

nahmobil

No.23 – MAI 2024

Fahrradstraßen-Kampagne

Kommunikative Unterstützung
für AGFS-Mitgliedskommunen

Seite 27

Lasst uns laufen

Gütersloh startet Projekt
für sichere Schulwege

Seite 31

Fahrradnetz Münster

Politischer Beschluss für 42 Handlungs-
empfehlungen auch für Fahrradstraßen
im Außenbereich

Seite 39

Die AGFS-Umsetzungsinitiative:
Neuer Schwung für die
Mobilitätswende

Ab Seite 8

Neuer
Leitfaden:
Mit einfachen
Mitteln
viel erreichen!

Die neue Kampagne der AGFS NRW

www.agfs-nrw.de/events-und-kampagnen/fahrradstrassen



Zwei Radler, bitte.

Mit dem Fahrrad in die Zukunft!



www.fahrradstrassen.agfs.nrw

Die Kampagne der
AGFS

Mit freundlicher Unterstützung:



www.agfs-nrw.de

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Mobilitätswende steckt fest. Als Gründe dafür werden meist knappe Ressourcen und überarbeitungsbedürftige gesetzliche Vorgaben angeführt. Dennoch gibt es Vorreiterkommunen, die unter denselben Rahmenbedingungen schneller beim Ausbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur vorankommen. Was machen diese Städte und Gemeinden anders?

Sie verbindet eine mutige und vorausschauende Politik, die bereit ist, Veränderungen anzustoßen und Prozesse innerhalb der Verwaltung zu transformieren. Und sie erlauben ihren Planer:innen, kreative Lösungsansätze innerhalb der gesetzlichen Vorgaben schnell auf die Straße zu bringen. Mit der Umsetzungsinitiative möchte die AGFS NRW Kommunen dabei unterstützen, die Potenziale des Fuß- und Radverkehrs zu nutzen. Der Lückenschluss in den Wegenetzen hat dabei höchste Priorität.

Der gerade erschienene „Leitfaden Sofortmaßnahmen – Hinweise zu schnell umsetzbaren Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr“ der AGFS NRW ist eine wachsende Sammlung guter Beispiele mit Lösungsansätzen für schnelle Maßnahmen, die so aufbereitet wurden, dass sie in den Kommunen leicht auf die eigene Situation übertragbar sind. Die kommunalen Entscheidungsträger:innen wollen wir in einem ersten Schritt von der Umsetzungsinitiative mit dem AGFS-Kongress überzeugen, auf dem Bürgermeister:innen, Transformationsexpert:innen und Dezernent:innen von ihren Erfahrungen berichten werden. Ohne etwas vorwegzunehmen, kann ich Ihnen verraten, dass sich der Einsatz für mehr Lebensqualität für alle ausgezahlt hat.

Mehr über die Umsetzungsinitiative sowie zu aktuellen Projekten der AGFS NRW und ihrer Mitgliedskommunen erfahren Sie in dieser Ausgabe der nahmobil.

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

- 8 Einfach x Einfach
Titelthema
- 12 Schnelle Maßnahmen und die Regelwerke
- 14 AGFS-Leitfaden zu Sofortmaßnahmen
- 15 Warum die Umsetzungsinitiative so wichtig ist
- 16 Lücken schließen – Netze bilden
Zahlen – Daten – Fakten

UMSETZUNG FANAG

- 18 Förderrichtlinien Nahmobilität
- 20 Fachkräfteaktivierung

INTERVIEW

- 22 „Wenn Paris es schafft, dann sollte es auch in Deutschland gehen.“ – Stefan Bendiks im Interview



Dennoch sollte die Politik auch in Deutschland Projekte mutig umsetzen.

*Stefan Bendiks/
Büro Artgineering*

AUS DER AGFS

- 25 AGFS-Kongress 2024
- 26 Der Deutsche Fahrradpreis 2024
- 27 Die Neue in der Stadt. Mit dem Fahrrad in die Zukunft!
Titelthema
- 28 Die Cargobike Roadshow rollte wieder durch NRW
- 28 Hamminkeln ist neues Mitglied
- 29 Sicherheit im Straßenverkehr – das neue Pressekit für AGFS-Mitgliedskommunen
- 29 AGFS NRW eröffnet digitalen Campus
- 30 Wie wollen wir zukünftig Nahmobilität planen?

FUSSVERKEHR

- 31 „Stopp. Keine Elterntaxis!“
Titelthema
- 32 Zwölf NRW-Kommunen machen 2024 den „Fußverkehrs-Check NRW“
- 33 2. Fußverkehrspreis Deutschland

PLANUNGSTECHNISCHE FRAGESTELLUNGEN

- 34 Pfosten und weitere Absperreinrichtungen auf Radverkehrsanlagen
- 35 Einrichtung von Schutzstreifen außerorts

INFRASTRUKTUR

- 36 Aachen verbreitert Radfahrstreifen nach Fahrbahnsanierung
- 37 Lückenschluss im Aachener Radhauptnetz
- 38 Bike Lane geht in Bielefeld in Betrieb
- 38 Bielefeld eröffnet „RadHaus“
- 39 Fahrradnetz Münster
Titelthema
- 40 Münster erneuert wichtige Radwege im Außenbereich
- 41 13 neue Radverkehrszählstellen in Münster
- 42 Lückenschluss auf den Kölner Ringen
- 43 Streik im ÖPNV: das Rad als Alternative?
- 44 Aktuelles zum Radverkehr in Köln
- 46 Mehr Sicherheit in Mönchengladbach-Wickrath
- 47 Markierung von Bonner Fahrradstraßen
- 48 Bonn schließt wichtige Lücke in Radwegenetz

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 48 RiDE-Portal stellt digitale Radverkehrsdaten
- 50 Smarte Fahrradgaragen in Mönchengladbach
- 51 Rietberg verleiht Lastenräder kostenfrei
- 51 Einweihung der Bergmannampel in Bochum
- 52 Startschuss für „aachenbewegt.de“
- 53 Abstellanlagen: Kreis Viersen eröffnet DeinRadschloss

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 54 Neue Fahrradboxen in Lemgo
- 54 „ohne auto mobil“ zwischen Herford und Bielefeld
- 55 Neuer Fahrrad-Rastplatz in Paderborn
- 56 Landeswettbewerb ways2work geht in die Umsetzungsphase
- 57 Deutlichere Hinweise auf Verkehrsregeln in Gütersloh

TOURISMUS

- 58 ADFC-Radreiseanalyse 2024
- 60 Radregion Rheinland e.V. wächst
- 60 Raderlebnistag Niederrhein

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 61 TURNTEC von busch+müller – das Blinkersystem für E-Bikes
- 62 Schwalbe steigert Recyclinganteil des Green Marathon weiter
- 63 Flexibel Komfort und Sicherheit schaffen
- 64 Gemeinsam Zukunft gestalten
- 65 Tarifeinigung der TdL ermöglicht Dienstrad-Leasing

TERMINE

BEST PRACTICE



Erstmals mehr Fahrräder als Autos in Paris

In Paris werden erstmals mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt als mit dem Auto – und das vor allem unter der Woche. Das ist das Ergebnis einer Untersuchung, für die zwischen Oktober 2022 und April 2023 mehr als 3.000 Pariserinnen und Pariser zwischen 16 und 80 Jahren mit einem GPS-Tracker ausgestattet wurden. Laut der Studie werden 11,2% der innerstädtischen Fahrten mit dem Fahrrad zurückgelegt, verglichen mit nur 4,3% mit dem Auto. 2010 entfielen nur 3% der Fahrten in Paris auf das Fahrrad. Auch aus den Vororten fahren dank neuer Radwege deutlich mehr Menschen mit dem Fahrrad (18,9%) ins Zentrum als mit dem Auto (6,6%).



Foto: francois-xavier-chamoulaud, unsplash

Das Zufußgehen bleibt mit einem Anteil von 53,5% der Favorit in Paris, gefolgt von den öffentlichen Verkehrsmitteln (30%).
<https://www.paris.fr/pages/inedit-le-velo-surpasse-la-voiture-a-paris-et-en-petite-couronne-et-de-loin-26832>

nahmobil/Heft 23/2024

Klare Regeln für S-Pedelecs

Der ZIV hat eine vergleichende Studie zu den Regulierungen und Erfahrungen mit Speed-(S-)Pedelecs in Deutschland sowie in Belgien, Dänemark, den Niederlanden und der Schweiz herausgebracht. Die Studie untersucht insbesondere die Frage, ob und unter welchen Bedingungen Speed-Pedelecs Radverkehrsinfrastruktur in den ausgewählten Ländern nutzen dürfen sowie ob es Einschränkungen (beispielsweise Tempolimits) oder ein auffälliges Unfallgeschehen gibt. Die Analyse zeigt, dass ein zentraler Faktor für die erfolgreiche Eingliederung von Speed-Pedelecs ins Verkehrssystem die Qualität der Infrastruktur und, davon ausgehend, die Schaffung klarer, einhaltbarer Regelungen ist.

<https://www.ziv-zweirad.de/ziv-veroeffentlicht-s-pedelec-studie/>

ZIV DIE FAHRRAD-INDUSTRIE

Wo fahren Speed-Pedelecs?

Regulierung und Erfahrungen mit Speed-Pedelecs in Deutschland sowie in Belgien, Dänemark, den Niederlanden und der Schweiz

Zweirad-Industrie-Verband ZIV
 eingetragenes Mitglied des VDR

November 2023



Foto: Womenforwiki (wfw)

Erfolgreiche Klage: Klimaschutz ist Menschenrecht

Ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 9. April 2024 stellt klar, dass effektiver Klimaschutz ein Menschenrecht ist. Eine Gruppe Seniorinnen hatte die Schweiz verklagt, zu wenig für den Klimaschutz getan zu haben, und Recht bekommen. Mit dem Urteil hat der Gerichtshof einen neuen Präzedenzfall geschaffen, der auch für Deutschland Folgen haben könnte. Die Seniorinnen gaben an, dass ältere Menschen besonders von den Auswirkungen des Klimawandels, insbesondere extremer Hitze, betroffen seien. Die genauen Folgen für die Schweiz sind noch nicht klar.

Fahrradprofessur für NRW: Bochum überzeugt im Vorentscheid

Die Landesregierung will den Fachkräftemangel beheben und fördert deshalb eine Fahrradprofessur aus Landesmitteln. Eine Jury mit Expert:innen aus Verwaltung, Planung, Bau und Verbänden hat nun eine Vorauswahl getroffen: „Die Hochschule Bochum hat uns mit ihrem praxisorientierten Konzept auf ganzer Linie überzeugt. Die zukünftige Professur setzt auf die Planung und den Bau von Radverkehrsinfrastruktur, ohne dabei den interdisziplinären Ansatz zu vernachlässigen oder relevante Themenfelder wie die Digitalisierung aus dem Blick zu verlieren“, gratulierte NRW-Umwelt- und -Verkehrsminister Oliver Krischer. Fünf wissenschaftliche Einrichtungen haben an der Vorauswahl teilgenommen. Die Hochschule Bochum hatte bis Ende Februar 2024 Zeit, den Förderantrag einzureichen. Die Professur wird durch das Land Nordrhein-Westfalen für die Dauer von zehn Jahren mit bis zu 400.000 Euro jährlich gefördert werden.



Foto: Martin Vogel



Einfach x Einfach

Wie Kommunen mit einfachen Mitteln viel erreichen können

Kommunen, die die Mobilitätswende vorantreiben wollen, haben es nicht immer leicht. Im November des vergangenen Jahres scheiterte die erwartete Novelle des Straßenverkehrsgesetzes, die den Städten und Gemeinden mehr Handlungsspielraum geben sollte. Hinzu kommt, dass vielerorts nicht nur knappe Kassen herrschen, sondern auch qualifiziertes Personal fehlt. Kommunen, die trotz dieser Umstände Veränderungen anstoßen, treffen spätestens während der Bürgerbeteiligung auf laute Kritiker:innen, die es mit ihren Bedenken nicht selten schaffen, gute Pläne auszubremsen. Kein Wunder also, dass viele Radwege plötzlich enden, Abstellanlagen fehlen und Fußgänger:innen Umwege in Kauf nehmen müssen, wenn sie Straßen sicher überqueren möchten. Diese Mängel mindern nicht nur den Komfort für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Sie können auch zu Konflikten und gefährlichen Situationen führen.

Abkehr von alten Mustern

Viel zu lange war das oberste Gebot in den Planungsämtern und in den Regelwerken die sogenannte Leichtigkeit des fließenden Verkehrs. Dass auch der Radverkehr zum Fahrverkehr im straßenverkehrsrechtlichen Sinne zählt, wird dabei oft vergessen. Auch wenn die meisten Regelwerke mittlerweile die Gleichrangigkeit der Verkehrsarten ausreichend berücksichtigen, ist der Nachholbedarf in der Realität immens. Das zeigt sich auch in den aktuellen Unfallstatistiken: Die Zahl der getöteten Fahrradfahrer:innen bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland ist seit 2014 konstant auf hohem Niveau und lag 2023 bei 439. Bei den Fußgänger:innen stieg die Zahl der Getöteten deutschlandweit mit 12,3 Prozent stark an, in Nordrhein-Westfalen sogar um 56,9 Prozent (https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html / www.im.nrw/verkehrsunfallbilanz-2023).

Umsetzung dauert oft zu lange

Dabei sind es weniger die großen Längen, die fehlen, sondern Lücken im Netz, die eine durchgängige Nutzbarkeit der vorhandenen Wege verhindern. Oft sind diese „Problemzonen“ den Verantwortlichen in den Kommunen bereits bekannt und Planungen liegen schon vor oder werden gerade erstellt. Bis die Lösung auf der Straße ankommt, dau-

ert es aber – gerade dann, wenn die Umstände komplex und die Planungen dementsprechend aufwendig sind. Und auch in der Umsetzung gibt es oft Schwierigkeiten, weil Flächen erworben werden müssen, weil finanzielle Mittel oder schlicht Baufirmen fehlen. Wenn dann noch Druck aus der Öffentlichkeit hinzukommt, gerät der Prozess ins Stocken. Die Folge: Wege- oder Sicherheitslücken bleiben oft über viele Jahre bestehen. Zeit, in der die bereits vorhandene Infrastruktur ihr Potenzial nicht entfalten kann.

Vor der Veränderung steigt der Widerstand – anschließend die Akzeptanz

Doch gerade Kritiker:innen und eingefleischte Autoliebhaber:innen lassen sich am besten von den Vorzügen alternativer Mobilitätsangebote überzeugen, indem man schnell Tatsachen schafft. „Die Angst vor dem Verlust ist viel größer als die Freude über einen Gewinn“, sagt Jens Schade von der TU Dresden und bezieht sich dabei auf die Prospect-Theorie. Wenn man den Autos eine Spur wegnimmt, erzeugt das naturgemäß Widerstand. Dieser erreicht oft einen Höhepunkt, kurz bevor die Maßnahme für alle erlebbar ist. Anschließend steigt dann die Akzeptanz. Je länger die Fertigstellung auf sich warten lässt, desto größer werden also die Sorgen und die Angst vor der Veränderung. Dass diese sich oft in Wohlgefallen auflösen, sobald der Radweg einmal da ist, kann sich vorher kaum einer vorstellen.

Fokus auf Lückenschluss

Was können Kommunen also tun, wenn Sie trotz aller genannten Schwierigkeiten wirksam den Rad- und Fußverkehr fördern möchten? Die AGFS NRW empfiehlt, dem Lückenschluss in den Kommunen höchste Priorität zu geben. Denn nur wenn vom Start bis zum Ziel sichere, durchgehende und komfortable Wege vorhanden sind, kann man auch unsichere Nutzergruppen wie Ältere oder Kinder vom Radfahren und Zufußgehen überzeugen. Dabei sollten Planer:innen auf Sofortmaßnahmen setzen, die sich schnell und mit den vorhandenen Ressourcen umsetzen lassen. Dort, wo schwierige Planungen notwendig sind, können auch Übergangslösungen zum Einsatz kommen, die in der Zwischenzeit bereits eine geschlossene Verbindung sicherstellen. „Das heißt, auch Verbindungen unter



Plötzlich endet der Radweg. Die AGFS NRW setzt sich dafür ein, dass solche Lücken im Wegenetz bald der Vergangenheit angehören

– Foto: P.3 Agentur

der 1A-Qualität sind für eine Übergangszeit akzeptabel, wenn damit die Verkehrssicherheit erhöht wird“, so Christine Fuchs, Vorstand der AGFS NRW.

Minden schafft sichere Verbindung als Übergangslösung

Diesen Weg ist auch Minden gegangen, um einen neuralgischen Punkt zu beseitigen. Die denkmalgeschützte Unterführung an der Viktoriastraße in Bahnhofsnähe ist die einzige Rad- und Fußverkehrsverbindung für die 15.000 Einwohner:innen des Stadtbezirks östlich der Weser mit dem Zentrum sowie den weiterführenden Schulen. 49 Unfälle ereigneten sich zwischen 2018 und 2022 an diesem Nadelöhr. Eltern brachten ihre Kinder deshalb lieber mit dem Auto zur Schule.

Maßnahme zahlt sich aus

Die sichere Gestaltung des Schulwegs war demnach ein wichtiger Treiber für die Politik, das Problem schnell anzugehen. Unklare Zuständigkeiten und schwierige bauliche Verhältnisse machen die schnelle Umsetzung des eigentlich angestrebten Kreisverkehrs jedoch unrealistisch. Die dringend notwendige Deckensanierung nutzte die Stadt deshalb, um den Verkehrsraum mit Markierungen und

Die AGFS NRW möchte das Zufußgehen und das Radfahren trotz knapper Ressourcen schnell für viele Menschen erlebbar machen. Dabei hat der Lückenschluss höchste Priorität. Sofortmaßnahmen und Übergangslösungen sollen kurzfristig zu durchgängigen und sicheren Wegenetzen führen.

einer Protected Bike Lane vorübergehend neu aufzuteilen. Mit Erfolg: Eine Zwischenauswertung zeigt eine signifikante Reduktion der Unfallzahlen und das Feedback der Bürger:innen ist größtenteils positiv – auch unter den Eltern der Schulkinder. Mit dem Einsatz von rund 250.000 Euro wurde ein sehr zufriedenstellendes Ergebnis erreicht.

Mutige Politik und agile Verwaltung

Städte, die erfolgreich den Fuß- und Radverkehr fördern, haben einige Gemeinsamkeiten: Mutige Politiker:innen und agile Verwaltungsstrukturen gehören zu den Erfolgsfaktoren, die der ADFC bei einer Auswertung internationaler Best-Practice-Beispiele identifizierte. Die Agora Verkehrswende kommt in ihrer jüngsten Veröffentlichung „Vom Plan auf die Straße“ zu ähnlichen Ergebnissen. Untersucht wurden die Verwaltungsprozesse und die Dauer bis zur Fertigstellung von Verkehrsmaßnahmen in verschiedenen deutschen Städten. Alle befragten Kommunen verfolgen bereits neue Ansätze, um Zeit und Ressourcen zu sparen.



Die denkmalgeschützte Unterführung an der Viktoriastraße in Minden vor (li.) und nach (re.) der Umsetzung der Protected Bike Lane als Übergangslösung – Fotos: Stadt Minden

Das Landauer Modell: Klare Zuständigkeiten und neue Lösungen

Denn gerade mit Blick auf fehlende Fachkräfte ist eine effiziente Struktur der Verwaltung entscheidend für eine schnelle Umsetzung. Die Stadt Landau konnte dadurch ein unkonventionelles Konzept für die Parkraumwirtschaft in kurzer Zeit implementieren. Ziel war es, den Parkdruck durch Einpendler:innen in den Gebieten rund um die Innenstadt zu reduzieren. Die Stadt hat daraufhin die Privilegien für das Bewohnerparken zugunsten von Dauerparktickets für alle abgeschafft und gleichzeitig die Preise erhöht. Die schnelle und erfolgreiche Umsetzung gelang u.a. wegen der klar geregelten Zuständigkeiten. Während in den meisten Kommunen mehrere Ämter für die Einführung von Parkraumkonzepten zuständig sind, liegen in Landau die meisten Aufgaben beim Ordnungsamt. Das wiederum gehört, wie auch die weiteren beteiligten Abteilungen des Stadtbauamtes, zum Verkehrsdezernat. Dadurch sinkt der Abstimmungsbedarf. Zudem sinkt das Risiko für politische Blockaden.

Weitreichende Auswirkungen auf Lebensqualität und Verkehrssicherheit

Die gestiegenen Kosten für das Parken führten auch in Landau zunächst zu kontroversen Diskussionen, zeigten aber Wirkung. Die Bewohner:innen des betroffenen Gebietes räumten Garagen und Hinterhöfe frei, rissen zu kleine Garagen ab, um ebenerdige Stellplätze zu schaffen, oder investierten in elektronische Hoftore. Der Parkdruck auf der Straße ist erheblich gesunken und die Zufriedenheit mit der neu gewonnenen Lebensqualität gestiegen. Die Stadt geht nun auch konsequenter gegen das bislang geduldeten Gehwegparken vor und hält Kreuzungsbereiche großräumig von abgestellten Autos frei. Das verbessert

zudem die Sichtbeziehungen beim Abbiegen und erhöht die Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr.

Kreativität und Mut machen den Unterschied

Gute Beispiele für Städte, die die Transformation hin zu mehr Lebensqualität und mehr Raum für Grün, für Begegnung und für Bewegung geschafft haben, gibt es viele. Auch in Deutschland. Gerade sie zeigen, dass die Rahmenbedingungen kein Urteil für das Verweilen im Status quo sein müssen. Es sind mutige kommunale Entscheider:innen und kreative Planer:innen, die den Unterschied machen. So wie Landaus Bürgermeister Lukas Hartmann, der sein Amt mit einer starken Botschaft antrat: „Lieber setze ich mich heute Kritik aus, als mir eines Tages vorzuwerfen, nicht genug getan zu haben.“

Umsetzungsiniziative der AGFS NRW unterstützt Kommunen

Die AGFS NRW möchte mit ihrer Umsetzungsiniziative dafür sorgen, dass sich dieser Geist des „Machens“ in Nordrhein-Westfalens Kommunen fortpflanzt. Für Planer:innen hat sie deshalb einen Leitfaden mit Sofortmaßnahmen und Übergangslösungen veröffentlicht (s. Seite 14). Mit dem AGFS-Kongress am 23. Mai 2024, der ebenfalls Teil der Initiative ist, adressiert sie vor allem die strategische Ebene in der kommunalen Politik und Verwaltung und wirbt dort für neuen Schwung bei der Mobilitätswende (s. Seite 25). Die Referent:innen, zu denen neben Lukas Hartmann auch Transformationsexperte Reza Razavi gehört, zeigen Möglichkeiten auf, den Wandel aktiv zu gestalten.

Nils Schmitter/AGFS NRW und Julia Groth/P.3 Agentur



Schutzstreifen als schnelle Lösung auf dem Schulweg funktionieren, weil der Hol- und Bringeverkehr auf den Schulparkplatz verlegt wurde.

– Foto: Planungsbüro VIA

Schnelle Maßnahmen und die Regelwerke

Eine schnelle Umsetzung und die Einhaltung der Regelwerke sind kein Widerspruch

Regelwerke haben in Deutschland einen traditionell hohen Stellenwert. Ihre Aufgabe ist es, einen sicheren und komfortablen Qualitätsstandard für Verkehrsanlagen zu beschreiben. Dabei soll durch eine Vielzahl von Führungsformen und Entwurfs-elementen ein „Werkzeugkasten“ geschaffen werden, der auf nahezu das gesamte Straßennetz passt. Standards und Richtwerte sollen den Planungsprozess erleichtern und aufzeigen, was unter welchen Rahmenbedingungen möglich ist.

Den in der aktualisierten ERA beschriebenen Standard bezeichnen wir als „Basisstandard“. Alles, was über diesen Standard hinausgeht, ist bereits in den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) beschrieben. Auf diese erhöhten Standards werden wir in der neuen ERA bei allen Führungsformen hinweisen.

In der ERA 2010 stehen die Mindestmaße in Klammern. Künftig wird es auch diese Mindestmaße geben, die noch anwendbar, aber bei zunehmendem Radverkehr nicht mehr „Stand der Technik“ sind. Die Anwendung der Mindestmaße ist zukünftig immer zu begründen, um eine un-

Peter Gwiasda ist Gründungsmitglied des Planungsbüros VIA in Köln und leitet in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) den AK 2.5.1 „Radverkehr“, wo er u.a. die Überarbeitung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) betreut.

Andrea Fromberg ist seit 1992 bei VIA tätig und Expertin für Rad- und Fußverkehrsplanung. Sie ist Mitglied der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL).

reflektierte Anwendung zu vermeiden. Nahezu alle Regelmaße im Basisstandard bleiben gleich. Eine wesentliche Änderung ist, dass künftig Sicherheitstrennstreifen zum Parken bei allen Führungsformen 0,75 m breit sein sollen. Zudem sollen bei Schutzstreifen Mindestmaße von 1,25 m nicht mehr angewendet werden. Dies führt zu einer Einschränkung der Anwendbarkeit, wird aber die Akzeptanz des Schutzstreifens wieder verbessern.

Dort, wo Schutzstreifen künftig aufgrund der räumlichen Verhältnisse nicht zu realisieren sind, bleibt die Möglichkeit, eine andere Führungsform zu wählen, auf das Parken zu verzichten, Piktogrammketten zu markieren und die Verträglichkeit mit dem Kfz-Verkehr durch eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit zu erhöhen. Damit verfolgt auch die neue ERA die Grundidee, dass es ein abgestuftes Planungsrepertoire gibt, das Radverkehrsplanung im gesamten Straßennetz ermöglicht, auch wenn, zumeist aus räumlichen Gründen, die optimale Lösung nicht oder nicht sofort realisierbar ist. Demnach wird es künftig Markierungslösungen geben, die in bestehenden Querschnitten realisierbar sind, sowie bauliche Lösungen,

die dann zum Einsatz kommen, wenn eine Straße neu gebaut oder umgebaut werden kann. In der letzten Zeit viel diskutierte Elemente wie „geschützte Radfahrstreifen“ und „geschützte Kreuzungen“ sind Entwurfselemente der neuen ERA, die aufgrund ihres erheblichen Platzbedarfes allerdings in großen Teilen des Straßennetzes nicht anwendbar sind.

Da der Neu- und Umbau von Straßen ein seltenes Ereignis ist, sind die Lösungen, die kurzfristig möglich sind, für eine schnelle Umsetzung unentbehrlich, auch wenn es sich um Zwischenlösungen handelt.

Bei dieser Vorgehensweise lässt sich schnell eine Verbesserung für viele Radfahrende erreichen, aber nicht für alle. Was ist mit der viel diskutierten subjektiven Sicherheit, wenn auf einer Hauptverkehrsstraße zunächst nur eine zweitbeste Lösung umgesetzt werden kann? Hier kommt die Netzplanung ins Spiel, die Alternativen z.B. in Form von Fahrradstraßen anbieten kann. Daher wurde auf die einheitliche und sichere Gestaltung von Fahrradstraßen in der neuen ERA besonderer Wert gelegt. Hier folgt die Form der Funktion, wenn markierte Sicherheitstrennstreifen zum Parken und eine einheitliche Gestaltung der Knotenpunkte zu einem Erkennungsmerkmal der Fahrradstraße werden.

Fallbeispiel: Schnelle Umsetzung in der Praxis

Als ein gutes Beispiel für dieses Vorgehen soll hier die Stadt Bitburg in der Eifel (16.000 Einwohner) angeführt werden, die innerhalb eines Jahres wesentliche Teile ihres neu geplanten Radverkehrsnetzes umgesetzt hat. Die Erfolgsfaktoren lassen sich kurz so beschreiben:

Eine Voraussetzung für eine schnelle Umsetzung ist, auf der Netzplanung direkt eine Maßnahmenplanung aufzusetzen. Dazu ist das Straßennetz danach zu beurteilen, ob die Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr erforderlich oder die Verträglichkeit des Mischverkehrs mit dem MIV herstellbar ist. Darauf basiert eine Maßnahmenplanung, die Aussagen über den finanziellen Aufwand, der auf die Kommune zukommt, ermöglicht. Der politische Beschluss über dieses Konzept gibt grünes Licht für die schnelle Umsetzung kleiner Maßnahmen und für die weitere Planung der größeren Bauprojekte.

Der Sprung in das Konkrete von der Maßnahmenplanung in die Entwurfsplanung ist bei den größeren Vorhaben

wichtig. Gerade in kleineren Städten mit wenig Erfahrung in der Radverkehrsplanung ist die konkrete Darstellung wichtig. An diesen konkreten Entwürfen kann dann auch mit der Kommunalpolitik und der interessierten Bürgerschaft sowie den direkt betroffenen Anliegern diskutiert werden. Für die schnelle Umsetzung ist es wichtig, möglichst alle Akteure mitzunehmen.

Spätestens in diesem Moment kommt der Aspekt der Fördermittelakquisition ins Spiel. Einzelne isolierte Maßnahmen stellen niemanden zufrieden, da sie in ihrer Netzwerke nicht erkennbar sind. Erfolgsversprechender und akzeptanzfördernder ist, möglichst zusammenhängende Netzelemente umzusetzen. Dies ist in Bitburg mithilfe des Förderprogrammes „Stadt und Land“ geschehen, über das das Gesamtvolumen von 4,23 Mio. Euro mit einer Fördersumme von 3,8 Mio. Euro bezuschusst wurde. Diese Konzentration der Mittel ermöglichte in Bitburg die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen in etwas über einem Jahr.

In vielen Kommunen wird der Fachkräftemangel als wesentlicher Hemmschuh bei der Umsetzung genannt. Doch wird der Fachkräftemangel vielerorts auch durch die Reibungsverluste im Rahmen des Verwaltungshandelns verschärft, denn Arbeitszeit kann auch durch Stellungnahmen und Gegenstellungnahmen verbraucht werden. Das Motto muss also heißen: „Projekte statt Belange“ oder „Zusammen statt gegeneinander arbeiten“. Das ist meistens in kleineren Städten einfacher umsetzbar. Im Fall der Stadt Bitburg ist vor allem die fruchtbare Zusammenarbeit mit dem Landesbetreiber Mobilität, der die größeren Personalressourcen in die Umsetzung der Außerortsmaßnahmen einbringen konnte, und die intensive Kommunikation mit den lokalen Akteuren zu nennen.

Andrea Fromberg und Peter Gwiasda/Planungsbüro VIA

Auch die Außenortschaften erhalten eine komfortable Anbindung an die Kernstadt. – Foto: Planungsbüro VIA



AGFS-Leitfaden zu Sofortmaßnahmen

Umsetzungs-
initiative

Neue Loseblattsammlung mit Hinweisen zu schnell umsetzbaren Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr

Die AGFS NRW möchte mit der Umsetzungsinitiative dafür sorgen, dass Lücken in den kommunalen Fuß- und Radwegenetzen schneller geschlossen werden. Dazu sind in diesem Jahr zahlreiche Veranstaltungen und eine Reihe von Veröffentlichungen vorgesehen. Ein zentraler Baustein der Initiative ist die Erstveröffentlichung des „Leitfadens Sofortmaßnahmen“ als Teil der Loseblattsammlung. Dieser richtet sich mit Hinweisen zu schnell umsetzbaren Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr an alle in diesem Bereich Verantwortlichen in den Kommunen. Insbesondere den Planenden erleichtert der Leitfaden die Recherche nach Lösungsansätzen zur Schließung von Lücken im Fuß- und Radverkehrsnetz mit dem Fokus auf eine ressourcenschonende Realisierung.

Kernstück sind Datenblätter mit Prinzipskizzen

In kurzen Erläuterungstexten sind sowohl rechtliche Grundlagen als auch Hinweise zur Planung von entsprechenden Maßnahmen kompakt zusammengefasst. Der zentrale Bereich des Leitfadens sind jedoch die Datenblätter zu streckenbezogenen sowie punktbezogenen Maßnahmen. Sie sind in Form von Steckbriefen mit stichwortartigen Beschreibungen und Prinzipskizzen aufbereitet. Für deren Zusammenstellung wurde eine umfangreiche Recherche zu Maßnahmenbeispielen durchgeführt. Zusätzlich wurden etliche Beispiele zu Lückenschlüssen und schnell



umgesetzten Maßnahmen aus dem Kreis der AGFS-Mitgliedskommunen gesammelt und ausgewertet.

Konkrete Beispiele wurden verallgemeinert

Die konkreten Beispiele wurden für den Leitfaden in eine allgemeine Form überführt, damit die Lösungsansätze universell angewendet werden können. Die konkrete Planung einer Maßnahme muss dann wiederum individuell der jeweiligen Örtlichkeit angepasst werden. Die Anwendung des Leitfadens ersetzt somit nicht die qualifizierte Fachplanung. Vielmehr soll er dazu dienen, eine erste Planungsempfehlung zum Lückenschluss im Fuß- oder Radverkehrsnetz

zu erarbeiten. Dabei beschränkt sich die Definition einer Lücke nicht gänzlich auf Netze, sondern schließt auch Maßnahmen ein, die Lücken in der Serviceinfrastruktur schließen können, wie beispielsweise schnell umsetzbare Lösungen für Fahrradabstellanlagen.

Die erste Auflage des Leitfadens enthält zunächst zehn Datenblätter mit einer Auswahl von streckenbezogenen und punktbezogenen Maßnahmen und soll stetig erweitert werden. Ergänzt wird der Leitfaden durch einen Bereich im AGFS-Campus, in dem verschiedene konkrete Praxisbeispiele dokumentiert sind.

Christian Eckert/IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH



Warum die Umsetzungsinitiative so wichtig ist

Vor etwa 70 Jahren setzte in Deutschland die Massenmotorisierung ein. Bis dahin dominierte der Fußverkehr und der Raum zwischen den Häusern gehörte vornehmlich den Menschen. Heute dagegen wird das Gemeingut „Öffentlicher Raum“ in weiten Teilen dem motorisierten Verkehr überlassen. Dass es sich dabei jedoch um kein Naturgesetz handelt, dringt langsam in das öffentliche Bewusstsein zurück. Denn die Ansprüche an den öffentlichen Raum steigen stetig an. Neue Verkehrsmittel – wie Elektrokleinstfahrzeuge – fordern ihren Platz, genau wie die steigende Zahl an Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Öffentliche Parks werden zu Fitnessstudios und junge Menschen treffen sich vor dem Clubbesuch zum „Cornern“ an der Straßenecke. Straßen und Plätze sind und waren schon immer Orte des Austauschs und der sozialen Teilhabe. Diese Ansprüche konkurrieren mit dem immensen Platzbedarf stehender und fahrender Autos. Deren Zahl erreichte mit 49,1 Mio. gemeldeter Fahrzeuge in Deutschland im Januar 2023 einen neuen Höchststand (<https://de.statista.com/>).

Durch den Klimawandel spitzt sich der Kampf um die knappe Ressource „Raum“ weiter zu: Um trotz der steigenden Temperaturen für Abkühlung zu sorgen, müssen gerade in den dicht besiedelten Stadtzentren mehr Bäume gepflanzt und Flächen entsiegelt werden. Auch für den Schutz vor Hochwasser durch Starkregenereignisse braucht es Flächen als vorübergehende Wasserspeicher. Parks und Grünflächen oder auch Seen, Teiche und Kanäle

können als sogenannte blau-grüne Infrastruktur dafür genutzt werden. Sie steigern zudem die Lebensqualität und lassen sich gut mit Rad- und Fußwegen kombinieren.

Woher soll der Platz kommen? Es führt kein Weg an der Umverteilung des öffentlichen Raums vorbei. Oder besser gesagt: an der Rückverteilung. Der aktuelle Hype um das Pariser Modell der „15-Minuten-Stadt“ ist keinesfalls eine neue Idee. Sie ist in der Stadtplanung als Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ lange bekannt und war vor der Erfindung des Automobils prägend für mitteleuropäische Städte. Spätestens mit Ausbruch der Coronapandemie rückte der Wert solcher Stadtmodelle wieder ins Bewusstsein der Menschen.

Während die Elektrifizierung des Autos nur einen Teil der Klimaproblematik löst, schlägt der Ausbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur mehrere Fliegen mit einer Klappe. Neben den positiven Auswirkungen auf das Klima und die Gesundheit belebt er die Stadtzentren und stärkt damit nicht nur den Einzelhandel, sondern auch das soziale Miteinander, wie eine im Dezember erschienene Studie der FernUniversität Hagen belegt. Ein schneller Ausbau der Infrastruktur für die Nahmobilität, für den die AGFS NRW mit der Umsetzungsinitiative wirbt, ist also über den eigentlichen Nutzen hinaus ein Gewinn für die ganze Gesellschaft.

Julia Groth/P.3 Agentur

Kirstin Borsbach/IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Zahlen – Daten – Fakten

Lücken schließen – Netze bilden

**Lückenschlüsse
sind angesagtes
Thema**

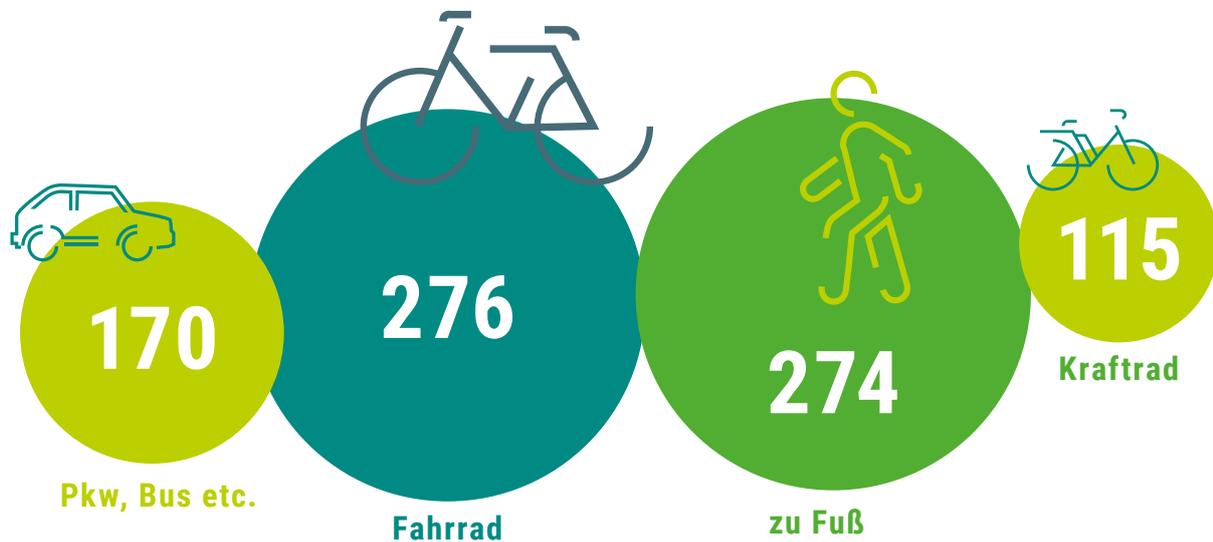
95%

der Besucher:innen der AGFS-Fachtagung gaben an, dass das Thema „Lückenschlüsse“ zukünftig in ihrer Kommune eine Rolle spielen wird.

Aufholbedarf bei Verkehrssicherheit

2022 sind bei Verkehrsunfällen innerorts 276 Radfahrer:innen und 274 Fußgänger:innen ums Leben gekommen. 2023 ist die Zahl der getöteten Fußgänger:innen noch einmal stark angestiegen. Der Handlungsbedarf für eine sichere und lückenlose Infrastruktur ist also nach wie vor hoch.

(Quelle: Statistisches Bundesamt [Destatis])



Drei Erfolgsfaktoren für die Mobilitätswende

Drei Faktoren verbinden Städte, die erfolgreich den Radverkehr fördern: mutige Politiker:innen, eine agile Verwaltung sowie schnelle und einfache Umsetzungsmaßnahmen. Dabei ist der politische Wille entscheidend, um Prozesse in der Verwaltung zu optimieren und ein Umdenken in der Verkehrspolitik zu erreichen.

(Quelle: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/InnoRAD-Projekt/adfc_innorad_quick_web.pdf)



Die spanische Stadt Sevilla hat es in nur vier Jahren geschafft, aus **12 km** unverbundener Radwege ein

In nur einer Amtszeit zum Basisradverkehrsnetz

lückenloses Basisnetz für den Radverkehr mit **175 km** Länge zu bauen und damit den Radverkehrsanteil um das Elffache zu erhöhen. Das Ergebnis überzeugte und bescherte der verantwortlichen Regierungskoalition trotz zwischenzeitlicher Kritik am Ende die Wiederwahl.

(Quelle: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/InnoRAD-Projekt/adfc_innorad_quick_web.pdf)

Sichere Abstellanlagen sind essenziell

1,5 Mio. Stellplätze für Fahrräder fehlen allein an Deutschen Bahnhöfen. Gleichzeitig investieren Menschen immer mehr Geld in ihre Zweiräder – insbesondere in E-Bikes. Die Entscheidung, zur Arbeit zu radeln, hängt dann maßgeblich davon ab, ob sichere Abstellmöglichkeiten an den Quell- und Zielorten vorhanden sind. Gute Infrastruktur geht deshalb über ein lückenloses Wegenetz hinaus. Fördermittel für Abstellanlagen gibt es sowohl vom Bund als auch vom Land Nordrhein-Westfalen. Fördermittel:

- Mobilitätsforum Bund – News-RADar – Fahrradparken – Grundlagen, Nutzen und Fördermöglichkeiten
- Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) – NRW.BANK (nrwbank.de)

(Quellen: <https://radparken.info/>

https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2024/03/ZIV_Marktdatenpraesentation_2024_fuer_GJ_2023.pdf)

1,5 Mio.

Wenn sonst nichts geht – Tempo runter

Am sichersten sind Radfahrer:innen auf gut ausgebauten, separaten Radwegen unterwegs. Auf Streckenabschnitten, auf denen der Platz zu knapp ist, um den Radverkehr vom Kfz-Verkehr zu trennen, kann Tempo 30 die Lösung sein. Die drittgrößte französische Stadt Lyon verzeichnet zwei Jahre nach der Einführung von Tempo 30 auf 80% der städtischen Straßen 35% weniger Unfälle. Schwere Unfälle sind sogar um 39% zurückgegangen.

(Quelle: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2024-03/frankreich-lyon-tempo-30-bilanz-positiv>)



Anhalteweg 13,3 m



Anhalteweg 27,7 m

■ Reaktionsweg
■ Bremsweg

Förderrichtlinien Nahmobilität

Neufassung der Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

Die bisher etablierten Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität – FöRi-Nah) sind umfassend überarbeitet worden. Sie wurden einerseits an die neuen Rahmenbedingungen der Nahmobilität und der Mobilitätswende angepasst und sind andererseits dort modifiziert worden, wo die praktische Anwendung der Förderrichtlinien es als geboten gezeigt hatte.

Die Förderrichtlinien Nahmobilität tragen erheblich zur Verbesserung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität in den Gemeinden und Gemeindeverbänden bei und dienen der Umsetzung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG) sowie des Aktionsplans zum FaNaG.

Durch die Neufassung sind die folgenden neuen Fördermöglichkeiten geschaffen worden:

Investive Vorhaben für den Rad- und Fußverkehr

Der Katalog der förderfähigen Vorhaben für den Radverkehr ist um

- Fahrradzonen,
- die Ertüchtigung geeigneter Wirtschafts- und Betriebswege für die Belange der Nahmobilität sowie
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens bedeutender Alltags- und Schulwegrouten durch Beleuchtung unter Beachtung des Tier- und Artenschutzes

erweitert worden.

Förderfähig als investive Maßnahmen für den Fußverkehr sind:

- die Einrichtung von Wegweisungssystemen zu wichtigen Alltags- und Freizeitzielen mit Zeit- oder Entfernungsangaben innerhalb der Fußverkehrsnetze,
- die sichere und barrierefreie Anbindung von Bushaltestellen an das Fußverkehrsnetz,
- zur Herstellung der Barrierefreiheit notwendige Sitzgelegenheiten in Verbindung mit einer geförderten investiven Maßnahme sowie

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens vorhandener bedeutender Alltags- und Schulwegrouten durch Beleuchtung für innerörtlich separat geführte Gehwege oder Gehwege im Zuge von Radschnellwegen unter Beachtung des Tier- und Artenschutzes.

Bedeutende Alltags- und Schulwegrouten für den Rad- und Fußverkehr sind die von den Städten definierten Haupt- und Nebenrouten, die Quellen und Ziele in einem mit dem Fahrrad oder zu Fuß überwindbaren Abstand erschließen und Verbindungen herstellen.

Erfassung des Zustandes der Radverkehrsnetze und Nahmobilitätskonzepte

Als weitere Fördergegenstände neu hinzugekommen sind die Erfassung des Zustandes der Radverkehrsnetze und Nahmobilitätskonzepte.

Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die Zuwendungsempfänger bei der regelmäßigen Erfassung des Zustandes der Radverkehrsnetze in kommunaler Baulast. Zur Zustandserfassung gehören die eigentliche straßenbautechnische Erfassung, die Auswertung der erhobenen Daten und die Bewertung von Radverkehrsanlagen in kommunaler Baulast. Darüber hinaus können weitere Parameter (z.B. Querschnitte) miterfasst werden. Die Ausgaben werden mit einem jährlich festzulegenden förderfähigen Höchstbetrag je Kilometer anerkannt. Für das Jahr 2024 beträgt dieser 200 Euro je Kilometer. Im Abstand von fünf Jahren sind Zustandserfassungen für die jeweilig betreffenden Infrastrukturen erneut förderfähig. Ein Zusammenschluss mehrerer Kommunen für eine gemeinsame Erfassung des Zustandes ihrer Radverkehrsnetze wird ausdrücklich begrüßt.

Gefördert wird auch die Erstellung von Nahmobilitätskonzepten durch externe Dienstleister. Die Konzepte sind so zu erstellen, dass sie einen umfassenden Ansatz verfolgen und nicht einzelne Teile der Nahmobilität isoliert betrachten. Zuwendungsfähig sind projektbezogene Sachausgaben beispielsweise für Bestandsaufnahme,



Die Ertüchtigung von Wirtschafts- und Betriebswegen für die Nahmobilität gehört nun auch zum Katalog förderfähiger Maßnahmen der FöRiNah – Foto: stockphoto-graf, Adobe Stock

Datenerhebung und -beschaffung, Leitbild- und Strategieentwicklung, Analyse, Konzepterstellung, Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungsprozesse, die durch die Beauftragung eines externen Dienstleisters für die Konzepterstellung entstehen. Verwaltungsinterne Ausgaben sind nicht zuwendungsfähig. Der Höchstbetrag der zuwendungsfähigen Ausgaben beläuft sich pro Konzept auf 1,50 Euro pro Einwohner im zu untersuchenden Gebiet. Sofern mindestens zwei kreisangehörige Gemeinden gemeinsam einen Antrag einreichen, erhöht sich der Höchstbetrag auf 2,00 Euro pro Einwohner. Maximal werden 300.000 Euro als zuwendungsfähige Ausgaben je Konzepterstellung anerkannt. Sofern die Erfassung des Zustandes des Radverkehrsnetzes Bestandteil der Ausgaben für ein Radverkehrskonzept ist, erhöhen sich die zuwendungsfähigen Ausgaben um den Betrag, der auf die Erfassung des Zustandes des Radverkehrsnetzes entfällt.

AGFS-Mitgliedskommunen

Klarstellend geregelt wird, dass als sonstige Maßnahmen der AGFS-Mitgliedskommunen neben der Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität und den Modal-Split-Erhebungen auch investive Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, z.B. Dauerzählstellen für den Radverkehr, Radservicestationen und digitale Informationstafeln, för-

derfähig sind. Modellvorhaben können im Einzelfall und mit Zustimmung des Ministeriums auch gefördert werden.

AGFS

Die Geschäftsstelle der AGFS wird künftig institutionell gefördert. Für ihre Kampagnen und Projekte erhält sie zusätzliche Projektförderungen.

Allgemein

Darüber hinaus sind an den Förderrichtlinien Nahmobilität weitere kleinere und größere Änderungen vorgenommen worden. Den neuen Wortlaut finden Sie unter **www.umwelt.nrw.de/verkehr/nahmobilitaet**. Dort sind auch weitere Veröffentlichungen zu den Nahmobilitätsprogrammen der letzten Jahre und zu den ergänzenden Hinweisen zu den Förderrichtlinien Nahmobilität zu finden.

Bei allen bereits zur Förderung angemeldeten Maßnahmen und noch einzureichenden Maßnahmen muss sichergestellt sein, dass die Maßnahme zügig umgesetzt wird, bei investiven Maßnahmen der Grunderwerb gesichert ist und ein Mittelabfluss realisiert wird.

*Michael Beckers/Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen*

Fachkräfteaktivierung

Der Fachkräftemangel belastet besonders den Verkehrssektor

Expert:innen wissen, wie herausfordernd die Sicherung von Fachkräften ist, vor allem in der Verkehrsbranche. Die Gründe dafür beleuchtete die Bundesregierung ausführlich: Deutschland befindet sich in einem großen Veränderungsprozess. Kernthemen sind die Digitalisierung, der demografische Wandel und der Klimaschutz. Hinzu kommen die Folgen der Covid-19-Pandemie und der Ukraine-Krieg.

Deshalb ist es eine dringende Aufgabe der Verkehrsbranche, mehr Fachkräfte zu gewinnen. Um sie zu bewältigen, müssen alle Beteiligten koordiniert zusammenarbeiten. Das betrifft:

- Arbeitgeber:innen und Arbeitnehmer:innen
- Bildungseinrichtungen
- Bundes- und Kommunalverwaltungen
- Gewerkschaften
- Handelskammern
- Bundesagentur für Arbeit
- Weiterbildungsanbieter:innen
- Forschungsinstitute
- Bundes- oder Landesregierung

Handeln sie alle gemeinsam, hat der zukünftige Arbeitsmarkt echte Chancen auf genügend qualifizierte Fachkräfte. Mit ihnen lässt sich ein umfassender Transformationsprozess in Gang setzen und die sich wandelnde Verkehrswelt zukunftsweisend gestalten.

Die Fachkräftestrategie der Bundesregierung setzt für die 20. Legislaturperiode einen stützenden Rahmen. Sie erschließt Handlungsfelder und gibt Impulse, Fachkräfte zu gewinnen und zu halten. Vor dem Hintergrund des dynamischen Strukturwandels und oft unvorhersehbarer Entwicklungen gibt es einen branchenübergreifenden Ansatz. Er nimmt das Potenzial inländischer, europäischer und außereuropäischer Fachkräfte in den Blick. Mit ihnen könnte zukünftig eine tragfähige Basis auch für Verkehrsplaner:innen entstehen.

Es muss etwas passieren – das zeigt auch die aktuelle Statistik. Im März 2024 waren die meisten offen gemeldeten Arbeitsstellen der Bundesagentur für Arbeit im Bereich Verkehr und Logistik ausgeschrieben. Das betrifft

nicht nur den öffentlichen Nahverkehr, sondern vor allem die vakanten Ingenieursstellen. Laut einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) werden zurzeit ca. 150.000 Ingenieur:innen gesucht. Weitere 56.000

Die „drei großen D“

Ursachen für den Fachkräftemangel laut Fachkräftestrategie der Bundesregierung

Demografie

Jede zweite Person in Deutschland ist heute älter als 45 Jahre und jede fünfte Person ist älter als 66 Jahre. Sie gehören zu den geburtenstarken Jahrgängen von 1955 bis 1970, der sogenannten Babyboomer-Generation. Sie scheiden nach und nach aus dem Erwerbsleben aus.

Digitalisierung

Einerseits bedeuten Digitalisierung und Automatisierung, dass in der Zukunft bestimmte Tätigkeiten entfallen werden. Andererseits eröffnen die innovativen digitalen Technologien und die damit einhergehende zukunftsfähige Infrastruktur neue Chancen, Kompetenzen und Arbeitsplätze. Das bringt zunächst einen Engpass an Fachkräften mit sich. Zurzeit liegen keine eindeutigen Befunde zu den möglichen Gesamteffekten der Digitalisierung vor. Klar ist nur: Der digitale Strukturwandel schreitet weiter voran.

Dekarbonisierung

Unsere Arbeit und die Art des Wirtschaftens müssen angesichts des Klimawandels nachhaltiger werden. Eine der zentralen Aufgaben ist die Dekarbonisierung. Das bedeutet den Rückgang der Emissionen von kohlenstoffhaltigen Gasen, insbesondere von Kohlendioxid. Dabei spielen die Sektoren Mobilität, Gebäude, Industrie und Energie eine entscheidende Rolle. Die dafür notwendigen Veränderungsprozesse hin zu einer klimaneutralen Wirtschaftsweise gehen oft mit technologischen Neuerungen einher. In der Folge etablieren sich viele Berufsbilder.

Quelle: Prognosen des Fachkräftemonitorings für das BMAS (abrufbar auf [bmas.de](https://www.bmas.de)).

Stellen verliert der Markt demnächst durch die Babyboomer-Generation, die jetzt das Renten- bzw. Pensionsalter erreicht. Gleichzeitig sinkt die Zahl der Studienanfänger:innen in den Bereichen Ingenieurwesen und Informatik. Der Rückgang innerhalb der letzten fünf Jahre beträgt 15%.

Die ausführliche Fachkräftestrategie der Bundesregierung finden Sie unter:

www.bundesregierung.de/breg-de/suche/fachkraeftesicherung-2262108



Auf der Stuzubi in Essen wurde der Beruf der Verkehrsplanerin bzw. des Verkehrsplaners in einem Job SLAM vorgestellt. Sieben Top-Unternehmen, -Institutionen und -Hochschulen battleten dabei um die Wette. – Foto: P.3 Agentur

Berufskampagne für die Zukunft der Verkehrsplanung

Bildungsmessen als wegweisende Botschafter

Wer heute Abitur macht, zählt zu den potenziellen neuen Fachkräften der Zukunft. Auf Bildungsmessen konkurrieren daher viele Arbeitgeber:innen und Branchen um die Absolvent:innen. Auch die Kampagne PLANE DEINE STADT! nimmt 2024 wieder an verschiedenen Messen teil. Dort präsentiert sie die Vorteile, die der Beruf der Verkehrsplanerin bzw. des Verkehrsplaners hat und zeigt die verschiedenen Studienangebote auf.

In der zweiten Jahreshälfte 2024 können Interessierte den Stand der AGFS-Berufskampagne besuchen. Der Eintritt zu den Messen ist frei!

- Vocatium in Duisburg, am 4. und 5. Juni 2024
- Vocatium in Köln, am 11. und 12. Juni 2024
- Stuzubi in Köln, am 7. September 2024
- Vocatium in Münster, am 12. und 13. September 2024
- Stuzubi in Düsseldorf, am 28. September 2024

Noch mehr Infos zu PLANE DEINE STADT! gibt es jetzt bei Instagram & TikTok: @planedeinestadt.





Foto: Robert Godwin

Stefan Bendiks ist Architekt und Leiter des Büros Artgineering mit Sitz in Brüssel und Graz. Er entwirft und realisiert Projekte an der Schnittstelle zwischen Stadtplanung und Mobilität, mit einem besonderen Interesse für das Potenzial des Radverkehrs für eine bessere Stadt. Als Experte der Dutch Cycling Embassy berät er Städte weltweit. Darüber hinaus forscht und publiziert er auch und lehrt an verschiedenen Institutionen in Europa und in den USA.

„Wenn Paris es schafft, dann sollte es auch in Deutschland gehen.“

Stefan Bendiks macht aus Verkehrsräumen ansprechende Orte mit hoher Lebensqualität. Im Interview erklärt er, warum sich gutes Design und knappe Ressourcen nicht ausschließen müssen und wie man die Menschen mit einer schnellen Umsetzung überzeugt.

nahmobil: Der Name ihres Büros lässt vermuten, dass Sie Kunst mit Ingenieursleistungen verbinden. Sollten sich Verkehrsplaner mehr als kreative Gestalter verstehen?

Es geht uns weniger um Kunst als um eine kreative Herangehensweise bei der Planung öffentlicher Räume und darum, Gegensätze zu überwinden. Bisher werden oft zu einseitig die Belange des „Verkehrs“ in den Fokus gestellt. Verkehrsplaner sollten integraler denken, Zusammenhänge stärker einbeziehen und mit der gleichen Verve und Ernsthaftigkeit, mit der sie die Flüssigkeit des Verkehrs planen, funktionale, soziale und ökologische Fragestellungen berücksichtigen. Denn Verkehrsraum ist öffentlicher Raum.



Die Menschen sollten nicht ständig dazu verleitet werden, die falschen Entscheidungen zu treffen.

Heißt das, wir brauchen einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung?

Es geht um eine gesamtheitliche Idee von der Stadt und darum, Planung nicht von der Straßenmitte aus zu denken. Der schwache Punkt des Autoverkehrs ist, dass er ineffizient ist. Er ist viel zu raumgreifend und noch dazu unsicher. Und egal wie viel Platz man den Autos einräumt,

der Bedarf wird immer größer sein als das Angebot.

In deutschen Städten erlebt man es oft, dass die Politik zunächst entschlossen die Mobilitätswende angeht. Wenn sich dann im Be-

teiligungsprozess gewisse Stakeholder dagegen aussprechen, wird jedoch zurückgerudert.

Beteiligung ist ein wichtiger Baustein, aber die Politik muss standfest bleiben. Wenn man Angst vor Kritik hat, muss man gar nicht erst beginnen. In BeNeLux wird Kritik meiner Erfahrung nach etwas zivilisierter geäußert als in Deutschland oder in Österreich. Dennoch sollte die Politik auch in Deutschland Projekte mutig umsetzen. In den Nie-

derlanden ist es auch einfacher, neue Maßnahmen auszuprobieren, ohne vorher alles zu 100% durchzuplanen. Wenn etwas nicht funktioniert, dann wird nachgesteuert.

In den meisten Kommunen herrschen knappe Kassen, vom Fachkräftemangel gar nicht zu sprechen. Muss gute Gestaltung immer teuer und aufwendig sein?

Wenn man die Frage der Gestaltung von Anfang an mitdenkt, muss es nicht teuer sein. Gute Räume entstehen erst mal durch eine gelungene Umverteilung des Raumes. Dann kann man auch mit günstigen Materialien arbeiten und auch Begrünung ist nicht unbedingt teuer. Mit Blick auf den Klimawandel ist die Entsiegelung von Flächen eine kostengünstige und effektive Maßnahme. Oft wird bei den Kosten mit zweierlei Maß gemessen, wenn man bedenkt, wie viel Geld klaglos in den Bau und die Instandhaltung der Infrastruktur für Autos investiert wird.

Sie beraten Städte international. Fällt es deutschen Kommunen schwerer, die viel besprochene Transformation der Straße anzugehen?

Ich kenne diese Schwierigkeiten auch aus Österreich und Belgien. In Flandern und in Brüssel passiert inzwischen viel. Und natürlich gibt es Vorreiter, wie die Niederlande oder skandinavische Länder. Aber von autozentrierten Städten wie Paris oder Barcelona hätte vorher auch keiner gedacht, dass dort so ein Wandel möglich wäre. In Deutschland gibt es zwar nach wie vor eine starke Auto-lobby, aber wenn Paris es schafft, dann sollte es auch in Deutschland gehen.

Scheinbar spricht alles für mehr Rad- und Fußverkehr. Dennoch gibt es immer wieder Gegner von Umgestaltungsmaßnahmen. Wie geht man damit um?

Auch in Belgien sind solche Veränderungsprozesse nicht ganz einfach. Auch hier organisieren sich Gewerbetreibende und versuchen den Wandel aufzuhalten. Widerstand gegen Neues wird es immer geben. Was da hilft, ist auch eine schnelle Umsetzung, damit die Menschen die Vorteile selbst erfahren können. In Belgien werden Projekte deshalb möglichst schnell nach den Wahlen gestartet, damit Maßnahmen noch innerhalb der Legislaturperiode umgesetzt werden.

Wie oft haben Sie es erlebt, dass Bürger und andere Stakeholder nach Fertigstellung einer Maßnahme unzufrieden waren oder sich in ihrer Kritik bestätigt sahen?

In der Regel glätten sich die Wogen sehr schnell wieder, wenn ein Projekt umgesetzt ist. Die Angst vor dem Neuen verschwindet und die Menschen stellen fest, dass die Veränderung gar nicht so einschneidend, sondern sogar sehr positiv ist. Auch darum ist es so wichtig, Maßnahmen schnell umzusetzen.

Wie wichtig ist es, die Veränderungen gut zu kommunizieren?

Das ist wichtig. Man sollte nicht nur über Verkehr reden. Zu oft wissen die Menschen gar nicht, worum es eigentlich geht, weil der Gesamtzusammenhang fehlt. Deshalb sollte man die Ziele, die

Vision in den Vordergrund stellen. Wenn man nur davon spricht, wie viele Parkplätze wegfallen, wird man die Menschen nicht überzeugen. Außerdem sollte nicht der Eindruck entstehen, dass es darum geht, einzelne Verkehrsarten zu bevorzugen.



Viele möchten einfach ihren lieb gewonnenen Komfort nicht aufgeben. Aber Komfort ist nicht gleichbedeutend mit Glück.



Kennen Sie gute Beispiele?

Paris legt den Fokus mit der „Viertelstundenstadt“ auf die Stärkung der Quartiere und der Nachbarschaft. In Frankfurt stellt man die Pflanzung von 10.000 neuen Bäumen in den Vordergrund, anstatt über Klimaanpassung zu sprechen, und macht die Vorteile so greifbarer. Mit dem Titel „Radoffensive 2030“ hingegen haben wir in Graz auch schlechte Erfahrungen gemacht. Der Fokus liegt für einige zu einseitig auf dem Rad und es wirkt etwas aggressiv.

Haben sie den Eindruck, dass die Vorteile einer am Maßstab Mensch ausgerichteten Stadt in allen Bevölkerungsgruppen ausreichend bekannt sind?

Die Annahme, Parkplätze seien unentbehrlich für den Einzelhandel, hält sich nach wie vor hartnäckig unter Gewerbetreibenden. Studien und harte Fakten bewirken da meist wenig. Die Menschen müssen die Vorteile selbst erfahren oder von Beteiligten überzeugt werden, die die



Die Menschen müssen die Vorteile selbst erfahren oder von Beteiligten überzeugt werden, die die positiven Effekte bereits erfahren haben.

positiven Effekte bereits erfahren haben. Damit kann man vielen die Angst nehmen. Bei einem unserer Projekte hat es sehr geholfen, dass ein alteingesessener Geschäftsbesitzer von der geplanten Maßnahme überzeugt war. Wenn man die richtigen Stakeholder auf seiner Seite hat, geht es oft besser.

Also geht es oft um die Angst vor der Veränderung?

Viele möchten einfach ihren lieb gewonnenen Komfort nicht aufgeben. Aber Komfort ist nicht gleichbedeutend mit Glück. Kinder, die zu Fuß zur Schule gehen, entdecken



Dennoch sollte die Politik auch in Deutschland Projekte mutig umsetzen.

dabei die Welt auf eine Weise, die sie im Auto nicht erleben können, und entwickeln wichtige Fähigkeiten. Das macht glücklich. Die Menschen sollten nicht ständig dazu verleitet werden, die falschen Entscheidungen zu treffen.

Gerade die Förderung des Fußverkehrs ist nicht ausschließlich eine Frage der Verkehrsplanung, sondern betrifft u.a. auch stadtplanerische Aspekte. Wie kann die Zusammenarbeit gelingen?

Wichtig ist es zu Beginn eines Projektes, zu klären, wer den Lead hat. Wer leistet was? Das ist eine Führungsaufgabe. Dann müssen alle vorurteilsfrei zusammenarbeiten, denn es ist eine komplexe Aufgabe, die Bedürfnisse von Grün, Rad- und Fußverkehr sowie ÖV und Auto in Einklang zu bringen. Wie bereits eingangs erwähnt, ist der Raumbedarf des MIV beinahe unersättlich. Daher gilt es, die Mehrwerte der Alternativen herauszuarbeiten, Allianzen zu schmieden und Gegensätze zu überwinden.

Vielen Dank für das Interview.

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



AGFS-Kongress 2024

Potenziale heben – Möglichkeiten nutzen



23. Mai 2024

AGFS-Kongress 2024

Congress-Centrum Ost der Koelnmesse

EINFACH x EINFACH



Die Mobilitätswende ist ins Stocken geraten. Der Ausbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur stagniert. Gründe dafür sind nicht nur knappe finanzielle und personelle Ressourcen, sondern auch kritische Stimmen, die am Status quo festhalten möchten. Doch gerade die Kritiker:innen ließen sich von den Vorzügen alternativer Mobilitätsangebote einfacher überzeugen, wenn sie erlebbar und erfahrbar wären. Dafür braucht es gerade beim Rad- und Fußverkehr meist keine teuren und aufwendigen Maßnahmen. Kommunen können schon mit einfachen Mitteln ein sicheres und lückenloses Wegenetz für alle Verkehrsteilnehmer:innen bereitstellen und damit gleichzeitig die Lebensqualität vor Ort erhöhen. Unter dem Titel „EINFACH x EINFACH“ wirbt der AGFS-Kongress am 23. Mai 2024 im Congress-Center Ost der Koelnmesse für neuen Schwung bei der Mobilitätswende sowie für mehr Mut bei kommunalen Entscheider:innen und zeigt Möglichkeiten auf, den Wandel aktiv zu gestalten. Beiträge aus der Politik und der kommunalen Verwaltung sowie dem Transformationsmanagement zeigen, dass davon alle profitieren.

Kongress mit strategischer Ausrichtung

Mit dem Kongressprogramm adressiert die AGFS NRW vor allem die strategische Ebene in der kommunalen Politik

und Verwaltung. Keynote Speaker Reza Razavi zeigt, wie Städten und Gemeinden die Transformation hin zu lebenswerteren Orten gelingen kann und warum Change-Management allein nicht genügt. Lukas Hartmann, Bürgermeister der Stadt Landau in der Pfalz, hat es durch vorausschauendes Handeln geschafft, die Akzeptanz für Veränderungen bei seinen Bürger:innen deutlich zu erhöhen. Er teilt auf dem AGFS-Kongress seine Erfahrungen mit dem Publikum – auch im Umgang mit Kritik. Gemeinsam mit Angela Kohls vom ADFC und Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität der Stadt Köln, diskutieren Reza Razavi und Lukas Hartmann, ob einfach wirklich so einfach ist. In einem Gespräch mit Vivien Leue beleuchtet NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer, welche Rolle das Land hierbei spielen kann. Der Architekt und Autor Stefan Bendiks zeigt abschließend, wie auch mit einfachen, schnellen und kostengünstigen Mitteln der Radverkehr und die Qualität des öffentlichen Raums verbessert werden können. Durch das Programm führen Vivien Leue und Michael Vieten. Alle aktuellen Informationen stehen auf der Website agfs-kongress.de zur Verfügung.

Julia Groth/P.3 Agentur



André Gatzke wird stellvertretend am 23. Mai 2024 die Auszeichnung auf der feierlichen Preisverleihung entgegennehmen. –

Foto: Deutscher Fahrradpreis//Philippe Opigez

Der Deutsche Fahrradpreis 2024

Die Maus ist Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2024

André Gatzke nimmt den Preis für die Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2024 gemeinsam mit der Maus auf der Preisverleihung am 23. Mai 2024 im Anschluss an den AGFS-Kongress im Rahmen der polisMOBILITY in der Koelnmesse entgegen. Seit 1971 begeistert die Sendung junge Zuschauer:innen mit einer einzigartigen Mischung aus Unterhaltung und Bildung. Umweltthemen, wie die Förderung des Fahrradfahrens als nachhaltige Mobilitätsform, stehen dabei häufig im Fokus. Durch informative Beiträge vermittelt die Sendung den Jüngsten die Bedeutung des Fahrrads. Um das Interesse der Jüngsten am Radfahren weiter zu fördern, organisierte der Deutsche Fahrradpreis einen Malwettbewerb, bei dem die kleinen Künstler:innen tolle Fahrräder und viele weitere Preise gewinnen konnten. Der Malwettbewerb wird unterstützt von den Partnern des Deutschen Fahrradpreises, dem „Verbund Service und Fahrrad e.V.“ und dem „Zweirad-Industrie-Verband e.V.“.

Wegweisende Radverkehrsprojekte: Über 150 Bewerbungen beim Deutschen Fahrradpreis

Auch die Gewinner des Fachpreises stehen fest. Die 17-köpfige Fachjury wählte unter 151 Bewerbungen aus den Bereichen Fahrradindustrie, Verkehrsplanung, Verbände, Ministerien, Tourismus und Kommunikation die innovativsten Projekte in den Kategorien „Infrastruktur“, „Service & Kommunikation“ und „Ehrenamt“. Die Gewinner werden bei der Preisverleihung am 23. Mai 2024 bekannt gegeben und erhalten 5.000 Euro Preisgeld. Zum ersten Mal wird dieses Jahr ein Preis in der Kategorie „Ehrenamt“ vergeben. Mit der neuen Kategorie wird der persönliche Einsatz engagierter Menschen für den Radverkehr gewürdigt.

Zu den
Top-Projekten



Myriam Pretzsch/P.3 Agentur

Die Neue in der Stadt. Mit dem Fahrrad in die Zukunft!

Einführung von Fahrradstraßen kommunikativ unterstützen: AGFS NRW stellt neue Kampagne vor

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS NRW) stellt ihre neue Kommunikationskampagne für Fahrradstraßen vor. Mit der Kampagne können Mitgliedskommunen über Fahrradstraßen informieren und dafür werben. Sie umfasst eine Vielzahl von unterschiedlichen Materialien, die zu Aktionssets zusammengestellt werden können. Basis der Kampagne sind farbenfrohe Plakate mit Sprüchen rund um den Radverkehr.

Fahrradstraßen dienen der Förderung des Radverkehrs und der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Sind sie hochwertig gestaltet, können mit diesem Infrastrukturelement schnell und kostengünstig sichere sowie komfortable Radverkehrsverbindungen geschaffen werden. Die AGFS NRW hat deshalb 2022 einen Leitfaden für eine einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen herausgegeben. Ergänzend hierzu und auf vielfachen Wunsch der AGFS-Mitgliedskommunen kommt nun eine eigene Kommunikationskampagne hinzu.

Kreative Gestaltung und Individualisierung

Viele Materialien können durch die Kommunen individuell angepasst werden. Das beginnt beim Eindruck der kommunalen Kontaktdaten und Ansprechpartner:innen in den Flyern der Kampagne. Für die Individualisierung der Plakate hat sich die AGFS NRW etwas Besonderes ausgedacht. Die Kommunen können aus fünf verschiedenen Farben und fünf unterschiedlichen Sprüchen ihre Wunschkombination selbst zusammenstellen. Dazu kommen dann noch das kommunale Logo sowie ein QR-Code mit lokalen Informationen. So entstehen einzigartige Plakatvarianten für jede Kommune.

Zielgruppen und modularer Ansatz

Die Kampagne richtet sich an die Bevölkerung der jeweiligen Kommune, Nutzer:innen einer Fahrradstraße sowie Planer:innen und Entscheider:innen. Als erstes Modul werden den AGFS-Kommunen Materialien für die Ansprache von Bürger:innen zur Verfügung gestellt, die in mehreren Kommunikationspaketen zusammengefasst sind:

Paket 1: Ansprache von Anwohner:innen einer künftigen Fahrradstraße: Hier geht es darum, die Menschen vor Ort direkt anzusprechen. Dazu stehen Info-Flyer, ein Aktionsset (Falttheke, Beachflag) und weitere Materialien bereit.

Paket 2: Stadtweite, allgemeine Bewerbung von Fahrradstraßen: Mit verschiedenen Plakatformaten wird die Aufmerksamkeit auf Fahrradstraßen gelenkt. Diese Plakate können stadtweit platziert werden, sowohl an kommerziellen Anschlagstellen als auch inhouse in Schulen, Verwaltung, Bibliothek u.Ä.

Paket 3: Unterstützung der Presse und der sozialen Medien sind wichtige Bausteine in der Kommunikation.

Es stehen Text- und Grafikvorlagen zum Einsatz in den lokalen Medien bereit.

Die Kommunikationskampagne für Fahrradstraßen ist ein wichtiger Schritt zur Förderung nachhaltiger Mobilität und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in unseren Städten. Alle Kampagnenmaterialien sind im AGFS-Campus verfügbar und können ab sofort von den AGFS-Mitgliedskommunen dort bestellt werden. Die Kampagne wird laufend erweitert.



Norbert Schläger/P.3 Agentur

Die Cargobike Roadshow rollte wieder durch NRW

Der mobile Testparcour lockte mit zwölf Testmodellen in 13 Mitgliedskommunen

Die AGFS NRW holte auch in diesem Jahr wieder die beliebte Cargobike Roadshow nach NRW. Deren Frühlingstour stoppte vom 19. April bis zum 1. Mai 2024 in 13 AGFS-Mitgliedskommunen. Von Meckenheim im Rhein-Sieg-Kreis bis nach Gütersloh in Westfalen: Es ging einmal quer durchs Land. Der mobile Testparcour lockte sowohl Radbegeisterte als auch vorbeigehende Passanten auf den Plätzen. Das Expert:innenteam von cargobike.jetzt überzeugte mit großem Fachwissen und einer herstellerneutralen Beratung. Zwölf E-Lastenräder standen den Interessenten zum kostenlosen Test zur Verfügung. Auch Unternehmen waren am Testparcour willkommen. Nach einer kurzen Einweisung durch die Fachexpert:innen konnten Jung und Alt selbst den Fahrspaß und die Vorteile von E-Lastenrädern erfah-

Alle Termine auf einen Blick:

19.04.2024 | Meckenheim
 20.04.2024 | Rhein-Sieg-Kreis/Siegburg
 21.04.2024 | Brühl
 22.04.2024 | Pulheim
 23.04.2024 | Düsseldorf
 24.04.2024 | Kreis Viersen/Schwalmtal
 25.04.2024 | Kempen
 26.04.2024 | Duisburg
 27.04.2024 | Essen
 28.04.2024 | Bochum
 29.04.2024 | Herne
 30.04.2024 | Lünen
 01.05.2024 | Gütersloh

ren. Das Team vor Ort beantwortete alle Fragen zu den bereitgestellten Modellen und gab einen aktuellen Marktüberblick.

Vorteile für die Kommunen

Kommunen können mit dieser Aktion ihre Bürger:innen für eine zukunftsfähige Mobilität begeistern und ihr Engagement im Bereich der Radverkehrsförderung öffentlichkeitswirksam kommunizieren. Die AGFS NRW übernimmt den Großteil der Kosten für die Tour.

Die Cargobike Roadshow ist ein Projekt der cargobike.jetzt GmbH und kann in Deutschland, Österreich und der Schweiz als Dienstleistung gebucht werden. Weitere Informationen finden Sie unter www.cargobikeroadshow.org.

Maria Rene Cordova/P.3 Agentur

Hamminkeln ist neues Mitglied

Weitere Bereisungen stehen an



Die Stadt Hamminkeln ist am 14. Februar 2024 als 106. Mitglied in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS NRW) aufgenommen worden.

Nach den Hauptbereisungen in Korschenbroich und Schloss Holte-Stukenbrock im Frühjahr stehen noch zehn weitere Aufnahmeverfahren in diesem Jahr an. Die positive Entwicklung der Mitgliederzahl aus den vergangenen Jahren wird demnach 2024 ein neues Hoch erreichen.

Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, und Christine Fuchs, Vorstand der AGFS NRW, überreichten die Mitgliedsurkunde an den ersten Beigeordneten Robert Graaf und Mandy Panoscha, Klimaschutzmanagerin der Stadt. – Foto: Stadt Hamminkeln

Sicherheit im Straßenverkehr – das neue Pressekit für AGFS-Mitgliedskommunen

Umfangreiches Pressekit für die lokale Öffentlichkeitsarbeit



Kennen Sie noch alle Verkehrsregeln? Ob mit dem Auto, dem Fahrrad oder zu Fuß, bei vielen Verkehrsteilnehmer:innen gibt es Wissenslücken, die zu gefährlichen Situationen auf den Straßen führen können. Die AGFS NRW möchte mit dem neuen Format „Sicherheit im

Straßenverkehr“ ihre Mitgliedskommunen dabei unterstützen, wichtige Verkehrsregeln wieder ins Bewusstsein zu rücken und auf diese Weise die Straßen in den Städten und Gemeinden sicherer gestalten.

Den Mitgliedskommunen steht im AGFS-Campus ein Pressekit für insgesamt 30 Verkehrsregeln zur Verfügung. Damit können Kommunen gezielt auf einzelne Verkehrsregeln hinweisen. Von Pressemeldungen über Fotos und Videos bis hin zu Social-Media-Vorlagen bietet das Paket eine Vielzahl von Materialien, die einfach heruntergeladen, personalisiert und in die lokale Pressearbeit integ-

riert werden können. Zusätzlich steht den Mitgliedern ein Verkehrsquiz in deutscher und in türkischer Sprache für Aktionstage und Veranstaltungen zur Verfügung, mit denen sie wichtige Verkehrsregeln spielerisch ins Gedächtnis der Passant:innen zurückrufen können.

Merline Meutgens/P.3 Agentur



AGFS NRW eröffnet digitalen Campus

Die neue Plattform für Wissen und Vernetzung ist offiziell gestartet

Gemeinsam Probleme bewältigen und Lösungen für alle zur Verfügung stellen – das ist eine der wichtigsten Aufgaben der AGFS NRW. Diesen Ansatz hat die Arbeitsgemeinschaft ins Digitale übertragen und eine neue, zukunftssichere Plattform für ihre Mitglieder geschaffen: den AGFS-Campus.

Auf der Basis des Lernmanagementsystems ILIAS ist ein neuer, digitaler Raum entstanden, der verschiedene Aufgaben zugleich erfüllt.

- **Wissensspeicher:** Alle Informationen, die bisher auf verschiedenen Plattformen, Speicherplätzen und Webseiten zu finden waren, werden nun an einem zentralen Ort bereitgestellt:
- **Kollaboration:** Der Campus ermöglicht es, gemeinsam an Dokumenten zu arbeiten und Ideen zu entwickeln, Fragen zu stellen und gemeinsam zu diskutieren. Alles bleibt im geschützten Raum und wird sicher gespeichert.

- **Veranstaltungen:** Auch digitale Veranstaltungen und Meetings können im Campus stattfinden. Neben der Bereitstellung eines Videotools, sind Aufzeichnungen der Veranstaltungen im Archiv abrufbar. Die Suche nach „dem Vortrag von damals“ gehört damit der Vergangenheit an.
- **Netzwerken:** Der fachliche Austausch unter den Planer:innen ist ein wichtiger Aspekt der AGFS-Gemeinschaft. Der Campus verstärkt diesen durch das Forum und einen Chat, der den direkten Erfahrungsaustausch zu bestimmten Themen ermöglicht. Immer ist es das Wissen der Kolleg:innen, das einen weiteren Mehrwert der AGFS-Mitgliedschaft ergibt und das sich im Campus auszahlt.

Der AGFS-Campus ist erreichbar unter: <https://campus.agfs.nrw>.

Norbert Schläger, P.3 Agentur

Wie wollen wir zukünftig Nahmobilität planen?

Umsetzungs-
initiative

Die AGFS-Fachtagung in Essen am 29. Februar 2024

Wie können Kommunen Fuß- und Radverkehrsnetze schneller umsetzen? Die AGFS NRW hat sich am 29. Februar 2024 bei der Fachtagung „Machen geht immer! Lücken schließen – Netze bilden“ in Essen dieser Frage gewidmet. Im Mittelpunkt stand ein neuer Ansatz: Planungen für den Radverkehr sollen zukünftig anders priorisiert werden.

Die Probleme sind fast überall dieselben: Mit viel Aufwand werden Radverkehrskonzepte erarbeitet. Gut durchdachte Radnetze bilden die Grundlage für die weiteren Planungen. Dabei kommen nicht selten mehrere Hundert umzusetzende Maßnahmen zusammen. Die Priorisierung sieht häufig vor, kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zuerst umzusetzen. Damit sind die Planer:innen in der Regel viele Jahre befasst. Ein gravierender Nachteil dabei ist, dass dadurch keine durchgängig befahrbaren Netze entstehen, sondern ein Flickenteppich. Zwischen den realisierten Maßnahmen bleiben große und zum Teil gefährliche Lücken. Genau da setzt die AGFS NRW mit ihrer Umsetzungsinitiative an.

Lückenschluss hat höchste Priorität

Planer:innen wissen, dass eine Route für den Radverkehr vom Start bis zum Ziel durchgängig und sicher befahrbar sein muss, damit sie angenommen wird. Für das übergeordnete Ziel „25% Radverkehr in NRW“ ist das unabdingbar, wie Udo Sieverding und Bernd Gorschlüter vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen auf der Fachtagung betonten. Dass

das Land auch bereit ist, einen konkreten Beitrag dazu zu leisten, zeigte Ursula Buttgerit vom Landesbetrieb Straßenbau NRW auf. So lassen sich die sogenannten RQ14-Querschnitte einfach fahrradfreundlich umgestalten.

Keine Ausreden mehr!

Gerade schwierige Planungen bleiben oft über Jahre liegen mit der Begründung, die Regelwerke ließen keine einfacheren Maßnahmen zu. Das Gegenteil zeigte Wolfram Mischer von der AGFS NRW: Die ERA verpflichtete dazu, sichere Netze zu schaffen. Die konkreten Passagen zeigte Peter Gwiasda, der aktiv an der Gestaltung der ERA beteiligt ist, ausführlich in seinem Vortrag vor. Wie solche Sofortmaßnahmen und Übergangslösungen für einen schnellen Lückenschluss aussehen können, schilderten sechs Referent:innen anhand konkreter Beispiele aus den Kommunen.

Mehr als Lückenschlüsse im Rad- und Fußverkehr

Im Fokus der Fachtagung lag der Lückenschluss von Radverkehrsnetzen. Aber auch Maßnahmen im Fußverkehr sowie ergänzende Maßnahmen im Radverkehr außerhalb der Netzplanung sind von Bedeutung. Für den Radverkehr sind das Serviceelemente und Abstellanlagen. Gerade letztere sind ein großes Hindernis für Radfahrende im Alltag, wenn sie nicht zielgenau platziert werden und ausreichend Sicherheit bieten. Beim Fußverkehr gibt es bislang so gut wie keine Netzplanung, dementsprechend geht es hier nicht um Lücken. Das vorgestellte Kölner Beispiel der freien Ecken zeigte, dass es auch hier Ideen für schnelle Maßnahmen gibt.

Die Präsentationen der Fachtagung stehen zum Download unter agfs-nrw.de/fachtagung2024 bereit.

Norbert Schläger, P.3 Agentur

Christine Fuchs, Vorstand AGFS NRW, als Gastgeberin begrüßte das Auditorium, Michael Vieten, Verkehrsplaner bei IGS (links), und Wolfram Mischer, Referent AGFS NRW (rechts), führten durch das Programm. – Foto: P.3 Agentur





Die Klasse 4a der Grundschule Große Heide mit Rektorin Tanja Ilic, Klassenlehrerin Diana Korsmeier, Gregor Hengstermann von der Stadt Gütersloh sowie Susanne Leicht und Olaf Johannknecht von der Polizei Gütersloh. Mindestens 35 Autofahrer haben die Kinder an diesem Morgen angesprochen. – Foto: Grundschule Große Heide/Kronsbein

„Stopp. Keine Elterntaxis!“

Grundschüler der Großen Heide engagieren sich im Rahmen des städtischen Projekts „Lass(t) uns laufen!“ als „Verkehrsberuhiger“

Tempo 10 wäre schön!“ und „Stopp. Nutze die Hol- und Bringzone“ steht auf den Schildern, die die Kinder der Klasse 4a der Grundschule Große Heide gemalt haben. Mit Warnwesten bekleidet, positionieren sie sich am Mittwochmorgen zwischen 7.30 und 8 Uhr am Pelikanweg und am Pinguinweg, den beiden Hauptzufahrten zu ihrer Grundschule. Sie wollen dort für die schwierige Verkehrssituation sensibilisieren. Während einige Kinder ihre Schilder hochhalten, suchen andere das Gespräch mit den Autofahrern und verteilen Schulwegflyer. An ihrer Seite Klassenlehrerin Diana Korsmeier, Rektorin Tanja Ilic sowie Susanne Leicht und Olaf Johannknecht von der Polizei Gütersloh. Auch Mobilitätsmanager Gregor Hengstermann von der Stadt Gütersloh unterstützt die frühmorgendlichen „Verkehrsberuhiger“.

Entstanden ist die Aktion auf Initiative der Kinder: „Auf dem letzten Stück zur Schule fahren manchmal so viele Autos, dass wir die Straße kaum überqueren können“, berichten Jonas und Ben. „Außerdem fahren die Autos oft sehr schnell“, erzählt Eowyn. Die Wahrnehmung ihrer Schüler thematisiert Diana Korsmeier im Klassenrat, danach nehmen die Viertklässler ihre Beobachtung mit ins Schülerparlament. Gemeinsam überlegen die Kinder, was sie tun können, um auf ihr Anliegen aufmerksam zu machen.

„Lass(t) uns laufen!“ – Projekt für sicherere Schulwege

„Die Kinder engagieren sich heute für ein Thema, das auch bei uns hoch aktuell ist“, erklärt Tanja Ilic. Die Lage und die besondere Zuwegung mache die Verkehrssituation

an der Grundschule Große Heide zu einer großen Herausforderung. Daher nimmt die Schule als eine von sechs Gütersloher Grundschulen am Projekt „Lass(t) uns laufen – weniger Elterntaxis an meiner Schule“ der Stadt Gütersloh in Zusammenarbeit mit einem Dortmunder Ingenieurbüro teil, das auf die Mobilitätsbedürfnisse an Schulen spezialisiert ist. Darin wurden individuelle Verbesserungsmaßnahmen entwickelt, um die Verkehrssicherheit auf den Schulwegen zu erhöhen. „Für Friedrichsdorf wurden unter anderem zwei Elterntaxi-Haltestellen in einer angemessenen Entfernung zur Grundschule eingerichtet, eine an der Haflinger Straße und eine an der Großen Heide“, erklärt Gregor Hengstermann. Beide seien als offizielle Haltezone blau auf dem Asphalt und am Bordstein gekennzeichnet und mit einem Verkehrsschild als Hol- und Bringzone ausgewiesen. „Diese Elternhaltestellen sind geeignete Orte, um die Kinder morgens abzusetzen“, so Tanja Ilic. Eine stärkere Nutzung dieser dezentralen Haltepunkte würde das morgendliche Verkehrsaufkommen an der Schule deutlich reduzieren. „Von dort aus können die Kinder noch einige Meter zur Schule gehen, dabei frische Luft schnappen und Erfahrungen auf dem Schulweg sammeln. Das tut morgens richtig gut.“

Die neu eingerichteten „Eltern-Haltestellen“ müssen nun noch weiter gelernt und gelebt, Eltern immer wieder dafür sensibilisiert werden. Dazu haben die Kinder der Klasse 4a mit ihrer Aktion ganz sicher beigetragen. Für sich und stellvertretend für all ihre Mitschüler bitten sie: „Lass(t) uns laufen!“

Fachbereich Zentrale Öffentlichkeitsarbeit/Stadt Gütersloh

Zwölf NRW-Kommunen machen 2024 den „Fußverkehrs-Check NRW“

NRW-Verkehrsminister verleiht die Teilnahmeurkunden an ausgewählte Kommunen



NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer mit den Vertreterinnen und Vertretern der teilnehmenden Kommunen sowie des Zukunftsnetzes Mobilität NRW – Foto: Zukunftsnetz Mobilität NRW/Smilla Dankert

Viele Kommunen in Nordrhein-Westfalen wollen ihre Mobilität nachhaltiger ausrichten. Ein wichtiger Baustein hierbei ist der Fußverkehr. Mit dem „Fußverkehrs-Check NRW“ unterstützt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zusammen mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW die Kommunen dabei, den Stand ihres Fußverkehrs professionell unter die Lupe zu nehmen und zu verbessern. Nun stehen die zwölf ausgewählten Kommunen für das Jahr 2024 fest.

Landesweit 38 Bewerbungen

Im Wettbewerbsverfahren werden jährlich Städte und Gemeinden ausgewählt, die professionelle Unterstützung für einen „Fußverkehrs-Check“ erhalten. Gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und Politik sowie Vertreterinnen und Vertretern weiterer Interessengruppen werden sie dann vor Ort überprüfen und erörtern, wo es Verbesserungsmöglichkeiten in Sachen Fußverkehr gibt und wie diese am besten umgesetzt werden können. 38 Bewerbungen sind für die „Fußverkehrs-Checks“ 2024 eingegangen – nur 2021 gab es mit 41 noch mehr Bewerberinnen und Bewerber.

Folgende Kommunen führen im Jahr 2024 einen „Fußverkehrs-Check NRW“ durch:

Rheinland:

- Stadt Hennef
- Stadt Leverkusen
- Gemeinde Morsbach

Rhein-Ruhr:

- Stadt Dinslaken
- Stadt Oberhausen
- Stadt Wuppertal

Westfalen-Lippe:

- Stadt Ahlen
- Stadt Emsdetten
- Stadt Horn-Bad Meinberg
- Stadt Löhne
- Stadt Lüdinghausen
- Stadt Netphen

Stellvertreterinnen und Stellvertreter der zwölf Gewinnerkommunen erhielten im Landesverkehrsministerium eine Teilnahmeurkunde von Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

„Gehen hält fit und ist gut fürs Klima“, sagte Minister Krischer bei der Urkundenübergabe im Verkehrsministerium. „Um sicher und bequem zur Arbeit, in die Schule oder zum Einkaufen zu gehen, brauchen wir fußgängerfreundlich gestaltete Wege und Plätze. Mit den ‚Fußverkehrs-Checks‘ unterstützen wir Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen dabei, Fußwege attraktiver und sicherer zu machen. Ich freue mich,

dass jetzt zwölf weitere Kommunen – von der rheinischen Stadt Leverkusen bis zur Stadt Löhne im Kreis Herford – unser Angebot annehmen. Gemeinsam sorgen wir für eine höhere Lebensqualität in der Stadt und auf dem Land.“

Natürlichste Art der Fortbewegung

„Die Stadt- und Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte war klar autozentriert, Fußgängerinnen und Fußgängern

wurde nicht viel Platz eingeräumt. Als Resultat gibt es kaum einladende Fußwege und Aufenthaltsmöglichkeiten. Dabei ist Gehen die natürlichste und nachhaltigste Art der Fortbewegung. Fußgängerfreundliche Wege und Plätze erhöhen die Aufenthalts- und Lebensqualität in Kommunen deutlich. Hier setzt unser „Fußverkehrs-Check NRW“ an“, so Theo Jansen, Geschäftsstellenleiter des Zukunftsnetz Mobilität NRW mit Sitz beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) in Köln.

Hintergrund

Die „Fußverkehrs-Checks NRW“ sind ein Angebot des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Sie werden vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert und sind Bestandteil des aktuellen Koalitionsvertrages. Mehr Informationen unter: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/verkehrsplanung/fussverkehrs-check

Zukunftsnetz Mobilität NRW

2. Fußverkehrspreis Deutschland

Deutscher Preis für den Fußverkehr geht in Serie

Der Fußverkehr spielt eine zentrale Rolle für die Verkehrswende, daher hat der FUSS e.V. den Fußverkehrspreis ins Leben gerufen. Mit dem Preis zeichnet der Verband Projekte aus, die das Gehen attraktiver machen und Städte beleben. Die erste Verleihung fand im Januar 2023 statt und wurde unterstützt durch das Bundes-Umweltministerium und das Umweltbundesamt. Gesucht wurden die besten und innovativsten Maßnahmen und Projekte für den Fußverkehr in Deutschland. Best-Practice-Beispiele sollen weitere Städte zur Nachahmung inspirieren und dazu ermutigen, eigene Projekte zur Verbesserung der Bedingungen für die Menschen zu Fuß umzusetzen. Mit der Stadt Kiel und Pleidelsheim in Baden-Württemberg haben gleich zwei Orte den 1. Fußverkehrspreis Deutschland erhalten. Berlin hat einen Sonderpreis für das Programm zur Förderung von Parklets erhalten.

Es geht gut weiter

Nach dem Erfolg der ersten Preisverleihung möchte FUSS e.V. nun den Preis als feste Größe etablieren und ihn alle zwei Jahre vergeben. Neu ist mit der zweiten Runde, dass der Fußverkehrspreis Deutschland neben dem Hauptpreis auch einen Sonderpreis umfasst:

- Mit dem Hauptpreis werden wie bei der ersten Ausschreibung Best-Practice-Beispiele gewürdigt, die bereits realisiert oder in Realisierung sind.
- Der Sonderpreis ist wechselnden Zielgruppen gewidmet. Dieses Mal zeichnet er besonders kinderfreundliche Projekte und Maßnahmen unter dem Motto „Kinder sicher und gerne zu Fuß“ aus.

Der Fußverkehrspreis möchte weitere Kreise ziehen und in Städten und Gemeinden noch breiter bekannt werden.

Bisher spielt der Fußverkehr in den meinungsbildenden Medien meist nur eine Nebenrolle – das soll nicht so bleiben. Mit der Auslobung des Preises soll dem Fußverkehr die Hauptrolle gegeben werden!

Die Ausschreibung

Der Preis richtet sich an Städte und Kommunen, die Maßnahmen für den Fußverkehr planen oder umgesetzt haben. Zum Inhalt der Projekte gibt es keine Vorgaben. Sie sollen zur Verbesserung des Fußverkehrs beitragen und das Gehen fördern. Neben baulichen Maßnahmen können sich auch reine Kommunikationsprojekte für den Fußverkehrspreis bewerben. Die Bewerbungsphase für den 2. Fußverkehrspreis Deutschland beginnt am 6. Mai 2024. Die Preisverleihung zum 2. Fußverkehrspreis Deutschland wird im März 2025 stattfinden. Die Details zur Ausschreibung werden auf der Internetseite <https://fuss-ev.de/fussverkehrspreis> veröffentlicht.

FUSS e.V.



Die Preisträger:innen 2023 mit ihren Auszeichnungen – Foto: FUSS e.V.

Pfosten und weitere Absperreinrichtungen auf Radverkehrsanlagen

MUNV veröffentlicht Erlass zu Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernissen auf Flächen für den Radverkehr



Gute Erkennbarkeit des Sperrpfostens durch umlaufende Markierungen – Foto: Christian Eckert

Wer kennt sie nicht aus dem Verkehrsraum in der eigenen Kommune? Die Sperrpfosten, Poller, Umlaufsperrern und weiteren ähnlichen Einrichtungen, die oft rot-weiß gestreift sind, oft aber auch in anderen Farbgebungen zu sehen sind. Für Sperrpfosten, Poller, Umlaufsperrern, Absperrgeländer, Schranken, Drängelgitter oder ähnliche Einrichtungen, die sich im unmittelbaren Verkehrsraum von Verkehrsflächen befinden, auf denen Radverkehr zugelassen ist, hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) am 17. Januar 2024 einen Erlass veröffentlicht, der den Umgang mit derartigen Verkehrseinrichtungen regeln und eindeutige Hinweise zur Anordnung geben soll.

Insbesondere die Sicherheit des (fließenden) Radverkehrs soll erhöht werden, denn ein entscheidender Punkt für die Initiative zur Formulierung des Erlasses waren Unfälle, bei denen Radfahrende mit entsprechenden Absperreinrichtungen kollidiert sind und neben Verletzungen auch Todesfälle die unmittelbare Folge waren.

Kommunen in NRW müssen sich nun alle vorhandenen Sperrpfosten und vergleichbare Einrichtungen auf ihren Radverkehrsanlagen genauestens anschauen. Sind die Einrichtungen nicht rot-weiß gestreift, handelte es sich auch bisher schon nicht um eine anordnungsfähige Verkehrseinrichtung, sondern um sogenanntes Straßenzubehör. Diese Sperrpfosten sind sofort zu entfernen. Bei nicht verkehrsbehördlich angeordneten rot-weißen Sperrpfosten ist zunächst zu prüfen, ob eine qualifizierte Gefahrenlage eine Anordnung rechtfertigt. Ist dies nicht der Fall, dann sind auch solche Sperrpfosten bzw. Verkehrseinrichtungen unverzüglich zu demontieren. Sind die Grundlagen für eine Anordnung gegeben, dann sind die Verkehrseinrichtungen schnellstmöglich einer solchen Anordnung zuzuführen. Aber auch bereits verkehrsbehördlich angeordnete Verkehrseinrichtungen sollten ebenfalls vor dem Hintergrund des Erlasses erneut auf die qualifizierte Gefahrenlage hin überprüft werden. Wird über eine Neuinstallation einer Verkehrseinrichtung nachgedacht, sind entsprechende Prüfungen analog durchzuführen.

Eine qualifizierte Gefahrenlage ergibt sich aus den Vorgaben des § 45 Abs. 9 Satz 3 der StVO. Demnach dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs (zu dem auch der Radverkehr gehört) nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. Der Begriff „Gefahr“ definiert sich dabei jedoch nicht über die potenzielle Gefahr, dass eine Radinfrastruktur ohne Sperrpfosten durch Kfz befahren werden könnte. Vielmehr ist zu betrachten, welche Gefahr aus der Folge einer Nutzung der Radinfrastruktur durch Kfz zu befürchten ist. Erst wenn bei dieser Fragestellung relevante Defizite für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden hervortreten, sollte eine Sperrmaßnahme in Betracht gezogen werden. Folglich ist die Anordnung zur Errichtung von Verkehrseinrichtungen wie beispielsweise Sperrpfosten allein zur Durchsetzung von Verkehrsverböten (z.B. mit Zeichen 251 oder Zeichen 260) im Sinne der Anordnung nicht möglich.

Wenn im Rahmen einer Prüfung durch die Straßenbaubehörde in Zusammenarbeit mit dem Baulastträger und der Polizei eine Sperrmaßnahme als notwendig erachtet wird, dann sollten möglichst als Erstes Maßnahmen wie Beschilderung, Vorfahrtregelungen, Markierungen oder auch bauliche Lösungen in Betracht gezogen werden. Ist jedoch ein Sperrposten oder eine ähnliche Verkehrseinrichtung begründet erforderlich, dann sollten diese Einrichtungen gut erkennbar sein. Sie müssen rot-weiß gestreift sowie reflektierend sein und mit Lastenrädern, Fahrrädern für

Menschen mit Behinderung und Fahrrädern mit Anhängern passierbar sein. Zusätzliche Erkennbarkeit bieten umlaufende Markierungen.

Der Erlass findet keine Anwendung u.a. bei Einrichtungen auf forst- und landwirtschaftlichen Wegen, an Bahnübergängen oder bei Einrichtungen an den Rändern von Verkehrsflächen wie beispielsweise Absturzsicherungen oder Geländer.

Christian Eckert/IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Einrichtung von Schutzstreifen außerorts

MUNV veröffentlicht Erlass zu Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften

In den vergangenen Jahren wurde in verschiedenen Modellprojekten untersucht, ob die Einrichtung von Schutzstreifen dem Radverkehr auch außerorts eine sichere Verkehrsführung bieten kann. Auf Grundlage der überwiegend positiven Ergebnisse von sowohl im Bund als auch in Baden-Württemberg durchgeführten Untersuchungen hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) am 10. Januar 2024 einen Erlass veröffentlicht, der den Einsatz von Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften auf Landesebene regelt. Damit ermöglicht das MUNV in besonderen Einzelfällen die Anordnung dieser Führungsform für den Radverkehr nun auch außerorts. Neben vielen weiteren Prüfkriterien ist die vorhandene Verkehrsstärke ausschlaggebend für eine mögliche Anordnung. Sie darf 4.000 Kfz am Tag nicht überschreiten, in einigen besonders begründeten Ausnahmefällen darf sie maximal 5.000 Kfz am Tag betragen. Die Schutzstreifen müssen in der Regel eine Breite von 1,50 m aufweisen und die Mindestmaße für die verbleibende Breite der Kernfahrbahn für den Kfz-Verkehr sind abhängig von verschiedenen Kriterien klar im Erlass formuliert. Weitere Vorgaben u.a. zur Ausführung der Maßnahme, zum Straßenquerschnitt und zur Markierung sind ebenfalls im Erlass formuliert und zwingend bei der Einzelfallprüfung zu berücksichtigen.

Die Einrichtung von Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften soll dem Radverkehr zu mehr Sichtbarkeit auf den entsprechenden Strecken verhelfen und als eine Maßnahme zu einer kurzfristigen Schließung von Lücken

im Radwegenetz den Radverkehr deutlich attraktiver machen. Die Einrichtung eines außerörtlichen Schutzstreifens ist dabei immer nur als eine zeitlich begrenzte Übergangslösung bis zur Fertigstellung beispielsweise eines baulichen Radweges auf dem Streckenabschnitt zu sehen und darf eine notwendige separate Radverkehrsführung keinesfalls dauerhaft ersetzen oder deren Herstellung verzögern.

Christian Eckert/IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH



Die Einrichtung von Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften ist nun auch in NRW möglich. – Foto: AB Stadtverkehr

Aachen verbreitert Radfahrstreifen nach Fahrbahnsanierung

Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen zugunsten des Radverkehrs auf der Jülicher Straße



Signalisierte Radverkehrsfurt über die Hauptverkehrsstraße Jülicher Straße (vorher) – Foto: Stadt Aachen



Signalisierte Radverkehrsfurt über die Hauptverkehrsstraße Jülicher Straße (nachher) – Foto: Stadt Aachen

Ein Anlass zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sind Umgestaltungen im Zuge von Sanierungsmaßnahmen. Diese waren im Herbst 2023 an der Jülicher Straße in Aachen auf einem ca. 500 m langen Abschnitt notwendig. Es mussten Busspur und Fahrbahnen saniert werden, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Zudem erfolgte die Maßnahme während einer Teilspernung der A 544. Die Sanierung der Jülicher Straße musste kurzfristig erfolgen, bevor die A 544 im Januar 2024 endgültig für beide Richtungen gesperrt und die Jülicher Straße zur Ausweichroute für den innerstädtischen Pendlerverkehr wurde.

Mit einer Belastung von ca. 25.000 Fahrzeugen pro Tag ist der Abschnitt der Hauptverkehrsstraße Jülicher Straße eine der wichtigsten Verkehrsachsen in Aachen, sowohl für den öffentlichen Personennahverkehr, für den Radverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr. Hinsichtlich des ÖPNV stellt sie eine der starken Achsen in Aachen mit einem starken Pendlerstrom dar.

Die notwendige Sanierungsmaßnahme wurde dazu genutzt, die Flächenaufteilung zu optimieren und die zu schmalen Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen ca. 1,39–

1,50 m) zu verbreitern. Dabei wurde der Querschnitt baulich nicht verändert. Auch Gehwege und Parkplätze blieben von dieser Maßnahme unberührt.

Stadteinwärts entstand ein 3,25 m breiter Fahrstreifen für Kfz neben einer 3,25 m breiten Busspur. Im Bestand hatte es noch zwei ca. 2,80 m breite Kfz-Spuren neben der Busspur gegeben. Stadtauswärts gibt es nun zwei je 3,25 m breite Kfz-Spuren, abschnittsweise ohne durchgehende Kennzeichnung einer Busspur. Als Maßnahme zur Busbeschleunigung wurde hier die Signalisierung angepasst, sodass der Bus als Pulkführer auf dem Kfz-Fahrstreifen geführt werden kann.

Durch Anpassung der Straßenraumaufteilung konnten beidseitig 2,35 m breite Radfahrstreifen realisiert werden, die zum Teil durch Leitschwellen abgegrenzt sind. Die Querung Ottostraße – Robensstraße, die eine Hauptverbindung im Aachener Radhauptnetz darstellt, wurde für den Radverkehr im Rahmen der Maßnahme deutlich verbreitert, sodass sich dort nun Radfahrende leichter begegnen können.

Christine Hompesch/Stadt Aachen

Lückenschluss im Aachener Radhauptnetz

Neuer Radfahrstreifen auf der Krefelder Straße erhöht Komfort und Sicherheit

Die Krefelder Straße ist Teil des Aachener „Rad-Vorrang-Netzes“, das seit 2019 sukzessive umgesetzt wird. Die Routen entsprechen nicht zwingend der neueren Definition von „Radvorrangrouten“ gemäß den H RSV 2021.

Bislang verfügte die Krefelder Straße in einem kurzen Abschnitt weder über bauliche noch über markierte Radverkehrsanlagen. Im Sommer 2023 konnte diese Lücke von ca. 300 m Länge geschlossen werden, indem ein rot eingefärbter Radfahrstreifen markiert wurde. Der Radfahrstreifen ist im ersten Abschnitt 2,00 m breit und weitet sich dann auf 2,30 m Breite plus 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Verkehr auf. Dieses Maß entspricht den Zielvorgaben des Radentscheides zu Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen.



Nach der Umgestaltung – Foto: Stadt Aachen



Vor der Umgestaltung – Foto: Stadt Aachen

Die Krefelder Straße verbindet die Autobahnanschlussstelle Aachen-Zentrum mit dem inneren Verteilerring des Kfz-Verkehrs. Damit ist sie auch für den MIV eine bedeutende Achse. Durch eine bevorstehende zweijährige Sperrung einer alternativen Autobahnanbindung der Aachener Innenstadt war eine zusätzlich erhöhte Kfz-Belastung der Krefelder Straße erwartet worden. Aus diesem Grund wurde die Markierung des Radfahrstreifens prioritär vorangetrieben. Die vormals vorhandenen zwei vollwertigen Kfz-Fahrstreifen wurden zu einem 5,60 m überbreiten Fahrstreifen zusammengefasst, um das Nebeneinanderfahren eines Pkws und eines Großfahrzeugs weiterhin zu ermöglichen.

Durch die neue Radverkehrsanlage ist das Halten für Kfz am Fahrbahnrand nicht mehr legal möglich. Für private und geschäftliche Lieferverkehre wurde dafür eine Ladezone auf dem breiten Gehweg eingerichtet.

Maximilian Geulen/Stadt Aachen

Bike Lane geht in Bielefeld in Betrieb



Erster Teilabschnitt des geplanten Radschnellwegs zwischen Rheda-Wiedenbrück und Herford

Mehr als 3.000 Radfahrende täglich – das ist der Schnitt, der werktags an der Artur-Ladebeck-Straße an einer Dauerradzählstelle gemessen wird. Damit alle Radfahrenden zukünftig noch sicherer entlang dieser Hauptverkehrsstraße, welche die Stadtteile Brackwede und Mitte verbindet, unterwegs sind, ist im August 2023 auf 1,5 km Länge eine Bike Lane eingerichtet worden. Sie ist der erste Teilabschnitt eines geplanten Radschnellwegs zwischen den Städten Rheda-Wiedenbrück und Herford.

Je Fahrtrichtung wurde jeweils eine der Kfz-Fahrspuren in eine Radfahrspur umgewandelt. Die Entscheidung fiel zugunsten einer Markierungslösung, da zur Sicherstellung der Belange der Feuerwehr und Rettungsdienste eine (bau-

liche) Protektion der Bike Lane ausgeschlossen wurde. Außerdem sollte den aktuell parallellaufenden Planungen des Radschnellweges zwischen Rheda-Wiedenbrück und Herford nicht vorgegriffen und es sollten keine baulichen Tatsachen geschaffen werden. Nach heutigem Stand ist davon auszugehen, dass der geplante Radschnellweg u.a. entlang der Artur-Ladebeck-Straße geführt wird.

Eine Bike Lane ist eine für den Radverkehr attraktive Radfahrspur mit einer Breite von mehr als 2,50 m und sichtbaren Elementen, welche die objektive Sicherheit erhöhen, die im Gegensatz zu einer vollständigen Neuplanung aber schneller umgesetzt werden kann.

Jürgen Deppemeier/Stadt Bielefeld

Bielefeld eröffnet „RadHaus“

Sichere Abstellplätze für Fahrräder in der Innenstadt

Das Fahrradparkhaus „RadHaus“ am Niederwall 8 in Bielefeld bietet seit seiner Eröffnung im April 2023 eine komfortable und sichere Möglichkeit, Fahrräder im Bereich der Innenstadt abzustellen. Auf rund 330 m² bietet das „RadHaus“ Platz für 185 Fahrräder in Doppelstockparkern sowie sieben Stellplätze für Lastenräder. Ergänzt wird dieses Angebot durch Gepäckschließfächer mit Lademöglichkeiten sowie einem Reparaturservice.

Die Nutzung des Parkhauses ist zunächst zwei Jahre lang für 24 Stunden kostenlos. Farbige Bodenmarkierungen erleichtern die Wegführung. Anhand der Nummerierung der Stellplätze können Nutzende den am digitalen Zugangssystem gebuchten Stellplatz finden. Mit Einführung des Zugangssystems ist das „RadHaus“ rund um die Uhr, an sieben Tagen die Woche zugänglich. Per App, Website oder am Bedienfeld im Eingangsbereich können Stellplätze kurzfristig oder auch dauerhaft gebucht werden. Ergänzend gibt es von Montag bis Freitag personalbesetzte Öffnungszeiten, die von einem beauftragten Dienstleister übernommen werden.

Der Umbau der ehemaligen Büroeinheit zu einem modernen Fahrradparkhaus wurde in zwei Monaten bewältigt und von einem Architekturbüro federführend begleitet. Derzeit laufen die letzten Planungen zu einer Mobilstation im Bereich vor dem RadHaus. Die Fertigstellung ist für Anfang 2025 vorgesehen.

Christopher Reineking/Stadt Bielefeld



Komfortabel und sicher parken im Bielefelder RadHaus – Foto: Sarah Jonek

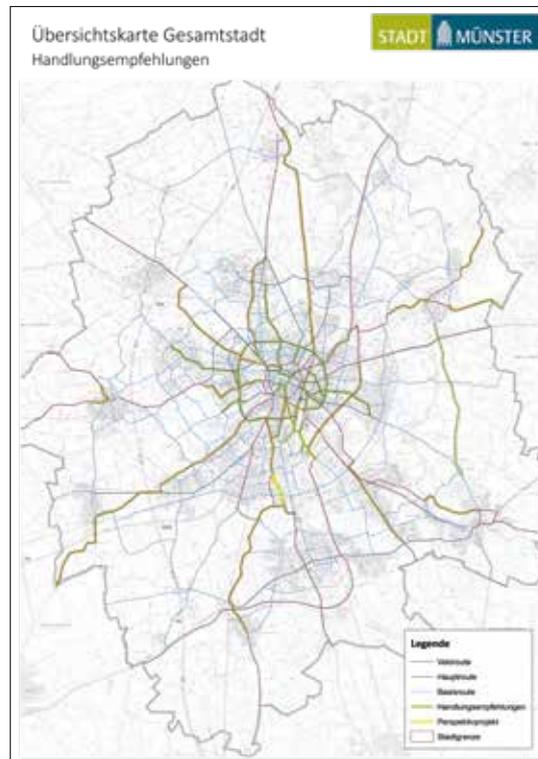
Fahrradnetz Münster

42 Handlungsempfehlungen politisch beschlossen

Im Juni 2022 ist das Fahrradnetz 2.0 als konzeptionelle Grundlage zur Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in Münster politisch beschlossen worden. Die Verwaltung hat daraufhin gemeinsam mit einem beauftragten Planungsbüro 42 vordringlich umzusetzende Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Die Empfehlungen reichen von umfassenden Umbaumaßnahmen zur Komfortsteigerung im Bestand, wie etwa der baulichen Aufwertung der Radwege am gesamten Ring, bis hin zur Realisierung von künftigen Fahrradstraßenachsen, um dem hohen Radverkehrsaufkommen Rechnung zu tragen. Auch der Neubau von Radwegen als Netzlückenschluss und zur sicheren Radverkehrsführung, ist vorgesehen. Mit den 42 Maßnahmenvorschlägen soll so auf über 100 km anforderungsgerechte Radinfrastruktur auf durchgängigen Strecken erreicht werden. Ziel ist, dass ein zusammenhängendes Netz entsteht, das zum Radfahren einlädt. Im Februar 2024 hat der Ausschuss für Verkehr und Mobilität der Stadt Münster entschieden, dass diese in das städtische Handlungsprogramm überführt werden und damit in die konkreten Planungen gehen.

Erarbeitungsprozess der Handlungsempfehlungen

Wichtiger Baustein für die Erarbeitung der gutachterlichen Handlungsempfehlungen war die Definition von Zielbreiten für die jeweilige Radinfrastruktur auf Velo-, Haupt- und Basisrouten im Fahrradnetz 2.0. Standards für die Breite von Radwegen in Münster sind bereits im Radverkehrskonzept von 2016 festgehalten. Diese an die aktuellen Ansprüche anzupassen, ist wesentlicher Bestandteil einer bedarfsgerechten Fahrradinfrastrukturplanung. Neue Zielbreiten



Das Fahrradnetz 2.0 besteht aus Velo-, Haupt- und Basisrouten. Die 42 vordringlich umzusetzenden Maßnahmenempfehlungen (grün hinterlegt) sind anhand verschiedener Kriterien ausgewählt worden und können auf über 100 km eine anforderungsgerechte Radinfrastruktur auf durchgängigen Strecken schaffen.
– Quelle: Stadt Münster

sind nötig, um die Verkehrssicherheit und den Komfort für Radfahrende zu erhöhen sowie dem zunehmenden Radverkehrsanteil, verschiedenen Fahrradtypen und unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten Rechnung zu tragen.

Fahrradstraßen 2.0 für den Außenbereich

Des Weiteren sind Gestaltungsstandards für die Einrichtung von Fahrradstraßen im Außenbereich politisch beschlossen worden. Im urbanen und dicht besiedelten Stadtgebiet haben sich die Münsteraner Fahrradstraßen-Qualitätsstandards (flächige Roteinfärbung, breite Fahrgasse, Bevorrechtigung gegenüber Nebenstraßen) bewährt und spielen eine wichtige Rolle für die intuitive (Wieder-)Erkennbarkeit. An Straßen ohne unmittelbar angrenzende Bebauung mit niedrigem Kfz-Verkehrsaufkommen sollen Fahrradstraßen künftig jedoch ein anderes Erscheinungsbild haben.

Statt der flächigen Roteinfärbung werden hier nur die Knotenpunkte rot eingefärbt, zudem werden auffällige Fahrradpiktogramme aufgebracht und die sog. Doorings-Zone wird markiert. Damit unterscheiden sich Fahrradstraßen 2.0 künftig in „Fahrradstraßen Plus“ (durchgängig rot eingefärbt) und „Fahrradstraßen Basis“ (ohne flächige Roteinfärbung). Insgesamt sind im Zuge der Handlungsempfehlungen neue Fahrradstraßen auf etwa 60 km Länge vorgesehen. Ungefähr die Hälfte davon soll als „Fahrradstraße Basis“ ausgestaltet werden.

Weitere Informationen zum Fahrradnetz gibt es unter: www.stadt-muenster.de/fahrradnetz

Fahrradbüro/Stadt Münster

Münster erneuert wichtige Radwege im Außenbereich

Liegenschaftliche Verhältnisse verhinderten bislang Sanierung



Teilstücke der unebenen Radwege im Bereich Pleistertimpen und Kasewinkel – hier der Blick auf das Wegekreuz Kasewinkel – wurden vom Amt für Mobilität und Tiefbau ab dem 25. März 2024 neu asphaltieren. – Foto: Stadt Münster/Amt für Mobilität und Tiefbau



Der Fahrradweg Kasewinkel nach den Asphaltierarbeiten, kurz vor der Fertigstellung – Foto: Stadt Münster/Amt für Mobilität und Tiefbau

Das Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster hat die Oberfläche zweier wichtiger Radverkehrsverbindungen in Münsters Osten saniert. Der erste Abschnitt ist ein in Nord-Süd-Richtung verlaufendes Teilstück der Straße Kasewinkel, das eine neue Asphaltoberfläche bekommen hat. Das rund 600 m lange Teilstück beginnt im Norden an der Stadtgrenze zu Telgte und schließt im Süden an eine asphaltierte Hofzufahrt an. Im Verlauf Richtung Innenstadt folgt ein rund 550 m langer Abschnitt der Straße Pleistertimpen.

Erschwerende liegenschaftliche Verhältnisse

Der Sanierung ging die Klärung schwieriger liegenschaftlicher Verhältnisse voraus, die eine Erneuerung der Wegeabschnitte bislang verhindert hatten. So konnte die Stadt Münster im Jahr 2023 Eigentum an den in der Bauernschaft Kasewinkel betroffenen Wegeflächen erhalten und zudem eine liegenschaftliche Vereinbarung mit einem weiteren Grundstückseigentümer treffen. Erst dadurch konnten die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um durch die Stadt die notwendigen Verbesserungen auf den durch den Radverkehr stark frequentierten Achsen umzusetzen.

Wirtschaftswege mit hoher Bedeutung für den Radverkehr

Beide Wirtschaftswege sind in Münsters Fahrradnetz 2.0 als Basisrouten klassifiziert. Sie werden im Alltagsradverkehr genutzt und dienen Radpendler:innen zwischen Münster und Telgte als Alternativstrecken zu den weiter nördlich verlaufenden Velorouten. Die Sanierung erhöht den Fahrkomfort und verbessert die Nutzbarkeit auch bei schlechtem Wetter.

Die sanierten Abschnitte sind Teil des radtouristischen Knotenpunktnetzes und mehrerer Themenrouten, darunter der Europaradweg R1. Er verbindet auf über 3.500 km London mit Sankt Petersburg und führt dabei durch zehn europäische Länder. Ein weiteres Teilstück der Straße Kasewinkel in West-Ost-Richtung ist für den Radverkehr von geringerer Bedeutung und wurde nicht asphaltiert. In diesem rund 1.300 m langen Abschnitt ist die ungebundene Wegdecke überarbeitet worden.

Die Instandsetzung der beiden Teilabschnitte gehört zum laufenden Programm des Amtes für Mobilität und Tiefbau zur Sanierung von Wirtschaftsweegen.

Fahrradbüro/Stadt Münster

13 neue Radverkehrs-zählstellen in Münster

Zwei neue Anzeigetafeln informieren in Echtzeit über aktuelle Zahlen

Zehn Dauerzählstellen für den Radverkehr gibt es bereits im Stadtgebiet Münster. Die Stadtverwaltung erweitert dieses Netz deutlich: In den vergangenen Wochen hat sie an 13 weiteren Standorten Zählschleifen in den Fahrbahnen von Straßen und Radwegen installiert. Sie messen, wie viele Menschen dort mit dem Fahrrad entlangfahren, und geben der Verwaltung damit einen detaillierten Einblick in das Radverkehrsgeschehen in Münster.

Datenbasis für neue Fahrradprojekte

So helfen die Zahlen, nötige Verbesserungen für Radfahrer:innen zu priorisieren. „Auf ihrer Basis kann das Amt für Mobilität und Tiefbau Planungen, Investitionen und Förderanträge fundierter begründen“, erläutert Malte Konrad vom städtischen Fahrradbüro. Über die Zählstellen können die Fachleute zudem saisonale und witterungsbedingte Schwankungen erfassen und Trends erkennen.

Solide Daten zum Radverkehr sind wichtiger denn je: Der Radverkehrsanteil steigt stetig – aktuell legen die Münsteraner:innen 47% aller Wege mit dem Fahrrad zurück. Außerdem gibt es zahlreiche geplante Radverkehrsprojekte und etliche, die derzeit umgesetzt werden. Anhand der Daten der Zählstellen lassen sich Rückschlüsse auf den Erfolg der verschiedenen Radverkehrsmaßnahmen ziehen. Damit messen sie deren Beitrag zu nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilitätsstrukturen.

Zählstellen entlang der Velorouten

Acht neue Zählsysteme hat das Amt für Mobilität und Tiefbau entlang der Velorouten und der Kanalpromenade installiert. Hier sind die Radverkehrsdaten notwendig für das dauerhafte Monitoring der bestehenden und geplanten Strecken in die Umlandkommunen.

Messwerte vor Ort und online einsehbar

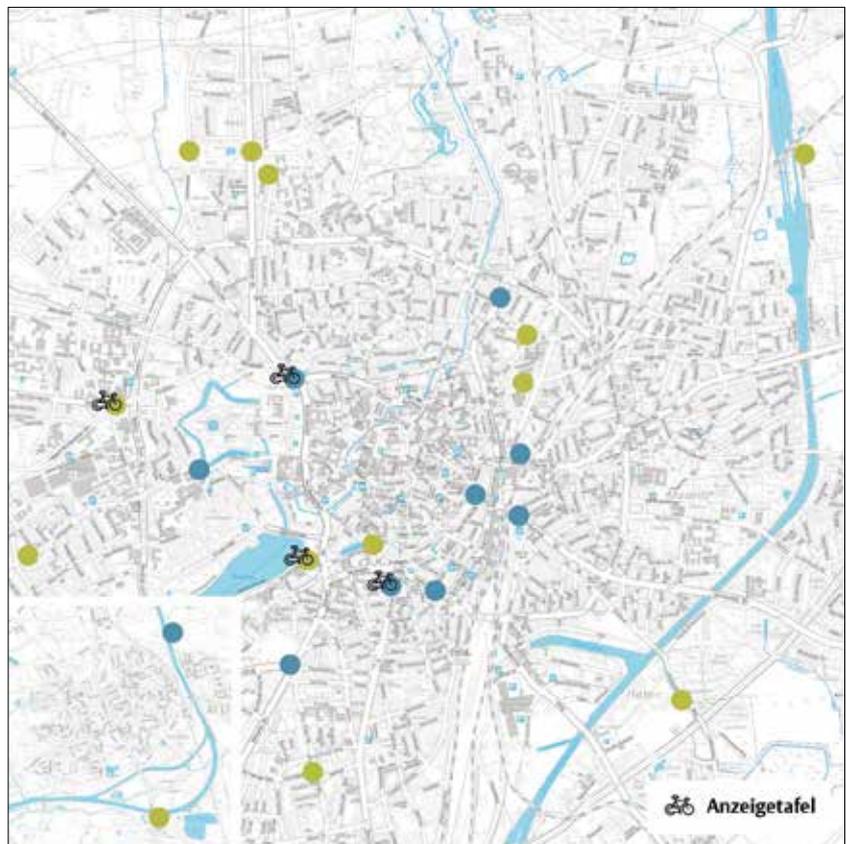
Eine Analyse der einzelnen Zählstellendaten stellt die Stadt Münster jährlich

online zur Verfügung, und zwar unter www.stadt-muenster.de/radverkehrszaehlung. Das Klimadashboard der Stadt Münster zeigt tagesaktuelle Daten einer Auswahl von Zählstellen in der Innenstadt, einsehbar sind sie unter <https://klimadashboard.ms/mobilitaet>. An zwei der 13 neuen Standorte sehen Radfahrerinnen und Radfahrer die Daten der Zählstelle vor Ort in Echtzeit. Wie bisher am Neutor und am Ludgeriplatz zeigen künftig auch am Coesfelder Kreuz und an der Bismarckallee Anzeigestellen aktuelle Tageswerte und Jahressummen an – und motivieren damit alle, die dort vorbeikommen, auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad zu setzen.

Die Stadt Münster setzt das Projekt mit Fördermitteln des Landes Nordrhein-Westfalen um.

Fahrradbüro/Stadt Münster

23 Fahrradzählstellen gibt es in Münster, die neuen Standorte sind grün markiert. – Grafik: Stadt Münster



Lückenschluss auf den Kölner Ringen

Weiterer Radfahrstreifen am Barbarossaplatz geplant

Die Stadt Köln wird im zweiten Halbjahr 2024 die rechte Kfz-Fahrspur am Barbarossaplatz in südlicher Fahrtrichtung in einen Radfahrstreifen umwandeln. Radfahrer:innen soll damit zukünftig an einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in der Innenstadt in beiden Fahrtrichtungen eine sichere und komfortable Infrastruktur zur Verfügung stehen. In nördlicher Fahrtrichtung hatte die Stadt Köln am Barbarossaplatz bereits in den Jahren 2019 und 2020 Radfahrstreifen eingerichtet.



die Planung zudem vor, dass die schmalen Schutzstreifen auf dem Salierring ebenfalls durch Radfahrstreifen in komfortabler Breite ersetzt werden (vgl. Grafik).

Die Radfahrstreifen nach Kölner Standard in 2,50 m Breite sollen an den bestehenden Radfahrstreifen am Zülpicher Platz anknüpfen und im weiteren Verlauf in den Radfahrstreifen am Sachsenring münden. Im Zuge dessen sollen die Zufahrten von der Roonstraße sowie von der Eifelstraße aus kommend fahrradfreundlich gestaltet werden. Insgesamt sollen mehr als 600 m neue Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden.

Bereits bestehende Radfahrstreifen am Barbarossaplatz in Fahrtrichtung Norden – Foto: Stadt Köln

Zukünftig wird Radfahrer:innen in südlicher Fahrtrichtung auf knapp 5 km Länge zwischen Hansaring und Ubierring eine durchgängige Radverkehrsführung auf der Fahrbahn nach Kölner Standard zur Verfügung stehen, lediglich an Engstellen sind Fahrradschutzstreifen umgesetzt. Gleiches gilt für die Gegenrichtung. Insofern wurden auf den Kölner Ringen inzwischen rund 10 km Radverkehrsanlagen geschaffen. Zudem werden ebenfalls im zweiten Halbjahr 2024 die bestehenden schmaleren Radfahrstreifen in den nördlichen Abschnitten des Hansarings verbreitert.



Planausschnitt Radfahrstreifen Barbarossaplatz – Grafik: Stadt Köln

Mit der Umsetzung wird im Rahmen des bundesweiten Vorreiterprojektes „RingFrei“ eine prominente Netzlücke geschlossen werden. Zudem kann die derzeit noch bestehende Benutzungspflicht für den baulichen Radweg aufgehoben werden. In der südlichen Verlängerung sieht

Die Beschlussvorlage wurde im Kölner Verkehrsausschuss und in der Bezirksvertretung Innenstadt beraten und nach einem Fachgespräch mit der Verwaltung beschlossen.

Stadt Köln

Streik im ÖPNV: das Rad als Alternative?

Eine Auswertung von Radzählstellen in Oberhausen

Die Stadt Oberhausen hat seit Ende 2022 vier Radzählstellen eingerichtet. Anhand der von diesen gelieferten Daten wurde ausgewertet, ob eine Veränderung im Radverkehr an Streiktagen im ÖPNV zu beobachten war. Als Streiktage wurden elf Tage in 2023 und 2024 mit Streik des Fahrpersonals der STOAG, dem örtlichen Verkehrsbetrieb, definiert. An diesen Tagen entfielen somit nahezu alle Bus- und Bahnfahrten im Oberhausener Stadtgebiet.

Über alle Streiktage lässt sich eine durchschnittliche Zunahme des Radverkehrs an Streiktagen von 8% ablesen, wobei die Werte der prozentualen Veränderung des Radverkehrs eine deutliche Varianz aufzeigen (65% bis -24%). An Freitagen sind sowohl bei Streiktagen als auch an Vergleichstagen die deutlichsten Unterschiede erkennbar. Insgesamt lässt sich bisher kein eindeutiger Zusammenhang von Streik im ÖPNV und der Radnutzung in Oberhausen feststellen. Die Auswertung der Daten soll in den Folgejahren fortgesetzt werden und mit Werten aus den Vorjahren verschnitten werden, um eine zuverlässigere Datenbasis zu generieren.

Inga Wolf, Peter Publitz/Stadt Oberhausen



Die Stadt Oberhausen verfügt über mehrere Fahrradzählstellen, hierzu zählen auch vier Fahrradbarometer. –

Foto: Stadt Oberhausen, Tom Thöne

Datum Streiktag	Werktage (Mo-Fr)		Anzahl Folgetag	Durchschnitt Vor-/ Folgetag	Veränderung Streiktag
	Anzahl Vortag	Anzahl Streiktag			
14.02.2023	2003	2619	2106	2055	27%
28.02.2023	Streiktag	1432	1434	1434	0%
03.03.2023	1574	1425	–	1574	-9%
16.03.2023	1350	1410	2352	1851	-24%
21.03.2023	Streiktag	1323	1197	1197	11%
27.03.2023	–	1427	1395	1395	2%
02.02.2024	1447	1431	–	1447	-1%
15.02.2024	753	1485	1050	902	65%
29.02.2024	1520	1781	–	1520	17%
05.03.2024	1627	1359	Streiktag	1627	-16%
06.03.2024	Streiktag	1775	1586	1586	12%
Durchschnitt		1588		1508	8%

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

78 Grünpeile für Radfahrende – erste Standorte in Mülheim und Kalk

Die Stadt Köln hat 13 neue Grünpeile für Radfahrende an Ampeln angebracht. Darunter befinden sich erstmalig auch Standorte in den rechtsrheinischen Stadtbezirken Mülheim und Kalk, u.a. auf der Bergisch Gladbacher Straße und auf der Gremberger Straße. Im ganzen Stadtgebiet gibt es damit jetzt insgesamt 78 Grünpeile für den Radverkehr.

Bei einem Grünpeil können Radelnde nach vorherigem Anhalten, auch bei roter Ampel, vorsichtig rechts abbiegen. Da Radfahrende Wind und Wetter unmittelbar ausgesetzt sind, sind die kürzeren Wartezeiten besonders wichtig. Durch die Beteiligung an der Erprobung des Grünpeils für Radfahrende im Jahr 2019 und die hohe Anzahl der bisher umgesetzten Grünpeile nimmt die Stadt Köln bundesweit eine Vorreiterrolle ein.



Eine Ampel mit einem Grünpeil für Radfahrende – Foto: Stadt Köln

Neue Linksabbiegemöglichkeit an der Heidelberger Straße

Am Knotenpunkt Heidelberger Straße/Kopernikusstraße hat die Stadt Köln eine neue fahrradfreundliche Bordsteinabsenkung sowie eine eigene Fläche für links abbiegende Radfahrende eingerichtet. Radfahrende, die aus Buchheim kommend in die Kopernikusstraße einbiegen möchten, ha-

ben jetzt die Möglichkeit, sich auf der neu markierten Fläche aufzustellen, bevor sie links abbiegen.

Dieser Teil der Heidelberger Straße sowie die Kopernikusstraße sind wichtige Abschnitte auf der stark befahrenen Verbindung zwischen Buchheim, Buchforst, Kalk und Deutz. Sie sind außerdem Teil der RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen, die als schnelle Radverbindung künftig eine attraktive Infrastruktur insbesondere für Pendler:innen bieten sollen.



Radweg am Knotenpunkt Heidelberger Straße/Kopernikusstraße – Foto: Stadt Köln

21 Einbahnstraßen in Nippes für den Radverkehr geöffnet

Im vergangenen Jahr 2023 wurden im Bezirk Nippes 21 Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung geöffnet und entsprechend beschildert.

Im Stadtbezirk Nippes gibt es insgesamt 161 Einbahnstraßen. Davon sind bereits 61 Einbahnstraßen vollständig und weitere acht in Abschnitten für

den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung geöffnet.

Die Stadt Köln öffnet die Einbahnstraßen, um insbesondere Umwege für den Radverkehr zu reduzieren und Netzlücken zu schließen. Die Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr im Bezirk Nippes wird fortlaufend geprüft.



Verkehrszeichen 220 mit dem Zusatzzeichen 1022-10 – Foto: Stadt Köln

„Kölner Standard“ und neue Ampel für Radfahrende auf der Tel-Aviv-Straße



Beigeordneter Ascan Egerer, Fahrradbeauftragter Jürgen Möllers und Susanne Rosenstein vom Amt für Verkehrsmanagement (v.l.n.r.) stehen mit ihren Fahrrädern an der neuen Ampelanlage an der Tel-Aviv-Straße auf Höhe der Severinsbrücke – Foto: Stadt Köln

Die Stadt Köln hat Ende 2023 ca. 1.400 m Radfahrstreifen nach dem „Kölner Standard“ auf der Neuköllner Straße, der Tel-Aviv-Straße, dem Blaubach und der Turiner Straße geschaffen. Der „Kölner Standard“ sieht die Markierung von 2,50 m breiten Radfahrstreifen anstelle eines Kfz-Fahrstreifens vor. Wo es die Fahrbahnbreite zuließ, wurden Sicherheitsräume zwischen Auto- und Radverkehr markiert. Zuvor existierten hier gar keine Radwege. Die Einrichtung kostete knapp 350.000 Euro.

Auf der Tel-Aviv-Straße wurde auf Höhe der Abfahrt zur Severinsbrücke eine neue Ampelanlage eingerichtet. Diese sichert die Weiterfahrt des Radverkehrs in Richtung Ulrichgasse, indem sie den zur Severinsbrücke abfahrenden Autoverkehr anhält. Dabei fordern Radfahrende ihre Freigabe mittels Detektoren in der Fahrbahn und Videodetektoren automatisch an. Mit Umsetzung der Maßnahme wurde die Netzlücke auf der Nord-Süd-Fahrt zwischen der Cäcilienstraße bis zum Volksgarten in einer Länge von insgesamt 2,0 km geschlossen.

Durchgehende Radverkehrsverbindung zur Groov in Zündorf

Auf der Houdainer Straße zwischen Schmittgasse und Hauptstraße wurde ein Fahrradschutzstreifen entgegen der Fahrtrichtung zum Autoverkehr eingerichtet. Um das Parken in diesem Bereich besser zu ordnen, markierte die Stadt Köln am linken Fahrbahnrand die Parkplätze. Darüber hinaus wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert.

Auf der Hauptstraße zwischen Houdainer Straße und der Kreuzung Hauptstraße/Burgweg wurde entgegen der Fahrtrichtung zum Autoverkehr ein Radfahrstreifen

in einer Breite von 2 m markiert. Hierfür entfällt die linke Fahrspur. Durch die Markierung des Radfahrstreifens wurde die Netzlücke zwischen der Fahrradstraße Houdainer Straße und dem Burgweg geschlossen.

Mit diesen Maßnahmen schaffte die Stadt Köln eine durchgehende Verbindung für Radfahrende, die aus Wahn und Libur auf der Fahrradstraße Houdainer Straße in Richtung Groov unterwegs sind.

Alle Artikel/Stadt Köln

Mehr Sicherheit in Mönchengladbach-Wickrath

Stadt schließt Netzlücken mit Fahrradschutzstreifen und Verkehrsinseln

Die Stadt Mönchengladbach schließt in Wickrath Lücken im Radwegenetz und erhöht damit die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr. Geplant ist, Schutzstreifen und Verkehrsinseln im Bereich von Gelderner Straße, Poststraße, Rossweide und Hochstadenstraße einzurichten. Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität hat das Vorhaben im Februar beschlossen. Gleichzeitig soll die Verwaltung öffentliche Stellplätze in Verbindung mit einem Bauprojekt sowie die Verbesserung des Parkleitsystems prüfen.

Überholverbot im Mischverkehr

Derzeit besitzen die betroffenen Straßen keine Radverkehrsanlagen. Diese Lücke im Radverkehrsnetz soll nun geschlossen werden. Die Schutzstreifen werden – je nach Straße – 1,50 m bis 1,75 m breit sein und werden an zwei Stellen unterbrochen: Zum einen in einer Kurve, an der sich die Fahrbahn trichterförmig verengt. Hier fahren Radfahrer weiterhin im Mischverkehr mit den Autos, dürfen aber zukünftig nicht mehr überholt werden. Zum anderen wird der Schutzstreifen im Kreuzungsbereich der Gelderner Straße unterbrochen, um die Abbiegespuren für den motorisierten Verkehr zu erhalten.

Leichter Queren

Verkehrsinseln sollen das Überqueren der Straße erleichtern und die Sicherheit erhöhen. Davon sollen drei auf der Hochstadenstraße und auf der Rossweide eingerichtet werden, zwei nur für Fußgänger, eine zusätzlich auch für Radfahrer. Auf der Gelderner Straße wird auf Höhe der Jahnstraße eine Verkehrsinsel nur für den Radverkehr gebaut. Denn hier soll der Schutzstreifen in Fahrtrichtung Nord enden und der Radverkehr auf den Zweirichtungsradweg auf der anderen Straßenseite wechseln.

Widerrechtliches Parken unterbinden

Stellenweise wird in dem Gebiet derzeit häufig widerrechtlich gekippt auf dem Gehweg geparkt. Das soll demnächst nicht mehr möglich sein. 23 offizielle Stellplätze müssen zudem für die Maßnahme entfallen. Das Parkraumangebot bleibt nach Einschätzung der Fachverwaltung im betroffenen Abschnitt grundsätzlich ausreichend. Ein großes Angebot steht in unmittelbarer Nähe an der Adolf-Kempken-Halle zur Verfügung. Direkt angrenzend daran vermarktet die EWMG ein Grundstück für ein Bauprojekt. Dort soll die Möglichkeit überprüft werden, öffentlichen Parkraum zu schaffen. Weiterhin wird die Verwaltung prüfen, wie sich das Parken rund um den Besuchsverkehr des Sportvereins TuS Wickrath optimieren lässt. Dabei könnte durch ein Parkleitsystem eine stärkere Nutzung des P&R-Parkplatzes am Wickrather Bahnhof erreicht werden.

Grundlagen für die jetzt beschlossene Planung sind der Masterplan Nahmobilität aus dem Jahr 2017, das Integrierte Handlungs- und Entwicklungskonzept Wickrath sowie die Lärmaktionsplanung. Die Kosten belaufen sich auf ca. 245.000 Euro.

Pressestelle/Stadt Mönchengladbach

Wenig Platz und keine eigene Verkehrsanlage für Radfahrer – so ist die Situation auf der Gelderner Straße aktuell. – Foto: Stadt Mönchengladbach





Auf der Ringstraße in Beuel haben die Markierungsarbeiten für die 40 neuen Fahrradstraßen begonnen. – Foto: Sascha Engst/Bundesstadt Bonn

Markierung von Bonner Fahrradstraßen

Der Ausbau des Fahrradstraßennetzes im Stadtgebiet hat begonnen

Bonn hat mit der Markierung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet begonnen. Seit Anfang April 2024 werden nacheinander 40 zusätzliche Fahrradstraßen in den Stadtbezirken Beuel, Bad Godesberg und Bonn markiert. Die Arbeiten werden bis in den September hinein dauern.

Neuer Markierungsstandard

Damit die Fahrradstraßen für alle Verkehrsteilnehmenden gut erkennbar sind, sieht ein neuer, von der Stadtverwaltung entwickelter Markierungsstandard zu den bereits verwendeten Fahrradpiktogrammen eine durchgängige rote Randmarkierung entlang der Fahrbahn vor. Zudem: An Kreuzungen, an denen die Fahrradstraßen vorfahrtberechtigt sind, werden die Einmündungsbereiche großflächig rot markiert.

Umverteilung der Flächen

Bei der Umplanung der Straßen hat die Stadtverwaltung ausreichende Gehweg- sowie sichere Fahrbahnbreiten berücksichtigt. Auf dieser Basis hat die Verwaltung die Flächen in den künftigen Fahrradstraßen neu verteilt und die Belange aller

An Kreuzungen, an denen die Fahrradstraßen vorfahrtberechtigt sind, wie hier an der Ringstraße, werden die Einmündungsbereiche großflächig rot markiert. – Foto: Sascha

Engst/Bundesstadt Bonn

Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Wo nötig, wurden Kfz-Parkplätze gestrichen oder umgewandelt. Gleichzeitig sollten so viele Parkplätze wie möglich erhalten bleiben.

Begleitende Kommunikation

In einem Informationsbrief, der seit Ende März nach und nach an die Anwohnenden der künftigen Fahrradstraßen verteilt wird, kündigt die Stadtverwaltung die Markierungsarbeiten an. Da immer nur markiert werden kann, wenn es nicht regnet und die Straße trocken ist, kann die Stadtverwaltung keine konkreten Termine für die einzelnen Straßenzüge angeben.

Presseamt/Stadt Bonn



Bonn schließt wichtige Lücke in Radwegenetz

Direkt, sicher und attraktiv mit dem Rad zwischen Sankt Augustin und Bonn

Der bislang fehlende Abschnitt der Radpendlerroute entlang der Bundesstraße B 56 in Beuel zwischen der Straße „Am Herrengarten“ und der Reinold-Hagen-Straße ist fertiggestellt worden. Damit gibt es nun eine attraktive, sichere und direkte Radroute zwischen den Städten Bonn und Sankt Augustin im Rhein-Sieg-Kreis. Der neue Radweg ist Teil der Radpendlerroute entlang der in Umsetzung befindlichen Ost-West-Achse.

„Während Radfahrende bisher wenig komfortabel einen längeren Umweg über die Siegburger Straße fahren mussten, können sie ab sofort den direkten und sicheren Weg parallel zur B 56 zwischen Stadt- und Kreisgebiet nehmen. Mit dieser ausgebauten, attraktiven Radroute erleichtern wir das tägliche Pendeln für viele Menschen in der Region“, sagte Oberbürgermeisterin Dörner.

Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen

Um die Baumaßnahme ausführen zu können, hat die Stadt Bonn mit Straßen.NRW, der bis April 2021 zuständigen Regionalniederlassung Vile-Eifel, als zuständiger Straßenbauverwaltung eine Verwaltungsvereinbarung abge-



Befahren den neuen Radweg: Staatssekretär Viktor Haase, die stellvertretende Bezirksbürgermeisterin Heidi Froese-Jauch, Oberbürgermeisterin Katja Dörner und Sankt Augustins Technischer Beigeordneter Rainer Gleß (v.l.n.r.). – Foto: Sascha Engst/Bundesstadt Bonn

schlossen. Finanziert wird dieser Lückenschluss aus Mitteln des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr; die Planung und Ausführung erfolgten durch die Stadt.

Presseamt/Stadt Bonn

RiDE-Portal stellt digitale Radverkehrsdaten

Geförderte Planungsgrundlage für Teilnehmende der Kampagne STADTRADELN

In der Gestaltung der Verkehrswende spielt Radfahren als kostengünstige und klimafreundliche Art der Fortbewegung eine maßgebliche Rolle. Allerdings fehlt es vielerorts an bedarfsgerechter Infrastruktur. Wie können Verkehrsplaner*innen also der wachsenden Nachfrage nach optimierter Radinfrastruktur gerecht werden? Wie kann die effiziente Planung und Evaluierung von Bauprojekten erfolgen? Lösungen für diese und weitere Fragen bietet das Portal „Radverkehr in Deutschland“, kurz RiDE, in dem umfassende digitale Radverkehrsdaten für Städte und Gemeinden zur Verfügung stehen.

Alle deutschen Kommunen, die an der Klima-Bündnis-Kampagne STADTRADELN teilnehmen, erhalten einen

kostenlosen bzw. preisreduzierten Einblick in ihre Radverkehrsdaten. Gefördert wird dies noch bis Ende 2024 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen des Projektes „MoveOn“.

Wissenschaftliche Grundlage

Das RiDE-Portal haben Wissenschaftler*innen der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ an der TU Dresden (TUD) gemeinsam mit dem TUD-Spin-off flow.d GmbH und dem Klima-Bündnis e. V. bereits vor einigen Jahren entwickelt. Es basiert auf Fahrdaten, die jährlich im Rahmen der Kampagne STADTRADELN zwischen dem 01.05. und 30.9. mittels App aufgezeichnet werden. Die Datenverarbeitung stellt sicher, dass andere Verkehrsmit-

tel oder Aktivitäten erkannt und gegebenenfalls aus dem Datensatz entfernt werden.

Die aufgezeichneten Daten werden nach DSGVO-konformer Anonymisierung in sechs verschiedenen Anwendungsfällen visualisiert. Sie bieten einen Überblick über die Gesamtzahl der Fahrten sowie die Geschlechter- und Altersverteilung. Vor allem aber geben sie Aufschluss darüber, welche Wege stark frequentiert sind oder welche gemieden werden, wie viele Radelnde unterwegs sind und mit welcher Geschwindigkeit sie vorankommen. Auch können Wartezeiten an Ampeln eingesehen werden und es ist zudem ersichtlich, wie viele Radelnde wo ihre Tour starten und wieder beenden. Letzteres bietet einer Kommune u.a. die Chance, optimale Standorte für den Bau von Radverkehrsanlagen zu finden. Eine einschlägige Studie hat gezeigt, dass die RiDE-Daten die Radelnden einer Kommune maßgeblich repräsentieren.

RiDE in der Praxis nutzen

Die Stadt Rheine nutzt das RiDE-Portal seit 2022. Dank einer guten Beteiligung der Bürger*innen am STADTRADELN und einer hohen App-Nutzungsquote bekam Mobilitätsmanager Michael Wolters auch im Jahr 2023 einen guten Überblick über das Radverkehrsgeschehen.

„Wir konnten auf Daten von 2.566 Personen zurückgreifen, die mit 42.499 Fahrten in dem dreiwöchigen Aktionszeitraum eine Gesamtstrecke von fast 260.000 km zurückgelegt haben“, berichtet er. „Die nutzerfreundlich aufbereiteten und selbsterläuternd visualisierten Daten der meistgenutzten Radwege in Rheine, die über RiDE zur Verfügung gestellt werden, können wir sehr gut für die Öffentlichkeitsarbeit und selbstverständlich auch für unsere Infrastrukturplanung nutzen.“

Darüber hinaus lässt sich mit RiDE dank der jährlich neu erhobenen Daten auch der Erfolg von Infrastrukturprojekten kontrollieren: Beispielsweise haben Michael Wolters und sein Team die Heatmap verwendet, um den Neubau einer Radwegbrücke zu evaluieren. Die Heatmap ist eine grafische Überlagerung von GPS-Punkten der Radelnden. Je mehr GPS-Punkte sich auf einer Fläche konzentrieren, desto stärker ist der Leuchteffekt der Visualisierung.

Der Erfolg ist offensichtlich: Die Heatmap aus dem Jahr 2023 zeigt ein höheres Verkehrsaufkommen als die aus 2022. „Wir konnten den Nachweis erbringen, dass unser Bauprojekt zu einer signifikant verstärkten Nutzung einer

innerstädtischen Radwegeverbindung für Alltagsradelnde beigetragen hat“, berichtet Michael Wolters. Die beschriebene Radwegbrücke ist Bestandteil des interkommunalen Projektes „Triangel“, welches federführend vom Kreis Steinfurt in Kooperation mit den Kommunen Wettringen, Neuenkirchen, Steinfurt, Ochtrup, Metelen, Neuenkirchen und Rheine umgesetzt wurde. Mit einer Gesamtlänge von 61 km stellt die „Triangel“ eine schnelle und sichere Verbindung für den Alltagsradverkehr dar, wurde im Jahr 2023 fertiggestellt und wird nachweislich überproportional von den Radelnden genutzt.

Die RiDE-Daten finden für Rheine auch künftig Verwendung, und zwar bei Aufbau und Umsetzung eines sternförmigen Fahrradstraßennetzes in der Innenstadt. Zudem wird ein Umnutzungskonzept der Verkehrsinfrastruktur entwickelt, um einen umweltverträglichen „Grünen Ring“ im innerstädtischen Bereich zu errichten.

Für zukünftige Planungen und Evaluierungen setzt das Rheinenser Mobilitätsmanagement wieder auf STADTRADELN und damit auch auf RiDE: „Wir werden die Teilnehmenden verstärkt dazu auffordern, die STADTRADELN-App zu verwenden, um die Datenlage weiter zu verbessern und neue, belastbare Informationen über die Nutzung des Radwegennetzes zu erhalten.“

So kommen Kommunen an ihre Radverkehrsdaten

Landkreise, Städte und Gemeinden können sich noch bis Anfang September 2024 auf www.stadtradeln.de zur Teilnahme an der Kampagne anmelden und ihre Bürger*innen aufrufen, in einem dreiwöchigen Zeitraum so viele Alltagswege wie möglich mit dem Fahrrad zurückzulegen. Aussagekräftige Radverkehrsdaten setzen die Nutzung der STADTRADELN-App voraus. Textbausteine und Materialien für die Bewerbung der App stehen auf der STADTRADELN-Website ebenfalls bereit.

Die Radverkehrsdaten stehen den teilnehmenden Kommunen dann voraussichtlich ab Oktober auf www.radverkehr-in-deutschland.de zur Verfügung. Wichtig: Nur noch bis Ende 2024 sind die kostenfreien bzw. kostenreduzierten Radverkehrsdaten über die Plattform RiDE zu erhalten. Eine darüberhinaus gehende Förderung ist derzeit noch nicht gesichert. Nutzen Sie also die Chance, registrieren Sie sich für STADTRADELN 2024 und bringen Sie die RiDE-Daten in Ihre lokale Planung ein!

Ann-Kathrin Beichel, a.beichel@klimabuendnis.org

Smarte Fahrradgaragen in Mönchengladbach

Pilotprojekt zu abschließbaren Fahrradboxen an zwei Standorten

App nutzen, Fahrradbox öffnen, Rad reinschieben – so einfach lassen sich Fahrräder in der Innenstadt künftig sicher abstellen. Denn derzeit werden im Rahmen eines Pilotprojektes an zwei Standorten – einem in Gladbach und einem in Rheydt – je sechs Fahrradgaragen aufgestellt. Im April wurde mit dem Standort in der Albertusstraße Ecke Hindenburgstraße begonnen, gefolgt vom Standort in Rheydt in der Friedrich-Ebert-Straße, seitlich des Einkaufszentrums „To Huus“. Möglich wird das neue Angebot durch eine Kooperation zwischen der Stadt und dem Mönchengladbacher Unternehmen Paul Wolff GmbH.

„Gerade in Zeiten hochwertiger E-Bikes sind sichere Abstellmöglichkeiten ein echtes Bedürfnis für viele Menschen, das an uns als Stadt herangetragen wird“, sagt Oberbürgermeister Felix Heinrichs. „Durch die Zusammenarbeit unserer Tochter ParkenMG mit der Paul Wolff GmbH kommen wir diesem Bedürfnis entgegen und setzen dabei auf ein etabliertes und einheitliches System. Ein weiterer Baustein von vielen, um die Innenstädte attraktiver zu machen – ebenso wie die umweltfreundliche Anreise mit dem Rad.“ Damit die Garagen sich optisch ansprechend ins Stadtbild einfügen, werden die Dächer der Boxen demnächst noch von der mags bepflanzt.

Für die beiden Garagenstandorte in Rheydt und Mönchengladbach läuft nun zunächst eine einjährige Pilotphase an. Bereits fest steht, dass auf der Lüpertzender Straße im

Rahmen ihrer Umgestaltung weitere Fahrradgaragen entstehen sollen. Am Ende der Pilotphase will die Stadt ausführlich auswerten, wie die Boxen angenommen wurden und ob das Angebot angepasst, optimiert oder erweitert werden sollte. Nutzerinnen und Nutzer verwenden die Fahrradgaragen bis Ende Juni 2024 im Rahmen einer Kennenlernphase kostenlos, ab Juli soll eine geringe Gebühr erhoben werden. Die Buchung erfolgt über die App „CONNECT ready“. Aufgestellt und betrieben werden die Fahrradgaragen von der städtischen Parkhaus-Tochter ParkenMG GmbH gemeinsam mit der Mönchengladbacher Firma Paul Wolff GmbH – einem etablierten Unternehmen für abschließbare Containerlösungen wie Fahrradboxen.

In den nächsten Wochen ist darüber hinaus geplant, mehrere Trinkwasserbrunnen und zwei Ökotoiletten aufzustellen. Im Rahmen der Zentrenstrategie hat es sich die Stadt zum Ziel gemacht, ganz unterschiedliche Maßnahmen zu initiieren und aufeinander abzustimmen, mit denen die Innenstädte von Gladbach und Rheydt ebenso wie die Ortszentren der weiteren Stadtteile belebt und in ihrem notwendigen Funktionswandel unterstützt werden. Dazu tragen beispielsweise eine gute Infrastruktur, städtebauliche Aufwertungen, neue Begrünungen und die Aufwertungen von Parkanlagen sowie soziale Angebote und attraktive Veranstaltungen bei.

Pressestelle/Stadt Mönchengladbach



Je sechs Fahrradgaragen wurden in Gladbach und in Rheydt aufgestellt. Gebucht werden sie über die App „CONNECT ready“. Die Nutzung ist zunächst kostenlos, ab Juli 2024 soll eine geringe Gebühr erhoben werden. – Foto: Stadt Mönchengladbach

Rietberg verleiht Lastenräder kostenfrei

Mit »Muli Muskel« autofrei durch die Stadt

In Rietberg besteht seit dem Sommer 2023 für alle Bürger:innen die Möglichkeit, kostenlos ein Lastenrad auszuliehen. Bürgermeister Andreas Sunder sieht dieses Angebot als willkommene Unterstützung für kleinere Besorgungen oder beim Wocheneinkauf: „Als Klimakommune arbeiten wir ohnehin schon an vielen Strategien und Konzepten, die dem Prozess zu mehr Klimaschutz und Nachhaltigkeit eine Richtung geben. Da ist diese kostenlose Lastenrad-Ausleihe nur ein kleiner, aber wichtiger Teil unseres Klimaschutz- und Mobilitätsmanagements.“

Das Rad, »Muli Muskel« genannt, wird mit reiner Muskelkraft, also nicht als E-Bike betrieben. Der große faltbare Korb ist auch geeignet, um Kinder mitzunehmen. Zum Regenschutz gehört ein mobiler Überzug dazu. Die Ausleihe erfolgt mindestens über einen ganzen Tag – morgens bis abends oder über 24 Stunden –, aber maximal für drei Tage. Die Ausleihe ist zwar kostenfrei, jedoch ist eine Kaution in Höhe von 50 Euro in bar erforderlich und der Personalausweis ist vorzulegen.

Das Lastenrad hat die Stadt Rietberg vollständig mit Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen aus der »Billig-

keitsrichtlinie 2022« beschafft. Neben dem Verleih an Bürger:innen gehört das Rad auch zum städtischen Fuhrpark. Mitarbeiter:innen der Verwaltung können dieses im Rahmen von Dienstgängen beziehungsweise -fahrten für Transportaufgaben nutzen.

Stadt Rietberg



Julia Wittreck, Leiterin der der Touristikinformation in Rietberg, zeigt das ausleihbare Lastenrad »Muli Muskel«. – Foto: Stadt Rietberg

Einweihung der Bergmannampel in Bochum

Bochum hat seine erste Bergmannampel: Am 8. April 2024 hat Oberbürgermeister Thomas Eiskirch das Traditionszeichen vor dem Deutschen Bergbau-Museum offiziell eingeweiht. Dies wird die erste von insgesamt sechs Ampeln sein, die mit Bergmann-Sinnbildern ausgestattet werden. In jedem der sechs Bochumer Bezirke wird eine Anlage umgerüstet. „Bochum ist eine Wissenschafts- und HighTech-Stadt. Aber wir haben natürlich auch eine reiche Bergbautradition, und an die wollen wir mit diesen Ampeln erinnern“, so Oberbürgermeister Thomas Eiskirch. Auf unzählige Arten wird in

Bochum an den Bergbau erinnert, von den ehrenamtlichen Vereinen über die ehemaligen Zechengelände mit den teilweise noch existierenden Fördergerüsten bis hin zum Deutschen Bergbau-Museum. Mit den Bergmannampeln soll dies nun durch ein weiteres, leuchtendes Zeichen ergänzt werden. In Abstimmung mit den Bezirken wurden Standorte gesucht, die sich in unmittelbarer Nähe ehemaliger Zechen befinden, um mit den Bergmannampeln an diese sowie an die lange Tradition des Bergbaus in Bochum zu erinnern.

Oberbürgermeister Thomas Eiskirch, Siegfried Walter (ehem. Bergmann), Beatrix Proyer-Popella (Vizepräsidentin für Haushalt und Verwaltung der Technischen Hochschule Georg Agricola), Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner (Wissenschaftliche Direktorin des Deutschen Bergbau-Museums Bochum) und Jörg Laftsidis (ehem. Bergmann) – Foto: Stadt Bochum



Stadt Bochum

Startschuss für „aachenbewegt.de“

Dreistufige Kampagne unterstützt Mobilitätswende in Aachen

Bei uns läuft's rund!

Auf sicheren Wegen.
Frischluft gleich inklusive.
Dafür sind wir am Start.

Aachen packt die Zukunft an

aachenbewegt.de

stadt aachen

Anzeige zur Bewerbung der Kampagne „aachenbewegt.de“ mit Fokus auf verschiedene Zielgruppen, hier: Familien und Radverkehr –

Foto: Stadt Aachen/Stockphoto.com, Illustration: Helios.bz

Bei der Förderung der Mobilitätswende liegt der Fokus häufig auf Infrastruktur- und Angebotsausbau. Im Bereich der Kommunikation schließt Aachen jetzt mithilfe einer Kampagne die Lücke zwischen der Umsetzung und den potenziellen Nutzer:innen.

„aachenbewegt.de“ bündelt Informationen und motiviert dazu, häufiger zu Fuß, mit dem Rad oder dem Bus unterwegs zu sein. Neben einer Webseite und einem Newsletter bietet die Kampagne einen Infostand an. Aachener:innen erfahren so, was in der Stadt alles geht, fährt oder rollt, und wie sie dabei sein können. Neben leicht zugänglichen Informationen zu Mobilitätsangeboten werden Mobilitätsthemen, aktuelle Projekte, Strategien und Maßnahmen im Bereich der zukunftsfähigen Mobilität bürgernah aufbereitet. Veranstaltungen, Fahrradtrainings und Aktionen

werden im Online-Kalender dargestellt. Die Kampagne gliedert sich in drei Phasen. Nach der ersten Phase, die einen Überblick über Projekte und Angebote bietet und den Fortschritt der Umsetzung zeigt, wird in einer zweiten Phase dazu motiviert, selbstständig „neue, zukunftsfähige Wege“ in der Mobilität zu gehen. Unter dem Motto „Du kannst das“ und „Wir helfen Dir“ will die Kampagne interessierte Aachener:innen mit passenden Angeboten motivieren und beraten. In der dritten Phase werden Vorbilder und erfolgreiche Umsteiger:innen gezeigt und ihre Story wird auf „aachenbewegt.de“ erzählt.

Julia Scholtes, Maïke Klein/Stadt Aachen

Abstellanlagen: Kreis Viersen eröffnet DeinRadschloss

Insgesamt 113 Radboxen erleichtern Umstieg auf den ÖPNV

Im Kreis Viersen sind an 13 Standorten DeinRadschloss-Radboxen installiert worden und seit dem 21. März 2024 buchbar. In den insgesamt 113 Boxen können Fahrräder bis zu einer Gesamtlänge von 1,99 m und einer Lenkerbreite von bis zu 80 cm komfortabel abgestellt werden. Die Radboxen finden sich an zentralen Orten mit Bus- oder Bahnhaltstellen und ermöglichen so einen unkomplizierten Umstieg zum ÖPNV. Am Bahnhof in Kempen steht die größte Anlage mit insgesamt 28 Fahrradboxen. Die Radboxen werden unter dem Dachsystem des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) mit dem Namen „DeinRadschloss“ betrieben.

Funktionsweise der Radboxen

Für die Nutzung der Radboxen ist eine einmalige Registrierung auf www.dein-radschloss.de erforderlich. Anschließend können sämtliche DeinRadschloss-Radboxen im Gebiet des VRR gebucht und genutzt werden. Die Boxen können auf der Website über ein Kartentool gefunden und kostenpflichtig gebucht werden. Dafür gibt es VRR-weit einheitliche Nutzungsentgelte für die DeinRadschloss-Anlagen. Die Mietdauer ist flexibel und reicht von tageweisen Buchungen (1 Euro) über Wochen- (5 Euro) und Monats-

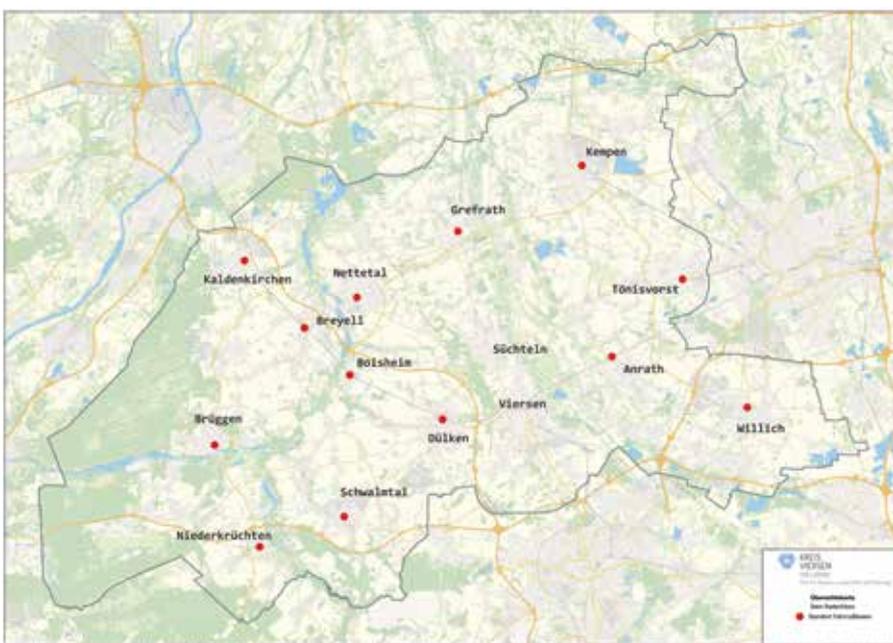
buchungen (15 Euro) bis hin zur Jahresbuchung (90 Euro). Vor Ort werden die Radboxen über ein Serviceterminal bedient. Für den Zugang zu den Boxen stehen drei Möglichkeiten zur Verfügung: das Scannen bzw. Eingeben eines per E-Mail übermittelten QR-Codes oder einer PIN-Nummer sowie der Zugang mittels einer RFID-Chipkarte (z.B. ÖPNV-Monatskarte).

Finanzierung und Kosten

Das rein investive Projektvolumen beläuft sich auf etwas über 500.000 Euro. Es wurde mit Fördermitteln in Höhe 324.100 Euro des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr durch den Kreis Viersen als Projektträger umgesetzt.

Betriebsstruktur

Der Kreis Viersen ist Eigentümer der Radboxen und der Bedienterminals. Mit der technischen Wartung der Anlagen ist die BIK TEC GmbH aus Hückelhoven als Boxhersteller beauftragt. Die Firma Kienzler Stadtmobiliar GmbH als VRR-weiter Betreiber des DeinRadschloss-Hintergrundsystems übernimmt den First-Level-Kundensupport. Die Pflege der Boxen übernimmt der Baubetriebshof des Kreises Viersen.



Übersicht DeinRadschloss-Standorte im Kreis Viersen – Grafische Abbildung: Kreis Viersen

Zum Projekthintergrund

Der Kreistag hat 2019 das Radverkehrskonzept für den Kreis Viersen beschlossen. Die DeinRadschloss-Fahrradboxen sind eine Maßnahme daraus. Die Umsetzung beim Kreis erfolgte durch die Abteilung Kreisentwicklung (insb. Förderabwicklung, Vertragsstrukturen, EU-weite Ausschreibung der Radboxen und Terminals) und die Abteilung Digitale Infrastruktur, Planung und Bau von Verkehrsanlagen (insb. Tiefbauangelegenheiten).

Linus Steinbach/Abteilung Kreisentwicklung
des Kreises Viersen

Neue Fahrradboxen in Lemgo

Platz für 51 Fahrräder am Lemgoer Bahnhof und am Bahnhof Lüttfeld

Im knalligen Rot präsentieren sich die Fahrradboxen am Lemgoer Bahnhof und am Bahnhof Lüttfeld. Ab sofort stehen sie gemeinsam mit der Fahrradgarage am Bahnhof zur Verfügung und bieten Platz für 51 Räder, die darin sicher und geschützt untergebracht werden können. Für E-Bikes gibt es Lademöglichkeiten und in der Fahrradgarage sind sechs Stellplätze für Lastenräder. Die Fahrradstellplätze können für einen Zeitraum zwischen sechs Stunden und einem Jahr gebucht werden und kosten zwischen 50 Cent und 90 Euro. Wer eine ÖPNV-Dauerkarte hat, bekommt 50% Rabatt.

Dreh- und Angelpunkt ist das Portal von **radbox.nrw**. Über die Homepage oder die App erfolgen Registrierung und auch Buchung der Boxen. Dabei kann man auswählen, an welchem Standort man welchen Stellplatz benötigt, ob den Standard, mit Lademöglichkeit oder für ein Lastenrad. Um eine Box zu öffnen, kann man eine bei der Buchung vorab erzeugte TAN nutzen oder ein Smartphone. Eine Buchung kann man bis zu vier Wochen im Voraus tätigen. Über **radbox.nrw** kann man nicht nur die Boxen in Lemgo,

sondern im ganzen Land buchen. In Lippe sind die Boxen an ihrer einheitlichen Gestaltung in leuchtendem Rot zu erkennen. Etwa 102.000 Euro haben die Lemgoer Boxen und der Umbau der Fahrradgarage gekostet, dafür gab es eine Förderung in Höhe von 91.000 Euro über den Nahverkehr Westfalen-Lippe.

Kommunikation/Stadt Lemgo



Die Fahrradboxen am Bahnhof stehen oberhalb der Fahrradgarage.

– Foto: Alte Hansestadt Lemgo

„ohne auto mobil“ zwischen Herford und Bielefeld

Bundesstraße B 61 zu Fuß und mit dem Rad erkunden

Die Städte Herford und Bielefeld bringen wieder gemeinsam Bewegung auf die B 61: Am Sonntag, dem 21. April 2024, wurde die Bundesstraße zwischen den ostwestfälischen Nachbarstädten bereits zum achten Mal für einen Tag Kfz-frei und bot unter dem Motto „Luft für Bewegung“ das Erlebnis, die Strecke im eigenen Tempo mit Fahrrad, Roller, Skateboard, Inlineskates oder zu Fuß zu erkunden. Nachdem die Veranstaltung in der Vergangenheit alle zwei

Jahre im Herbst stattgefunden hatte, wurde sie nun in den Frühling verlegt. „Damit bieten wir einen aufregenden Auftakt in die Haupt-Fahrradsaison und wollen möglichst viele Menschen für die Bewegung an der frischen Luft begeistern“, erklärt Simon Häderli, der Radverkehrsbeauftragte der Stadt Herford. Auch das Konzept der Veranstaltung wurde überarbeitet und kommt in einem frischen Look daher.



Grafik: ohne auto mobil
© K-Konzept

Insgesamt ist die Strecke zwischen Herford und Bielefeld 13 km lang. Looping-Bikes, ein Ballon am Kran, eine Rallye und Lastenräder zur Probe fahren – diese und mehr spannende Mitmachangebote warteten auf die Besuchenden.

Pressestelle/Stadt Herford



Der neue Fahrrad-Rastplatz am Alme-Radweg in Wewer bietet vielfältige Möglichkeiten. Eckhard Döring (3.v.l.), stellvertretender Leiter des Straßen- und Brückenbauamtes der Stadt Paderborn, und Anja Finkemeyer-Schütte (2.v.l.) vom städtischen Amt für Umweltschutz und Grünflächen übergaben gemeinsam mit beteiligten Firmen den Fahrrad-Rastplatz an die Weweraner*innen, darunter auch Ortsvorsteher Hans-Werner Koepsell. – Foto: Stadt Paderborn

Neuer Fahrrad-Rastplatz in Paderborn

Rastplatz für Radelnde bietet viele Möglichkeiten zur Erholung

Passend zum Start in den Frühling und in die Fahrradsaison hat die Stadt Paderborn einen Fahrrad-Rastplatz mit umfangreicher Ausstattung geschaffen. Auf dem nördlichen Bereich des ehemaligen Bahnhofsgeländes in Wewer-Wasserburg, in direkter Anbindung an den beliebten und viel genutzten Alme-Radweg, bietet die neu gestaltete Fläche zahlreiche Naherholungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zur Alme.

Es wurden vier Nutzungsbereiche eingerichtet. Der eigentliche Rastplatz und ein Fahrradabstellplatz sind zentral angelegt und mit Tisch-Bank-Kombinationen, Fahrradanklehbügeln sowie einer Fahrradservicestation ausgestattet. Daran angrenzend wurden südlich zwei Spielbereiche für Kinder mit multifunktional nutzbaren Spielgeräten sowie einem kleinen Sitzplatz gebaut. Wer sich noch ein wenig sportlich betätigen will, kann dies im nördlich angelegten Fitnessbereich mit vier Fitnessgeräten tun. Alle Bereiche wurden sowohl untereinander als auch mit dem Alme-Radweg über wassergebundene Wege verbunden. Darüber hinaus erhöhen Rasenflächen und verschiedene Pflanzflächen mit Pflanzen, die dank einer großzügigen Spende der Staudengärtnerei „Zum Staudengarten“ aus Wewer in die Fläche integriert werden konnten, den Naherholungswert. Im Herbst 2024 ist außerdem die Pflanzung eines großkronigen Laubbaumes vorgesehen, der als Schattenspendener dienen soll.

Ziel war es, durch die Errichtung des Fahrrad-Rastplatzes die Aufenthaltsqualität auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände erheblich zu verbessern und ihn generationsübergreifend zu gestalten. Er soll sowohl für die Bürger:innen von Wewer als auch für den alltäglichen Radverkehr und Radtourist:innen aller Altersgruppen nutzbar sein.

Ein weiterer Mehrwert wurde in der südlich angrenzenden Wiesenfläche durch eine ebenfalls großzügige Spende von zwei Landschaftsliegen, den sogenannten Lauschliegen, durch den Verein „Lärmschutz Wewer e.V.“ geschaffen.

Durch diese Maßnahmen konnte ein Ort entstehen, der zum Verweilen, Erholen und Naturerleben einlädt und an dem zusätzlich auch Spielen und Sport möglich sind. Beschlossen wurde das Projekt vom Rat der Stadt Paderborn im Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt in der Sitzung vom 20. August 2020. Die Planung und Bauleitung erfolgte durch das Straßen- und Brückenbauamt der Stadt. Die Kosten betragen rund 150.000 Euro.

Amt für Öffentlichkeitsarbeit und Stadtmarketing/Stadt Paderborn



Mit dem Wettbewerb ways2work will das MUNV eine neue und nachhaltige Mobilität von Mitarbeitenden unterstützen. – Foto: MUNV

Landeswettbewerb ways2work geht in die Umsetzungsphase

Sieben Kommunen überzeugten die Jury mit ihren Feinkonzepten zur nachhaltigen Mitarbeitermobilität

Die Städte Datteln, Dortmund, Halle (Westfalen), Hamm, Herne sowie die Gemeinde Hövelhof und der Kreis Mettmann haben sich im Landeswettbewerb ways2work weiterqualifiziert und die Umsetzungsstufe erreicht. Ziel ist es, die Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten durch die Förderung nachhaltiger Verkehrsoptionen und betrieblichen Mobilitätsmanagements zu erhöhen. Wie können Mitarbeitende motiviert werden, mehr den ÖPNV oder das Fahrrad für den Weg zur Arbeit zu nutzen? Was können Betriebe dafür tun? Was die Kommunen gemeinsam mit den Firmen? Unter welchen Voraussetzungen können sich die Mitarbeitenden vorstellen, das Auto stehen zu lassen? Fragen wie diese stehen im Fokus des Landeswettbewerbs ways2work, der in Kooperation mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, dem Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität NRW der Industrie- und Handelskammern sowie dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung 2022 gestartet ist.

Mit der Juryentscheidung ist nun die zweite Wettbewerbsstufe, in der zwölf Feinkonzepte eingereicht wurden, zu Ende gegangen. Teilnehmen konnten alle Städte, Kreise,

Gemeinden und kommunalen Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen. Voraussetzung war eine Kooperation mit örtlichen Unternehmen. Im Fokus der Jury stand die Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeitenden der beteiligten Unternehmen, der lokalen Gegebenheiten und ein innovativer Maßnahmenmix. Zudem wurde auf das erkennbare Potenzial zur langfristigen Umsetzung Wert gelegt. Es gibt sehr unterschiedliche Begebenheiten in den Kommunen und Unternehmen. Die Konzepte sind vielfältig: Von dem Ausbau der Radinfrastruktur über die Optimierung der zeitlichen ÖPNV-Anbindung an die Firmen bis zur Möglichkeit, das Fahrrad sicher abstellen zu können, sind viele Ansätze dabei.

„Ich gratuliere den sieben Gewinner-Projekten. Die Auswahl der Konzepte umfasst unterschiedliche Ansätze einer nachhaltigen Mitarbeitermobilität und basiert gleichzeitig immer auf einer engen Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Akteuren. Ich freue mich, die Projekte bei ihrer Umsetzung zu begleiten, und hoffe auf langfristige

Synergien für viele weitere Gewerbestandorte in NRW“, sagt Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

„Als einer der Träger des Zukunftsnetz Mobilität NRW freuen wir uns gemeinsam mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und unseren Wettbewerbspartnern, dass sich sieben Projekte erfolgreich für die nächste Phase qualifiziert haben. Wir sind gespannt auf die Umsetzung der Maßnahmen und hoffen, dass sie einen positiven Einfluss auf die nachhaltige Mobilität in den Kommunen und Gewerbegebieten haben werden. Es wird interessant sein zu sehen, welche nachhaltigen Veränderungen sich in Zukunft in diesen Bereichen ergeben werden“, sagte Jurymitglied Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg, bei dem auch die Geschäftsstelle des Zukunftsnetz Mobilität NRW angesiedelt ist.

Die Umsetzungsphase beginnt im Frühjahr 2024 und läuft bis 2027. Nach Bewilligung der Förderanträge werden bis zu 80% der zuwendungsfähigen Kosten für die Umsetzung der sieben ausgewählten Projekte gefördert.

Auch für die fünf nicht ausgewählten Projekte ist die Reise noch nicht zu Ende: Gemeinsam wird geprüft, wie diese Projekte weiter unterstützt und die guten Ansätze über die regulären Förderrichtlinien gefördert werden können.

Ziel des Landeswettbewerbs ways2work ist es, das betriebliche Mobilitätsmanagement und die Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Unternehmen zu stärken. So werden auf der einen Seite Unternehmen dabei unterstützt, die Mobilität ihrer Mitarbeitenden umweltverträglicher zu gestalten und ihre Attraktivität als Arbeitgebende zu erhöhen. Auf der anderen Seite werden Kommunen und Kreise ermutigt, mit Unternehmen zusammenzuarbeiten und betriebliches Mobilitätsmanagement als Teil ihrer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu verankern. Mittels der Förderungen können konkrete Maßnahmen vor Ort umgesetzt werden. Eine Stärkung der Nahmobilität und des öffentlichen Nahverkehrs soll hier im Vordergrund stehen.

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

Deutlichere Hinweise auf Verkehrsregeln in Gütersloh



Verkehrsteilnehmende in Gütersloh werden mit Bannern darauf aufmerksam gemacht, dass Fahrräder auf der Straße fahren dürfen und hier zum Teil ein Überholverbot gilt. An den alten Bannern in Isselhorst hatte das Wetter seine Spuren hinterlassen. Die ursprünglichen Botschaften waren ausgebleicht und wurden nun gegen neue ausgetauscht. Die Stadt, die Kreispolizeibehörde und die

Witterungsbedingt war das alte Transparent schlecht zu sehen – Verkehrsteilnehmende sollen weiter für geltendes Recht sensibilisiert werden. – Foto: Stadt Gütersloh

Isselhorster Rad-Aktiven arbeiten dabei zusammen, um für die Verkehrssituation zu sensibilisieren.

Da es entlang der Haller Straße einen Geh-, aber keinen Radweg gibt, gilt hier für Räder eine Fahrbahnbenutzungspflicht. „Das wissen aber vor allem ortsunkundige Verkehrsteilnehmer nicht“, so Norbert Grüneberg von den Isselhorster Rad-Aktiven. „Deshalb haben wir uns dafür eingesetzt, die Transparente erneuern zu lassen“, erklärt Grüneberg. „Das ist eine sehr gute Idee und tolles Engagement, das auch wir von der Stadt gerne unterstützen“, ergänzt Martina Venne, Leiterin der Abteilung Verkehr bei der Stadt Gütersloh.

Fachbereich Zentrale Öffentlichkeitsarbeit/Stadt Gütersloh

ADFC-Radreiseanalyse 2024

Weniger Radreisen, mehr Tagesausflüge mit dem Rad



Der ADFC hat seine jährliche Radreiseanalyse neu aufgesetzt. Die repräsentative Online-Befragung gibt erstmals Auskunft über vier Segmente des Radtourismus: Radreisen, Kurz-Radreisen, Tagesausflüge per Rad sowie Radfahren im Urlaub. Die Bilanz: 37,4 Millionen Menschen in Deutschland nutzten 2023 das Rad im Urlaub und für Ausflüge. Die Zahl der Radreisen ging gegenüber 2022 zwar zurück, dafür stieg die Zahl der Tagesausflüge deutlich. Erstmals hat der ADFC auch die täglichen Ausgaben der Reisenden erhoben.

ADFC-Tourismusvorstand Christian Tänzler sagt: „Mit dem Relaunch der ADFC-Radreiseanalyse machen wir das riesige Potenzial des Radtourismus erstmals komplett sichtbar. Und die Zahlen sind beeindruckend: Gut 37 Millionen Menschen in Deutschland sind 2023 im Urlaub und auf Tagesausflügen Rad gefahren, das ist mehr als die Hälfte der Erwachsenen. Deutschland ist eben das beliebteste Radreiseland der Welt. Trotz rückläufiger Zahlen bei den Radreisen freue ich mich über einen Trend besonders: 2024 wollen wieder mehr Menschen Radreisen unternehmen und auch häufiger im Urlaub Fahrrad fahren. Das ist ein gutes und wichtiges Zeichen.“

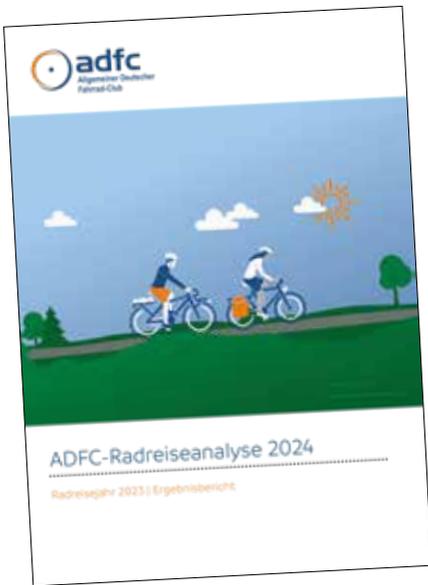
Vier Segmente: Radreisen, Kurz-Radreisen, Radfahren im Urlaub und Tagesausflüge

Die ADFC-Radreiseanalyse nimmt nach dem Relaunch jetzt vier Segmente des Radtourismus in den Blick. Neben den klassischen Radreisen und Tagesausflügen erfasst sie erstmals auch das Radfahren im Urlaub, wenn das Radfahren nicht Hauptmotiv der Reise ist. Das Segment



Die meistbesuchten Radregionen 2023 in Deutschland. –Grafik: ADAFC/april agentur

ist groß: 10,6 Millionen Menschen sind 2023 im Urlaub Rad gefahren, mehr als die Hälfte hat das Rad dabei mindestens an zwei Dritteln der Tage genutzt.



Kurz-Radreisen mit ein bis zwei Übernachtungen erfasst die neue ADFC-Radreiseanalyse ebenfalls zum ersten Mal. Auch diese Gruppe ist groß: 2023 haben 5 Millionen Menschen insgesamt 7 Millionen Kurzreisen mit dem Rad unternommen. Bei den klassischen Radreisen mit mindestens drei

Übernachtungen gab es 2023 einen Rückgang. 3,6 Millionen Menschen haben sich für eine Radreise entschieden, im Vorjahr waren es 4,6 Millionen. Bei den Tagesausflügen zeigt sich im Vergleich zum Vorjahr eine andere Entwicklung: Die Gesamtzahl der Tagesausflüge ist um 10 Millionen gestiegen – von 445 Millionen im Jahr 2022 auf 455 Millionen im Jahr 2023.

Erstmals erhoben: Tagesausgaben für alle Segmente

Die ADFC-Radreiseanalyse liefert erstmals auch detaillier-

te Zahlen zu den Ausgaben der Radreisenden. Kurzreisende gaben 130 Euro pro Tag aus, die geschätzten Gesamtausgaben für dieses Segment liegen für 2023 bei 2–3 Milliarden Euro. Radreisende mit mindestens drei Übernachtungen hatten Durchschnittskosten von 117 Euro pro Tag und damit geschätzte Gesamtausgaben von 6–7 Milliarden Euro. Bei den Tagesausflügen ist der Pro-Kopf-Betrag mit rund 32 Euro niedriger, weil etwa die Übernachtungskosten wegfallen. Die Gesamtausgaben für 2023 liegen hier bei etwa 14–15 Milliarden Euro. Menschen, die im Urlaub Rad gefahren sind, gaben im Schnitt rund 123 Euro pro Person und Tag aus.

Hintergrund: Die ADFC-Radreiseanalyse ist eine bundesweite repräsentative Online-Befragung zum fahrradtouristischen Markt in Deutschland. Sie findet seit 1999 jährlich statt, diesmal nahmen rund 16.000 Personen ab 18 Jahren teil, ein neuer Rekord. Alle Ergebnisse der Radreiseanalyse 2024 finden Sie unter: www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2024-die-ergebnisse

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)

Die meistbefahrenen Radfernwege 2023 in Deutschland. –Grafik: ADAFC/april agentur



Radregion Rheinland e.V. wächst

Düsseldorf und Kreis Mettmann sind jetzt dabei

Die Landeshauptstadt Düsseldorf und der Kreis Mettmann sind jetzt Mitglied in der Radregion Rheinland. Mit 91 Knotenpunkten auf Düsseldorfer Stadtgebiet erweitert sich das Gesamtnetz der Radregion Rheinland dadurch um rund 430 km. Der Kreis Mettmann plant gegenwärtig seine Knotenpunktwegweisung mit 144 Knotenpunkten und rund 500 km.

„Wir freuen uns, mit der Landeshauptstadt Düsseldorf und dem Kreis Mettmann zwei weitere Partner in unserem aktiven Netzwerk begrüßen zu dürfen. Es hat sich gezeigt, dass ein effizientes und damit einheitliches überregionales Radverkehrsnetz nur realisiert und seinen Nutzen für die Einwohner und Gäste entwickeln kann, wenn gebietsübergreifend die wesentlichen Akteure eng zusammenarbeiten. Radfahrende sollten sich auf ein hochattraktives, sicheres und einheitliches Gesamtsystem verlassen können, wenn sie sich in unserer Region mit dem Fahrrad bewegen“, betont Klaus Harzendorf, Vorstandsvorsitzender des Radregion Rheinland e.V.

Der Radregion Rheinland e.V. ist ein Zusammenschluss von Kreisen und kreisfreien Städten in der Region rund um Köln und Düsseldorf mit dem gemeinsamen Ziel, das Radfahren für Einwohner, Naherholungssuchende und Gäste im Rheinland attraktiv zu gestalten.

Zum Videobeitrag der Stadt Düsseldorf:

<https://www.youtube.com/watch?v=JQCze5UB7yM>

Radregion Rheinland e.V.



Die Radregion Rheinland wächst. – Foto: Visit Düsseldorf

Raderlebnistag Niederrhein

Der Niederrheinische Radwandertag wird zum Raderlebnistag Niederrhein

Inzwischen ist es eine Tradition, die in der Region nicht mehr wegzudenken ist: Allein 2023 beteiligten sich 35.000 Radelnde, 62 Städte und Gemeinden am Niederrhein und in den benachbarten Niederlanden am 30. Niederrheinischen Radwandertag. Dieses Jubiläum haben die Veranstalter zum Anlass genommen, dem Event eine umfangreiche Frischekur zu spendieren. „Nach 30 Jahren war eine Neuausrichtung des Formats notwendig, um weiterhin erfolgreich in die Zukunft radeln zu können“, sagt Martina Baumgärtner, Geschäftsführerin der Niederrhein Tourismus GmbH.

Digitalisierung steht im Vordergrund

So ist das kommende Event am 7. Juli 2024 mit vielen Neuerungen verbunden. Angefangen beim Namen: Aus dem Niederrheinischen Radwandertag wird der Raderlebnistag Niederrhein. Strukturell steht die Digitalisierung im Vordergrund. Künftig erfolgt eine digitale Registrierung

zur Teilnahme am Gewinnspiel über das Einscannen von QR-Codes. Die Registrierung ist freiwillig, mitradeln kann man auch ohne. Zu den Routen werden sogenannte GPX-Tracks zur Verfügung gestellt. Die digitale Darstellung der Strecken erfolgt auf verschiedenen Portalen. Thematische Routentipps sollen verstärkt junge Familien ansprechen. Aktuell wird eine neue Landingpage erstellt, die alle wichtigen Informationen enthalten wird.

„Mit diesem Konzept, entwickelt und getragen von allen beteiligten Kommunen, ist die beliebte Veranstaltung zukunftsweisend aufgestellt“, sagt Martina Baumgärtner. Im Kern bleibe sie aber unverändert: „Der Tag bietet wie vor 30 Jahren die Möglichkeit, die Schönheit des Niederrheins in Form eines sportlichen Gemeinschaftserlebnisses für Jung und Alt zu entdecken.“

Niederrhein Tourismus GmbH

TURNTEC von busch+müller – das Blinkersystem für E-Bikes

busch+müller



Der neue Blinker TURNTEC für S-Pedelecs – Foto: Busch+Müller KG

Halsbrecherische Handzeichenmanöver gehören endlich der Vergangenheit an, denn mit TURNTEC, dem Fahrtrichtungsanzeiger-System – im Volksmund: Blinker – von Busch+Müller, können Radfahrende beim Abbiegen stets beide Hände sicher am Lenker lassen.

Ganz wie bei motorisierten Zweirädern signalisieren die vier kompakten TURNTEC-Blinker-Einheiten bestens sichtbar jeden Abbiegevorgang. Dabei werden die beiden vorderen Blinker unterm Lenker montiert, während die hinteren seitlich am Gepäckträger in Rücklichtnähe angebracht werden können.

Ebenfalls am Lenker und im ständigen, problemlosen Zugriff der Radfahrenden: der ergonomische Bedien-Wipp-taster LINKS/RECHTS. Falls außerdem ein Fernlichtscheinwerfer oder auch eine signalgebende Hupe vorhanden ist, dient der Taster als platzsparendes Kontrollzentrum für all diese Funktionen. Die Signal- und Stromverbindungen zwischen Taster, Blinker-Einheiten und E-Bike-Akku werden über einen praktisch verlegbaren Kabelbaum hergestellt.

TURNTEC ist ein entscheidender Sicherheitsgewinn für jedes E-Bike und ein Feature, auf das Radfahrende lange

gewartet haben. Aus technischen Gesichtspunkten kann TURNTEC an allen E-Bikes verbaut werden und so ein erheblich angenehmeres Abbiegen ermöglichen. Weniger befriedigend ist die derzeitige Rechtslage, denn TURNTEC ist aktuell ausschließlich zugelassen für S-Pedelecs, für mehrspurige Fahrräder oder für Fahrräder, deren Konstruktion die Handzeichen verdeckt.

Fakten:

- Blinkersystem für E-Bikes
- Vier Blinkeinheiten
- Lenker-Bedientaster – kann auch Fernlicht und Hupe steuern
- Stromversorgung und Signalverbindung via Kabelbaum
- Für E-Bike-Akkus von 12 bis 48 V
- Zugelassen nach StVZO

TURNTEC, Typ 680

Unverbindliche Preisempfehlung: ab 199,90 Euro
Verfügbar: voraussichtlich ab Mitte 2024

Guido Müller/Busch+Müller KG

Schwalbe steigert Recycling-anteil des Green Marathon weiter



Recycelte Fischernetze in Karkasse erhöhen Quote an recycelten und nachwachsenden Materialien auf 80%



Maßstab für umweltfreundliche Reifenentwicklung: der Green Marathon von Schwalbe – Foto: Schwalbe

Schwalbe hat den Green Marathon auf das nächste Level in Sachen Umweltfreundlichkeit gehoben und den Anteil an recycelten und nachwachsenden Materialien von 70% auf 80% gesteigert. Basis dafür ist recyceltes Nylon, das in der Karkasse des Reifens verwendet wird und vollständig Nylon auf Erdölbasis ersetzt. Das unter dem Namen Seawastex verwendete Material stammt aus nicht mehr verwendbaren und weggeworfenen Fischernetzen. Der taiwanische Karkassenhersteller Formosa Taffeta sammelt diese in Taiwan sowohl bei Fischereien als auch aus dem Meer, um daraus Seawastex herzustellen.

Felix Jahn, Leiter der CSR-Abteilung bei Schwalbe: „Die Karkasse macht rund 10% des Gewichts im Green Marathon aus. Dadurch haben wir es bereits ein halbes Jahr nach Vorstellung des Green Marathon geschafft, den Anteil von recycelten und nachwachsenden Materialien im Reifen auf 80% zu erhöhen. So reduzieren wir die Abhängigkeit von erdölbasierten Materialien wie beispielsweise neuem Nylon und senken zusätzlich CO₂eq-Emissionen. Mittelfristig werden wir den Anteil an Seawastex in Schwalbe-Reifen stetig erhöhen.“

Edward Lung, Formosa Taffeta: „Wir freuen uns ungemein, dass Seawastex in der Herstellung von Schwalbes Green Marathon genutzt wird. Es macht uns stolz, Teil dieses Kreislauf-Reifens zu sein. Die Verwendung von Seawastex hilft dabei, Ressourcen zu schonen, marines Leben zu erhalten und unsere Ozeane sauberer zu halten.“

Die weggeworfenen Fischernetze werden gesammelt und gereinigt. Anschließend werden sie chemisch recycelt und zu neuem Nylongarn versponnen. Formosa Taffeta webt daraus die neue Seawastex-Karkasse – mit den gleichen Qualitätsmerkmalen wie jene mit herkömmlichem Nylon. Da der gesamte Prozess von der Sammlung über das Recycling bis hin zu der Produktion von neuem Material in Taiwan stattfindet, entstehen nur geringe Transportemissionen. Insgesamt werden durch Seawastex 49% CO₂eq-Emissionen gegenüber herkömmlichen Nylonkarkassen eingespart.

Der Green Marathon spart im Vergleich zu seinem Vorgängermodell insgesamt 41% CO₂eq ein. Er wird nicht nur aus recyceltem Nylon hergestellt, sondern aus vielen weiteren umweltfreundlichen Materialien, wie u.a.:

- Recycelter Industrieruß von Recyclingpartner Pyrum Innovations AG (direktes Produkt des Schwalbe Recycling Systems)
- Fair Rubber (fair gehandelter Naturkautschuk von zertifizierten Zapferinnen und Zapfern)
- Silica aus Reisschalenasche
- Recyceltes Gummi
- Wulstkerndraht aus recyceltem Stahl
- Ohne neuen Synthesekautschuk

Steffen Jüngst/Schwalbe-Ralf Bohle GmbH

Nicht mehr verwendbare und weggeworfene Fischernetze werden nun für die Herstellung der Karkasse des Green Marathon verwendet. – Foto: Schwalbe



Flexibel Komfort und Sicherheit schaffen



Fahrradparksysteme einfach vom Hersteller mieten

Stadtfeste, Sportwettbewerbe oder Messen: Öffentliche Veranstaltungen stärken den Zusammenhalt und machen Kommunen lebendig und attraktiv. Ihre Besucher freuen sich über sichere und komfortable Stellplätze für ihre Fahrräder und E-Bikes. Eine flexible Lösung für Parksysteme, die nur für einen kurzen Zeitraum benötigt und schnell vor Ort auf- und wieder abgebaut werden müssen, bietet der Stadtmöblierer WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH seinen Kunden.

Das skalierbare Fahrradparksystem Galaxy Rent können Kommunen, Vereine oder andere Veranstalter ganz einfach vom Hersteller mieten. So lassen sich ausgewiesene Parkflächen in das Verkehrsmanagement integrieren und Zufahrtswege für Schausteller, Lieferanten oder Einsatzkräfte von Behinderungen durch Fahrräder freihalten.

Galaxy Rent besteht aus einer selbststehenden, verschraubbaren Stahlkonstruktion mit Anlehnbügeln aus 48 mm starkem, korrosionsbeständigem Rundrohr, das hochstabil ist und gleichzeitig keinerlei Verletzungsgefahr birgt. Fahrräder jeder Bauart können damit standsicher geparkt und an integrierten Stahlösen diebstahlsicher angeschlossen werden.

Ein Galaxy-Rent-System bietet bis zu 32 leicht zugängliche Stellplätze und kann durch eine Reihenverbindung beliebig erweitert werden. So lässt sich jeder Bedarf abdecken, auch bei hohen Besucherzahlen. WSM übernimmt den Versand und die Rückholung der kompletten Anlage, so dass Veranstalter sich nur um einen geeigneten Aufstellplatz – nahe am Durchführungsort – kümmern müssen.

Florian Linke, WSM

Mit dem Fahrradparksystem schaffen Sie schnell und einfach viele Stellplätze. – Foto: WSM GmbH



Das Modell lässt sich zu fast unendlichen Reihenanlagen erweitern. – Foto: WSM GmbH



Selbststehendes und platzsparendes Fahrradanklehnsystem – Foto: WSM GmbH



Gemeinsam Zukunft gestalten

Bürgerbeteiligung und innovative Lösungen für eine nachhaltige Nahmobilität in Bocholt

ROSE



Trendworkshop in der Biketown Bocholt – Foto: Rose Bikes

Städte und Kommunen suchen fortlaufend nach neuen Möglichkeiten, ihre Bürger besser in Entscheidungsprozesse einzubeziehen, um die Umsetzungsgeschwindigkeit und Qualität von Lösungen im Bereich Mobilität zu steigern. Ein innovatives Best-Practice-Beispiel bietet in diesem Zusammenhang die Stadt Bocholt. Mit dem Ziel, die Stadt langfristig zukunftsfähig zu gestalten, wurde die Initiative „Trendwerkstadt“ ins Leben gerufen. Dabei geht es darum, Ideen von Bürgern zu sammeln, um die Stadt nachhaltig voranzubringen und lebenswerter zu machen. Vier Trendworkshops behandeln die Themen Arbeitswelt, Mobilität, Lebensgestaltung und Wohnraumangebote bis 2030. Durch die Einbindung von lokalen Unternehmen und Bürgern wird eine breite Palette von Perspektiven und Bedürfnissen berücksichtigt, was dazu führt, dass Lösungen entwickelt werden, die auf die spezifischen Herausforderungen und Potenziale einer Stadt oder Kommune zugeschnitten sind.

Was können andere Städte und Kommunen von diesem Ansatz bezüglich Mobilität lernen?

Im Rahmen dieses Prozesses wurden neben den Verbesserungsansätzen der freiwilligen Bürger auch die Mobilitätsexperten der Stadt sowie die fachliche Expertise des Unternehmens ROSE Bikes eingebunden. Das Ziel der Workshops ist es, am Ende des Projekts (Ende Mai 2024)

konkrete Verbesserungsvorschläge an die Stadt weiterzugeben, die langfristig zu einem Mehrwert für die Einwohner führen.

Als erster Schritt wurde in der Gruppe untersucht, in welchen Bereichen des Bocholter Mobilitätssystems Verbesserungspotenziale bestehen. Das Thema Radverkehr spielt dabei eine wesentliche Rolle, da das Fahrrad mit einem Anteil von 39% am gesamten Mobilitätsaufkommen eine bedeutende Säule des Bocholter Verkehrssystems bildet. Themen wie beispielsweise die Qualität sowie der Umfang des Radwegenetzes, die Vernetzung des öffentlichen Nahverkehrs mit dem Radverkehr sowie das Thema Fahrradparken in der Innenstadt spielten dabei eine wichtige Rolle.

Der zweite Schritt bestand darin, den Teilnehmern einen Überblick über den Status quo des Bocholter Verkehrssystems zu geben. Hierfür wurden Themen wie der Modal Split, Unfallschwerpunkte, Pendlerströme und das aktuelle Radnetz betrachtet. Mit dem Ziel, den Teilnehmern ein ganzheitliches Bild von Problemstellen zu ermöglichen, wurde durch ROSE Bikes eine Fahrradrouten über Komoot erstellt, die von den Teilnehmern abgefahren werden konnte.

Im nächsten Schritt wurden Best-Practice-Beispiele aus anderen Städten wie Amsterdam, Utrecht, Freiburg oder Gent betrachtet. Hier standen Konzepte wie Fahrradparkhäuser, Vorrangrouten für Radfahrer oder autoarme Innenstädte als Maßnahmen im Fokus, die zu mehr Sicherheit, Platz und Lebensqualität in den genannten Städten geführt haben. Gemeinsam wurde überlegt, welche Maßnahmen in Bocholt angegangen werden können, wie beispielsweise die Integration von Pollern an gefährlichen Fahrradwegen, um die Aufmerksamkeit der Autofahrer zu erhöhen, oder die Teilnahme an der Städte-Initiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ ([lebenswerte-staedte.de](https://www.lebenswerte-staedte.de)). Ein weiterer Vorschlag, war es die Fahrradparkflächen im innerstädtischen Raum

zu erhöhen, um es für die Bürger so attraktiv wie möglich zu machen, mit dem Fahrrad in die Stadt zu fahren. Städte und Kommunen können anhand der „Trendwerkstadt“ sehen, dass die Einbindung der Bürger und Experten einen wertvollen Beitrag zur Entwicklung maßgeschneiderter Lösungen im Bereich Mobilität leisten kann. Solche partizipativen Ansätze fördern nicht nur die Akzeptanz von Maßnahmen, sondern tragen auch dazu bei, dass die Bedürfnisse und Perspektiven der Bevölkerung besser berücksichtigt werden. Ziel sollte es sein, Projekte dieser Art zukünftig häufiger durchzuführen, um eine nachhaltige und lebenswerte Entwicklung in Städten und Gemeinden voranzutreiben.

Marlon Schmidt/ROSE Bikes

Tarifeinigung der TdL ermöglicht Dienstrad-Leasing

JOBRAD

Durchbruch fürs Fahrrad-Leasing: Diensträder sind seit Januar 2024 auch für Tarifangestellte der Länder möglich

Im Dezember 2023 haben sich die Arbeitgebenden und die Gewerkschaften auf einen neuen Tarifvertrag der Länder (TV-L) geeinigt. Eine neue Regelung ermöglicht es allen Bundesländern (außer Hessen, siehe Info) seit dem 1. Januar 2024, ihren Beschäftigten Fahrrad-Leasing anzubieten. Dadurch haben potenziell rund 850.000 Tarifangestellte, die bisher vom Fahrrad-Leasing per Gehaltsumwandlung ausgeschlossen waren, die Möglichkeit, ein Dienstrad über ihren Arbeitgebenden zu beziehen.

Bisher stand Fahrrad-Leasing meistens nur Landesbeamtinnen und -beamten offen – Pioniere sind hier Baden-Württemberg und Hamburg. Mit der Tarifeinigung wurde nun die Gleichbehandlung von Beamten und Angestellten erreicht.

NRW hatte bereits im Dezember 2023, nach Abschluss der Tarifverhandlungen, die 1:1-Übertragung des Tarifergebnisses für den öffentlichen Dienst auf den Beamtenbereich von der Landesregierung beschlossen. Fahrrad-Leasing soll im Zuge dessen mit den teilhabenden Verbänden erörtert werden. NRW möchte dadurch, neben weiteren finanziellen Anreizen, attraktivere Arbeitsbedingungen schaffen und hat sich ebenfalls mit seinem Fahrrad- und

Nahmobilitätsgesetz dazu verpflichtet, eine Vorbildfunktion im Bereich der Nahmobilität einzunehmen.

Info: Der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst der Länder (TV-L) ist der seit dem 1. November 2006 geltende Tarifvertrag für die Beschäftigten von 15 der 16 Bundesländer. In der Tarifgemeinschaft deutscher Länder (TdL) sind alle Bundesländer außer Hessen organisiert. Verhandelt wird der Tarifvertrag mit den Gewerkschaften ver.di, DBB Beamtenbund und Tarifunion, GEW, IG BAU, GdP.

Colin Pöstgens/JobRad GmbH



Der neue Tarifvertrag eröffnet über 850.000 Angestellten im öffentlichen Dienst die Nutzung von Leasing-Fahrrädern. – Foto: Jobrad GmbH

Termine 2024



1. MAI BIS 30. SEPTEMBER STADTRADELN

21 Tage radeln für ein grünes Klima – die internationale Kampagne „STADTRADELN“ des Klima-Bündnisses ruft einmal im Jahr auf dazu, auf das Fahrrad umzusteigen und gemeinsam möglichst viele CO₂-freie Kilometer zu sammeln. Auch in NRW-Kommunen wird um die Wette geradelt und so ein Zeichen für Klimaschutz und Radverkehrsförderung gesetzt. Die Möglichkeit zur Anmeldung finden Sie unter: <https://www.stadtradeln.de/home>

4.–5. JUNI Fachkonferenz für Fußgänger:innen 2024 in Wien

„Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft – Transformation öffentlicher Räume & lebenswerte Straßenräume“ – so heißt das Motto der zweitägigen Konferenz. Im Zentrum stehen Vorträge, Workshops, Good Practice sowie Networking-Events und Walkshops. Weitere Informationen finden Sie unter: <https://www.walk-space.at/index.php/projekte/konferenz/konferenz-wien-2024/programm-2024>

18.–21. JUNI Velo-city 2024 in Gent

Auf der Velo-city kommen neueste Fahrradinnovationen, städtische Fahrradinfrastruktur und aktive Fahrradpolitik zusammen. Die globale Plattform des Radverkehrs fördert den Wissensaustausch und die Förderung

aktiver und nachhaltiger Mobilität auf allen Ebenen. „Connecting through cycling“ lautet das Schwerpunktthema der diesjährigen Velo-city-Konferenz, die im belgischen Gent stattfindet. Alle Infos unter: <https://www.velo-city-conference.com/>

03.–7. JULI EUROBIKE in Frankfurt

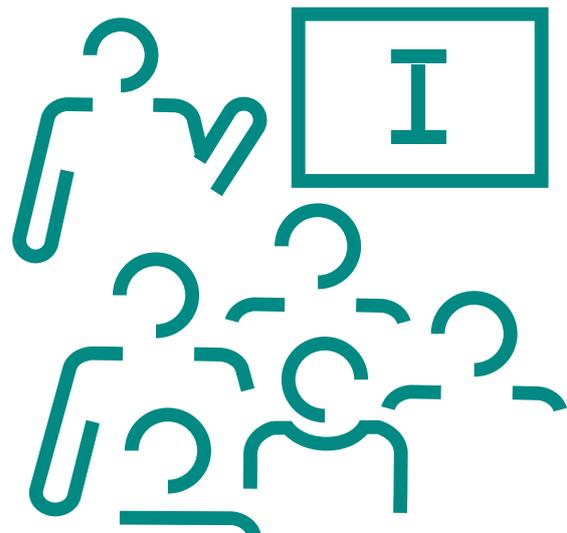
Am Puls der Branche: Die EUROBIKE ist nicht nur die Plattform für die internationale Fahrradindustrie, sie bietet auch zahlreiche Trendthemen für die Mobilitätsbranche. Die weltweite Leitmesse bietet Vertreter:innen aus den Bereichen Radsport und Future Mobility neue Impulse, Potenziale und Networking für eine innovative Mobilitätswende. Das Programm auf einen Blick finden Sie unter: <https://www.eurobike.com/de/>

16.–23. SEPTEMBER Europäische Mobilitätswoche

Jedes Jahr im September begeistert die Europäische Mobilitätswoche (European Mobility Week) Jung und Alt für nachhaltige urbane Mobilität. Die Initiative der Europäischen Kommission regt Bürger:innen dazu an, das Mobilitätsverhalten in Städten und Gemeinden hin zu aktiver Mobilität, öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen sauberen, intelligenten Verkehrslösungen zu ändern. Weitere Informationen unter: <https://mobilityweek.eu/home/>

5. – 6. NOVEMBER Fahrradkommunalkonferenz 2024 in Hannover

Auch in diesem Jahr kommen Fahrradexperten aus ganz Deutschland auf der wichtigsten Radverkehrskonferenz auf kommunaler Ebene zum kollegialen Fachaustausch zusammen. Die diesjährige Ausgabe findet in Hannover statt und bietet den Radverkehrsverantwortlichen die Möglichkeit, sich über aktuelle Themen der Radverkehrsplanung und -förderung zu informieren. Veranstalter sind das Mobilitätsforum Bund und die Stadt Hannover. Detaillierte Informationen unter: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Netzwerke/Netzwerkveranstaltungen/Fahrradkommunalkonferenz/fahrradkommunalkonferenz_node.html



Paris wird zur riesigen Fußgängerzone



In Paris wird der Fußverkehr massiv gestärkt. –

Foto: u_a8a2cd8rlm@pixabay

In Paris werden rund 65% der Wege zu Fuß zurückgelegt. Zwischen 2010 und 2020 ist der Anteil um 12% gestiegen. Mit dem „Paris, priorité piéton“ (Fußgängerplan) will die französische Hauptstadt im Zeitraum von 2023 bis 2030 Zufußgehenden Vorrang einräumen: Ein 100 Hektar großer Fußgängerraum soll in Paris entstehen. Dieser beinhaltet u.a. mehr grüne Gehwege, mehr Fußgängerzonen, mehr Kinderstraßen, um noch mehr Menschen das Zufußgehen zugänglicher und sicherer zu machen sowie dem Fußverkehr mehr Platz und Bedeutung zu geben. Auch die Orientierung in den Pariser Bezirken soll durch ausreichend viele und gut lesbare Straßenschilder verbessert werden. Für mehr Komfort sorgen u.a. mehr Wasserfontänen und Schattenplätze für Zufußgehende sowie verlängerte Öffnungszeiten der öffentlichen Parks bei Hitzeperioden und im Sommer. Für den Fußgängerplan investiert die Metropole insgesamt 300 Mio. Euro. Auch Verkehrssicherheit spielt eine große Rolle. Jeder Bezirk wird z.B. mit „Fußgängerherzen“ ausgestattet, einer großflächigen verkehrsberuhigten Zone (ZTL). Schon 2017 hat Paris für Aufsehen gesorgt, als es einen 2,5 km langen Abschnitt des Seine-Ufers zur verkehrsfreien Fußgängerzone erklärte. Nun soll die Gesamtlänge der Pariser Boulevards und Alleen bis 2030 zu einer 12 km langen Fußgängerzone werden. Paris will mit dem Fußgängerplan einen Paradigmenwechsel vorantreiben und sich durch die Schaffung einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt in Sachen Klimaschutz positionieren.

Weitere Informationen unter: www.paris.fr/paris-a-pied

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

Titelbild: Stadt Aachen

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)

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

© Krefeld, Mai 2024

Mit freundlicher Unterstützung

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



UNTERNEHMEN
FAHRAD!



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

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