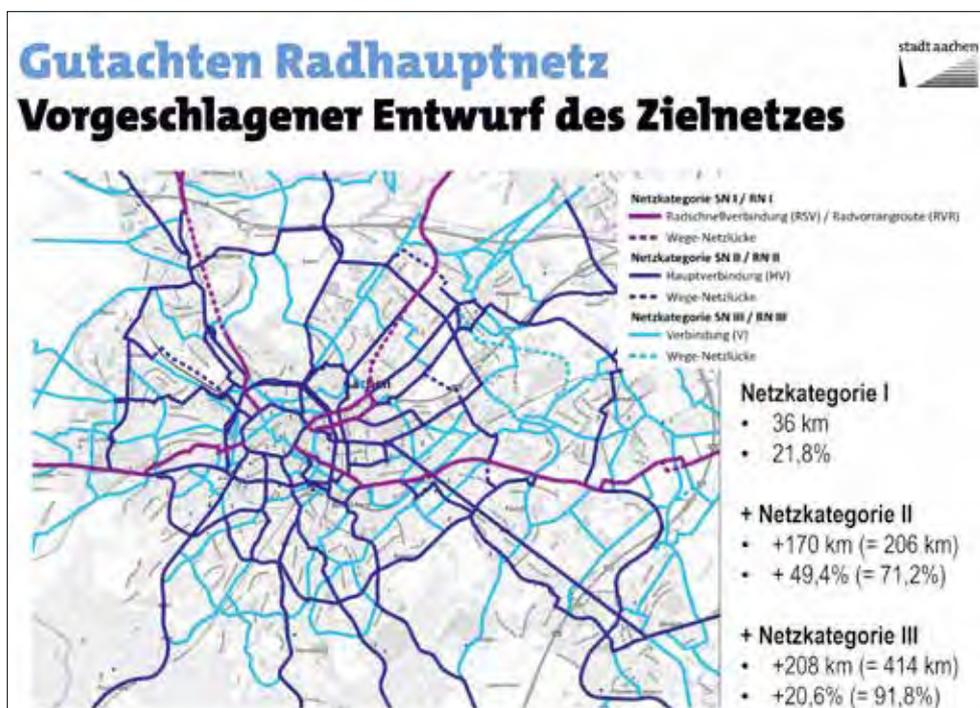
Grundgerüst ist das 2019 bereits beschlossene Netz von Radvorrangrouten, mit denen zukünftig jeder äußere Stadtteil Aachens auf sicheren und komfortablen Wegen mit der Innenstadt verbunden wird (www.aachen.de/rvr). Bis 2024 soll die Radvorrangroute nach Haaren als vierte von zehn Routen mit Fördermitteln des Bundes realisiert werden. Der 2,3 km lange Grabenring soll Radverteilerling werden und dafür über das Konzept „Innenstadtmobilität für morgen“ vom Kfz-Verkehr entlastet werden (www.innenstadt-morgen.de/mobilitaet).

verbindung erreichen. Es werden keine hierarchiespezifischen Gestaltungsstandards festgelegt, sondern die Regelwerke in ihrer jeweils gültigen Fassung zur Grundlage konkreter Straßen herangezogen. Erarbeitet wurde das Netz von einem externen Planungsbüro in enger Abstimmung mit der Verwaltung. Beteiligt an der Erstellung war die Fachkommission Radverkehr mit Vertreter*innen aus Verbänden, Radentscheid, Politik und Verwaltung.

Zu finden sind die Informationen unter: <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=27171>

*Dr. Armin Langweg/Stadt Aachen,
FB 61/301 Verkehrsentwicklungsplanung*

Das neue Radhauptnetz hat anhand der erwarteten Radverkehrsmengen vier regional bedeutsame Verbindungen in die höchste Kategorie einsortiert, die sich an der Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) orientieren. Darunter kommt ein – um Tangentialbeziehungen ergänztes – Netz städtischer Haupttradverbindungen. Zusammen mit der dritten Hierarchiestufe „Radverbindungen“ wird erreicht, dass 90% der Einwohner*innen innerhalb von 200 m eine Radhaupt-



Die Bochumer Innenstadt wird zur Drehscheibe für den Radverkehr

Parklets als urbaner Aufenthaltsraum sowie Parkraum für Fahrräder statt Autos, große Radkreuz-Piktogramme auf der Fahrbahn – in den nächsten 18 Monaten wird sich die Bochumer Innenstadt zugunsten des Rad- und Fußverkehrs sichtbar verändern. Die Liste der Maßnahmen, die umgesetzt werden, ist lang. In den nächsten Monaten und Jahren entstehen ein dichtes Netz von Radwegen und fahrradfreundlicher Infrastruktur sowie zugleich eine entspannte, einladende Atmosphäre.

Am Mittwoch, dem 27. September 2023, hat Oberbürgermeister Thomas Eiskirch das erste Radkreuz-Piktogramm aufgetragen. „Jetzt wird das Radkreuz in der Innenstadt sichtbar“, so OB Eiskirch. „Das Radkreuz ist der innerstädtische Verteiler für den gesamtstädtischen Radverkehr. Der direkte Weg quer durch die Innenstadt ist schneller, komfortabler und zugleich sicherer als der Weg über den Ring.“ An allen Anschlusspunkten an die Cityradialen und an allen Kreuzungspunkten wird deshalb gut sichtbar in den nächsten Wochen das Logo des Radkreuzes markiert.

Susanne Düwel, Leiterin des Tiefbauamtes, ergänzt: „Die bessere Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad fördert die Mobilitätswende und leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.“ Erste Maßnahmen wie die Herausnahme des Verkehrs aus der Viktoriastraße, dem Willy-Brandt-Platz und der Hans-Böckler-Straße sowie der Bau einer Wendeanlage sind bereits erfolgt. Zudem steht an der Rathauskreuzung eine Radservicestation, weitere elf werden bald aufgebaut.

Weitere Maßnahmen als wichtige Bausteine der Radverkehrsförderung folgen noch in 2023:

- Die Markierungen zum Radkreuz werden aufgetragen.
- In der Hans-Böckler-Straße wird ein Radfahrstreifen neu angelegt. Damit wird eine fahrradsichere Querung des Gleisbereiches in der Hans-Böckler-Straße eingerichtet.
- Austausch des Pflasters gegen Asphalt in der nördlichen Innenstadt auf der Großen Beckstraße zwischen Boulevard und Brückstraße zur Verbesserung des Fahrkomforts und der Sicherheit für Radfahrende auf dem abschüssigen Teil des Straßenabschnitts.
- Insgesamt schreitet der Ausbau der Radinfrastruktur voran. Auch an den Cityradialen hat sich schon viel getan bzw. tut sich viel – wie u.a. auf der Hattinger Straße und der Königsallee.
- Radfahrstreifen auf dem Wattenscheider Hellweg und der Essener Straße werden ab Oktober umgesetzt.

In 2024:

- In der Kortumstraße und in der Großen Beckstraße wird das Parken auf einer Seite zugunsten von Parklets, Grünflächen, Bänken, Spielmöglichkeiten und Radabstellanlagen entfernt. Auf der anderen Straßenseite bleibt das Anwohnerparken erhalten.
- Auch in der Brückstraße werden Grünflächen und Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen.
- Die Castroper Straße ist im Bau und bei der Alleestraße laufen die vorbereitenden Arbeiten für den Straßenumbau, der Anfang 2024 beginnt.

In 2025:

- Es wird ein Radweg neben der Bushaltestelle Hbf/Boulevard geschaffen und damit eine Gefahrenstelle entschärft. Gleichzeitig werden Flächen entsiegelt, Bäume gepflanzt, mehr Grün geschaffen.

2030 soll der Radverkehrsanteil am Modal Split in Bochum 15% beantragen. „Wir strengen uns aber besonders an, um noch mehr zu schaffen“, formuliert Susanne Düwel das ehrgeizige Ziel.

Stadt Bochum

Oberbürgermeister Thomas Eiskirch bringt mit Kollegen des Technischen Betriebes das Logo zum sogenannten Radkreuz in Bochum auf die Straße. – Foto: Stadt Bochum



Coesfeld: Radwegeverbindung zwischen Ottmarsbocholt und Seenden fertiggestellt

Am Dienstag, dem 19. September 2023, wurde der letzte Abschnitt des Radweges an der Landesstraße L 884 feierlich freigegeben. Im Beisein von Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr freute sich Bürgermeister Sebastian Täger: „Dies ist ein lang erwarteter Lückenschluss für alle, die zwischen Ottmarsbocholt und Münster mit dem Rad unterwegs sind.“

Manfred Ransmann, Leiter der Straßen.NRW-Regionalniederlassung Münsterland, betonte: „Die jetzt geschaffene Verbindung ist ein wichtiges Puzzleteil, um eine zukunftsfähige Infrastruktur zu schaffen. Radfahren bekommt eine immer größere Bedeutung. Unsere Aufgabe ist es, die Voraussetzungen zu schaffen, damit die Menschen gerne und vor allen Dingen sicher das Fahrrad nutzen können. Im Blick haben wir nicht nur diejenigen, die das Fahrrad in der Freizeit nutzen wollen, sondern auch die Berufspendler.“

Der Radweg an der L 884 wurde in zwei Teilstücken umgesetzt. Das erste Teilstück mit rund 2 km Länge konnte bereits 2019 freigegeben werden. Im Oktober 2022 begannen die Arbeiten an dem zweiten Teilstück mit 1,8 km Länge. Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen rund 5 Mio. Euro. Damit die beiden Abschnitte schnellstmöglich umgesetzt werden konnten, haben die Straßen.NRW-

Regionalniederlassung Münsterland und die Gemeinde Seenden eine Vereinbarung abgeschlossen. Die Gemeinde Seenden hat die Planung und den Bau des Weges übernommen, die Kosten der Maßnahme werden vom Land NRW getragen. Zielsetzung der Straßen.NRW-Regionalniederlassung Münsterland ist es, bis zum Jahr 2026 im Münsterland 100 km neue Radwegeverbindungen zu schaffen, unterstrich Manfred Ransmann die Bedeutung solcher Lückenschlüsse. Das letzte Verbindungsstück soll vor allem die Sicherheit für die Radfahrenden auf dem Weg von Ottmarsbocholt nach Münster erhöhen.

Kreis Coesfeld/Der Landrat



Feierliche Freigabe an der L 884. – Foto: Dietrich Harhues

Hightechquad erfasste Daten zum Radwegenetz in Dortmund

Ein kleines Hightechfahrzeug erfasste im Mai und Juni 2023 in großem Stil Zustandsdaten zum straßenfernen Radwegenetz in Dortmund. Vollgepackt mit Kameras, Scannern und Sensoren befuhr das spezielle Quad insbesondere die abgelegeneren Radwege. Dokumentiert wurden Details zum Zustand der Radwege wie Oberflächenschäden oder Unebenheiten, aber auch Bestandsdaten (z.B. Belagsart, Breite, Straßenschilder). Alle personenbezogenen Daten wurden anonymisiert. Die Informationen ergänzen die bereits bestehenden Daten im Infrastruktur-

managementsystem der Stadt Dortmund. Sie sind für die Stadtverwaltung sehr wertvoll, etwa wenn es darum geht, Sanierungen zu planen und zu priorisieren. Ergänzt werden zudem die vorhandenen Geodaten.

Die Daten zum Radverkehr in Dortmund finden Interessenten im Geoportal geo.dortmund.de unter dem Punkt „Verkehr“.

Alexandra Schürmann/Pressestelle der Stadt Dortmund

„Eine sprunghafte Verbesserung für Fahrradfahrende“

Mönchengladbachs erste Protected Bike Lane ist fertig



Testeten die Protected Bike Lane (v.l.n.r.): Oberbürgermeister Felix Heinrichs, Martin Asbeck, Vorsitzender des VCD Kreisverbands Heinsberg-Mönchengladbach-Viersen, Borgard Färber, Vorsitzender des ADFC Mönchengladbach e.V., Olaf Neef, Leiter Ingenieurbüro und Straßenunterhaltung mags, Hans-Jürgen Schnaß, mags-Vorstandsvorsitzender, Jörg Clages, Leiter Kommunale Verkehrsplanung und Mobilitätsplanung – Foto: Stadt Mönchengladbach



Die Route soll eine weitere Direktverbindung im geplanten Netz aus innerstädtischen Radschnellverbindungen sein und darüber hinaus eine Anbindung an den geplanten Radschnellweg zwischen Krefeld, Willich und Mönchengladbach schaffen. –

Foto: Stadt Mönchengladbach

Man biete den Radfahrenden viel Platz, ein hohes Maß an Sicherheit und eine Fahrbahn in gutem Zustand – und fertig ist ein weiterer Baustein bei der Mobilitätswende in Mönchengladbach. Auf der Hohenzollernstraße ist im Abschnitt zwischen Künkelstraße und Neuhofstraße genau das passiert. Hier hat die mags in zwei Wochen im Auftrag der Stadtverwaltung Mönchengladbachs erste Protected Bike Lane eingerichtet – einen mit 2,20 m besonders breiten und vom Autoverkehr abgetrennten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Um das Ergebnis in Augenschein zu nehmen, hat Oberbürgermeister Felix Heinrichs im Juli 2023 zu einer ersten Fahrt auf dem besonderen Radweg eingeladen.

Zu den Teilnehmenden gehörten von der mags (Mönchengladbacher Abfall-, Grün- und Straßenbetriebe AöR) der Vorstandsvorsitzende Hans-Jürgen Schnaß und Olaf Neef, Leiter Ingenieurbüro und Straßenunterhaltung, Jörg

Clages als Leiter der städtischen Abteilung Kommunale Verkehrsplanung und Mobilitätsplanung sowie Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD) und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC). „Mit dem neuen geschützten Radweg haben wir hier eine sprunghafte Verbesserung für Fahrradfahrende im Vergleich zu vorher. Noch dazu waren dafür überwiegend kleinere Arbeiten erforderlich, sodass wir das Vorhaben kostengünstig und vergleichsweise kurzfristig umsetzen konnten. Toll, dass wir in Mönchengladbach solche pragmatischen Lösungen hinbekommen“, freute sich Oberbürgermeister Felix Heinrichs.

Um diese „sprunghafte Verbesserung“ zu erreichen, war die mags im Einsatz. Sie hat u.a. die Fahrbahnmarkierung erneuert, stellenweise die Asphaltdecke saniert und in regelmäßigen Abständen weiße Bordsteine mit Glasreflektoren aufgeklebt, die den geschützten Radfahrstreifen von

der Spur für den motorisierten Verkehr trennen. Für die Arbeiten musste der Straßenabschnitt je zwei Tage pro Fahrtrichtung gesperrt werden.

Die Protected Bike Lane ist ein weiteres Puzzlestück für eine zukunftsfähige Mobilität, der sich Mönchengladbach in der Städtischen Gesamtstrategie verpflichtet hat. Mit ihrer Spurbreite von 2,20 m ermöglicht sie Radfahrenden Überholmanöver, auch unter Beteiligung von Lastenrädern. Die Route soll eine weitere Direktverbindung im geplanten Netz aus innerstädtischen Radschnellverbindungen sein und darüber hinaus eine Anbindung an den geplanten Radschnellweg zwischen Krefeld, Willich und Mönchengladbach schaffen. „Die vielen kleinen Fortschritte bei der Mobilitätswende greifen immer besser ineinander. Schritt für Schritt entstehen immer mehr, immer bessere und immer sicherere Radverkehrsverbindungen oder werden miteinander vernetzt – innerhalb der Stadt, aber auch in der Region. Als Nächstes kommt der Radschnellweg über die neue Betrather Brücke in Richtung Norden. Zudem arbeiten wir derzeit auch an einer Machbarkeitsstudie für eine neue Verkehrsführung auf der Bismarckstraße“, führt OB Heinrichs aus.

Ein sicherer Radweg in einer leistungsfähigen Straße

Dass die Situation für den Radverkehr, auf dem rund 1 km langen Straßenabschnitt dringend verbessert werden musste, davon konnten sich die Teilnehmenden auf der Testfahrt mit eigenen Augen überzeugen. Denn der alte Radweg, der neben dem Gehweg in der sogenannten „Nebenanlage“ verläuft, ist noch zu erkennen. Der Weg ist nach heutigen Standards zu schmal und immer wieder durch Baumwurzeln beschädigt. Die Stadt hatte die Benutzungspflicht für den Radweg deshalb bereits 2017 aufgehoben. „Seit damals durften die Radfahrenden bereits auf der Fahrbahn fahren, allerdings gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr, was bei zwei Fahrspuren pro Richtung und Tempo 50 nicht optimal ist“, erklärt Jörg Clages, Leiter der Abteilung Kommunale Verkehrsplanung und Mobilitätsplanung bei der Stadt Mönchengladbach.

Zwar ist die Hohenzollernstraße eine auch vom Autoverkehr viel befahrene innerstädtische Straße. So hoch, dass zwei Spuren pro Fahrtrichtung erforderlich sind, ist das Verkehrsaufkommen allerdings nicht. Deshalb konnte hier eine komplette Fahrspur für den Radverkehr umgewidmet werden. „Sowohl in den Planungen als auch in der politischen Debatte hat die Leistungsfähigkeit der Straße auch für den motorisierten Verkehr natürlich eine große Rolle

gespielt“, erklärt Clages. So wurden auch einige bauliche Maßnahmen umgesetzt, um Radfahrende vor Kreuzungen wieder sicher in die Nebenanlage zu führen. In diesen Abschnitten erhält die Straße für den Autoverkehr zusätzliche Abbiegespuren, damit wartende Rechtsabbieger nicht die Geradeausfahrenden blockieren. Diese Lösung wurde z.B. in Fahrtrichtung Norden vor der Kreuzung Künkelstraße umgesetzt. In Fahrtrichtung Süden gibt es diese Führung vor der Einmündung in die Bergstraße.

Für Teile der Strecke ist mittelfristig ein zweiter Bauabschnitt geplant

Im Mai 2022 hatte der Ausschuss für Umwelt und Mobilität nach einem Vorschlag der Fachverwaltung beschlossen, die erste Protected Bike Lane der Stadt einzurichten. Teil der Beschlusslage ist es, dass es einen zweiten Bauabschnitt geben soll, für den die konkrete Planung noch erstellt werden muss. Vorgesehen ist, in diesem Bauabschnitt die Nebenanlage in Fahrtrichtung stadteinwärts zwischen Saumstraße und Bergstraße zu erneuern. Im Zuge der Planungen wird dann auch noch einmal die Frage erörtert, wie der Radverkehr in diesem Abschnitt optimal geführt werden kann. Die jetzt erfolgte Einrichtung der Protected Bike Lane wurde im Rahmen eines ersten Bauabschnitts vorgezogen, da sie mit lediglich kleineren Bauarbeiten kurzfristig umzusetzen war. Für den ersten Bauabschnitt hat die Stadt rund 270.000 Euro aus Mitteln des Programms Radwegenetz investiert.

Stadt Mönchengladbach



Auf der 2,20 m breiten Fahrspur sind Radfahrende durch zwei 25 cm breite, durchgezogene Linien sowie durch Klebebordsteine vor dem motorisierten Verkehr geschützt. –

Foto: Stadt Mönchengladbach



Über das neue und optimierte Leezenflow-System an der Schillerstraße freuen sich Dr. André Wolf (l.) und Thomas Terstiege (r.), beide Stabsstelle Smart City, sowie Ulrich Zelke (2. v.l.), Amt für Mobilität und Tiefbau, und Bastian Bleker, Geschäftsführer der bCyber GmbH. – Foto: Stadt Münster

Stadt Münster installiert neue Leezenflow-Systeme

Optimiert mit Gelbphase / Begleituntersuchung für drei Standorte / Erklärvideo auf leezenflow.de

Neuere Grüne-Welle-Assistenten sollen das Radfahren in Münster noch komfortabler machen. Vier Standorte sind jetzt mit den sogenannten Leezenflow-Geräten ausgerüstet, sechs weitere folgen in den nächsten Wochen. Dabei kommt eine optimierte Version der Technologie zum Einsatz, die Geschwindigkeitsdaten des Radverkehrs mit einberechnet.

Radfahren in Münster macht Spaß. Was nicht so viel Spaß macht, ist das Anhalten. Um den Radverkehr besser im Fluss zu halten, setzt die Stadtverwaltung seit 2021 ein Leezenflow-Gerät auf Münsters Promenade an der Kreuzung Hörstertor ein. Nun wurden drei von insgesamt neun

weiteren Grüne-Welle-Assistenten im Stadtgebiet in Betrieb genommen, davon je einer an den Fahrradstraßen Bohlweg und Schillerstraße sowie ein weiterer an der Promenade in Höhe des Zwingers. Im Herbst sollen weitere Geräte an den Standorten Warendorfer und Steinfurter Straße sowie am Neutor und der dortigen Promenade installiert werden.

„Grundidee des Grüne-Welle-Assistenten ist es, dass Radfahrende flüssiger und sicherer ans Ziel kommen, indem sie mehrere Meter vor der nächsten Straßenkreuzung sehen können, wann die Ampel umschaltet. Hierfür ist der Leezenflow mit der jeweiligen Fahrradampel verbunden

und zeigt über einen dynamischen Farbverlauf an, ob Radfahrende die Ampel noch bei Grün erreichen können oder nicht“, erklärt Dr. André Wolf, Leiter der Stabsstelle Smart City.

Video erklärt überarbeitete Version mit Gelbphase

Die Installation der zusätzlichen Geräte haben das Amt für Mobilität und Tiefbau und die Stabsstelle Smart City genutzt, um die Visualisierung des Leezenflows zu optimieren: Wer den Leezenflow bei Grün erreicht, erreicht auch die Ampel bei Grün. Dafür berücksichtigt das System jetzt die Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs. Es werden Geschwindigkeitsdaten genutzt, die im Rahmen der Fahrradprojekte „Dein AppGrade“ und „STADTRADELN“ gesammelt wurden. Neu ist zudem eine Gelbphase. Diese zeigt an, ob sich ein kleiner Sprint noch lohnt oder ob es klüger ist, schon langsamer zu fahren, um die Stehzeit an der roten Ampel zu verkürzen. Ein Kurzvideo auf www.leezenflow.de erklärt, wie die neue Visualisierung funktioniert.

Smarte Technologie für den Radverkehr

Die Idee zum Leezenflow stammt aus der Bürgerschaft. Im Münsterhack 2019 wurde sie weiterentwickelt und danach mithilfe der Stadtverwaltung umgesetzt. „Wir freuen uns, mit dem Leezenflow-System eine innovative Technik für den Radverkehr in Münster auszuprobieren“, so Ulrich Zelke vom Amt für Mobilität und Tiefbau. Leezenflow nutzt für die Kommunikation zur Ampel eine von Fachleuten als Vehicle-to-everything (V2X) bezeichnete Technik, die weltweit entwickelt wurde, damit Busse, Rettungsfahrzeuge und Autos Kontakt zu Ampel und Infrastruktur aufnehmen können. Mit dem Leezenflow wird diese Technik erstmals für den Radverkehr genutzt und die neue Datenübertragung im Livebetrieb getestet. „Begleitend zur Einführung der neuen Visualisierung untersuchen wir daher

an drei Standorten die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Systems. Sollte sich weiterer Optimierungsbedarf herausstellen, können wir Leezenflow anpassen“, erklärt Zelke.

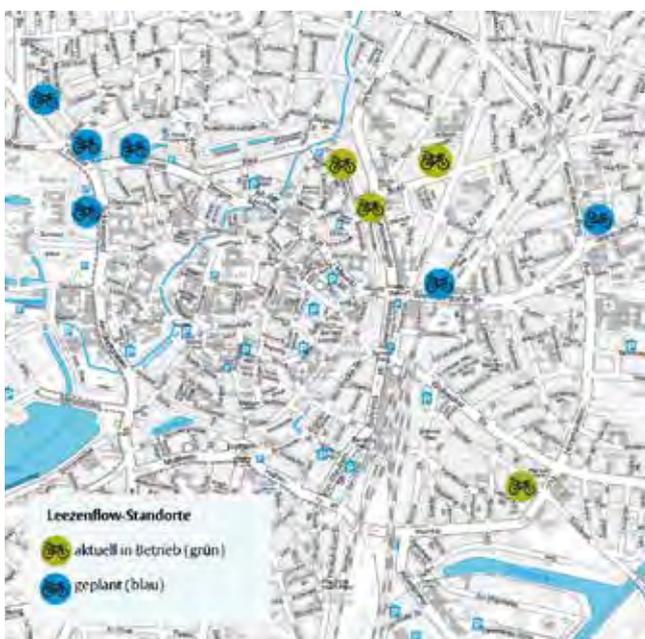
Die zusätzlichen Leezenflow-Systeme wurden im Rahmen der Strategiephase des Programms „Modellprojekte Smart City (MPSC)“ vom Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB), der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) sowie dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (Kofinanzierung Mobilitätsprojekte) gefördert. Ziel der Modellprojekte ist es, im Zeitalter der Digitalisierung Lösungsansätze zur Gestaltung einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu erproben und umzusetzen. Die Begleitforschung an drei der neuen Standorte wird ebenfalls im Rahmen des Förderprogramms durchgeführt.

Wissenstransfer von Münster in andere Kommunen

Dass Leezenflow den Radfahrkomfort verbessert, hat sich über die Stadtgrenzen Münsters hinaus herumgesprochen. „Wir freuen uns, dass andere Kommunen Interesse am Nachbau des Leezenflows haben. Gerne sollen sie von unseren Erfahrungen lernen und abgucken, denn so funktioniert Smart City“, sagt Thomas Terstiege, Projektleiter bei der Stabsstelle Smart City. Die Bauanleitung steht als Freie Software (Open-Source-Programmierung) kostenlos zur Verfügung. Den Link dazu findet man auf www.leezenflow.de. Daher freut es das Team aus Münster, dass bereits mehrere Kommunen Interesse am Leezenflow-System gezeigt haben.

Weitere Informationen sowie das Erklärvideo zur neuen Visualisierung des Leezenflows finden Sie auf <https://smartcity.ms>.

Stadt Münster



Karte mit den insgesamt zehn Leezenflow-Standorten im Stadtgebiet Münster (Stand: 27. September 2023) – Karte: Stadt Münster

Temporäre „Schulstraße“ in Essen

Straße wird zeitweise für den Verkehr gesperrt und bekommt Elternhaltestellen



Eltern sperren zu den Hol- und Bringzeiten die Bardelebenstraße für den Autoverkehr – Foto: BeMoVe

Ab Montag, den 4. September 2023, startet das von Be-MoVe geförderte Bürgerprojekt „Offene Bardelebenstraße: Sichere Schulwege in Holsterhausen“. Dabei wird die Bardelebenstraße zu bestimmten Zeiten morgens, mittags und nachmittags für den Autoverkehr gesperrt, nur Anwohner*innen können mit ihren Fahrzeugen durchfahren. Zusätzlich werden in der Nähe drei sogenannte Elternhaltestellen eingerichtet. Die Maßnahmen sollen probeweise für die kommenden drei bis sechs Monate für einen sichereren und entspannteren Schulweg sorgen und die aktive und nachhaltige Mobilität fördern. Immerhin sind an diesem Ort an Unterrichtstagen rund 1.800 Schüler*innen von der Bardelebenschule und dem angrenzenden Gymnasium B.M.V. unterwegs.

Die genauen Zeiten der Sperrung sind montags bis freitags von 7:45 bis 8:30 Uhr und in den Abholzeiten von 13:00 Uhr bis 14:15 Uhr sowie von 15:45 bis 16:15 Uhr. Die Elternhaltestellen befinden sich auf der Holsterhauser Straße (gegenüber Hausnummer 71), an der Schulbushaltestelle Holsterhauser Straße 81 sowie auf der Virchowstraße (auf Höhe des Hauses Nummer 17).

In der Bardelebenstraße (circa 170 m lang) wohnen nur wenige Anwohner*innen – sie wurden bereits über die Maßnahmen per Brief und in einer Infoveranstaltung in-

formiert. Über den gesamten Projektzeitraum sollen außerdem regelmäßig Veranstaltungen, wie beispielsweise ein Straßenfest oder Spielstraßennachmittage, angeboten werden. Damit wollen die Initiator*innen des Bürgerprojekts mit allen Beteiligten, auch den Anwohner*innen, ins Gespräch kommen. Die temporäre Schulstraße soll vor allem auf die Gefahren auf dem Schulweg aufmerksam machen, aber auch neue Möglichkeiten aufzeigen, diese Probleme zu lösen oder zu entschärfen. Das Bürgerprojekt erfolgt in enger Abstimmung zwischen der Schulleitung, der Elternschaft, der Stadtverwaltung sowie der Polizei Essen. Im besten Fall zeigt der Test, dass die Sperrungen und Elternhaltestellen ihren Zweck erfüllen, gut angenommen werden und verstetigt werden können.

Zum Hintergrund:

Das interdisziplinäre Forschungs- und Praxisprojekt Be-MoVe (Beteiligungs-basierte Transformation aktiver Mobilität für gesundheitsfördernde Stadt- und Verkehrsinfrastrukturen) der Stadt Essen, der Universität Duisburg-Essen und der Universitätsmedizin Essen rückt mithilfe eines beteiligungsorientierten Ansatzes die aktive und gesundheitsfördernde Mobilität in den Fokus. Gefördert wird Be-MoVe im Rahmen des Förderprogrammes „MobilitätsWerkStadt 2025“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) seit Sommer 2021 bis ins Jahr 2024. Im Rahmen des Förderprogramms möchte die Stadt Essen öffentliche Räume und Verkehrswege experimentell verändern und diese auf Aufenthaltsqualität und nachhaltige Mobilität hin auslegen. Das Projekt ist eng angelehnt an die Entwicklung des Essener Mobilitätsplans der von 2022 bis 2024 aufgestellt wird. In den Reallaboren sollen zukünftige Entwicklungen des Mobilitätssystems temporär vorweggenommen und erprobt werden. In einem experimentellen Setting (Reallabor) werden Maßnahmen und Veränderungen im realen städtischen Umfeld getestet und evaluiert. Im Fokus von Be-MoVe steht die Erprobung neuer Strategien zur Förderung der Fuß- und Radmobilität.

Weitere Informationen zu den Be-MoVe-Bürgerprojekten finden Interessierte unter: www.essen.de/Be-MoVe

Stadt Essen

Düsseldorf startet mit erster Radleitroute

Die 9 km lange Strecke ermöglicht sicheres Vorankommen durch drei Stadtbezirke

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat jetzt die erste Radleitroute, die von der Alten Flughafenstraße im Norden bis zum Südring reicht, auf den Weg gebracht. Für das Bauprojekt ist ein Budget von rund 22 Mio. Euro veranschlagt. Umgesetzt werden soll es durch die städtische Tochter Immobilien Projekt Management Düsseldorf GmbH (IPM).

Der Beschluss wurde per Dringlichkeitsentscheidung gemäß § 60 Gemeindeordnung NRW (GO NRW – s.u.) gefasst, um den Zeitplan u.a. für Fördermittel und bauliche Umsetzung der Radleitroute einzuhalten. Der Dringlichkeitsbeschluss muss in der nächsten Sitzung des Stadtrates genehmigt werden.

Mit der mehr als 9 km langen Strecke soll eine attraktive Radachse entstehen, die durch drei Stadtbezirke führt und den Radfahrenden ein sicheres, schnelles und zügiges Vorankommen ermöglicht. Die neue Radleitroute wird an das Radhauptnetz und an das Bezirksnetz angebunden und soll einen hohen Qualitätsstandard bieten. So sind weitgehend getrennte Radwege oder dem Fahrradverkehr Vorrang einräumende Führungsformen, die ausreichende Breiten, glatte, gut befahrbare Oberflächen zur witterungsunabhängigen Befahrbarkeit und ausreichende Beleuchtung bieten, geplant.

Bei nebeneinanderliegenden Rad- und Gehwegen wird der Rand des Gehweges aus Gründen der Barrierefreiheit mit einem 30 cm breiten, taktilen Streifen aus weißen Noppenplatten versehen. Zudem wird die Radleitroute durch Piktogramme optisch hervorgehoben. Für an der Route liegende Bäume sind Wurzelbrücken vorgesehen. Diese werden als Schutz über den Wurzeln der Bäume eingebaut und verhindern so, dass die Wurzeln durch den Oberbau beschädigt werden. Kreuzungen auf der neuen Strecke werden für den Radverkehr optimiert, um die Haltevorgänge zu minimieren. Zudem werden Konflikte zwischen rechts abbiegendem Kraftfahrzeugverkehr und geradeaus fahrendem Radverkehr entschärft. Zum Teil führt die Radleitroute 1 über schon fertig ausgebaute Radwege.

„Der Ausbau und die Optimierung der Wege sind der Schlüssel, um den Radverkehr für die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer noch attraktiver zu machen.“

Die Nord-Süd-Radleitroute und weitere Radleitrouten sollen in Zukunft das sichere und zügige Radfahren quer durch Düsseldorf ermöglichen. Dort werden alle Menschen, die interessiert am Radfahren sind, ihren Platz finden, ob Kinder auf dem Weg zur Schule oder auch Pendler aus einer Umlandkommune“, sagt Mobilitäts- und Umweltsenior Jochen Kral.

Die Finanzierung der Nord-Süd-Radleitroute ist beim Förderprogramm „Investive Maßnahmen Radverkehr“ des Bundesamtes für Logistik und Mobilität beantragt und soll 70% der Baukosten decken. Aus dem Klimaschutzetat werden dann 30% des Projektes finanziert. Die Arbeiten an der mehr als 9 km langen Radleitroute beginnen im ersten Quartal 2024 und sollen bis zum dritten Quartal 2025 abgeschlossen sein.

Hintergrund für Eil- oder Dringlichkeitsentscheidungen: § 60 Gemeindeordnung NRW (GO NRW)

Der Hauptausschuss entscheidet in Angelegenheiten, die der Beschlussfassung des Rates unterliegen, falls eine Einberufung des Rates nicht rechtzeitig möglich ist (Eilentscheidung). Ist auch die Einberufung des Hauptausschusses nicht rechtzeitig möglich und kann die Entscheidung nicht aufgeschoben werden, weil sonst erhebliche Nachteile oder Gefahren entstehen können, kann die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister und im Falle ihrer oder seiner Verhinderung die allgemeine Vertreterin oder der allgemeine Vertreter mit einem Ratsmitglied entscheiden (Dringlichkeitsentscheidung). Die nach Satz 1 oder nach Satz 2 getroffenen Entscheidungen sind dem Rat in der nächsten Sitzung zur Genehmigung vorzulegen. Er kann die Entscheidungen aufheben, soweit nicht schon Rechte anderer durch die Ausführung des Beschlusses entstanden sind.

Amt für Verkehrsmanagement/Landeshauptstadt Düsseldorf

Bessere Bedingungen für Radfahrende

Rahmenplanung für Mönchengladbacher Quartier geht in die Umsetzung

Baumschutz, eine Höchstparkdauer für Besucher:innen, Bewohnerparken, Fahrradbügel und eine Fahrradstraße sollen die Quartiere „Bettrather Straße“ und „Am Wasserturm“ aufwerten. Die mags (Mönchengladbacher Abfall-, Grün- und Straßenbetriebe AöR) startet jetzt mit ersten Maßnahmen in die Umsetzung.

Wie kann das Quartier „Bettrather Straße“ seinem Charakter als grüner Stadtteil am Rande des Stadtparks „Bunter Garten“ besser gerecht werden? Wie kann der gefährdete Baumbestand besser geschützt werden? Wie kann umweltfreundliche Nahmobilität gestärkt und gleichzeitig den verkehrlichen Bedürfnissen der Anwohner:innen Rechnung getragen werden? Antworten darauf hat die Stadtverwaltung im vergangenen Jahr mit einer Rahmenplanung für das Quartier Bettrather Straße und einer Bewohnerparkregelung für das Quartier „Am Wasserturm“ vorgelegt. Das von der Politik beschlossene Maßnahmenpaket geht nun in die Umsetzung. Am Montag, dem 25. September 2023, begann die mags mit der Umsetzung erster Maßnahmen.

Konkret werden zunächst die Standortbedingungen der Linden in der Bettrather Straße verbessert. Dazu entfernt die mags vorhandenen Asphalt und einen Teil des verdichteten Bodens. Zum Wohle des Baumbestands wird mit Substrat angereicherte Erde aufgebracht. Die Fläche unten den Lindenbäumen soll, wie ursprünglich vorgesehen, ein an den Park angrenzender Grünbereich werden. Autos sollen hier künftig mit sogenannten Rabattengeländern am Parken unter den Bäumen gehindert werden. Denn der Boden wird durch abgestellte Pkw verdichtet, was wiederum die Standortqualität für die Gehölze deutlich verschlechtert.

Um den Parkdruck für Anwohner:innen durch Langzeitbesucher:innen nicht weiter zu erhöhen, beginnt die mags mit der Einrichtung einer Parkscheibenregelung. Das bedeutet, dass ab dem 15. Oktober das Parken werktags (Mo-Sa) in der Zeit von 9 bis 18 Uhr nur mit einer Parkscheibe bei einer Höchstparkdauer von drei Stunden gestattet ist. Anwohner:innen können sich mittels Bewohnerparkausweis von der Parkregelung befreien lassen.

Besucher:innen finden zusätzliche Parkmöglichkeiten im direkten Umfeld unter anderem in privaten Parkhäusern. Auch der „Wanderparkplatz“ an der Beethovenstraße bleibt von der Regelung ausgenommen.

Betrather Straße und Peter-Nonnenmühlen-Allee werden zu Fahrradstraßen

Des Weiteren wird die Bettrather Straße ab Höhe Ferdinandstraße in eine Fahrradstraße umgewandelt. Die neue Strecke für den Radverkehr erstreckt sich im weiteren Verlauf über die Peter-Nonnenmühlen-Allee bis hin zum städtischen Hauptfriedhof. Anlieger:innen werden, wie auch auf der Blauen Route, die Straße auch mit Pkw und Motorrad befahren können. Darüber hinaus werden zur Förderung des Fahrradverkehrs Fahrradbügel im Bereich der Parkeingänge und am Spielplatz aufgestellt.

„Qualitativ hochwertige Radwege und ein abgestimmtes Netz aus Radvorrangrouten und Schnellverbindungen sind für mehr klimafreundlichen Fahrradverkehr ganz wesentlich. Gut durchdacht und in ein stimmiges Konzept gegossen, kann davon ein positiver Wandel für unsere Quartiere ausgehen. Davon wird man sich an der Bettrather Straße schon bald überzeugen können“, sagt Mönchengladbachs Oberbürgermeister Felix Heinrichs.

Die neuen Fahrradstraßen sind bereits die dritte merkliche Verbesserung für den Fahrradverkehr in Mönchengladbach innerhalb kürzester Zeit. Erst im Juli 2023 hatte die Stadt auf der Hohenzollernstraße die erste Protected Bike Lane der Stadt eingerichtet – eine durch Trennelemente geschützte Radspur auf der Fahrbahn. Im August wurde auch auf der Stepgesstraße und dem Berliner Platz eine ehemalige Pkw-Spur dem Fahrradverkehr gewidmet und damit die Anbindung der Blauen Route an die Mönchengladbacher Innenstadt deutlich verbessert. Die neue Fahrradstraße neben dem Bunten Garten wird Teil der Radvorrangroute, die die nördlichen Stadtteile mit der Innenstadt sowie dem geplanten Radschnellweg über Willich nach Krefeld verbindet.

Stadt Mönchengladbach

Neue B+R-Fahrradsammelschließanlagen

Umsteigen an wichtigen Haltepunkten der Rheinbahn in Düsseldorf wird einfacher

Ab September können Radfahrende in Düsseldorf noch bequemer vom Rad auf die Bahn umsteigen: In den neuen Sammelschließanlagen können Fahrräder und E-Bikes sicher, trocken – und direkt an der Haltestelle abgestellt werden.

Zur Stärkung des Umweltverbundes, also des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs, hat die Rheinbahn an insgesamt sechs strategisch wichtigen Haltepunkten neue Abstellanlagen für Fahrräder gebaut.

Annette Grabbe, Vorständin der Rheinbahn, betont: „Mit den B+R-Fahrradschließanlagen machen wir die Mobilität von Tür zu Tür für unsere Kundinnen und Kunden noch einfacher. Die Möglichkeit, das eigene Fahrrad sicher abzustellen, ergänzt unser Angebot an ausgewählten Standorten sinnvoll und schafft so eine schlüssige Mobilitätskette.“

Jochen Kral, Dezernent für Mobilität und Umwelt, fügt hinzu: „Die Nachfrage nach sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist kontinuierlich gestiegen. Die Stadt hat bereits umfangreiche Angebote im öffentlichen Raum geschaffen. Es freut mich, dass die Rheinbahn das bestehende Angebot von über 2.500 Bike-and-Ride-Plätzen in Düsseldorf ergänzen wird und dadurch eine kombinierte Fahrt im Umweltverbund noch attraktiver wird.“

Die Buchung eines Stellplatzes erfolgt bequem über die Mobilitätsplattform „redy“. Nutzerinnen und Nutzer wählen einfach in der redy-App die Option „B+R“ und die gewünschte Station aus. Anschließend bestätigen sie Startzeit, Tarif und Nutzungsbedingungen – der Stellplatz ist somit reserviert. Die Stadttochter Connected Mobility Düsseldorf (CMD) stellt das Backend-System für die Anlagen bereit. Die B+R-Fahrradsammelanlagen werden mithilfe von Fördermitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) durch das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt. Die Integration dieser Anlagen

in die redy-App markiert einen weiteren Schritt der Rheinbahn und der Plattformanbieterin „Better Mobility GmbH“ in Richtung Digitalisierung. Diese Mobilitätsplattform bietet als erste in Deutschland einen vollständig integrierten Buchungsprozess für Fahrradsammelanlagen.

Die Preise richten sich nach der Mietdauer:

- Tagesmiete: 1 Euro
- Wochenmiete: 5 Euro
- Monatsmiete: 15 Euro
- Quartalsmiete: 40 Euro

Zur Bezahlung stehen den Fahrgästen SEPA-Lastschrift, Kreditkarte und PayPal zur Verfügung.

Die B+R-Fahrradschließanlagen verfügen über umweltfreundliche begrünte Dächer und sind rund um die Uhr zugänglich. Nach erfolgreicher Buchung öffnen Nutzerinnen und Nutzer die Anlagen mit einer PIN aus der redy-App. Obwohl die Anlagen videoüberwacht sind, empfiehlt es sich, die Räder zusätzlich mit einem eigenen Schloss in der Anlage zu sichern. Weitere Informationen zu den Anlagen und Antworten auf häufig gestellten Fragen sind unter www.rheinbahn.de/bike-and-ride verfügbar.

Amt für Verkehrsmanagement/Landeshauptstadt Düsseldorf

Annette Grabbe, Vorständin der Rheinbahn, und Jochen Kral, Dezernent für Mobilität und Umwelt der Stadt Düsseldorf, bei der Eröffnung der neuen B+R-Fahrradschließanlage an der Haltestelle „Holthausen“ – Foto: Rheinbahn



Radfahrstreifen Gotenring in Köln

„Kölner Standard“ auf der Auffahrt von der Siegburger Straße zum Gotenring

Auf der Auffahrt des Gotenrings in Deutz hat die Stadt Köln auf einem circa 300 m langen Abschnitt einen neuen Radfahrstreifen eingerichtet. Er beginnt an der Kreuzung Siegburger Straße/Teutonenstraße und endet auf Höhe der Stadtbahnhaltestelle Suevenstraße vor der Ampelanlage. Der Radfahrstreifen ist 2,50 m breit und verfügt weitestgehend über einen 75 cm breiten Sicherheitsraum zum Autoverkehr. Wo ihn der Autoverkehr überfahren darf, wurde der Radfahrstreifen rot eingefärbt.

Nach diesem „Kölner Standard“ wurden bereits zahlreiche Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept Innenstadt umgesetzt, z.B. auf den Ringen, auf der Richard-Wagner-Straße und auf der Siegburger Straße.

Mit dem neuen Radfahrstreifen ist eine direkte und komfortable Verbindung für den Radverkehr entstanden. Bisher nahmen Radfahrende zumeist lieber den Umweg über die durch Kopfsteinpflaster geprägte Teutonenstraße und den gemeinsamen Geh- und Radweg zur Langobardenstraße. Auch im Bereich der Langobardenstraße wurde die Situation für den von der Severinsbrücke in Richtung Gotenring fahrenden Radverkehr optimiert. Es wurden



Auffahrt auf den Gotenring, Ecke Teutonenstraße/Siegburger Straße – Foto: Stadt Köln

zwei Parkplätze entfernt, um die Sichtbeziehung zu verbessern. Auf den frei gewordenen Flächen wurden Fahrradständer aufgestellt, die Platz für 14 Fahrräder bieten.

Die Maßnahme entstand aus einem Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt im Juni 2022. Die Umsetzung der Maßnahme kostete etwa 25.000 Euro.

Stadt Köln

Intelligente Lichtsignalanlage in Hamm

Grüne Welle dank Künstlicher Intelligenz



Von der intelligenten Ampel profitierten vor allem der Rad- und der Fußverkehr. – Foto: Thorsten Hübner

Eine bundesweit einzigartige KI-gesteuerte Ampel wurde im Sommer in Hamm für zwei Monate getestet. An der Kreuzung Heßler Straße/Marker Allee optimierte sie die Verkehrsströme – und sorgte damit für mehr Sicherheit und weniger Wartezeit. Insbesondere der Rad- und der Fußverkehr profitierten von der KI-Schaltung durch mehr Komfort. Für Schülergruppen bietet die Signalanlage längere Grünphasen zu Beginn und zum Ende der Schule. Auch aus der Bevölkerung gab es positive Rückmeldungen. Nach der Testphase bleibt die Anlage daher in Betrieb. Eine weitere soll an einem problematischen Fußgängerüberweg Anfang 2024 in Betrieb gehen.

Stadt Hamm

Stadt Münster veröffentlicht ersten Radverkehrsbericht

Broschüre fasst Radverkehrsmaßnahmen der vergangenen fünf Jahre zusammen / Druckausgabe und Online-Version

Wer könnte sich das münsterische Stadtbild ohne die Leeze vorstellen? Für fast jeden zweiten Weg nutzen die Münsteranerinnen und Münsteraner das Fahrrad. Was für viele Menschen in dieser Stadt selbstverständlich ist, ist Ergebnis einer langjährigen Radverkehrsplanung und -förderung sowie einer intensiv gepflegten Leezenkultur. Aktuelle Informationen zum Thema liefert ab sofort der erste Radverkehrsbericht der Stadt Münster.

Welche Maßnahmen wurden umgesetzt, um den Alltag für Radfahrende zu verbessern? Wie hängen sie zusammen? Welche Ziele stehen dahinter? Und wie hat sich das Ganze bisher ausgewirkt? Antworten darauf und viele weitere Daten liefert der Bericht. Er liegt als Broschüre in der Münster Information im Stadthaus 1 sowie im Stadthaus 3 aus und kann digital unter www.stadt-muenster.de/fahrrad abgerufen werden. Das Heft soll zukünftig regelmäßig erscheinen und über die Aktivitäten in der Fahrradstadt Münster informieren.

Vielfältige Maßnahmen im Bereich Radverkehr

„In den vergangenen fünf Jahren wurde der Radverkehr in unserer Stadt mit einer ganzen Palette an Maßnahmen gefördert. Die insgesamt guten Radfahrbedingungen sind der Grund, warum die Menschen in Münster oft und ger-

ne ihre Leeze nutzen“, erklärt Oberbürgermeister Markus Lewe und ergänzt: „Unser Ziel ist, noch mehr Menschen für das Fahrrad als nachhaltiges Fortbewegungsmittel zu begeistern. Das werden wir konsequent weiterverfolgen und die Radinfrastruktur weiter ausbauen.“

Daten zum Radverkehr erhebt die Stadt durch regelmäßige Haushaltsbefragungen, mithilfe der installierten Zählgeräte sowie bei Mitmachaktionen wie dem STADTRADELN. Viele Maßnahmen haben den Radverkehr in Münster in den vergangenen Jahren verbessert. Dazu gehören u.a. die Einführung und Umsetzung von Standards für Fahrradstraßen, der Umbau der Kanalpromenade zu einer attraktiven Strecke am Wasser, Projekte wie der „Leezenflow“, Ampeltrittbretter sowie die Einrichtung von Fahrradstellplätzen.

„Ziel unserer Radverkehrsplanungen ist, dass die Menschen mit dem Rad sicher, zügig und komfortabel unterwegs sind. Maßnahmen wie die Kanalpromenade zeigen messbar, dass eine gute Radinfrastruktur Menschen überzeugt, mit der Leeze zu fahren“, fasst Stadtbaurat Robin Denstorff zusammen.

Stadt Münster

Leuchtend rot signalisiert die neue Fahrradstraße Goldstraße, dass hier Radfahrende Vorrang haben. Fahrradstraßen nach neuen Standards sind ein Thema im ersten Radverkehrsbericht der Stadt Münster. – Foto: Stadt Münster/Patrick Schulte



FahrradHeld:innen

Stadt Aachen zeichnet ausgewählte Radfahrende aus



In Aachen treten immer mehr Bürger:innen in die Pedale. So unterschiedlich die Beweggründe sind, gemeinsam leisten die Radfahrenden einen wichtigen Beitrag zur Umgestaltung Aachens im Sinne einer noch lebenswerteren und nachhaltigeren Stadt. Um die Motivation und Begeisterung der Radfahrenden sichtbar zu machen und diesen ein persönliches Gesicht zu geben, hat die Stadt Aachen

im Zeitraum von April bis Mai 2023 alle Bürger:innen aufgerufen, ihre:n persönliche:n Fahrradheld:in zu nominieren. Gesucht wurden Personen, die in einer besonderen Beziehung zum Radfahren stehen und dem Thema Radfahren so eine individuelle Note geben. Unter den zahlreichen Einsendungen der Bürger:innen per E-Mail und Postkarte wurden zehn „FahrradHeld:innen“ ausgewählt und am 29. Juli 2023 öffentlichkeitswirksam im Rahmen des traditionellen Radrennens „Rund um Dom und Rathaus“ des Radsportclubs Zugvogel 09 e.V. sowie am 28. August 2023 in den Räumen der Stadtverwaltung ausgezeichnet. Nach Ansicht der Jury leisten diese Menschen einen wichtigen persönlichen Beitrag für die Transformation der Stadt Aachen. Die Aktion wurde durch zahlreiche positive Reaktionen begleitet, wie z.B. die Berichterstattung der Aachener Zeitung. Weitere Informationen unter:

www.aachen.de/AChtsam-unterwegs

Claudia Nowak/Stadt Aachen

Neue Baustellenkarte für den Radverkehr

Essen erweitert Online-Informationen für Radfahrende

Das Amt für Straßen und Verkehr der Stadt Essen hat seine Online-Informationen zu den Baustellen im Verkehrsnetz erweitert. Eine neue, zoombare Baustellenkarte für den Fahrradverkehr zeigt die aktuellen Sperrungen an den Radrouten im Stadtgebiet von Essen an. Zu jeder dieser Baustellen wird die voraussichtliche Dauer der Sperrung angezeigt sowie eine Umleitung für den Radverkehr.

Mit der neuen Baustellenkarte für den lokalen Radverkehr in Essen komplettiert das Amt für Straßen und Verkehr seine Baustelleninformationen auf **www.essen.de**, nachdem bisher schon online über Baustellensperrungen für den motorisierten Verkehr im lokalen und regionalen Bereich informiert worden war und auch bereits Baustelleninfos zu den regionalen Radwegen angeboten worden waren.

Zu finden sind alle aktuellen Baustelleninformationen unter: **www.essen.de/strassenbaustellen**

Stadt Essen



Foto: Moritz Leick, Stadt Essen



Mit dem Rad durch die Altstadt (v.l.n.r.): Dariusz Kozlewicz, Markus Bungs, Helmut Wiesner und Katja Dörner – Foto: Bundesstadt Bonn

Bonn: Serviceteam Radwege erläutert Stadtspitze seine Arbeit

In Zukunft soll in Bonn der Radverkehr 25% am gesamten Verkehrsaufkommen betragen. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt die Stadt u.a. auf den Ausbau eines sicheren und attraktiven Radwegenetzes; auch die bereits bestehenden Radwegeverbindungen sollen sicher sein. Dieses zu gewährleisten, ist Aufgabe des im Sommer 2023 beim Tiefbauamt der Stadt Bonn eingerichteten Serviceteams Radwege.

Bei einem Kennenlernertermin ließen sich Oberbürgermeisterin Katja Dörner und der zuständige Verkehrsdezernent Stadtbaurat Helmut Wiesner von den beiden Mitgliedern des Serviceteams Radwege, Dariusz Kozlewicz und Markus Bung, ihre Aufgaben erläutern. Gemeinsam waren sie dafür auf Radwegen und Fahrradstraßen in der inneren Nordstadt unterwegs.

Aufgabe des Teams ist die Schaden- und Mängelüberwachung der Radwege im gesamten Stadtgebiet. Hierbei werden beispielsweise fehlende Markierungen oder Piktogramme, beschädigte Beschilderungen, aber auch Mängel an den Oberflächen der Wege erfasst und an die für die Reparatur zuständigen Teams des Tiefbauamts weitergeleitet. „Ich danke Ihnen, dass Sie diese wichtige Aufgabe übernommen haben“, sagte die Oberbürgermeisterin. „Analog zu dem Team im Tiefbauamt, das den Zustand

der Straßen fortlaufend kontrolliert, haben Sie ein wachsames Auge auf die Radverkehrsanlagen. Damit noch mehr Menschen aufs Rad umsteigen, benötigen wir gut ausgebaute, attraktive und vor allem sichere Radwegeverbindungen“, betonte Katja Dörner.

„Neben dem Ausbau zusätzlicher Radwegeverbindungen zum Lückenschluss im Radverkehrsnetz spielt die Sicherheit auf vorhandenen Radwegen eine wichtige Rolle. Vermeintliche „Kleinigkeiten“, wie das Verfüllen einer aufgeplatzten Deckschicht oder der Ersatz eines Schildes, können auf einfachem Wege Gefahren und Unsicherheiten für alle Verkehrsteilnehmenden vermeiden“, ergänzt Stadtbaurat Helmut Wiesner. „Wir freuen uns, dass unser Serviceteam Radwege inzwischen seinen Dienst aufgenommen hat!“

Mängel online melden

Auch Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit, die Stadtverwaltung auf einen Mangel auf den Radwegen aufmerksam zu machen. Dafür steht der Mängelmelder der Stadt Bonn zur Verfügung. Unter <https://anliegen.bonn.de> können beispielsweise Grünüberwuchs, defekte Straßenschilder oder Schäden am Radwegbelag gemeldet werden.

Stadt Bonn

Mobilitätsprogramm für Düsseldorfer Kinder aus dem Stärkungspakt NRW

Grundschülerinnen und Grundschüler können Fahrräder kostenlos reparieren lassen

Mit dem neuen städtischen Programm „Fahrrad“ im Rahmen des „Stärkungspakt Nordrhein-Westfalen – gemeinsam gegen Armut“ soll ab sofort die Mobilität von Grundschulkindern gefördert werden. Durch die Radstation am Hauptbahnhof können an ausgewählten Schulen direkt vor Ort kleinere Reparaturen an den Fahrrädern der anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler durchgeführt werden. Sollte kein Fahrrad vorhanden oder das bisherige zu klein geworden sein, kann auch ein neues Fahrrad zur Verfügung gestellt werden. Vorab wurden Schulen in Quartieren mit sozialem Handlungsbedarf ausgewählt, die Eltern und Kinder über das Programm informieren.

„Mit dem ‚Stärkungspakt Nordrhein-Westfalen‘ der Landesregierung können Bürgerinnen und Bürger, die sich aktuell in einer finanziell schwierigen Situation befinden, unterstützt werden“, sagt Stadtdirektor Burkhard Hintzsche. „Hierdurch sollen besondere soziale Härten und Ausgrenzung abgemildert werden. Ganz besonders im Blick haben wir hier auch die Kinder, die den geringsten Einfluss auf eine Situation haben, oft aber diejenigen sind, die am meisten unter finanziellen Einbußen leiden.“

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat Programme zur finanziellen Unterstützung entwickelt, die bis zum 31. Dezember 2023 genutzt werden können. Anspruchsberechtigt sind Bezieherinnen und Bezieher von Bürgergeld oder Grundsicherung im Alter, Wohngeld, BaföG, Berufsausbildungsbeihilfe oder Leistungen nach dem Asylbewer-

berleistungsgesetz sowie Inhaberinnen und Inhaber des Düsselpasses und Menschen, denen nur ein geringes Einkommen vergleichbar der Sozialhilfe zur Verfügung steht.

Mobilitätsprogramm

Bei der Umsetzung des Programms „Fahrrad“ ist die Radstation am Hauptbahnhof Partner. Der Betrieb der Zukunftswerkstatt Düsseldorf wird mit Fachpersonal und einer mobilen Werkstatt die ausgewählten Grundschulen anfahren. „Wir freuen uns sehr auf die Aufgabe und darauf, den Stärkungspakt NRW auf diese Weise tatkräftig zu unterstützen“, sagt Christian Meuter, Betriebsleiter der Radstation am Düsseldorfer Hauptbahnhof.

„Unser Ziel ist es, dass Kinder mobil und verkehrssicher unterwegs sein können“, sagt Stadtdirektor Burkhard Hintzsche. „Außerdem sollen die Kinder ihre Fahrradprüfung in der vierten Grundschulklasse mit dem eigenen Fahrrad absolvieren und im Anschluss das Gelernte festigen können.“

Die übrigen Programme im Rahmen des Stärkungspakts laufen ebenfalls weiter: Besonders häufig wurde bisher der freie Eintritt in die Düsseldorfer Schwimmbäder und der Austausch von großen Elektrogeräten genutzt. Seniorinnen und Senioren können weiterhin in den „zentren plus“ Mittel aus dem Unterstützungsfonds erhalten.

Amt für Verkehrsmanagement/Landeshauptstadt Düsseldorf

Stadtdirektor Burkhard Hintzsche mit Schülerinnen und Schülern der KGS Höhenstraße bei der Vorstellung des Programms „Fahrrad“ im Rahmen des „Stärkungspakt Nordrhein-Westfalen“
– Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Melanie Zanin



Durch die Radstation am Hauptbahnhof können an ausgewählten Schulen direkt vor Ort kleinere Reparaturen an den Fahrrädern der anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler durchgeführt werden. – Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Melanie Zanin



„Miteinander klingt's einfach besser“

Startschuss für die zweite Welle der Fahrradstraßenkampagne

Welche Regeln gelten eigentlich in der Fahrradstraße? Dürfen wir dort nebeneinanderradeln? Und wie schnell darf ich dort überhaupt fahren? Um Antworten auf diese Fragen zu geben, hat das Dezernat für Mobilität der Stadt Köln im Mai 2023 die Kampagne „Hier spielt eine andere Musik“ gestartet. Darin werden die in Fahrradstraßen geltenden Regeln mit sprachlichen Bildern aus der Musikwelt erklärt.

Im nächsten Schritt der Fahrradstraßenkampagne sollen die Kölner*innen nun verinnerlichen, dass neben den besonderen Regeln das Aufeinander-Rücksicht-Nehmen und das Miteinander die wichtigsten Faktoren in der Fahrradstraße sind. Musikalisch trifft dabei eine Gruppe Sambistas auf eine Dudelsackformation – zwei vollkommen gegensätzliche Musikrichtungen. Dennoch spielen alle im Einklang, eben miteinander, ein gemeinsames Stück.

„Die Musik spricht eine ganz eigene Sprache und erreicht das Bewusstsein der Zuhörer*innen in besonderer Weise. Das war gar nicht so einfach, die Dudelsackspieler*innen und die Trommler*innen harmonisch klingen zu lassen. Aber es hat funktioniert. Wenn jeder dem anderen zuhört und Rücksicht nimmt, können selbst Gegensätze gut klingen. Das verdeutlicht unsere Botschaft: ‚Miteinander klingt's einfach besser!‘ – in einer Fahrradstraße, aber natürlich auch in anderen Verkehrsräumen in der Stadt, sind gegenseitige Rücksichtnahme und das Miteinander unverzichtbar, damit alle sicher und wohlbehalten ihre Ziele erreichen“, sagt Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität der Stadt Köln.

Mit einer Stadtinformationskampagne, einem Werbespot auf Radio Köln, Postkarten an 370 Standorten in Köln und Posts in den Sozialen Medien sollen alle Verkehrsteilnehmer*innen vom Miteinander überzeugt und zum Mitmachen aufgefordert werden. Auch die einzelnen Regeln, die in Fahrradstraßen gelten, werden auf den Social-Media-Kanälen noch einmal wiederholt. Zusätzlich wird ein Kinospot geschaltet.

Die Gesamtkampagne wird durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert.

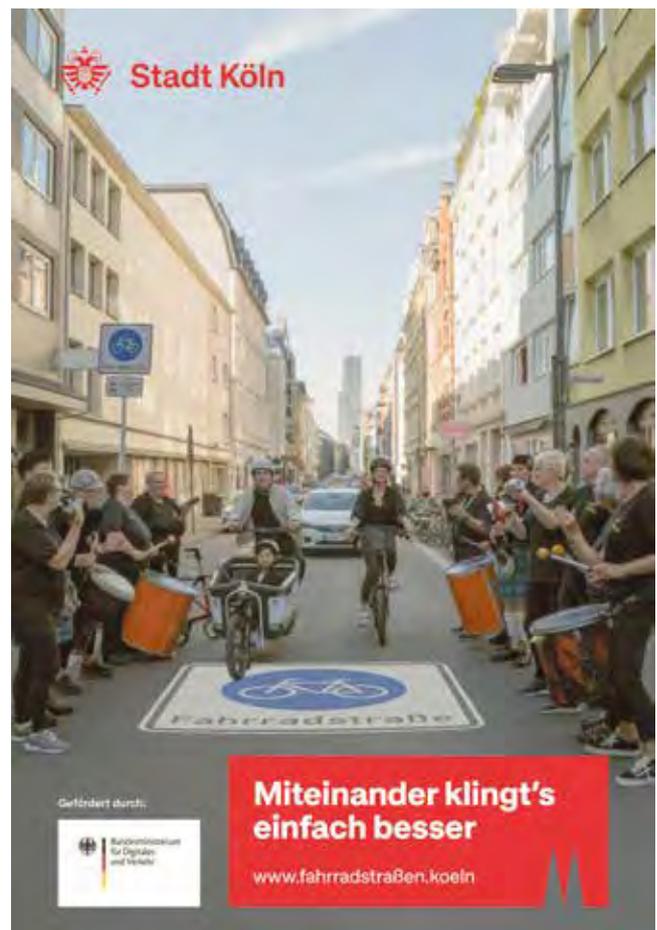
51. Fahrradstraße eingerichtet

Mit der Umgestaltung der Maybachstraße zur Fahrradstraße zwischen Krefelder Straße und „Am Kümpchenshof“ setzt die Stadt Köln ihr Programm zum Ausbau des Fahrradstraßennetzes fort. Mittlerweile wurde die 50er-Marke überschritten und als 51. Fahrradstraße in Köln wird die Maybachstraße nun den Radfahrenden als wichtige Verbindung offiziell übergeben. Ein neues Element stellt der Sicherheitstrennstreifen zum Parken dar, der künftig auch in weiteren Fahrradstraßen angewendet werden soll. Es handelt sich dabei um eine gestrichelte Linie, die Zusammenstöße von Radfahrenden mit sich öffnenden Autotüren („Dooring“) vorbeugen soll.

Die Stadt Köln plant, das Fahrradstraßennetz intensiv auszubauen und immer mehr durchgängig sicher und komfortabel befahrbare Routen zu entwickeln. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen die Regeln in der Fahrradstraße kennen.

Unter www.fahrradstraßen.koeln stehen weitere Informationen zu Fahrradstraßen in Köln und zur aktuellen Kampagne bereit.

Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit/Foto: Stadt Köln



Vier weitere Reparaturstationen im Kreis Viersen

Serviceangebot für schnelle Hilfe bei Fahrradpannen wird erweitert

Nach zweijähriger Pilotphase, bei der sich gezeigt hat, dass die Stationen von den Radfahrenden gut angenommen worden sind, hat der Kreis Viersen entschieden, das Serviceangebot auszubauen und vier weitere Reparaturstationen zu erwerben. Die Stationen verfügen über eine große Auswahl an nützlichen Werkzeugen, die für Fahrradpendlerinnen und -pendler sowie Radtouristinnen und -touristen kostenfrei zur Verfügung stehen. Zwei Fahrradhalterungen sorgen dafür, dass kleine Reparaturen rund um die Uhr selbstständig durchgeführt werden können.

Die neuen Stationen sind an folgenden Standorten zu finden: Grefrath-Oedt an der Albert-Mooren-Halle, Niederkrüchten-Overhetfeld nahe der Kapelle St. Marien an der Heiden am Radknotenpunkt 39, Tönisvorst-St.Tönis am Wilhelmplatz am Radknotenpunkt 16 sowie in Willich am Markt an der katholischen Kirche St. Katharina.

„Mit den Radreparaturstationen setzen wir eine weitere Maßnahme des kreisweiten Radverkehrskonzepts um“, sagt Landrat Dr. Andreas Coenen. „Ich freue mich, dass die Reparaturstationen bei den Radfahrenden gut ankommen und wir so gemeinsam mit den Städten und Gemeinden das Angebot für die Radfahrenden im Kreis weiter ausbauen können.“

„Ich freue mich, dass an einem zentralen Standort in Tönisvorst eine Station geschaffen wurde, und hoffe, dass es zu wenigen Pannen kommen wird“, ergänzt Bürgermeister Uwe Leuchtenberg.

Die Servicestationen stehen nun in allen neun kreisangehörigen Städten und Gemeinden zur Verfügung. Erkennbar sind sie durch die lichtblaue Farbgebung. Durch ein Münzpfandschloss wird der Zugang, ähnlich wie bei einem Einkaufswagen, geregelt.

Um den Service rund ums Rad möglichst durchgängig anbieten zu können, werden die Stationen im Auftrag des Kreises Viersen zweimal jährlich gewartet. Ist eine Station defekt, kann dies an den Kreis Viersen gemeldet werden. Dafür befindet sich auf dem Schadensaufkleber ein QR-Code, der mit dem Handy gescannt werden kann. Es öffnet sich ein Mailprogramm mit der Mailadresse der Kontaktstelle des Kreises Viersen (**radreparaturstationen@kreis-viersen.de**) und die Schadensmeldung kann direkt versendet werden. Nach Eingang der Meldung wird eine zeitnahe Instandsetzung der Station in die Wege geleitet. Für den Kauf der vier Radreparaturstationen sind dem Kreis Viersen vom Land NRW Fördermittel bewilligt worden. Die 85-prozentige Förderung war im Rahmen der Mitgliedschaft des Kreises Viersen in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS NRW) möglich.

Kreis Viersen/Der Landrat

Testen die neue Radreparaturstation in Tönisvorst (v.l.n.r.): Bürgermeister Uwe Leuchtenberg, Landrat Dr. Andreas Coenen sowie Anke Faßbender und Mobilitätsmanager Bernhard Wolters vom Kreis Viersen – Foto: Kreis Viersen



Knotenpunkte bieten Radfahrenden einfache Orientierung

System mit signalroten Schildern ist im Stadtgebiet Münster fertiggestellt /
Schnelle Übersicht auch ohne Ortskenntnis

Signalrote Schilder mit Nummern leuchten gut sichtbar oben auf den bekannten Wegweisern für Radtouren – das sind die neuen Knotenpunkte im Radverkehrsnetz. Sie sind auch neben den Logos der Themenrouten an Kreuzungen zu finden. Tourenradlerinnen und -radlern ermöglichen sie eine rasche Orientierung – ganz ohne Ortskenntnis. Über die Zwischenwegweiser mit den kleinen roten Pfeilen gelangen sie zum nächsten Netzknoten.

Das Knotenpunktsystem können Radfahrende jetzt im gesamten Stadtgebiet von Münster nutzen – und darüber hinaus. Denn es verknüpft Stadt, Region und Land. Für Münster umgesetzt haben es das Amt für Mobilität und Tiefbau mit dem Fahrradbüro sowie dem Bau- und Betriebshof in Kooperation mit Münster Marketing. Die Idee der Knotenpunkte kommt ursprünglich aus den Niederlanden, sie hat sich in fast allen Regionen und Kreisen in NRW durchgesetzt.



Rund 40 Knotenpunkte gibt es auf den ausgeschilderten Radwegen im Stadtgebiet – auf einer Strecke von insgesamt 270 km. Außerdem bieten 35 Infotafeln eine Übersicht der angrenzenden Knotenpunkte. Sie dienen dazu, das System spontan nutzen zu können. Anhand einer Radwanderkarte finden Radelnde die Nummern der Knotenpunkte – digital im NRW Radroutenplaner (www.radroutenplaner.nrw.de) oder analog im Fahrradstadtplan der Stadt Münster. Sie notieren sich diese, und los geht es!

Erste Infos zu Radtouren im Stadtgebiet sowie viele Tipps und Infos zum Radfahren finden Gäste ab sofort im neuen Fahrradflyer von Münster Marketing. Im Flyer gibt es eine kleine Knotenpunktübersicht. Er ist gratis erhältlich in der Münster Information und in der Information im Historischen Rathaus.

Die Einführung des Knotenpunktnetzes wurde unterstützt durch Fördermittel des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Umsetzung ist in enger Zusammenarbeit mit dem Münsterland e.V. und den Münsterlandkreisen erfolgt.

Mehr Infos: www.stadt-muenster.de/tourismus/fahrrad-stadt/radtouren

Stadt Münster

Nicht zu übersehen sind die neuen signalroten Hinweise auf die Knotenpunkte im Radwegenetz. Das System ist nun im gesamten Stadtgebiet von Münster fertiggestellt. – Foto: Münster Marketing/Leon Töppe

Römer-Lippe-Route feiert Jubiläum beim Sattel-Fest in Hamm

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

Das Jahr 2023 steht für die Römer-Lippe-Route (RLR) ganz im Zeichen ihres zehnjährigen Jubiläums. Im April 2023 hat das Römer-Lippe-Routen-Rad seine Reise von Xanten aus durch die Anrainerkommunen angetreten und feierte im Juli 2023 im Rahmen des Sattel-Fests in Hamm „Halbzeit“ – genau auf der Mitte der Route.

Mitte Juli präsentierten sich zahlreiche beteiligte Anrainerkommunen und -kreise auf einer Römer-Lippe-Routen-Meile, auf der Besucher:innen sich über den beliebten Radfernweg informieren konnten. Das Sattel-Fest, das jährlich in Hamm, Welver und Soest stattfindet, bot den optimalen Rahmen für diese Veranstaltung.

Nach einem Rundgang über die Römer-Lippe-Route-Meile überreichte die stellvertretende Bürgermeisterin der Stadt Werne Marita Funhoff das Römer-Lippe-Routen-Rad an die Stadt Hamm. Anschließend begaben sich die Verantwortlichen und radbegeisterte Besucher:innen gemeinsam auf die Sattel-Fest-Radstrecke in Richtung Welver.

Axel Biermann, Geschäftsführer der Ruhr Tourismus GmbH (RTG), zeigte sich erfreut über den herzlichen Empfang und betonte: „Das zehnjährige Jubiläum der Römer-Lippe-Route ist ein bedeutender Meilenstein in der Entwicklung des Radtourismus in unserer Region. Die Route hat sich zu einem beliebten Anziehungspunkt für Einheimische und Tourist:innen gleichermaßen etabliert und bietet eine einzigartige Möglichkeit, die vielfältige römische

Geschichte entlang des längsten Flusses Nordrhein-Westfalens zu erkunden.“

Marc Herter, Oberbürgermeister der Stadt Hamm, äußerte sich ebenfalls begeistert: „Die Römer-Lippe-Route wurde 2013 mit einer großen Feier auf Schloss Oberwerries hier in Hamm eröffnet. Die Anbindung Hamms an diese touristisch hochattraktive Strecke stärkt unser Ziel, mehr Menschen zur klimafreundlichen Fortbewegung mit dem Fahrrad zu animieren. Daher ist es uns eine besondere Freude, die Kooperationsgemeinschaft zehn Jahre später wieder bei uns willkommen heißen zu dürfen, dieses Mal beim Sattel-Fest, dem größten Radevent dieser Art in NRW!“

Das Römer-Lippe-Routen-Rad wurde im Juli in der Touristinformation „Insel“ im Herzen der Stadt Hamm ausgestellt und setzte dann seine Reise fort in die Stadt Ahlen. Bis Oktober wanderte es weiter, wobei Detmold der letzte Etappenort war.

Ganz nach dem Motto „Geschichte im Fluss“ bietet die Römer-Lippe-Route Radfahrenden die einzigartige Gelegenheit, Römerkultur und Wassererlebnis durch fünf touristische Regionen Nordrhein-Westfalens vom Rad aus zu entdecken. Weitere Informationen über die Route und ihr Jubiläum finden Sie unter: www.roemerlipperoute.de/10-jahre/

Ruhr Tourismus GmbH

V.l.n.r.: Christiane Mackensen (1. stellv. BM Stadt Soest), Marita Funhoff (stellv. BM Stadt Werne), Axel Biermann (GF Ruhr Tourismus), Conrad (Sattel-Fest-Maskottchen), Camillo Garzen (BM Gemeinde Welver), Marc Herter (OB Stadt Hamm) – Foto: Ruhr Tourismus GmbH/Römer-Lippe-Route

Römer-Lippe-Routen-Meile beim Sattel-Fest 2023 in Hamm – Foto: Ruhr Tourismus GmbH/Römer-Lippe-Route



Energiestandorte in Essen mit dem Fahrrad erkunden

Die Stadt Essen stellt zwei Tourenkarten zu den Essener Energiestandorten kostenlos zur Verfügung



Jetzt gibt es in Essen zwei neue Radtourenkarten, die Energie-Tour Nord und die Energie-Tour Süd. Sie sind entweder zum Downloaden oder als Papiausgabe (im Infocenter des Grugaparks und an der Tourist-Info in der Kettwiger Straße) erhältlich – aber immer kostenlos.

RVR beginnt mit dem Bau des Hoesch-Hafenbahn-Wegs

Spatenstich für den ersten Abschnitt

Der Regionalverband Ruhr (RVR) startet mit dem Bau des Hoesch-Hafenbahn-Wegs in Dortmund (auch bekannt als Gartenstadtradweg). Geplant ist ein 7,3 km langer, regional bedeutsamer Rad- und Wanderweg auf der ehemaligen Bahntrasse vom Phoenix-See im Süden bis zur Westfalenhütte im Norden. Der erste Bauabschnitt verläuft auf 1,2 km vom Phoenix-See bis zur Querung Max-Eyth-Straße. Den ersten Spatenstich setzten am 16. Oktober 2023 Stefan Kuczera, RVR-Beigeordneter Planung, und Andreas Meißner, Bereichsleiter Mobilitätsplanung der Stadt Dortmund. „Mit dem Hoesch-Hafenbahn-Weg schaffen wir eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im östlichen Ruhrgebiet. Das Projekt stärkt den Alltagsradverkehr und fügt sich hervorragend in das regionale Freizeitkonzept der Metropole Ruhr ein. So bauen wir umweltfreundliche Mobilität Schritt für Schritt weiter aus und verbessern entscheidend die Lebensqualität der Menschen in der Region“, sagt Stefan Kuczera.

Der asphaltierte Rad- und Wanderweg ist 4 m breit und durch ein 50 cm breites Schotterbankett links und rechts eingefasst. Drei Anbindungen werden auf der Teilstrecke geschaffen. Die Anbindungen an die Kohlensiepenstraße und die Max-Eyth-Straße sind niveaugleich. Die rund 100 m lange Rampe Am Remberg wird einen Höhenunter-

schied von etwa 5 m im barrierefreien Ausbaustandard überbrücken. Im ersten Schritt wird die Trasse selbst und anschließend die Anbindungen gebaut.

Geplant ist eine Bauzeit von fünf bis sechs Monaten. Die Kosten für Planung und Bau belaufen sich auf rund 750.000 Euro. Das Land NRW übernimmt 80% der Aufwendungen im Rahmen des Regionalen Wirtschaftsförderungsprogramms (RWP). Die verbleibenden Kosten werden aus Eigenmitteln des RVR finanziert. Die zwei weiteren Teilstrecken im ersten Bauabschnitt werden voraussichtlich in 2024 und in 2025 realisiert. Der zweite Bauabschnitt ist in Planung.

Regionalverband Ruhr

Der Hoesch-Hafenbahn-Weg schafft künftig eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im östlichen Ruhrgebiet. – Foto: RVR



nahmobil/Heft 22/2023

MdB Florian Müller besucht die Busch + Müller KG in Meinerzhagen



Anfang November war der Bundestagsabgeordnete (MdB) Florian Müller zu Gast bei Busch + Müller in Meinerzhagen. Die Geschäftsführer Dr. Rainer Müller und Guido Müller sprachen mit ihm über aktuelle Herausforderungen der Fahrradteileindustrie und des heimischen Wirtschaftsstandortes.

Unter anderem war die Steigerung der Verkehrssicherheit durch Blinker an E-Bikes und Pedelecs Thema. Die Messeneuheit auf der vergangenen EUROBIKE, der Fahrtrichtungsanzeiger TURNTEC, funktioniert mit Wippschalter am Lenker als Handzeichenersatz, das System wird durch den Fahrzeugakku gespeist. Bisher ist es jedoch nur an schnellen E-Bikes und nicht an den weit verbreiteten Pedelecs erlaubt.

„Ein klarer Sicherheitsvorteil ist, dass beide Hände während der Abbiege- und Fahrmanöver am Lenker bleiben“, sagt Guido Müller. „Hier wäre es ein guter Schritt, für alle E-Bike- und Pedelec-Fahrer die Nutzung von Blinkern, na-



Guido Müller (li.) und Dr. Rainer Müller (re.) mit MdB Florian Müller (Mitte) bei der Demonstration des neuen Blinkersystems TURNTEC – Foto: Busch + Müller

türlich freiwillig, zu ermöglichen und so für höhere Sicherheit zu sorgen“, so Florian Müller. Busch + Müller hofft nun auf eine baldige Änderung der StVZO.

Crowdfunding für Arbeitskräfte-kampagne fahrrad-berufe.de



Gemeinsam sind wir stärker!

Die Arbeits- und Fachkräftekampagne fahrrad-berufe.de plant eine neue Ausbaustufe. Um die Initiative deutschlandweit bekannter zu machen, startete am 4. Oktober 2023 eine Crowdfunding-Initiative der Fahrradwirtschaft. Das Ziel: die notwendigen Mittel für eine erfolgreiche Kampagne einzusammeln, um die Wirkung in der breiten Öffentlichkeit deutlich zu erhöhen.

Crowdfunding soll breite Palette an Marketing-Aktionen finanzieren

Geplant sind Social-Media-Kampagnen, die Teilnahme an überregionalen Ausbildungs- und Jobmessen sowie klassische Marketingmaßnahmen. Dazu braucht es die Kraft

der ganzen Branche. Bei der Crowdfunding-Initiative können die Spender ihren Schwerpunkt selbst setzen und ihre Spenden gezielt auf die gewünschte(n) Kampagne(n) verteilen. Uwe Wöll, Geschäftsführer des Verbunds Service und Fahrrad (VSF), bekräftigt die geplanten Vorhaben: „Wir wollen die Kampagne groß machen, wollen für bundesweite Aufmerksamkeit sorgen und garantieren dabei selbstverständlich den gezielten und seriösen Umgang mit den gespendeten Mitteln.“

Potenzielle Unterstützer des Crowfundings gelangen hier zur Spendenseite: <https://umfrage.vsf.de/index.php/992778?lang=de>

Bootcamp-Bike bei WSM

Mit Gunnar Fehlau auf dem Fahrrad

Auf seiner „Workpacking-Tour“ machte der renommierte Fahrradexperte Gunnar Fehlau bei der Walter Solbach Metallbau AG (WSM) Station und bot dem Team bei einem intensiven Fahrradbootcamp einen tiefen Einblick in aktuelle Trends und Entwicklungen.

Die Evolution des Fahrrads: Vom Erfindergeist zur neuen Nutzungskultur

Fehlau spannte einen weiten Bogen: Von den Anfängen des Fahrrads als exklusives Vergnügen der Oberschicht bis hin zum Fortbewegungsmittel für die breite Masse hat das Fahrrad technologisch einen großen Sprung gemacht. Mit modernen Entwicklungen wie Nabendynamo, LED-Beleuchtung, ausgeklügelten Schal-

tungen und Akku-Elektromotoren hat es seinen technologischen Zenit erreicht. Für Fehlau hängt seine Zukunft jedoch nicht nur von technologischen Durchbrüchen ab, sondern auch von einer „neuen Nutzungskultur“.

Herausforderungen und Potenziale der modernen Verkehrswelt

In unserer autodominierten Welt wird das Fahrrad oft an den Rand gedrängt. Die meisten Verkehrsexperten, so auch Fehlau, sind sich einig, dass die Weiterentwicklung des Fahrrads von einer Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Schaffung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur abhängt. Bessere Straßen, weniger Barrieren und ausreichende Abstellmöglichkeiten

sind notwendig, um die „Nutzungskultur“ des Fahrrads positiv zu verändern. Fehlau ist optimistisch, dass die Fahrradmobilität erst am Anfang eines neuen Aufschwungs steht.



Gunnar Fehlau (re.) zu Gast bei WSM –
Foto: WSM



InLight+ mit VersoVolt: Nachhaltige und autarke Beleuchtung

WSM kombiniert bewährtes Beleuchtungssystem mit Photovoltaikmodul

Die Walter Solbach Metallbau GmbH (WSM) bietet eine neue Lösung für die Beleuchtung von Überdachungen an: die Kombination aus dem bewährten Beleuchtungssystem InLight+ und dem neuen Photovoltaiksystem VersoVolt. Dieses Duo erfüllt nicht nur höchste Ansprüche an die Energieeffizienz, sondern auch an die Funktionalität. Durch den Einsatz des kombinierten Systems kann die Überdachung völlig autark betrieben werden. Dies bedeutet eine erhebliche Erleichterung, da auf externe Stromleitungen verzichtet werden kann. Der sonst übliche Aufwand für Erdarbeiten und Installationen entfällt.

Effizienz und Funktionalität im Einklang

Die Photovoltaikanlage VersoVolt wurde speziell für die

Modellreihe „Köln“ entwickelt. Dezent in die obere Dachkonstruktion integriert, ist sie von der Straße aus nicht sichtbar und minimiert so potenzielle Sicherheitsrisiken. Tagsüber sammelt sie Sonnenenergie für den Abend. Durch den integrierten Bewegungsmelder passt das System die Helligkeit automatisch an die jeweilige Situation an, um die gespeicherte Energie aus dem innen liegenden Akku optimal zu nutzen. Das System InLight+ ist zudem in die Dachkonstruktion integriert, sodass die Technik vor Diebstahl und Vandalismus geschützt ist. Bestehende Überdachungen der Modellreihe „Köln“ können mit dem System nachgerüstet werden.



Miet-Lastenrad für Mieter:innen

GAG Immobilien AG bietet innovative Mobilität in Kölner Wohnviertel an



Mit rund 45.000 Wohnungen ist die GAG Immobilien AG Kölns größte Vermieterin. Nun bietet das Unternehmen seinen Mieter:innen als weiteren Service auch geteilte Elektromobilität an: Vor dem Kundencenter in Köln-Stammheim steht ab sofort im Rahmen eines Pilotprojekts ein E-Lastenrad zum öffentlichen Verleih per Smartphone-App bereit. Betrieben wird es vom Düsseldorfer Mobilitätsanbieter Green Moves, der in Köln neben eigenen Leih-Lastenrädern auch das KVB-Lastenrad betreibt.

Nutzen können das vor dem Kundencenter Nord-Ost der GAG in Köln-Stammheim bereitgestellte Fahrzeug alle, die sich unter gag-lastenrad.de kostenlos anmelden und die Green-Moves-App herunterladen. Mit neun Cent pro Minute ist das geteilte E-Lastenrad günstiger als andere elektrisch betriebene Sharing-Angebote – und auch praktischer.



Rosemarie Haak-Bruno und Kevin Kirchhof vom GAG-Kundencenter Nord-Ost in Köln-Stammheim und Dr. Ernst Raupach, Geschäftsführer von Green Moves, bei der Übergabe des GAG-Lastenrads vor dem Schaufenster – Foto: naturstrom AG

Quartierseigene Mobilstationen

Garbe Immobilien-Projekte und Green Moves realisieren Fahrzeug-Sharing- und E-Mobilitätslösung



Nach zweieinhalb Jahren Bauphase ziehen nun die ersten Bewohner:innen des Düsseldorfer Neubaugebietes GO ein. Dort erwartet sie ein innovatives Mobilitätsangebot. Der Betreiber Green Moves stellt sowohl eine Mobilitätsstation mit verschiedenen Elektrofahrzeugen als auch die nötige Ladeinfrastruktur bereit – beides schlüsselfertig, inklusive Wartung, Reparaturen und Abrechnung. Im Gegenzug hat nur rund die Hälfte der Wohnungen einen eigenen Pkw-Stellplatz.

Direkt vor ihrer Haustür stehen den Bewohner:innen der 71 Eigentumswohnungen drei Pedelecs sowie zwei elektrisch unterstützte Lastenräder zur Verfügung, ein Elektro-Auto in der Tiefgarage vervollständigt die Mobilitätsstation. „So kann jede:r immer genau das Fahrzeug nutzen, das er oder sie gerade braucht, ohne sich um lästige Dinge wie Autowaschen, Reifen flicken oder Versicherungen zu kümmern“, erläutert Dr. Ernst Raupach, Geschäftsführer von Green Moves. „Dafür muss nicht jede Mietpartei

einen eigenen Fuhrpark unterhalten, das geht so einfacher, umweltschonender und komfortabler.“ Mit einem Minutenpreis ab sechs Cent ist das Angebot deutlich günstiger als vergleichbare öffentliche Sharing-Dienste.

Das ganzheitliche Mobilitätsangebot aus einer Hand erlaubt es der Garbe Immobilien-Projekte GmbH, weniger Raum fürs Parken verbauen zu müssen – im urbanen Raum immer ein knappes Gut. Lediglich die Hälfte der Wohnungen verfügt über eigene Pkw-Stellplätze. Diese sind standardmäßig bereits mit einer 5,5-kW-Stromversorgung ausgestattet, die Green Moves nach Bedarf mit einer Wallbox ausrüstet. Im Paket mit enthalten: Installation, Lastmanagement, Wartung, Fernüberwachung, Entstörung sowie eine Abrechnungslösung, die auch Dienstwagenmodelle abbilden kann, und GSL-zertifizierter Ökostrom des bundesweiten Öko-Energieversorgers naturstrom AG.

JobRad Holding gründet Venture Studio für nachhaltige Mobilitätslösungen



„Startrampe“ begleitet die Gründung und Entwicklung neuer Start-ups

Die im Juli gegründete JobRad Holding-Tochter „Startrampe“ begleitet die Gründung und Entwicklung neuer Start-ups innerhalb der JobRad Gruppe von der Idee bis zur Marktreife.

Die JobRad Gruppe hat es sich zum Ziel gesetzt, Erlebnis und Angebot rund um nachhaltige Mobilität so einfach und attraktiv wie möglich zu gestalten. „Dabei setzen wir zum einen auf bewährte Angebote wie Dienstradleasing. Gleichzeitig wollen wir neue Ansätze und Ideen zu erfolgreichen Produkten und Dienstleistungen entwickeln“, erklärt JobRad Holding-CEO Holger Tumat. „Mit der Startrampe haben wir hierfür innerhalb der JobRad Gruppe das ideale Umfeld geschaffen.“

JobRad-Gründer Ulrich Prediger, der den Aufbau der jüngsten JobRad Holding-Tochter initiiert hat und das Unternehmen in beratender Funktion weiter unterstützen wird, ergänzt: „Die Startrampe bietet die Plattform, Ressourcen sowie Methoden- und Fachexpertise, um nachhaltige Mobilitätslösungen in kurzer Zeit zu entwickeln und erfolgreich am Markt zu platzieren. Als hauseigenes Venture Studio bewertet sie Gründungsideen und entwickelt sie zu

Geschäftsmodellen, die bei erfolgreicher Validierung und Testung als Teil der JobRad Gruppe ausgründet werden.“

Venture Studio soll weiterwachsen

Das am Freiburger JobRad Campus angesiedelte Unternehmen soll in den kommenden Monaten auf 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anwachsen. Geschäftsführerin Kristine Johari, die gleichzeitig weiter als Head of Group Strategy für die JobRad Holding tätig sein wird, verfügt über langjährige Erfahrung in den Bereichen Strategie und digitale Produktentwicklung. Uwe Habicher, der die Geschäftsführung des Venture Studios seit dem 15. September 2023 komplettiert, war zuvor u.a. als Director Brand für die New Work SE tätig. Er wird insbesondere seine umfassende Expertise im Bereich Markenaufbau und -entwicklung einbringen.



Uwe Habicher und Kristine Johari bilden die Geschäftsführung der Startrampe. –

Foto: JobRad

JobRad gewinnt den Deutschen Nachhaltigkeitspreis



Renommierter Nachhaltigkeitspreis geht erstmals an einen Dienstradleasing-Anbieter

Die JobRad GmbH wird mit dem 16. Deutschen Nachhaltigkeitspreis in der Kategorie „Zweiräder“ ausgezeichnet. Die deutschlandweit reputationsstärkste Auszeichnung im Bereich Nachhaltigkeit wird jährlich von der Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis in Zusammenarbeit mit der Bundesregierung verliehen. Mit dem Sieg konnte sich das Freiburger Unternehmen gegen mehr als

zehn Mitbewerber in der Kategorie „Zweiräder“ durchsetzen. Der Deutsche Nachhaltigkeitspreis ist nach eigenen Angaben die größte Auszeichnung seiner Art in Europa. Eine Fachjury wählte die Gewinner aus. Als Finalisten wurden neben JobRad der Fahrradhersteller Riese & Müller GmbH und der Fahrrad-Abo-Anbieter Cycle Mobility Holding GmbH nominiert.

Termine 2023/2024



22.–23. NOVEMBER 2023

17. Fahrradkommunalkonferenz in Regensburg

Jedes Jahr kommen Fahrradexperten auf der wichtigsten Radverkehrskonferenz auf kommunaler Ebene in Deutschland zum Wissens- und Erfahrungsaustausch zusammen. An wechselnden Orten nutzen die Radverkehrsverantwortlichen die Möglichkeit, sich über aktuelle Themen der Radverkehrsplanung und -förderung zu informieren. In diesem Jahr findet die Konferenz in Regensburg statt. Veranstalter sind das Mobilitätsforum Bund und die Stadt Regensburg. https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SharedDocs/Termine/DE/17_fahrradkommunalkonferenz_2023.html

30. NOVEMBER 2023

Deutscher Mobilitätspreis

Der Deutsche Mobilitätspreis ist der Innovationspreis für Unternehmen, Start-ups, Netzwerke, Initiativen aus der Mobilitäts- und Digitalbranche sowie Kommunen und Verwaltungen. Zum 7. Mal werden Projekte und Persönlichkeiten mit innovativen Ideen rund um die Zukunft der Mobilität gesucht. Der Preis zählt zu den wichtigsten Auszeichnungen im Bereich Digitales und Mobilität. Er wird jährlich vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) verliehen.

18. DEZEMBER 2023

Mobilitätstag NRW

Der digitale Branchentreff zum Leitthema Mobilität ist eine der wichtigsten Netzwerkveranstaltungen in NRW. In 2022 verfolgten mehr als 3.100 Interessierte das Programm rund um klimafreundliche und flexible Mobilitätskonzepte auf ihren Bildschirmen. Veranstalter ist das Bündnis für Mobilität des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW. <https://www.mobilitaetstag.nrw/>

29. FEBRUAR BIS 3. MÄRZ 2024

AGFS-Fachtagung auf der Fahrrad Essen 2024

Auch in 2024 startet die Messe „Fahrrad Essen“ wieder durch. Mit rund 58.650 Besucher:innen und rund 200 Aussteller:innen zählt die Messe „Fahrrad Essen“ zu den größten Fahrradmessen in NRW. Parallel zur Messe findet die Fachtagung der AGFS NRW statt. <https://www.fahrrad-essen.de/wichtigste-fahrradmessen-in-nrw/>

16.–18. APRIL 2024

15. Deutscher Nahverkehrstag in Koblenz

Als eine der größten Kongressveranstaltungen für den öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland lädt

der Deutsche Nahverkehrstag alle zwei Jahre die Branche zum Netzwerken und Austauschen ein. 2022 kamen über 700 Expert:innen der Mobilitätsbranche zusammen, um u.a. über die Verkehrswende und über digitale Entwicklungen zu diskutieren. <https://www.deutschernahverkehrstag.de/>

22.–24. MAI 2024

AGFS-Kongress auf der polisMOBILITY in Köln

Die polisMOBILITY versteht sich als Dialogplattform für die urbane Mobilitätswende, um sich über zukunftsfähige und nachhaltige Konzepte auszutauschen. Der AGFS-Kongress findet auch 2024 parallel zu der Messe statt. <https://www.polis-mobility.de/>

18.–21. JUNI 2024

Velo-city in Gent

Auf der weltgrößten Fahrradkonferenz Velo-city tauschen sich internationale Expert:innen über die Zukunft des Radfahrens aus. In 2023 diskutierten in Leipzig über 1.500 Teilnehmer:innen über die neuesten Konzepte zur Förderung des Radverkehrs. Gastgeberstadt in 2024 ist Gent. <https://www.velo-city-conference.com/>

3.–7. JULI 2024

EUROBIKE in Frankfurt am Main

Die EUROBIKE ist die internationale Plattform für die Fahrrad- und Future-Mobility-Branche. Neben der Möglichkeit zum Austausch zwischen Expert:innen schafft sie Platz für Innovationen rund um die Bereiche Sport, Freizeit und Mobilität. <https://eurobike.com/frankfurt/de.html>

Ein „Superradwegenetz“ für den Radverkehr



Die Radbrücke Ost schließt eine zentrale Verbindungslücke zwischen dem Norden und dem Süden Tübingens. – Foto: Universitätsstadt Tübingen

Seit Juli 2023 ist Tübingen seinem „Superradwegenetz“ und dem Ziel, Fahrradfahren zur Alltagsmobilität zu machen, einen Schritt näher. Mit der Fertigstellung der Radbrücke Ost ist eine weitere zentrale Verbindungslücke zwischen dem Norden und dem Süden der Stadt für Radfahrende geschlossen worden. Radfahrende können nun sicher und komfortabel auf der 4 m breiten und rund 85 m langen beheizbaren Fahrradbrücke über den Neckar fahren. Das durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) unterstützte Projekt „Superradwegenetz Tübingen“ sieht neben der Radbrücke Ost und der Radbrücke West eine Rad- und Fußunterführung am Güterbahnhof vor. Zusammen mit der bereits stehenden Radbrücke Mitte entstehen durchgängige und sichere Radachsen, die mit dem „Blauen Band“, einer zentralen Radvorrangroute, verknüpft werden. Vorgesehen sind zudem Anbindungen an überörtliche Radschnellverbindungen. Die Fertigstellung der Radbrücke West und der Bau der Unterführung sind für 2024 geplant. Das neue Radwegenetz ermöglicht, dass im Pendler- und Alltagsverkehr weitere Strecken gefahren werden können und zentrale Stellen schneller erreicht werden. Die Stadt verwirklicht mit der Umsetzung ihr Ziel, neue Impulse für den Radverkehr zu setzen und den Anteil des Radverkehrs zu steigern.

Weitere Informationen unter:

www.tuebingen.de/radfahren

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH, Köln

Fachliche Betreuung

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Beiträge, Leserbriefe, Kritik bitte an:

AGFS NRW

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

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

E-Mail: info@agfs-nrw.de

www.agfs-nrw.de

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

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

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

© Krefeld, November 2023

Mit freundlicher Unterstützung

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



Wir sind die AGFS

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

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

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

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

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