

nahmobil

No.24 – NOVEMBER 2024

Linksseitige Radwege

Was Sie bei Radverkehr in
Gegenrichtung beachten sollten

Seite 34

„Grünes Zimmer“ in Dortmund

Temporäre Begrünung zum
Hitzeschutz in der Nordstadt

Seite 36

Schulstraße erleben!

Aachen testet Schulstraßen

Seite 50

Fuß- und Radverkehr im ländlichen Raum

Ab Seite 8

Zählgeräte für Mitgliedskommunen

Mobile Zählgeräte für temporäre Verkehrszählungen in Ihrer Kommune.

Das kostenfreie Leihangebot für AGFS-Kommunen.

Zur Unterstützung bei Ihrer Planung, Evaluation und Monitoring des Fuß- und Radverkehrs.



Schlauchsystem Tubes
von Eco-Counter



Wärmebildsystem PYRO Box
von Eco-Counter



Videosensorik mit KI-Auswertung
von Bernard-Ingenieure

www.agfs-nrw.de

Unternehmen FahrRad!

Ein strategisches Bündnis von Unternehmen und Verbänden aus der Fahrradwirtschaft zur Förderung des Radverkehrs in NRW.

Vielen Dank an unsere Partner!



UNTERNEHMEN
FAHRRAD!



ROSE



SCHWALBE

busch+müller



VSF für Mensch
und Rad

JOBRAD



CROOZER



www.agfs-nrw.de

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

für die AGFS NRW brechen neue Zeiten an: Ab 2025 werden wir erstmals institutionell durch das Land NRW gefördert. So steht es im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz. Damit verändern sich auch unsere Aufgaben und die Erwartungen des Landes an uns. Zukünftig werden wir über unsere bewährten Formate für die Mitglieder hinaus auch Angebote für alle Kommunen in Nordrhein-Westfalen entwickeln und umsetzen. Damit soll das im Gesetz verankerte Ziel von landesweit 25% Radverkehrsanteil am Modal Split schneller erreicht werden.

Auf dasselbe Ziel zahlt die Umsetzungsinitiative ein, die wir Anfang des Jahres ins Leben gerufen haben. Die schnellere Umsetzung sicherer und durchgehender Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr ist essenziell, wenn mehr Menschen von gesunden und umweltfreundlichen Mobilitätsoptionen überzeugt werden sollen. Bei einem parlamentarischen Frühstück im September 2024 haben wir die Idee hinter der Initiative im Landtag vorgestellt und sind dort auf offene Ohren gestoßen.

Außerdem werden wir den Leitfaden Sofortmaßnahmen um neue Hinweise zu schnell umsetzbaren Maßnahmen für den Fußverkehr erweitern. Bislang enthielt er zehn Datenblätter mit einer Auswahl von strecken- und punktbezogenen Maßnahmen überwiegend für den Radverkehr. Der Leitfaden ist als Loseblattsammlung erschienen und wird laufend fortgeschrieben. Dabei sind wir auch auf Ihre Mitwirkung angewiesen: Senden Sie uns Informationen zu passenden Maßnahmen gerne jederzeit zu.

Eine schnelle Umsetzung ist auch in den ländlichen Regionen NRWs dringend notwendig. Dort verunglücken immer mehr Radfahrende, weil sichere Wege fehlen. Über die Herausforderungen und Chancen für die Nahmobilitätsförderung jenseits der Städte erfahren Sie mehr im Schwerpunkt 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

- 08 Schnelle Maßnahmen für den Radverkehr im ländlichen Raum

Titelthema

- 10 Wenn sichere Rad- und Fußwege Autofahrten ersetzen

- 14 Konzepte für Wirtschaftswege

- 16 Radlogistik in ländlichen Räumen

- 18 Nahmobilität im ländlichen Raum

Zahlen – Daten – Fakten

UMSETZUNGSINITIATIVE

- 20 1. Parlamentarisches Frühstück der AGFS NRW

- 21 Verstetigung der AGFS-Umsetzungsinitiative

INTERVIEW

- 22 In großen Schritten zur Mobilitätswende
Landrat Christoph Rüter im Interview

AUS DER AGFS NRW

- 25 Facharbeitskreise der AGFS NRW

- 26 Neues aus der AGFS NRW

- 28 Mitgliederversammlung 2024

AUS DER AGFS NRW

- 30 „PLANE DEINE STADT!“
an der Hochschule Bochum

- 32 Weiterentwicklung von Aktion Licht

- 33 Fachtagung 2025: Wir machen die Wege frei!

- 33 StVO-Novelle tritt in Kraft

PLANUNGSTECHNISCHE FRAGESTELLUNGEN

- 34 Linksseitige Radwege

Titelthema

- 35 Rahmenbedingungen für Verkehrsversuche

FUSSVERKEHR

- 36 „Grünes Zimmer“ in Dortmund

Titelthema

- 36 Pilotprojekt für sicheren Fußverkehr
in Heiden startet

- 37 Wettbewerb zum „Zu-Fuß-zur-Schule-Tag“
in Düsseldorf

INFRASTRUKTUR

- 38 Coesfeld verbessert Anbindung an die
RadBahn Münsterland

- 38 Mehr Sicherheit durch Sichtbarkeit
in Düsseldorf

- 39 Infrastrukturausbau in Düsseldorf

- 41 Mönchengladbach verlängert
Radschnellverbindung

- 42 Umsetzung baulich geschützter Radverkehrs-
anlagen mittels Flexpfosten in Aachen



Interview Seite 22

**Ich rate meinen Kolleginnen
und Kollegen, innovative Ideen
zu verfolgen und sich nicht
von möglichen Hürden
abschrecken zu lassen.**

*Christoph Rüter,
Landrat des Kreises Paderborn*

INFRASTRUKTUR

- 43 Einrichtungs-Fahrradstraße im zentralen Campusbereich in Aachen
- 44 500 Fahrrad-Piktogramme in Minden
- 45 Aktuelles zum Radverkehr in Köln
- 48 Dortmunder Radwall wächst weiter
- 48 Erster Abschnitt des Hoesch-Hafenbahn-Radweges fertig
- 49 Leverkusen strebt weiteren Ausbau von Fahrradstraßen an

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 50 „Schulstraße erleben!“ in Aachen
Titelthema
- 51 „Goldi go! macht mobil“ in Mönchengladbach
- 52 Geisterradler-Kampagne in Bochum gestartet
- 52 Erste Schulstraße in Mönchengladbach
- 53 Bergkamen: Energieschub für deinen Akku
- 54 Fahrradquartiersgaragen in Düsseldorf mit EUROBIKE AWARD 2024 ausgezeichnet
- 56 Neue Piktogramme auf der Lippebrücke
- 56 Praktikantenaustausch zwischen der US-Stadt Fresno und der Stadt Münster
- 57 Europäische Mobilitätswoche 2024 im Kreis Viersen

TOURISMUS

- 58 Neue Trends im Fahrradtourismus
- 58 Erfolgreiche Premiere für den Hiking Day Ruhr

TOURISMUS

- 59 Neue Markierungen für mehr Sicherheit auf der Rheinischen Bahn in Essen
- 59 „Raus in die Natur“: Nach dem Wandern folgt nun der Radverkehr
- 60 Radfahren im Revier: radrevier.ruhr ist top

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 61 „Unternehmen FahrRad!“ zu Gast bei SKS GERMANY
- 61 SKS GERMANY erneut „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“
- 62 Klimaneutrale Nahmobilität im Oberbergischen Kreis
- 62 Charity-Tour sammelt für krebskranke Kinder
- 63 Schwalbe stellt 70% seines Sortiments auf Kreislaufreifen um
- 64 Bocholt gestaltet die Nahmobilität grüner und nachhaltiger
- 65 Dienstrad ausschreiben leicht gemacht
- 65 Nordrhein-Westfalen schafft Möglichkeit zum Fahrradleasing!

TERMINE

BEST PRACTICE



Fahrradboom ungleich verteilt

Nicht jeder kann sich ein Auto leisten. Aber selbst ein verkehrssicheres Fahrrad ist für armutsgefährdete Menschen oft zu teuer. Die Ergebnisse des Projekts Social2Mobility zeigen, dass der Fahrradboom bislang vor allem durch Menschen mit einem höheren Bildungsabschluss getragen wird, während armutsgefährdete Personen das Rad trotz der günstigeren Anschaffungspreise deutlich seltener nutzen. Nicht nur besitzen sie häufiger kein Fahrrad, ihnen fehlt oft auch die Fahrpraxis. Zudem leben sie häufiger in Gegenden, die für den Radverkehr nicht gut erschlossen sind. Der Handlungsleitfaden Radfahren und Teilhabe richtet sich mit konkreten Maßnahmenbeispielen an Kommunen, Vereine und Einrichtungen, die Fahrradmobilität und soziale Teilhabe für alle fördern möchten.



The Social Power of Cycling

Radfahren ist nicht nur gesund, sondern fördert auch das gesellschaftliche Miteinander. Die positiven Auswirkungen der Radverkehrsförderung rücken immer öfter in den Fokus der Fachöffentlichkeit. Die Velo-city conference 2025 in Gdańsk legt mit dem Schwerpunkt „Energizing Solidarity“ den Fokus auf den Mehrwert, den radfreundliche Verkehrsplanung für gerechte und gleichwertige Lebensverhältnisse und das Miteinander in unseren Städten und Gemeinden hat.

nahmobil/Heft 24/2024

Wie radelt es sich in Ihrer Kommune?

Wie zufrieden sind die Bürger:innen mit der Fahrradfreundlichkeit? Beim ADFC-Fahrradklima-Test haben Radfahrer:innen noch bis zum 30. November 2024 die Möglichkeit, die Situation für den Radverkehr in ihren Städten und Gemeinden zu bewerten. Planer:innen können die Ergebnisse und Hinweise aus der Bevölkerung für gezielte Verbesserungen der Infrastruktur nutzen und ihre Stärken und Schwächen herausfinden. Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und findet 2024 zum elften Mal statt. An der letzten Befragung haben 245.000 Personen teilgenommen.

<https://fahrradklima-test.adfc.de/>

Abstellanlagen: Der Standort entscheidet

Sichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen sind ein wichtiger Faktor für die Radverkehrsförderung. Aber wo sollte die Abstellanlage stehen, um Radfahrer:innen die bestmögliche Erreichbarkeit zu bieten? Die Infostelle Fahrradparken gibt in ihrem ersten Whitepaper „Standortwahl und Flächenklärung“ Hinweise und Tipps zum richtigen Standort und berücksichtigt dabei relevante Anforderungen der Regelwerke, Aspekte rund um die Barrierefreiheit bis hin zu Abstandsgeboten zu Bahnanlagen. Insgesamt fünf Whitepaper rund um das Fahrradparken sind geplant.

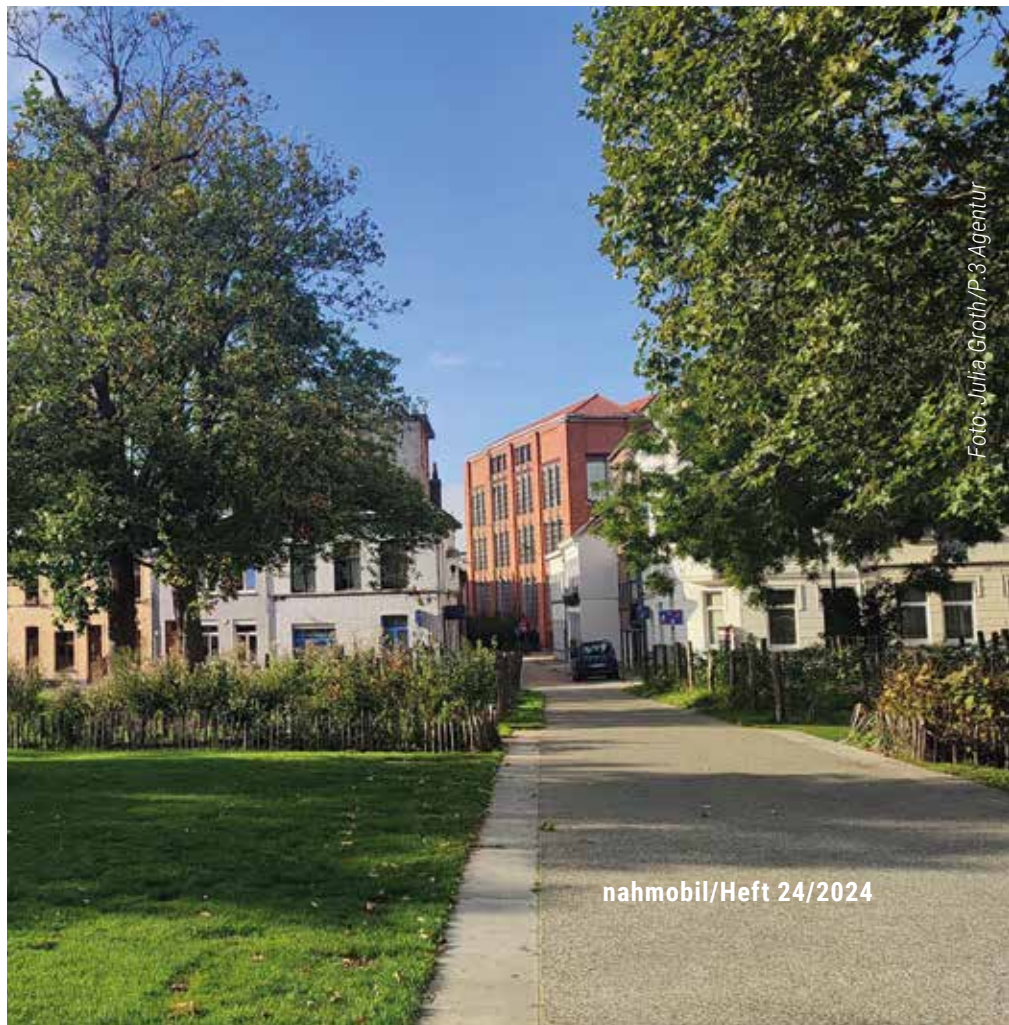


Mehr Parkraum in Kommunen

Parkplätze an Supermärkten oder Bürogebäuden stehen nach Feierabend meist leer. Die Agora Verkehrswende hat analysiert, in welchen Fällen es sich lohnt, Parkplätze im privaten Raum für eine Mehrfachnutzung zu erschließen. Denn eine einfache Antwort gibt es nicht. Jeder Parkplatz, jede Situation ist anders. Die Broschüre „Parken nach Feierabend und Ladenschluss“ gibt Hinweise, mit denen sich Lokalpolitik, Verwaltung oder auch Planer:innen dem Thema Mehrfachnutzung nähern können.

Klimafolgenanpassung als Chancen für Kommunen?

77% der Kommunen in Deutschland sind laut einer Umfrage des Umweltbundesamtes in den vergangenen zehn Jahren von den Folgen des Klimawandels betroffen gewesen. Städte und Gemeinden sind die zentralen Orte für die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen. Hier besteht die Chance, positive Effekte des Klimaschutzes für die Bürger:innen erlebbar zu machen. Denn Klimaschutzmaßnahmen, wie die Förderung des Fuß- und Radverkehrs oder die Begrünung öffentlicher Räume, bewirken gleichzeitig eine Steigerung der Lebensqualität vor Ort. Der nun erschienene Bericht zur Umfrage des Umweltbundesamtes liefert Anregungen, Informationen zum kommunalen Klimaschutz mehr zu bündeln, und bietet interessante Einblicke in die Klimaschutzaktivitäten der deutschen Kommunen.





Schnelle Maßnahmen für den Radverkehr im ländlichen Raum

Ein Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität

Wenn es um Mobilität geht, stehen ländliche Räume vor besonderen Herausforderungen. Für die meisten Strecken wählen die Menschen nach wie vor das Auto und der öffentliche Nahverkehr bietet keine attraktive Alternative. Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs ist deshalb von entscheidender Bedeutung – nicht nur als Beitrag zum Klimaschutz, sondern auch zur Verbesserung der Lebensqualität, der sozialen Teilhabe und der Verkehrssicherheit.

Radverkehr als Schlüssel zur Mobilitätswende

Bislang gilt häufig: Wer auf dem Land wohnt, kommt um ein eigenes Auto nicht herum. Das ist besonders für die jüngere Generation sowie für ältere Menschen problematisch, die kein Auto besitzen oder nicht fahren können oder dürfen. Wenn sichere Fußwege in den Dörfern und gut ausgebaute Radwege zwischen den Gemeinden fehlen, werden ganze Generationen von einer selbstständigen Mobilität abgehalten.

Dabei liegen auch auf dem Land viele Ziele in einem Umkreis von 10 bis 20 Kilometern – eine Distanz, die mit dem E-Bike selbst auf hügeligem Terrain gut zurückgelegt werden kann. Gerade in ländlichen Gemeinden, in denen das Auto bisher das dominierende Verkehrsmittel ist, kann die Förderung des Radverkehrs den Individualverkehr reduzieren und die Abhängigkeit vom Auto verringern. Der Bedarf ist da, und viele Menschen wären bereit, ihre Mobilität umzustellen, wenn es sichere, bequeme und durchgängige Wege gäbe.

Kommunale Daseinsvorsorge und Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs ist eng mit der kommunalen Daseinsvorsorge verknüpft, also der Bereitstellung grundlegender Infrastrukturen und Dienstleistungen, die für ein gutes Leben notwendig sind. Der Bau sicherer Radwege gehört daher zur Grundaufgabe jeder Kommune, um ihren Bürger:innen eine verlässliche, sichere und nachhaltige Mobilität zu ermöglichen.

Auch im Hinblick auf den demografischen Wandel spielen sichere Radwege eine zentrale Rolle: Ältere Menschen sind zunehmend auf alternative Mobilitätsformen angewiesen. Kommunen, die ihre Verkehrsinfrastruktur an diese Bedarfe anpassen, leisten einen wichtigen Beitrag zur sozialen Teilhabe und stärken die Lebensqualität aller Altersgruppen.

Potenziale für den ländlichen Raum

Neben den ungenutzten Potenzialen für den Klimaschutz steigert die Förderung der Nahmobilität die Lebensqualität vor Ort. Kinder und ältere Menschen können sich sicherer und selbstständiger bewegen. Lokale Geschäfte und Einrichtungen sind für Menschen ohne Auto leichter erreichbar. Die Dörfer werden attraktiver, nicht nur für junge Familien, die sich in ländlichen Regionen niederlassen möchten, sondern auch für Touristen, die zunehmend nach nachhaltigen und umweltfreundlichen Reiseoptionen suchen.

Darüber hinaus spielt auch die Gesundheit eine wichtige Rolle. Fuß- und Radwege fördern die Bewegung und damit die Gesundheit der Menschen. Besonders in einer Zeit, in der Bewegungsmangel eine immer größere Herausforderung darstellt, können sichere und attraktive Fuß- und Radwege dazu beitragen, dass die Menschen im Alltag mehr Bewegung in ihr Leben integrieren.

Steigende Unfallzahlen – ein Warnsignal

Doch trotz der zahlreichen Vorteile ist die Realität auf dem Land oft eine andere: In vielen ländlichen Regionen steigen die Zahlen verunglückter Radfahrer:innen und Fußgänger:innen kontinuierlich an. Schlechte oder fehlende Radwege, unsichere Querungsmöglichkeiten und ein hoher Anteil an motorisiertem Verkehr sorgen für Konflikte und gefährliche Situationen.

Laut der Unfallforschung der Versicherer (UDV)¹ ist die Unfallgefahr auf Landstraßen signifikant höher als in städtischen Gebieten. Besonders gefährlich sind Straßenabschnitte ohne separate Radinfrastruktur, wo sich Rad- und Autoverkehr bei hohem Geschwindigkeitsunterschied eine Fahrbahn teilen müssen.

Schnelle Maßnahmen – warum Handlungsdruck besteht

Die steigenden Unfallzahlen sind ein klares Signal, dass schnelles Handeln erforderlich ist. Kommunen können es sich nicht leisten, lange Planungs- und Realisierungsphasen für den Bau von Radinfrastruktur abzuwarten. Viel-

mehr müssen kurzfristige, sofort umsetzbare Maßnahmen ergriffen werden, um die Sicherheit zu erhöhen und den Radverkehr attraktiver zu machen.

Zu diesen schnellen Maßnahmen gehören etwa temporäre Radverkehrsanlagen, die durch einfache Markierungen oder Barrieren vom Kfz-Verkehr getrennt werden. Auch Fahrradstraßen, in denen der Radverkehr Vorrang hat, oder Schutzstreifen, die dank eines Erlasses des Ministeriums für Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW (MUNV NRW) mittlerweile auch außerorts möglich sind, können kurzfristig umgesetzt werden. Diese Maßnahmen erfordern weniger Planungszeiten, sind kostengünstig und bringen schnell spürbare Verbesserungen für die Verkehrssicherheit.

Neue Lebensstile – neue Mobilitätsbedürfnisse

Auch die sich verändernden Lebensstile im ländlichen Raum unterstreichen die Dringlichkeit. Immer mehr Menschen ziehen aus den Städten aufs Land, um der Hektik und den hohen Mietpreisen zu entkommen. Doch viele dieser Neu-Landbewohner bringen städtische Mobilitätsgewohnheiten mit: Sie sind es gewohnt, das Fahrrad für kurze Strecken zu nutzen, haben oft kein Auto und möchten bewusst darauf verzichten. Häufig gehört für diese Gruppe auch das Lastenfahrrad zu den alltäglichen Verkehrsmitteln.

Diese wachsende Bevölkerungsgruppe erwartet auch im ländlichen Raum eine Infrastruktur, die das Radfahren sicher und angenehm macht. Kommunen, die diese Bedürfnisse ignorieren, versäumen eine wichtige Chance, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der ländliche Raum darf nicht zurückbleiben

Die Förderung des Radverkehrs bietet eine nachhaltige Lösung für viele der Mobilitätsprobleme, die abseits der Städte besonders akut sind. Schnelle Maßnahmen können kurzfristig die Verkehrssicherheit verbessern und langfristig die Lebensqualität erhöhen. Kommunen, die jetzt handeln, erfüllen nicht nur ihre Pflicht zur Daseinsvorsorge, sondern schaffen attraktive Lebensbedingungen für eine zukunftsfähige Mobilität.

Julia Groth/Michael Vieten/P.3 Agentur

Quelle:

1. Analyse schwerer Radunfälle auf Landstraßen ([udv.de](https://www.udv.de))

Verkehrswende auf dem Land

Wenn sichere Rad- und Fußwege Autofahrten ersetzen

Der Pkw dominiert die Alltagsmobilität auf dem Land. Aber erste Kreise, Gemeinden und Ortschaften denken um. Im Kreis Steinfurt, in der Hansestadt Warburg oder auch in Pleidelsheim in Baden-Württemberg tut sich was für den Rad- und Fußverkehr.

Der ländliche Raum ist das Sorgenkind der Verkehrswende. Ohne Auto geht's dort nicht. 90% der Haushalte besitzen einen Pkw und nutzen ihn für fast alle Wege. Das hat Folgen. Laut Umweltbundesamt emittiert der Einzelne im ländlichen Raum täglich 60% mehr CO₂ als Großstädter. Allerdings sind sich Wissenschaftler und Verkehrsexperten längst einig: Auch in kleinen Ortschaften und ländlicheren Regionen ist mehr Rad- und Fußverkehr möglich, wenn die Infrastruktur attraktiv und sicher ist.

„Viele der Alltagswege zum Bäcker, dem besten Freund oder der Bushaltestelle im Nachbarort sind auch dort nur wenige Kilometer lang“, sagt Caroline Huth, wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Technischen Hochschule Wildau im Fachbereich Radverkehr. Oftmals sei die Landstraße als einzige Verbindung in den Nachbarort jedoch eine unüberwindbare Hürde. „Wenn Radfahrende und Autos sich die Fahrbahn teilen, ist das Geschwindigkeitsgefälle zu groß“, sagt Huth. Radfahrende werden mit 70 oder 100 km/h überholt. Das kann gefährlich sein beziehungsweise wird subjektiv als nicht sicher wahrgenommen. „Wer auf dem Land den Anteil des Radverkehrs steigern will, muss den Menschen sichere und attraktive Radwege anbieten“, sagt Huth weiter.

Die Stadt Warburg im Kreis Höxter im Osten Nordrhein-Westfalens hat in diesem Jahr so einen Radweg eröffnet. Die neue 2,5 bis 3 m breite Route startet am Sportplatz der Ortschaft Herlinghausen (rund 400 Einwohner) und führt über einen neu ausgebauten Wirtschaftsweg durchs Rautental einen Bachlauf entlang. Über eine neue Brücke können die Radfahrenden den Bach queren und bis in die 70-Einwohner-Ortschaft Dalheim fahren.

Ortschaften verbinden

„Der Radweg ist ein wichtiger Lückenschluss in unserem Radwegenetz“, sagt Jan Kolditz, Mobilitätsmanager der Stadt. Die Verwaltung will die 16 kleinen Ortschaften rund um die Kernstadt per Radweg vernetzen und zudem sichere Radrouten ins Zentrum schaffen. Das lohnt sich. Oft sind die Ortschaften gerade mal 3 bis 4 km vom Stadtrand entfernt, die Strecken zwischen den Ortschaften häufig sogar noch kürzer. „Das sind gute Distanzen für Radfahrende“, sagt Kolditz.



Ungewöhnliche Markierungen sorgen in Warburg für mehr Aufmerksamkeit.
– Foto: Hansestadt Warburg

In der Theorie sind viele der Ortschaften bereits heute über bestehende Wirtschaftswegen erreichbar. Dann aber teilweise nur über lange Umwege und steile Anstiege. „Das verlängert die Fahrzeit drastisch und ist deshalb unattraktiv“, sagt Kolditz weiter. Die Mobilitätswende brauche attraktive Alltagsradwege, damit die Menschen aus den umliegenden Ortschaften schnell von A nach B kommen.

Bundesländer verbinden

Das gilt für die Kurzstrecke ins Nachbardorf, aber auch für Langstrecken Richtung Höxter und Paderborn oder ins angrenzende Bundesland Hessen. „Von Herlinghausen sind es nur 800 m bis zur Landesgrenze“, sagt Kolditz. Auch deshalb habe Warburg den neuen Radweg Dalheim–Herlinghausen gebaut. „Weil damit der Anschluss ans hessische Radwegenetz ins 30 km entfernte Kassel vorbereitet wird.“

Mit dem E-Bike auf die Langstrecke

Die Elektrifizierung der Fahrräder hat das Alltagsradeln verändert. Mit der Motorunterstützung sind längere Distanzen von 10 oder 20 km auch für untrainierte Radfahrende möglich. Der Kreistag in Steinfurt hat 2020 auf diese Entwicklung reagiert und ein Radverkehrskonzept beschlossen, das die Ober-, Mittel- und Grundzentren sowie bedeutende Ortschaften und Einrichtungen miteinander verbindet. Als der Bund 2021 mit dem Programm „Klimaschutz durch Radverkehr“ auch investive Projekte förderte, konnte der Kreis mit der „Triangel“ eines seiner zentralen Vorhaben umsetzen. Die Triangel ist eine ca. 62 km lange Veloroute, die im Kreis Steinfurt die Kommunen Metelen, Ochtrup, Wettringen, Neuenkirchen, Rheine und Steinfurt verbindet.

Heute führt die 3 m breite Veloroute über alte Bahntrassenradwege, umgebaute Wirtschaftswege, Fahrradstraßen innerorts und außerorts durch Wiesen, Landschaftsschutzgebiete und Ortschaften in die verschiedenen Kommunen. Der Umbau war Detailarbeit. „An über 150 Kreuzungen haben wir für den Radverkehr die Vorfahrt geändert“, sagt Udo Schneiders, Leiter des Amtes für Planung, Naturschutz und Mobilität in Steinfurts Kreisverwaltung. Einige Knotenpunkte mit Wirtschaftswegen wurden aufgepflastert oder mit Berliner Kissen versehen, um den querenden Autoverkehr zu bremsen. „Auf einem der Wirtschaftswege haben wir Ausweichbuchten eingerichtet, damit sich Radfahrende und Landwirte komfortabel begegnen können“, sagt Schneiders.

Es wurde darauf geachtet, dass an den Kreuzungen gute Sichtbeziehungen entstehen und „auf der gesamten Strecke gibt es nun obendrein retroreflektierende Markierungen, die selbst bei schlechten Sichtverhältnissen die Straßenränder klar kennzeichnen“, sagt Schneiders.



Warburgs erste Fahrradstraße wurde 2023 auf einer der wichtigsten Verbindungen für den Radverkehr eingerichtet. –

Foto: Hansestadt Warburg

160.000 Menschen können heute laut dem Amtsleiter auf der Triangel zur Arbeit, zur Schule, zu Freunden oder zum Einkaufen fahren. Die Mobilitätsenerhebung von November 2022 zeigt: Im Vergleich zum Jahr 2011 ist der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, um 3% gestiegen und der Anteil der Autofahrten um 2% gesunken. Die Triangel ist ein wichtiger Baustein für die Verkehrswende im Kreis.

Der Kreis hat die Triangel zum Kreisradweg deklariert und übernimmt u.a. auch den Winterdienst. Damit garantiert er eine Verkehrssicherung und Unterhaltung aus einem Guss und entlastet die Kommunen, die den Bau der Triangel maßgeblich mitgestaltet haben. „Jede Kommune hat einen Baustein des Projekts in grundsätzlicher Weise bearbeitet, wie etwa die adaptive insektenfreundliche Beleuchtung“, sagt Schneiders. Der einheitliche Standard erleichtert die Wartung und hat einen hohen Wiedererkennungseffekt.

Rund 7 Mio. Euro hat die Triangel insgesamt gekostet. 70% der Kosten übernahm der Bund, die verbleibenden 30% zahlten je zur Hälfte der Kreis Steinfurt und die sechs beteiligten Kommunen. Die Investition hat sich gelohnt. Laut Schneider ist die Triangel die am stärksten befahrene Radroute im Kreis.



Ein einseitiges Parkverbot verbessert die Situation für den Fußverkehr. –

Foto: Öko-logisch mobil in Pleidelsheim

45% Radanteil möglich

Das Potenzial für mehr Radverkehr ist auch auf dem Land groß. Experten des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung ISI haben berechnet, dass der Radverkehrsanteil dort auf einen Anteil von 45% am Gesamtverkehr steigen kann. Die Voraussetzung dafür ist eine Infrastruktur auf hohem Niveau, ähnlich wie in den Niederlanden. Dazu gehören ein sicheres Radwegenetz, eine gute Anbindung an den ÖPNV und den Fernverkehr sowie der Umbau der Kommunen zu einer Stadt der kurzen Wege.

Was fantastisch klingt, ist in Emsdetten im Kreis Steinfurt bereits Alltag. In der 37.000-Einwohner-Stadt sind die zentralen Ziele weitestgehend zu Fuß oder per Rad erreichbar. Die Stadt hat bereits einen Radverkehrsanteil von 40%, über alle Wege betrachtet. Beim genaueren Hinsehen schneidet das Fahrrad sogar noch besser ab.

„Auf Wegen, die innerhalb der Stadt zurückgelegt werden, wird das Fahrrad sogar mit einem Anteil von 51% genutzt“, sagt Thorsten Rösch, Mobilitätsmanager der Stadt. Für die 10 bis 20 km langen Strecken ins Um-

land liegt der Radverkehrsanteil noch bei 20%. „Unsere Radinfrastruktur ist nicht so viel besser als anderswo“, sagt Rösch, aber die Landesstraßen, die in die Ortsteile Sinnigen und Hembergen sowie in die Nachbarkommune Saerbeck führen, verfügten über gute Radwege. Wo diese fehlen, gebe es oft Wirtschaftswege, um in die Nachbarkommune zu radeln.

Innerorts sind einige der alten straßenbegleitenden Radwege zu schmal. Weil der Platz für den Ausbau begrenzt ist, errichtet die Stadt ein Netz an Fahrradstraßen im nachgelagerten Straßennetz. Auf diesen Wegen haben Radfahrende Vorrang und können zügig in die Innenstadt fahren. Insgesamt soll es acht Fahrradstraßen geben, die aus allen Stadtteilen sternförmig ins Zentrum führen. Zwei der Straßen sind bereits fertig. Jetzt sollen die anderen nach und nach umgebaut werden.

Wo kommt das Geld her?

„Das funktioniert allerdings nur mit Fördermitteln“, sagt Rösch. In Emsdetten gibt es dafür ein Team, das permanent passende Förderprogramme auf Landes-, Bundes- und

EU-Ebene überprüft, die den Umbau von Emsdetten zu einer klimaneutralen Kommune unterstützen. „Das ist hilfreich und extrem effektiv“, sagt Rösch.

Autoverkehr neu denken

Neben dem Ausbau des Radverkehrs spielt aber auch der Fußverkehr eine entscheidende Rolle für die Verkehrswende im ländlichen Raum. Laut Roland Stimpel, Sprecher des Bundesverbands Fußverkehr, ist das Qualitätsgefälle dort für zu Fuß Gehende gravierend. „Viele Straßen kleiner Dörfer oder Ortschaften werden zu Durchreisekorridoren degradiert“, sagt er. Pendler, Lkw-Fahrer oder Touristen rasten durch den Ort und machten das Queren der Straßen für Ältere oder Kinder schwierig bis unmöglich.

Dabei existierten verschiedene Möglichkeiten, um den Durchgangsverkehr zu bremsen. „Mit Mittelseln oder Fahrbahnverengungen am Ortszugang bremst man den Autoverkehr von 80 auf 40 km/h“, sagt Stimpel weiter.

Zu Fuß Gehende brauchen sichere Wege

Aber auch kleine Dörfer oder Gemeinden brauchen sichere Gehwege für ihre Anwohner und Gäste. „Wenn der Platz dafür knapp ist, muss der Autoverkehr umorganisiert werden“, sagt Stimpel. Etwa indem die Fahrspuren von zwei auf eine reduziert werden und eine Ampel die Autos wechselseitig durchlässt. Eine weitere Alternative sind sogenannte Pförtnerampeln. Sie regulieren am Ortseingang die Zahl der Fahrzeuge, die in einer bestimmten Zeit durchs Dorf fahren können.

Stimpel weiß: Maßnahmen wie diese sind bei vielen Autofahrern unbeliebt. Er hält sie aber für nötig, um die Nahmobilität innerhalb des Dorfes zu gewährleisten. „In Dörfern und kleinen Städten werden 17% aller Wege komplett zu Fuß zurückgelegt“, sagt er. Wer dort geht, solle sicher und gut vorankommen.

Mancherorts werden dieses Umdenken sowie der Wechsel von auto-gerechten zu menschengerechten Städten und Dörfern von der Zivilgesellschaft vorangetrieben. In Pleidelsheim in Baden-Württemberg arbeitet die Arbeitsgruppe „Öko-logisch mobil in Pleidelsheim“ eng mit dem Bürgermeister zusammen, um den Rad- und Fußverkehr für die 6.400 Einwohner zu verbessern. Über 50 Maßnahmen wurden seit 2019 bereits umgesetzt.

„Damals hat die Gemeinde per Ökologiekonzept die Bürger aufgerufen, sich für den Klimaschutz zu engagieren“, sagt Cord Stechmann von „Öko-logisch mobil in Pleidelsheim“. Das war der Auftakt der Arbeitsgruppe, den Rad- und Fußverkehr in der Gemeinde zu stärken.

Mit weiteren aktiven Mitgliedern der Arbeitsgruppe, Kindern und Erwachsenen aus der Kita und der Pleidels-

Um den sehr schmalen Fußweg zu erweitern, wurden die Baumringe halbiert. – Foto: Öko-logisch mobil in Pleidelsheim



heimer Schule hat Stechmann eine sichere und attraktive Haupttroute für zu Fuß Gehende in jedem der vier Ortsteile erarbeitet. Bei Rundgängen vor Ort haben sie Mängel identifiziert und Lösungen erarbeitet. „Unsere Änderungsvorschläge diskutieren wir regelmäßig mit unserem Bürgermeister“, sagt Stechmann. Viele der Anregungen setzt dieser nach und nach um.

Markierungen funktionieren

Oftmals reicht bereits etwas Farbe, um die Situation für die zu Fuß Gehenden zu verbessern. Lange Zeit wurde in mehreren schmalen Wohnstraßen ohne Gehweg beidseitig geparkt. „Unser Vorschlag war, das Parken auf eine Straßenseite zu begrenzen und auf der anderen Straßenseite per durchgezogener Linie zu verhindern“, sagt Stechmann. Die Markierung zeigt den zu Fuß Gehenden nun sofort an, wo sie Platz zum Gehen finden. Stechmann weiß, die Farbe schafft Sichtbarkeit, jedoch keine Sicherheit. Aber in den Pleidelsheimer Wohnstraßen, wo man einander kennt, funktionieren die Markierungen.

Die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern, ist oft Detailarbeit. Auf der Mängelliste standen u.a. Verkehrsschilder, die mitten auf dem Gehweg standen, ein Schleichweg, den Autofahrer gern als Abkürzung nutzten, sowie zwei ebenerdige Gehwege, die von quer parkenden Autos oft zugestellt wurden. Die Lösungen waren relativ einfach und günstig: Das Verkehrsschild wurde versetzt, der Schleichweg per Poller für den Autoverkehr gesperrt und mit sogenannten Parkplatzzschwellen wurde eine spürbare Barriere zwischen Parkplatz und Gehweg geschaffen, die das zu weite Vorfahren der quer

parkenden Autos Richtung Gehweg seitdem verhindert.

„Die Umsetzung unserer Vorschläge ist ein Prozess. Vieles geht schnell, aber manchmal diskutierten wir Monate oder Jahre mit der Gemeindeverwaltung, bis eine Maßnahme umgesetzt wird“, sagt Stechmann.

Für die Wissenschaftlerin Caroline Huth sind diese Auseinandersetzungen und das Suchen nach neuen Lösungen wichtige Bausteine der Verkehrswende. „Wenn der Raum für sichere Radwege fehlt, müssen wir die vorhandene Infrastruktur an die Radfahrenden anpassen“, sagt sie. Etwa indem außerorts das Tempo des Autoverkehrs reduziert werde oder, wenn es passt, Schutzstreifen angelegt werden. In Baden-Württemberg ist das bereits unter bestimmten Bedingungen möglich. Caroline Huth sagt: „Wer die Verkehrswende auch auf dem Land will, muss umdenken und auch dort neue Wege ausprobieren.“

Andrea Reidl, Freie Journalistin

Quellen:

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/VCD_Factsheet_Verkehrswende_laendlicher_Raum.pdf, Seite 2

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_12_03_texte_224-2020_co2-fussabdrucecke_alltagsverkehr_0.pdf

<https://www.isi.fraunhofer.de/de/blog/2024/adfc-radverkehrsanteil-potenzialabschaetzungen.html>

<https://www.emsdetten.de/pdfs/bauen-wohnen-umwelt-verkehr/verkehr/integriertes-mobilitaetskonzept/kurzbericht-zur-mobilitaetsbefragung.pdf?cid=19ng>

<https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/landermoeglicht-fahrradschutzstreifen-ausserorts-1>



Fahrradstraßen können auch auf Wirtschaftswegen eingerichtet werden. – Foto: Ge-Komm GmbH

Konzepte für Wirtschaftswege

Stärkung auch für den Radverkehr

Mobilität in den ländlichen Räumen erfordert eine zeitgemäße und zukunftsfähige verkehrliche Infrastruktur. Das gilt insbesondere für die Wirtschaftswege in den kommunalen Außenbereichen. Sie sind wichtige Lebensadern ländlicher Räume und stellen die handelnden Akteure vor Ort immer wieder vor immense Herausforderungen.

Es gilt, die oft historisch gewachsenen Wegenetze fit für die Zukunft zu machen. Dabei spielt die Multifunktionalität eine entscheidende Rolle. Neben der Nutzung durch Land- und Forstwirtschaft gilt es, die weiteren Nutzergruppen Tourismus-Freizeit-Erholung, Daseinsvorsorge sowie Produktion Erneuerbarer Energien zu berücksichtigen.

Es müssen Anforderungen und Wünsche der Nutzer ebenso berücksichtigt werden, wie die nur begrenzt zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Um richtige Entschei-

dungen treffen zu können, bedarf es eines ganzheitlichen Zukunftskonzeptes mit klaren Handlungsempfehlungen.

Agieren statt reagieren lautet die Devise

Auch müssen verstärkt Synergien und Einsparpotenziale genutzt werden. Nicht jeder Weg und jede Brücke müssen für große und schwere Fahrzeuge ertüchtigt werden. Auch benötigt nicht jeder Weg zwingend eine bituminöse Befestigung.

Bereits seit einigen Jahren fördert das Land NRW die Erstellung von ländlichen Wegenetzkonzepten mit 75% (max. 50.000 Euro).

Bei einem Wirtschaftswegekonzept geht es insbesondere um die ehrliche Beantwortung wichtiger Zukunftsfragen:

- Welche Wege/Brückenbauwerke werden perspektivisch zwingend benötigt?

- Welche Wege/Brückenbauwerke können ggf. entfallen bzw. auf Dritte übertragen werden?
- Welche Wege/Brückenbauwerke sind zu ertüchtigen?
- Welche Wege/Brückenbauwerke können ggfs. zukünftig im Standard gesenkt werden?
- Wo besteht Optimierungsbedarf?

Der Einsatz – mit spezieller Kamertechnik ausgestatteter – geländegängiger Erfassungsfahrzeuge ermöglicht eine hohe Wirtschaftlichkeit bei der Erhebung der Ist-Situation vor Ort. Anschließend werden alle erfassten Daten aufbereitet und GIS-basiert dargestellt.

Das zeitgemäße Instrument wirtschaftswegekonzept.de ermöglicht eine Bürgerbeteiligung rund um die Uhr

Unabdingbar ist eine Bürgerbeteiligung. Idealerweise findet diese unter Nutzung eines Online-Bürgerdialogportals statt. Durch die Möglichkeit, den Stand des Konzeptes jederzeit online einsehen zu können und auch Kommentare ebenfalls online abgeben zu können, wird eine niedrige Schwelle für die Beteiligung ermöglicht. Zudem werden so die Mitarbeitenden der Kommunen erheblich entlastet.

Im Zuge der Bürgerbeteiligung werden vielfach auch Konflikte der verschiedenen Nutzergruppen deutlich und es gilt, passgenaue Lösungen zu finden. Insbesondere multifunktionale Wege, die von mehreren Nutzergruppen frequentiert werden, sorgen typischerweise für Diskussionen. Komplex wird es, wenn es um die Einschätzung und Definition der zukünftigen Nutzung der Wege (Soll-Konzept) geht. Beispielhaft sei hier der Umgang mit Pkw-Abkürzungsverkehren auf Wirtschaftswegen genannt.

Durch eine intensive Einbindung unterschiedlicher Ansichten und Interessen werden Knackpunkte im Netz offensichtlich. Für diese gilt es dann, tragfähige Lösungen zu erarbeiten.

Das konfliktfreie Überholen von Radfahrenden auf den – in der Regel – nicht übermäßig breiten Wirtschaftswegen durch Kraftfahrzeuge stellt erfahrungsgemäß eine vielerorts verbreitete Problematik dar.

Seit Änderung der StVO im Jahre 2020 müssen Kraftfahrende, die Radfahrende überholen, mindestens einen Seitenabstand von 1,5 m (innerorts) und mindestens 2,0 m (außerorts) einhalten. Ist dieser Abstand nicht möglich, so muss der Überholvorgang unterbleiben und die Position hinter dem Radfahrendem beibehalten werden.

Fahrradstraßen auf Wirtschaftswegen – einiges spricht dafür

Da ein StVO-konformes Überholen von Radfahrenden auf Wirtschaftswegen durch Kraftfahrzeuge aufgrund zu schmaler Wegebreiten in vielen Fällen nicht möglich ist, nehmen Diskussionen in Richtung Fahrradstraßen Fahrt auf. Radfahrende genießen auf Fahrradstraßen bekanntermaßen besondere Privilegien, zudem gilt dort eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Im Zuge der Diskussionen werden auch immer wieder Piktogramme (die zur gegenseitigen Rücksichtnahme anregen sollen) oder etwa die Schaffung von Überholbuchten (die Überholvorgänge gefahrlos und damit sicher ermöglichen) erörtert.

Wirtschaftswegekonzepte rechnen sich – in vielerlei Hinsicht

Zahlreiche abgeschlossene Projekte zeigen, dass sich Wirtschaftswegekonzepte in mehrfacher Hinsicht lohnen. So ermöglichen die aufgebauten Datenbestände – als objektive Basis –, zukünftige Entscheidungen zur strategischen Sanierung der Wege besser treffen zu können. Das nur begrenzt zur Verfügung stehende Budget lässt sich passgenau und gezielt in priorisierte Strecken investieren, statt es mit der Gießkanne in der Fläche zu verteilen.

Ein immens großer Vorteil ergibt sich zudem durch den Prozess des Dialogs inkl. Bürgerbeteiligung. Dieses kann zu mehr Verständnis aller am Verkehr Teilnehmenden führen – jedenfalls wenn dieser Prozess professionell gestaltet und begleitet wird.

Nicht unerwähnt soll auch die Möglichkeit bleiben, Fördermittel für die nachhaltige Modernisierung ländlicher Infrastruktur auf Basis der FöRL Wirtschaftswege zu nutzen. Hierfür ist das Vorhandensein eines Wirtschaftswegekonzeptes die zwingende Voraussetzung. Fördermittel erhalten in NRW nur die Kommunen, die über ein anerkanntes Wirtschaftswegekonzept verfügen (Förderquote 60%, max. 500.000 Euro/Projekt). Detaillierte Auskünfte geben die Dezernate 33 der Bezirksregierungen. Ein Gespräch kann sich lohnen.

*Bernd Mende/Geschäftsführender Gesellschafter
der Ge-Komm GmbH/www.ge-komm.de*



Das RADLÄR-Projektteam beim Kick-Off (v.l.n.r.: Lukas Fassnacht, Dennis Knese (beide Frankfurt UAS), Sascha Dürkop (Fraunhofer INT), Jakob Grubmüller (Hochschule Fulda), Martin Jugel (Hermes Germany), Maïke Overmeyer, Julian Bickmann (beide Fraunhofer INT))

Radlogistik in ländlichen Räumen

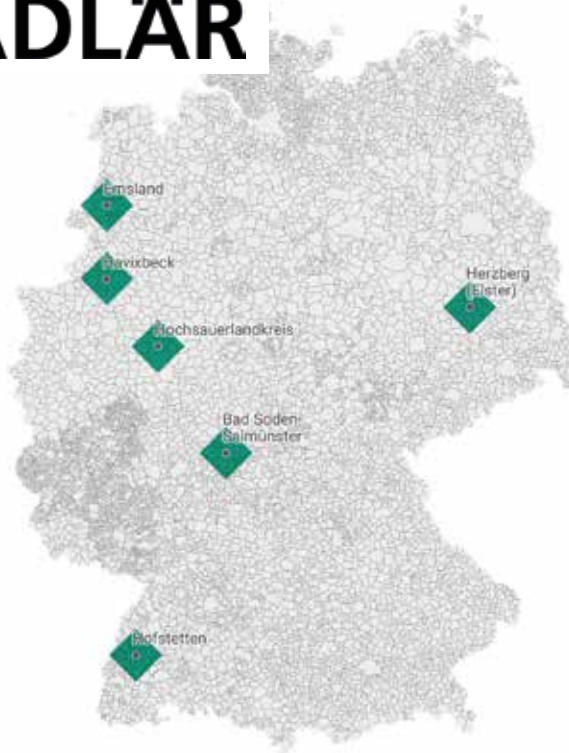
Neues Projekt erforscht Potenziale und entwickelt innovative Konzepte

In deutschen Großstädten wird das Fahrrad zunehmend für Wirtschaftsverkehre eingesetzt. Es ist oft schneller als PKWs und kleine Lieferwagen, verursacht kaum Schadstoffe und Lärm, beansprucht weniger Fläche und wird so dank eines wachsenden Angebots an Fahrradtypen für Lebensmittellieferungen, Paketzustellungen und andere Transporte immer attraktiver. Auf dem Land hingegen ist das Potenzial des (Lasten-)Fahrrads als Transportmittel für Waren bisher kaum untersucht. Diese Lücke will das Forschungsprojekt RADLÄR (**RA**Dlogistik in **LÄ**ndlichen **R**äumen) schließen.

Potenziale und Hemmnisse für Radlogistik in ländlichen Räumen ermitteln

Das Projekt wird vom Fraunhofer-Institut für Naturwissenschaftlich-Technische Trendanalysen (INT) in Euskirchen

koordiniert. Gemeinsam mit Radverkehrsexpert:innen der Frankfurt University of Applied Sciences (Frankfurt UAS) und Logistikforscher:innen der Hochschule Fulda möchte das Fraunhofer INT zunächst ermitteln, welche Potenziale sich für die Radlogistik in ländlichen Räumen ergeben, aber auch welche Hemmnisse es gibt. Hierzu arbeiten die drei Projektpartner:innen eng mit dem Kurier-, Express- und Paketdienstleister Hermes sowie sechs Modellregionen aus ganz Deutschland zusammen. So fließen neben wissenschaftlichen Analysen zum Status quo vor allem auch die Einblicke und Ideen von Politik, Wirtschaft und Bevölkerung des Landkreises Emsland, des Hochsauerlandkreises sowie der Kommunen Havixbeck, Herzberg (Elster), Hofstetten und Bad Soden-Salmünster in die Analysen des Teams ein.



Map data: © DKG 2022. Created with Datawrapper

Modellregionen und Projektlogo von RADLÄR – Quelle: Eigene Darstellung mittels Datawrapper

Entwicklung innovativer Prozessketten

Im weiteren Projektverlauf werden diese Erkenntnisse genutzt, um innovative Prozessketten in ländlichen Räumen zu entwickeln, die Lastenräder für den Güterverkehr nutzen. Insbesondere die sogenannte „letzte Meile“, also der finale Transportabschnitt zum Empfangenden, steht hier im Fokus. Wo sich Schnittpunkte von erhobenem Bedarf (Möglichkeit und Bereitschaft zum Radlogistik-Einsatz) mit unzureichenden Lösungsmöglichkeiten in bestehenden Praktiken und Technologien ergeben, setzt RADLÄR auf Innovation: Es nutzt die Expertise des Konsortiums, eines Beirats von Expert:innen und der Menschen in den Modellregionen, um Prozessketten mit Lastenrädern zu entwickeln, welche nun passgenau die Anforderungen ländlicher Räume in Deutschland erfüllen.

Flankierende Simulationsstudie prüft technische Machbarkeit

Um die wirtschaftliche Nachhaltigkeit und die technische Machbarkeit einer Umsetzung zu validieren, flankiert die Frankfurt University of Applied Science den Innovationsprozess mit einer Simulationsstudie. So sollen die sechs

Modellregionen samt örtlichen Verkehren und Nachfragen nach Lieferungen virtuell gespiegelt werden. In diesen Simulationsumgebungen werden schließlich die entwickelten Konzepte getestet und untersucht, wie sich der Einsatz von Radlogistik auf die Verkehrssituation vor Ort und die Dienstleistungsprozesse der Unternehmen auswirkt.

Evaluation nach drei Jahren

Zum Abschluss des Projekts, welches insgesamt drei Jahre läuft, kehren die Wissenschaftler:innen zurück in die Modellregionen. In abschließenden Workshops soll gemeinsam mit Politik, Wirtschaft und Bevölkerung vor Ort evaluiert werden, wie gut die entwickelten Konzepte die identifizierten Potenziale für Radlogistik nutzen können und etwaige Hemmnisse überwunden werden konnten.

Ergebnisse übertragbar auf ganz Deutschland

Durch die Einbindung verschiedener Stakeholder in sehr unterschiedlichen Regionen in ganz Deutschland kann abschließend auch abgeleitet werden, wie Radlogistik eine größere Rolle in ländlichen Räumen in Deutschland insgesamt spielen kann. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr fördert das Projekt mit rund 1,3 Mio. Euro im Rahmen der Richtlinie zur Förderung nicht investiver Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans.

Sascha Düerkop/Fraunhofer INT

Dennis Knese/Frankfurt University of Applied Sciences

Jakob Grubmüller/Hochschule Fulda

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Modellvorhaben
NICHT-INVESTIV
Radverkehrsförderung des Bundes

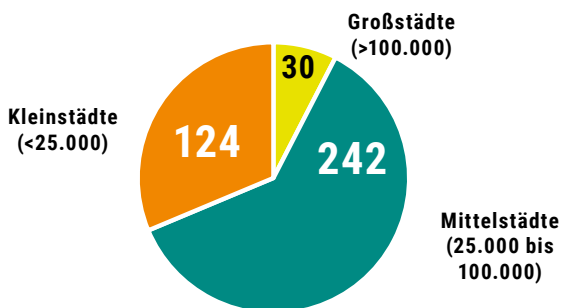
Zahlen – Daten – Fakten

Nahmobilität im ländlichen Raum

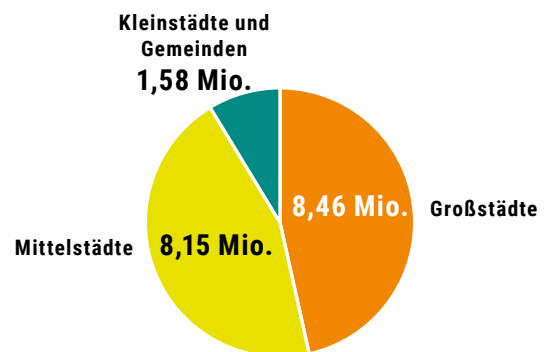
Ländlicher Raum in NRW – Wo gibt's denn so was?

Wer an NRW denkt, hat zuerst die Ballungszentren an Rhein und Ruhr vor Augen. Landidylle? Fehlannonce. Doch ein Blick in die Statistik zeigt: Mehr als die Hälfte der Bevölkerung in NRW lebt in Kommunen mit weniger als 100.000 Einwohnern. Rund 31,31% der Kommunen in NRW sind Kleinstädte mit weniger als 25.000 Einwohnern.

Die Mehrheit der 396 Kommunen sind kleine Städte oder Gemeinden



Wo wohnen die Menschen in Nordrhein-Westfalen?



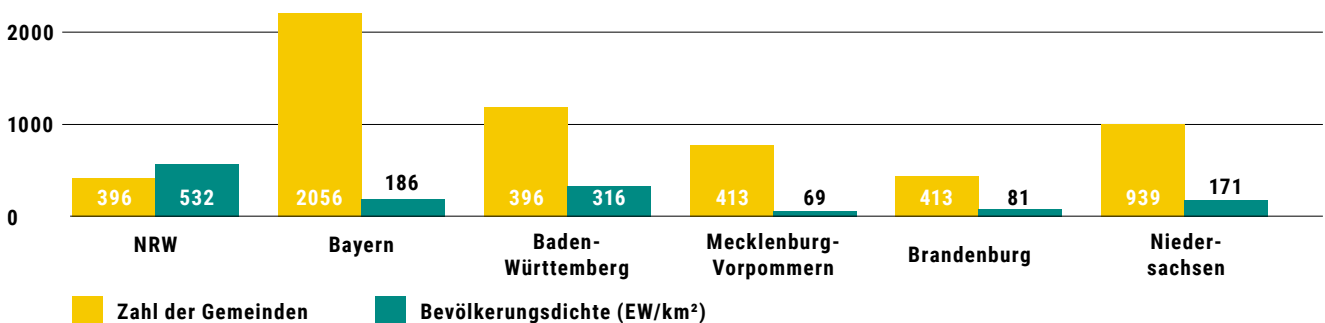
(Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Gemeinden_in_Nordrhein-Westfalen, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1244003/umfrage/grossstaedte-nach-bundeslaendern/>)

Gute Voraussetzungen

Dennoch: Richtig weit sind die Wege zum Nachbarn oder zum nächsten Zentrum in NRW meist nicht. In keinem anderen Bundesland ist die Bevölkerungsdichte so hoch wie in NRW. Gleichzeitig gibt es nirgendwo so wenig Kommunen im Verhältnis zur Fläche. Die Landesregierung hat hier durch die Gebietsreform ab Mitte der 1960er-Jahre kleine Dörfer zusammengeschlossen, um die Verwaltung effizienter zu gestalten. Gute Voraussetzungen für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Denn kommunenübergreifende Planungen und Abstimmungen erschweren die Umsetzung von Radwegen im ländlichen Raum.

(Quelle: [statista.de](https://www.statista.de))

Zahl der Kommunen und Bevölkerungsdichte in ausgewählten Bundesländern



Radfahrer auf dem Land leben gefährlicher

Immer mehr Menschen fahren mit dem Fahrrad – auch auf dem Land. Auf deutschen Landstraßen **sterben** jede Woche **4** von ihnen, **58** werden **schwer verletzt**. 2023 sind auf deutschen Landstraßen knapp **30%** mehr Radfahrende verunglückt als zehn Jahre zuvor. Eine sichere Infrastruktur zwischen Ortschaften könnte viele Unfälle verhindern. Häufigste Unfallursache sind mit **41%** Zusammenstöße mit Autos.

(Quelle: <https://www.udv.de/udv/presse/udv-studie-mehr-schwere-fahradunfaelle-auf-landstrassen-sichere-radwege-fehlen-179804>)



Unsere Analyse ausgewählter Unfallstellen zeigt, dass oft ein eigener Radweg fehlt, es an zwei von drei Stellen Sicht Hindernisse gibt und Autos an jeder zweiten Unfallkreuzung mehr als 70 Stundenkilometer fahren dürfen“, so Kirstin Zeidler, Leiterin Unfallforschung der Versicherer (UDV).



Schnelle Maßnahme: Tempo runter

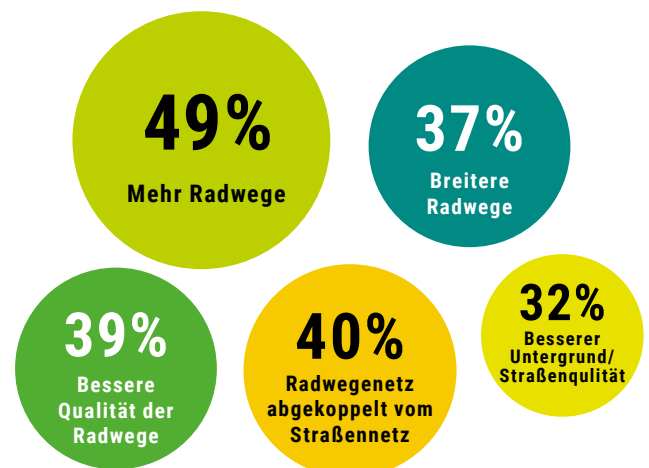
Tempolimits können einen schnellen und effektiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Bereits eine Reduktion auf **Tempo 80** kann jährlich etwa **25%** der tödlichen Unfälle verhindern. An Knotenpunkten und Querungsstellen ist **Tempo 70** besonders wirkungsvoll. (Quelle: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/deutlich-weniger-unfaelle-durch-bessere-radwege-und-tempolimits-moeglich-1>)

Wünsche für mehr Sicherheit

Langfristig muss aber auch die Infrastruktur ausgebaut werden. Wenn an allen Landstraßen die Radinfrastruktur nach dem aktuellen Stand der Technik (ERA-Standard) umgesetzt wird, lassen sich weitere 7% aller tödlichen Radunfälle vermeiden. Im besten Fall verlaufen die Radwege dabei getrennt vom Kfz-Verkehr. Das deckt sich auch mit den Wünschen von Radfahrenden auf Landstraßen.

(Quelle: **Darstellung:** <https://www.dekra.de/de/vier-von-zehn-radfahrenden-fuehlen-sich-im-stadtverkehr-nicht-sicher/>
Quelle: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/deutlich-weniger-unfaelle-durch-bessere-radwege-und-tempolimits-moeglich-1>)

Das wünschen sich Radfahrende auf dem Land



Parlamentarisches Frühstück

AGFS NRW diskutiert mit Landtagsmitgliedern neue Ansätze für die Mobilitätswende

Am 11. September 2024 lud die AGFS NRW die Mitglieder des nordrhein-westfälischen Landtags sowie Vertreter:innen der Kommunen und der Fahrradwirtschaft zum Parlamentarisches Frühstück in den Düsseldorfer Landtag ein. Der Präsident des Landtags André Kuper eröffnete die Veranstaltung. Anschließend begrüßte Frank Meyer, Vorsitzender des AGFS-Präsidiums und Oberbürgermeister der Stadt Krefeld, die über 60 Teilnehmenden. Im Mittelpunkt des Treffens stand die Präsentation der neuen AGFS-Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“,

die sich auf effiziente und pragmatische Lösungen zur schnellen Verbesserung der Infrastruktur fokussiert.

Planung beschleunigen – Hindernisse abbauen

Christine Fuchs, Vorstand der AGFS NRW, betonte die Notwendigkeit, Planungen zu beschleunigen und Hindernisse abzubauen, um schnelle Verbesserungen für die Bürger:innen zu erreichen. Michael Vieten von der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH (IGS) zeigte auf, wie Sofortmaßnahmen – die auch unkonventionell und kreativ sein können – die Situation zu Fuß Gehende und Radfahrende verbessern und gleichzeitig die Lebensqualität in Städten und Gemeinden steigern.

Mobilität gemeinsam gestalten

Im Anschluss diskutierten die Teilnehmenden angeregt über die möglichen Handlungsoptionen für die Kommunen. Die Landtagsmitglieder betonten die Bedeutung der engen Zusammenarbeit mit der AGFS NRW. Ziel sei es, auch in Zukunft gemeinsam die Mobilität nachhaltiger und menschenfreundlicher zu gestalten.

Rene Cordova/P.3 Agentur



Oben (v.l.n.r.): Frank Meyer, André Kuper und Christine Fuchs tauschen sich über die Umsetzungsinitiative aus.

Rechts: Gute Gespräche und viel Interesse: Die Teilnehmenden des parlamentarischen Frühstücks informieren sich über die Umsetzungsinitiative der AGFS NRW und ihre pragmatischen Lösungsansätze. – Fotos: P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität



Verstetigung der AGFS-Umsetzungsinitiative

Fortschreibung des Leitfadens Sofortmaßnahmen



Pop-Up-Park in Wuppertal-Barmen – Foto: Christian Eckert



Beispiel für mobiles Stadtmobiliar und mobile Bäume in Wuppertal-Barmen – Foto: Christian Eckert

Der Leitfaden Sofortmaßnahmen ist als Baustein der Umsetzungsinitiative zur AGFS-Fachtagung im Februar 2024 als Loseblattsammlung erschienen. Wie damals angekündigt, sind regelmäßig Fortschreibungen insbesondere der Maßnahmensteckbriefe vorgesehen. Derzeit befinden sich rund zehn weitere Steckbriefe in der Bearbeitung. Bei den neuen Maßnahmen steht der Fußverkehr stärker im Fokus.

Für die Stärkung wichtiger Fußverkehrsachsen wird aufgezeigt, wie sich die Angebotsqualität beispielsweise durch die Einrichtung ausreichend vorhandener Sitzmöglichkeiten schnell und effektiv erhöhen lässt. Als größere, punktuelle Maßnahmen werden Umgestaltungen städtischer Plätze vorgestellt, die bisher nur als Betonwüsten wahrgenommen werden konnten. Mithilfe von mobilen Stadtmöbeln und Bäumen lässt sich auf diese Weise eine ansprechende, aber auch flexible Stadtgestaltung umsetzen, welche die Aufenthaltsqualität deutlich steigert. Aber auch der Radverkehr kann von mobilen Elementen profitieren. So wird in einem Steckbrief der Einsatz der sogenannten „Fietsflonder“ betrachtet, über die sich an bestimmten Standorten in einem ersten Schritt der Bedarf an Radabstellanlagen ermitteln lässt. Wird ein entsprechender Bedarf abgeleitet, so können an der Stelle fest verbaute Abstellanlagen umgesetzt werden.

Darüber hinaus gibt es Steckbriefe von Maßnahmenbeispielen, die eher auf den außerörtlichen Bereich abzielen, wie die Umgestaltung von älteren RQ14-Querschnitten auf Streckenabschnitten, die für eine Sanierung vorgesehen sind. Durch den so neu verteilten Raum profitieren Radfahrende und zu Fuß Gehende gleichermaßen. Und auch die in weiteren Steckbriefen behandelten Beispiele von Engstellensignalisierungen unter verschiedensten Randbedingungen geben den Raum für notwendige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr unter beengten Verhältnissen. Aktuell befinden sich die Steckbriefe in Abstimmungen mit zahlreichen Stellen, wodurch die Qualität der vorgeschlagenen Maßnahmen gesichert werden soll. Die Veröffentlichung ist für den Zeitraum zwischen Ende 2024 und der Fachtagung im Februar 2025 vorgesehen.

„Keine Maßnahme ist zu klein!“

Für die Fortschreibung des Leitfadens werden weiterhin gute Beispiele von Sofortmaßnahmen gesucht, die Lücken im Netz, Lücken bei der Verkehrssicherheit oder auch Lücken im Bereich der Servicequalität für die Nahmobilität schließen helfen. Hinweise können jederzeit an die AGFS NRW gesendet werden.

Christian Eckert/AGFS/IGS



Foto: Kreis Paderborn/Besim Mazhniq

Christoph Rüter ist seit 2020 Landrat im Kreis Paderborn. Vor seiner Karriere als Politiker hat er als Manager in der freien Wirtschaft gearbeitet. Das Radnetz OWL, an dem er als Landrat maßgeblich mitgewirkt hat, erhielt 2022 den Deutschen Fahrradpreis.

In großen Schritten zur Mobilitätswende

Paderborns Landrat Christoph Rüter berichtet im Interview mit der *nahmobil* über Chancen, Herausforderungen und wie ihm seine Erfahrungen aus der Wirtschaft helfen

Der ländliche Raum steht bei der Mobilitätswende vor anderen Herausforderungen als die großen Städte. Die Kreise spielen eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, die verschiedenen Akteure an einen Tisch zu bringen. Christoph Rüter ist seit 2020 Landrat im Kreis Paderborn und plädiert dafür, keine Scheu vor Hürden zu haben, sondern einfach zu machen.

nahmobil: In ländlichen Räumen gibt es kaum Verkehrsprobleme, wie verstopfte Straßen oder zu wenig Parkraum. Würde es dort nicht

reichen, alle Autos auf E-Antrieb umzustellen, um die Mobilität nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten?

Natürlich wollen auch wir auf alternative Antriebe setzen. Trotzdem muss es einen gewissen Mix geben. Besonders im ländlichen Raum sind viele Menschen, als Beispiele sind Kinder, Jugendliche und Rentner zu nennen, auf den ÖPNV angewiesen. Dazu kommt, dass viele gar keinen Führerschein haben und auf Busse angewiesen sind. Wie

immer im Leben, kommt es auch hier auf die Balance an. Daher setzen wir im Kreis Paderborn auf einen guten Mix aus ÖPNV und elektrischem Fahren.

Die Wege auf dem Land sind oft weiter als in den Städten, der ÖPNV ist in der Regel unattraktiv. Kann das

Fahrrad in diesen dünn besiedelten Regionen eine Alternative für die Menschen sein?

Das Fahrrad ist und wird auch in Zukunft immer eine gute Alternative sein. Verschiedene Faktoren, aber vor allem

Entfernungen, müssen im ländlichen Raum mitgedacht werden. Hier kommt unser Nahverkehrsbund Paderborn-Höxter (NPH) mit einer innovativen Alternative abseits der üblichen Routen des ÖPNV ins Spiel. Im Kreis Paderborn bietet er für den On-Demand-Verkehr den „Holibri“ an. Eine Holibri-Fahrt in einem kleineren Fahrzeug kann unkompliziert über eine App, im Web oder telefonisch gebucht werden. Dadurch gewinnt der ÖPNV deutlich an Attraktivität.

Das Fahrrad ist und wird auch in Zukunft immer eine gute Alternative sein.

Der Kreis Paderborn ist einer von sechs Kreisen, die am Radnetz OWL arbeiten – einem baulastträgerübergreifenden, regionalen Pendlernetz zwischen 70 Kommunen. Wie haben Sie es geschafft, so viele Akteure von dem Vorhaben zu überzeugen?

Das Radnetz OWL legt fest, welche Radwege in der Region am wichtigsten sind, unabhängig davon, wer für den Bau zuständig ist. Diese Prioritäten basieren auf einer Untersuchung, die zeigt, wo schnelle Radwege besonders sinnvoll wären, um möglichst vielen Pendlern eine Alternative zum Auto zu bieten. Dieses Ergebnis hilft dabei, Radwege sinnvoll zu planen – auch über Kreisgrenzen hinweg –, und es wurde von Entscheidern und Nutzern gut angenommen, weil klare Kriterien verwendet wurden. Damit das Konzept umgesetzt werden kann, haben sich mehrere Kreise und Gemeinden zusammengetan. Die Vorteile des Projekts haben dazu beigetragen, viele Partner zu gewinnen. Als Landrat konnte ich so die politischen Entscheidungsträger überzeugen und das Projekt erfolgreich unterstützen.

Mit welchen Maßnahmen fördern Sie aktuell den Rad- und Fußverkehr im Kreis?

Der Kreis Paderborn verfolgt natürlich das Ziel, möglichst schnell das Radnetz OWL umzusetzen. Der Fokus soll vermehrt bei den hoch priorisierten Radwegeverbindungen in eigener Baulast, also an Kreisstraßen, liegen. Die Kreisverwaltung unterstützt zudem weitere Projekte an Landesstraßen, die in Kooperation mit Straßen.NRW verfolgt werden. Der Kreis koordiniert zudem, zusammen mit benachbarten Kreisen und Kommunen, kreisübergreifende Radverbindungen. Zur ergänzenden Orientierung wird das Knotenpunktsystem für Radwege im Kreisgebiet eingeführt. Das Projekt wird mit einer Zuwendung des Landes NRW in Höhe von 713.100 Euro gefördert.

Was sind die größten Herausforderungen für die Rad- und Fußverkehrsförderung in einem Landkreis?

Um Radverbindungen realisieren zu können, müssen die notwendigen Ressourcen in ausreichendem Maße und zur rechten Zeit vorhanden sein. Wichtig sind Planungskapazitäten, vorhandener Grund und Boden und die notwendigen Finanzmittel. Die größte Herausforderung besteht in

der Realisierung des Grunderwerbes. Vermehrt mangelt es leider aufgrund des Fachkräftemangels auch an Planungskapazitäten.

Welche Rolle spielt der Kreis bei der Förderung des Rad- und Fußverkehrs? Wie kann er die Kommunen aktiv unterstützen?

Der Kreis spielt eine relevante Rolle bei der Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Regelmäßig tauschen wir uns mit den Kreiskommunen aus. Bei Bedarf unterstützen wir gerne bei der Umsetzung von Radverkehrsprojekten. Der Kreis unterstützt die Kommunen zudem bei der Instandhaltung der radwegweisenden Beschilderung. Die koordinierten Maßnahmen führen zu einer qualitativen Verbesserung

der Wegweisung sowohl für den touristischen als auch für den Alltagsradverkehr und führen zu einer Ressourcenschonung in den Kommunen. Weiterhin fördern wir den Fuß- und Radverkehr, indem wir die Rad- und Wanderwege bewerben, um eine breite Öffentlichkeit über die attraktiven Routen zu informieren und deren Nutzung zu steigern. Zudem beteiligt sich der Kreis an überregionalen Rad- und Wanderwegen, um die Attraktivität der Region und das Angebot für den Rad- und Fußverkehr zu



Radmobilitätsprojekte haben glücklicherweise relativ selten Akzeptanzprobleme.





erhöhen. Darüber hinaus koordiniert er die ADFC-Qualitätsroute. Die kreisweite Route wird seit 2014 regelmäßig mit drei Sternen vom ADFC zertifiziert.

Erhalten Sie bei den Projekten zur Förderung der Nahmobilität viel Gegenwind?

Radmobilitätsprojekte haben glücklicherweise relativ selten Akzeptanzprobleme. Die Kenntnis über die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit sowie das Verständnis dafür, dass auch Sicherheitsbelange verbessert werden, ist meist ausgeprägt vorhanden. Grundlage für dieses Verständnis ist vor allem, dass die Sinnhaftigkeit der Projekte eindeutig ist, um auch Grundeigentümern gegenüber argumentieren zu können. Die klaren Prioritätskriterien des Radnetzes OWL sind hier sehr zielführend.

Die AGFS NRW hat im letzten Jahr eine Initiative unter dem Motto „Einfach mal machen“ gestartet, um in den NRW-Kommunen den Bau von Infrastruktur für den Radverkehr zu beschleunigen. Welche Erfahrungen haben Sie mit der Umsetzung und dem Bau von Radverkehrsanlagen gemacht?

Grundsätzlich gilt, dass zur Erlangung der Baureife klare Voraussetzungen geschaffen werden müssen. Neben dem erfolgten Grunderwerb müssen Planungs- und Vergabestandards eingehalten werden, ohne die beispielsweise eine Förderung von Maßnahmen nicht möglich ist.



Natürlich versucht der Kreis möglichst unbürokratisch Maßnahmen umzusetzen, wenn die Gegebenheiten es zulassen.

Natürlich versucht der Kreis möglichst unbürokratisch Maßnahmen umzusetzen, wenn die Gegebenheiten es zulassen. Regelmäßig tauschen sich die zuständigen Kolleginnen und Kollegen mit anderen Fachämtern aus, um mögliche Synergien generieren zu können. Dadurch konnten in der Vergangenheit schon positive Erfahrungen gemacht werden.

Wie helfen Ihnen Ihre Erfahrungen aus der Wirtschaft in der Funktion des Landrates?

Die Erfahrungen, die ich in meiner Zeit als Manager eines Deutschen Telekommunikationsunternehmens gemacht habe, helfen mir sehr und machen es mir leicht, die Sicht des anderen, der gerade nicht auf der Verwaltungsseite steht, einzunehmen.

Aus der Wirtschaft habe ich auch übernommen, sich und das Unternehmen, in dem Fall die Verwaltung, immer weiter zu entwickeln und niemals stehen zu bleiben. Auch eine Verwaltung sollte als moderner Servicedienstleister ja wie ein Wirtschaftsunternehmen wahrgenommen werden. Das ist mein Ziel für die Kreisverwaltung Paderborn und daran arbeiten mein Team und ich auf den verschiedensten Ebenen.

Wie können andere Kommunen und Kreise im ländlichen Raum die Verkehrswende voranbringen? Welchen Rat würden Sie ihren Amtskolleginnen und -kollegen geben?

Ich rate meinen Kolleginnen und Kollegen, innovative Ideen zu verfolgen und sich nicht von möglichen Hürden abschrecken zu lassen. Lasst uns mutig vorangehen und keine Scheu haben! Nur so bringen wir die Mobilität im ländlichen Raum auf ein neues Level. Und gerne zitiere ich hier den CDU-Generalsekretär Dr. Carsten Linnemann, der zugleich Bundestagsabgeordneter für unseren Kreis Paderborn ist: Einfach mal machen!

Vielen Dank für das Interview.

Die Fragen stellte Julia Groth/P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH, Köln

Facharbeitskreise der AGFS NRW

Konstruktiver Austausch und Exkursionen in Minden und Monheim am Rhein



Die Teilnehmenden des Facharbeitskreises in Minden informierten sich in der Hufschmiede zum laufenden Verkehrsversuch. –

Foto: Stadt Minden

Radschnellwege in Monheim

Beim Facharbeitskreis (FAK) am 18. September 2024 in Monheim am Rhein kamen mehr als 50 AGFS-Mitglieder zusammen, um sich über aktuelle Themen der Fuß- und Radverkehrsförderung auszutauschen. Radschnellwege waren das Schwerpunktthema der Sitzung, zu dem die Stadtverwaltung ihre aktuellen Maßnahmen vorstellte. Bei bestem Wetter führte die Exkursion die Teilnehmenden zu den Teilstücken des Monheimer Radschnellwegs, die sich zum Teil noch im Bau befinden. Zu Gast waren Michael Eichelmann aus dem MUNV NRW, der Fragen zum Radvorrangnetz und zu Radschnellverbindungen beantwortete, und Prof. Dr. Jürgen Follmann von der Hochschule Darmstadt. Er gab einen Einblick in die Umsetzungsstrategie des Radschnellwegs zwischen Darmstadt und Frankfurt.

Verkehrsversuche als Sofortmaßnahmen in Minden

Beim Facharbeitskreis am 20. Juni 2024 in Minden lag der Fokus auf Verkehrsversuchen und Sofortmaßnahmen. Neben Beiträgen zu einem Erlass des MUNV NRW besuchten die Teilnehmenden einen laufenden Verkehrsversuch in der Hufschmiede, einer Straße am Rande der Mindener Altstadt. Dieser hatte zum Ziel, den Durchgangsverkehr zu reduzieren und den gastronomischen Betrieben im Bereich von Parkbuchten attraktive Flächen mit Sitzmöbeln und Blumenkübeln zur Verfügung zu stellen. So sollte ge-

zeigt werden, ob ein Kompromiss möglich ist: etwas weniger Verkehr und Parken, dafür etwas mehr Leben, von dem die Geschäfte und die Gastronomie profitieren sollen, so Projektleiter Volker Kroppenstedt. Dazu wurden auch mobile Sitzmöbel aufgestellt, die von den Menschen vor Ort gerne genutzt wurden.

Facharbeitskreis sorgt viermal im Jahr für Austausch

Zweimal im Jahr findet der Facharbeitskreis der AGFS NRW in Präsenz statt, zwei weitere Male digital. In Vorträgen und Workshops bearbeiten die AGFS-Mitglieder einzelne Themen, berichten zu eigenen Projekten und tauschen sich über Erfahrungen aus.

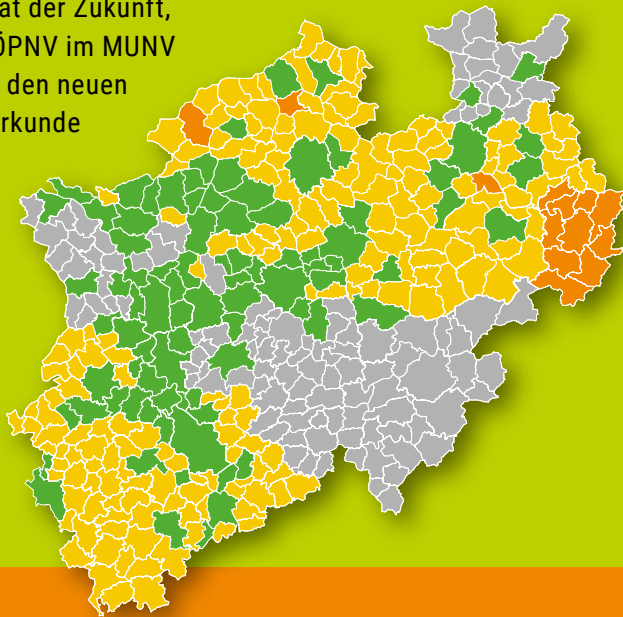
Julia Groth/P.3 Agentur

Exkursion auf dem Radschnellweg in Monheim – Foto: P.3 Agentur



Neu in der AGFS NRW

Mit den Städten Emsdetten, Ahaus, Schloß Holte -Stukenbrock und dem Kreis Höxter ist die Mitgliederzahl der AGFS NRW in den vergangenen Monaten auf 111 Städte, Gemeinden und Kreise angewachsen. Christine Fuchs, Vorstand der AGFS NRW, war mit Minister Oliver Krischer bzw. Udo Sieverding, Leiter für Mobilität der Zukunft, Radverkehr und ÖPNV im MUNV NRW, vor Ort, um den neuen Mitgliedern die Urkunde und das AGFS-Schild zu überreichen. Weitere Neuaufnahmen sind für dieses Jahr geplant.



Jetzt bewerben! Der Deutsche Fahrradpreis 2025

Bis zum 10. Dezember 2024 läuft die Bewerbungsphase für den Deutschen Fahrradpreis 2025. Gesucht werden wieder die besten Projekte in den Kategorien „Infrastruktur“, „Service & Kommunikation“ sowie „Ehrenamt“. Die Preisverleihung findet auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Berlin statt. Bewerbungen können auf der Website eingereicht werden:

<https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/>

TH Köln setzt Zertifikatslehrgang für Verkehrsplaner:innen fort

Nach dem erfolgreichen Start geht der Zertifikatslehrgang „Fachkraft für kommunale Verkehrsplanung“ an der TH Köln in die nächste Runde. Das berufsbegleitende Programm richtet sich an Mitarbeitende in Städten und Gemeinden. Von Mai 2025 bis Februar 2026 lernen die Teilnehmenden in einer Mischung aus Präsenzunterricht, Webinaren und Selbststudium das Planen und Bauen von Verkehrsinfrastruktur. Die Inhalte hat die TH Köln in Zusammenarbeit mit der AGFS NRW entwickelt. AGFS-Mitglieder bezahlen einen ermäßigten Preis. Die Anmeldung ist bis zum 9. April 2025 möglich unter:

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

Kostenlose Seminar- teilnahme für AGFS- Mitglieder

AGFS-Mitglieder können weiterhin kostenlos an Seminaren des Mobilitätsforums Bund beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) teilnehmen. Das Angebot beinhaltet nun auch die neue Veranstaltungsreihe „PLANRAD kompakt“. Eine Kooperation mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) ermöglicht zudem die Teilnahme am Seminar „Lebenswerte und sichere Straßenräume für alle“. Die AGFS NRW übernimmt die Kosten für zwei Mitarbeitende je Mitgliedskommune.





Foto: P.3 Agentur

Planerwerkstatt – Lücken schließen leicht gemacht

Am 13. und 14. Juni 2024 fand die Planerwerkstatt der AGFS NRW mit dem Titel „Lücken schließen leicht gemacht – Durchgängige Routen im Radverkehrsnetz planen“ statt. In einer kleinen Runde bearbeiteten die Teilnehmenden gemeinsam mit Expert:innen der AGFS NRW und der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH im Codeks in Wuppertal reale Planfälle aus Bielefeld, Gütersloh, Kerpen, Rheinberg, Wuppertal und dem Kreis Viersen. Bei allen Fällen ging es darum, Lücken im Radverkehrsnetz mit schnell umsetzbaren Maßnahmen zu schließen.

Sicher im Straßenverkehr: AGFS NRW ist Teil des neuen Landesnetzwerks

Die Reduzierung von Verkehrsunfällen ist ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen. Die Landesregierung verfolgt dies u.a. durch das Verkehrssicherheitsprogramm und die neue „NRW-Initiative – #sicherimStraßenverkehr“, die am 4. Oktober 2024 in Herne vorgestellt wurde. In dem Netzwerk arbeiten 24 Partnerorganisatio-

nen zusammen, darunter die AGFS NRW. Vorstand Christine Fuchs nahm die Beitrittsurkunde entgegen. Ein Fokus des Netzwerks liegt auf der Sicherheit von Schulwegen. Bei einem Aktionstag an drei Schulen sensibilisierte die Stadt Herne deshalb die Schüler:innen für die Gefahren im Straßenverkehr.

AGFK Bayern und AGFS NRW gemeinsam auf Radtour

Das Münsterland ist als Region mit besonders hohem Radverkehrsanteil deutschlandweit bekannt. Eine Delegation bayrischer Kommunen hat sich selbst von der dortigen Infrastruktur für den Radverkehr überzeugt und besuchte am 17. und 18. Juni 2024 die Städte Münster und Telgte. In Begleitung der AGFS NRW und des Landes NRW hat die Arbeitsgemeinschaft fahradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) eine zweitägige Exkursion durchgeführt mit dem Ziel, mehr über die Strategien zur Radverkehrsförderung zu erfahren und den Austausch zwischen den Ländern und den Kommunen zu fördern.



nahmobil/Heft 24/2024

Foto: Stadt MünsterFahrradbüro

Mitgliederversammlung 2024

Umstrukturierung und neue Mitgliedsbeiträge



Sieben Mitglieder erhielten eine Urkunde zur Verlängerung der Mitgliedschaft. – Foto: AGFS NRW/Dirk Baumbach

Die AGFS NRW hat am Donnerstag, dem 5. September 2024, ihre jährliche Mitgliederversammlung im verve5 in Krefeld abgehalten. Vertreter:innen der 111 Mitgliedskommunen haben dort den Jahresbericht 2023 genehmigt und den Vorstand und das Präsidium entlastet. Außerdem ging es um die anstehende Umstrukturierung des Vereins und zum ersten Mal seit Bestehen der Arbeitsgemeinschaft um eine Beitragserhöhung. Krefelds Oberbürgermeister Frank Meyer führte als Vorsitzender des AGFS-Präsidiums durch das Programm der Sitzung. Vorstand Christine Fuchs stellte die zukünftigen Aktivitäten der Arbeitsgemeinschaft vor.

Neuausrichtung der AGFS NRW

2025 soll die AGFS NRW erstmals institutionell durch die Landesregierung gefördert werden. Damit ist auch eine Erweiterung des Aufgabenspektrums, der Tätigkeiten sowie der Reichweite der AGFS NRW verbunden. Mit Blick auf das Ziel des Landes NRW, den Radverkehrsanteil im Modal Split auf 25% zu steigern, wird die AGFS NRW dann über ihre Mitglieder hinaus auch andere nordrhein-westfälische Kommunen angemessen unterstützen. Christine Fuchs erklärte die Änderung: „Zukünftig werden wir zusätzlich zu unseren bewährten Formaten für unsere Mitglieder auch solche umsetzen, die im Sinne des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW (FaNaG NRW) alle Kommunen ansprechen.“ Dies geschieht teilweise bereits

durch den öffentlichen Bereich der digitalen Plattform „AGFS-Campus“ und Veranstaltungen, wie dem AGFS-Kongress. Die AGFS-Mitglieder haben darüber hinaus Zugang zum internen, geschützten Bereich, wo sie weitere Materialien und verschiedene Foren zum Austausch vorfinden. „Gemeinsam mit ihren Mitgliedskommunen dient die AGFS NRW als wesentliche Denk- und Ideenfabrik sowie als Motor der Nahmobilität in NRW“, so Fuchs weiter.

Erstmalige Beitragsanpassung beschlossen

Mit großer Mehrheit beschlossen die Anwesenden, die AGFS-Mitgliedsbeiträge erstmals anzupassen. Der bisherige Jahresbeitrag von 2.500,00 Euro erhöht sich nach mehr als 30 Jahren ab dem Jahr 2025 auf 3.000,00 Euro für kreisangehörige Städte und Gemeinden bzw. auf 4.500,00 Euro für Kreise, Stadtregionen und kreisfreie Städte. Damit erhält die kommunale Säule der AGFS-Finanzierung in Ergänzung zur institutionellen und projektbezogenen Förderung eine deutlich verbesserte Finanzausstattung. Mit dieser können z.B. neue Formate auch zukünftig unabhängig, flexibel und bedarfsgerecht für die AGFS-Kommunen entwickelt und angeboten werden. Somit ist sichergestellt, dass die AGFS NRW eine starke und agile Interessenvertretung und Unterstützerin ihrer Mitglieder und Partner:innen bleibt.

Schneller umsetzen – Welche Rolle spielt das Land NRW?

Auch die AGFS-Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“ war Thema auf der Mitgliederversammlung. Matthias Goeken (MdL, CDU), Carsten Löcker (MdL, SPD) und Martin Metz (MdL, GRÜNE) diskutierten gemeinsam mit Moderator Wolfram Mischer (AGFS NRW) über Sofortmaßnahmen für durchgängige Radverkehrsnetze und mögliche Unterstützung durch die Landesregierung. „Die Menschen wollen Lösungen – ob in der Stadt oder auf dem Land. Mit einfachen Maßnahmen ist immer etwas möglich“, sagte Matthias Goeken und ergänzte: „Wir müssen uns überlegen, wie wir kleinteilige Förderprogramme anbieten können, um den Lückenschluss zu unterstützen.“ Auch Carsten Löcker zeigte sich überzeugt: „Es kommt darauf an, die vorhandenen Ressourcen möglichst effizient einzusetzen. Dafür braucht es die richtigen Instrumente. ‚einfach x einfach‘ ist der richtige Weg.“ Auch Martin Metz unterstützt den Ansatz der AGFS NRW: „Wir brauchen Zwischenschritte, Quick Wins, Low-Hanging Fruits. Das stufenweise Vorgehen hilft dabei, weil wir nicht nur auf die Bedarfspläne verweisen, die eher langfristige Versprechungen machen.“ Ziel der Umsetzungsinitiative ist es, die Vorzüge des Rad- und Fußverkehrs schnell für viele Menschen erlebbar zu machen.

Die sieben Kommunen:

- Stadt Bergkamen
- Gemeinde Bönen
- Stadt Kamen
- Stadt Moers
- Stadt Recklinghausen
- Rhein-Sieg-Kreis
- Kreis Unna

Sieben Kommunen bzw. Kreise hatten in diesem Jahr einen Antrag gestellt, der von der Auswahlkommission des Landes NRW positiv bewertet wurde. Michael Walther vom MUNV NRW ehrte gemeinsam mit Christine Fuchs die Kommunen und Kreise vor Ort.

Alle sieben Jahre müssen sich die Mitglieder des kommunalen Netzwerks erneut bewerben und nachweisen, dass sie aktiv und kontinuierlich daran arbeiten, zukunftsfähige, belebte und wohnliche Städte zu gestalten. Nur Kommunen, die den Kriterien des Landes NRW weiterhin gerecht werden, bleiben Teil der Arbeitsgemeinschaft und profitieren weiter von den Vorteilen einer Mitgliedschaft.

Ausstellung zeigt vielfältige Angebote für Mitglieder

Im Anschluss an den offiziellen Teil zeigte die AGFS NRW, welche Aktionen und Formate den Mitgliedern aktuell zur Verfügung stehen. Frisch überarbeitet, wurde die Schulaktion vorgestellt: Mit neuen Modulen sollen die Schüler:innen künftig noch umfassender über alles Wichtige rund ums Radfahren informiert werden. Ebenfalls neu ist das Kommunikationspaket „Fahrradstraßen“ verfügbar, mit dem Kommunen ihre Bürger:innen über neu eingerichtete Fahrradstraßen und die dort geltenden Regeln informieren können.

Sieben Kommunen verlängern ihre Mitgliedschaft

Traditionell werden auf der Mitgliederversammlung die Urkunden zur Verlängerung der Mitgliedschaften überreicht.

Michael Milde/AGFS NRW und Julia Groth/P.3 Agentur

Impressionen der AGFS-Mitgliederversammlung 2024 – Fotos: AGFS NRW/Dirk Baumbach



„PLANE DEINE STADT!“ an der Hochschule Bochum

Gemeinsamer Workshop von AGFS NRW, Hochschule Bochum und Stadt Bochum

Etwa 180 Erstsemesterstudierende der Hochschule Bochum erwartete am 25. September 2024 ein etwas anderer Start ins Studium: In kleinen Gruppen sollten sie direkt in die Planung einsteigen und Ideen für eine zukunftsfähige Gestaltung ausgewählter Plätze und Straßen in Bochum erarbeiten. Die Einführungsworkshops waren Teil der Kampagne „PLANE DEINE STADT!“ von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS NRW) und sind in enger Zusammenarbeit mit der Hochschule Bochum sowie der Stadtverwaltung entstanden.



Oliver Krischer beantwortete die Fragen der Studierenden.

– Alle Fotos: IVT - Ilbertz Veranstaltungstechnik GmbH

Christine Fuchs begrüßte die Erstsemesterstudierenden an der Hochschule Bochum.



nahmobil/Heft 24/2024



Nachwuchskräfte dringend gesucht

Mit Unterstützung von erfahrenen Verkehrsplaner:innen, Studierenden sowie einem Expert:innenteam der Stadt Bochum entwickelten die Studierenden in kleinen Gruppen Entwürfe für Stadträume, die zukünftigen Anforderungen gerecht werden und nachhaltigen und beliebten Mobilitätsformen wie dem Fuß- und dem Radverkehr mehr Platz einräumen. Aber auch die Folgen des Klimawandels sollten die Studierenden berücksichtigen. So machen Schatten spendende Bäume zukünftige Hitzewellen erträglicher und mildern die Temperaturen ab. Ziel ist es, die Studierenden des Fachbereichs Bau- und Umweltingenieurwesen auf spielerische Weise für den Schwerpunkt der Verkehrsplanung zu begeistern und über die spannenden Aufgaben in den Kommunen zu informieren. Denn in diesem Bereich werden gut ausgebildete Nachwuchskräfte dringend gebraucht.

Minister Krischer kam persönlich vorbei

Auch Minister Krischer nahm sich Zeit für das wichtige Thema Fachkräfteaktivierung in der kommunalen Verkehrsplanung und besuchte den Workshop der AGFS-Kampagne an der Hochschule Bochum. Interessiert verfolgte er die Projekt-Präsentationen der angehenden Verkehrsplaner:innen.

Barbara Terbrüggen/P.3 Agentur

Für ihre Projekte erhielten die Studierenden am Ende der Workshops Auszeichnungen.





Ein gelungener Abschied nach dem Einführungsworkshop mit allen Teilnehmer:innen.



Mit dem Einführungsworkshop sollten die Studierenden für nachhaltige Stadtplanung begeistert werden.

Radverkehr studieren

Acht Stiftungsprofessuren bauen die dringend benötigte Fachkompetenz für die Mobilität der Zukunft auf. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr finanziert seit 2020 sieben Stiftungsprofessuren mit einem Gesamtvolumen von 11,6 Mio. Euro. Das Land NRW hat Anfang des Jahres der Hochschule Bochum den Zuschlag für eine weitere Stiftungsprofessur erteilt.

Bergische Universität Wuppertal

Professur „Lehr- und Forschungsgebiet Radverkehr“
Frau Prof. Dr.-Ing. Heather Kathz
www.radverkehr.uni-wuppertal.de

Frankfurt University of Applied Sciences

Professur „Nachhaltige Mobilität und Radverkehr“
Herrn Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese
www.frankfurt-university.de/de/hochschule/fachbereich-1/ffin/fachgruppen-des-ffin/relut/radverkehr-studieren-erforschen

Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft

Professur „BMDV Stiftungsprofessur Radverkehr“
Frau Prof. Dr. Claudia Hille (ab 01.03.2024, Vertretungsprofessur wahrgenommen durch Herrn Prof. Dr. Jochen Eckart)
<https://www.h-ka.de/vsmb>

Hochschule RheinMain Wiesbaden

Professur „RadEntwurf“
Frau Prof. Dr. Martina Lohmeier
<https://www.hs-rm.de/de/fachbereiche/architektur-und-bauingenieurwesen/studiengaenge/nachhaltige-mobilitaet-meng#die-bmvi-stiftungsprofessur-radverkehr-104382>

Ostfalia Hochschule Wolfenbüttel

Professur „Radverkehrsmanagement“
Frau Prof. Dr. Jana Kühl
www.ostfalia.de/cms/de/ifvm/radverkehrsmanagement

Technische Hochschule Wildau

Professur „Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen“
Herrn Prof. Dr.-Ing. Christian Rudolph
www.th-wildau.de/radverkehr-studieren

Universität Kassel

Professur „Radverkehr und Nahmobilität“
Frau Prof. Dr. Angela Francke
www.uni-kassel.de/go/radverkehr

Weiterentwicklung von Aktion Licht

AGFS NRW vermittelt Schüler:innen umfassendes Wissen für den sicheren Schulweg



AGFS-Projektleiter:innen konnten sich auf der Mitgliederversammlung über die neuen Module informieren. – Foto: P.3 Agentur

Die beliebte Verkehrssicherheitsaktion für Schulen geht ab diesem Herbst mit neuen Modulen in den Mitgliedskommunen auf Tour. Die Mitmachaktion der AGFS NRW hat zum Ziel, Schüler:innen der Klassen 5 und 6 durch Ausprobieren zu vermitteln, wie sie sich sicher im Straßenverkehr bewegen. Zudem soll die Aktion die Mädchen und Jungen anregen, ihre Alltagswege selbstständig und aktiv zurückzulegen. Die Jugendlichen lernen in verschiedenen Modulen, Entfernungen und Geschwindigkeiten im Straßenverkehr richtig einzuschätzen. Sie haben die Möglichkeit, die eigene Reaktionszeit zu testen und

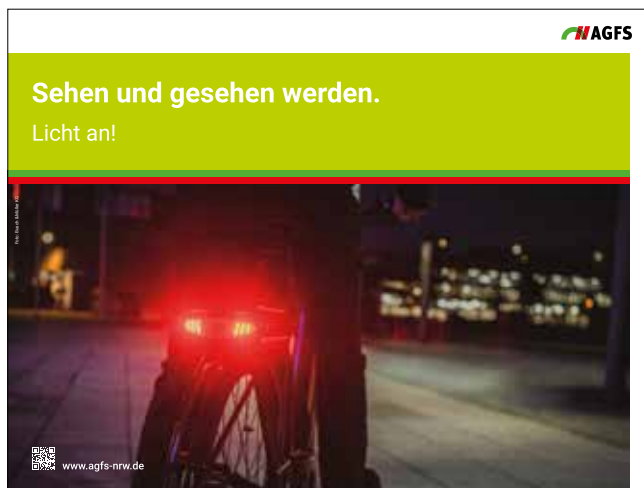
sich mit wichtigen Verkehrszeichen und -regeln vertraut zu machen. Darüber hinaus wird den jungen Radfahrenden die Bedeutung von Sichtbarkeit im Straßenverkehr verdeutlicht.

Als junge Verkehrsanfänger:innen fehlt Kindern oft die Erfahrung im Straßenverkehr, um brenzlige Situationen rechtzeitig zu erkennen oder Verkehrszeichen richtig zuzuordnen. Hier setzt die AGFS NRW an: Im ersten Modul werden alltägliche Situationen aus der Sicht eines Radfahrenden nachgestellt. Die Schüler:innen treten selbst in die Pedale und erleben dabei, dass sie im Straßenverkehr ihre volle Konzentration benötigen, um kritische Situationen frühzeitig zu erkennen. Beim Reaktionstest erfahren sie, wie herausfordernd es ist, rechtzeitig auf wechselnde Signale zu reagieren. Auf einer Karte werden wichtige Verkehrszeichen und die dazugehörigen Regeln erklärt. Abschließend untersuchen die Jugendlichen die Wirkung verschiedener reflektierender Materialien wie Warnwesten, denn Sichtbarkeit im Straßenverkehr erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Die Verkehrssicherheitsaktion kann nur über die Projektleitenden der AGFS-Kommunen gebucht werden. Mehr Informationen zur Aktion finden Sie im AGFS-Campus: https://campus.agfs.nrw/goto_agfsnrw_cat_1432.html

Rene Cordova/P.3 Agentur

Die neuen Module vermitteln Wissen zur richtigen Beleuchtung und den wichtigsten Verkehrsregeln an verschiedenen Stationen. – Grafiken: P.3 Agentur



AGFS-Fachtagung

Es geht weiter mit der Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“

Nach der erfolgreichen Premiere der AGFS-Fachtagung im Essener Kongresscenter im letzten Jahr ist eine Weiterentwicklung des Formats für das Jahr 2025 vorgesehen. Wie bereits im Vorjahr wird dabei die Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“ der AGFS NRW im Mittelpunkt stehen.

Die damals vorgestellten Maßnahmen für Lückenschlüsse wurden im „Leitfaden Sofortmaßnahmen“ der AGFS NRW veröffentlicht.

Derzeit werden weitere Maßnahmen bearbeitet, die vor der Fachtagung veröffentlicht werden. Der Fokus liegt auf möglichen schnellen Maßnahmen für den Fußverkehr.

Bei der Neuauflage der Fachtagung im Jahr 2025 wird nicht nur der ergänzte Leitfaden präsentiert. In mehreren Foren werden für die Umsetzung wichtige fachliche und organisatorische Themen vorgestellt und mit den Tagungsteilnehmenden diskutiert. Mit dem Programm sollen neben Fachplaner:innen auch die Führungsebene der Verwaltung



gen sowie Straßenverkehrsbehörden und Polizei angesprochen werden. Ziel ist es, gemeinsam aus unterschiedlichen Perspektiven möglichst viele Hindernisse und Stolpersteine für die kommunale Praxis aus dem Weg zu räumen.

Die Fachtagung der AGFS NRW findet am ersten Tag der Messe „Fahrrad Essen 2025“ am 20. Februar

2025 statt. Die Anmeldung ist ab Anfang Januar möglich. Weitere Informationen werden über unseren Newsletter und die Homepage der AGFS NRW bekannt gegeben.

Zum Download des Leitfadens: <https://agfs.nrw/leitfaden-softmassnahmen>

Zur Anmeldung (ab Januar 2025): <https://agfs.nrw/fachtagung25-anmeldung>

Arne Blase/AGFS NRW

StVO-Novelle tritt in Kraft

Auf konkrete Handlungshinweise müssen die Kommunen noch warten

Am 11. Oktober 2024 ist die neue StVO-Novelle in Kraft getreten. Sie bringt wichtige Änderungen für den Straßenverkehr in den Kommunen, doch noch fehlt die dazugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO), die die Anwendung der neuen Regelungen konkretisiert. Diese ist entscheidend, um den örtlichen Straßenverkehrsbehörden rechtliche Sicherheit bei der Umsetzung zu geben.

Laut Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wird die überarbeitete VwV-StVO voraussichtlich erst im Frühjahr 2025 vorliegen. Die Verwaltungsvorschriften zu den neuen Regelungen in der StVO werden derzeit im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe erarbeitet, an der auch das MUNV NRW beteiligt ist. Konkrete Vorgaben und Empfehlungen für die maßgeblichen StVO-Änderungen

können zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben werden. Besonders bei den Änderungen zu § 45 StVO, die viele Kommunen betreffen, bestehen noch offene Fragen.

Bis zur Veröffentlichung der neuen VwV-StVO müssen Kommunen daher mit den Unsicherheiten leben. Es wird erwartet, dass die Bundesländer vorläufige Erlasse veröffentlichen, die bis zum Erscheinen der überarbeiteten Verwaltungsvorschriften gelten.

Die AGFS NRW wird ihre Mitglieder in ihren Sprechstunden unterstützen und die Entwicklungen eng begleiten. Sobald neue Informationen vorliegen, werden wir Sie umgehend informieren.

AGFS NRW

Linksseitige Radwege

Was ist bei Radverkehr in Gegenrichtung zu beachten?

Die Vorgaben zur Radinfrastruktur sind verkehrsrechtlich klar definiert, dennoch herrscht oft Unsicherheit bei der Planung linksseitiger Radwege. Auch Fragen zur Wirkung von Verkehrszeichen bezüglich Benutzungspflicht oder Benutzungsrecht für Radfahrende treten häufig auf.

Die Zeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) und 241 (getrennter Rad- und Gehweg) legen eine Benutzungspflicht in Fahrtrichtung fest. Linksseitige Radwege ohne diese Zeichen dürfen nur mit dem allein stehenden Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (1022-10) genutzt werden. Linksseitige Radwege mit Benutzungspflicht werden durch die Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet, solche ohne Benutzungspflicht durch das Zusatzzeichen 1022-10.

Außerorts, wo oftmals nur einseitig straßenbegleitende Rad- (und Geh-) Wege vorhanden sind, ist der linksseitige Radweg eine häufige Führungsform und die Verkehrsteilnehmenden rechnen mit Radverkehr in Gegenrichtung. Innerorts sollte die Benutzung links angelegter Radwege in Gegenrichtung nicht bzw. nur in absoluten Ausnahmefällen und nach sorgfältiger Prüfung angeordnet werden. Denn dort birgt ihre Einrichtung meist durch nah aufeinander folgende Grundstückszufahrten, Einmündungen oder Kreuzungen besondere Gefahren.

Falls dennoch ein innerörtlicher Radweg für den linksseitigen Radverkehr freigegeben werden muss, kommt in

der Regel ein Benutzungsrecht in Betracht, was stets die Anordnung des allein stehenden Zusatzzeichens 1022-10 für die gegenläufige Fahrtrichtung erfordert. Aufgrund des sehr hohen Konfliktpotenzials sollte aus Verkehrssicherheitsgründen zusätzlich durch Zusatzzeichen und Bodenmarkierungen verdeutlicht werden, dass mit entgegenkommenden Radfahrenden gerechnet werden muss. Dabei ist bei angeordneter Benutzungspflicht das entsprechende Zusatzzeichen 1000-31 (beide Richtungen, zwei gegengerichtete senkrechte Pfeile) in Kombination mit den Zeichen 237, 240 oder 241 vorzusehen.

Bei getrennter Führung des Radverkehrs sollte zusätzlich das Sinnbild „Radverkehr“ in Verbindung mit doppelten Richtungspfeilen in regelmäßigen Abständen auf die Verkehrsfläche aufgebracht werden.

Im Fall von gemeinsamen Geh- und Radwegen ohne Benutzungspflicht sollte in regelmäßigen Abständen die Kombination der Sinnbilder „Fußgänger“ (oben) und „Radverkehr“ (unten) mit einem trennenden Querstrich, jedoch ohne umschließenden Kreis auf die Mischverkehrsfläche aufgebracht werden.

Bei Streckenabschnitten, auf denen linksseitige Radwege unumgänglich sind, sollte sowohl inner- als auch außerorts am Anfang als auch am Ende einer solchen Anordnung eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn vorhanden sein. Auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen ist linksseitiger Radverkehr grundsätzlich unzulässig.

Das Thema der linksseitigen Radwege wurde vertiefend in der Verkehringenieurbesprechung VIB I/2024 am 7. und 8. Mai 2024 behandelt, zu der auch eine Niederschrift angefertigt wurde.

Christian Eckert/IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Bodenmarkierung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs ohne Benutzungspflicht des rechtsseitigen Radweges. – Foto: Philipp Böhme/IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH



Rahmenbedingungen für Verkehrsversuche

MUNV veröffentlicht Erlass zu Verkehrsversuchen



Ein neuer Erlass des Landes stellt Fragen zum Umgang mit Verkehrsversuchen klar. –

Quelle: Stadt Gladbeck

Bei der Durchführung von Verkehrsversuchen gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 (StVO) herrscht oftmals große Unsicherheit – sowohl bei den Planenden als auch bei den anordnenden Stellen. Um die notwendigen Schritte und den Ablauf eines Verkehrsversuches zu verdeutlichen, hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV) am 06. September 2024 einen Erlass veröffentlicht, der Antworten auf häufige Fragen geben soll. Er ersetzt ein entsprechendes Papier des damaligen Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV) vom 27. Juni 2016.

Der nun veröffentlichte Erlass formuliert Präzisierungen hinsichtlich der nachzuweisenden Gefahrenlage, der zeitlichen Begrenzung, der Verfahrensweisen bei unterschiedlicher verkehrsrechtlicher Ausprägung der möglichen Maßnahmen und zum Vorgehen nach der Beendigung eines Verkehrsversuches.

Bei der Genehmigung eines Verkehrsversuches sind je nach verkehrsrechtlicher Ausprägung der gewählten Maßnahmen drei Verfahrensweisen zu beachten:

- Stehen die gewählten Maßnahmen eines Verkehrsversuches im Einklang mit dem geltenden Straßenverkehrsrecht, so können diese Verkehrsversuche von den örtlichen Straßenverkehrsbehörden in eigener Zuständigkeit angeordnet werden.
- Umfassen Verkehrsversuche Maßnahmen, die nicht durch die StVO oder einen Bundeserlass gedeckt sind, können diese nur durch den Bund mittels Versuchsverordnung legitimiert werden, wobei hier der Weg über das für Verkehr zuständige Landesministerium als oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes NRW zu sehen ist.
- Enthält ein Verkehrsversuch Maßnahmen, die zwar der StVO entsprechen, aber eine Abweichung von den Vorschriften der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) erfordern, sind Anträge hierfür dem für Verkehr zuständigen Landesministerium als oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes NRW vorzulegen. Die Entscheidung über die Durchführung entsprechender Verkehrsversuche liegt dann beim Landesministerium.

Der Erlass gibt zudem Hilfestellung zum Vorgehen nach dem Verkehrsversuch. Im Normalfall ist nach der Beendigung der ursprüngliche verkehrliche Zustand wiederherzustellen. Bei entsprechend rechtlicher Einordnung der gewählten Maßnahmen oder bei nachgewiesenen positiven Ergebnissen eines Verkehrsversuches werden nun auch Wege aufgezeigt, wie der vorübergehende Zustand in einen Dauerzustand überführt werden kann.

Der Erlass gibt zudem Hilfestellung zum Vorgehen nach dem Verkehrsversuch. Im Normalfall ist nach der Beendigung der ursprüngliche verkehrliche Zustand wiederherzustellen. Bei entsprechend rechtlicher Einordnung der gewählten Maßnahmen oder bei nachgewiesenen positiven Ergebnissen eines Verkehrsversuches werden nun auch Wege aufgezeigt, wie der vorübergehende Zustand in einen Dauerzustand überführt werden kann.

Christian Eckert/IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

„Grünes Zimmer“ in Dortmund

Temporäre Begrünung zum Hitzeschutz in der Nordstadt

Die Sommer werden immer heißer und der Umgang mit zunehmenden Hitzeperioden ist eine Herausforderung für alle Städte. Unter dem Motto „Sommer, Sonne, Hitze in der Stadt – Schattenplatz gefällig?“ bot das „Grüne Zimmer“ auf dem Vorplatz der Kirche St. Joseph in Dortmund Anfang August einen Ort zum Durchatmen. Die



Das „Grüne Zimmer“ bot rund zwei Wochen lang eine schattige Oase in der Nordstadt. – Foto: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung/Anna-Lena van der Vlugt

Aktion sollte auf das Thema Hitze in der Stadt aufmerksam machen.

Kühlung durch Pflanzen und ihre Wasserverdunstung

Das mobile „Grüne Zimmer“ sorgt für temporäre Begrünung im öffentlichen Raum und besteht aus einer Plattform und zwei Wänden, die mit zahlreichen Pflanzen begrünt sind. Es trägt durch den gespendeten Schatten und den Verdunstungseffekt der Pflanzen zur Abkühlung bei und verbessert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Bürger:innen haben die Möglichkeit, eine Pause im Schatten zu machen, und können sich gleichzeitig über das Thema Hitze in der Stadt informieren.

Das ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung baute das „Grüne Zimmer“ in Kooperation mit dem Umweltamt der Stadt Dortmund auf. Die Aktion ist Teil des Projekts „Catch4D“, das zur Umsetzung des Hitzeaktionsplans der Stadt Dortmund beiträgt. Das „Grüne Zimmer“ ist ein „Wanderzimmer“ – es gastierte zuvor u.a. in Reutlingen und in Frankfurt am Main.

Stadt Dortmund

Pilotprojekt für sicheren Fußverkehr in Heiden startet

Blömen VuS installiert Laser-Fußgänger-Schutzsystem am Zebrastreifen

Blömen VuS startet jetzt gemeinsam mit der Gemeinde Heiden ein Pilotprojekt, mit dem das Überqueren von Zebrastreifen deutlich sicherer wird. Dabei sorgen Laser- und LED-Technik insbesondere in Abend- und Nachtstunden für eine bessere Sichtbarkeit der zu Fuß Gehenden, sodass Autofahrer frühzeitig gewarnt werden und rechtzeitig abbremmen können. Die deutschlandweit einzigartige Lösung wird jetzt an der Velener Straße installiert.

Das neue System besteht aus vier solarbetriebenen Säulen, die am Zebrastreifen aufgebaut werden. Sie verfügen über Sensoren, welche die zu Fuß Gehenden vor dem Betreten des Bereichs erfassen und dann ein Lichtsignal auslösen. Ein zu jeder Tageszeit sichtbares gelbes LED-Blink-

licht warnt Fahrzeugführer, wenn zu Fuß Gehende durch die zwei Säulen die Fahrbahn betreten. Bei Dämmerung und in der Nacht sowie bei schlechten Sichtverhältnissen wird auch im unteren Teil der Säulen eine Laserlichtquelle aktiviert. Die konzentrierten Laserstrahlen erzeugen einen Lichtteppich über dem Fußgängerüberweg. Letzteres leuchtet die Schuhe der zu Fuß Gehenden an, sodass sie klarer erkennbar sind. Damit wird die Sicherheit an Zebrastreifen deutlich erhöht – und das auf eine wirtschaftliche Weise. So kostet das gesamte System deutlich weniger als eine Ampelanlage und ist zudem einfacher zu installieren.

Gemeinde Heiden

Wettbewerb zum „Zu-Fuß-zur-Schule-Tag“ in Düsseldorf

Grundschul Kinder zeigen: Es geht auch ohne Elterntaxi!



Links: Zeigen, wie es richtig gemacht wird: Schüler:innen der Katholischen Grundschule Fleher Straße gehen zu Fuß zur Schule.

Rechts: Gruppenbild der Gewinner-Grundschulen KGS Florensstraße, Hamm (1. Platz), KGS Fleher Straße, Flehe (2. Platz), und Carl-Sonnenschein-Schule, Düsseldorf (3. Platz) mit Mobilitätsdezernent Jochen Kral (oben, 3.v.l.), der die Preise überreichte – Fotos: Ingo Lammert

37 Grundschulen haben in diesem Jahr am „Zu-Fuß-zur-Schule-Tag“, dem internationalen „Walk-to-School-Day“, teilgenommen, zu dem die Landeshauptstadt Düsseldorf seit 2005 regelmäßig einlädt. Mit dem Aktionstag weist die Stadt gemeinsam mit den Schulen auf die Vorteile des Zufußgehens hin. Im Mittelpunkt stand ein Wettbewerb, bei dem die drei Schulen mit dem höchsten Fußgängeranteil Geldpreise gewinnen konnten.

Erfreulich hoher Fußverkehrsanteil

Als Siegerin ging in diesem Jahr mit einem Fußgängeranteil von 99,36% die Katholische Grundschule Florensstraße hervor. Sie gewann 1.000 Euro. Auf dem zweiten Platz folgte die Katholische Grundschule Fleher Straße mit 97,93% und erhielt 500 Euro. Den dritten Platz mit einem Fußgängeranteil von 96,10% belegte die Carl-Sonnenschein-Schule und bekam 250 Euro. Das Amt für Verkehrsmanagement hatte zuvor alle Düsseldorfer Grundschulen zu einer Teilnahme eingeladen. Unterstützung leisteten das Schulamt für die Landeshauptstadt Düsseldorf, die Polizei sowie die Verkehrswacht.

Pedibus als Highlight der Aktion

Die zentrale Veranstaltung mit vielen Aktionen rund um das Thema „Zu Fuß zur Schule“ fand in der Katholischen Grundschule Fleher Straße statt. Die Ankunft des „Pedibusses“, der von zu Fuß gehenden Schüler:innen gebildet

wurde, war dabei ein Höhepunkt. Gemeinsam mit den Lehrer:innen und den Viertklässler:innen als „Busfahrer“ wurden die Kinder nach einem festen Fahrplan zur Schule geleitet. Lookie, das Verkehrssicherheitsmaskottchen der Landeshauptstadt Düsseldorf, begrüßte gemeinsam mit Schulleiterin Astrid Zörner alle Kinder.

Zahlreiche Angebote für alle Jahrgänge

Auf dem Schulgelände erwarteten die Kinder ein Rollerparcours und einen Schilderwald zur Auffrischung ihres Wissens. Zusätzlich unterhielt am Vormittag ein buntes Rahmenprogramm mit Spielen, Bewegungs- und Fußgängertraining. Jede Jahrgangsstufe hatte sich im Vorfeld auf unterschiedliche Art und Weise mit dem Thema „Schulweg“ auseinandergesetzt. Die ersten Schuljahre haben die Umgebung der Schule mithilfe des Kinderverkehrsstadtplans erkundet. Die zweiten Schuljahre haben fleißig mit Lookies Mal- und Rätselbuch gearbeitet. Die Kinder der dritten Schuljahre haben ihren Schulweg im Stadtplan markiert und den eigenen Schulweg gezeichnet. Und die vierten Schuljahre haben die Pedibushaltestelle am Aachener Platz betreut und die dort wartenden Kinder sicher zur Schule gebracht. Darüber hinaus waren sie mitverantwortlich für die täglichen Zählungen bis zum Aktionstag und haben diese zur Veranschaulichung in ein Diagramm übertragen.

Landeshauptstadt Düsseldorf

Coesfeld verbessert Anbindung an die RadBahn Münsterland

Wirtschaftswege wurden zu Fahrradstraßen ausgebaut

Gut 3 km Wirtschaftswege wurden in der Coesfelder Bauernschaft Gaupel in den vergangenen Monaten ausgebaut, asphaltiert und neu als Fahrradstraße ausgewiesen. Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, kann nun bequem zur RadBahn Münsterland radeln, der früheren Eisenbahnstrecke nach Rheine. Die RadBahn gewinnt aufgrund der direkten und fast steigungsfreien Verbindung mehrerer Orte zwischen Coesfeld und Rheine für die Alltagsmobilität immer mehr an Bedeutung.

Fahrradstraße weiterhin für Krafträder und Pkw nutzbar

Die neuen Fahrradstraßen sind einheitlich auf eine Breite von 3 m mit Asphalt befestigt und ausgebaut. Für zusätzliche Sicherheit sorgen Piktogramme und Markierungen. Krafträder und Autos können die Wirtschaftswege weiterhin nutzen – mit angepasstem Tempo und Rücksicht auf Radfahrende, die in Kreuzungsbereichen Vorfahrt haben.

Als Nächstes soll ein weiteres Radweg-Teilstück entlang der Osterwicker Straße ausgebaut werden. Hier haben die Stadtwerke in den vergangenen Wochen bereits Haus-



Bequem radeln zur RadBahn, das geht in Coesfeld jetzt über neu ausgebaute Fahrradstraßen. – Foto: Stadt Coesfeld

anschlüsse erneuert. Laternen wurden versetzt und Leitplanken entfernt. „Wenn wir damit fertig sind, haben wir einen einheitlich komfortablen Radweg von der Bürgerhalle bis nach Lutum zur RadBahn“, informiert Thomas Duda, Bauleiter in der Tiefbauabteilung.

Thomas Külper/Stadt Coesfeld

Mehr Sicherheit durch Sichtbarkeit in Düsseldorf

Roteinfärbung von Radfahrfurten im Testfeld Lastring

Die Stadt Düsseldorf hat an 13 signalgeregelten Verkehrsknotenpunkten, an denen Rad- und Kfz-Verkehr gleichzeitig Grün haben, die Radverkehrsfurten rot eingefärbt. Ziel ist es, die Sichtbarkeit und damit die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen.

Zwei Knotenpunkte, Kruppstraße/Oberbilker Allee und Kruppstraße/Kölner Straße, sind Teil einer bundesweiten Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zur Wirksamkeit der Roteinfärbung, die Anfang 2024 gestartet wurde. Erste Ergebnisse werden 2025 erwartet. Um

schneller Aussagen zur Sicherheit treffen zu können, hat die Stadt Düsseldorf zudem den Lehrstuhl für Verkehrswesen der Ruhr-Universität Bochum mit einer eigenen Untersuchung beauftragt.

Die städtischen Ergebnisse sollen noch dieses Jahr den politischen Gremien vorgestellt werden und als Grundlage für weitere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit dienen. Insgesamt wurden rund 1.100 m² Rotmarkierungen an den 13 Knotenpunkten aufgebracht.

Amt für Verkehrsmanagement/Stadt Düsseldorf



Ausreichend Abstand zu parkenden Fahrzeugen verbessert das Sicherheitsempfinden zusätzlich. –

Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf

Infrastrukturausbau in Düsseldorf

300 km und 700 Maßnahmen werden sukzessive umgesetzt

Der Ausbau des Radhauptnetzes in Düsseldorf bildet das Rückgrat der städtischen Radinfrastruktur. Seit 2015 werden auf einer Strecke von über 300 km rund 700 Einzelmaßnahmen sukzessive umgesetzt. Dabei liegt der Fokus auf der Schließung von Netzlücken und der Verbesserung bestehender Radverkehrsanlagen, um Sicherheit und Komfort für Radfahrende zu erhöhen.

Radhauptnetz – aktueller Stand

Seit Beginn des Projekts wurden die problematischsten Stellen priorisiert und verbessert. Für 2024 und 2025 sind 14 weitere Maßnahmen geplant, ergänzt durch punktuelle Verbesserungen und Sanierungen. Details zu den Vorhaben finden Sie unter www.maps.duesseldorf.de (> Radwege und mehr).

Radleitrouten

Zusätzlich zum Radhauptnetz setzt die Stadt auf Radleitrouten, die zusammenhängende, qualitativ hochwertige Verkehrsachsen schaffen. Die Nord-Süd-Radleitroute 1 und die West-Ost-Radleitroute 2 sollen schnelle, sichere Verbindungen bieten, die das Netz sinnvoll ergänzen und den Ausbau der Radinfrastruktur weiter vorantreiben.

Was ist eine Radleitroute?

Radleitrouten haben eine besondere Priorität im Verkehrsnetz und sind durch komfortable Oberflächen, optimierte Kreuzungen und intelligente Ampelsteuerung gekennzeichnet. Sie werden so geplant, dass sie möglichst gradlinig verlaufen, Überlagerungen mit anderen Verkehrsnetzen vermeiden und Nachbarkommunen anbinden.

Ziele und Ansprüche

- Sichere, komfortable Radwege mit hoher Erkennbarkeit
- Trennung von Auto- und Fußverkehr wo möglich
- Orientierung an Qualitätsstandards für Radvorrangrouten
- Subjektives Sicherheitsgefühl wird durch bauliche Maßnahmen wie breite Radwege und ausreichenden Abstand zu parkenden Autos verbessert.

Aktuelle Projekte

Die Nord-Süd-Radleitroute 1, die den nördlichen und den südlichen Teil der Stadt über 10 km verbindet, startet im November 2024. Sie wird in vier Abschnitte unterteilt, wobei der erste, 2,2 km lange Abschnitt noch im November dieses Jahres in Bau geht. Die West-Ost-Radleitroute 2, deren erste Teilstrecke 4 km umfasst, wird im ersten Quartal 2025 gebaut, nachdem der Stadtrat die Planungen im Juni 2024 beschlossen hat.



Visualisierung Gladbacher Straße – Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf

Radschnellweg und Veloroute

Düsseldorf ist mit täglich 300.000 Einpendlern und 114.000 Auspendlern eine Pendler-Hochburg. Allein zwischen Düsseldorf und Wuppertal sind es rund 13.000 Pendler täglich. Der Trend zu E-Bikes hat die Reichweite und Flexibilität von Berufspendlern deutlich erhöht, wodurch längere Strecken mit dem Rad zurückgelegt werden können.

Um diese Entwicklung zu fördern, plant Düsseldorf gemeinsam mit Nachbarkommunen einen 25 km langen Radschnellweg von Neuss über Düsseldorf bis Langenfeld, mit Anbindung an Monheim. Zudem soll die Veloroute zwischen Wuppertal und Düsseldorf, auf der künftig bis zu 3.000 Radler unterwegs sein könnten, realisiert werden. Der Düsseldorfer Verkehrsausschuss hat im Juni 2024 die Planungsphase gemeinsam mit Wuppertal und dem Kreis Mettmann beschlossen.

Projekt Grünpfeil

Mit der Montage von 161 Grünpfeilen für den Radverkehr ist Düsseldorf eine der ersten Großstädte in Deutschland, die das Verkehrszeichen 721 regelhaft eingeführt hat. Nach der Aufnahme des Grünpfeils für den Radverkehr in die Straßenverkehrs-Ordnung hat die Stadtverwaltung im vergangenen Jahr die ca. 650 signalisierten Knotenpunkte bezüglich des Einsatzes des neuen Verkehrszeichens untersucht und im Ergebnis 161 Grünpfeile angeordnet.

Stellplätze und Garagen

Im Rahmen der Initiative „Fahrradstellplätze für Düsseldorf“ sind 754 neue Abstellmöglichkeiten geplant, zudem wird das Netz sicherer, witterungsgeschützter Fahrradquartiersgaragen ausgebaut. Über 4.000 Stellplätze wur-



Wo möglich wird der Radverkehr vom Autoverkehr baulich getrennt, z.B. mit einer sogenannten Protected Bike Lane. – Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf

den bereits geschaffen, viele davon auf Vorschlag der Bürger. Neue Standortvorschläge können online eingereicht werden.

Fahrradquartiersgaragen und Bike & Ride

Die Stadt Düsseldorf arbeitet gemeinsam mit der Connected Mobility Düsseldorf GmbH (CMD) an neuen Fahrradquartiersgaragen, um sichere und witterungsgeschützte Stellplätze für private Fahrräder und E-Bikes zu schaffen. Diese Sammelschließanlagen werden an Mobilitätsstationen und eigenständigen Standorten im gesamten Stadtgebiet errichtet und bieten eine kostengünstige Parkmöglichkeit.

Derzeit gibt es 25 Standorte mit Sammelschließanlagen und Fahrradboxen. Bis Ende 2025 sollen mindestens neun weitere Fahrradstationen hinzukommen. Auch in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn wurden an sechs strategisch wichtigen Haltepunkten neue, wettergeschützte Fahrradabstellanlagen errichtet. Weitere Anlagen sind für 2025/2026 geplant.

An fünf Bahnhöfen, darunter der Flughafen-Fernbahnhof und verschiedene S-Bahnhöfe, stehen 92 Fahrradboxen zur Verfügung. Vier Standorte wurden kürzlich modernisiert und sind nun mit einem digitalen Schließsystem ausgestattet. Bei der Planung neuer Mobilitätsstationen, die Schnittstellen von Radverkehr und ÖPNV berücksichtigen, arbeitet die Stadt ebenfalls mit der CMD zusammen.

Weitere Informationen zum Fahrradparken gibt es unter **www.duesseldorf.de/radverkehr/fahrrad-parken**.

Amt für Verkehrsmanagement/Stadt Düsseldorf

Mönchengladbach verlängert Radschnellverbindung

Teilstück zwischen Wolfsittard und der Straße Gerkerather Mühle beschlossen

Der Radschnellweg in Richtung Rheindahlen bis zur Straße Gerkerather Mühle soll verlängert werden. Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität der Stadt Mönchengladbach hat in seiner Sitzung Mitte September 2024 die Umsetzung des zweiten Bauabschnitts beschlossen. Das dritte Teilstück wird später in einem weiteren Bauabschnitt realisiert.

Angemessene Breite und adaptive Beleuchtung

Auf einer Länge von 1.980 m führt das jetzt beschlossene Teilstück entlang einer ehemaligen Bahntrasse durch die landwirtschaftlich geprägte Fläche. Die Asphaltfahrbahn wird 4 m breit ausgebaut, sodass ausreichend Platz für Überholmanöver und Begegnungsverkehr ist. Auch im Dunkeln ist für Sicherheit gesorgt: Alle 35 m wird eine Mastleuchte aufgestellt. Um Energie zu sparen, dimmt sich die intelligente Beleuchtung herunter, wenn gerade kein Verkehr ist.

Kreuzungsbereich baulich angehoben

Damit Radfahrende möglichst schnell vorankommen, erhalten sie an der Kreuzung der Straße Kothausen Vorfahrt. Hier wird der Kreuzungsbereich durch Rampensteine baulich angehoben. Zusammen mit der rot gefärbten Radfahrspur wird so die Vorfahrt des Radverkehrs deutlich – ebenso wie durch Piktogramme auf der Fahrbahn und die entsprechenden Verkehrsschilder. Die B 57 kreuzen Radfahrende über die bestehende Eisenbahnbrücke, die einen neuen Asphaltüberzug erhält.

Radschnellverbindungen für Mönchengladbach und das Rheinische Revier

Die Radschnellverbindung ist Bestandteil des durch den Rat der Stadt beschlossenen Gesamtregionalen Radverkehrskonzeptes für das Rheinische Revier. Das Konzept sieht vor,

dass auf Mönchengladbacher Stadtgebiet bis 2040 Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten mit einer Gesamtlänge von rund 104 km entstehen. Eine davon ist die ca. 37 km lange Strecke zwischen dem Mönchengladbacher Zentrum und Roermond. 13 km davon verlaufen durch Mönchengladbacher Stadtgebiet. Aktuell umgesetzt wird das 3,4 Kilometer lange Teilstück zwischen Rheindahlen und dem Nordpark, das auch Bestandteil des bereits 2017 beschlossenen Masterplans Nahmobilität der Stadt ist. Der jetzt beschlossene zweite Bauabschnitt soll spätestens Anfang 2027 fertiggestellt sein. Die voraussichtlichen Kosten betragen rund 3 Mio. Euro. Die Maßnahme wurde über das Förderprogramm „Investive Modellvorhaben für den Radverkehr“ zur Förderung beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) angemeldet. Die Förderquote beträgt 75%.

Pressestelle/Stadt Mönchengladbach

Das erste Teilstück ab dem Nordpark ist seit 2022 fertig. Nun folgt beim Radschnellweg in Richtung Rheindahlen der zweite Bauabschnitt zwischen Wolfsittard und Kothausen. – Foto: Stadt Mönchengladbach



Umsetzung baulich geschützter Radverkehrsanlagen mittels Flexpfosten in Aachen

Neue Protected Bike Lanes auf der Breslauer Straße und der Heinrichs- bzw. Monheimsallee

Seit Annahme des Radentscheids durch den Rat der Stadt Aachen im Jahr 2019 sind die sieben Ziele des Radentscheids integrierter Bestandteil der verkehrsplanerischen Maßnahmen der Stadt Aachen. Ziel 3 verfolgt die Schaffung sicherer Radwege an Hauptstraßen, u.a. durch Sicherstellung einer Breite von 2,30 m und eine bauliche Trennung vom motorisierten Verkehr. An der Breslauer Straße und der Monheimsallee wurde dieses Ziel Mitte 2024 über mehrere Hundert Meter umgesetzt:

Die **Breslauer Straße** war vor der Umgestaltung eine vierspurige angebaute Hauptverkehrsstraße, überwiegend außerhalb geschlossener Ortslage, mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Der Radverkehr wurde gemeinsam mit dem Fußverkehr auf einer schmalen Nebenanlage geführt. Im Aachener Radverkehrsnetz stellt die Breslauer Straße eine Hauptverbindung dar.

In Stufe 1 wurde im Sommer 2024 eine baulich und mit Sicherheitstrennstreifen getrennte, rot eingefärbte Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn in beide Fahrrichtungen auf einer Länge von ca. 650 m angelegt. Für den Kfz-Verkehr verbleiben nun zwei Fahrspuren: stadtauswärts mit bis zu 5,65 m überbreit, stadteinwärts mit einer Breite von 3,25 m. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf 50 km/h reduziert. Im Rahmen der Maßnahme wurde die vorhandene Busbucht barrierefrei und als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebaut. So kann der Radverkehr nun hinter dem Wartebereich für Fahrgäste geführt werden.



nahmobil/Heft 24/2024

In Stufe 2 werden die Nebenanlagen des Fußverkehrs erneuert, die Grünstrukturen ausgebaut und die signalisierten Knotenpunkte umgebaut. Ziel ist es, den Radverkehr über baulich abgesetzte Furten zu führen und so auch Ziel 2 des Radentscheids (Kreuzungen sicher gestalten) nachzukommen.

Die **Heinrichs- bzw. Monheimsallee** verfügte auf der nördlichen Seite über einen Radfahrstreifen von ca. 1,80 m Breite, einen überbreiten Fahrstreifen und einen Fahrstreifen von 3,25 m bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Im Aachener Radverkehrsnetz stellt die Achse ebenfalls eine Hauptverbindung dar.

Im September 2024 wurde auf einer Länge von ca. 800 m und einer Breite von i.d.R. 2,30 m eine baulich und mit Sicherheitstrennstreifen getrennte, rot eingefärbte Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn eingerichtet. Für den motorisierten Verkehr wurden zwei Fahrstreifen à 3,25 m markiert und im Zulauf auf den hoch frequentierten Knoten Bastei in einen Rechtsabbiegerstreifen (3,00 m) sowie einen überbreiten Streifen (5,00 m geradeaus bzw. links/geradeaus) überführt. Die baulich geschützte Radverkehrsanlage wurde hier in ihrer Breite reduziert. Bestandteil der Maßnahme war ebenfalls der komplexe Knoten Hansemannplatz. Hier ist dem Radverkehr nun das indirekte Linksabbiegen mittels Markierung und eigener Lichtzeichenanlage möglich.

Sowohl auf der Breslauer Straße als auch auf der Heinrichs- bzw. Monheimsallee wurden zur baulichen Trennung anthrazitfarbene Flexpfosten aus Kunststoff (H = 1,00 m, D = 0,08 m) mit reflektierenden Bänderolen und Glassteinen eingebaut. Sie wurden in einem Abstand von 2,50 m zueinander in der Fahrbahn verschraubt.

Celina Bauer/Claudia Nowak/Stadt Aachen, Fachbereich 68

Breslauer Straße nach der Umgestaltung – Foto: Stadt Aachen/FB68

Einrichtungs-Fahrradstraße im zentralen Campusbereich in Aachen

Teilabschnitt des innerstädtischen Radverteilerings wurde umgesetzt



Einrichtungs-Fahrradstraße Templergraben – Foto: Stadt Aachen/FB68

Seit 2019 gibt es in Aachen den Beschluss, den 2,8 km langen, die Innenstadt umschließenden „Grabenring“ als Radverteiler des Radhauptnetzes umzugestalten. Als Voraussetzung hierfür ist die Reduzierung des Kfz-Verkehrs erforderlich, da der Grabenring häufig für den Durchgangsverkehr genutzt wird. Mit verschiedenen Netzunterbrechungen für den Kfz-Verkehr soll dieser Verkehr verhindert und die Anzahl an Motorisierten verringert werden. Im zentralen Campusbereich der Aachener Hochschule wurde eine derartige Netzunterbrechung am Templergraben seit 2021 erprobt und inzwischen verstetigt.

Durch die Unterbindung der übergeordneten Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr wurde es möglich, Fahrradstraßen im Campusbereich umzusetzen. Auf einem 200 m langen Abschnitt des Templergrabens und des Driescher Gässchens wurde die Fahrradstraße nur in eine Richtung umgesetzt. In diesem Bereich sind die Fahrrichtungen größtenteils baulich durch einen begrünten Mittelstreifen voneinander getrennt. Die auf die Kfz-Netzunterbrechung zulaufende Richtungsfahrbahn ist für den Kfz-Verkehr eine Sackgasse und wurde als Einrichtungs-Fahrradstraße umgestaltet. Zuvor wurde der Radverkehr hier über einen

sehr schmalen Radfahrstreifen geführt. Entsprechend dem Aachener Standard wurde die 3,25 m breite Einrichtungs-fahrgasse der Fahrradstraße rot eingefärbt. Fahrrad-Piktogramme mit Richtungspfeil verdeutlichen, dass die Fahrradstraße nur in eine Fahrtrichtung nutzbar ist. Durch Leitschwellen mit Flexpfosten wurde die Richtungsfahrbahn vollständig baulich von der Gegenfahrbahn abgegrenzt.

In Gegenrichtung weist die Straße eine deutlich unterschiedliche verkehrliche Funktion auf. Über die Wüllerstraße als zuführende Einbahnstraße wird der Kfz-Verkehr u.a.

in die innenstädtischen Parkhäuser ge-

führt. Zudem weist diese Richtungsfahrbahn eine weitaus höhere Busfrequenz auf, wodurch sich die Führungsform der Fahrradstraße hier nicht eignet. Der Radverkehr wird über einen Radfahrstreifen geführt, der in einem nächsten Bauabschnitt im Rahmen der Umgestaltung des Radverteilerings verbreitert werden soll.

Bastian Weiser/Stadt Aachen, Fachbereich 18

Driescher Gässchen vor und nach der Umgestaltung – Foto: Stadt Aachen/FB68



500 Fahrrad-Piktogramme in Minden

Förderung durch das Land NRW



Zwei Straßenbauarbeiter fixieren die Piktogramme mit einem Gasbrenner. – Foto: Stadt Minden

Im Mindener Stadtgebiet wurden im August und September 2024 sogenannte Piktogrammketten auf 16 Straßen beziehungsweise Straßenabschnitten markiert. Für die Maßnahme hatte die Stadt im Mai 2023 einen Förderantrag beim Land NRW gestellt, der im Oktober 2023 bewilligt worden war. Insgesamt werden im Stadtgebiet rund 500 Piktogramme markiert. Die berechneten Kosten in Höhe von rund 42.000 Euro werden zu 80% vom Land NRW aus dem „Förderprogramm Nahmobilität“ gefördert. Den übrigen Teil trägt die Stadt.

„Die Piktogramme sollen verdeutlichen, dass der Radverkehr in diesen Straßen oder Straßenabschnitten legal auf der Fahrbahn fährt“, erläutert der Leiter des Bereiches Verkehr, Gunnar Kelb. Noch immer gebe es bei den motorisierten Verkehrsteilnehmenden Akzeptanzprobleme, dass Radfahrende – trotz vorhandenen Radwegs oder gemeinsamen Fuß- und Radwegs – auf der Straße fahren dürfen. Das ist vor allem dort der Fall, wo die Benutzungspflicht der Radwege und der gemeinsamen Fuß- und Radwege aufgehoben ist, so Kelb weiter.

Gegenseitige Rücksichtnahme

Aber auch auf Straßen, wo es keine Radwege gibt, werden Radfahrende manchmal wenig respektiert und vorgeschriebene Überholabstände nicht eingehalten, wissen die

Fachleute. Die großen weißen Piktogramme sollen künftig verdeutlichen: Diese Straße teilen sich der Kfz-Verkehr und der Radverkehr. Jede und jeder hat hier auf den anderen Rücksicht zu nehmen. „Wer innerorts nicht mindestens 1,5 m Seitenabstand zu Radfahrenden einhält, riskiert ein Bußgeld von mindestens 30 Euro“, macht Bereichsleiter Gunnar Kelb deutlich. Wenn andere Verkehrsteilnehmende gefährdet oder sogar geschädigt werden, sei das Bußgeld noch höher. Außerorts beträgt dieser unbedingt einzuhalten Mindestabstand sogar 2 m.

Erlass des Ministeriums regelt den Einsatz von Piktogrammketten

Die Markierung von Piktogrammketten ist erst durch den Erlass des MUNV NRW genau geregelt, so Kelb. Wenn die betroffenen Straßen(abschnitte) nicht breit genug sind, um Radfahrstreifen oder Schutzstreifen anzulegen, müssen sich alle Verkehrsteilnehmenden die Fahrbahn teilen. Hier können nun auch Piktogramme aufgebracht werden. Der Erlass zielt darauf ab, die Verkehrssicherheit des Radverkehrs und das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu verbessern. Mit ihnen könnten aber auch Lückenschlüsse im Netz von Radverkehrsanlagen gekennzeichnet werden, so Kelb abschließend.

Stadt Minden

Aktuelles zum Radverkehr in Köln



Kölner Ringe werden für Radfahrende sicherer. – Foto: Stadt Köln

„RingFrei“ am Barbarossaplatz

Wichtiger Lückenschluss für den Radverkehr in südlicher Fahrtrichtung

Die Stadt Köln hat die Arbeiten zur Einrichtung eines Radfahrstreifens am Barbarossaplatz in südlicher Fahrtrichtung zwischen Zülpicher Platz und Eifelstraße weitestgehend abgeschlossen. Radfahrenden steht damit an einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in der Innenstadt in beiden Fahrtrichtungen eine sichere und komfortable Infrastruktur zur Verfügung. In Fahrtrichtung Zülpicher Platz hatte die Stadt am Barbarossaplatz bereits 2019 und 2020 Radfahrstreifen eingerichtet.

Mit der Umsetzung konnte im Rahmen des bundesweiten Vorreiterprojektes „RingFrei“ und des Radverkehrskonzeptes Innenstadt eine Netzlücke beseitigt werden. In der südlichen Verlängerung in Fahrtrichtung Eifelstraße wurden darüber hinaus die schmalen Schutzstreifen auf dem Salierring durch Radfahrstreifen in komfortabler Breite ersetzt.

Die neuen Radfahrstreifen nach Kölner Standard in mindestens 2,50 m Breite knüpfen an den bereits zuvor bestehenden Radfahrstreifen am Zülpicher Platz an und münden im weiteren Verlauf in den Radfahrstreifen am Sachsenring. Im Zuge dessen wurden auch die Zufahrten

von der Roonstraße sowie von der Eifelstraße aus kommend fahrradfreundlich gestaltet. An Stellen, an denen der Kfz-Verkehr die Radwegeführung signalisiert queren muss, wurde der Radfahrstreifen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit großflächig in Rot eingefärbt. Mit Umsetzung der Maßnahme wurden mehr als 600 m neue Radverkehrsinfrastruktur geschaffen.



Zukünftig wird Radfahrenden in beiden Fahrtrichtungen 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. Zudem



Lückenschluss in der Innenstadt. – Foto: Stadt Köln

werden derzeit parallel die schmalen Radfahrstreifen in den nördlichen Abschnitten des Hansaring verbreitert. So wird Ende des Jahres auch zwischen Vogteistraße und Krefelder Straße in beiden Fahrtrichtungen ein Radfahrstreifen nach Kölner Standard zur Verfügung stehen. Der nächste Schritt der Verwaltung in der Umsetzung des „RingFrei“-Projektes ist die Verbreiterung der schmalen Radwegführungen auf Höhe Kumpchenshof und zwischen der Krefelder Straße und dem Ebertplatz. Entsprechende Überplanungen werden derzeit erarbeitet.

Verbesserungen für den Radverkehr im Kreuzungsbereich

Die Stadt Köln hat die Generalinstandsetzung der Fahrbahnen am Perlengraben abgeschlossen und dabei auch Verbesserungen für den Radverkehr im Kreuzungsbereich umgesetzt. Die letzten Markierungsarbeiten wurden im Oktober umgesetzt.

Um einen Radfahrstreifen für den vom Perlengraben auf den Rothgerberbach kommenden Radverkehr zu schaffen,

wurden die Geradeausspuren am Knotenpunkt Perlengraben/Rothgerberbach von drei auf zwei Spuren reduziert. Die rechte Fahrspur wurde in eine reine Rechtsabbiegespur umgewandelt. Ab dem Rechtsabbieger wurde die rechte Fahrspur, die auf den Rothgerberbach führt, in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Dadurch konnte auch der Radfahrstreifen vom Blaubach auf den Rothgerberbach bis zur Einmündung Poststraße verlängert werden. Dafür wurde ebenfalls die rechte Fahrspur in einen Radfahrstreifen umgewandelt.

Eine vorangegangene Verkehrsuntersuchung hatte gezeigt, dass die Umwandlung des rechten Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen auf der gesamten Strecke zwischen Mengelbergstraße und Rothgerberbach nicht möglich ist, ohne dass es zu erheblichen Staus auf der Deutzer Brücke kommt.

Der Baubeschluss ist im Ratsinformationssystem der Stadt Köln online unter „1747/202“ einsehbar.

Neue Radverkehrsführung auf der Kalk-Mülheimer Straße

Die Stadt Köln hat die Radverkehrsführung auf der Kalk-Mülheimer Straße auf einer Länge von 400 m deutlich verbessert. Der Radverkehr wurde auf die Fahrbahn verlagert, indem in beiden Fahrtrichtungen Schutz- bzw. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert wurden. Dadurch sind die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Autofahrenden besser und die Radverkehrsanlagen breiter als bisher. Die verbleibende einspurige Fahrbahn ist durch-

gängig mindestens 2,75 m breit. Um mehr Platz für zu Fuß Gehende zu schaffen, wurde der Gehweg „aufgeräumt“. Einige bauliche Elemente wie z.B. Parkscheinautomaten werden noch in den Parkstreifen versetzt. Für die bessere An- und Belieferung wurden Ladezonen eingerichtet. Zur Schaffung von ausreichenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden in Kürze 75 Fahrradnadeln aufgestellt. Der alte Radweg zwischen Gehweg und Längsparkstreifen

auf der Kalk-Mülheimer Straße zwischen Höfstraße und Kalker Hauptstraße entsprach nicht mehr den aktuellen Richtlinien und der von der Stadt Köln angestrebten Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen.

Auch der weitere Verlauf der Kalk-Mülheimer Straße zwischen Höfstraße und Wipperfürther Straße soll für den Radverkehr optimiert werden. Dieser zweite Bauabschnitt befindet sich aktuell in der Planung. Die Entwürfe, deren Querschnitte sich am ersten, nun umgesetzten Bauabschnitt orientieren, hat die Verwaltung Vertreter:innen der Bezirksvertretung Kalk und der Fahrradverbände bereits am „Runden Tisch Radverkehr“ vorgestellt. Eine Beschlussfassung wird noch im Jahr 2024 angestrebt.

Vorgebirgstor

Die Stadt Köln strebt Ende November 2024 den Baubeginn zur fahrradfreundlichen Umgestaltung der Vorgebirgstraße auf dem Abschnitt zwischen „Am Vorgebirgstor“ und „Raderthalgürtel“ an.

Der Bereich der Vorgebirgstraße, der umgestaltet wird, ist ca. 1,2 km lang und verfügt aktuell über eine überbreite Kfz-Fahrspur. Die Vorgebirgstraße wurde vor etwa zehn Jahren saniert. Hierbei wurden vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr berücksichtigt. Ansonsten gibt es aktuell keine Infrastruktur für den Radverkehr.

Die Vorgebirgstraße ist Teil des gelben Netzes des Radverkehrskonzepts Rodenkirchen. Der dort geplante Schutzstreifen schließt eine Lücke auf der Radachse Ulrichgasse/Tel-Aviv-Straße und schafft eine attraktive, sichere Verbindung von Zollstock in die Innenstadt. Es entsteht eine durchgängige, geradlinige Verbindung vom Hönninger Platz bis zur Cäcilienstraße von 4 km Länge. Des Weiteren soll die bestehende Route durch den Vorgebirgspark vom Alltagsverkehr entlastet und so Konflikte im Vorgebirgspark minimiert werden. Insgesamt wird die Verkehrssicherheit sowie die Attraktivität für Radfahrende spürbar erhöht.

Die Bezirksvertretung Rodenkirchen hat in ihrer Sitzung am 3. Mai 2021 beschlossen, eine Bürgerbeteiligung als Präsenzveranstaltung durchzuführen, um ein Meinungsbild der Bürger:innen zu einer möglichen Umgestaltung der Vorgebirgstraße einzuholen. Anlass der Diskussion war ein Antrag, Fahrradspuren auf der Vorgebirgstraße einzuführen. Am 20. Juni 2022 fand die erste öffentliche Informationsveranstaltung zur möglichen Umgestaltung

der Vorgebirgstraße in Zollstock statt, wo zwei mögliche Varianten zur Umgestaltung vorgestellt wurden. Unter den Anwesenden gab es grundsätzlich eine deutliche Mehrheit für eine Umgestaltung mit Wegnahme einer Kfz-Spur auf der Vorgebirgstraße zur Verbesserung der Wohnqualität und der Verkehrssicherheit.

Im Folgenden hat der Verkehrsausschuss die Verwaltung beauftragt, eine Planung für die Umwandlung einer Fahrspur in eine Radverkehrsanlage/Fahrradschutzstreifen für die Vorgebirgstraße auf dem Abschnitt zwischen der Straße „Am Vorgebirgstor“ und dem „Raderthalgürtel“ unter Beibehaltung des derzeit praktizierten Schrägparkens auf der Mittelallee zu erstellen.

Das Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung hat auf Grundlage dieses Beschlusses eine Planung für einen Schutzstreifen auf diesem Abschnitt erarbeitet. Ziele der Planung sind die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Wohnqualität auf der Vorgebirgstraße. Gemäß dem Beschluss des Verkehrsausschusses vom 22. August 2023 wurde zu einer weiteren Informationsveranstaltung für die Anwohner:innen und andere Interessierte exakt sechs Monate nach dem Planungsbeschluss am 22. Februar 2024 eingeladen. Hier stellte das Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, Nahmobilität und Verkehrssimulation die aktuellen Planungen für mehr Verkehrssicherheit auf der Vorgebirgstraße vor.

Die Kosten zur Umsetzung der Maßnahme belaufen sich derzeit nach aktuellen Schätzungen auf ca. 200.000 Euro netto.

*Stadt Köln/Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung,
Nahmobilität und Verkehrssimulation*



Dortmunder Radwall wächst weiter

Zweirichtungsradsverkehr auf 2 km am Wallring

Der fuß- und radverkehrsfreundliche Umbau des Schwanen- und Ostwalls in Dortmund hat als größte Baumaßnahme des EU-Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt im März 2021 begonnen. Nun wurde er in Richtung Norden weitergeführt. Im August 2022 wurden die ersten 1,5 km des komfortablen Zweirichtungsradsweges eröffnet. Inzwischen ist der Radwall in der nördlichen Verlängerung auf insgesamt knapp 2 km gewachsen. Die Bauarbeiten dauerten von Februar bis Juni 2024.

Die baulich getrennten Radwege wurden teilweise verbreitert und zu Zweirichtungsradswegen ausgebaut. Damit kann im gesamten neuen Abschnitt des Radwalls in beide Richtungen geradelt werden. Zudem wurden die Übergänge aus dem Bestand an den neuen Radwall verbessert. Parallel zum Wallring wurde eine Fahrradstraße in der

Nebenfahrbahn eingerichtet. Die Gehwege wurden in einigen Bereichen saniert und barrierefrei ausgebaut. Eine Linksabbiegerspur auf den Wall ist in eine verbreiterte Verkehrsinsel mit Radweg umgewandelt worden, um zusätzlichen Platz für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen.

Der kombinierte Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen auf dem Wall wurde zur reinen Rechtsabbiegespur mit eigenem Lichtsignal umgewandelt, um die Sicherheit von querenden Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu erhöhen. Der Radwall verbessert die Aufenthaltsqualität sowie die Radverkehrsanbindung der City in Richtung Norden.

Weitere Infos unter: www.dortmund.de/radwall

Hendrik Konietzny/Heike Thelen/Stadt Dortmund

Erster Abschnitt des Hoesch-Hafenbahn-Radweges fertig

Regionalverband Ruhr baut Rad- und Wanderweg auf ehemaliger Bahntrasse

Die erste Teilstrecke des Hoesch-Hafenbahn-Radweges zwischen dem Dortmunder Stadtteil Hörde und der Innenstadt ist fertig. Der Regionalverband Ruhr (RVR) baut Schritt für Schritt einen 7,3 km langen Rad- und Wanderweg auf der ehemaligen Bahntrasse vom Phoenix-See im Dortmunder Süden bis zur Westfalahütte im Norden der Stadt.

„Mit dem Hoesch-Hafenbahn-Weg schaffen wir eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im östlichen Ruhrgebiet. Das Projekt stärkt den Alltagsradverkehr und fügt sich hervorragend in das regionale Freizeitkonzept der Metropole Ruhr ein“, sagt Stefan Kuczera, RVR-Beigeordneter für Planung. Der asphaltierte Rad- und Wanderweg ist 4 m breit und durch ein 50 cm breites Schotterbankett links und rechts eingefasst. Die beiden Anbindungen an die Kohlensiepenstraße und die Max-Eyth-Straße sind niveaugleich. Die rund 100 m lange Rampe Am Remberg überbrückt einen Höhenunterschied von etwa 5 m im barrierefreien Ausbaustandard.

750.000 Euro kosten Planung und Bau des Radweges. Das Land NRW übernimmt 80% im Rahmen des Regionalen Wirtschaftsförderungsprogramms (RWP). Die verbleibenden Kosten finanziert der RVR aus Eigenmitteln. Die weiteren zwei Teilstrecken im ersten Bauabschnitt werden voraussichtlich noch 2024 und 2025 gebaut. Der zweite Bauabschnitt ist in Planung.

Heike Thelen/Stadt Dortmund und Regionalverband Ruhr

Gemeinsam radeln Vertreter:innen von Regionalverband Ruhr, Stadt und Politik mit Bürger:innen als Erste auf dem Abschnitt des neuen Hoesch-Hafenbahn-Radweges, den der Regionalverband Ruhr fertiggestellt hat. – Foto: Stadt Dortmund/Stephan Schütze



Leverkusen strebt weiteren Ausbau von Fahrradstraßen an

Stadt soll fahrrad- und fußgängerfreundlicher werden

Fahrradstraßen sollen im Leverkusener Stadtgebiet zukünftig verstärkt zum Einsatz kommen. Bei einem Vor-Ort-Termin wurde den politischen Vertreterinnen und Vertretern die Herausforderungen und Vorgaben anhand der geplanten Fahrradstraße an der Kolberger Straße/Jakobstraße/Jacob-Fröhlen-Straße erläutert. „Die Umsetzung von Fahrradstraßen ist mit zahlreichen Herausforderungen und Hürden verbunden. Aber sie leisten einen enormen Beitrag zur Mobilitätswende, die wir weiter entschieden in unserer Stadt vorantreiben. Leverkusen, einst als autogerechte Stadt geplant, soll weiter fahrrad- und fußgängerfreundlicher werden“, erläuterte Alexander Lünenbach, Umweltdezernent der Stadt Leverkusen.



Vertreter aus Stadtverwaltung, Politik und Medien trafen sich zu einem Ortstermin an der geplanten Fahrradstraße Kolberger Straße. – Foto: Stadt Leverkusen

Einheitliche Gestaltung nach AGFS-Leitfaden

Eine einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen soll sicherstellen, dass Verkehrsteilnehmende sofort erkennen, dass sie sich auf einer solchen befinden. Da gesetzliche Vorgaben dazu bislang fehlen, basieren die Planungen der Stadt Leverkusen auf dem Leitfaden zur Einrichtung von Fahrradstraßen der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS NRW).

Sicherheit an oberster Stelle

Sicherheit steht bei der Einrichtung von Fahrradstraßen an oberster Stelle. So sollen die Einfahrtsituationen als „Tor“ ausgestaltet werden, um die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden für den vorherrschenden Radverkehr zu erhöhen. Auf Schrägparktaschen sollte verzichtet werden. „Darüber hinaus ist die Verwaltung durch ein Urteil des Verwaltungsgerichts Köln dazu angehalten,

Verkehrszahlen zu erheben, ob eine Straße überhaupt als Fahrradstraße geeignet ist“, erklärt Conchita Laurenz, Abteilungsleiterin Verkehrslenkung und -sicherung bei der Stadt Leverkusen. „Für eine Fahrradstraße muss der Radverkehr die überwiegende Nutzergruppe sein.“ Das bedeutet, dass auf einer Fahrradstraße nicht mehr als 2.500 Kfz in 24 Stunden gezählt werden dürfen.

Veränderte Vorgaben erfordern erneute Überprüfung

Da sich einige Vorgaben seit dem Ratsbeschluss aus dem Jahr 2021 verändert haben, müssen alle beschlossenen Fahrradstraßen noch einmal auf den Prüfstand gestellt werden, so auch die Fahrradstraße Kolberger Straße/Jakobstraße/Jacob-Fröhlen-Straße, für die nun zunächst die geforderten Verkehrszahlen erhoben werden müssen.

Stadt Leverkusen

„Schulstraße erleben!“ in Aachen

Stadt testet Schulstraßen während der Europäischen Mobilitätswoche



Schulstraße an der KGS Hanbruch – Foto: Stadt Aachen, FB68

Die Stadt Aachen hat vom 16. bis zum 20. September 2024 während der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) an vier Grundschulen die Einrichtung von Schulstraßen temporär getestet.

An den Gemeinschaftsgrundschulen Brühlstraße und Am Höfling sowie an den Katholischen Grundschulen (KGS) Hanbruch und Höfchensweg wurde die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr zwischen 7.30 und 8.15 Uhr mit Schildern, Sperrschranken und Personal vor Ort untersagt. Motorisierte durften in dieser Zeit ausschließlich einfahren, wenn sie im Vorfeld eine Ausnahmegenehmigung beantragt hatten. Die Rahmenbedingungen wurden zuvor mittels Flyern und Handzetteln kommuniziert. Die u.a. aufgrund ihrer räumlichen und verkehrlichen Lage ausgewählten Schulen hatten im Vorfeld in Zusammenarbeit mit der Stadt Aachen ein schulisches Mobilitätskonzept erstellt und ihre Bereitschaft zur Unterstützung bei der Durchführung zugesichert.

Mehr Raum für Kinder

Die Kinder leisteten ihren Beitrag durch bunte kreative Aneignung des öffentlichen Raums. Angeregt durch die Schule wurde vor Unterrichtsbeginn draußen montags der Schulsong gesungen, dienstags wurden Gummitwist, Seil-

chenspringen etc. gespielt, mittwochs wurde an der Kreidechallenge teilgenommen, donnerstags ein Rollerparcours veranstaltet und freitags Federball gespielt. Viele Kinder kamen schon deutlich vor Unterrichtsbeginn, um mitzumachen. Auch Eltern blieben noch länger auf einen Plausch am Schultor und schauten dem bunten Treiben zu. Somit hatte die Veranstaltung neben dem verkehrlichen auch einen großen sozialen Effekt.

Kritische oder unangenehme Situationen blieben aus

Die Veranstaltung des Fachbereichs Mobilität und Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Kinder, Jugend und Schule unterstützten neben den Lehrkräften der Schulen auch die Eltern, die Polizei Aachen, das Ordnungsamt und der Aachener Stadtbetrieb. An den fünf Tagen wurden viele Eindrücke in persönlichen Gesprächen sowie in Foto- und Filmaufnahmen gesammelt. Per Online-Fragebogen auf dem Beteiligungsportal NRW konnten Eltern, Lehrkräfte/Schulangestellte, Kinder und Anwohnende ihr Feedback geben.

Die Ergebnisse werden aktuell ausgewertet und in einem Bericht dargestellt. Anschließend wird über die Optionen einer Verstetigung beraten. Die ersten Sichtungen der Rückmeldungen lassen eine überwiegend positive Resonanz erwarten.

Claudia Nowak/Stadt Aachen



„Goldi go! macht mobil“ in Mönchengladbach

Verkehrsprojekt „Goldi go!“ ist Teil der Europäischen Mobilitätswoche und bringt Tausende Kinder in Bewegung



Die Kinder zeigen ihr Geschick im Fahrradparcours. – Foto: Stadt Mönchengladbach

Auf dem Schulhof der Grundschule Ohler ertönt am Mittwochmorgen ein Klingelkonzert. Die Kinder der Klasse 4a stehen mit Fahrrädern, Rollern und bunten Helmen parat und begrüßen Esel Goldi, Maskottchen der Stadtparkasse Mönchengladbach und des Mönchengladbacher Verkehrsprojektes „Goldi go! Bewegt zur Schule“. Wie in jedem Jahr nimmt die Grundschule an dem Projekt teil, bei dem Kinder und ihre Eltern eine ganze Woche lang aufgefordert sind, den Schulweg oder zumindest das letzte Teilstück „bewegt“ zurückzulegen. Turnschuh-Aufkleber auf dem Klassenplakat für jeden sportlich zurückgelegten Schulweg dokumentieren die erfolgreiche Teilnahme.

Mehr als 7.800 Kinder sind Teil des Projekts

An 29 Grundschulen in Mönchengladbach setzen sich insgesamt 7.881 Kinder – mehr als je zuvor – für einen aktiven Schulweg ein. Die sonst dominierenden Elterntaxen, die nicht zuletzt ein Sicherheitsrisiko vor den Schulen darstellen, bleiben in der Aktionswoche Zuhause. „Viele Schülerinnen und Schüler machen auf dem Schulweg wichtige Erfahrungen im Straßenverkehr. Außerdem mangelt es vielen Kindern grundsätzlich an Bewegung“, betont Monika Müller, Lehrerin und Organisatorin des Projektes. Während der Europäischen Mobilitätswoche steht in der Grundschule Ohler das Thema Mobilitätsbildung im Fokus.

Neuer Mobilitäts-Parcours wird getestet

So testen die Schülerinnen und Schüler der Klasse 4a den neu angeschafften Parcours und verbessern dabei ihre Fähigkeiten mit Fahrrad oder Roller. Neben einer Slalomstrecke gilt es eine Wippe zu meistern, die Spur auf einem ausgedienten Feuerwehrschauch zu halten, einen Kreisel zu durchfahren, Ringe zu transportieren und beim Umschauen eine Zahl zu erkennen. Kalle Ditzges von der Polizei Mönchengladbach steht an der letzten Herausforderung des Parcours: einer Bremsstation, von der aus Fahrrad oder Roller zurück zum Start geschoben werden müssen. Schülerin Lena freut sich über den Unterricht mit dem Fahrrad auf dem Schulhof. „Das ist echt cool!“, strahlt sie. „Wir bewegen uns heute richtig doll!“

Materialien zum Training des Gleichgewichts

Schulleiterin Nina Lingen freut sich über die neuen Materialien, die mit Unterstützung der Stadtparkasse Mönchengladbach und der Stadtverwaltung angeschafft werden konnten: „Wir haben auch Materialien für das Training des Gleichgewichts erhalten und freuen uns über die vielen Einsatzmöglichkeiten, auch im Nachmittagsbereich.“ Nach vielen Runden im Rad- und Rollerparcours werden noch Klassenfotos mit Esel Goldi gemacht.

Pressestelle/Stadt Mönchengladbach



Die Schülerinnen und Schüler der KGS Ohler übten sich in ihren Radfahrkünsten. Mit dabei waren (letzte Reihe, v.l.n.r.): Monika Müller (Grundschullehrerin, Organisatorin „Goldi go!“, Verkehrssicherheitsberater Kalle Ditzges und Judith Henn von der Polizei, Maskottchen Goldi, Schulleiterin Nina Lingen, Martina Reschke (Stadtparkasse) und die Klassenlehrerin der 4a, Andrea Jung. –

Foto: Stadt Mönchengladbach

Geisterradler-Kampagne in Bochum gestartet

Die Stadt Bochum und die Polizei wollen mit der Kampagne auf Gefahren durch „Geisterradler“ aufmerksam machen



Das immer mehr Menschen auf Fahrräder, E-Bikes oder E-Scooter umsatteln, ist eigentlich eine erfreuliche Entwicklung – doch sie birgt auch neue Gefahren und führt zu steigenden Unfallzahlen. Immer häufiger wird beobachtet, dass sich Radfahrende nicht an die Verkehrsregeln halten und sich und andere Verkehrsteilnehmende

gefährden. Die verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile, wie Gehwege oder Radwege in falscher Richtung, sind mit ca. 10% die zweithäufigste Unfallursache bei Fahrrad, Pedelec und E-Scooter in Bochum. Daher machte das Tiefbauamt gemeinsam mit der Polizei Bochum und der Verkehrsüberwachung mit einer gemeinsamen Aktion „Geisterradler“ auf diese Problematik aufmerksam. Ziel ist es, die Verkehrsteilnehmenden zu sensibilisieren, sich an die Verkehrsregeln zu halten, und damit die Verkehrssicherheit für alle zu erhöhen.



Tiefbauamt, Polizei und Verkehrsüberwachung – Foto: Stadt Bochum

Am 13. August 2024 fand die Aktion „Geisterradler“ an verschiedenen Orten in der Innenstadt zwischen 10 und 15 Uhr statt. Neben Sprüh-Geistern und Schildern klärte die Polizei die Radfahrenden auf und verteilte prägnant gestaltete Karten. Die Fahrradstaffel kontrollierte an diesem Tag verstärkt die Radwege und verteilte Broschüren.

Nadine Noblet/Stadt Bochum

Erste Schulstraße in Mönchengladbach

Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung, Polizei und Grundschule

Vor der Grundschule Bell ist es immer wieder zu gefährlichen Situationen für die Kinder gekommen, weil die Straße recht schmal und eine Sackgasse ist. Rücksichtsloses Fahren, Parken und gefährliche Wendemanöver vor dem Schultor boten häufig Anlass zu Beschwerden von Anwohner:innen und aus der Elternschaft. Um Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, eine sichere Möglichkeit zum Absetzen zu bieten, richtet die Stadt zwei Kiss & Drop Zonen ein.

„Zu Fuß zur Schule – das soll nicht nur der Slogan auf einem Plakat an unserer Schule sein! Wir wollen es auch praktisch vormachen und zeigen, dass wir die aktive

Kindermobilität unterstützen und fördern“, betont Schulleiterin Stephanie Dierichs, die sich mit ihrem Team und der Elternschaft für die Einrichtung der Schulstraße engagiert. So sorgt die Schule dafür, dass morgens und mittags die Straße mit sogenannten Lübecker Hüten gesperrt wird. Mit einem Elternbrief hat die Grundschule über die Einrichtung der Schulstraße informiert. Das Ordnungsamt unterrichtete die Anwohner:innen der Höhenstraße über die Einfahrtssperre. Mit dem Schreiben haben sie auch die Möglichkeit erhalten, eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen.

Pressestelle/Stadt Mönchengladbach

Bergkamen: Energieschub für deinen Akku

Rund um die Uhr kostenlos „Sonne tanken“ für alle E-Bikes im Yachthafen Marina Rünthe

Am Dienstag, dem 17. September 2024, wurde im Yachthafen Marina Rünthe in Bergkamen die erste, solarbetriebene Ladestation für E-Bikes, E-Scooter und E-Rollstühle durch Bernd Schäfer, Bürgermeister der Stadt Bergkamen, und Mobilitätsmanagerin Carina Steffens in Betrieb genommen. Seitdem können alle Nutzenden der E-Mikromobilität ihre Akkus kostenlos und zu jeder Zeit vor Ort aufladen. Die autarke Ladestation lässt sich ohne größeren Aufwand auf einer ebenen Fläche platzieren und ist sofort betriebsbereit, da der Strom ausschließlich von der Sonne gewonnen wird und demnach ebenfalls keine weiteren Nutzungskosten entstehen. Durch den Verzicht auf einen aufwendigen Anschluss an das lokale Stromnetz kann die Ladestation variabel eingesetzt und beliebig an einen anderen Standort im Stadtgebiet umgesetzt werden. „Das zeichnet sicher unseren SOLAR Lade-Treffpunkt besonders aus“, betont Carina Steffens und führt weiter aus: „Durch die Möglichkeit, die Station in Eigenregie optisch zu gestalten, haben wir ein Design entworfen, welches sich in die Umgebung des Hafens einfügt und gleichzeitig Informationen in Form einer Karte und Kontaktdaten für die Fahrradtouristik bereithält.“

Die Station ist mit sechs Schließfächern ausgerüstet, in denen jeweils eine 2230-V-Steckdose und zwei USB-Ports (USB-A und USB-C) verbaut sind, sodass bis zu sechs Fahrräder oder andere Akkus, gleichzeitig aufgeladen werden können. Jeweils drei Schließfächer befinden sich an Vorder- und Rückseite der Station. Wer jedoch nicht seinen Fahrrad-Akku in das Fach legen möchte, kann auch die einge-

baute Durchführung für Ladekabel in der Schließfachtür nutzen und den Ladevorgang direkt am E-Bike durchführen. Der Betrieb funktioniert durch selbst programmierbare Zahlenschloss-Schließfächer mit Soft-Close-Funktion und zeitgesteuerter Öffnungsfunktion während des Ladevorgangs. Das entsprechende Ladekabel muss jedoch selbst mitgebracht werden. Der integrierte Batteriespeicher der Ladestation sorgt dafür, dass Verbraucher-Akkus mit Solarenergie versorgt werden können. Deshalb ist auch ein Ladevorgang während der Abend- oder Nachtstunden möglich. Die Stromversorgung für die integrierte Batterie erfolgt unabhängig vom Stromnetz über das Solardach. Durch die hohe Systemleistung können Schnellladegeräte betrieben werden, die – je nach Hersteller – 50 bis 80% Ladung in nur einer Stunde ermöglichen.

*Carina Steffens/Stadt Bergkamen,
Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität*

Eröffnung des ersten SOLAR Lade-Treffpunktes in der Marina Rünthe in Bergkamen (v.r.n.l.): Norman Raupach (Leitung Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität), Bernd Schäfer (Bürgermeister der Stadt Bergkamen), Carina Steffens (Mobilitätsmanagerin), Edda (Maskottchen der EMW) – Foto: Stadt Bergkamen



Fahrradquartiersgaragen in Düsseldorf mit EUROBIKE AWARD 2024 ausgezeichnet

Die Landeshauptstadt gewinnt in der Kategorie „Konzepte, Mobilitätslösungen und -infrastruktur“



Wie hier am S-Bahnhof Rath-Mitte werden bei der Planung und dem Ausbau der Fahrradstationen auch Schnittstellen des Radverkehrs mit Bus und Bahn mitgedacht. – Foto: Connected Mobility Düsseldorf GmbH

Die Landeshauptstadt erhält eine Auszeichnung für die Düsseldorfer Fahrradquartiersgaragen. Beim EUROBIKE AWARD 2024 wurden die diesjährigen Gewinner-Projekte aus rund 300 Einreichungen in unterschiedlichen Kategorien gekürt. Die digitalen Fahrradquartiersgaragen, die die Stadttochter Connected Mobility Düsseldorf GmbH (CMD) im Auftrag der Stadt errichtet, überzeugten die internationale Fachjury in der Kategorie „Konzepte, Mobilitätslösungen und -infrastruktur“.

Die Preisverleihung fand am Mittwoch, dem 3. Juli 2024, auf der EUROBIKE Messe in Frankfurt statt. Katharina Metzker, Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagement, und Dr. David Rüdiger, technischer Geschäftsführer der CMD, nahmen den Preis stellvertretend für das gesamte Team der CMD und die vielen Kolleg:innen in der der Landeshauptstadt entgegen.

„Der Gewinn des EUROBIKE AWARDS 2024 ist für uns eine hervorragende Anerkennung. In einer modernen Stadt wie Düsseldorf ist es entscheidend, flächendeckend sichere und wetterfeste Fahrradstellplätze bereitzustellen. Der Bau von Fahrradquartiersgaragen und die Schaffung zusätzlicher Stellplätze sind daher essenziell, um die urbane Mobilität zu fördern und die Lebensqualität in der Stadt zu steigern“, betonte Dr. Stephan Keller, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Seit 2022 wurden die digitalen Fahrradgaragen inmitten der städtischen Quartiere errichtet. „Mit der Bereitstellung von wohnortnahen und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen bietet die Stadt ein neues Infrastrukturangebot, mit dem für die alltägliche Nahmobilität eine Schlüssel-funktion erreicht wird: das einfache und sichere Abstellen von zum Teil hochwertigen Fahrrädern“, sagte Katharina Metzker.

Digitale Fahrradquartiersgaragen

Der Bau der Fahrradquartiersgaragen, die in Düsseldorf unter dem Namen Fahrradstation bekannt sind, kommt dem Wunsch der Bevölkerung nach sicheren und komfortablen Alternativen für die Unterbringung privater Fahrräder nach – und das ohne körperliche Beanspruchung. „Fahrräder und E-Bikes sind oft zu schwer, um sie in den Hausflur oder in die eigene Wohnung zu tragen“, berichtete Dr. David Rüdiger. „Unsere Fahrradstationen bieten, dank der mühelosen Bedienung, besonders für die ältere Bevölkerung eine hilfreiche Lösung.“

Sie werden daher auch von Personen im Alter von 50 bis 70 Jahren häufig genutzt. Die einfache Buchung per App sowie sozialgerechte Tarife sollen zusätzlich Nutzungsbarrieren abschaffen und den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad erleichtern. Die hohe Belegungsquote der Fahrradquartiersgaragen von aktuell durchschnittlich 89% sowie die nachweislich hohe Nutzerakzeptanz bestätigen das Vorgehen. Zusätzlich sollen die Abstellanlagen mehr Schutz vor Diebstahl und Vandalismus bieten. „Laut Kriminalstatistik wird in Nordrhein-Westfalen alle acht Minuten ein Fahrrad gestohlen. Wir wollen mithilfe unserer geschlossenen Abstellanlagen den Verschleiß und Verlust von privaten Fahrrädern mindern“, erklärte Dr. David Rüdiger.

Fahrradquartiersgaragen fördern nicht nur nachhaltige Mobilität, sie tragen auch zu einer Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt bei, beispielsweise durch ihr Design. Dank hochwertiger Materialien wie Accoya-Holz und Edelstahl sowie niedriger Sichtachsen fü-

Preisverleihung beim EUROBIKE AWARD (v.l.): Stefan Anderl, Rat für Formgebung German Design Council, Katharina Metzker, Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf, Dr. David Rüdiger, Connectedt Mobility Düsseldorf, und Martina Rumschick, EUROBIKE. –

Foto: © Connectedt Mobility Duesseldorf GmbH



Die Fahrradstationen gibt es als ein-fache und doppelstöckige Anlagen. – Foto: © Connectedt Mobility Duesseldorf GmbH

gen sich die Stationen harmonisch in das Stadtbild ein. Die mit bienenfreundlichen Saatmischungen begrünter Dächer der Anlagen und diverse Klimaanpassungsvorkehrungen im Umfeld der Anlagen haben einen nachhaltigen Einfluss auf die Umwelt. Bereits 25 Fahrradstationen stehen an den Mobilitätsstationen und an eigenständigen Standorten im gesamten Stadtgebiet bedarfsgerecht bereit. Bis 2035 sollen 100 Fahrradstationen gebaut werden.

EUROBIKE AWARD

Der EUROBIKE AWARD wird seit 2005 auf der internationalen Leitmesse EUROBIKE verliehen und gilt als renommierte Auszeichnung für innovative und qualitativ hochwertige Produkte der Fahrrad- und Ecomobility-Branche. Die Messe EUROBIKE ist die zentrale Plattform in den Bereichen Radsport und Future Mobility. Neben dem EUROBIKE Award 2024 wurde die Landeshauptstadt bereits mit dem German Innovation Award 2024 sowie 2023 mit dem „iF Design Award“ für die Mobilitätsstation Bachplätzchen ausgezeichnet. Für ihre Mobilitätsstation Friedensplätzchen erhielt sie außerdem den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr in der Kategorie „Neue Mobilität“. Weitere Informationen zur Planung und zum Ausbau des Mobilitätsnetzwerks in der Landeshauptstadt Düsseldorf sind unter folgender Website verfügbar: www.cmd.nrw

Amt für Verkehrsmanagement/Landeshauptstadt Düsseldorf



Für mehr Rücksichtnahme in Lünen

Neue Piktogramme auf der Lippebrücke

Auf der Lippebrücke in der Lünen Innenstadt rufen farbige Piktogramme zu mehr Rücksichtnahme und einem besseren Miteinander zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auf. Der „Leezenpatt“ ist Lünens älteste durchgehende Radverbindung und führt von Norden nach Süden durch das gesamte Stadtgebiet. In der Innenstadt führt der „Leezenpatt“ durch einen Teil der Fußgängerzone. In der Vergangenheit separierten eine markierte Trennlinie und Piktogramme den Fuß- und Radverkehr voneinander. Da das rechtlich nicht zulässig ist, wurden im Jahr 2023 sämtliche Markierungen entfernt. Der Fußverkehr nutzt für die Überquerung der Brücke nun – wie in einer Fußgängerzone vorgesehen – die gesamte Breite. Zuletzt führte das jedoch oft zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

„Es war uns wichtig, gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club – dem ADFC – eine Lösung zu finden, die die Sicherheit und das Miteinander auf der Lippebrücke fördert,“ erklärt Dr. Christian Klicki, Verkehrsdezernent der Stadt Lünen. Zusätzlich zu den Piktogrammen hat die Stadt Lünen einen Infoflyer zur geänderten

Situation auf der Lippebrücke erstellt, der die Rechte und Pflichten in Fußgängerzonen erläutert. Der Flyer liegt an öffentlichen Orten sowie im Rathaus aus und wird bei Veranstaltungen verteilt.

Stadt Lünen

Vertreter:innen der Stadt Lünen sowie des ADFC haben die Piktogramme gemeinsam auf die Lippebrücke gesprayt. – Foto: Stadt Lünen



Praktikantenaustausch zwischen der US-Stadt Fresno und der Stadt Münster

Zwei Studenten aus Münsters US-amerikanischer Partnerstadt Fresno absolvierten im Juli 2024 ein siebenwöchiges Praktikum in Münster. Alexis Perez und Jerome Martizano studieren am Fresno State Transportation Institute (FSTI) der California State University Transportwesen und brachten ein besonderes Interesse an Radverkehrsplanung und Kreisverkehren mit. In Münster haben sie während ihres Praktikums am Fachbereich Bauingenieurswesen der Fachhochschule (FH) Münster u.a. zahlreiche Kreisverkehre in Münster und Umgebung besichtigt und diskutiert.

Praktische Einblicke in die Stadtverwaltung

Anschließend lernten die Studenten alle Arbeitsfelder und Abteilungen des Amtes für Mobilität und Tiefbau kennen.

Ein inhaltlicher Schwerpunkt lag auf den Planungsschritten vom Mobilitätskonzept bis zur baulichen Umsetzung sowie auf dem öffentlichen Personennahverkehr und dem Radverkehr. Außerdem informierten sie sich über Ampelsteuerung, Verkehrssicherheit, Wasserwirtschaft und den Betrieb von Entwässerungsanlagen.

40 Jahre Städtepartnerschaft

Die Städtepartnerschaft zwischen Münster und Fresno besteht seit über 40 Jahren. Auf der „Bike Summit“ 2023 in Fresno entstand der Kontakt zum Fresno State Transportation Institute. Nun profitierten erstmals Studenten vom neuen Kontakt. Langfristig soll ein gemeinsames Hochschul-Online-Modul entstehen.

Stadt Münster

Europäische Mobilitätswoche 2024 im Kreis Viersen

Zahlreiche Aktionsideen setzen ein Zeichen für klimafreundliche Mobilität

Das Fahrradkino in Kooperation mit der Volkshochschule des Kreises Viersen war eine ganz besondere Veranstaltung im Programm der Europäischen Mobilitätswoche, die vom 16. bis 22. September 2024 stattgefunden hat. Die Zuschauerinnen und Zuschauer erzeugten den benötigten Strom für die Filmvorführung selbst. So verdeutlichte das Fahrradkino den Zusammenhang zwischen Mobilität und Energie. „Diese kreative Aktion zeigt, wie viel Spaß nachhaltige Mobilität machen kann. Wir möchten die Menschen anregen, über ihr Mobilitätsverhalten und mögliche Alternativen nachzudenken“, so Rainer Röder, Dezernent für Planen, Bauen und Umwelt des Kreises Viersen. Um das Mobilitätsverhalten zu fördern, hat Professorin Dr. Martina Lohmeier von der Hochschule RheinMain einen Vortrag zum Thema „Flexibel fahren – Kombination der Verkehrsmittel als Lösung? Zukunftsfragen – Zukunft wagen!“ gehalten.

Mit allen Bürgerinnen und Bürgern in den Dialog kommen

Als symbolisches Dankeschön für nachhaltiges Mobilitätsverhalten wurden die bekannten Pendlerfrühstücke von der Kreisverwaltung durchgeführt. An drei Werktagen konnten sich die Bürgerinnen und Bürger in Willich, Schwalmthal und Breyell mit einem kostenlosen Frühstück stärken und sich zum Thema Mobilität austauschen. Darüber hinaus haben in Kempen, Schwalmthal und Nettetal lokale Aktionstage für verschiedene Zielgruppen stattgefunden. „Es ist uns wichtig, dass wir alle Bürgerinnen und Bürger in den Dialog über Mobilität einbeziehen und ihnen die Möglichkeit geben, aktiv teilzunehmen“, so Bernhard Wolters, Mobilitätsmanager des Kreises Viersen.

Komplettiert wurde das öffentliche Programm durch eine Radtour zum Thema Mobilität in Kooperation mit dem ADFC, die den Teilnehmenden

neue Perspektiven auf mobilitätsrelevante Einrichtungen im Kreisgebiet eröffnete. An der Johannes-Kepler-Realschule Viersen fand zudem ein Aktionstag zum Thema Verkehrssicherheit mit der Kreispolizeibehörde, der Stadt Viersen und der AGFS NRW statt. Darüber hinaus konnten sich die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung bei einer internen Veranstaltung zum Thema Dienstrad-Leasing informieren.

Die Europäische Mobilitätswoche wird von der Kreisverwaltung in Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie der Kreispolizeibehörde, der Verkehrsgesellschaft des Kreises Viersen und der Volkshochschule organisiert. Der Kreis Viersen plant, sich auch in Zukunft aktiv an der Kampagne zu beteiligen.

Bernhard Wolters/Mobilitätsmanager Kreis Viersen

Der Kreis Viersen bedankte sich im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche bei Pendler:innen mit einem kleinen Frühstück.

– Foto: Kreis Viersen



Neue Trends im Fahrradtourismus

Ein Projekt des Deutschen Tourismusverbandes untersucht aktuelle Entwicklungen

Der Deutsche Tourismusverband (DTV) beschäftigt sich seit vielen Jahrzehnten mit dem Fahrradtourismus und beobachtet die zum Teil enormen Veränderungen sehr genau. Mit der vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderten „Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland“ ist zum 1. Juli



Foto: wirestock@freepik

2024 nun ein neues Projekt gestartet, mit dem der DTV grundlegende Daten zu Reiseverhalten und Zielgruppen erfasst und analysiert. Die Ergebnisse sollen im April 2026 vorliegen und dazu dienen, eine langfristige Strategie für den Ausbau des Fahrradtourismus zu entwickeln.

Die „Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland“ knüpft an eine gleichnamige Studie aus dem Jahr 2009 an. Eine erneute Untersuchung wurde erforderlich, da sich der Markt durch viele neue Produkte (z.B. E-Bikes, Gravelbikes) weiterentwickelt hat. So erfolgen Radreisen und Tagesausflüge z.B. nicht mehr nur entlang bestehender Radfernwege und -routen, sondern verlagern sich auch in andere Gebiete. Mit der neuen Analyse sollen Destinationen darauf vorbereitet werden, sich mit den Trends im Fahrradtourismus auseinanderzusetzen und entsprechend zu handeln.

Deutscher Tourismusverband (DTV)

Wanderrevier Ruhr

Erfolgreiche Premiere für den Hiking Day Ruhr

Der erste Hiking Day Ruhr könnte zur festen Größe im Kalender der Metropole Ruhr werden! Zahlreiche Wanderfans schnürten am 7. September 2024 die Schuhe, um bei bestem Spätsommerwetter über die beiden ausgewiesenen Wanderrouten den Landschaftspark Hoheward zu entdecken.

Vom Startpunkt am RVR-Besucherzentrum Hoheward auf dem Gelände der Zeche Ewald führten die Touren über 7 bzw. 12 km zu Fuß durch den Landschaftspark und zu interessanten Zwischenzielen. Besonders beliebt waren die acht Stempelstationen am Wegesrand u.a. beim Trainingsbergwerk, von RVR Ruhr Grün und der Internationalen Gartenausstellung IGA 2027. An den Stationen wurden Führungen, Informationen zum Wandergebiet Ruhrgebiet und Mitmachaktionen wie Geschicklichkeitstraining und Gewinnspiele angeboten. Ins Gepäck kamen nachher Wanderkarten, Malbücher, Buttons und Blumengebinde. Stefan Kuczera, Beigeordneter Planung beim RVR, resü-

miert: „Ein toller Tag voller Spaß und Abenteuer. Ich lade alle Wanderbegeisterten schon heute für nächstes Jahr ein.“

Regionalverband Ruhr (RVR)

Der Sommer hat sich beim ersten Hiking Day Ruhr noch einmal von seiner besten Seite gezeigt. – Foto: RVR/Stratmann



Neue Markierungen für mehr Sicherheit auf der Rheinischen Bahn in Essen



Bei schönem Wetter werden die Rad- und Fußwege im Ruhrgebiet, wie die Rheinische Bahn, wieder mehr genutzt. An manchen stark frequentierten Stellen kommt es da auch zu Konflikten zwischen Radfahrenden, zu Fuß Gehenden und anderen Verkehrsteilnehmenden. Der Nie-

derfeldsee in Essen ist ein solch viel besuchter Ort. Der Regionalverband Ruhr (RVR) und sein Eigenbetrieb Ruhr Grün haben daher jetzt auf Initiative der Essener Bezirksvertretung III Abhilfe geschaffen. Knapp 70 Bodenmarkierungen sollen alle Verkehrsteilnehmenden sensibilisieren, ihre Geschwindigkeit anzupassen und gegenseitig Rücksicht zu nehmen.

Dazu Stefan Kuczera, RVR-Bereichsleiter Planung: „Der Niederfeldsee ist ein wahrer Hotspot im Ruhrgebiet für viele Menschen mit Rad, zu Fuß oder mit Roller. Um Unfälle zu vermeiden, haben wir jetzt Markierungen für mehr Sicherheit angebracht, die bereits von Weitem gut sichtbar sind.“

Regionalverband Ruhr (RVR)

Neue Fahrbahnmarkierungen auf der Rheinischen Bahn fordern Verkehrsteilnehmende zur Rücksichtnahme auf. – Foto: RVR

„Raus in die Natur“: Nach dem Wandern folgt nun der Radverkehr

Carolinen und Teutoburger Wald Tourismus setzen erfolgreiche Kooperation fort

Verlängert wegen des großen Erfolgs: Das könnte die Überschrift für die Kampagne „Raus in die Natur“ sein, die jetzt fortgesetzt wird. Mit ihr machen die Projektpartner Carolinen Brunnen und der Teutoburger Wald Tourismus der OstWestfalenLippe GmbH auf den Freizeitwert der Region aufmerksam.

Nach den Wanderwegen im vergangenen Jahr steht nun das Radfahrangebot im Fokus: Auf der Aktionsseite (www.teutoburgerwald.de/carolinen-rad) werden zehn Touren aus dem digitalen Urlaubs- und Freizeittool „Teuto-Navigator“ (www.teutonavigator.de) präsentiert, die zu Radabenteuern und Naturerlebnissen einladen. Darauf

verweisen Sonderetiketten auf rund drei Millionen Carolinen Mineralwasserflaschen der Sorten Classic, Medium und Naturelle, die kürzlich in den Handel gekommen sind. Ein QR-Code auf den Flaschenetiketten führt direkt zur Aktionsseite, die nicht nur spannende Radtouren präsentiert, sondern auch ein attraktives Gewinnspiel bietet. Zusätzlich werden auch in diesem Jahr die Auszubildenden von Carolinen wieder einige der empfohlenen Routen erkunden und ihre Erlebnisse sowie Tipps auf Instagram und Facebook mit der Community teilen.

Teutoburger Wald Tourismus (TWT)

Radfahren im Revier: radrevier.ruhr ist top

Radreiseregion und bundesweit Nummer eins – 193 Bett+Bike-zertifizierte Betriebe



Mit 193 Bett+Bike-zertifizierten Betrieben erwartet Radreisende im Ruhrgebiet eine hervorragende Infrastruktur für mehrtägige Touren im radrevier.ruhr. – Foto: Dennis Stratmann/Ruhr Tourismus GmbH

Im Ruhrgebiet erwartet Radreisende eine hervorragende Infrastruktur: 193 Bett+Bike-zertifizierte Betriebe gibt es in der Metropole Ruhr. Damit belegt das Ruhrgebiet bundesweit den ersten Platz unter insgesamt rund 140 Reisezielen im entsprechenden Destinationsranking des Tourismusbarometers, das vom Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr an der Universität München (dwif) erhoben wird. „Das ist eine tolle Leistung“, sagt Axel Biermann, Vorsitzender der Geschäftsführung der Ruhr Tourismus GmbH. „Es dokumentiert unseren Erfolg, das Ruhrgebiet als Topradreiseregion zu etablieren.“

Knotenpunktnetz mit über 1.200 km Radweg

Das Ruhrgebiet ist Deutschlands überraschendste und zugleich vielfältigste Radreiseregion im urbanen Raum. Ein ausgeschildertes Knotenpunktnetz führt über 1.200 km durch die gesamte Metropole Ruhr. Ehemalige Bahntrassen, die zu hervorragend ausgebauten Radwegen umgestaltet wurden, und malerische Kanaluferwege bieten abseits des Straßenverkehrs eine sichere und ungestörte Fahrradfahrt. Einst als Schienenwege das zentrale Rück-

grat der Industrialisierung, gehören die Radwege auf den ehemaligen Bahntrassen heute zu den Aushängeschildern des radrevier.ruhr. Ohne nennenswerte Steigungen verbinden sie viele (industrie)kulturelle Sehenswürdigkeiten.

17 thematische RevierRouten im radrevier.ruhr

„Radfahren ist eine klimafreundliche und nachhaltige Art des Reisens. Es reduziert den CO₂-Ausstoß und hilft, die Umwelt zu schonen. Die Bewegung an der frischen Luft ist nicht nur gesund, sondern ermöglicht es auch, die Natur und die Umgebung intensiver zu erleben. Das radrevier.ruhr bietet somit eine ideale Kombination aus

umweltbewusstem Reisen und abwechslungsreichem Kultur- und Naturerlebnis“, betont Axel Biermann die Vorteile einer Radreise. 17 thematische RevierRouten erleichtern die Tourenplanung in der Metropole Ruhr. Jede für sich erzählt mit einem anderen Schwerpunkt die Geschichten der Region. Die Touren, zwischen 30 und 70 km lang, lassen sich leicht als Tagestouren von einer zentralen Unterkunft aus erkunden. Ob Grubenfahrt, Stahlküche, Haldenglück oder Landpartie – für jedes Interesse gibt es die passende Tour. Mit den Knotenpunkten oder den digitalen GPX-Daten lassen sich die Touren leicht nachradeln. Mit dem beliebten RuhrtalRadweg im Süden, der historisch interessanten Römer-Lippe-Route im Norden und dem rund 300 km langen Rundkurs der Route Industriekultur per Rad im Herzen des Ruhrgebiets bietet das radrevier.ruhr ein gut ausgeschildertes Radwegenetz.

Eine Übersicht der Bett+Bike-zertifizierten Betriebe im radrevier.ruhr finden Interessierte unter: **www.radrevier.ruhr/bett-bike**

Ruhr Tourismus GmbH (RTG)

„Unternehmen FahrRad!“ zu Gast bei SKS GERMANY



Intensiver Austausch zu Fahrradwirtschaft und Mobilität

SKS GERMANY begrüßte am 16. und 17. September 2024 zehn Mitglieder von „Unternehmen FahrRad!“ zu einer zweitägigen Sitzung. Mit dem Bündnis aus Unternehmen und Verbänden bietet die AGFS NRW eine Plattform für den regelmäßigen Wissenstransfer mit relevanten Akteur:innen aus der Fahrradwirtschaft. SKS GERMANY, kürzlich als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Gold ausgezeichnet, war Gastgeber für das diesjährige Treffen. Den Auftakt bildete eine Führung durch das Firmengebäude, bei der sich die Besu-

cher:innen von der Produktion „Made in Germany“ überzeugen konnten. Anschließend ging es ins Outdoorzentrum WOOHOO, das zur SKS-Unternehmensgruppe gehört. Mit Blick auf den Sorpensee tauschte man sich über aktuelle Entwicklungen in der Zweiradbranche aus.

Fahrradtourismus im Fokus

Der zweite Tag startete mit Vorträgen über den RuhrtalRadweg sowie Beiträgen des Ministeriums für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes NRW. Der Fokus

lag auf dem Fahrradtourismus in NRW als treibende Kraft für die Radindustrie und dessen strategische Weiterentwicklung. Abschließend diskutierten die Teilnehmenden darüber, wie der Fahrradtourismus den Alltagsradverkehr in Zukunft unterstützen kann. „Die Veranstaltung zeigt, wie wichtig der Austausch zwischen Unternehmen, Verbänden und öffentlichen Institutionen ist“, so AFS-Vertriebsleiter Marcel Spork.

SKS GERMANY

SKS GERMANY erneut „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“



Mit dem Zertifikat in Gold ausgezeichnet

Große Freude bei SKS GERMANY: Das Unternehmen wurde vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) mit dem EU-weiten Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Gold ausgezeichnet. „SKS GERMANY unterstützt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen, mit verschiedenen Maßnahmen und kann so bei den Themen Nachhaltigkeit, Gesundheit und Mobilitätsmanagement punkten“, erklärt ADFC-Projektleiterin Sara Tsudome.

Im Rahmen des Audits konnte SKS GERMANY mit umfassenden Angeboten für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter überzeugen. Dazu gehören

u.a. ein sicherer Fahrradabstellraum mit E-Bike-Ladestationen, Umkleekabinen und Duschen, eine Fahrradwerkstatt sowie die Möglichkeit des Dienstradleasings. Diese Maßnahmen machen es den Pendlerinnen und -Pendlern besonders leicht, das Rad für den täglichen Arbeitsweg zu nutzen.

Bereits 2018 und 2021 erhielt SKS GERMANY das Zertifikat in Silber, umso mehr freut man sich nun über den Gold-Status. „Auch wenn die Auszeichnung für uns als Unternehmen aus der Fahrradbranche sicher keine Überraschung ist, macht uns diese Anerkennung stolz“, so Personalleiter Josef Levermann. „Die För-



Überreichung des Zertifikats „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Gold (v.l.n.r.): Michael Beste (Geschäftsführer), Christoph Hillebrand (Betriebliches Gesundheitsmanagement), Andreas K. Bittner (ADFC-Auditor) und Josef Levermann (Personalleiter) – Foto: SKS GERMANY

derung des beruflichen Pendelns mit dem Rad deckt sich mit den Zielen unserer Nachhaltigkeitsstrategie.“

SKS GERMANY

Klimaneutrale Nahmobilität im Oberbergischen Kreis



Verleihstation und Lademöglichkeiten für E-Bikes in Bergneustadt

In Bergneustadt im Oberbergischen Kreis wurde eine Mobilitätsstation zur Förderung des klimaneutralen Nahverkehrs eröffnet. Die Mobilitätsstation im Stadtkern bietet zum einen überdachte und sichere Stellplätze für Pendlerfahräder sowie zum anderen eine E-Bike-Verleihstation, welche die Bürgerinnen und Bürger dazu ermutigen soll, kurze Strecken mit dem E-Bike anstelle des Autos zurückzulegen. Sei es für Einkäufe, den Weg zur Arbeit oder Wochenendausflüge. So wird der Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen im Alltag auch

im ländlichen Raum erleichtert. Das Pilotprojekt wurde mit Fördermitteln in Höhe von 50.000 Euro vom Oberbergischen Kreis unterstützt. Dank der Zusammenarbeit mit regionalen Wirtschaftspartnern, wie der Firma WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH aus Waldbröl, konnte die Mobilitätsstation erfolgreich umgesetzt werden. WSM errichtete die Fahrradüberdachung inkl. eines modernen Fahrradparksystems für die E-Bikes. Nach der Registrierung können die Nutzerinnen und Nutzer den Ausleihvorgang bequem über eine App star-

ten und beenden. Bei der Rückgabe wird das E-Bike wieder ans Ladekabel angeschlossen und steht somit für die nächste klimafreundliche Fahrt bereit.



Foto: WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH

Charity-Tour sammelt für krebskranke Kinder



Am 2. August 2024 machten etwa 180 Radler der Charity-Veranstaltung „Tour der Hoffnung“ Halt bei Busch+Müller. Unter Leitung der Schirmherrin Petra Behle, ehem. Biathletin, und des Tourkapitäns Klaus-Peter Thaler, mehrfacher Querfeld-ein-Weltmeister, fuhr die Benefiz-Tour mit ihren gelben Helmen und grünen Trikots vom 1. bis 3. August 2024 durch verschiedenste Städte in Mittelhessen und Nordrhein-Westfalen mit dem Ziel, Geld für krebskranke Kinder zu sammeln. Es wird für unmittelbare Hilfe oder für die Forschung verwendet und wichtigstes Motiv ist es, für das Thema zu sensibilisieren. Nach der Begrüßung durch den Gastgeber und Geschäftsführer von Busch + Müller Guido Müller hielt

Meinerzhagens Bürgermeister Jan Nesselrath eine Eröffnungsrede, die ehemalige Eiskunstläuferin Marina Kielmann moderierte den kurzen Aufenthalt auf dem Firmengelände. Sportinteressierte konnten bekannte Gesichter wie Felix Magath (Ex-Profi-Fußballer und -Trainer), Uschi Disl (Biathlon), Hanka Kupfernagel (Radsport), Jupp Kapellmann (Ex-Profi-Fußballer) und Prof. Dr. Klaus Steinbach (EM-Schwimmen und NOK-Präsident) entdecken.

Auf der Veranstaltung wurde ein Sammelscheck in Höhe von 10.000 Euro von folgenden Firmen und Institutionen übergeben: Busch + Müller, Sparkasse Kierspe-Meinerzhagen, Volksbank Südwestfalen, Meinerz-

hagener Baugesellschaft, Firma Tebit, Stadtwerke Meinerzhagen, Stadt Meinerzhagen und Firma Heuel Logistics.

Weitere Informationen unter: www.tour-der-hoffnung.de

Claudia Müller/Busch+Müller



Das Fahrerfeld auf dem Weg zum Firmengelände Busch+Müller – Foto: Busch+Müller

Schwalbe stellt 70% seines Sortiments auf Kreislaufreifen um



rCB-Einsatz aus Reifenrecycling wird massiv ausgeweitet – bei gleichbleibender Qualität



Die ersten Fahrradreifen, die aus gebrauchten Reifen hergestellt werden. – Foto: Schwalbe – Ralf Bohle GmbH

Ein Jahr nach Vorstellung des Green Marathon, dem weltweit ersten Reifen, der u.a. aus gebrauchten Reifen hergestellt wurde, stellt Schwalbe große Teile seines Reifen-Sortiments um. Ab sofort werden 70% aller Schwalbe-Reifen mit recyceltem Ruß (rCB) hergestellt. Das rCB ist ein direktes Produkt aus dem Schwalbe Recycling System und ersetzt zu 100% fossil hergestellten Industrieruß. Auf diesem Weg werden 80% CO₂ eingespart. Das rCB kommt direkt von der Pyrum Innovations AG, dem Unternehmen, bei dem der eigentliche Recyclingprozess im Saarland stattfindet.

Felix Jahn, Leiter Corporate Social Responsibility bei Schwalbe, erklärt dazu: „Das ist ein weiterer Meilenstein auf unserem Weg der ökologischen Verantwortung. Durch intensive Forschungs- und Entwicklungsarbeit ist es uns gelungen, auf den Einsatz von rCB umzustellen, ohne dass wir Kompromisse bei Qualität und Performance der Reifen eingehen müssen. Das ist immer unsere oberste Prämisse beim Einsatz von recycelten Materialien.“

Durch den vielfachen Einsatz von rCB werden nun auch Schwalbes High-End Reifen für Rennrad, Gravel, Moun-

tainbike, aber auch City- und Lastenräder zu Kreislaufreifen. Lediglich Reifen mit der Gummimischung ADDIX Ultra Soft sowie Reifen der Active Line verwenden noch keinen rCB. Das ist aktuell noch nicht ohne Qualitätseinbußen möglich. Daher hört die Arbeit für Schwalbe auch jetzt nicht auf. Bei den restlichen Reifen des Schwalbe-Sortiments, bei dem ein rCB-Einsatz aktuell noch nicht möglich ist, wird weiter intensiv geforscht.

Endverbraucherinnen und Endverbraucher spüren vom rCB-Einsatz direkt nichts, da weder Design und Anwendung noch der Preis der Reifen sich dadurch ändern. Trotzdem profitieren von der Kaufentscheidung die Kreislaufwirtschaft und damit auch die Umwelt.

Über das Schwalbe Recycling System konnten bis Ende April bereits 940.000 Reifen recycelt werden. Die Abgabe von gebrauchten Reifen ist bei mehr als 1.800 teilnehmenden Fachhändlerinnen und Fachhändlern in Deutschland möglich: <https://www.schwalbe.com/dealersearch/>

Steffen Jüngst/Schwalbe – Ralf Bohle GmbH

Bocholt gestaltet die Nahmobilität grüner und nachhaltiger

ROSE

Auf dem Weg zu einem zukunftsweisenden Mobilitätssystem



Rose unterstützt die Mobilitätswende in Bocholt. – Foto: Paul Masukowitz/Rose Bikes

Bocholt verfolgt das Ziel, seine Mobilität Schritt für Schritt zukunftsfähiger zu gestalten. Mit einem Fahrradanteil von 39% am Gesamtverkehr steht die Stadt im Vergleich zu anderen bereits gut da. Mit dem „Integrierten Mobilitätskonzept 2035“ soll der Anteil weiter wachsen. Der Ausbau des Radwegenetzes bildet dabei die Grundlage, um dieses Ziel zu erreichen. Parallel dazu soll die bestehende Infrastruktur in puncto Komfort, Qualität und Sicherheit verbessert, neue Fahrradstraßen eingerichtet sowie der Service rund um den Radverkehr, wie Sharing-Angebote und Abstellmöglichkeiten, ausgebaut werden.

Im innerstädtischen Bereich strebt die Stadt an, den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten. Mithilfe von sogenannten Pull- und Push-Maßnahmen, wie der Anpassung des Parkraummanagements, sollen mehr Flächen für Cafés und Aufenthaltsbereiche entstehen, während der Parksuchverkehr reduziert wird. Geplante Maßnahmen umfassen auch die Verringerung des Autoverkehrs in Fußgängerbereichen der Innenstadt.

Darüber hinaus wird die Aufwertung wichtiger innerstädtischer Flächen angestrebt, um die Verkehrsbelastung zu verringern und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Im Bürgerbeteiligungsprojekt „Trendwerkstadt“, an dem auch

lokale Unternehmen wie ROSE Bikes mitwirken, hat sich gezeigt, dass Tempo-30-Zonen und eine autoarme Innenstadt den Wünschen vieler Bocholter:innen entsprechen. Nach dem Corporate Social Responsibility Manager von ROSE Bikes Marlon Schmidt engagiert sich das Unternehmen in diesem Projekt, um die Lebensqualität und die Nachhaltigkeit in Bocholt zu fördern, indem der Radverkehr weiter gestärkt wird. Das Unternehmen sieht darin zahlreiche Vorteile: mehr Bewegung für die Menschen, weniger Schadstoffemissionen durch den Verkehr und eine erhöhte Sicherheit durch eine verbesserte Infrastruktur. ROSE Bikes setzt dabei auf den Austausch mit den Bürger:innen und der Stadt, um diese Ziele gemeinsam zu erreichen.

Ein weiteres zentrales Projekt zur Steigerung der Lebensqualität ist die Neugestaltung des Naherholungsgebiets rund um den Aasee. Im Vordergrund steht dabei die Verbesserung der Erreichbarkeit. Bocholt setzt damit klare Akzente für eine nachhaltige Mobilität und eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung, die sowohl den Bedürfnissen der Bürger:innen als auch den Anforderungen an Klimaschutz und Lebensqualität gerecht wird.

Marlon Schmidt/ROSE Bikes

Dienstrad ausschreiben leicht gemacht



Dienstradleasing zählt zu den gefragtesten Benefits: Mehr als ein Viertel der Erwerbstätigen in Deutschland möchte für die Anschaffung ihres Wunschrads Dienstradleasing nutzen. Auch in öffentlichen Institutionen gewinnt diese Form der Bindung von Mitarbeitenden zunehmend an Bedeutung. Seit der Öffnung des TVÖD und des TV-L können auch Kommunen ihren Beschäftigten diesen Benefit anbieten und so Fachkräftemangel begegnen.

Mit der Entscheidung, Dienstradleasing einzuführen, stehen jedoch viele öffentliche Arbeitgeber:innen vor der Frage, wie sie ihren Beschäftigten Dienstradleasing anbieten können und was bei der Ausschreibung berücksichtigt werden muss.

Als Marktführerin im Dienstradleasing mit über 15 Jahren Erfahrung und mehr als 70.000 Kund:innen hat JobRad® alles Wichtige im kostenlosen Leitfaden zur Ausschreibung von Dienstradleasing zusammengefasst. Dieser

liefert die wichtigsten Informationen rund um das Dienstfahrradleasing inkl. rechtlicher Grundlagen: Anhand des Leitfadens lernen Sie, was Leasing ist, wie Dienstradleasing genau funktioniert und wie Sie es bei sich ausschreiben können. Neben dem Einmaleins des Leasings enthält der Leitfaden u.a. Hinweise aus der Praxis zur Gestaltung des Vergabeverfahrens sowie Besonderheiten, die es bei der Ausschreibung von Dienstradleasing zu beachten gilt. Mit dem Leitfaden sind Sie optimal auf die ersten Schritte Ihrer Ausschreibung vorbereitet.

Sie möchten Dienstradleasing einführen? Gerne beantworten wir Ihre Fragen von der Ausschreibung bis zum Leasingende und stellen Ihnen unseren kostenlosen Leitfaden zur Ausschreibung von Dienstradleasing zur Verfügung (<https://www.jobrad.org/jobrad-oeffentlicher-dienst/dienstradleasing-ausschreiben>). Diesen können Sie außerdem auf dem Campus der AGFS NRW downloaden.

Paula Land/JobRad GmbH

Nordrhein-Westfalen schafft Möglichkeit zum Fahrradleasing!



Mit dem Gesetz zur Anpassung der Dienst- und Versorgungsbezüge in den Jahren 2024 und 2025 sowie zur Änderung weiterer dienstrechtlicher Vorschriften im Land NRW schafft die schwarz-grüne Regierung die besoldungsrechtlichen Voraussetzungen für die Einführung eines Fahrradleasing-Modells in Nordrhein-Westfalen. In Verbindung mit den tarifrechtlichen Rahmenbedingungen (vgl. § 19b TV-L) hat das Land nun die Möglichkeit, beiden Statusgruppen nach erfolgreicher Ausschreibung und Einführung Fahrradleasing anzubieten.

Damit löst die schwarz-grüne Regierung nicht nur ihr Versprechen ein, die Tarifergebnisse des TV-L eins zu eins auf den Beamt:innen-Bereich zu übertragen, sondern ebenfalls die im Rahmen des Zukunftsvertrags für Nord-

rhein-Westfalen 2022–2027 vereinbarte Prüfung hinsichtlich der Einführung eines entsprechenden Modells. Durch die Möglichkeit der Entgeltumwandlung für das Fahrradleasing soll den Mitarbeitenden des Landes, laut des beschlossenen Antrags der Regierung, „eine finanzielle und praktische Erleichterung geboten [werden], um umweltfreundlich und gesundheitsbewusst den Arbeitsweg oder private Wege zurückzulegen“.

Sehr erfreulich ist ebenfalls, dass durch die Anpassung nicht nur die Mitarbeitenden des Landes, sondern auch die Kommunen, ihre Kommunalbeamt:innen und das Klima profitieren. Die Regelung tritt zum 1. November 2024 in Kraft.

JobRad GmbH

Termine 2024/2025



13. DEZEMBER 2024

Mobilitätstag NRW in Düsseldorf

Als eine der wichtigsten Netzwerkveranstaltungen im Mobilitätsbereich in NRW überzeugt die Fachkonferenz mit aktuellen Themen und namhafter Expertise. Im Zentrum stehen klimafreundliche und innovative Mobilitätskonzepte. Veranstalter ist das Bündnis für Mobilität des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW. <https://www.mobilitaetstag.nrw/>

20. BIS 23. FEBRUAR 2025

Fachtagung auf der Messe Fahrrad Essen

Auch bei der nächsten Ausgabe der wichtigsten Fahrradmesse in NRW dreht sich wieder alles ums Rad. Im Rahmen des Fahrradevents begrüßt die AGFS NRW Fachexpert:innen zum kollegialen Fachaustausch. Auf der Agenda stehen aktuelle Themen der Radverkehrsförderung und die Möglichkeit, in Diskussionen neue Impulse anzustoßen. <https://www.fahrrad-essen.de/wichtigste-fahrradmesse-in-nrw/>

11. UND 12. MÄRZ 2025

5. Deutscher Fußverkehrskongress in Mainz

Der zweijährliche Kongress zeigt: Ohne Fußverkehr geht es nicht. Fachleute treffen sich dieses Mal in Mainz, um sich über wirksame Strategien

und Projekte zur Förderung des Fußverkehrs auszutauschen. Das Motto der fünften Ausgabe lautet „Schritt für Schritt in die Innenstadt der Zukunft“. <https://www.fussverkehrskongress.de/>

01. MAI BIS 30. SEPTEMBER STADTRADELN

Die Kampagne des Klima-Bündnisses ruft jedes Jahr auf, gemeinsam in die Pedale zu treten und möglichst viele Kilometer auf dem Fahrrad zu sammeln. Auch zahlreiche NRW-Kommunen setzen an 21 aufeinanderfolgenden Tagen ein starkes Zeichen für Klimaschutz und Radverkehrsförderung. Eine Übersicht über die teilnehmenden Kommunen sowie die Möglichkeit zur Anmeldung finden Sie unter: <https://www.stadtradeln.de/home>

10. BIS 13. JUNI 2025

Velo-city in Gdańsk (Danzig)

2025 heißt die polnische Hafenstadt Gdańsk (Danzig) zahlreiche internationale Radbegeisterte auf der weltgrößten Fahrradkonferenz Velo-city willkommen. Als Pulsgeberin für den Radverkehrsbereich bietet die Konferenz den Teilnehmenden jährlich die Plattform, um über aktuelle Konzepte zu diskutieren und Fachwissen auszutauschen. <https://www.velo-city-conference.com>

11. UND 12. JUNI 2025

polisMobility in Köln

Als sektorübergreifende Dialogplattform macht sich die polisMOBILITY expo & conference für die Verkehrswende im urbanen Raum stark. Die Fachkonferenz bietet den Entscheidungsträger:innen ein bunt gefächertes Programm und wird zusätzlich von einer Ausstellung begleitet. Auch die AGFS NRW wird bei der nächsten Ausgabe vertreten sein. <https://www.polis-mobility.de/>

25. BIS 29. JUNI 2025

EUROBIKE in Frankfurt

Die internationale Plattform für die Fahrrad- und EcoMobility-Branche, EUROBIKE zieht jährlich Tausende von Fahrradbegeisterten nach Frankfurt, um die Neuheiten der Szene zu entdecken. Neben der Möglichkeit zum Austausch stehen Innovationen rund um die Bereiche Sport, Freizeit und Mobilität im Fokus. <https://eurobike.com/frankfurt/de.html>

Landkreis Gießen errichtet erste außerörtliche Fahrradstraße



Freie Fahrt für Radfahrende auf der K 29 zwischen Lollar und Daubringen – Foto: Landkreis Gießen

Niedrigere Geschwindigkeiten, mehr Radverkehr, keine Unfälle – dies ist die Bilanz des Verkehrsversuchs auf der Kreisstraße 29 (K 29) zwischen Lollar und Daubringen, der Ende September 2023 endete. Knapp eineinhalb Jahre lang hatte der Radverkehr hier zunächst probeweise Vorrang vor allen motorisierten Fahrzeugen. Die Bilanz hat ergeben, dass die Verkehrssicherheit deutlich zugenommen hat. Seit Oktober 2023 ist die K 29 nun dauerhaft als Fahrradstraße eingerichtet. Motorisierte Fahrzeuge können sie weiterhin nutzen, Vorrang haben jedoch Fahrräder.

Im Mai 2022 begann nach der gemeinsamen Entscheidung des Landkreises Gießen und der Städte Lollar und Staufenberg der Verkehrsversuch. Während seither die Zahl der Pkw und Motorräder auf der Strecke sowie die gefahrene Geschwindigkeit insgesamt sank, nahm der Radverkehr stetig zu. Eine Dauerzählung, beauftragt durch Hessen Mobil, ermittelte täglich durchschnittlich 168 Radfahrende. Auch die Verkehrssicherheit wurde gestärkt: Seit Mai 2022 hat es auf der Fahrradstraße keine Unfälle mehr gegeben, die Durchschnittsgeschwindigkeit hat sich auf etwa 40 km/h reduziert. Die schnelle und sichere Radverbindung zwischen Staufenberg und Lollar steigert die Attraktivität für den Radverkehr in der Region deutlich. Ein Konzept, das auch im letzten Jahr im Wettbewerb „Gemeinsam aktiv. Mobil in ländlichen Räumen“ als eines von 20 beispielhaften Projekten bundesweit ausgezeichnet wurde.

Weitere Informationen unter: <https://www.lkgi.de/aktuelles/mobilitaet/>

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH, Köln

Fachliche Betreuung

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Beiträge, Leserbriefe, Kritik bitte an:

AGFS NRW

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

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

E-Mail: info@agfs-nrw.de

www.agfs-nrw.de

 @agfsnrw

 @AGFS NRW

© Krefeld, November 2024

Mit freundlicher Unterstützung

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



Wir sind die AGFS NRW

Aachen / Ahaus / 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 / Emsdetten / Erkelenz / Essen / Euskirchen / Geldern /
Gescher / Gladbeck / Grevenbroich / Gütersloh / Haltern am See / Hamm / Hamminkeln / Hattingen / 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 Höxter / 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 / Schloß Holte-Stukenbrock / Schöppingen / Schwerte / Soest / Städteregion Aachen /
Telgte / Troisdorf / Unna / Velen / Wesel / Wuppertal

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

 @agfsnrw

 @AGFS NRW