

nahmobil

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

Heft 15 | Juli 2020



BEWEGUNG IN DER PANDEMIE

Kreis Gütersloh

Die AGFS hat nun
89 Mitglieder

Fahrradgesetz

NRW bereitet sein
Fahrradgesetz vor

Michael Kessler

Fahrradfreundlichste
Persönlichkeit ausgezeichnet

SICHER UNTERWEGS MIT DER AGFS!



Liebe Freundinnen und Freunde der AGFS,

In der aktuellen Frühjahrsausgabe widmen auch wir uns dem Thema COVID 19, aber natürlich aus dem Blickwinkel der Nahmobilität. Ich bin fest davon überzeugt, dass die Pandemie unser Mobilitätsverhalten auch auf Dauer verändern wird und dass der Radverkehr deutlich gestärkt aus der Krise hervorgehen wird. Lassen Sie uns das nutzen und planvoll Infrastruktur bauen, um der zukünftigen Nachfrage auch gewachsen zu sein. Ideen und Fördermittel dafür gibt es zurzeit wie Sand am Meer.

Eine gute Voraussetzung für den zukünftigen Radverkehr schafft aktuell die Landesregierung. Nordrhein-Westfalen bereitet als erstes Flächenbundesland ein Gesetz zur Förderung und Verbesserung des Radverkehrs („Fahrradgesetz“) vor. Wir, die AGFS, werden das Land aktiv dabei unterstützen und das rahmengebende Gesetz sowie den dazugehörigen Aktionsplan mit Inhalten füllen. Denn wir, die Kommunen, sind Hauptakteure der Verkehrswende. Hier entscheidet sich, inwieweit ein Quantensprung in der Nahmobilität gelingt, um letztendlich auf einen Radverkehrsanteil von 25% in NRW zu kommen.

Neben dem Radverkehr gehört auch der Fußverkehr zu unserem Themenspektrum. Hier ist noch viel zu tun. Vielleicht gelingt es uns in diesen Zeiten, dem Fußverkehr seinen ihm gebührenden Platz einzuräumen. Deshalb möchte ich heute einmal aus einem kleinen Buch von Titus Müller aus 2019 zitieren:



„Die Welt da draußen ruft nach uns. Spazieren gehen ist kein Zeichen von Langeweile. Im Gegenteil. Es ist genau das Richtige für uns, die wir wissen, was wir mit unserer Zeit anfangen wollen. Es ist die Entdeckung dieser Welt.“

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen einen erfolgreichen Weg auch in schwierigen Zeiten. Bleiben Sie gesund!

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

Herzlichst
Ihre Christine Fuchs

nahmobil 15 | Inhalt



BEWEGUNG UND GESUNDHEIT

- 8 Ein sauberer Neustart nach COVID-19?
- 10 Radstationen im Kreis Unna mobilisieren gegen Corona
- 11 Haltern am See bietet Freizeitideen an der Rathausstür
- 11 Dauerzählstelle am R-Café liefert erstaunliche Daten zum Radverkehr
- 12 Fahrradboom in der Corona-Zeit im Rhein-Sieg-Kreis
- 13 Kreativ-Wettbewerb Radfahren in Kamen
- 14 Mobil trotz Pandemie: Köln setzt aufs E-Lastenrad
- 15 Sport in Zeiten von Corona

AUS DER AGFS

- 16 Kreis Gütersloh in die AGFS aufgenommen
- 16 Seit 1. Mai 2020 hat die AGFS-Geschäftsstelle einen neuen Mitarbeiter: Peer Wessels
- 17 Nordrhein-Westfalen bekommt als erstes deutsches Flächenland ein Fahrradgesetz!
- 17 Straßen.NRW beruft acht Radverkehrsbeauftragte
- 18 Klimaschutz statt Corona-Blues
- 18 Neue Regelungen zur Stärkung des Radverkehrs
- 20 Der Deutsche Fahrradpreis 2020
- 24 Über 700 Teilnehmende beim AGFS-Kongress 2020 Zukunft der Mobilität
- 26 Fahrradland NRW – der AGFS-Stand auf der Messe Fahrrad Essen 2020
- 27 Liebe braucht Abstand – durch das Coronavirus erhält der Claim eine ganz andere Bedeutung

FUSSVERKEHR

- 28 Gehen macht glücklich!
- 29 Zwölf Kommunen erhalten professionelle Hilfe für Fußverkehrs-Checks
- 29 Düsseldorf nimmt den Fußverkehr unter die Lupe

INFRASTRUKTUR

- 30 Die „UrbaneBERKEL“ in Coesfeld
- 32 Kirchhellener Straße in Gladbeck mit neuem Seitenstreifen
- 33 Rückenwind für Radfahrende in Recklinghausen
- 34 Niederländische Fahrradstraßenempfehlungen
- 36 Neue Fahrradstraßen in Köln
- 38 Düsseldorf: Infrastrukturmaßnahmen 2020 zur Förderung des Radverkehrs



39 Radwegsaniierungsprogramm in Köln

40 Fahrradförderung in Köln

42 Recklinghausen nun mit kontaktloser Ampelschaltung

42 Mehr Raum für Räder in Coesfeld

43 Düsseldorf baut sein Bike&Ride-Angebot weiter aus

44 RuhrtalRadweg und RadeXpressweg Arnsberg

44 Neue Radpendlerrouten vom Rhein-Sieg-Kreis nach Bonn

45 Fahrradparken in Köln

KOMMUNIKATION UND SERVICE

46 Überörtlicher Radverkehr im Kreis Viersen

47 Das Metropolradruhr – ein Erfolgsmodell feiert zehnjähriges Jubiläum

48 Emissionsfreie Innenstadt Dortmund

49 Lehrerfortbildung in Bonn

49 Fahrradförderung für Kinder in Düsseldorf

50 Befragung zur Mobilität in Düsseldorf

51 Wissenschaftliche Begleitung beim Ausbau des Radhauptnetzes in Düsseldorf

52 Neue Rekordzahlen für den Radverkehr in Köln

52 Neues Poster wirbt für Radverkehr in Köln

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

53 Unternehmen Fahrrad! erprobt E-Scooter

54 „18 Maßnahmen gegen Corona“

55 „Finde deine Berufung“!

56 Busch + Müller: Verantwortungsvoll, solidarisch und flexibel in Krisenzeiten

56 Branchenumfrage: Fahrradbranche optimistisch

57 Energie mit Zukunft: die NATURSTROM AG

Förderprogramm AAS 2020

Schwächere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrende und zu Fuß Gehende werden häufig von rechts abbiegenden Lastkraftwagen oder Bussen übersehen und es kommt zu folgenschweren Unfällen. Um den hohen Unfallzahlen entgegenzuwirken, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein Programm zur Förderung von Abbiegeassistenzsystemen (AAS) aufgelegt.

Förderanträge in diesem Programm können in der Förderperiode 2020 noch bis zum 15. Oktober gestellt werden. Gefördert werden 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben, maximal jedoch 1.500 Euro je Abbiegeassistent.

Anträge auf Förderung von AAS sind ausschließlich in elektronischer Form über das eService-Portal (<https://antrag-gbbmvi.bund.de/>) des BAG zu stellen.

Weitere und vertiefende Hinweise sind auf der Homepage (https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/Abbiegeassistent/abbiegeassistent_node.html) und im eService-Portal (<https://antrag-gbbmvi.bund.de/>) veröffentlicht. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, konkrete Anfragen per E-Mail an ichwilldenassi@bag.bund.de zu richten.

Bundesamt für Güterverkehr

Mit dem neuen Förderfinder zum richtigen Förderprogramm

In Nordrhein-Westfalen entscheiden sich immer mehr Kommunen dafür, unterschiedliche Verkehrsmittel zu verknüpfen, um Verkehrsprobleme zu lösen und den Weg für nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu ebnet. Dabei unterstützen das Land und der Bund mit verschiedensten Förderprogrammen. Diese Programme sind mittlerweile so

vielfältig, dass es nicht leicht ist, den Überblick zu behalten.

Der Förderfinder Mobilität NRW, eine Online-Datenbank des Zukunftsnetz Mobilität NRW, bündelt Fördermöglichkeiten für nordrhein-westfälische Kommunen sowie private und öffentliche Akteure. Die Projektverantwortlichen werden zielgerichtet und schnell zum richtigen Förderprogramm und zu ihrer Ansprechperson geführt.

Schritt für Schritt zum passenden Programm

Folgende Angaben genügen, um passende Förderprogramme zu finden:

- Auswahl des Zuwendungsempfängers, z.B. „Kommune“ oder „Unternehmen“.
- Angabe des Geltungsgebietes in NRW.
- Auswahl von Förderschwerpunkt.

Der Förderfinder erstellt eine Liste mit den passenden Förderungen und Ansprechpersonen, die auch als PDF-Datei zum Download bereitsteht.

Alle Informationen zum Förderfinder unter:

<https://www.foerderfinder.nrw.de>

Sharon Beatty, Zukunftsnetz Mobilität NRW



Leitfaden „Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen“



Viele Ansätze der Verkehrsberuhigung im Quartier wurden bereits in den 1980er-Jahren entwickelt. Nach ihrer unterschiedlich ausgeprägten Umsetzung in zahlreichen Stadtquartieren schien es, als wären die Möglichkeiten der flächenhaften Verkehrsberuhigung ausgeschöpft. Gleichzeitig galt über viele Jahre die Hoffnung, eine reine Angebotsplanung

– auch Pull-Strategie genannt – sei für eine erfolgreiche Verkehrspolitik ausreichend.

Nun zeigt sich: Die weiterhin zunehmende Motorisierung, die Notwendigkeit einer umwelt- und klimaschutzorientierten Verkehrswende und der stärker werdende Ruf nach einer Rückgewinnung von Straßenraum für den Fuß- und Radverkehr, für Aufenthalt, Spiel und Bepflanzung rücken die Quartiersmobilität und Verkehrsberuhigung erneut in den Fokus.

Dieser Leitfaden greift Instrumente der flächenhaften Verkehrsberuhigung der 1980er-Jahre auf und verknüpft sie mit den Praxiserfahrungen aktueller, kommunaler Straßenraumgestaltungen. Die zahlreichen Beispiele und Umsetzungsempfehlungen richten sich an Interessierte aus Politik, Verwaltung, Planungsbüros und Bevölkerung.

Herausgeber: Umweltbundesamt 2020, erhältlich als PDF unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/leitfaden-fuer-mehr-lebensqualitaet-in>

#klimahacks

Das Difu hat im letzten Herbst mit #klimahacks eine neue Broschürenreihe begonnen, die zum Selberumsetzen anregen soll. In jeder Ausgabe werden zu einem speziellen Thema eine Idee vorgestellt und eine Anleitung gegeben, diese auch umzusetzen. In der ersten Ausgabe von #klimahacks geht es um Lastenräder: Wie überzeuge ich Bürger und Unternehmer von der Sinnhaftigkeit, innerstädtischen Lastentransport mit einem Lastenrad durchzuführen?

Das zweite Heft befasst sich mit Ernährung, während das



dritte Heft der Reihe sich u.a. wieder mit Mobilität befasst, dieses Mal im Tourismus. Die Hefte sind locker und für die Praxis geschrieben, Zielgruppe sind auf der einen Seite Unternehmer und Aktive, die den Klimaschutz stärken und in ihrer Kommune etwas bewegen möchten. Auf der anderen Seite können auch Mitarbeitende aus Kommunen diese Reihe als Anregung für kommunales Handeln nutzen und sich inspirieren lassen.

Die Hefte sind unter <https://difu.de/publikationen> zum Download verfügbar.

Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) hat finanzielle Mittel bereitgestellt, die ab 1. September bis 31. Oktober 2020 beantragt werden können: „Gefördert werden investive regionale Maßnahmen mit Modellcharakter zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen.“

Hier gibt es Informationen: <https://www.ptj.de/klimaschutzinitiative/radverkehr>

Radverkehr im Web

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat seinen neuen Webauftritt zum Radverkehr freigeschaltet. Das Referat Radverkehr RV 1 hat ein Dossier mit fahrradrelevanten Themen zusammengestellt, verfügbar unter: <http://www.bmvi.de> --> Themen --> Mobilität --> Radverkehr oder als Direktlink <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Fahrradverkehr/fahrradverkehr.html>.

BMVI, Referat RV 1

Termine 2020



STADTRADELN

Der Wettbewerb STADTRADELN ist eine Kampagne des Klima-Bündnisses, dem größten Netzwerk von Städten, Gemeinden und Landkreisen zum Schutz des Weltklimas und kann deutschlandweit von allen Kommunen an 21 zusammenhängenden Tagen frei wählbar durchgeführt bzw. eingesetzt werden. Anmeldung unter: www.stadtradeln.de



Webinar des DIFU: Erstellung kommunaler Klimaschutzkonzepte

Ein kommunales Klimaschutzkonzept ist die strategische Grundlage, um Klimaschutz vor Ort umzusetzen. Klimaschutzmanagern und -managerinnen hilft es, die relevanten Handlungsfelder im Klimaschutz strukturiert zu analysieren und die Potenziale zur Reduktion von Treibhausgasen zu identifizieren. Darauf aufbauend gelingt es leichter, konkrete Ziele zu definieren und wirkungsvolle Maßnahmen anzustoßen.

www.difu.de/veranstaltungen/2020-06-25/skkk-fachaus-tausch-erstellung-kommunaler-klimaschutzkonzepte



DIFU Seminar: Strategisches Wissen in der Verkehrsplanung in Köln

Zukunftsorientierte Verkehrsplanung ist auf eine Abstimmung mit anderen Planungsebenen in Bund und Ländern, Akteuren aus Nachkommunen oder der Bahn angewiesen. Ziel des Seminars ist die Vermittlung von erfolgreichen und bewährten Handlungsstrategien in der Verkehrsplanung bei strategischen Fragen in Projekten mit anderen Baulasträgern und Gebietskörperschaften. Das exklusive Seminar richtet sich vor allem an Führungskräfte und Führungskräftenachwuchs und ist auf 20 Teilnehmende begrenzt.

www.difu.de/veranstaltungen/2020-09-14/strategisches-wissen-in-der-verkehrsplanung-1



Europäische Woche der Mobilität 2020

Die Europäische Mobilitätswoche (EMW) geht zurück auf eine Initiative der Europäischen Kommission für nachhaltige Mobilität in Städten. Europäische Städte und Gemeinden werden aufgerufen, sich eine Woche dem Thema nachhaltige Mobilität zu widmen. Die Aktionswoche 2020 steht unter dem Motto „Klimafreundliche Mobilität für alle“.

www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche



Österreichische Fachkonferenz für Fußgänger/-innen 2020

Unter dem Motto „Gut zu Fuß daheim und für die Gäste“ veranstaltet der österreichische Verein für Fußgänger/-innen in Salzburg einen Fachkongress.

Vorgesehene Konferenzthemen:

- Zusammenspiel Klimawandel, Stadtteilentwicklung und Mobilität
 - Zu Fuß in der Nachbarschaft – fußgängerfreundliches Wohnen
 - Fußgängerfreundliche Qualitäten für Gäste und Touristen
 - Mobilität der Zukunft – neue Technologien, Digitalisierung, urbane Services und Dienstleistungen
 - Begegnungszonen – Good Practice, historisches Ambiente, Barrierefreiheit
 - Wirkung zwischen ge(h)bauter Umwelt und Gesundheit
- Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Anmeldung unter: www.walk-space.at/index.php/projekte/konferenz/konferenz-freistadt-2020



Seminar des DIFU in Berlin: Mobil zwischen Stadt und Umland

Die großen Städte gewinnen an Bedeutung gegenüber ihrem Umland: bei Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten, Sport und Kultur. Der Verkehr wächst, Staus nehmen zu, bei öffentlichen Verkehrsmitteln wird deutlich, warum man sie früher „Beförderungsfäß“ nannte. Verkehrsprobleme in Städten sind nicht zuletzt eine Konsequenz des Zielverkehrs. Das Seminar fokussiert auf Handlungsansätze, den Verkehr zwischen Stadt und Umland besser in den Griff zu bekommen.

www.difu.de/veranstaltungen/2020-11-02/mobil-zwischen-stadt-und-umland.html



Ein sauberer Neustart nach COVID-19?

Bewegung in der Pandemie

Vor sechs Jahren haben wir zum Thema „Bewegung und Gesundheit“ berichtet. Damals titelte Dr. Achim Schmidt von der Deutschen Sporthochschule Köln: „Das Sofaland: Faule und fette Gesellschaft“. So mancher Fitness- und Ernährungstrend ist seither durch das Land gegangen, viel geändert hat sich aber seitdem nicht, auch Anfang 2020 standen die Zeichen auf Übergewicht und wenig Bewegung. Dann kam das neuartige Coronavirus SARS-CoV-2, brachte uns die Krankheit COVID-19, auch einfach als „Corona“ bezeichnet, und veränderte unser tägliches Leben radikal. Weniger wurde zum Mehr, Reduktion stand im Vordergrund – auch beim Körpergewicht?

Ein Rückblick

Ohne Zweifel hat der Lockdown das Bewegungsverhalten der Deutschen in Städten und Gemeinden stark verändert. Körperliche Aktivität war nur noch begrenzt und das vorzugsweise alleine oder mit gehörigem Abstand zu anderen Menschen

möglich. Wenn nicht zu Hause, dann in urbanen Freiräumen, Grünflächen, Parks, an Seen und Flüssen. Homeoffice erlebte einen ungeahnten Hype und wurde für viele zur letzten Möglichkeit zu arbeiten. Kaum für möglich gehalten, blieben Flugzeuge am Boden und Autos kurzerhand stehen, der motorisierte Individualverkehr sank gar auf 40 bis 50%. Der ÖPNV wurde gemieden und avancierte mit Fahrgastrückgängen um 50 bis 90% zum absoluten Verlierer der Pandemie. Ähnliches gilt für Car-sharing, das zumindest zeitweise hohe Einbrüche verzeichnet.

Doch Gewinner gab es auch. Ruhe und Muße kehrten bei vielen zurück in das tägliche Leben. Die Luft wurde besser, der Atem freier für Mensch und Natur. Rad fahren und zu Fuß gehen waren plötzlich wieder in, der Anteil am Verkehrsgeschehen stieg sprunghaft in die Höhe. Langjährige Forderungen nach mehr Platz und mehr Raum insbesondere für den Radverkehr wurden plötzlich unüberhörbar. Erste Städte begannen, auf mehrstreifigen Kfz-Straßen einzelne Spuren für den Rad-

verkehr abzutrennen und erfanden die Pop-up-Radwege in der Hoffnung, den Anteil des Radverkehrs konstant hoch zu halten. Einzig der Fußverkehr wurde – wieder einmal – vergessen. Fußgänger dürfen auch weiterhin auf schmalen Gehwegen balancieren, sich zwischen Hauswand und parkenden Autos entlangschlängeln und mit Randflächen begnügen.

Und das leidige Thema Übergewicht? Eigentlich sollte sich der neue Bewegungsdrang in positiven Zahlen niederschlagen. Für manche sicherlich, für viele jedoch trat genau der gegenteilige Effekt ein. Geschlossene Restaurants und Cafés verbunden mit Homeoffice haben dazu geführt, dass wir den Verlockungen des Naschens und Essens in den eigenen vier Wänden noch stärker erlegen sind. Dank kurzer Wege zum Genuss bei reduziertem Energieverbrauch hat sich das „Hüftgold“ nun auch bei denen angesammelt, die vorher sehr agil waren. Was nun, was also tun mit uns und den Erkenntnissen einer Zeit, die ihresgleichen sucht und die Bedeutung von Bewegung und Mobilität für sich neu entdeckt?

Rad- und Fußverkehr nach COVID-19. Ein Ausblick.

Es gibt viele verschiedene Szenarien, wie eine Mobilität nach COVID-19 aussehen könnte. Angefangen bei den technischen Utopien von selbstfahrenden Autos bis hin zum „Weiter-so“ mit Verbrennungsmotoren verbunden mit einem weiteren Niedergang des Klimas. Doch was wünschen wir uns wirklich, was dient unserer Zukunft regional wie global?

Haben wir nicht genau jetzt die Chance im Sinne des AGFS-Leitbildes einer lebenswerten Stadt, die Weichen neu zu stellen und den Rad- und Fußverkehr zum Träger einer neuen Mobilität zu machen? Vereinzelt angelegte Pop-up-Radwege sind reine Symbolik, eine systematische Radverkehrsplanung mit großzügigen und breiten Anlagen für sicheres und zügiges Radfahren hingegen notwendig für die ganze Stadt. Dieses Bewusstsein scheint durch die aktuelle Diskussion in vielen Kommunen angekommen zu sein. „Nur Mut ...“, möchte man den politischen Verantwortlichen zurufen, „es ist der richtige Weg!“

Das Repertoire der Infrastruktur für den Radverkehr ist weitgehend bekannt. Bisher haben sich die Kommunen aber nur vorsichtig damit angefreundet und dieses nicht in der notwendigen Breite eingesetzt. Dabei bietet es alle Möglichkeiten für eine offensive Radverkehrsförderung.

Etwas anders sieht es mit dem Fußverkehr aus. Hier hat eine Breitendiskussion wie im Radverkehr nicht eingesetzt, die Rufe nach mehr und breiteren Flächen klingen nur vereinzelt an. Dabei ist die Situation für den Fußverkehr auf deutschen Trottoirs wenig erfreulich. An den Rand gedrängt, von sich öffnenden Türen bedroht und von parkenden Autos, Fahrrädern und Rollern eingeeengt, fristet der Fußgänger bis dato ein Schattendasein. Im Zuge der Pandemie jedoch verändern sich die Parameter, das Zufußgehen hat im Bewusstsein der Menschen eine neue Wertigkeit erhalten. Grüne Netze mit breit angelegten Wegen ermöglichen es, ausreichend Abstand zu halten. Stillgelegte Bahntrassen und Pfade im Grünen erfreuen sich bei sommerlichen Frühlingstemperaturen großer Beliebtheit. Breite Gehwege und autobefreite Straßen machen das Einkaufen-Gehwieder zum Vergnügen. Nun gilt es, dieser neuen Wertigkeit auch in der Politik eine Stimme zu verleihen und Fußverkehrsförderung auf die Tagesordnung zu setzen. Auch hier gibt es ein

ausreichendes Instrumentarium, dass dem Fußgänger zu seinem guten Recht verhelfen kann.

Bewegung und Nahmobilität sind der Schlüssel zu einer lebenswerten Stadt

Die AGFS hat früh erkannt, dass Gesundheitsförderung und eine höhere Lebensqualität in den Städten und Kommunen mit der Stärkung der Nahmobilität zusammenhängt. Fuß- und Radverkehr spielen eine Schlüsselrolle für das aktive, bewusste Bewegen. Auch und besonders in Zeiten von Homeoffice und „Abstandhalten“. Nutzen wir die Chance und bauen wir unsere Städte und Gemeinden so um, dass der Fuß- und Radverkehr zukünftig die ihm gebührende Rolle spielen kann. Die COVID-19-Pandemie hat deutlich gemacht, was auch die Klimadiskussion immer wieder fordert: Es gilt die vorhandenen Mobilitätsstrukturen zu überdenken und wortwörtlich neue Wege zu entwickeln, auf denen wir gestärkt in die Zukunft gehen können.

Sitzen, Sitzen, Sitzen - welche Folgen hat Homeoffice?

Wie viele Stunden sitzen Sie eigentlich am Tag? In Vor-COVID-Zeiten sah ein Bürotag für die meisten von uns so aus:

- Frühstück – im Sitzen
- Fahrt mit Auto, Bus oder Bahn – im Sitzen
- Vormittag am Schreibtisch – im Sitzen
- Mittagessen in der Kantine – im Sitzen
- Den Abend gemütlich auf dem Sofa ausklingen lassen – im Sitzen

So kamen etwa sieben bis neun Sitz-Stunden zusammen. Durch die Pandemie und dank Homeoffice sitzen wir derzeit noch mehr, da auch noch die Fahrten zur Arbeit und wieder zurück nach Hause entfallen.

Gesund ist das nicht, weiß nicht nur die Wissenschaft seit Langem. Falsches und zu langes Sitzen steigert das Risiko für Typ-2-Diabetes, Herzerkrankungen, Depressionen, Rückenschmerzen und sogar Krebs (Dickdarm-, Gebärmutter-schleimhaut- und Brustkrebs). Das wirksamste Gegenmittel: Bewegung. Wie effektiv selbst kleinste Einheiten für die Gesunderhaltung sein können, haben Bewegungsforscher der Deutschen Sporthochschule in einer Studie mit gesunden, sportlichen Probanden untersucht.

Den ersten Tag der Studie verbrachten die Teilnehmer sitzend, am zweiten Tag absolvierten sie kleine alltägliche Bewegungselemente wie z.B. Treppensteigen. In regelmäßigen Abständen wurde dabei der Blutzuckerwert gemessen, um zu erkennen, wie gut der Körper aufgenommene Energie – also Essen und Trinken – verwertet. Das Ergebnis: Bereits kurze bewegte Sitz-Unterbrechungen führten dazu, dass die Blutzuckerwerte bis zu einem Drittel niedriger waren als am ersten Tag, also eine deutlich verbesserte Verwertung stattfand.

Fazit: Es muss also nicht immer das komplette Fitness-training sein, auch Minimalaktivitäten wie „Treppensteigen“ sind gute und kostenlose Möglichkeiten, um den Körper zu aktivieren!



Foto: die-radstationen.de

Radstationen im Kreis Unna mobilisieren gegen Corona

Hol- und Bringdienst für Fahrradreparaturen eingeführt

In der Corona-Krise wurde das Fahrrad von vielen Menschen als Alltags- und Freizeitfahrzeug wieder- und neu entdeckt. Das stellten die Radstationen der DasDies Service GmbH im Kreis Unna fest. Sie boten seit dem 22. März einen kostenlosen Hol- und Bringdienst für Reparaturen und Wartung an. Weit mehr als vorher gedacht, nämlich über 700 Kunden nutzten das Angebot. Die drei Serviceradstationen, die noch werktäglich geöffnet hatten, waren ebenso stark gefragt.

Kein Ersatzteilverkauf, verschärfte Hygienevorschriften, Kontaktbeschränkungen: Die sieben Radstationen des Kreises wurden wie der private Zweiradhandel von den Pandemievorschriften hart getroffen. Das Serviceangebot in vier der sieben Stationen musste geschlossen werden. Nur in den größeren Stationen in Kamen, Lünen und Unna bot DasDies, ein Inklusionsunternehmen der AWO, den gewohnten Radservice an. Um den Bedarf in allen anderen Kommunen zu decken, wurde der kostenlose Hol- und Bringdienst eingeführt. Die Resonanz war überwältigend: Hunderte von Menschen, die meisten davon Neukunden, wollten ihr Rad fit gemacht haben. „Überwiegend waren es Neukund*innen, häufig auch Menschen, die vorher ihr Rad gar nicht mehr genutzt hatten“, erklärt Stefan Rose, Betriebsleiter der Radstationen. Viele Medien berichteten über die Aktion,



Das Radstationsmobilteam im Einsatz: Dennis Brunke, Peter Bönninger und Waldemar Mai waren kreisweit aktiv.
Foto: die-radstationen.de

auf dem eigenen Facebook-Auftritt zählten die Radstationen über 60.000 Zugriffe von Interessierten.

Der zusätzliche Personal- und Sachaufwand sei durch die Einnahmen natürlich nicht gedeckt worden, bilanziert Rose: „Aber wir konnten unsere Verluste minimieren.“ Seit 20. April sind alle Radstationen wieder mit Komplettservice geöffnet. Und den Hol- und Bringdienst bieten sie im Kreis Unna weiterhin an, mit einer Servicepauschale von zehn Euro. Denn in den Corona-Zeiten habe sich gezeigt: Gerade für ältere Menschen und für Bürger*innen in den zentrumsfernen Ortsteilen sei das Reparatur- und Wartungsangebot des Fachhandels wie der Radstationen häufig zu fern. „Das ist dann eine Barriere gegen die alltägliche Nutzung des Rades, die wir gerne abbauen wollen“, betont Stefan Rose. Hinzu kommt: Neben den personalbesetzten Radstationen wächst im Kreis Unna das Netz der von dem Team betreuten

Radparkhäuser. In Bergkamen, Werne, Kamen, am Holzwickeder Bahnhof und am Bahnhaltelpunkt in Schwerte-Ergste betreuen die Radstationen diese Parkhäuser, die mit elektronischem Zugang und Videoüberwachung in das zentrale System im Kreis Unna eingebunden sind.

Günther Klumpp, mobilität

Haltern am See bietet Freizeitideen an der Rathausstür

Karten und Prospekte für einen Kurzurlaub zu zweit in der Region

Um die Sicherheit und Gesundheit der Menschen in Deutschland zu bewahren, wurde gleich zu Beginn der Corona-Krise der Tourismus auf ein Minimum reduziert. Aufgrund dessen musste Mitte April die Tourist-Information im Alten Rathaus in Haltern am See für Besucher vorübergehend sogar gänzlich schließen.

Um den gewohnten Service trotzdem weiterhin bieten zu können, wurde kurzerhand die Aktion „Reiseideen aus der Rathausstür“ ins Leben gerufen, bei der Mitarbeiter der Stadtagentur – mit entsprechender Distanz zu den Interessierten – kostenlose Freizeit- und Urlaubskataloge oder Wander- und Radkarten verteilten. Dazu wurde ein kleiner Tresen in den Eingang zum Rathaus gestellt, auf dem zahlreiches Informations- und Prospektmaterial auslag.

Die Aktion wurde positiv angenommen und die Reaktion bei den Menschen war durchweg sehr gut. Im Fokus des Interesses lagen die Karten der Halterner Fahrradrouen „H1 bis H6“, die in verschiedenen Streckenlängen durch und rund um Haltern am See führen. Mitgenommen wurden aber auch andere Radkarten, Wanderkarten und Kataloge für den „Kurzurlaub“ in der Region.

„Wir möchten interessierten Bürgerinnen und Bürgern einen Grund zur Vorfriede auf die Zeit nach dem Coronavirus bieten“, sagte Bernd Bröker, Leiter der Stadtagentur. „Das Radfahren oder Wandern zu zweit oder in der Familie geht natürlich auch schon jetzt.“



Prospektresen im Eingang zur Tourist-Info im Alten Rathaus in Haltern am See, Foto: Stadt Haltern am See

Es waren natürlich hauptsächlich Halterner Bürgerinnen und Bürger an der Rathausstür. Nach dem Lockdown ist der Wunsch nach Bewegung in der frischen Luft bei allen sehr groß und die Aktion bot zahlreiche Ideen für Rad- und Wandertouren sowie nahe Ausflugstipps.

Carolyn Ostrop, Stadt Haltern am See

Dauerzählstelle am R-Café liefert erstaunliche Daten zum Radverkehr



Standort der Dauerzählstelle auf dem RuhrtalRadweg. Foto: Stadt Arnsberg

Die 2018 auf dem RuhrtalRadweg am R-Café installierte Dauerzählstelle liefert erstmalig Daten für ein komplettes Kalenderjahr. So haben 2019 fast 160.000 Radfahrende die Stelle pas-

siert, das sind im Durchschnitt täglich 428 Radfahrende. 57% von ihnen waren in Richtung Neheim unterwegs, 43% ruhraufwärts Richtung Arnsberg. Spitzentag mit 1.819 Radfahrenden war der Pfingstsonntag (9. Juni), gefolgt vom Sonntag, dem 4. August mit 1.561 Radfahrenden und Karfreitag (19. April) mit 1.505 Radfahrenden. 2018 lag der Tageshöchstwert mit 1.853 Radfahrenden am Pfingstmontag (21.05) nur unwesentlich höher.

Starker Anstieg während Corona-Lockdown

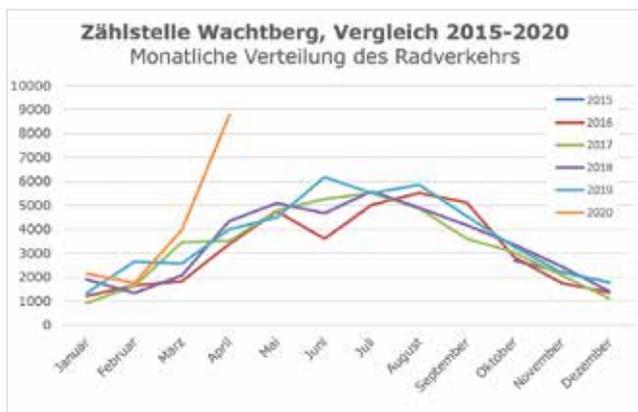
Bei einem Vergleich der Zeiträume 15. März bis 30. April der Jahre 2019 und 2020 zeigt sich ein sehr starker Anstieg des Radverkehrs in diesem Jahr. So wurden während der ersten sechs Wochen des Corona-Lockdowns im Tagesdurchschnitt 838 Radfahrende gezählt. Das ist eine Zunahme von 87% gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahr 2019 (448 Radfahrende am Tag).

Hauke Karnath, Stadt Arnsberg

Fahrradboom in der Corona-Zeit im Rhein-Sieg-Kreis

Welche Auswirkungen die Corona-Pandemie auf die Radverkehrs-nutzung hat

Seitdem die Corona-Pandemie in Deutschland ausgebrochen ist und Maßnahmen zur Eindämmung ergriffen wurden, hat sich die Lage im Verkehrsbereich deutlich verändert. Während im Straßennetz die üblichen Staus ausbleiben und im ÖPNV deutlich geringere Fahrgastzahlen zu beobachten sind, nutzen deutlich mehr Menschen das Rad oder gehen zu Fuß. Durch Zählstellen kann die Zunahme des Radverkehrs mit Zahlen konkret belegt werden.



Monatswerte der Zählstelle Wachtberg (L 158) von Oktober 2015 bis März 2020

Seit 2015 leichte Steigerungen

Der Rhein-Sieg-Kreis betreibt seit Herbst 2015 insgesamt zehn Dauerzählstellen. Diese sind über das gesamte Kreisgebiet verteilt und sollen über Zeitreihen die Entwicklung im Radverkehr dokumentieren. Die Ergebnisse der Zählstellen werden auch im Internet unter: <https://www.rhein-sieg-kreis.de/mobilitaet-umwelt/verkehr/radverkehrszaehlungen.php> veröffentlicht. Im Schnitt ist der Radverkehr an diesen zehn Punkten seit 2015 um ca. 7% gestiegen. Damit kann für den eher ländlich geprägten Rhein-Sieg-Kreis von einer moderaten Entwicklung gesprochen werden. Großstädte haben im gleichen Zeitraum deutlich mehr Zuwächse im Radverkehr erreichen können.

Die Entwicklung zu mehr Radverkehr im Rhein-Sieg-Kreis war allerdings nicht kontinuierlich. Vor allem durch das Wetter gab es größere Sprünge. So war das Jahr 2018 sehr trocken, weshalb es überdurchschnittliche Zuwächse im Radverkehr gab. In 2019 wurden gegenüber dem Vorjahr sogar leichte Abschlüge verzeichnet.

Sprunghafter Anstieg durch den Lockdown

Die Maßnahmen zur Eindämmung des Virus führten zu vermehrten Homeoffice, Kurzarbeit, Schließungen u.a. von Schulen und Freizeiteinrichtungen und weiteren Einschränkungen, was dazu führte, dass die Menschen viel Zeit zu Hause verbracht haben. Das Radfahren war erlaubt und wurde als Maß-

nahme zur Stärkung des Immunsystems vom Robert-Koch-Institut sogar empfohlen. Während des Lockdowns war fast durchgängig gutes Fahrradwetter.

In der nachfolgenden Abbildung sind beispielhaft die Monatswerte für die Zählstelle in der Gemeinde Wachtberg dargestellt. Die Zählstelle Wachtberg wurde ausgewählt, weil hier sowohl Alltags- als auch touristischer Radverkehr zu beobachten ist. Für den Monat April gibt es nicht nur eine Verdoppelung des bisherigen Höchstwertes aus 2018. Der Aprilwert aus 2020 ist auch der mit Abstand größte Monatswert der seit 2015 erfasst wurde.

Der Monat April lag komplett im Bereich des Lockdowns. Für die Zählstelle Wachtberg wurde dieser Monatswert detaillierter untersucht. So gibt die zeitliche Verteilung einen Anhaltswert, zu welchem Zweck die Radfahrenden tatsächlich unterwegs waren. Besonders bedeutsam ist der morgendliche Stundenbereich gegen 7:00 Uhr, in dem vor allem Berufspendler, Schüler und Auszubildende unterwegs sind. Im Nachmittagsbereich ist neben Alltagsradverkehr auch viel Freizeitradverkehr zu beobachten. Die Auswertung zeigt deutlich, dass der Zuwachs im Jahr 2020 vor allem im Nachmittagsbereich stattfand. Im morgendlichen Stundenbereich wurden 2020 weniger Radfahrende erfasst als im gleichen Zeitraum 2019. Aufgrund des lockdown bedingten deutlich geringen Berufs- und Ausbildungsverkehrs sind die Rückgänge morgens stärker zu erwarten gewesen. Im Ergebnis muss festgestellt werden, dass die Verdopplung des Radverkehrs für den April 2020 vor allem durch den Freizeitverkehr ausgelöst wurde. Dass der Zuwachs vor allem von nicht zwingend notwendigen Fahrten herrührt, lässt sich auch belegen, da auch im April 2020 an Tagen mit schlechterem Wetter weniger Radfahrende erfasst wurden.



Vergleich der stündlichen Verteilung des werktäglichen Radverkehrs im April 2019 und 2020 an der Zählstelle in Wachtberg

Einmaliger Effekt oder langfristige Änderung der Mobilität?

Veränderte Rahmenbedingungen führen zu neuen Verhaltensweisen im Verkehrsbereich. Schon die ersten Daten im Mai 2020 zeigen allerdings, dass mit den Lockerungen der Einschränkungen im Alltag auch eine Rückkehr zur bisherigen Verkehrsmittelwahl verbunden ist. So steigt die Verkehrsbelastung auf den Straßen wieder stetig an während die Verkehrsmengen im Radverkehr vor allem im Nachmittagsbereich abnehmen.

Mindestens zwei Effekte werden aber länger wirken: In Deutschland gibt es eine sehr hohe Fahrradverfügbarkeit. Durch die „freie Zeit“ in der Pandemie haben viele Menschen

ihre Räder fit gemacht und das Radfahren wiederentdeckt. In einer solchen Größenordnung hat das bisher keine Maßnahmen in der Öffentlichkeitsarbeit für mehr Radverkehr geschafft.

Gleichzeitig war zu sehen, welches Potenzial der Radverkehr insgesamt, vor allem aber auch im ländlichen Bereich hat und welche Zuwächse erreicht werden können. Es liegt nun an den Personen, die Verantwortung für den Radverkehr tragen, mit sicheren und attraktiven Angeboten dafür zu sorgen, dass der hoffentlich einmalige Corona-Effekt für eine langfristige Verkehrsverlagerung genutzt wird.

Sven Habedank, Rhein-Sieg-Kreis

Kreativ-Wettbewerb Radfahren in Kamen



Klimaschutzmanager Tim Scharschuch (Stadt Kamen) und Umweltberaterin Jutta Eickelpasch (Verbraucherzentrale) suchten ein buntes „Klimamobil-Fahrrad“. Foto: VZ Kamen



Bild mit Fahrrad und Mädchen von Lina-Jolie Bracht (12)

Im Frühjahr wurden Corona-bedingt, das Stadtradeln im Kreis Unna sowie geplante Infostände zur alternativen Mobilität abgesagt, daher ließen sich zwei Klimaschutzaktive aus Kamen etwas einfallen, um das Thema Radeln auf eine andere Art zu bespielen. Umweltberaterin Jutta Eickelpasch (Verbraucherzentrale) und Klimaschutzmanager Tim Scharschuch (Stadt Kamen) riefen im April zu einem Malwettbewerb für Daheimgebliebene auf. Das Thema lautete „Mein Klimamobil? Das Fahrrad!“

Gefragt waren kreative, bunte Bilder von originellen Zweirädern, Lastenrädern oder Familienrädern – einfach schöne Beispiele für klimaschonende Mobilität. Kreativitäts- und Altersgrenzen wurden dabei nicht gesetzt. Zur Freude der Initia-

toren gab es an die 30 Einsendungen, Collagen, Bilder und eine Skulptur, sogar aus Berlin und Karlsruhe waren Bilder für Kamen dabei.

„Und so viele tolle Sachen, wir konnten uns kaum entscheiden,“ so Eickelpasch. Alle mehr oder weniger kleinen Teilnehmer bekommen daher einen Preis: eine grüne Fahrradklingel, eine Radwanderkarte und einen Fairtrade-Matchesack für die nächste Tour. Voraussichtlich im Herbst sollen die Bilder im Kamener Rathausfoyer öffentlich ausgestellt werden.

Jutta Eickelpasch, Verbraucherzentrale Kamen

Mobil trotz Pandemie: Köln setzt aufs E-Lastenrad



Die Donk-EE-Transportbox ist gepackt und Buchhändler Michael Ross bereit für die Auslieferung. Foto: NATURSTROM AG

Leere Bushaltestellen, geschlossene Restaurants, einsame Gassen – im Frühjahr 2020 legt die Corona-Pandemie weite Teile des öffentlichen Lebens in Nordrhein-Westfalen still. Der eingeschränkte öffentliche Personennahverkehr und die Social-Distancing-Maßnahmen der Bundesregierung sorgen dafür, dass Menschen ihren Alltag an die neuen Gegebenheiten anpassen. Besonders gefragt dabei: alternative Mobilitätsmöglichkeiten wie Lastenräder. Das spürt auch Donk-EE, der Kölner Anbieter für elektrische Miet-Lastenräder. Sowohl Privatpersonen als auch Gewerbetreibende nutzen das Angebot, um in der Domstadt trotz Beschränkungen bequem und klimafreundlich unterwegs zu sein.

„E-Lastenräder bieten viele Vorteile: Genau wie Autos verfügen sie über viel Stauraum für Einkäufe, gleichzeitig entfällt die vor allem in Innenstädten nervenzehrende Parkplatzsuche“, weiß Oliver Hummel, Geschäftsführer der Donk-EE-Betreiber-gesellschaft Green Moves Rheinland GmbH, einer Tochter des Öko-Energieversorgers NATURSTROM AG. Im Gegensatz zu klassischen Lastenrädern verfügt die E-Variante über einen Motor, der es erlaubt, auch schwere Lasten bequem zu transportieren. „Gerade bei hochpreisigen Produkten wie elektrischen Lastenrädern lohnt sich die Anschaffung meist nicht, wenn sie nur gelegentlich benötigt werden. Mit Donk-EE können die Kölnerinnen und Kölner aber trotzdem diese innovative, umweltfreundliche und praktische Form der urbanen Mobilität nutzen und genießen.“ Diese Möglichkeit schätzen und nutzen immer mehr Kölnerinnen und Kölner, nicht nur während der Pandemie.

Minutengenaue Abrechnung oder den ganzen Tag oder einen Monat mieten

Donk-EE bietet zwei Verleih-Modelle an: Wer erst einmal testen möchte, wie es sich anfühlt, mit dem E-Lastenrad unterwegs zu sein, oder es nur gelegentlich benötigt, kann es sich minutenweise ausleihen. Mit 8 Cent pro Minute ist Donk-EE dabei günstiger als viele andere Sharing-Dienste. Pro gefahrene



Die Donk-EE-Transportbox wird gepackt und für die Auslieferung vorbereitet. Foto: NATURSTROM AG

Stunde werden gerade einmal 4,80 Euro fällig. Ein ganzer Tag mit dem praktischen Gefährt schlägt dank automatischer Deckelung mit nur 24 Euro zu Buche.

Wer schon weiß, dass er das Lastenrad regelmäßig einsetzen wird und sichergehen möchte, dass ein Donk-EE garantiert dann frei ist, wenn er es braucht, entscheidet sich für die Flatrate und erhält ein Rad zur exklusiven Nutzung. Ein Monat Donk-EE-Flatrate kostet 149 Euro.

Ob Wocheneinkauf, innerstädtischer Umzug oder Ausflug mit den Kindern – die elektrischen Lastenräder machen jeden Spaß mit. Die Transportbox bietet genug Platz für zwei kleine Kinder oder sechs Getränkeboxen. Dank der Motorunterstützung lässt sich auch die bis zu 155 kg zulässige Nutzlast (inklusive Fahrerin bzw. Fahrer) unkompliziert von A nach B transportieren. An über 50 Stationen in verschiedenen Kölner Stadtteilen steht etwa 50 der praktischen Gefährte zur Ausleihe via App bereit.

Intensivere Nutzung während der Krise

Damit stellt Donk-EE eine echte Alternative zum Auto da, die sich immer größerer Beliebtheit erfreut: Sowohl bei den täglichen Anmietungen als auch bei den Flatrates war der April 2020 Donk-EEs erfolgreichster Monat seit Gründung – sogar stärker als die Sommermonate der Vorjahre.

Mehr als 3.500 registrierte Kundinnen und Kunden setzen schon aufs grüne Lastenrad. Einer davon ist Roland Schön, Inhaber des Kölner Craft Beer Stores BIER MACHT SCHÖN. Für seine Kundschaft tritt er in die Pedale: „Damit unsere Kundinnen und Kunden auch in Krisenzeiten nicht auf leckeres Bier verzichten müssen, bringen wir es ihnen per Donk-EE direkt bis vor die Tür.“

„Wer keinen Lieferwagen zur Verfügung hat oder für innerstädtische Fahrten bewusst darauf verzichten möchte, kann sich auf ein Donk-EE schwingen“, so Hummel. „Wir freuen uns, Kölner Betriebe dabei zu unterstützen, ihr Tagesgeschäft auch

während der Pandemie und der damit verbundenen Einschränkungen weiterzuführen.“

Hummel und sein Green-Moves-Rheinland-Team wünschen sich vor allem eins: Dass ihr Beispiel aus Köln Schule macht. Deshalb bieten sie ihr nachhaltiges Sharing-Konzept Kommunen und der Immobilienwirtschaft an – schlüsselfertig, im Rundum-sorglos-Paket inklusive Wartungsservice und Betrieb. Denn ob Lastenrad, Roller oder Fahrrad: Von geteilten, elek-

trisch betriebenen Zweiradlösungen profitieren Umwelt und Mensch gleichermaßen – durch eine flexiblere, platzsparende und klimafreundliche Mobilität sowie eine geringere Schadstoffbelastung der Luft. Vor, während und nach der Pandemie.

Dominique Czech, naturstrom

Sport in Zeiten von Corona

Training im Wohnzimmer statt im Fitnessstudio

Zu Hause bleiben, so lautete das wichtigste Corona-Gebot, und zwar für alle Lebensbereiche. Betroffen waren damit auch unzählige Freizeitsportler, weil Sportvereine den Trainingsbetrieb einstellen, Fitnessstudios und Schwimmbäder schließen mussten. Die BARMER bot ihren Versicherten sehr schnell zahlreiche digitale Alternativen.

Der 16. März 2020 war auch für Sportfans ein einschneidendes Datum. Denn als Reaktion auf die Ausbreitung des Coronavirus mussten von diesem Tag an nicht nur Geschäfte des Einzelhandels, Museen, Theater, Kino, Tierparks, Spielplätze und viele Einrichtungen mehr geschlossen bleiben. Laut offizieller Anordnung wurde auch der Sportbetrieb auf und in allen öffentlichen und privaten Sportanlagen, Schwimm- und Spaßbädern, Fitnessstudios und ähnlichen Einrichtungen für den Publikumsverkehr geschlossen. Lediglich Jogger und Radfahrer konnten, wenn sie wollten, ihrer Leidenschaft noch an der frischen Luft nachgehen. Aber für einen Großteil der Freizeitsportler bedeutete der Lockdown das Trainingsaus.

Dabei steigert regelmäßiges, moderates Training nachweislich die körpereigenen Abwehrkräfte und fördert das psychische und physische Wohlbefinden. Alles Dinge, die gerade in Zeiten von Corona noch einmal an Bedeutung gewonnen haben. Nicht zu vergessen, dass viele, die plötzlich im Homeoffice saßen, unter verstärktem Bewegungsmangel, Verspannungen und Rückenschmerzen litten. Und schließlich hat die Ausnahmesituation sehr viele so sehr gestresst, dass sie Probleme mit dem Ein- bzw. Durchschlafen bekommen haben. Der Ausweg



aus diesem Dilemma lag für die BARMER in gezielten Online-Trainings. Hier stand den Versicherten schon lange vor der Corona-Krise ein großes Paket an digitalen Angeboten zur Auswahl. Doch in diesen Zeiten haben sich Online-Angebote wie beispielsweise eine Rückenschule per App, Wirbelsäulengymnastik, Online-Yoga für Anfänger und Fortgeschrittene, Anti-Stress-Programme oder Einschlafhilfen als besonders wertvoll erwiesen. Darüber hinaus konnten die Versicherten aber noch zahlreiche weitere virtuelle Fitnessangebote nutzen. Möglich wurde dies durch die Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern wie beispielsweise myFitnessVideo, Cyberobics, Gymondo und Cyberfitness. Dabei reichte das Angebot, je nach Anbieter, vom Cardio-Training bis hin zu Yoga- und Ernährungskursen. Alles, was Nutzer dafür brauchten, war ein internetfähiges Endgerät.

Bei der Auswahl war es für die BARMER wichtig, dass sich die Angebote an Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit unterschiedlichen Fitness-Levels gerichtet haben. Und das war der Fall: Sowohl Sportanfänger als auch leistungsorientierte Athleten erhielten damit die Gelegenheit, auch unter den erschwerten Bedingungen der Corona-Krise von zu Hause aus etwas für ihre Fitness und somit für ihre psychische und physische Gesundheit zu tun.

Eine Übersicht über alle Online-Angebote mit insgesamt über 1.000 Workouts finden Sie unter: www.barmer.de/a004071

Christian Broden, BARMER

Kreis Gütersloh in die AGFS aufgenommen

Das 89. Mitglied wurde am 5. Juni 2020 durch Verkehrsminister Hendrik Wüst und AGFS-Vorstand Christine Fuchs offiziell begrüßt



Offizielle Urkundenübergabe: Landrat Sven-Georg Adenauer (2. v.r.) und Mobilitätsmanager Christopher Schmiegel (l.) mit NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und AGFS-Vorstand Christine Fuchs im Kreishaus Gütersloh. Foto: Kreis Gütersloh

Der Kreis Gütersloh ist das 89. Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS). NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und AGFS-Vorstand Christine Fuchs überreichten Landrat Sven-Georg Adenauer gemeinsam die Aufnahmeurkunde und bescheinigen dem Kreis damit offiziell die Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit. Im November 2019 hatte die Expertenkommission des Landes die Situation vor Ort geprüft und positiv über die Aufnahme in das kommunale Netzwerk abgestimmt. Auf dem Fahrrad verschaffte sich die Kommission ein Bild des Kreises Gütersloh und stellte fest, dass auch in Gebieten mit bewegter Topografie eine Förderung von Rad- und Fußverkehr möglich ist.

Kreis punktet mit Unterhaltung der Radwege

Der Kreis Gütersloh hat ein vorbildliches System für die Pflege, die Reinigung und den Winterdienst entwickelt. Mit speziellen Schmalspurfahrzeugen werden alle Radwege regelmäßig abgefahren und in gutem Zustand gehalten. Auch das Netz an Freizeitradwegen und die Pläne zur Verlängerung des RS3 von Herford kommend bis Rheda-Wiedenbrück wirken sich positiv aus. Auf dieser Basis hat sich der Kreis das ambitionierte Ziel gesetzt, ein flächendeckendes Alltagsradwegenetz aufzubauen.

Verkehrssicherheit steht auch zukünftig im Fokus

Ein wichtiger Baustein für die weitere verkehrliche Entwicklung ist die Reduzierung der Unfallzahlen durch den weiteren Ausbau der Infrastruktur und durch eine verstärkte Kommunikation. Auch der Einsatz von Umlaufsperrern und Pollern ist an vielen Stellen zu überprüfen, um die Leichtigkeit und den Komfort für den Radverkehr zu verbessern.

Als Teil der AGFS kann der Kreis Gütersloh künftig exklusive Mittel für die Förderung der Nahmobilität beantragen und profitiert von einem etablierten Netzwerk für den fachlichen Aus-

tausch sowie die gegenseitige Unterstützung bei Problemen und Planungsfragen. Darüber hinaus entwickelt die AGFS regelmäßig Broschüren, Leitfäden und Kampagnen, die auf aktuelle Bedürfnisse ihrer Mitglieder abgestimmt sind. Sämtliche Materialien stehen den Mitgliedern kostenlos zur Verfügung.

Hendrik Wüst, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen:

„Der Kreis kann als 89. Mitglied stolz auf sein Engagement zur Förderung der Nahmobilität sein. Für eine bessere und saubere Mobilität brauchen wir eine leistungsstarke Fuß- und Radwegeinfrastruktur. Das Fahrrad ist heute als Fortbewegungsmittel nicht mehr wegzudenken. Das Verkehrsministerium fördert in diesem Jahr 139 neue Projekte für einen besseren Fuß- und Radverkehr in Nordrhein-Westfalen. Für eine gute Radinfrastruktur stellt das Land so viel Geld wie nie zuvor zur Verfügung und schafft neue Stellen für Planer, die sich dem Radwegebau widmen.“

Seit 1. Mai 2020 hat die AGFS-Geschäftsstelle einen neuen Mitarbeiter:

Peer Wessels

Steckbrief:

- Geburtsdatum: 16. August 1982
- Geburtsort: Rheinberg
- Ausbildung: Studium der Raumplanung an der TU Dortmund
- Abschluss: Diplomingenieur Raumplanung
- Vor meiner Tätigkeit bei der AGFS habe ich zuletzt sieben Jahre bei der Stadt Moers gearbeitet, die ebenfalls Mitgliedskommune der AGFS ist. Mein Tätigkeitsschwerpunkt war die kommunale bzw. konzeptionelle Verkehrsplanung.
- Bei der AGFS werde ich mich insbesondere mit der inhaltlichen Bearbeitung der Projekte zur Nahmobilitätsförderung befassen.
- Meine tägliche Dosis Radfahren hole ich mir schon auf dem Weg hin und zurück von der Arbeit. Aber auch im Urlaub bin ich gerne mehrere Wochen mit Sack und Pack mit dem Fahrrad unterwegs, um Land und Leute kennenzulernen.

Nordrhein-Westfalen bekommt als erstes deutsches Flächenland ein Fahrradgesetz!

Nordrhein-Westfalen wird das erste Flächenland in Deutschland, das ein Gesetz zur Förderung und Verbesserung des Radverkehrs sowie anderer Mobilitätsformen bekommt. Nach dem erfolgreichen Abschneiden der Fahrradinitiativen in Berlin, welche zu dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) führten, bildete sich auch in Nordrhein-Westfalen eine Volksinitiative mit dem Ziel, ein nordrhein-westfälisches Fahrradgesetz zu bekommen.

In ganz NRW wurden durch die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ Unterschriften gesammelt mit dem Erfolg, dass am 1. Juni 2019 206.687 Unterschriften aus 394 von 396 nordrhein-westfälischen Kommunen an den Landtag übergeben werden konnten. „Aufbruch Fahrrad“ richtete folgende neun Forderungen an das Land NRW:

1. Mehr Verkehrssicherheit auf Straßen und Radwegen
2. NRW wirbt für mehr Radverkehr
3. 1.000 Kilometer Radschnellwege für den Pendelverkehr
4. 300 Kilometer überregionale Radwege pro Jahr
5. Fahrradstraßen und Radinfrastruktur in den Kommunen
6. Mehr Fahrrad-Expertise in den Ministerien und Behörden
7. Kostenlose Mitnahme im Nahverkehr
8. Fahrradparken und E-Bike-Stationen
9. Förderung von Lastenrädern

Im weiteren Verlauf fand am 2. Oktober die Anhörung der Vertrauenspersonen der Volksinitiative, Frau Dr. Ute Symanzki (RADKOMM) und Herr Thomas Semmelmann (ADFC), im Verkehrsausschuss des Landtages statt. Diese führte zu dem Ergebnis, dass am 27. November der Verkehrsausschuss des Landtags einstimmig für die Annahme der Volksinitiative votierte. Nachdem am 18. Dezember die Zustimmung des Landtags zur Volksinitiative sowie zum Entschließungsantrag der

Fraktionen von CDU und FDP erfolgt war, wurde das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit der Erstellung eines Gesetzes bis zum Ende der Legislaturperiode beauftragt. Hierauf folgte bereits einen Tag später der Versand der Einladungen zu einem ersten Arbeitstreffen der betroffenen Stakeholder im Ministerium.

Der Einladung folgten am 22. Januar 2020 44 Vertreter von 31 Stakeholdern, welche im Rahmen eines World-Cafés ein Brainstorming zu den neun Forderungen durchführten. Das Format wurde sehr positiv aufgenommen. Die Ideen der Stakeholder, welche im Rahmen des World-Cafés gesammelt wurden, sind durch die am 2. März neu gegründete Stabsstelle Radverkehr und Verkehrssicherheit des Ministeriums für Verkehr geclustert, zusammengefasst und auf ihre „Gesetzesfähigkeit“ hin bearbeitet worden. Hieraus wurden Eckpunkte mit den möglichen Inhalten für das zukünftige Gesetz sowie für den flankierenden Aktionsplan erarbeitet.

Aufgrund der Corona-Pandemie konnte die geplante Präsentation der Eckpunkte im Rahmen eines zweiten Treffens der Stakeholder am 14. Mai nicht stattfinden. Sie wurde auf den 15. Juni verschoben. Im weiteren Verlauf ist geplant, einen Referentenentwurf zu erarbeiten und diesen nach der vorgeschriebenen Verbändebeteiligung zur Beratung in den parlamentarischen Raum zu geben. Ziel ist es, ein Gesetz zu schaffen, welches langfristig die Belange vor allem des Rad- und Fußverkehrs stärkt und diesen Verkehrsarten gleichberechtigte Bedingungen schafft. Denn Fahrradfahren und Zufußgehen sind die gesündesten und gleichzeitig umweltschonendsten Fortbewegungsarten, die es gibt!

*Philipp Mandel, Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen*

Straßen.NRW beruft acht Radverkehrsbeauftragte



Mit der Berufung von acht Radverkehrsbeauftragten in den unterschiedlichen Straßen. NRW-Niederlassungen hat der Landesbetrieb bereits im Februar dem Thema Rad-

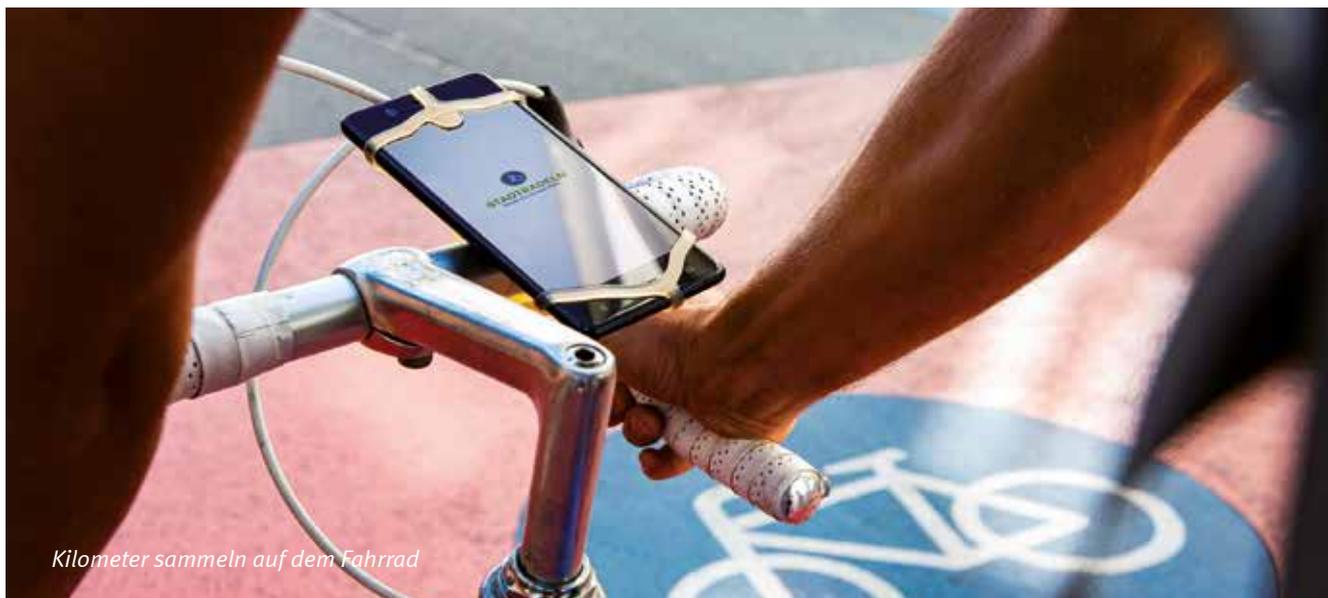
verkehr ein neues Gewicht gegeben.

Der Mobilitätsbedarf der Bürgerinnen und Bürger wird sich in Zukunft nur mit einem sinnvollen Mix aus unterschiedlichen, nachhaltigen Verkehrsträgern und -strategien bewältigen lassen, ist Straßen.NRW-Direktor Dr. Sascha Kaiser überzeugt. „Unser Ziel ist, eine sichere und leistungsfähige Radinfrastruktur als weitere tragende Säule des Verkehrs auszubauen“, so Kaiser. Planung und Bau dieser Radinfrastruktur sei darum für den Landesbetrieb ein wachsendes Themenfeld. Die Radverkehrsbeauftragten stehen den eigenen Straßen.NRW-Kollegin-

nen und -Kollegen, aber auch Externen, z.B. Kommunen oder Verbänden, als Ansprechpartner zur Verfügung und koordinieren Radverkehrsplanungen in der jeweiligen Niederlassung.

Die Experten in den Niederlassungen Ostwestfalen-Lippe, Sauerland-Hochstift, Südwestfalen, Münsterland, Ruhr, Niederrhein, Rhein-Berg und Vile-Eifel bündeln dabei nicht nur das vorhandene Know-how bei der Radwegeplanung, sondern sollen auch durch regelmäßige Netzwerktreffen und den Besuch von Fortbildungen gewährleisten, dass die Planerinnen und Planer des Landesbetriebs über aktuelle Entwicklungen im Bereich Radverkehr technisch und rechtlich auf dem aktuellsten Stand sind.

*Susanne Schlenga,
Landesbetrieb Straßenbau NRW*



Kilometer sammeln auf dem Fahrrad

Klimaschutz statt Corona-Blues

STADTRADELN bietet ein Stück Normalität in Krisenzeiten

Seit 1. Mai 2020 läuft die Klima-Bündnis-Kampagne STADTRADELN. Die langjährige Kampagne steht in diesem Jahr im Zeichen der Corona-Krise. Einen Grund, das STADTRADELN abzusagen, sieht Kampagnenleiter André Muno vom Klima-Bündnis nicht: „Das Fahrrad ist das derzeit sinnvollste Verkehrsmittel und ermöglicht den Menschen, die verbleibenden Alltagswege mit einem vergleichsweise geringen Infektionsrisiko zurückzulegen. Zudem fördert das Fahrrad die Gesundheit und hilft dabei, der mit den Einschränkungen des öffentlichen Lebens einhergehenden Langeweile entgegenzuwirken, ohne dass es dabei zu engem zwischenmenschlichem Kontakt kommt.“ Auch das Erleben von Gemeinschaft ist dieses Jahr ein wichtiges Thema. In Zeiten der Kontaktsperre ist das gemeinsame Sammeln von Fahrradkilometern in digitalen Teams laut Muno eine gute Möglichkeit, den aktuellen Einschränkungen ein bisschen davon- und zusammen einem Ziel entgegenzu-

radeln. Passend dazu prämiert das Klima-Bündnis 2020 auch die Kommunen, die durch besonders kreative Aktionen unter Einhaltung der Kontaktsperre viele Menschen zur Teilnahme mobilisieren, mit einem Sonderpreis. Beim STADTRADELN treten Kommunalpolitiker/-innen und Bürger/-innen gemeinsam in die Pedale und radeln an jeweils 21 Tagen zwischen Mai und Oktober um die Wette. Dabei können sie sich selbst von den Vorteilen des Radfahrens überzeugen und gleichzeitig ein Zeichen setzen für mehr Radförderung, Klimaschutz und Lebensqualität. Über 400.000 Menschen aus 1.127 Kommunen folgten im letzten Jahr diesem Aufruf und legten mehr als 77 Mio. km auf dem Fahrrad zurück. Alle Informationen zum STADTRADELN unter: www.stadtradeln.de

*André Muno,
Gesamtleitung Stadtradeln, Klima-Bündnis*

Neue Regelungen zur Stärkung des Radverkehrs

StVO-Novelle Ende April veröffentlicht

Seit Ende April 2020 gilt die neue Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Mit der Novelle der StVO sollen laut dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Verbesserungen für den Radverkehr erreicht und das Radfahren sicherer gemacht werden. Die Änderungen des Bußgeldkatalogs stehen teilweise in engem Zusammenhang mit Neuerungen und Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). So werden korrespondierend zu den über-

arbeiteten Ge- und Verboten zur Förderung der modernen Mobilität (Carsharing und E-Fahrzeuge) auch Regelsätze zum Schutz des Radverkehrs angepasst. Eine deutliche Erhöhung erfahren beispielsweise die Sanktionen für Halt- und Parkverstöße mit Bezug zum Fuß- und Radverkehr. Ziel der Maßnahmen ist die Wahrung einer effektiven Ahndung und Sanktionierung von Verkehrsverstößen und damit die Schaffung von mehr Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Auszug aus den neuen Regeln, entnommen der Webseite des BMVI

Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern

Durch eine Neufassung der bestehenden Regelung wird klargestellt, dass das Nebeneinanderfahren von Radfahrern grundsätzlich gestattet ist. Lediglich wenn andere Verkehrsteilnehmende behindert werden, muss hintereinander gefahren werden.

Mindestüberholabstand für Kfz

Es wird ein Mindestüberholabstand von 1,5 m innerorts und von 2 m außerorts für das Überholen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden durch Kraftfahrzeuge festgeschrieben. Bisher hatte die StVO lediglich einen „ausreichenden Seitenabstand“ vorgeschrieben.

Grünpfeil ausschließlich für Radfahrende

Mit der StVO-Novelle wird die bestehende Grünpfeilregelung auch auf Radfahrende ausgedehnt, die aus einem Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg heraus rechts abbiegen wollen. Außerdem wurde ein gesonderter Grünpfeil, der allein für Radfahrende gilt, eingeführt.



Verkehrszeichen Grünpfeil für Radfahrende, Quelle: BASt

Generelles Haltverbot auf Schutzstreifen

Schutzstreifen für den Radverkehr trennen den Rad- und den Autoverkehr mit einer gestrichelten weißen Linie. Autos dürfen dort zwar nicht parken, aber bislang noch bis zu drei Minuten halten. Dies führt vielfach dazu, dass die Radfahrenden Schutzstreifen nicht durchgängig nutzen können, weil ihnen haltende Autos den Weg versperren. Deshalb wurde dort ein generelles Haltverbot eingeführt.

Einrichtung von Fahrradzonen

Analog zu den Tempo-30-Zonen können nun auch Fahrradzonen angeordnet werden. Die Regelung orientiert sich an den Regeln für Fahrradstraßen: Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr



Verkehrszeichen Beginn einer Fahrradzone, Quelle: BASt

darf weder gefährdet noch behindert werden. Auch Elektrokleinstfahrzeuge können hier fahren und die Straßenver-

kehrsbehörden können Fahrradzonen unter erleichterten Voraussetzungen anordnen.

Ausweitung des Parkverbots vor Kreuzungen und Einmündungsbereichen

Die Sicht zwischen Straße und Radweg soll verbessert und damit die Sicherheit speziell von Radfahrenden erhöht werden. Das Parken vor Kreuzungen und Einmündungen wird daher in einem Abstand von bis zu je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten verboten, wenn ein straßenbegleitender baulicher Radweg vorhanden ist.

Vereinfachung für Lastenfahrräder

Um für Lastenfahrräder Parkflächen und Ladezonen vorhalten zu können, gibt es ein spezielles Sinnbild Lastenfahrrad.



Sinnbild Lastenfahrrad, Quelle: BASt

Verkehrszeichen Radschnellweg

Das Verkehrszeichen Radschnellweg wurde in die StVO aufgenommen, um die Kennzeichnung von Radschnellwegen auch unabhängig von der Fahrbahnbeschaffenheit, wie z.B. auf sandigem Untergrund, möglich zu machen.



Verkehrszeichen Radschnellweg, Quelle: BASt

Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen

Die Straßenverkehrsbehörden können, z.B. an Engstellen, ein Überholver-



Verkehrszeichen Verbot des Überholens von einspurigen und mehrspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen, Quelle: BASt

bot von einspurigen und mehrspurigen Fahrzeugen (u.a. Fahrrädern) für mehrspurige Kraftfahrzeuge anordnen. Hier-

für wurde ein neues Verkehrszeichen eingeführt.

Erweiterung der Erprobungsklausel

Bislang hatten die Länder bereits die Möglichkeit, verkehrsregelnde oder verkehrssichernde Maßnahmen zeitlich und örtlich begrenzt zu erproben. Die Durchführung solcher Verkehrsversuche wurde durch die StVO-Novelle vereinfacht. Eine weiter gehende Öffnung des Straßenverkehrsrechts für Verkehrsversuche bedarf einer Änderung auf Gesetzesebene, die in einem weiteren Schritt im Jahr 2020 angegangen werden soll.

Vermehrte Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung

Im Rahmen einer Gesamtüberarbeitung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO im Jahr 2020 sollen die zuständigen Straßenverkehrsbehörden verstärkt zur Prüfung der Öffnungsmöglichkeit von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende aufgerufen werden. Ziel ist es, hierdurch die Zahl der in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen zu vergrößern.

Neue Regelungen für Bußgelder

Mit der StVO-Novelle gehen erhöhte Geldbußen einher – insbesondere für das verbotswidrige Parken auf Geh- und Radwegen sowie das nunmehr unerlaubte Halten auf Schutzstreifen und das Parken und Halten in zweiter Reihe. Für diese Verkehrsverstöße wurden die Geldbußen auf bis zu 110 Euro erhöht. Bei schwereren Verstößen kann zudem ein Eintrag eines Punktes in das Fahreignisregister vorgenommen werden.

- Unberechtigtes Parken auf einem Schwerbehinderten-Parkplatz: 55 Euro
- Rechtswidriges Parken an engen oder unübersichtlichen Straßenstellen bzw. im Bereich einer scharfen Kurve: 35 Euro
- Allgemeiner Halt- und Parkverstoß: bis zu 25 Euro

Diese Aufstellung ist der Webseite des BMVI entnommen, dort finden sich auch weitere ausführliche Informationen zur StVO und zu einzelnen Änderungen: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-sachinformationen.html

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS 2020 #Fahrradpreis2020



Harald Greising moderierte die Preisverleihung in Essen.
Foto: AGFS/Andreas Endermann

Der Deutsche Fahrradpreis 2020

Eine Fahrradstation, Barrierefreiheit im Radtourismus und deutsch-niederländische Studierenden-Workshops: Das sind die Gewinnerprojekte des Deutschen Fahrradpreises 2020. Die Stadt Karlsruhe, die Ruhr Tourismus GmbH und die Universität Wuppertal wurden am 27. Februar 2020 im Anschluss an den AGFS-Kongress in Essen für ihre innovativen Projekte der Radverkehrsförderung ausgezeichnet. 110 Bewerbungen, davon 29 Projekte aus Nordrhein-Westfalen und wiederum davon vier auf dem Siegertreppchen. Harald Greising moderierte die Preisverleihung vor etwa 280 Gästen.

Kategorie Infrastruktur

In der Kategorie Infrastruktur belegt die Stadt Karlsruhe mit der „Karlsruher



Fahrradstation Süd“ den ersten Platz. Im ehemaligen Parkhaus verknüpfen 680 Stellplätze den Radverkehr nahtlos mit dem öffentlichen Personennahverkehr am Hauptbahnhof Süd. Laudatorin Karola Lambeck, Radverkehrsbeauftragte im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), hob den Modellcharakter des Projektes hervor und lobte die vielfältigen Serviceangebote der Fahrradstation, die den Umstieg aufs Rad noch attraktiver machen.

Den zweiten Platz belegt die Stadt Köln mit dem Projekt „Verkehrsfläche neu verteilt – Fahrradstraße setzt neue Maßstäbe für zu Fuß Gehende und Radfahrende“. Die Stadtverwaltung wandelte 50 Kfz-Stellplätze zu einem



Multifunktionsstreifen mit Fahrradabstellplätzen, Sitzbänken und Parkscheinautomaten um. Dadurch entstand eine 4 Meter breite Fahrradstraße am Friesenwall.

Die GEWOBAG AG und BICICLI belegen mit ihrem Projekt „Nachhaltige Immobilienentwicklung denkt nachhaltige Mobilitätsentwicklung!“ den dritten Platz. Herzstück ist eine 320 m² große Fahrradgarage mit sicheren Abstellplätzen, Lademöglichkeiten für Pedelecs, Schließfächern und Duschen.



Kategorie Service

In der Kategorie Service wurde die Ruhr Tourismus GmbH für das Projekt „Barrierefreiheit im Radtourismus am Beispiel der Römer-Lippe-Route“ mit



Glückliche Gesichter bei den Preisträgern 2020. Foto: AGFS/Andreas Endermann

dem ersten Platz ausgezeichnet. Durch eine geeignete Fahrbahnoberfläche und einen barrierefreien Rastplatz erleichtert der Radfernweg entlang der Römerlippe-Route Menschen mit Einschränkungen das Fahrradfahren. Zudem entwickelte und erprobte der Projektträger einheitliche Vorgaben zur Zertifizierung von Radfernwegen im System „Reisen für Alle“. „Menschen wollen in allen Lebenslagen auch mit dem Rad mobil sein und Barrierefreiheit ist ein wichtiger Baustein hierfür“, so Laudator Rudolf Jelinek, Erster Bürgermeister der Stadt Essen.



Den zweiten Platz belegt das Projekt „Radfahren neu entdecken“. Das Land Hessen und die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen ermöglichten es Kommunen, Unternehmen und Bürgerinnen und Bürgern, über einen Zeitraum von vier Wochen kostenlos verschiedene

Räder auszuprobieren. 190 Pedelecs, E-Lastenräder und E-Bikes standen dafür zur Verfügung.



Der dritte Platz, das Projekt „Schule im Velodrom“, sensibilisiert Kinder auf spielerische Art für mehr Sicherheit im Straßenverkehr und will für das Erlebnis Bahnradsport begeistern. Eine Kooperation aus Bund Deutscher Radfahrer, Landessportbund, Berliner Polizei, Landesverkehrswacht Berlin, Velodrom und den Six Day Berlin weckte an neun Projekttagen die Radbegeisterung von mehr als 1.800 Schulkindern.



Kategorie Kommunikation

„Bessere Radverkehrsplanung in den Kommunen fängt in den Köpfen an – die erstplatzierten „Freshbrains“ aus Wuppertal nutzen frisches Wissen von Studierenden und jungen Fachkräften sowie gemeinsames Lernen mit Praktikern vor Ort, damit durch erfolgreiche Maßnahmen das Fahrradfahren attraktiver wird.“



Platz zwei belegt die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“, die einen riesigen Erfolg mit Forderungen für besseren und mehr Radverkehr in Nordrhein-Westfalen erzielt hat. Der Landtag hat die über 200.000 Unterschriften entgegengenommen und mit großer Mehrheit beschlossen, ein Fahrradgesetz auf den Weg zu bringen. „Das bringt großen Schub für den Radverkehr in NRW“, so Laudator Dr. Dirk Günnewig, Abteilungs-

leiter beim Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.



Die Drittplatzierten, das Projekt „Besser zur Schule“ überzeugten die Jury mit ihrem umfassenden Beratungs- und Unterstützungsangebot für Schulen, Schulträger und Kommunen. Mit einem umfassenden schulischen Mobilitätsmanagement soll die eigenständige und sichere Mobilität der Schülerinnen und Schüler gefördert werden.



Die Fahrradfreundlichste Persönlichkeit

Seit 2003 zeichnet der Deutsche Fahrradpreis jedes Jahr eine Person des öffentlichen Lebens als „Fahradfreundlichste Persönlichkeit“ aus. Dieses Jahr ist es der Schauspieler Michael Kessler! Er ist unter anderem durch die Sen-



Foto: AGFS/Andreas Endermann

dungen „Switch“ und „Kessler ist ...“ bekannt geworden. Im Jahr 2010 erscheint seine Reise-Sendung „Kesslers Expedition“ im Fernsehen des rbb. Dort fährt er mit dem Klapprad von Kopenhagen nach Berlin sowie mit dem Postrad über die Alpen. Nicht nur beruflich ist er mit dem Fahrrad unterwegs, nein, er ist wirklich ein passionierter Alltagsradler, den weder Regen noch Schneefall vom Fahrradfahren abhalten. Ob zur Arbeit, zu

Geschäftsterminen oder zum Einkaufen, das Rad ist bei ihm immer die erste Wahl. „Das Rad ist einfach das tollste Fortbewegungsmittel und ein absoluter Genuss“, so Kessler. Sein Reisetipp für Familien, die mit dem Fahrrad verreisen wollen – der Osten Deutschlands. Die Infrastruktur ist gut ausgebaut und Hotels und Gastronomen haben sich auf Fahrradgäste eingestellt. Bei der Preisverleihung des Deutschen Fahrradpreises am



Foto: AGFS/Andreas Endermann

27. Februar 2020 nahm Michael Kessler die Auszeichnung zur „Fahradfreundlichsten Persönlichkeit 2020“ entgegen. Zusätzlich überreichte ihm Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, einen Fuchschwanz (natürlich keinen echten) als Anhänger für sein Fahrrad, in Anlehnung an den Kultfilm „Manta, Manta“.

Dürfen wir vorstellen: 18 Fahrradfreundlichste Persönlichkeiten!

Dieses Jahr wurde der Deutsche Fahrradpreis zum 20. Mal vergeben und seit 2003 wählen die Initiatoren und Partner jeweils eine Person des öffentlichen Lebens, die das Image des Radverkehrs aufwertet. Erhalten Sie hier einen Überblick über die Fahrradfreundlichsten Persönlichkeiten:

- 2020 → Michael Kessler
- 2019 → Max Raabe
- 2018 → Hannes Jaenicke
- 2017 → Sebastian Krumbiegel
- 2016 → Peter Lohmeyer
- 2015 → Boris Palmer
- 2014 → Inge Niedek

- 2013 → Michaela May
- 2012 → Wigald Boning
- 2011 → Wolke Hegenbarth
- 2010 → Jürgen Trittin
- 2009 → Prof. Dr. Klaus Töpfer
- 2008 → Leonard Lansink
- 2007 → Holger Meyer
- 2006 → Christian Ude
- 2005 → Heike Götz
- 2004 → Jochen Senf
- 2003 → Dr. Henning Scherf

Der Foto- und Fahrradkulturwettbewerb

„Unterwegs“ – unter diesem Motto suchte der Deutsche Fahrradpreis die besten Fotos, Videos, Lieder und Texte. Keine leichte Aufgabe für die Jury – bestehend aus den Initiatoren und Partnern des Wettbewerbes –, die besten Beiträge herauszusuchen. Dazu zählen die AGFS, das BMVI, der ZIV, der VSF und das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen. Insgesamt wurden 270 Fotos und 20 Fahrradkulturbeiträge eingereicht.

Beim Fotowettbewerb ist eins klar, das Fahrrad ist auf jedem Foto zu sehen, ob als Schatten, im Hintergrund oder nur noch mit der Lenkerstange zu erahnen. Den ersten Platz beim Fotowettbewerb 2020 belegt der bayrische Profifotograf Wolfgang Kronwitter mit einem Mountainbike-Outdoorbild unter dem Titel „Unterwegs mit best Buddys“. Siegfried Neuberger, Geschäftsführer beim ZIV e.V. übergab dem Sieger ein E-Bike der Marke Corratec.

Der zweite Platz geht an den Tandem fahrenden Globetrotter Niko Kröger, der mit der Kamera die Morgenstimmung in



der omanischen Wüste einfing. Er gewinnt ein Trekkingrad von Rabeneick. Den dritten Platz sichert sich Alexander Dacos mit einer Schwarz-Weiß-Fotografie von einem Radfahrer im Schneegestöber. Dacos kann sich mit einem



1. Platz beim Fotowettbewerb, Wolfgang Kronwiter. Foto: AGFS/Andreas Endermann



neuen Packtaschenset von Büchel ins nächste Abenteuer stürzen.

Der Fahrradkulturwettbewerb wurde in diesem 2020 erstmals ausgelobt. Einig war sich die Jury bei dem Lied „Von Hamburg bis zum Meer“ von Nico Suave, Tonbandgerät, Chefboss und Cäthe, das für die Radkampagne „Fahr ein schöneres Hamburg“ geschrieben wurde. Albert Herresthal, Geschäfts-



Foto: AGFS/Andreas Endermann

führer beim VSF e.V., überreichte an die Radverkehrskordinatorin der Stadt Hamburg, Kirsten Pfaue, und Rebecca Ilse von der Hamburg Marketing GmbH die Auszeichnung.

Mit dem Lied „I ride my bike“ von der Rockband Cliff Barnes und the Fear of Winning belegt ein weiterer musikalischer Fahrradkulturbeitrag den zweiten Platz. Die Bandmitglieder kommen



Foto: AGFS/Andreas Endermann

in den Genuss einer Radreise durch das radrevier.ruhr.

Lyrisch wird es beim Drittplatzierten: Rudolf Peter Busert, der eine Kurzgeschichte unter dem Titel „Über Erich“ einsendete, kann mit einem neuen Fahrradschloss der Marke Abus sein Fahrrad in Zukunft sicher absperren.

Der Deutsche Fahrradpreis ist eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS). Als Sponsoren des Wettbewerbs für die Sachpreise in den Kategorien Foto- und Fahrradkulturwettbewerb engagieren sich der Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV) und der Verbund Service und Fahrrad e.V. (VSF).

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



Grüßwort des Verkehrsministers Hendrik Wüst, Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen.
Alle Fotos: AGFS/Andreas Endermann



Begrüßung durch das AGFS-Präsidium von Frank Meyer, Oberbürgermeister der Stadt Krefeld und Vorsitzender des AGFS-Präsidiums

Über 700 Teilnehmende beim AGFS-Kongress 2020

Kann denn Parken Sünde sein?



Ja! Wenn dadurch die Verkehrsräume anderer eingeschränkt werden. Das spiegelte jedenfalls die Haltung der meisten Teilnehmer auf dem AGFS-Kongress „Hauptsache Parken“ am 27. Februar 2020 in der Messe Essen wider.

Über 700 Teilnehmende – neue Rekordbeteiligung – dokumentierten, dass „Parken“ zu einem der wichtigsten Themen in der aktuellen Mobilitätsdebatte geworden ist.

Umdenken, UMPARKEN, Umsteigen – in dieser programmatischen Breite thematisierten die Kongressredner die ganze

Palette an Denkmodellen zur Zukunft des Parkens und baulich-technischer Lösungen: Strategien für das Parkraummanagement, Anreizsysteme, Best-Practice Beispiele aus dem In- und Ausland bis hin zur Überwachung und Digitalisierung.

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst betonte die Bedeutung des Radverkehrs im Mobilitätsmix: „Das Fahrrad ist heute als Fortbewegungsmittel nicht mehr wegzudenken. Durch Pedelecs und E-Bikes wird der Radverkehr zunehmend zum Pendlerverkehr, weil damit auch längere Strecken zurückgelegt werden können. Für eine gute Radinfrastruktur stellt das Land so viel Geld wie nie zuvor zur Verfügung und schafft neue Stellen für Planer,

Grüßwort der Stadt Essen von Thomas Kufen, Oberbürgermeister der Stadt Essen

Michael Milde, Stadt Münster, mit dem Leitvortrag „Parken ohne Ende ...?“

Die Zukunft des kommunalen Parkens, Dr. Bernd Bienzeisler, Fraunhofer Institut





*Parken als Schlüssel zur Verkehrswende,
Prof. Dr.-Ing Wolfgang Haller &
Dr.-Ing Christian Adams, SHP Ingenieure,
Hannover*

*Wo parken eigentlich die Holländer?,
Bas Govers, Goudappel Coffeng, Utrecht*

*Umdenken UMPARKEN Umsteigen – Leitthesen
zur Zukunft des Parkens, Dr. Alexander
Berger, Bürgermeister der Stadt Ahlen und
Mitglied des AGFS-Präsidiums*

die sich dem Radwegebau widmen werden. Im Verkehrsministerium wird zudem ein Gesetz für besseren Radverkehr erarbeitet. Mit all diesen Bausteinen wird der Radverkehr einen wachsenden Beitrag zu sauberer und besserer Mobilität leisten.“

Parken – Neu organisieren!

Rund 23 Stunden am Tag blockieren Millionen Kraftfahrzeuge wertvollen öffentlichen Raum, der dringend für Grünareale, Aufenthalt, Nahmobilität und zur Verbesserung des Mikroklimas gebraucht würde. Diesen Raum zugunsten einer

durchgrünten, begegnungs- wie bewegungsfördernden Stadt zurückzugewinnen, ist nur mit einer grundlegenden Neuorganisation und Transformation des „Parkens“ möglich. Dabei sind alle Verkehrsmittel – vom Auto über den Lieferverkehr bis zum E-Scooter – zu integrieren. So lautet die zentrale Botschaft des Kongresses.

Alle Vorträge der Referenten sowie Fotos vom AGFS-Kongress finden Sie auf www.agfs-nrw.de/kongress zum Download.

*Wo parken unsere Pakete?,
Prof. Dr. Bert Leerkamp & M.Sc. Tim Holthaus,
Universität Wuppertal*

*Öffentlicher Raum und Parken,
Michael Vieten, IGS, Neuss*

*Smarte Pendler, Michael Zyweck,
Verkehrsverbund Rhein Ruhr*



Fahrradland NRW – der AGFS-Stand auf der Messe Fahrrad Essen 2020



Alle Fotos: AGFS/Andreas Endermann

Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen – die Diskussion um die besten Wege für den Radverkehr wird in Deutschland engagiert geführt. Wann soll der Radverkehr separiert werden, wann im Mischverkehr fahren? Was ist bereits etabliert, was wird es Neues geben? Und was sind eigentlich Radschnellwege und Radschnellverbindungen? Die AGFS stellte auf ihrem Stand im Rahmen der Messe Fahrrad Essen 2020 die Infrastruktur für den Radverkehr vor.

Und das Vergnügen kam natürlich auch nicht zu kurz, Glücksrad und Fotoaktion warteten auf die Besucher.

Mit Ministerium und Landesbetrieb Straßenbau gemeinsam für Radschnellwege in NRW

Auch das Ministerium für Verkehr des Landes NRW war dieses Jahr wieder als Partner mit auf dem Stand vertreten. Der Radroutenplaner und der Wanderroutenplaner des Landes konnten ausgiebig getestet werden, die Radnetzkarte NRW war kostenlos erhältlich. Der neue Leitfaden für die Planung von Radschnellwegen in NRW wurde der Öffentlichkeit vorgestellt.

Als weiterer Partner stellte sich der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) erstmalig auf dem Stand vorgestellt. Der Landesbetrieb hat im Februar acht Radverkehrsbeauftragte ernannt, die in den einzelnen Niederlassungen für den Radverkehr zuständig sind. Auf dem Messtand hatten die Besucher immer wieder Gelegenheit, mit einigen Radverkehrsbeauftragten von Straßen.NRW ins Gespräch zu kommen.

Partner aus der Wirtschaft

Traditionell hat die AGFS immer auch Gäste mit am Stand. In diesem Jahr waren das metropolradruhr, Naturstrom und WSM.

Das Metropolrad Ruhr wird dieses Jahr zehn Jahre alt und bot eine kostenlose Fahrt zum Jubiläum an. Die Naturstrom AG stellte ihr Lastenpedelec Donk-EE vor und WSM demonstrierte, wie viele Fahrräder auf einen Pkw-Stellplatz passen, und griff damit das Thema „Parken“ des diesjährigen AGFS-Kongresses auf.



Liebe braucht Abstand – durch das Coronavirus erhält der Claim eine ganz andere Bedeutung



LIEBE BRAUCHT ABSTAND

Der Mobilitätssektor hat die Auswirkungen der Corona-Pandemie stark gespürt. Straßen wurden zunehmend leerer und die öffentlichen Verkehrsmittel beförderten weniger Fahrgäste. Im Gegenzug animierte Gesundheitsminister Jens Spahn im Sinne des „Social Distancing“ dazu, notwendigen Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen, und Experten empfehlen zwei Meter Abstand zu anderen Menschen zu halten, um die Verbreitung des Coronavirus zu bremsen. Für ein angemessenes Abstandsverhalten sensibilisiert auch die Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“, jedoch nicht im hygienischen Sinn, oder doch? Die AGFS hat im Zuge der Maskenpflicht das Logo sowie den Claim der Kampagne auf Mund-Nasen-Masken drucken lassen und an alle Mitglieder verteilt.

Über die Kampagne

Bereits 2018 startete die Verkehrssicherheitskampagne in sechs Pilotstädten und wird aktuell in acht weiteren durchgeführt, genauer gesagt in Aachen, Bochum, Bonn, Herne, Köln, Lünen, Paderborn und Wuppertal. Die ersten Vorgespräche und Sicherheitskonferenzen mit den Städten sind bereits gelaufen, doch durch das Coronavirus wurden sämtliche Treffen und Aktionstage vorläufig abgesagt.

Stadt Aachen: Am 10. März 2020 legten 44 Teilnehmende aus den Bereichen



Foto: Stadt Aachen

Einzelhandel, Mobilitätsverbände und -initiativen, Kammern, Logistikbranche, Politik, Polizei, Hochschule, Verkehrsunternehmen, Fahrschulen und Fachverwaltungen gemeinsam den Grundstein für eine „Aachener Erklärung zur Verkehrssicherheit“. Diese konsensual erarbeitete Erklärung bildet die Grundlage für die weitere Arbeit im Bereich der Verkehrssicherheit in Aachen und ist somit ein Meilenstein des Aktionsplans Verkehrssicherheit.

Über drei Stunden brachten die Teilnehmenden in Plenen und Workshops mit Schwerpunkten zu den Bereichen Fußverkehr, Radverkehr und motorisierter Verkehr ihre spezifischen Wünsche und Anregungen in die Deklaration ein. Sie bekräftigten dadurch die Wichtigkeit der Verkehrssicherheitsarbeit und ihre Bereitschaft, als Multiplikatoren ihren Teil zu einem verkehrssicheren Aachen beizutragen. Die Deklaration wurde von der Stadt Aachen an die Teilnehmenden mit der Bitte um Unterzeichnung zugesandt.

Ziel ist es, die gemeinsame Willensbekundung dem Rat der Stadt Aachen vorzulegen und mit ihrer Hilfe Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf eine solide Basis zu stellen.

Stadt Bochum: Oberbürgermeister Thomas Eiskirch begrüßte am 6. Februar 2020 persönlich die Anwesenden zur



Foto: Peter van Dyk

Sicherheitskonferenz. Als wichtigsten Leitwert haben die Bochumer die Gleichberechtigung identifiziert. Oft führt fehlende Regelkenntnis im Straßenverkehr zu Konflikten oder sogar Unfällen.

Stadt Bonn: In der ehemaligen Bundeshauptstadt war der Start etwas ver-

zögert. Mangelnde Anmeldezahlen und das Coronavirus führten zu einer zweimaligen Verschiebung der Sicherheitskonferenz. Voraussichtlich findet die Konferenz jetzt am 31. August 2020 statt.

Stadt Lünen: Über drei Stunden diskutierten Lünener Bürgerinnen und Bürger am 12. Februar 2020 über eine gemeinsame Vision, Leitwerte und Verhaltensgrundsätze. Gegen die verbreitete fehlende Regelkenntnis wurde eine „Regel der Woche“ in der lokalen Presse vorgeschlagen.



Foto: Stadt Lünen

Stadt Wuppertal: Bereits 2019 trafen sich am 20. November ausgewählte Akteure, Institutionen und Verkehrspolitische Sprecherinnen und Sprecher im Rathaus der Stadt Wuppertal. Oberbürgermeister Andreas Mucke gab einen Überblick über die aktuelle Verkehrssituation und im Plenum wurde als wichtigster Leitwert die Rücksicht definiert.



Foto: P3 Agentur

In den Städten Herne, Köln und Paderborn werden die Sicherheitskonferenzen nach den Sommerferien beginnen. Aktuelle Informationen finden Sie unter: www.liebe-braucht-abstand.de

Gehen macht glücklich!

Coesfeld als Modellstadt des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“



Zum Abschluss gab's im Dezember die Urkunde: Coesfeld ist Modellstadt! Foto: Stadt Coesfeld



Was meinen Sie? Abstimmung beim öffentlichen Fußverkehrs-Check im Juni 2019. Foto: Jessica Demmer, Allgemeine Zeitung Coesfeld

„Wenn ich die Fußgänger fördere, wird die Stadt schöner!“, da sind sich Bertram Weisshaar und Patrick Riskowsky vom Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V.) einig. Sie waren in den letzten Monaten in Coesfeld unterwegs, haben eine Bestandsaufnahme gemacht und erarbeitet, wo die Stadt unterstützt werden kann, um den „Verkehr auf die Füße“ zu bringen – sprich: den Fußgängerverkehr in den Fokus zu stellen und zu fördern. Denn Coesfeld ist eine von zwölf Modellstädten, in denen ein Fußverkehrs-Check und Workshops dazu durchgeführt worden sind.

Dabei sind durchaus positive Ergebnisse herausgekommen: Die Coesfelder Innenstadt ist fußläufig auch vom Stadtrand aus gut zu erreichen, die Fußgängerzone erschließt die verschiedenen Innenstadtbereiche, der neu gestaltete Wiemannweg präsentiert sich als komfortable Promenade und der neu gestaltete Schlosspark gemeinsam mit der Bernhard-von-Galen-Straße als attraktiver Aufenthalts- und Begegnungsraum. Bertram Weisshaar: „Hier merkt man: Gehen macht glücklich!“ Er weist darauf hin, dass Zufußgehen zeitgemäß ist: klimafreundlich und gesund – für Coesfelder Bürgerinnen und Bürger, Innenstadtbesucher von außerhalb und auch für alle, die als Pendler kommen und in der Stadt arbeiten.

Dennoch gibt es natürlich auch in Coesfeld Verbesserungsbedarf. Die Spanne der im Fußverkehrs-Check erarbeiteten Handlungsempfehlungen reicht von einer verbesserten Barrierefreiheit, dem Austausch von unebenen Belägen, der vermehrten Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen, der Anordnung von Fußgängerüberwegen und dem Aufstellen zusätzlicher Sitzbänke für das kurze Ausruhen zwischendurch bis hin zu Veränderungen in der Verkehrsführung. Auch strategische oder bewusstseinsfördernde Ansätze sollen in den Blick genommen werden: fußgängerfreundlichere Ampelschaltungen etwa oder Aktionen und Kampagnen, die den Fußgänger in den Vordergrund stellen. Herausgearbeitet wurden die Abhängigkeiten zu übergeordneten Themen wie der seit Jahren disku-

tierten Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt und dem Parken in den Innenstadtstraßen.

Projektverlauf

Die Projektaktivitäten in Coesfeld begannen am 15. November 2018 mit einem Vorgespräch bei der Stadtverwaltung und anschließendem Rundgang durch die Stadt. Dabei wurden die Ausgangssituation sowie relevante Themen, Ziele und Wünsche der Stadtverwaltung in Bezug auf den Fußverkehr besprochen. Am 28. Februar 2019 fand ein Fußverkehrsstrategieworkshop statt. Daran beteiligten sich insgesamt 15 Personen aus verschiedenen Bereichen der Stadtverwaltung, von Verbänden und Interessenvertretungen, um gemeinsam über Ansichten und Interessen den Fußverkehr in Coesfeld betreffend zu sprechen und Visionen und Verbesserungsmöglichkeiten zu diskutieren. Hier fand eine weitgehende Sensibilisierung der Teilnehmenden für das Thema Fußverkehrsförderung statt.

Des Weiteren hat FUSS e.V. im Februar 2019 mit einem Fach-Fußverkehrs-Check die Innenstadt von Coesfeld analysiert und sowohl Qualität als auch Mängel im Fußverkehr festgestellt. Ergänzend dazu wurde am 27. Juni 2019 ein öffentlicher Fußverkehrs-Check in Coesfeld durchgeführt, woran sich 13 Personen beteiligten, um ihr eigenes Urteil entlang einer Route mit zehn ausgewählten Stationen zu fällen und ihre unterschiedlichen Ansichten mit den anderen Teilnehmenden zu diskutieren.

Am 22. Januar 2020 fand das Abschlussgespräch mit der Stadtverwaltung statt. Hierbei wurde Bilanz gezogen und über die wichtigsten Aspekte wie das Thema Barrierefreiheit, die Verkehrssituation in der nordwestlichen Innenstadt und das weitere Vorgehen gesprochen.

Alle Informationen zum Projekt unter: www.fussverkehrsstrategie.de/modellstaedte/9-staedte/30-coesfeld.html

Holder Ludorf, Stadt Coesfeld

Zwölf Kommunen erhalten professionelle Hilfe für Fußverkehrs-Checks

Zukunftsnetz Mobilität NRW und Landesverkehrsministerium verkünden Wettbewerbsgewinner

Gehen ist die ursprünglichste Form der Fortbewegung. Trotzdem hat die Stadt- und Verkehrsplanung Fußgänger in den letzten Jahrzehnten oft vernachlässigt. Mit einem Fußverkehrs-Check können Kommunen in NRW überprüfen, wo es Verbesserungsmöglichkeiten für sie gibt und wie man diese am besten umsetzt. Nach der erfolgreichen Premiere im vergangenen Jahr konnten sich die Kommunen, die Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW sind, erneut um das Unterstützungspaket bewerben. Von den 37 Interessenten können sich nun zwölf Kommunen über die Durchführung eines Fußverkehrs-Checks im Jahr 2020 freuen.

Begehungen als Kernstück

Fußverkehrs-Checks sind ein Angebot des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“, dem landesweiten Unterstützungsnetzwerk für nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Die bewährte Methode enthält mehrere Bausteine. Begehungen sind das Kernstück – sie geben den Teilnehmenden vor Ort die Gelegenheit, Probleme und Sichtweisen auszutauschen und neue Lösungsansätze und Ideen zu diskutieren. Es folgt eine Stärken-Schwächen-Analyse sowie die Erstellung eines Maßnahmenplans mit Prioritäten, die gemeinsam von Bürgern und Experten erarbeitet werden.

„Ziel ist, dass die Kommunen ihre Gehwege sicherer und attraktiver machen“, sagte Verkehrsminister Hendrik Wüst an-

lässlich der Verkündung der ausgewählten Kommunen. „Das erhöht die Aufenthalts- und Lebensqualität. Zu Fuß zu gehen hält außerdem fit und trägt zur Reduktion der Lärm-, CO₂- und Schadstoffbelastung bei. So können Kreise, Städte und Gemeinden die umweltfreundlichste aller Fortbewegungsarten fördern und letztendlich auch die Lebensqualität verbessern.“

Die verschiedenen Etappen des Fußverkehrs-Checks werden von einem Planungsbüro begleitet, das die Veranstaltungen moderiert, die Themen bündelt und die Ergebnisse zusammenfasst. Zum Abschluss bekommt jede teilnehmende Kommune eine Auswertung und eine Handlungsempfehlung.

Land NRW übernimmt die Finanzierung

Die Kosten für die Fußverkehrs-Checks übernimmt das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Unterstützung erhalten die ausgewählten Kommunen kontinuierlich und professionell vom Expertenteam des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ sowie von den Planerbüros VIA in Köln und der Planersocietät in Dortmund.

Alle Informationen zum Projekt unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/fussverkehrs-checks>

*Sharon Beatty,
Zukunftsnetz Mobilität NRW*

Düsseldorf nimmt den Fußverkehr unter die Lupe

Belange von Fußgängern stehen im Fokus / Check läuft von April bis November

Beim landesweiten Wettbewerb um einen Fußverkehrs-Check hat die Landeshauptstadt Düsseldorf vom Zukunftsnetz Mobilität NRW den Zuschlag erhalten. Ziel des Checks ist es, für die Belange des Fußgängers zu sensibilisieren und gemeinsam mit den Bürgern mögliche Verbesserungsmöglichkeiten herauszuarbeiten. Der Fußverkehrs-Check wird im Wesentlichen von April bis November durchgeführt und bis Ende des Jahres abgeschlossen sein.

Oberbürgermeister Thomas Geisel: „Gehen ist nicht nur die Urform, sondern gleichzeitig auch die nachhaltigste Form der Fortbewegung. Gerade deshalb ist es wichtig, dass sich Fußgänger im Straßenverkehr sicher bewegen können. Ich begrüße es daher sehr, dass wir den Fußverkehrs-Check nach Düsseldorf holen konnten, um die Belange von Fußgängern stärker in den Fokus zu rücken.“

Vom Kind bis zum Senioren

Alle Düsseldorfer sind explizit eingeladen sich zu beteiligen – vom Kind bis zum Senioren. Gemeinsam mit Verwaltung, Politik und Verbänden sollen beim Fußverkehrs-Check die Belange

der Fußgänger in Düsseldorf diskutiert werden: Welche Probleme gibt es, wo kann man gut und sicher zu Fuß gehen, wo stören parkende Autos, wo haben die Gehwege unzureichende Qualität, wo könnte ein Zebrastreifen beim Queren einer Straße helfen?

Schwerpunkt des Projekts in Düsseldorf ist die Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität des öffentlichen Straßenraums. Für die Durchführung hat das Amt für Verkehrsmanagement Stadtteil- und Nahversorgungszentren außerhalb der Innenstadt ausgewählt, die als multifunktionale Treffpunkte für alle Generationen dienen. Ein Fußverkehrs-Check wird im Stadtteil Gerresheim stattfinden und einer in den Stadtteilen Lichtenbroich und Unterrath.

Die verschiedenen Etappen des Fußverkehrs-Checks werden vom Planungsbüro VIA aus Köln begleitet, das die Veranstaltungen moderiert und die Ergebnisse zusammenfasst. Aus den Ergebnissen erarbeitet das Planungsbüro außerdem eine Handlungsempfehlung für Düsseldorf.

Malte Philipp Baumgarten und Volker Paulat, Stadt Düsseldorf

Die „UrbaneBERKEL“ in Coesfeld

Ein Fluss prägt den städtischen Freiraum / Aufenthalt, Rad- und Fußverkehr erhalten eine neue Wertigkeit

Auf einer Länge von etwa einem Kilometer entlang der innerstädtischen Berkel wird das Projekt „UrbaneBERKEL“ in Coesfeld seit 2014 (bis voraussichtlich 2021) in fünf Teilprojekten entwickelt. Das Gewässer Berkel und ihr Umfeld werden wieder in das Stadtgefüge Coesfelds eingebunden und für die Zukunft attraktiv und erlebbar gestaltet. Dabei entstehen hochattraktive Bewegungs- und Aufenthaltsräume. Die „UrbaneBERKEL“ ist ein Projekt im Rahmen der Regionale 2016, gefördert durch das Land Nordrhein-Westfalen.

Die gemächliche Berkel durchfließt den ursprünglich mittelalterlichen Stadtkern Coesfelds bis heute in ihrem weitestgehend historischen Lauf. Weltkriegszerstörungen und gravierende städtebauliche Sanierungsentscheidungen des 20. Jahrhunderts führten dazu, dass sich in der Innenstadt ein heterogener und mitunter beziehungsloser Mix städtischer Strukturen entwickelte. Wie in vielen anderen Städten Deutschlands blieb das Freiraumpotenzial des Flusses auch in Coesfeld lange ungenutzt.

Die behutsame Belebung der historischen Beziehung zwischen Fluss und Stadt bildete die Grundidee für die landschaftsarchitektonische Neugestaltung der innerstädtischen Freiräume entlang des Gewässers. Das Berliner Planungsbüro SWUP GmbH Landschaftsarchitektur Stadtplanung Mediation formulierte 2014 ein Umsetzungskonzept „UrbaneBERKEL“, um den Fluss Berkel und sein Umfeld wieder als zusammenhängenden, stadtpprägenden Freiraum erlebbar zu machen. Hierzu entwickelte das Büro eine ortsbezogene und in unterschiedlichen urbanen Situationen entlang der Berkel wiedererkennbare Gestaltsprache.

Teilprojekt Schlosspark

Zu den bereits realisierten Abschnitten gehört der 2017 wiedereröffnete Schlosspark, der als offen gestaltete, etwa einen Hektar große Parkanlage das Herzstück der Gesamtplanung bildet. Zentrum des Schlossparks nach der Umgestaltung stellt natürlich die Berkel selbst dar, die nun als Ausgangspunkt für

den Aufenthalt am Wasser, Begegnung, Spiel und sogar Kunst genutzt werden kann. Möglich wurde dies durch eine flachere Neumodellierung der Ufer und den Einbau von zwei Staustufen, die ein gleichmäßiges Wasserbild erzeugen. Die Sitzstufen einer neuen Treppenanlage führen zum Ufer der Berkel hinab und können, falls gewünscht, als Sitzränge eines temporären Theaters dienen. Die Bühne selbst ist eine transportable Konstruktion, die in den Sommermonaten über die Berkel gelegt wird. Wie im Beleuchtungskonzept für den gesamten Park vorgesehen, wird auch die Treppenanlage indirekt, über LED-Lichtelemente an den Sitzstufen, illuminiert.

Nord- und Südteil des Parks wurden durch zwei neue Brücken über die Berkel miteinander verbunden und lassen sich über einen barrierefreien Rundweg erkunden. Er führt an schönen alten Baumbeständen vorbei, die im Hinblick auf die erforderlichen Anpassungen an den Klimawandel in das Baumentwicklungskonzept integriert werden konnten. Ein besonderes Angebot für die BürgerInnen sind die generationenübergreifenden Spielgeräte mit dem thematischen Schwerpunkt „Wasser“. Diese sind als Spielstationen im Park verteilt und akzentuieren besondere Orte. Die Spielgeräte wurden im Rahmen der Kinder- und Jugendbeteiligung entwickelt.

Straßenräume

Während eine Parkanlage wie der Schlosspark geradezu prädestiniert ist, um mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten und einem großen Platzangebot eine zeitgemäße Perspektive auf die Berkel zu ermöglichen, sind die Anforderungen an die Planung im Bereich von Straßenräumen deutlich anders gelagert. Die Straßen und Wege der Teilprojekte Bernhard-von-Galen-Straße, Wiemannweg, Davidstraße und Berkelgasse wiesen vor der Umgestaltung eine überdeutliche Ausrichtung auf ihre reine Verkehrsfunktion auf, sodass Aspekte wie Aufenthalts- und Bewegungsqualität – insbesondere für FußgängerInnen und RadfahrerInnen – eine untergeordnete Rolle spielten. Mit der Überarbeitung der Straßenräume konnten defizitäre Bereiche

Die Berkel im Schlosspark: das verbindende und belebende Element Wasser, Spielplatz, Erlebnis- und Erholungsraum mitten in der Stadt. Foto: Stadt Coesfeld

„Berkeltheater“ auf der mobilen Bühne im Schlosspark. Foto: SWUP GmbH





*Bernhard-von-Galen-Straße, Eingangsbereich in den Schlosspark: großzügige Flächen für Fußgänger, leichte Querungen und viel Aufenthaltsqualität mitten in der Stadt.
Foto: Stadt Coesfeld*

identifiziert werden. Sie erfuhren in den bereits fertiggestellten Teilprojekten durch die gestalterisch wiederhergestellte Verbindung mit der Berkel eine erfrischende Aufwertung.

Die Bernhard-von-Galen-Straße ist eine wichtige Verbindungsstraße, die die Coesfelder Innenstadt mit der Münsterstraße, einer übergeordneten Straße, verbindet. Sie befindet sich zwar nicht in unmittelbarer Nähe der Berkel, konnte aber durch das Projekt wieder in einen funktionalen und gestalterischen Zusammenhang mit dem Schlosspark gesetzt werden.

Durch den Abbruch einer nachträglich eingezogenen hohen Mauer konnte ein großzügiges Entree zum Schlosspark geschaffen werden, von dem auch die Bernhard-von-Galen-Straße profitiert. Optisch hervorgehoben wurde ebenfalls die Sichtachse zur Schlossdurchfahrt. Neu gepflanzte Straßenbäume bilden nun eine Raumkante aus und führen den Blick von der Münsterstraße zum Eingang der Innenstadt. Der neue Straßenraum fügt sich heute in das räumliche Umfeld von Stadtschloss und evangelischer Kirche ein, bindet das Rathaus und den Marktplatz an und präsentiert sich durch die harmonische Verbindung zum Park als attraktiver Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität. Die ehemals vorhandenen Stellplätze wurden aus dem Straßenraum entfernt. Die Radfahrer fahren nicht mehr auf zu schmalen, hochbordgeführten Radwegen, sondern werden verträglich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Das Flächenangebot für Fußgänger und auch für die angrenzende Außengastronomie konnte so deutlich ausgebaut werden. Ein Minikreisverkehr ersetzt die bisherige Lichtsignalanlage in der Einmündung in die Münsterstraße. Die Oberflächenbeläge des Straßenraums und das moderne Stadtmobiliar wurden aus dem Gestaltkanon heraus entwickelt. Der heutige Straßenraum der Bernhard-von-Galen-Straße ist barrierefrei und durch eine weiche Separation querungsfreundlich für Fußgänger konzipiert. Ergänzt wird die Straßenausstattung durch Sitzbänke, Anlehnbügel für Fahrräder und eine Ladestation mit Schließfächern für E-Bikes. Die Umgestaltung konnte Anfang des Jahres abgeschlossen werden.



*Rad fahren, flanieren und zwischendurch ans Wasser gehen: der neue Wiemannweg entlang der Berkel mit barrierefreiem Gehweg und dem Geh- und Radweg auf der zweiten Ebene.
Foto: Stadt Coesfeld*

Teilprojekt Wiemannweg

Mit der Entwicklung der Promenade Wiemannweg wurde von 2017 bis 2018 ein weiteres Teilprojekt der „UrbaneBERKEL“ realisiert. Der flussbegleitende Wiemannweg ist eine wichtige innerstädtische Fuß- und Radwegeverbindung, dessen Nutzungsqualität bis zur Neugestaltung durch eine geringe Wegbreite, eine unzugängliche Böschung sowie ein Defizit an Aufenthaltsorten deutlich eingeschränkt war. Durch die gestalterische Neuordnung und Verbreiterung des Wiemannwegs als Promenade mit einer durchgängig barrierefreien Wegeführung für Fuß- und Radverkehr auf zwei Ebenen wurden räumliche Nutzungskonflikte minimiert und zugleich neue Räume zum Verweilen an der Berkel erschlossen. Während die üppige Ufervegetation am gegenüberliegenden Ufer vollständig erhalten wurde, setzen entlang der Promenade nun Zierapfelbäume mit unterschiedlichen Fruchtaspekten blühende Akzente.

Das Konzept zur Neugestaltung des Wiemannwegs verfolgte neben der eigentlichen Gestaltung des Wiemannwegs auch die Stärkung der Querverbindungen über die Berkel. Die nun errichtete Fußgängerbrücke bildet eine Verbindung der Ufer. Eine neu geschaffene Stegkonstruktion über der Berkel in Stahlbauweise stellt eine attraktive Eingangssituation dar, die einen komfortablen und sicheren Zugang für FußgängerInnen und RadfahrerInnen schafft. Ein zum Verweilen einladender Aufenthaltsbereich an der Berkel ist der mit Sitzgelegenheiten ausgestattete Platz am Ufer. Hier ist die Erlebbarkeit der Berkel über Trittsteine mit »Berkel-Steinen« bis in den Fluss hinein möglich.

Aktuell in der Umsetzung befindet sich das Teilprojekt „Davidstraße“, das voraussichtlich im Jahr 2021 fertiggestellt wird. Die Davidstraße soll nach der Realisierung das westliche Pendant zum Wiemannweg bilden und wird ebenfalls als flussbegleitende Promenade ausgeführt. Auch in diesem Projektabschnitt ist die Berkel Anlass und Gegenstand und Ort einer künstlerischen Bearbeitung. In einem Kunstprojekt wird das Motiv eines historischen Lastenkahns aufgegriffen und als „Berkelzompen“ in Sandstein in der Berkel platziert.

Holger Ludorf, Stadt Coesfeld

Kirchhellener Straße in Gladbeck mit neuem Seitenstreifen

Neues Fahrgefühl für Radfahrende auf der Landesstraße L 615



Ein Mitarbeiter von Straßen.NRW kontrolliert die Markierungsarbeiten. Foto: Stadt Gladbeck



Der gesicherte Seitenbereich bewährt sich in der Praxis. Foto: Stadt Gladbeck

In Gladbeck hat der Landesbetrieb Straßen.NRW die Fahrbahndecke der Kirchhellener Straße (L 615) im Bereich der Anschlussstelle zur Autobahn A 31 auf einer Länge von gut einem Kilometer saniert. Im Zuge der Deckensanierung haben die Planer des Landesbetriebs in enger Kooperation mit der Stadt Gladbeck die Führung für den Rad- und Fußverkehr zwischen Bottrop und Gladbeck deutlich verbessert.

Die Kirchhellener Straße weist in diesem Abschnitt eine Verkehrsbelastung von ca. 10.000 Kfz/Tag auf. Die Straße ist dabei auch für den Radverkehr eine wichtige, überregionale Alltagsroute und als solche auch im Gladbecker Radverkehrsnetz enthalten. Bei der Straßensanierung wurde der Querschnitt zulasten der Flächen für den Autoverkehr und zugunsten eines abgesicherten Bereichs für Radfahrer und Fußgänger neu aufgeteilt, indem die Flächen des bisherigen Mehrzweckstreifens hierfür in Anspruch genommen wurden. Ganz im Sinne einer „Protected Bikelane“ ist der Seitenbereich durch eine doppelte Schmalstrich-Markierung und Sperrflächen von der Fahrbahn deutlich getrennt, zudem stehen in einem engen Abstand von 15 m Leitpfosten in den Sperrflächen. Im unmittelbaren Brückenbereich konnten aus technischen Gründen keine Leitpfosten gesetzt werden. Im Bereich der Zu- und Abfahrten der Autobahnanschlussstelle wurden die querenden Furten rot eingefärbt.

Zusammenarbeit von Straßen.NRW mit der Stadt Gladbeck
Neben einer deutlichen optischen Wirkung für Autofahrer hat

sich damit vor allem das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden deutlich verbessert. Piktogramme signalisieren dabei an den vorhandenen Zufahrten und verteilt auf der Gesamtstrecke, dass dieser geschützte Bereich ausschließlich Radfahrern und Fußgängern vorbehalten ist. Die Breite des abgegrenzten Seitenbereichs entspricht nicht der Regelbreite eines gemeinsamen Geh- und Radwegs, von daher wurde auch keine entsprechende StVO-Beschilderung vorgenommen.

Die Maßnahme ist ein Beispiel dafür, wie im Rahmen einer Bestandssanierung an einer Landesstraße dennoch eine Verbesserung für die Führung von Fußgängern und Radfahrenden erreicht werden kann. Das Ergebnis entstand aus der engen Zusammenarbeit von Straßen.NRW mit Planern der Gladbecker Stadtverwaltung und könnte Vorbildcharakter für Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen – nicht nur auf Gladbecker Stadtgebiet – haben.

Die Stadt Gladbeck wird sich in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb um eine Fortführung der Maßnahme bis zum Gladbecker Ortseingang bemühen, um diese wichtige Verbindung zwischen Bottrop-Kirchhellen und Gladbeck für den Radverkehr weiter zu stärken. Auf dem Gladbecker Stadtgebiet soll die Führung des Radverkehrs dann zukünftig über Schutzstreifen erfolgen. Zudem soll am Ortseingang von Gladbeck ein Kreisverkehr die Zufahrt in den städtischen Bereich verkehrssicher regeln.

Thomas Ide, Stadt Gladbeck

Rückenwind für Radfahrende in Recklinghausen

Sieben neue Fahrradstraßen eingerichtet

Was haben der Ostcharweg, der Frankenweg, die Görresstraße, die Lulfstraße und die Weserstraße gemeinsam? Richtig – es sind Fahrradstraßen. Hier haben Radfahrende Vorfahrt und können so ganz entspannt von A nach B radeln. Zusätzlich zu den fünf bestehenden Fahrradstraßen kommen in Kürze sieben neue hinzu bzw. werden erweitert.

„Mit Fahrradstraßen möchten wir die Bürgerinnen und Bürger anregen, das Auto öfter mal stehen zu lassen, weil viele Wege auch mit dem Rad zurückgelegt werden können“, sagt Bürgermeister Christoph Tesche. „Der Umstieg auf das Fahrrad kommt nicht nur dem Stadtklima zugute, sondern auch der eigenen Gesundheit und nebenbei macht es einfach Spaß. Besonders bei dem derzeitigen frühlingshaften Wetter sind viele Recklinghäuserinnen und Recklinghäuser auf zwei Rädern unterwegs.“

Der Zeitplan für 2020 ist straff: Bis zum 1. Mai wurden die Speckhorner Straße, die Nesselrodestraße, die Bladenhorster Straße und die Kölner Straße/Behringstraße zu Fahrradstraßen ausgebaut. Im Sommer folgen

der Elper Weg und die Paulusstraße, auf beiden sollen ab dem 15. Juni Radfahrende Vorrang haben. Als Letztes ist im Juli die Große-Perdekamp-Straße an der Reihe. Die Kosten belaufen sich auf circa 2.500 Euro pro Straße.

Los ging es am Dienstag, 21. April, mit der Görresstraße. Der Abschnitt zwischen Börster Weg und Oerweg wurde bereits vor vielen Jahren zur Fahrradstraße und war damit die erste ihrer Art in Recklinghausen. Seitdem weisen Schilder darauf hin, dass Radfahrende hier Vorrang haben. Nun werden diese durch ein großes Piktogramm auf dem Asphalt ergänzt, das das Fahrradrevier verdeutlicht. Außerdem wird die Görresstraße jetzt bis zum Wickingplatz erweitert.

Bis zum 1. Mai wurden außerdem folgende Fahrradstraßen realisiert: In der Mollbeck wurden die Speckhorner Straße zwischen Zeppelinstraße und Nesselrodestraße sowie die Nesselrodestraße zwischen Speckhorner Straße und dem Parkplatz am Freibad Mollbeck zu Fahrradstraßen. Die Kölner Straße/Behringer Straße wurde südlich der Grullbadstraße bis zur Feldstraße ein Paradies für Radfahrende, die Bladenhorster Straße südlich der A 2 bis zur Emscher. Es folgt der Elper Weg. Hier wurde im April zwischen Virchowstraße und Dorstener Straße

die Fahrbahndecke saniert und anschließend die Fahrradstraße markiert. Als Nächstes war die Paulusstraße auf ganzer Länge zwischen Hertener Straße und Herner Straße dran. Als Lückenschluss zwischen der Görresstraße und dem Hauptbahnhof sowie der geplanten Radstation ist angedacht, auch die Große-Perdekamp-Straße als Fahrradstraße einzurichten.

„Um das Radfahren attraktiver zu gestalten, sind Fahrradstraßen eine sinnvolle Lösung“, erklärt Nahmobilitätskoordinator David Knor. „Wir möchten in möglichst vielen verschiedenen Stadtteilen tolle Radadrounen etablieren. Neben Suderwich, der Innenstadt und Hillerheide haben nun auch in der Mollbeck, dem Paulusviertel und dem Westviertel Radfahrende Vorfahrt.“

Beginn und Ende der Fahrradstraßen sind durch entsprechende Verkehrsschilder markiert. Zudem ergänzen Fahrradpiktogramme auf dem Asphalt die Beschilderung. Hier gelten folgende Verkehrsregeln: „Im

Bereich der Fahrradstraßen dürfen motorisierte Fahrzeuge zwar weiterhin fahren – das machen wir durch entsprechende Zusatzbeschilderung deutlich –, aber Radfahrende haben jederzeit Vorrang. Die gesamte Fahrbahn wird symbolisch zum Radweg. Für alle Verkehrsteilnehmenden gilt Tempo 30“, sagt Axel Fritz, Abteilungsleiter Straße.

Zusätzlich zur Ausweitung von Fahrradstraßen sind verschiedene Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Stadtgebiet geplant. So sollen entlang des Wallrings beispielsweise vier „Car Bike Ports“ installiert werden. Dabei handelt es sich um mehrere Fahrradständer, die zusammen genauso viel Platz einnehmen wie ein Auto. Um dies zu verdeutlichen, werden die Ständer durch eine Konstruktion, die den Umriss eines Autos darstellt, miteinander verbunden.

Seit 2003 ist Recklinghausen „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ und damit Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS).



Auf der Görresstraße verdeutlichen nun entsprechende Piktogramme auf dem Asphalt die Fahrradstraße. Foto: Stadt Recklinghausen

Katharina Feindler, Stadt Recklinghausen



Niederländische Fahrradstraßenempfehlungen

Von Fietsberaad veröffentlichte Untersuchung jetzt auch auf Deutsch verfügbar

Dorpsstraat (Castricum): Zentrale Haupt(einkaufs)straße als Fahrradstraße mit Autos im Zweirichtungsverkehr. Foto: Ulrich Kalle

Seit einigen Jahren werden in den Niederlanden, in deren Straßenverkehrsordnung Fahrradstraßen offiziell nicht vorkommen, hervorragend gestaltete Fahrradstraßen in erheblichem Umfang im Zuge von Radschnellwegen und anderen Radverkehrshauptachsen eingesetzt. Landesweit elf Fahrradstraßen unterschiedlichster Gestaltung wurden gründlich evaluiert. Aus den Untersuchungsergebnissen haben Otto van Boggelen und Robert Hulshof vom CROW-Fietsberaad, dem niederländischen Kompetenzzentrum für Radverkehr, ein 30-seitiges Papier mit Empfehlungen für innerörtliche Fahrradstraßen entwickelt.

Das Papier definiert Fahrradstraßen nach Funktion und Gestaltung, analysiert als den zentralen Erfolgsfaktor das Verhältnis zwischen Verkehrsmengen und Fahrbahnbreite und gibt detaillierte Empfehlungen für alle Aspekte der Gestaltung und Verkehrsregelung von Fahrradstraßen unter verschiedensten Bedingungen. Insbesondere gibt es konkrete Empfehlungen in Maß und Zahl für die Fahrbahnaufteilung in Abhängigkeit von Fahrbahnbreite, Kfz-Menge, Radverkehrsmenge und Richtungsbetrieb (Zweirichtungsbetrieb oder Einbahnstraße für Kfz).



Frieseweg (Alkmaar): Fahrradstraße mit Linienbusverkehr. Foto: Ulrich Kalle



Conradkade (Den Haag): Innerstädtische Radverkehrsachse als Fahrradstraße; Autoverkehr nur in einer Richtung. Foto: Ulrich Kalle.



Ezelsveldlaan (Delft): Geklinkerte Fahrradstraße mit Autos im Beidrichtungsverkehr. Foto: Ulrich Kalle

Regeln für den Einsatz von Fahrradstraßen

Entscheidend für die Akzeptanz von Fahrradstraßen durch Radfahrer ist nicht die Autoverkehrsmenge an sich, sondern die Zahl der als behindernd oder gefährdend empfundenen Begegnungen mit Autofahrern. Neben der Verringerung der Kfz-Menge durch alternierenden Einbahnverkehr, Diagonalsperren etc. kommt es daher sehr auf eine angepasste Querschnittsaufteilung an. Unter diesen Bedingungen muss der Radverkehr auch nicht mehr mengenmäßig dominieren; selbst wenn die



Zwarteweg (Zwolle): Radverkehrshauptachse als Fahrradstraße mit Autos im Zweirichtungsverkehr.

Foto: Ulrich Kalle

Kfz-Menge doppelt so groß ist wie die Zahl der Radfahrer, kann die Fahrradstraße gut funktionieren. Dies eröffnet deutlich weitere Einsatzbereiche als in Deutschland, wo der Radverkehr die „vorherrschende Verkehrsart“ sein muss „oder dies alsbald zu erwarten ist“.

Drei der zehn Gestaltungselemente für eine gute Fahrradstraße werden als unverzichtbar angesehen: Die Fahrbahnbreite orientiert sich an den Kfz- und Radverkehrsstärken; es wird mit dem Fahrradstraßenschild beschildert und Fahrbahn/Fahrstreifen sind rot. Der letzte Punkt bereitet in Deutschland Probleme, da roter Asphalt nicht zu akzeptablen Konditionen verfügbar ist; erprobte Lösungsvorschläge sind herzlich willkommen.

Um die hervorragenden niederländischen Empfehlungen für Fahrradstraßen auch für die deutsche Fachwelt verfügbar zu machen, hat Ulrich Kalle diese ins Deutsche übersetzt und mit zahlreichen fachlichen Erläuterungen und Anmerkungen ergänzt und so für deutsche Planer nachvollziehbar und auf hiesige Verhältnisse adaptierbar gemacht.

Die deutsche Übersetzung ist auf der Website des CROW-Fietsberaad herunterzuladen unter:

<https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsberaadpapier-Empfehlungen-fur-Fahradstra%C3%9Fen>

Ulrich Kalle



Das provisorische Hinweisschild erklärt die Regeln in einer Fahrradstraße. Foto: Stadt Köln

Neue Fahrradstraßen in Köln

Hinweisschild erklärt die Regeln auf Fahrradstraßen

Ottostraße und Teil der Nußbaumer Straße

In Neuhrenfeld wurden auf der Ottostraße und auf der Nußbaumerstraße, im Abschnitt zwischen Ehrenfeldgürtel und Ottostraße, Fahrradstraßen eingerichtet. So entstand eine neue Aufteilung des Straßenraums zugunsten des Radverkehrs. Durch die neue Verteilung der Flächen und die angepasste Vorfahrtsregelung wurde eine komfortable und schnelle Verbindung für den Radverkehr geschaffen. Diese bietet insbesondere den Schülerinnen und Schülern der dort ansässigen Schulen mehr Sicherheit.

Bei einem Pressetermin im November 2019 informierte Klaus Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung, vor Ort über die neuen Fahrradstraßen.

Neben der Verwaltung nahmen auch der Ehrenfelder Bezirksbürgermeister Josef Wirges und Schülerinnen und Schüler des Albertus-Magnus-Gymnasiums an der offiziellen Eröffnung der neuen Fahrradstraßen teil. Um die geltenden Regelungen in Fahrradstraßen zu verdeutlichen und die Akzeptanz zu erhöhen, wurden im Einzugsgebiet der Fahrradstraßen während des Pressetermins Info-Anhänger verteilt.

Das Albertus-Magnus-Gymnasium ist eine der vier Schulen, die an der Mobilitätsbefragung teilgenommen haben, die im Rahmen der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes Ehrenfeld durchgeführt wurde.

Neue Fahrradstraße zwischen Zündorf und Libur

Zwischen den Porzer Stadtteilen Zündorf und Libur hat die Stadt Köln auf Grundlage eines Beschlusses der Bezirksvertre-

terung Porz eine Fahrradstraße eingerichtet. Diese verläuft über die Houdainer Straße, den Gartenweg und die Urbanusstraße. Sie ist mit rund 3,5 km die längste Fahrradstraße in Köln und stellt für Radfahrende im Kölner Süden eine deutliche Verbesserung dar.

Die Fahrradstraße wurde im November 2019 im Rahmen eines Pressetermins eröffnet. Anwesend waren auch Vertreterinnen und Vertreter des ADFC Köln und des Bürgervereins Libur, die sich neben der Bezirksvertretung Porz ebenfalls für die neue Fahrradstraße eingesetzt haben.

Ab sofort dürfen Radfahrende auf dieser Verbindung nebeneinanderfahren. Auch haben Radfahrerinnen und Radfahrer auf dieser Strecke nun an den meisten Kreuzungen vor dem querenden Verkehr die Vorfahrt. Dies wurde durch zusätzliche Schilder kenntlich gemacht.

Zusätzlich zu den bereits aufgestellten Schildern werden zur weiteren Verdeutlichung im ersten Quartal 2020 Fahrradstraßenpiktogramme auf der Fahrbahn markiert.

Durch die neue Fahrradstraße wird nicht nur der Radverkehr zwischen Zündorf und Libur gefördert, für Radfahrende bietet die neue Achse auch mehr Fahrkomfort und Sicherheit zur Erreichung ihrer Ziele.

Neue Fahrradstraße Etzelstraße in Longerich

Die Etzelstraße ist Bestandteil der viel befahrenen Radverkehrsachse Innenstadt-Nippes-Chorweiler, die für Berufspendler, Schüler- sowie Freizeitverkehr wichtig ist. Durch den Bau einer Verkehrsinsel zur Verdeutlichung der neuen Einbahnstraße



Von links nach rechts: Klaus Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung, Dieter Redlin, Fraktionsvorsitzender der GRÜNEN in der Bezirksvertretung Porz, Clemens Rott vom ADFC Köln und Henning Schützendorf vom Bürgerverein Libur.
Foto: Stadt Köln

sowie die Umsetzung kleiner baulicher und markierungstechnischer Maßnahmen für den Radverkehr konnte nun die Fahrradstraße fertiggestellt werden. Erstmals wurde hierbei zur Verdeutlichung das Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ in einer Größe von 2 x 2 m markiert.

In der Etzelstraße zwischen Ossietzkystraße und der Unterführung Bilderstöckchen wurden in den letzten Monaten mehrere Maßnahmen für den Radverkehr auf Grundlage politischer Beschlüsse umgesetzt. Sie unterstreichen die Bedeutung dieser wichtigen Radverkehrsachse. Die einzelnen Beschlüsse und die Planerstellung wurden fortlaufend zwischen Verwaltung, Politik und Verbänden im Rahmen des „Runden Tisches Radverkehr in Nippes“ diskutiert und erarbeitet.

Bereits seit 2019 wurde auf dem Abschnitt zwischen Ossietzkystraße und Auf dem Ginsterberg eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden eingerichtet. Hierdurch wird der Schwerlast- und Durchgangsverkehr aus dem Wohngebiet Longerich herausgehalten. Diese neue Einbahnstraße ist für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben, um die Anbindung des Neubaus der Carl-von-Ossietzky-Gesamtschule an der angrenzenden Ossietzkystraße mit dem Fahrrad aufrechtzuerhalten. Um diese Achse für den Schülerradverkehr weiter zu optimieren, wurde nun auf dem weiteren Abschnitt Richtung Süden eine Fahrradstraße eingerichtet.

Auf der Radverkehrsachse Nippes-Weidenpesch-Longerich hatte die Stadt Köln bereits Ende 2019 eine neue Querungshilfe für den Radverkehr an der Etzelstraße/Kempener Straße eingerichtet und so eine wichtige Netzlücke für den Radver-

kehr, insbesondere für Schülerinnen und Schüler, geschlossen. Als weitere Maßnahmen für den Radverkehr sind auf der Achse Etzelstraße die Einrichtung einer weiteren Fahrradstraße zwischen Kempener Straße und Artushof sowie langfristig der Ausbau des Radwegs zwischen Schmiedegasse und Unterführung vorgesehen.

In der Etzelstraße ist provisorisch ein neu entworfenes temporäres Hinweisschild aufgestellt worden. Es zeigt den Verkehrsteilnehmern, welche Regeln in einer Fahrradstraße gelten. Das Schild wird für mehrere Wochen nach Einrichtung der Fahrradstraße auf die neue Situation hinweisen.

Eifelwall für Kfz gesperrt, Fahrradstraße wird im Sommer eingerichtet

Der Eifelwall in der Kölner Neustadt Süd ist jetzt dauerhaft für den Kfz-Verkehr gesperrt und steht ab sofort auf einer Länge von etwa 150 m ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung. Nach einer baustellenbedingten vorläufigen Sperrung wurde im Vorgriff auf die Einrichtung einer Fahrradstraße nach Beendigung der Baumaßnahme die Baustellenabsicherung durch eine feste dauerhafte Absperrung ersetzt. Hier konnten die Erfahrungen einer baustellenbedingten Situation genutzt werden, um für den Fuß- und Radverkehr eine dauerhafte Verbesserung zu schaffen.

Peter Lemke, Stadt Köln

Düsseldorf: Infrastrukturmaßnahmen 2020 zur Förderung des Radverkehrs

Ausgewählte Beispiele kurz vorgestellt

Achse Karlstraße/Worringer Straße

Der Ausbau der Achse Karlstraße/Worringer Straße zwischen Stresemannplatz und Am Wehrhahn geht weiter. Da auf der Strecke des geplanten Radweges parallel Kabel-/Kanalarbeiten der Netzgesellschaft Düsseldorf erfolgen, müssen die Arbeiten am Radweg flexibel und abschnittsweise umgesetzt werden.

Die Achse Karlstraße/Worringer Straße ist ein Schlüsselprojekt beim Ausbau des Radhauptnetzes in der Landeshauptstadt. Im Norden und im Süden schließen vorhandene Radverkehrsanlagen an. Die Achse wird nach ihrer Fertigstellung eine zentrale Bedeutung für den innerstädtischen Radverkehr haben.



Der Ausbau der Achse Karlstraße/Worringer Straße läuft weiter. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement

Weitere Lückenschlüsse im Radwegenetz geplant

Neben dem Projekt Karlstraße/Worringer Straße sind für dieses Jahr viele weitere Projekte für den Ausbau des Radhauptnetzes geplant. „2020 werden wir weitere Lücken im Radhauptnetz schließen, denn davon gibt es noch zu viele“, sagt Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke. Am Joseph-Beuys-Ufer soll beispielsweise der gemeinsame Geh- und Radweg verbreitert werden und somit eine Engstelle des Nord-Süd-Radweges entlang des Rheins beseitigt werden, die bereits seit Langem auch in der Politik diskutiert wurde. Mit einer neuen Querung am Knotenpunkt Oederallee werden die Radwegeanschlüsse

in Richtung Oberkassel und Heinrich-Heine-Allee optimiert.



Ausbau des Nord-Süd-Radweges entlang des Rheins am Josep-Beuys-Ufer. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement

Weitere Lückenschlüsse wird es auf der Kölner Straße geben. Die zirka 1,6 km lange Radhauptnetzachse zwischen Oberbilker Markt und Am Wehrhahn soll 2020 fertiggestellt werden. Neben dem geplanten Umbau an der Kreuzung Worringer Straße/Worringer Platz/Karlstraße wird der Anschluss der Radverkehrsanlagen zwischen Gerresheimer Straße und Am Wehrhahn realisiert. Das Projekt Radwegebau Franklinbrücke/Rethelstraße wird den Netzanschluss von der Bagelstraße an die Rethelstraße bis zur Achenbachstraße schaffen.

Auch die Hauptverkehrsachse Ober-



Geplanter Lückenschluss auf der Kölner Straße zwischen Gerresheimer Straße und Am Wehrhahn. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement

bilker Allee, die Teil des Radhauptnetzes ist, wird in diesem Jahr auf zwei Teilabschnitten für den Radverkehr ausgebaut. Neben der Optimierung der

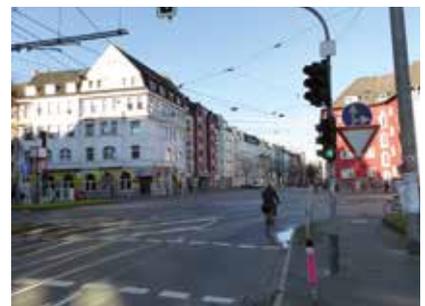
Kreuzung mit der Kruppstraße werden zwischen Corneliusstraße und Hüttenstraße auf rund 650 m beidseitig Radwege angelegt.

Erneuerung der Ampelanlage



Oberbilker Allee wird für den Radverkehr ausgebaut. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement

Im Rahmen eines Förderprogramms wird 2020 die Ampelanlage an der Kreuzung Himmelgeister Straße/Kopernikusstraße erneuert. In diesem Zuge wird die Radverkehrsführung der Kreuzung optimiert. Im Teilabschnitt Himmelgeister Straße, zwischen der Einmündung Am Steinberg und dem Suitbertusplatz wird jeweils der äußere Fahrstreifen aufgegeben und stattdessen werden Radfahrstreifen angelegt. Diese verbinden im Norden und im Süden jeweils die bestehenden Radwege und schließen ebenfalls eine Lücke im Radhauptnetz.



Auf der Himmelgeister Straße wird eine Lücke im Radhauptnetz geschlossen. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement

Fahrradstraßen

Als Teil des Radhauptnetzes werden die Limburgstraße und die Gutenbergstraße zu Fahrradstraßen ausgebaut. Fahrradstraßen sind als Element der Fahrradförderung eine attraktive Möglichkeit, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Mit den neuen Fahrradstraßen wird ein moderner Ansatz für die Radverkehrsförderung verfolgt. Neben der Netzbedeutung steht der gestalterische Wiedererkennungswert im Mittelpunkt. So soll neben der obliga-

torischen Beschilderung, durch Piktogramme und Markierungen der Wiedererkennungswert auch im Streckenverlauf sichtbar sein. „Zukünftig werden auch andere geeignete Straßen in Düsseldorf zu Fahrradstraßen umgebaut. Sie sind eine sinnvolle Ergänzung im flächendeckenden Radwegenetz und zeigen, wie wichtig das Fahrrad für den Mobilitätsplan der Stadt ist, diese Anlagen werden aber auch von Fachleuten wie der Bürgerschaft gleichermaßen heftig diskutiert“, erklärt die Verkehrsdezernentin.



Planung des Ausbaus zweier Fahrradstraßen. Grafik: Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement

Radwegsanierungsprogramm in Köln

Vier Maßnahmen beispielhaft vorgestellt / Neuer Radweg auf ehemaliger Güterzugtrasse

Sanierung des Flittarder Damms in Flittard

Der Flittarder Damm, der entlang des Rheins und des Naturschutzgebiets Flittarder Rheinaue verläuft, wurde saniert. Der Geh- und Radweg besteht aus einer wassergebundenen Decke, die vor der Sanierung erhebliche Löcher und starken Unkrautbewuchs aufwies. Auf einer Länge von etwa 2 km wurde der beschädigte Dammweg zwischen dem Stammheimer Schlosspark und der Ruwergasse grundlegend erneuert.



Flittarder Damm. Foto: Stadt Köln

Über den Dammweg in Flittard verläuft das Radverkehrsnetz NRW. Er dient vielen Berufspendlerinnen und Berufspendlern als attraktive und schnelle Radverkehrsverbindung im Stadtbezirk Mülheim.

Der Abschnitt ist zudem Teil des touristischen Rheinradwegs sowie des Erlebniswegs Rheinschiene und wird gerne vom touristischen Radverkehr genutzt.

Radwegesanierung am Gregel Mausepfad

In Gregel wurde zwischen der Waldstraße und der Straße Vorm Wald der Radweg an der westlichen Seite des Gregel Mausepfads saniert.

Der etwa 100 m lange Abschnitt schließt an die im Sommer 2019 erfolgte Sanierung des Geh- und Radwegs des Gregel Mausepfads zwischen Waldstraße und Hirschgraben durch den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen an. Durch die beiden Baumaßnahmen wurde insgesamt eine Strecke von 2,3 km entlang des Gregel Mausepfads saniert, der neben dem Rheinradweg eine der bedeutendsten Nord-Süd-Verbindungen für den rechtsrheinischen Radverkehr ist.



Gregel Mausepfad. Foto: Stadt Köln

Auf dem etwa 100 m langen Teilabschnitt wurde die Trennung zwischen Gehweg und Radweg beibehalten. Zusätzlich wurde zwischen dem Gehweg und dem Radweg ein 30 cm breiter Trennstreifen aus Kleinpflaster eingebaut. Die deutlich spürbaren Materialunterschiede tragen zu einer Verbesserung der Barrierefreiheit bei.

Radwegesanierung zwischen Zündorf und Langel

Eine wichtige Radwegeverbindung parallel zum Loorweg zwischen Zündorf und Langel ist saniert worden. Der etwa 500 m lange Abschnitt ist neben dem Rheinradweg eine attraktive, direkte Verbindung der beiden rechtsrheinischen Stadtteile. Er

schließt in Zündorf an der Straße Unterm Berg an und endet am Ortseingang Langel in der Sandbergstraße.

Der sanierte Abschnitt ist eine vom Autoverkehr befreite, attraktive Radroute, auf der Radfahrende zukünftig wieder komfortabel radeln können. Er bietet insbesondere bei Hochwasser eine Alternative zum direkt am Rhein entlanglaufenden Radwegenetz NRW.

Neuer Geh- und Radweg in Merkenich auf ehemaliger Güterzugtrasse

In Merkenich hat die Stadt westlich der KVB-Gleise zwischen der Emdener Straße und der Causemannstraße einen neuen Geh- und Radweg errichtet – erstmals in Köln auf einer früheren Güterzugtrasse der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK). Durch die neue Strecke verkürzen sich die Nord-Süd-Verbindung sowie die Verbindung zur Leverkusener Brücke für zu Fuß Gehende und Radfahrende.

Der neue Geh- und Radweg stellt eine direkte Verbindung von der Emdener Straße nach Norden in Richtung Causemannstraße dar. Er ist etwa 420 m lang und 4 m breit. Zur Gewährleistung einer sicheren Führung auch bei Dunkelheit wurde auf beiden Seiten am Wegesrand eine durchgehende Fahrbahnrandmarkierung aufgetragen. Eine Beleuchtung konnte aus Umweltschutzgründen nicht installiert werden.



*Mehr Fahrkomfort für Radfahrende in Köln Bilderstöckchen.
Foto: Stadt Köln*

Auf Antrag des Bürgervereins Merkenich hat die Bezirksvertretung Chorweiler den Beschluss gefasst, zwischen der Emdener Straße und der Causemannstraße einen neuen Geh- und Radweg zu bauen. In Kooperation mit der RheinEnergie AG konnte der erste Bauabschnitt der neuen Radverkehrsverbindung von der Emdener Straße zur Leverkusener Brücke im Kölner Norden für den Verkehr freigegeben werden.

Hendrik Colmer / Dagobert Kühns, Stadt Köln

Fahrradförderung in Köln

Öffnung von Einbahnstraßen / Markierung von Radfahrstreifen / Verbesserung von Umlaufsperrn

Einbahnstraße Im Sionstal mit zusätzlichen Ausweichstellen

Die Stadt Köln hat die Einbahnstraße Im Sionstal in der Kölner Altstadt-Süd zwischen Kleine Witschgasse und Mechtildisstraße für Radfahrende in Gegenrichtung geöffnet. Es ist nun möglich, mit dem Fahrrad von der Abfahrt der Severinsbrücke kommend in Richtung Süden abzubiegen. Die Straße ist Bestandteil der mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt beschlossenen Fahrradstraßenachse zwischen Heumarkt/Mühlenbach und der geplanten Parkstadt Süd. Im nächsten Schritt ist geplant, noch in diesem Jahr Fahrradstraßen im Georgsviertel einzurichten. Damit werden Radfahrende künftig vom Heumarkt in Richtung Süden bis zur Auffahrt auf die Severinsbrücke durchfahren können.

Während bei Einbahnstraßenöffnungen häufig nur Schilder ergänzt werden müssen, waren diesmal gleich mehrere Schritte notwendig. So wurden durch die RheinEnergie, als erste Stufe dieses Projektes, zwei zusätzliche Leuchten im Bereich unter der Severinsbrücke montiert. Hintergrund waren Sicherheitsbedenken der Polizei. Ende 2019 wurden darüber hinaus die Altglascontainer auf Höhe der Einmündung Im Weichserhof durch die Abfallwirtschaftsbetriebe Köln versetzt, um das Sichtfeld des nun auch in Gegenrichtung fahrenden Radverkehrs auf die Seitenräume links und rechts des Fußgängerüberweges freizu-



Ausweichstellen Im Sionstal. Foto: Stadt Köln



Niehler Damm. Foto: Stadt Köln

halten. In einem letzten Schritt wurden nun die nötigen Beschilderungs- und Markierungsarbeiten durchgeführt.

Neben einer Einfahr- und einer Ausfahrtschleuse hat die Stadt Köln in Gegenrichtung der Einbahnstraße zwischen Kleine Wittschgasse und Im Weichserhof zwei Ausweichstellen markiert – eine vor der Unterführung und eine hinter dem Altglascontainer. Damit die Ausweichstellen nicht zugestellt werden, wurden sie mit je zwei Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Mit der Markierung eines indirekten Linksabbiegers im Bereich der Severinsbrückenabfahrt soll für Radfahrende außerdem das Abbiegen in die Follerstraße erleichtert werden.

Barriere für Radfahrende am Niehler Damm beseitigt: Umlaufsperrung schräg aufgestellt

Umlaufsperrungen sind nicht überlappend und mit mindestens einem Abstand von 1,50 m aufzustellen. Sie sind in der Regel für herkömmliche Fahrräder ausreichend. Sonstige Räder wie Lastenräder, Räder mit Anhängern oder auch steigende Zahlen von Radtouristinnen und Radtouristen mit seitlichen Packtaschen benötigen oftmals breitere Durchlässe, um Umlaufsperrungen durchfahren zu können.

Aus diesem Grunde hat die Stadt Köln die Umlaufsperrung an der Rampe zur Fußgänger- und Radfahrerbrücke in den Niehler Hafen am Niehler Damm fahrradfreundlicher angeordnet. Die Umlaufsperrung wird nicht rechtwinkelig aufgestellt, sondern schräg. Dadurch ist sie für den Radverkehr, insbesondere für Lastenräder und Räder mit Anhängern, viel besser passierbar, erfüllt aber trotzdem ihren Zweck, dass Kfz nicht einfahren können. Dieser Bereich ist Teil des Radverkehrsnetzes NRW sowie touristischer Radrouten wie z.B. dem Rheinradweg NRW.



Der neue Radfahrstreifen auf der Kölner Nord-Süd-Fahrt.
Foto: Stadt Köln

Kfz-Spur auf Kölner Nord-Süd-Fahrt in Radfahrstreifen umgewandelt

Eine Sanierungsmaßnahme der Fahrbahndecke auf der Tel-Aviv-Straße, einem Teilstück der Kölner Nord-Süd-Fahrt, wurde dazu genutzt, eine neue Markierung aufzutragen und statt einer Kfz-Spur einen Radfahrstreifen einzurichten. Hiermit wird schrittweise die fahrradfreundliche Umgestaltung der Nord-Süd-Fahrt umgesetzt.

In nördlicher Fahrtrichtung wurden auf dem wichtigen Abschnitt zwischen der Kleinen Spitzengasse und dem Blaubach ein bis zu 2,50 m breiter Radfahrstreifen statt einer Fahrspur und ein Schutzstreifen sowie vorgezogene Aufstellflächen für Radfahrende markiert.

Die Anzahl der Fahrspuren in diesem Bereich ist zugunsten des neuen Radfahrstreifens von vier auf drei reduziert worden. Für den rechts abbiegenden Radverkehr wurde ein Schutzstreifen am rechten Fahrbahnrand der Rampenauffahrt ab der Kleinen Spitzengasse eingerichtet. Zur Erhöhung der Sicherheit wurden die Radverkehrsanlagen mit vorgezogenen Haltlinien ausgestattet und in Teilen rot markiert. Für den motorisierten Verkehr verbleiben zwei Geradeausspuren in Richtung Neuköllner Straße und eine Rechtsabbiegespur in Richtung Waidmarkt.

Die Markierung des Radfahrstreifens ist eine Maßnahme des Radverkehrskonzeptes Innenstadt und ein Vorgriff auf weitere Verbesserungen für den Radverkehr auf der Nord-Süd-Fahrt. Bislang wurden die Ulrichgasse und die Vorgebirgstraße unter Umwandlung von Kfz-Spuren fahrradfreundlich neu gestaltet. Angestrebt wird noch für dieses Jahr der Lückenschluss zur Ulrichgasse und die Fortführung in Richtung Ost-West-Achse.

Hendrik Weischet / Daniel Schmidt, Stadt Köln

Recklinghausen nun mit kontaktloser Ampelschaltung

Signal kommt automatisch

Jetzt zeigen auch die Ampeln dem Coronavirus rotes Licht. Seit vergangener Woche ist der Rot-Grün-Rhythmus rund um die Altstadt automatisiert. „Damit die Fußgänger nicht länger die Tasten betätigen müssen, wurden die Ampeln auf Festzeit umgestellt“, erklärt Axel Fritz, Abteilungsleiter Straße. Gerade am Wallring sei es kein großer Aufwand, die Ampelschaltung auf Automatik abzuändern. In Ergänzung dazu hat die Stadt Sticker mit dem Aufdruck „Signal kommt automatisch, kein Berühren erforderlich“ an die Lichtsignalanlagen geklebt.



Axel Fritz, Abteilungsleiter Straße, klebt Aufkleber an die Ampeln rund um den Wallring, die auf das automatische Signal hinweisen. Foto: Stadt Recklinghausen

Durch den fehlenden Anforderungskontakt kann eine weitere Ausbreitung vermieden werden. Weitere Fußgängerampeln im Stadtgebiet sollen der Tak-

tung folgen. „Wir überprüfen gerade, was ohne großen Aufwand möglich ist“, so Fritz. Die Dauer der Maßnahme hängt von der Weiterentwicklung der Coronapandemie ab.

Anna Knopp, Stadt Recklinghausen

Mehr Raum für Räder in Coesfeld

Zahlreiche neue Abstellmöglichkeiten rund um den Marktplatz

Deutlich erweitert wird das Angebot an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Coesfelder Innenstadt. In einem ersten Schritt wurden im Oktober 2019 im Bereich des ehemaligen Postgebäudes 56 hochwertige Anlehnbügel errichtet. Nun wurde das Angebot rund um den Marktplatz noch einmal deutlich ausgebaut. Hier wurden im April 2020 98 Anlehnbügel und 24 beidseitig nutzbare Fahrradständer aufgestellt. Insgesamt konnten somit Abstellmöglichkeiten für 244 Räder geschaffen werden. Zum Konzept gehören auch zwei Ladeschränke für E-Bikes mit integrierten Schließfächern z.B. für die sichere Aufbewahrung von Fahrradtaschen. Der erste Schrank an der Bernhard-von-Galen-Straße kann bereits länger genutzt werden, der Schrank im Randbereich des Marktplatzes folgte im Mai 2020. Beide Schränke werden finanziert und betrieben von den Stadtwerken Coesfeld.



Ladeschrank an der Bernhard-von-Galen-Straße, Foto: Stadt Coesfeld

Auch wenn der Marktplatz auf den ersten Blick reichlich freie Flächen bietet: Die Abstellflächen für Fahrräder stehen dort in starker Konkurrenz zu anderen Nutzungen. Nicht nur der Wo-

chenmarkt braucht freie Stell- und Rangierflächen. Auch für Anlieferer und Rettungskräfte wird Platz benötigt, der rund um die Uhr frei gehalten werden muss. Besonders eng wird es bei Innenstadt-Events, wenn zusätzliche Buden oder Bühnen auf dem Marktplatz aufgebaut werden sollen. Insbesondere der kleine Marktplatz bildet dann ein Nadelöhr, sodass hier auf besondere Ständer zurückgegriffen werden musste, die der Baubetriebshof bei Veranstaltungen herausnehmen kann.

Der Stadtrat hatte die Schaffung von zusätzlichen attraktiven Abstell-

möglichkeiten für Fahrräder beschlossen. Sie ist Bestandteil der Maßnahmenempfehlungen des Integrierten Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes Innenstadt; weitere Fahrradabstellanlagen für die Innenstadt sind in Planung. Gefördert wird das Projekt mit Mitteln der Städtebauförderung.

Holger Ludorf, Stadt Coesfeld

Düsseldorf baut sein Bike&Ride-Angebot weiter aus

DeinRadschloss-Fahrradboxen errichtet / 680 neue Stellplätze geplant



Die Fahrradboxen am Bahnhof Hamm. Foto: Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

ÖPNV und Fahrrad sind die wichtigsten Elemente einer Verkehrswende. Immer mehr Menschen nutzen komfortable und oft auch teure Fahrräder. Mit Pedelecs machen Fahrradhändler seit Jahren höhere Umsätze als mit „normalen“ Fahrrädern. Um mit solchen hochwertigen Fahrrädern zur nächsten Bus- oder Bahnhaltestelle zu fahren, sind einfach zu bedienende und diebstahlsichere Abstellanlagen erforderlich.

Neue Fahrradboxen für den S-Bahnhof Hamm

Pendler können seit Jahresbeginn auch am DB Bahnhof Düsseldorf Hamm ihre Fahrräder diebstahlsicher und vor Wind und Wetter geschützt abstellen. Dort wurden jetzt 13 Fahrradboxen in Betrieb genommen. Im Zuge des Umbaus der Bahnstation wurden zuvor 15 Stellplätze für Autos eingerichtet und 32 kostenfreie Fahrradbügel aufgestellt. Mit den 13 Fahrradboxen ist das Angebot nun komplett.

„Das Abstellmöglichkeiten und Bike&Ride-Plätzen für Fahrräder neu geschaffen werden, ist ein wichtiges Instrument der Fahrradförderung in Düsseldorf. In Zusammenarbeit mit dem VRR stärken wir damit den sogenannten Umweltverbund“, erklärt Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke. Die Lage an Bahnhöfen oder Haltestellen ist ein Beitrag zur Optimierung der Schnittstelle zwischen Fahrrad und Bahn- und Busverkehr.

Mit den 13 Fahrradboxen in Hamm hat sich Düsseldorf dem VRR-Projekt „DeinRadschloss“ mit seinem einheitlichen Hintergrund- und Bediensystem angeschlossen. Darüber können in inzwischen 15 Kommunen im VRR-Gebiet mehr als 900 Stellplätze in Fahrradboxen oder Sammelabstellanlagen gemietet werden. Betrieben werden die Fahrradboxen von der Firma Kienzler Stadtmobiliar GmbH mit Unterstützung durch die Zukunftswerkstatt Düsseldorf - Radstation.

Die Gesamtkosten für den Bau der Bike&Ride-Anlage betragen rund 45.200 Euro. Darin enthalten sind die Kosten für die Boxen, die Folienbeklebung, die Herstellung der Stromanschlüsse und die bauliche Vorbereitung der Aufstellfläche. Die 13 Fahrradboxen allein kosten rund 37.800 Euro. Der VRR gewährt pro Fahrradbox einen Zuschuss in Höhe von 1.275 Euro. Neben den Fahrradboxen am DB Bahnhof Düsseldorf Hamm

gibt es an folgenden Bike&Ride-Standorten im Düsseldorfer Stadtgebiet weitere Fahrradboxen:

- Bahnhof Benrath (17 Boxen)
- S-Bahnhof Eller-Süd (12 Boxen)
- Flughafen Fernbahnhof (40 Boxen)
- S-Bahnhof Hellerhof (10 Boxen)

Diese werden direkt von der Radstation Düsseldorf betrieben. Unter www.radstation-duesseldorf.de finden sich alle Informationen zur Anmietung einer Box. An allen Standorten stehen zusätzlich kostenfreie Fahrradbügel zur Verfügung.

Neue Bik & Ride-Parkplätze in Kooperation mit der Rheinbahn

Neben der Radstation mit ihren 500 Abstellplätzen direkt am Hauptbahnhof und fünf Standorten mit insgesamt 72 abschließbaren Fahrradboxen gibt es an den Düsseldorfer S-Bahnhöfen zusätzlich rund 2.500 kostenlose, teils überdachte Fahrradbügel.

In Kooperation mit der Rheinbahn sollen weitere 224 Stellplätze in abschließbaren Sammelanlagen, 50 Stellplätze an überdachten Bügeln und 406 Stellplätze ohne Überdachung entstehen.

Die Rheinbahn hat gemeinsam mit dem Amt für Verkehrsmanagement geeignete Haltestellen ausgewählt. Auch in Nachbarstädten wurden mit den jeweiligen Fachämtern geeignete Standorte ausgewählt, die für Pendler nach Düsseldorf besonders geeignet sind. In erster Linie sollen dort platzsparende, abschließbare Sammelanlagen für 16 bis 32 Räder gebaut werden. Der VRR fördert solche Anlagen und stellt das dafür nötige Buchungssystem zur Verfügung. Über das Förderprogramm des VRR sind ab 2020 in Düsseldorf neue Sammelschließanlagen an drei Standorten beantragt und genehmigt.

Weitere Informationen zum Bike&Ride-Angebot der Landeshauptstadt finden Sie unter: www.duesseldorf.de/radschlag/radstation-bike-ride

Kai-Thomas Fischer, Stadt Düsseldorf

RuhrtalRadweg und RadeXpressweg Arnsberg

Neubau entlang der Sauerlandstraße



800 m neu gebauter Radweg in 4 m Breite.
Foto: Stadt Arnsberg

Nach der Renaturierung der Ruhr und dem Umbau der Sauerlandstraße im Stadtteil Niedereimer sind nun auch die Arbeiten an dem straßenbegleitenden neuen Radweg fertiggestellt. Bei dem neuen Weg handelt es sich um ein Teilstück des überregionalen RuhrtalRadwegs und des RadeXpresswegs Arnsberg, welcher den innerstädtischen Alltagsradverkehr fördern soll. Der neue Abschnitt ist ca. 800 m lang und entsprechend den Standards für Radvorrangrouten 4 m breit, sodass ein sicheres Begegnen problemlos möglich ist.

Die Baukosten für den Radweg, einschließlich des neuen Brückenbauwerks über den Wannebach, der Bepflanzung und der Beleuchtung, belaufen sich auf ca. 830.000 Euro. Die Maßnahme wird im Rahmen der Förderrichtlinie Nahmobilität (kurz: FöRiNah) mit 70% gefördert.

Mit dem neuen Teilstück werden gegenüber der bisherigen Wegführung zwei Gleisquerungen, vier Straßenquerungen und mehrere Grundstückzufahrten sowie Radverkehr in zwei Richtungen auf dafür nicht gebauten, schmalen Gehwegen vermieden. Die LED-Leuchten tragen auch bei Dunkelheit zu Sicherheit, Komfort und zügigem Vorankommen bei.



Erstbefahrung nach der Freigabe mit geladenen Gästen.
Foto: Stadt Arnsberg

Der RuhrtalRadweg gilt nicht nur in Arnsberg als Erfolgsprojekt, wo allein im vergangenen Sommerhalbjahr an der automatischen Zählstelle im Neheimer Binnerfeld über 120.000 Radfahrerinnen und Radfahrer erfasst wurden. „Ich freue mich, dass so viele Radtouristen und Freizeitradler, abschnittsweise aber auch zunehmend mehr Pendler und Schüler das Radfahren im Ruhrtal für sich entdeckt haben“, so Planungs- und Baudezernent Thomas Vielhaber.

Das ist Anlass für die Stadt, die zentrale Radwegeachse dort, wo sie Schwachstellen aufweist, zu verbessern und das Radwegenetz insgesamt weiter auszubauen. Das gilt besonders für den Abschnitt zwischen Arnsberg und Niedereimer, der bei Radfahrern bislang als unbeliebt und als „Atmosphäre-Killer“ galt. Ab sofort verbindet der Weg die Stadtteile Arnsberg und Niedereimer komfortabel und verkehrssicher. Über Bruchhausen ist bspw. der Sport- und Solepark mit dem Freizeitbad NASS vom Neumarkt aus mit dem Fahrrad – abseits stark befahrener Straßen – nun in einer guten halben Stunde zu erreichen.

Hauke Karnath, Stadt Arnsberg

Neue Radpendler Routen vom Rhein-Sieg-Kreis nach Bonn

Weitere Strecken in Planung – Angebot zum Umstieg vom Auto aufs Rad

Kann man längere Strecken zur Arbeit nicht auch mit dem Rad zurücklegen, in Stauzeiten sogar schneller als mit dem Auto? Seit Mai 2020 verbinden zwei Pendlerstrecken speziell für Radfahrer die Stadt Bonn mit den Kommunen Alfter, Swisttal, Meckenheim und Rheinbach im Rhein-Sieg-Kreis. Alle beteiligten Bürgermeister sowie Vertreter des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn weihten die beiden Strecken symbolisch gemeinsam mit dem ADFC ein, der vor zwei Jahren die Idee für die Pendlerstrecken und entsprechende Konzepte vorgelegt hatte. Gerade mit Blick auf die Bauarbeiten am Endenicher Ei und der A 565 (Tausendfüßler) werden Berufspendler, die mit dem Auto nach Bonn fahren wollen, in den nächsten Jahren auf eine Geduldprobe gestellt. „Mit Pedelecs kann man sogar von

Rheinbach nach Bonn innerhalb einer Stunde zum Arbeitsplatz pendeln und tut noch etwas für seine Gesundheit“, so Wilmers.

Zwei Routen zwischen dem linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis und Bonn

Ausgewiesen wurden zwei Strecken: Die eine Route führt von Rheinbach über Meckenheim, Röttgen, Ückesdorf und Lengsdorf bis in die Bonner Innenstadt. Eine weitere Route führt von Rheinbach über Swisttal-Buschhoven, Alfter-Oedekoven bis Dransdorf, wo sie auf die geplante Radpendleroute Bornheim-Alfter-Bonn trifft. Diese befindet sich in der Realisierungsphase und wird deutlich höhere Standards erfüllen als die jetzt markierten Routen. So wird die Strecke in den nächsten

Jahren Schritt für Schritt auf eine Gesamtbreite von 4 m ausgebaut. Eine vierte Pendleroute ist linksrheinisch noch in Planung und soll Wachtberg mit Bad Godesberg und Bonn verbinden. Auch rechtsrheinisch hat der ADFC ein Pendlerrouutenkonzept vorgelegt, das aktuell mit den Kommunen beraten wird.

Die neuen, jetzt vorgelegten Strecken sind ein Kompromiss und nutzen vorhandene Infrastruktur. „Diese neuen Radpendlerrouuten wurden auf Grundlage bestehender Netze entwickelt und benötigen somit kaum Planungs- und baulichen Aufwand“, so André Berbuir, Fachbereichsleiter Verkehr & Mobilität des Rhein-Sieg-Kreises. „Dies ermöglicht eine kurzfristige Umsetzung.“ Allerdings sei nicht ausgeschlossen, dass auch die jetzt markierten Strecken einmal auf 4 m Breite ausgebaut werden, so der Rhein-Sieg-Kreis.

Meckenheims Bürgermeister Bert Spilles ist sich sicher, dass viele Pendler die jetzt freigegebenen ersten Pendlerstrecken nutzen werden. „Meckenheim setzt als ausgezeichnete fahrradfreundliche Stadt schon lange auf klimaneutrale Fortbewegung“, so Spilles. „Daher freue ich mich sehr über die Radpendlerrouuten, die Bonn mit dem linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis verbinden. Ich bin mir sicher, dass sie viel frequentiert und damit helfen werden, die Straßen zu entlasten und den Klimaschutz zu fördern.“



Rote Piktogramme mit Wegweiser auf dem Boden

„Mit den Radpendlerrouuten gibt es Verbesserungen bei der Wegeführung und die schnellen Alltagsrouuten werden deutlich gekennzeichnet“, lobte Bonns Planungsdezernent Wiesner. „Durch bestehende Beschilderung und die neuen roten Piktogramme auf dem Boden entsteht eine benutzerfreundliche Wegweisung für die Alltagsradler in und aus dem Bonner Stadtgebiet. Dieses regionale Projekt stärkt den Radverkehr und das ist gut für Klimaschutz und Luftreinhaltung. Für die Stadt Bonn sind die Radpendlerrouuten ein Bestandteil der Radverkehrsförderung, neben zum Beispiel dem Ausbau der Radwege am Rhein oder besserer Radverkehrsführung in der Bonner City.“

Welches Potenzial der Radverkehr hat, wird aktuell sichtbar: Als Folge der Coronapandemie hat der Radverkehr in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis stark zugenommen. An vielen Dauerzählstellen im Rhein-Sieg-Kreis wurde im April doppelt so viel Radverkehr gemessen wie in den vergangenen Jahren, so der Fahrradbeauftragte des Rhein-Sieg-Kreises, Sven Habedank.

Infopaket zu den Radpendlerrouuten und Download des Flyers unter: <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-bonn/beruf-schule.html>

Axel Mörer, ADFC Bonn/Rhein-Sieg

Fahrradparken in Köln

Fast 600 neue Abstellplätze geschaffen

Neue Fahrradabstellplätze in der Innenstadt sowie in Neuenfeld und in Ehrenfeld

In der Gilbachstraße wurden im Rahmen von Straßenbauarbeiten und der Sanierung der Gehwege insgesamt 100 Fahrradabstellplätze geschaffen. Die vorhandenen Möglichkeiten zum Fahrradparken wurden vom Gehweg in die Parkstände verlegt. Mit dem Bau von 40 zusätzlichen Möglichkeiten zum Fahrradparken wurde das Angebot in der Gilbachstraße deutlich erhöht.

Ebenfalls hat die Stadt Köln im Bereich An der Rechtschule und an den Zugängen zum Westdeutschen Rundfunk insgesamt über 150 zusätzliche Fahrradabstellplätze geschaffen. Nun stehen hier Mitarbeitenden, Besucherinnen und Besuchern des Gebäudes gesicherte Fahrradabstellplätze zur Verfügung. In den Stadtteilen Neuenfeld

und Ehrenfeld sind insgesamt über 130 neue zusätzliche Fahrradabstellplätze geschaffen worden. So sind z.B. in der Merkenstraße und am Methweg über 40 neue Fahrradabstellanlagen hinzugekommen. In der Bartholomäus-Schinkstraße im Bereich des Ehrenfeldgürtels sind 30 weitere Möglichkeiten zum Fahrradparken dazugekommen.

Erweitertes Fahrradparken am Alter Markt, am Marsplatz sowie in der Sankt-Apern-Straße

Die Innenstadt ist erneut um einige sichere Fahrradständer reicher geworden. Insgesamt wurden hier an drei Standorten 100 Plätze geschaffen.

Am Alter Markt befinden sich nun weitere 16, am Marsplatz 8 und in der Sankt-Apern-Straße 76 zusätzliche Möglichkeiten zum sicheren Fahrradparken. Die Fahrradabstellanlagen am Al-



Sankt-Apern-Straße. Foto: Stadt Köln

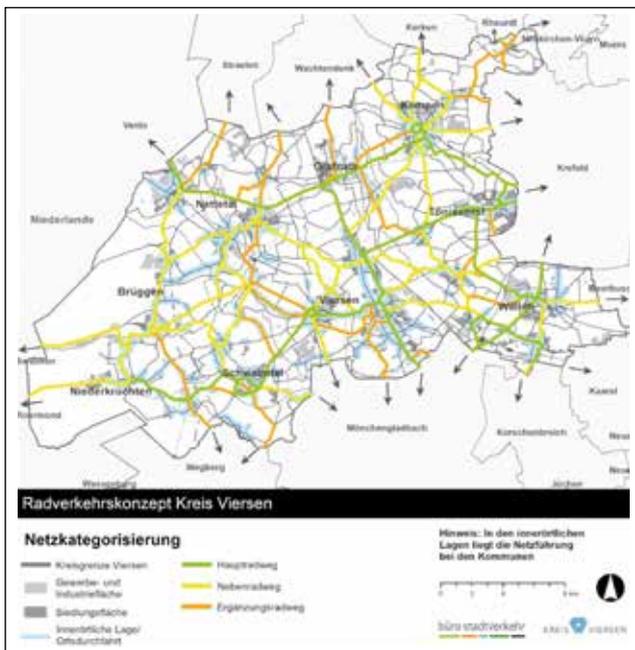
ter Markt und am Marsplatz wurden auf besonderen Wunsch für Besucherinnen und Besucher des Rathauses in der Altstadt errichtet. Besucherinnen und Besucher der Einkaufsstraßen Ehrenstraße und Breite Straße haben von nun an auch an der Sankt-Apern-Straße zahlreiche Möglichkeiten, ihre Fahrräder sicher abzustellen.

Hendrik Colmer, Stadt Köln

Überörtlicher Radverkehr im Kreis Viersen

Neues Konzept vorgestellt / Über 100 Maßnahmen fürs Radfahren

Rauf aufs Rad – für viele Wege im Kreis Viersen ist das heute bereits eine Alternative zum Weg mit dem Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Damit das Zweirad zukünftig noch stärker in den Alltag eingebunden werden kann, hat der Kreis Viersen im Herbst 2019 das kreisweite Radverkehrskonzept aufgestellt. „Wir möchten, dass mehr Menschen für ihre alltäglichen Fahrten das Fahrrad nutzen. Gerade für die vielen Wege im Alltag ist das Fahrrad eine klimaneutrale und schadstofffreie Alternative zum motorisierten Verkehr – und dabei nachhaltig und geräuschlos“, sagt Landrat Dr. Andreas Coenen. „Voraussetzung dafür sind direkte, sichere und komfortable Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden sowie moderne Radabstellanlagen an regional bedeutsamen Zielen.“



Im Rahmen der Workshops wurde ein kreisweites Netz für den Alltagsradverkehr zwischen den Ortsteilen der Städte und Gemeinden entwickelt, welches Haupt-, Neben- und Ergänzungsradwege definiert. Für diese Radwege wurden Maßnahmensteckbriefe entwickelt. Grafik: Büro stadVerkehr, Hilden

Das Büro „stadtVerkehr“ aus Hilden hat dazu ein „Wunschliniennetz“ für die Potenzial-Strecken zwischen den Stadt- und Ortsteilen konzipiert und dieses dann auf Straßen- und Bahnradwege umgelegt. Dieses überörtliche Konzept unterteilt die Radwege je nach ihren ermittelten Potenzialen in Haupt-, Neben- und Ergänzungsradwege. Basis waren Gespräche mit den Vertretern der Städte und Gemeinden, des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs, der Kreisverkehrswacht und der Polizei. Ergänzt wurden die Gespräche durch eigene Analysen des Büros und viele Online-Anmerkungen im Rahmen einer Bürgerbeteiligung. Rund 1.000 Vorschläge machten die Bürgerinnen und Bürger aus dem Kreis zu Verbesserungen des bestehenden Netzes. „Für die vielen Vorschläge möchten wir uns bedanken“,

so Landrat Dr. Coenen. „Das zeigt beeindruckend, wie wichtig der Radverkehr den Bürgerinnen und Bürgern des Kreises ist.“

Gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen

Die Vorschläge zu den überörtlichen Wegen wurden vom Büro geprüft und in die kreisweite Netzkonzeption eingearbeitet (siehe Grafik). Alle über- und innerörtlichen Vorschläge der Online-Beteiligung hat der Kreis Viersen auch an die Städte und Gemeinden übermittelt.

„Mit dem Konzept für den Alltagsradverkehr haben wir nun eine klare Struktur und Basis geschaffen“, sagt Andreas Budde, Technischer Dezernent des Kreises Viersen. „Um das Rad für den Verkehr zwischen zwei Orten attraktiver zu machen, müssen und werden wir verstärkt an der Infrastruktur arbeiten.“

Insgesamt sind mehr als 100 kleinere und größere Maßnahmen Bestandteil des Konzeptes:

- zu den überörtlichen Radwegen: Netzlückenschlüsse, Sanierungen, Verbreiterungen etc.
- zu Knotenpunkten: Querungshilfen, Verbesserungen der Ortseingänge, Ampelschaltungen, Markierungen etc.
- zum Radservice und begleitende Maßnahmen: Einführung von modernen Abstellanlagen an regional bedeutsamen Zielen, abgestimmter Winterdienst auf den Hauptradwegen, Aktionstage etc.

Für jede der Infrastrukturmaßnahmen liegt ein Steckbrief vor, der das Projekt beschreibt, Verantwortliche benennt und Kosten schätzt. Das kreisweite Konzept ist am 26. September 2019 vom Kreistag beschlossen worden. Die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen wird der Kreis Viersen nun schrittweise in enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden sowie den verschiedenen Bausträgern angehen.

Alle Informationen auch unter: www.kreis-viersen.de/radverkehrskonzept und www.kreis-viersen.de/radfahren

Pressestelle des Kreises Viersen und
Abteilung Kreisentwicklung

Das aufgelegte Radverkehrskonzept nimmt nicht den touristischen Radverkehr, sondern den Alltagsradverkehr in den Fokus. Eine kreisweite Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten aus dem Jahr 2016 belegt die Potenziale: 20% aller täglichen Wege im Kreisgebiet werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Allerdings nehmen die Kreis Viersener für jede zweite Strecke mit einer Länge zwischen 2 und 5 km das Auto. Das Radverkehrskonzept hat die Strecken bis zu 10 km einer Potenzialabschätzung unterzogen. Gerade diese Strecken sind bei passender Infrastruktur für den Radverkehr besonders interessant.

Das Radverkehrskonzept wurde über die Nationale Klimaschutzinitiative als Klimaschutzteilkonzept Mobilität zu 50% mit Bundesmitteln gefördert.

Das Metropolradruhr – ein Erfolgsmodell feiert zehnjähriges Jubiläum

Mit der App Räder ausleihen / Neue, leichtere Räder modernisieren die Fahrrad-Flotte

Das Metropolradruhr feiert in diesem Jahr sein zehnjähriges Jubiläum. Wegen der Corona-Pandemie musste zwar die offizielle Feier, zu der auch Verkehrsminister Hendrik Wüst sprechen wollte, auf den Herbst verschoben werden, jubiliert wird dennoch das ganze Jahr über. Denn auch wenn wegen der öffentlichen Einschränkungen natürlich weniger Wege zurückgelegt werden müssen, ist das Fahrrad – und damit auch das Mietfahrrad – ein präferiertes Verkehrsmittel. Allein im April wurde über 65.000-mal in die Pedale getreten. Nicht zuletzt dank einer Aktion für kostenlose Fahrten durch den RVR und VRR.

Vor zehn Jahren wurde anlässlich von Ruhr.2010 das Metropolradruhr unter Federführung des Regionalverbandes Ruhr (RVR) und des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) als Modellvorhaben des Bundes initiiert. Eine Besonderheit war und ist immer noch der regionale Ansatz, in zehn Städten können die mehr als 2.000 Mietfahrräder ausgeliehen und wieder abgegeben werden: Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Herne, Mülheim, Oberhausen. Im Laufe der Zeit haben die Bewohner*innen des Potts das Fahrradverleihsystem immer stärker in ihre alltägliche Wegeketten integriert. Jedes Jahr verzeichnet das System neue Rekordausleihen. 2019 wurden die Räder 632.000-mal genutzt. Im ersten Quartal 2020 bereits über 220.000-mal.

Neue Nutzergruppen

Zusätzliche Nutzergruppen konnten durch Kooperationen hinzugewonnen werden, so fahren die Studierenden von insgesamt neun Hochschulen bei jeder Ausleihe die ersten 60 Minuten kostenlos, ebenso die Mitglieder der MWB Wohnungsbau-genossenschaft. Darüber hinaus gibt es eine enge Verknüpfung mit dem ÖPNV – nicht nur räumlich durch die Nähe von Haltestellen und Metropolradruhr-Stationen, sondern auch tariflich: Ruhrbahnabokunden radeln bei jeder Ausleihe 30 Minuten gratis. Außerdem gibt es Vergünstigungen für die Kunden der Bogestra, DVG und DSW 21.

Die meisten nutzen die Mietfahrräder in Ergänzung zu Bus und Bahn für den Weg zur Arbeitsstelle oder zum Ausbildungs-

ort, aber auch für Ausflüge am Wochenende. Hohe Nutzungsfrequenzen gibt es vor allem in den Morgenstunden und am Nachmittag zur Feierabendzeit. Durch die Verbreitung von Smartphones haben sich auch die Verleihkanäle geändert. Von mehr als 80% der Nutzer*innen wird die App präferiert. Zuvor waren der Hotlineanruf oder die Ausleihe über den Verleiherminal ganz vorn.

Im letzten Jahr wurde sukzessive mit der Modernisierung der Flotte begonnen. Über 1.600 Räder der neuesten Generation wurden ins System gebracht. Die neuen Bikes haben einen leichten sportlicheren Rahmen mit tiefem Einstieg und ein smartes Schloss, das sich automatisch bei Start der Ausleihe öffnet und über einen GPS-Sender verfügt. Dadurch können in Echtzeit die Standortdaten abgerufen werden. Im Moment ist das Metropolradruhr noch ein stationsgebundenes Bike-Sharing-System. Für die Städte Bochum, Dortmund, Duisburg und Essen ist geplant, Free-Floating-Zonen einzurichten, in denen das Abstellen des Rades auch außerhalb der Stationen und von definierten Hauptstraßen gegen Aufpreis möglich sein wird. Dies kann weitere Nutzungspotentiale freisetzen und die Bedeutung des Radverkehrs auf kurzen Strecken erhöhen.

Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit

In Zeiten von Digitalisierung, Radschnellwegen und Intermodalität bietet das Metropolradruhr eine große Chance zur Stärkung einer umweltverträglicheren Mobilität in unseren Städten. Gerade in dicht besiedelten Regionen wie dem Ruhrgebiet ist Bike Sharing, gekoppelt an eine passend ausgebaute Infrastruktur, eine wirkliche Alternative zum autobasierten Individualverkehr. Eine stetig wachsende Nachfrage und Innovationen wie neue Räder im System und Free-Floating-Zonen versetzen uns auch zukünftig in die Lage, das enorme Potenzial des Fahrradverleihsystems in unserer Region auszuschöpfen. Politik, Verkehrsunternehmen und die anderen Akteure sollten diese Chance nutzen und in klimafreundliche Mobilität investieren.

Mareike Rauchhaus, nextbike

Leihräder am Dortmunder Bahnhof. Foto: nextbike

Die bisherigen Ausleihstationen werden zukünftig von virtuellen Stationen abgelöst. Foto: nextbike



Emissionsfreie Innenstadt Dortmund

Kampagne soll zum UmsteiGERN motivieren



*Aktionstafel: Zahlreiche Bekenner*innen für eine emissionsfreie Innenstadt haben das Aktionslogo mit ihrem individuellen GERN-Schriftzug ergänzt. Foto: Stadt Dortmund*

„UmsteiGERN. Du steigst um. Dortmund kommt weiter.“ – mit diesem Slogan sollen möglichst viele Dortmunder*innen motiviert werden, sich mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen. Damit das gelingt, sucht die Stadt Dortmund im Rahmen des Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt Botschafter*innen, die mit ihren persönlichen Geschichten zu ihrer Verkehrsmittelwahl für klimafreundliches Mobilitätsverhalten werben: Pendler*innen, die bereits Park+Ride nutzen, Radfahrer*innen oder Fußgänger*innen aus Leidenschaft, überzeugte E-Autofahrer*innen oder routinierte Bus- und Bahnfahrer*innen.

Im Rahmen einer Marketingkampagne, die die Agentur CP/Compartner aus Essen entwickelt hat, setzt die Stadt Dortmund online und auf Werbeflächen in der Stadt die Vielfalt ihrer Botschafter*innen für klimafreundliche Mobilität in Szene. Denn die überzeugendsten Beispiele geben Nachbarn, Mitschüler*innen und Kolleg*innen aus dem näheren Umfeld.

Einmal pro Woche ohne Auto zur Arbeit

67% der Besucher*innen der Dortmunder City sind bereits als Botschafter*innen qualifiziert: Sie gehen regelmäßig zu Fuß oder fahren mit Bus und Bahn, mit dem Fahrrad oder mit dem Elektro-Auto in die Innenstadt. Um die Luftqualität in der Innenstadt spürbar zu verbessern, hat sich die Stadt Dortmund als Ziel gesetzt, diesen Anteil bis zum Ende des Förderprojektes Ende April 2022 auf 75% zu steigern. Erreicht wird dieses Ziel, wenn Autofahrer*innen jede fünfte Autofahrt in die Innenstadt durch einen klimafreundlichen Verkehrsweg ersetzen. Das bedeutet: einmal pro Woche für den Weg zur Arbeit das Auto oder das Motorrad stehen zu lassen.

„Mit der Kampagne zum UmsteiGERN wollen wir diejenigen zu umweltbewusstem Verkehrsverhalten motivieren, die Wege aufgrund der Entfernung oder guter ÖPNV-Anbindungen auch



Präsentieren die UmsteiGERN-Aktionsmarke (v.l.n.r.): Projektleiter Andreas Meißner, DSW21-Marketingleiter Dr. Heinz-Josef Pohlmann und Planungsdezernent Ludger Wilde. Foto: Stadt Dortmund / Roland Gorecki

bequem zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bus und Bahn oder elektrisch zurücklegen können, denen diese Möglichkeiten aber nicht immer bewusst sind“, erläutert Ludger Wilde, Dezernent für Umwelt, Planen und Wohnen der Stadt Dortmund. Deshalb ruft er möglichst viele Dortmunder*innen sowie Pendler*innen nach Dortmund auf, Botschafter*innen für UmsteiGERN zu werden.

Aktionstafel zum GERN-Schreiben

Bis zum öffentlichkeitswirksamen Auftakt der UmsteiGERN-Kampagne voraussichtlich im Juni 2020 lädt eine Aktionstafel mit dem Kampagnenlogo im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund zum GERN-Schreiben ein. Auf einer ca. 2 x 2 m großen Stellwand haben schon zahlreiche Bekenner*innen zu einer emissionsfreien Innenstadt das Aktionszeichen UmsteiGERN mit ihrem individuellen Schriftzug ergänzt.

Weitere Informationen

Weitere Informationen und Bewerbungsmöglichkeiten für Botschafter*innen zum UmsteiGERN gibt es unter www.umsteigern.de oder per Mail an umsteigern@dortmund.de.

Die UmsteiGERN-Kampagne ist eine von 16 Maßnahmen des Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt. Ziel ist es, durch Verringerung des Kfz-Verkehrs die Treibhausgasemissionen in der Innenstadt zu reduzieren. Die Europäische Union und das Land Nordrhein-Westfalen unterstützen die 16 Maßnahmen des Förderprojektes mit rd. 6,4 Mio. Euro aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Die Stadt Dortmund trägt 1,4 Mio. Euro dazu bei.

*Heike Thelen, Stadt Dortmund,
Projektteam Emissionsfreie Innenstadt*

Lehrerfortbildung in Bonn

Theorie und Praxis zur Organisation von Fahrradtouren



Im Praxisteil wurde eine Fahrradtour mit Schülerinnen und Schülern durchgeführt.

Im Bonner Beethoven-Gymnasium fand 2019 eine Fortbildung für Lehrerinnen und Lehrer der weiterführenden Schulen in Bonn statt. Die Fortbildung sollte den interessierten Lehrerinnen und Lehrern das Wissen und das Handwerkszeug mitgeben, um Fahrradtouren mit den Schülerinnen und Schülern zu planen und durchzuführen. Es nahmen insgesamt zehn Lehrerinnen und Lehrer aus Haupt-, Real- und Gesamtschulen sowie aus Gymnasien teil. Durchgeführt wurde die Fortbildung von Dr. Achim Schmidt von der Kölner Sporthochschule.

Dr. Schmidt stellte in einem ersten, theoretischen Teil die Vorschriften vor, die bei der Durchführung von Radtouren beachtet werden müssen. Er ging auch auf das Thema Sicher-

heit und Recht ein und beantwortete viele Fragen, die sich den anwesenden Lehrerinnen und Lehrern in der Praxis schon oft gestellt hatten. Weiterhin erläuterte Dr. Schmidt die Voraussetzungen der Schülerinnen und Schüler in motorischer, entwicklungsphysiologischer und entwicklungspsychologischer Hinsicht, weil diese eine wichtige Basis für eine gute Planung darstellen.

Nach der Theorie folgte ein Praxisteil

Der zweite Teil der Fortbildung war der Praxis gewidmet. Mit den Schülerinnen und Schülern einer Klasse 10 verdeutlichte Dr. Schmidt in der Praxis, was er vorher theoretisch erklärt hatte. Es war beeindruckend, mit wie viel Erfahrung und Freude Dr. Schmidt bei der Sache war und auch anfangs skeptische Schülerinnen und Schüler mitgerissen und eingebunden hat.

Den Schülerinnen und Schülern und den Teilnehmerinnen und Teilnehmern hat der Tag großen Spaß gemacht und auch Dr. Schmidt war vom Engagement der anwesenden Lehrerinnen und Lehrer sehr angetan.

Die Veranstaltung wurde vom Zukunftsnetz Mobilität NRW und vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg finanziert und sollte wegen des Erfolges der Fortbildung auch 2020 wieder stattfinden. Leider hat dann Corona einen Strich durch die Rechnung gemacht. Einer Wiederholung steht für 2021 nichts im Wege, soweit das Interesse der Lehrerinnen und Lehrer da ist.

Marlies Koch, Stadt Bonn

Fahrradförderung für Kinder in Düsseldorf

Radübungsplatz auf dem Anna-Spielplatz eröffnet

Ein Radübungsplatz für Kinder ist auf dem Anna-Spielplatz an der Annastraße in Pempelfort angelegt worden. Auf der neu geschaffenen Fläche können Kinder gefahrlos das Zurechtfinden im Straßenverkehr ausprobieren und spielerisch die Bedeutung von Fahrbahnmarkierungen, Zebrastreifen und Verkehrszeichen erfahren. Der Parcours ist bereits Ende Oktober 2019 durch die Bezirksvertretung 1 gemeinsam mit den Kindern, Eltern und Spielplatzbetreuern eingeweiht worden.

Bezirksbürgermeisterin Marina Spillner: „Wir wissen, dass die Veranstaltungen zum Petit Départ ein voller Erfolg sind. Kinder lieben das Radfahren. Damit sie sich sicher im regen Straßenverkehr in Pempelfort verhalten können, brauchen sie einen geschützten Ort zum

Üben. Entstanden ist ein wunderbarer Parcours mit leichtem Gefälle, den die Kinder sofort in Beschlag genommen haben. Auch die Eltern sind begeistert, der Spielplatz hat eine neue Attraktion gewonnen.“

Die Radübungsstrecke besteht aus einem Kreisverkehr mit zwei zulaufenden Wegen. Um die Fahrbahnmarkierungen aufbringen zu können, musste zunächst die Wegdecke asphaltiert werden. Zwei Zebrastreifen und sechs Verkehrsschilder regeln den Verkehr. Die Bezirksvertretung hat 15.000 Euro für die Realisierung bereitgestellt. Laufräder und kleine Fahrräder können montags, mittwochs und freitags, jeweils von 14 bis 18 Uhr, vor Ort ausgeliehen werden.

Kai-Thomas Fischer, Stadt Düsseldorf



Jeweils v.l.n.r.: Ratsmitglied Philipp Tacer, Spielplatzbetreuer Charles Dietrich und Bezirksbürgermeisterin Marina Spillner eröffneten mit Naima (10), Amin (8) und Mohammed (9) den neuen Übungsplatz auf dem Anna-Spielplatz an der Annastraße in Pempelfort. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Ingo Lammert



Befragung zur Mobilität in Düsseldorf

Verkehrswende nimmt Fahrt auf

Immer mehr Menschen steigen in Düsseldorf auf das Fahrrad. Das belegt eine Befragung zur Mobilität der Technischen Universität Dresden. Archivfoto: Melanie Zanin

Die Verkehrswende ist in Düsseldorf laut der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2018“ der Technischen Universität Dresden in vollem Gange. Die Zahlen der Erhebung belegen, dass sich der Modal Split – die Wahl der Verkehrsmittel – in den vergangenen Jahren zugunsten des Radverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs verändert hat.

Im Vergleich zu den Ergebnissen der Haushaltsbefragung 2013 zeigt sich ein Rückgang der Pkw-Nutzung. Während im Jahr 2013 40% aller Wege der Düsseldorfer mit dem Auto zurückgelegt wurden, sind es 2018 nur noch 36% – ein Minus von vier Prozentpunkten. Im Gegenzug gewinnen sowohl das Fahrrad als auch Busse und Bahnen an Bedeutung. Während 2013 nur 12% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, sind es 2018 16% – plus vier Prozentpunkte. Der Anteil öffentlicher Verkehrsmittel ist von 19 auf 21% – um plus zwei Prozentpunkte – gestiegen. Nur der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege ist von 29 auf 27% – um minus zwei Prozentpunkte – gesunken.

„Die Verkehrswende nimmt Fahrt auf, das belegen die Zahlen der Untersuchung der Technischen Universität Dresden. Wir werden die moderne Verkehrspolitik für Düsseldorf fortsetzen und nicht nachlassen, die Fahrradförderung und den Ausbau des Bus- und Bahnnetzes voranzutreiben. Dass Zufußgehen neben dem Radfahren die gesündeste Fortbewegungsart ist, werden wir zukünftig noch mehr herausstellen“, erklärt Oberbürgermeister Thomas Geisel.

Die Düsseldorfer nutzen zu 64% den sogenannten Umweltverbund, in dem sie 43% der Wege ohne Motorisierung zu Fuß (27%), mit dem Fahrrad (16%) oder mit einem Anteil von 21% mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Das Auto wird auf

36% der Wege als Fahrer oder Mitfahrer genutzt.

Die Analyse der Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr zeigt, dass Wege innerhalb Düsseldorfs noch seltener mit dem Pkw (30%) und dafür häufiger mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (70%) zurückgelegt werden. Insbesondere das Zufußgehen (31%) als auch das Fahrradfahren (19%) gewinnen im Binnenverkehr an Bedeutung.

„Unsere Maßnahmen für den Radverkehr und ein verbessertes Angebot im öffentlichen Nahverkehr in den letzten Jahren zeigen somit erste Erfolge. Das spornt uns natürlich an, noch mehr dafür zu tun“, betonte Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke.

Weiteres Vorgehen

Die vorliegenden Erkenntnisse bilden eine gute Informationsgrundlage über das Mobilitätsverhalten der Düsseldorfer Stadtbevölkerung. Weitere Auswertungen der SrV-2018-Datenbasis werden vom Amt für Verkehrsmanagement vorgenommen, um daraus auch vertiefende Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten der Einpendler nach Düsseldorf zu gewinnen.

Die Ergebnisse bilden die Basis zur Aktualisierung des Verkehrsmodells und fließen in die zweite Stufe des Mobilitätsplans D ein, dem integrierten Mobilitätskonzept für Düsseldorf. Nachdem zunächst Ziele und Strategien für den zukünftigen Verkehr in Düsseldorf entwickelt wurden, werden nun darauf aufbauend in der zweiten Stufe der Aufstellung – im Dialog mit der Stadtgesellschaft – mehrere Projekte und Handlungskonzepte erarbeitet.

Kai-Thomas Fischer, Stadt Düsseldorf

Wissenschaftliche Begleitung beim Ausbau des Radhauptnetzes in Düsseldorf

Fahrradfahrer geben der Radwegeführung an Klever und Jülicher Straße nach dem Umbau deutlich bessere Noten



Insbesondere die Breite der Radverkehrsanlagen wurde positiv bewertet. Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement



Bei einer Befragung erhielt die Radwegeführung an Klever und Jülicher Straße nach dem Umbau von Fahrradfahrern deutlich bessere Bewertungen, Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

Die Entwicklung des stadtweiten Radhauptnetzes der Stadt Düsseldorf wird durch das Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik der Bergischen Universität Wuppertal wissenschaftlich begleitet. Ziel ist es, die Wirkung der Umgestaltungsmaßnahmen im Vorher-nachher-Vergleich beurteilen zu können.

Die „Nachher-Befragung“ der im letzten Jahr neu eingerichteten Radverkehrsanlagen auf der Klever Straße und auf der Jülicher Straße ergab nun, dass diese von den Fahrradfahrenden gut angenommen und positiv bewertet werden. Das ergab eine Umfrage der Bergischen Universität Wuppertal im Auftrag des Amtes für Verkehrsmanagement vom Herbst 2019.

Ob die Fahrradfahrenden mit dem neuen Radweg zufrieden sind, wollte die Stadt wissen: Insgesamt 274 Fahrradfahrende wurden vor Ort befragt. Die Ergebnisse stimmen die Verkehrsplaner positiv: „Dass die Fahrradfahrenden mit dem neuen Radweg sehr zufrieden sind, zeigen die Ergebnisse einer Vorher-nachher Befragung, die die Bergische Universität Wuppertal für uns vorgenommen hat“, erklärt Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke.

Die neue Radverkehrsanlage wird nach dem Umbau von den Fahrradfahrenden in Düsseldorf sehr gut bewertet:

- Die Führung für den Radverkehr entlang der Straße und an Kreuzungen wurde nach dem Umbau von mehr als 50% der Befragten mit „gut“ oder „sehr gut“ bewertet. Zum Vergleich: Vor dem Umbau gaben weniger als 3% der Befragten solch positive Bewertungen ab.
- Insbesondere die Breite der Radverkehrsanlagen wurde positiv bewertet. 80% der Befragten bewerteten diese mit „gut“ oder „sehr gut“.

- 86% der Befragten bewerteten die Radverkehrsführung nach dem Umbau mit „besser“ oder „viel besser“.

Die Radverkehrsanlage wird nach dem Umbau von den Fahrradfahrenden in Düsseldorf als sicherer empfunden:

- Die Frage, wie sicher sich die Fahrradfahrenden auf der Radverkehrsanlage fühlen, wurde nach dem Umbau im Durchschnitt mit der Schulnote 2,3 beantwortet (vorher 4,2).
- Als Gründe werden die neuen Radverkehrsanlagen sowie kaum Konflikte mit dem Autoverkehr genannt.
- Bei der Nachfrage, warum diese Straße nur selten oder gar nicht benutzt wird, ist die Antwort „Diese Straße ist mir zu unsicher“ nach dem Umbau um sechs Prozentpunkte auf 11,9% gesunken.

Die Infrastruktur wird inzwischen nicht mehr als Problem angesehen. Weiterhin kritische Punkte sind für die Befragten Konflikte mit parkenden Fahrzeugen (134 Nennungen), zu hohe Verkehrsstärken (54 Nennungen) und unsichere beziehungsweise zu viele Kreuzungen (51 Nennungen).

Positiv zu verzeichnen ist, dass die Befragten die Gesamtentwicklung des Radverkehrs in Düsseldorf mit der Schulnote 2,7 benotet haben. Bei einer Befragung im Jahr 2015 war es noch eine 3,7.

Die Ergebnisse der Befragung stehen online zur Verfügung unter: www.duesseldorf.de/radschlag/radhauptnetz/wissenschaftliche-begleitung.html

Kai-Thomas Fischer, Stadt Düsseldorf

Neue Rekordzahlen für den Radverkehr in Köln

Fast 13 Millionen Radfahrende im Jahr 2019

Die Kölnerinnen und Kölner haben es erneut geschafft, ihren Rekord an Radfahrten im Vergleich zum Vorjahr zu schlagen. Dieses Jahr sind es 2–3% mehr als 2018, insgesamt 12.815.837 Radfahrende an den zwölf Dauerzählstellen – und das trotz des Spitzensommers 2018.

Besonders positiv sind die Zählungen an der Bonner Straße. Hier ist der Radverkehr im Vergleich zu 2018 um 12% auf 1.075.093 Radfahrende gestiegen. Der Autoverkehr ist um 11% auf 3.136.700 Autos gesunken. Der Trend hin zum Fahrrad wird hier sehr deutlich.

Beim Vergleich der Sommermonate April bis September mit den Wintermonaten Januar bis März und Oktober bis Dezember fällt auf, dass von denen, die im Sommer Rad fahren, bis zu 70% auch im Winter fahren. Dies bestätigt, dass die Kölnerinnen und Kölner ihr Fahrrad als Hauptverkehrsmittel nutzen, voll in ihren Alltag integrieren und nicht nur Schönwetter-Radlerinnen und -Radler sind.

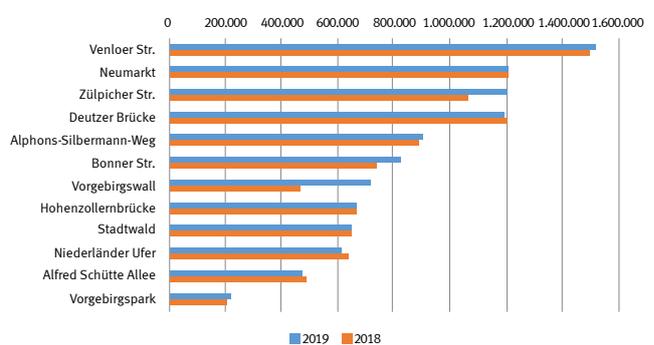
Durch Veränderungen der Straßenraumgestaltung erreichte die Stadt Köln in der Zülpicher Straße eine Verbesserung der Radverkehrsführung. Hier gab es ein Plus von 13,2%. Zu einem Rückgang der Radverkehrszahlen kommt es am Niederländer Ufer mit einem Minus von 4,5%, da hier die Radverkehrsführung durch den temporären Umbau der Mülheimer Brücke gestört ist. Dennoch gibt es an sieben von zwölf Dauerzählstellen (Bonner Straße, Alfred-Schütte-Allee, Vorgebirgspark, Stadt-

wald, Venloer Straße, Deutzer Brücke und Vorgebirgswall) absolute Spitzenwochenwerte in den Monaten Juni oder Juli 2019 seit Inbetriebnahme der jeweiligen Zählstelle.

Insgesamt dokumentiert die Stadt Köln durch die Zählstellen Deutzer Brücke, Hohenzollernbrücke, Neumarkt und Zülpicher Straße, die bereits seit zehn Jahren in Betrieb sind, eine durchschnittliche konstante Steigerung des Radverkehrs von 2,5% pro Jahr.

Christin Mathea, Stadt Köln

Radverkehrszahlen Jan.–Sep. 2018 und 2019



Auswertung Dauerzählstellen 2018 und 2019 (Zülpicher Straße 2019 mit Hochrechnungsfaktoren)

Neues Poster wirbt für Radverkehr in Köln

Im Mai 2020 wurden in Köln in den Citylight-Vitrinen Poster mit dem Radfahrstreifen auf dem Sachsenring aufgehängt. Für den Radfahrstreifen wurde letztes Jahr eine Kfz-Spur umgewandelt, diese Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzeptes Innenstadt. Für 14 Tage hingen 290 Plakate in der gesamten Stadt verteilt.

Peter Lemke, Stadt Köln



Wir sind  UNTERNEHMEN
FAHRRAD!

 **AGFS**

BARMER

busch+müller

 **naturstrom**
ENERGIE MIT ZUKUNFT

 **ORTLIEB** WATERPROOF

 **PAUL LANGE & CO**
BIKEPARTS AND MORE

ROSE
CYCLE YOUR WAY

 **SCHWALBE**

 **SKS**
GEMERT

VSF. für Mensch
und Rad

 **wsm**
QUALITÄT IN METALL

Unternehmen FahrRad! erprobt E-Scooter

Letzte Sitzung fand in Köln statt

Das strategische Bündnis umfasst aktuell zwölf Unternehmen und Verbände aus der Fahrradwirtschaft. Das gemeinsame Ziel ist selbstverständlich die Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Im Herbst 2019 trafen sich die Vertreterinnen und Vertreter der Mitglieder von Unternehmen FahrRad! in Köln. Neben Vorträgen zur Mikromobilität und Mobilität im ländlichen Raum und dem üblichen Austausch untereinander stand eine Fahrt mit dem E-Scooter auf dem Programm. Wer hätte gedacht, dass fast keiner der 15 Personen zuvor darauf gefahren war!? Nach einer Einweisung des E-Scooter-Anbieters mit den nötigen Sicherheitsvorkehrungen führten Jürgen Möllers, Hendrik Weischet und Fabian Fohlmeister von der Stadt Köln die Gruppe entlang der Kölner Ringe durch den Straßenverkehr. In der Südstadt präsentierten sie die neu eingerichtete Mobilsta-

tion mit Carsharing-Fahrzeugen, Leihrädern, Lastenleihrädern und Fahrradabstellplätzen. Damit soll den Bürgerinnen und Bürgern wohnortnah der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln vereinfacht und Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos gefördert werden, denn bereits heute leben im Severinsviertel 60% der Haushalte autofrei. Nach einer knapp 7 km langen E-Scooter-Tour durch Köln hatten die Mitglieder von Unternehmen Fahrrad! den Härtestest bestanden und gingen mit neuen Fahr-Erlebnissen auseinander.

Ausblick: Im September 2020 treffen sich die Mitglieder von Unternehmen FahrRad! in Düsseldorf, welche Themenschwerpunkte dort inhaltlich und praktisch angegangen werden, erfahren Sie in der nächsten nahmobil-Ausgabe.



Unterwegs mit E-Scootern



Erste Testfahrten zur Eingewöhnung (Christine Fuchs, AGFS)

„18 Maßnahmen gegen Corona“

VSF-Fahrradhändler*innen öffnen ihren Verkauf mit spezifischem Schutzkonzept

Besten Kundenservice bieten und gleichzeitig die gesetzlichen Corona-Schutzvorgaben umsetzen – wie das zusammengeht, hat der VSF in einem umfangreichen Maßnahmenpapier für Händler beschrieben.

Auch Fahrradhändler *innen waren vom Corona-Lockdown betroffen. Zwar durften Fahrradwerkstätten (Handwerk) in allen Bundesländern geöffnet bleiben, die Ladenlokale bzw. Verkaufsräume mussten – mit Ausnahme von Berlin, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern – jedoch über Wochen schließen.

Beim fast bundesweiten „Re-Start“ am 21. April 2020 konnten sich die Fachhändler*innen auf ein für den Fahrradhandel geschriebenes Maßnahmenpapier stützen. In diesem VSF-Papier wurden die gesetzlichen Auflagen aufgegriffen und die besonderen Bedingungen eines Fahrradladens berücksichtigt.

18 konkrete Handlungsempfehlungen gaben den Händler*innen Sicherheit und Orientierung: Sehr konkret beispielsweise zum Einlass der Kund*innen ins Geschäft, zur Wegeleitung in den Verkaufsräumen, zur Trennung der Geschäftsbereiche (Verkauf/Werkstatt) oder zur Organisation der Kassen- bzw. Beratungstresen. Grundlegender beispielsweise zur Online-Vorabberaterung (um die notwendige Verweildauer der Kund*innen im Laden zu reduzieren), zur Beratung nach Termin, zur kontaktlosen Radanpassung oder zur sicheren Durchführung von Probefahrten.

Fahrradhandel: „Garant für Nahmobilität“

Die 18 Handlungsempfehlungen wurden über die Branchenmedien bekannt gemacht und so auch an Fahrradhändler*innen weitergegeben, die nicht Mitglied im VSF sind. Dem umsetzungstarken Maßnahmenpapier für Händler*innen ging ein Brief an die Ministerpräsident*innen und Wirtschaftsminister*innen der Länder voraus. In diesem beschreiben der VSF und weitere Verbände der Fahrradbranche schon Anfang April 2020 den Fahrradhandel als „Garant für Nahmobilität“ und legen gegenüber der Politik modellhaft dar, wie der Verkauf von Fahrrädern, E-Bikes und Zubehör unter diesen streng kontrollierten Bedingungen und unter Einhaltung der Hygienevorschriften des RKI möglich wäre.

Der große Zuspruch der Kund*innen nach dem „Re-Start“ lässt sicher den Schluss zu, dass die gegenüber der Politik vorgeschlagenen und von den Fachhändlern*innen umgesetzten Maßnahmen zumindest aus der Perspektive der Verbraucher*innen verständlich, wirkungsvoll und hinreichend sind.

Dirk Sexauer, VSF e.V.

Fünf Fragen an ...

Lothar Könekamp – Geschäftsführer der Radlager Nirala Fahrradladen GmbH in Köln-Nippes

Frage: „Was ist bei Euch im Fahrradladen seit der Wiedereröffnung am 21. April 2020 los?“

Seit dem der Verkauf wieder erlaubt ist, ist richtig viel los –



deutlich mehr als sonst. Ich denke, dass Corona schon dazu beiträgt ... Die Menschen meiden Busse und Bahnen und haben eine andere Urlaubsplanung. Aber auch ohne Corona ist die Zeit einfach gekommen, in der die Menschen mehr Fahrräder kaufen und zu uns kommen. Das merken wir! Insgesamt stehen die Zeichen in Richtung Fahrradfahren, auch in den Städten. Fahrradfahrer postulieren stärker ihre Rechte und bekommen diese zum Teil auch durchgesetzt.

Frage: „Was ist anders als vor Corona?“

Die Kunden sind eindeutig entschlossener und sagen häufiger „Okay, dann mache ich das jetzt“. Dass sie sich schneller entscheiden, liegt vielleicht auch daran, dass es derzeit nicht so gemütlich ist bei uns im Laden und die nächsten Kunden bereits „Schlange stehen“. Spürbar ist, dass die Aufmerksamkeit dem anderen gegenüber größer geworden ist und die Kunden „schlechte Nachrichten“ – etwa, dass es in der Werkstatt Wartezeiten gibt – gelassener hinnehmen. Die größte Veränderung ist offensichtlich aber, dass mehr Menschen für sich erkannt haben: „Hey, Fahrradfahren ist cool!“.

Frage: „Welche Maßnahmen zum Schutz der Kunden und des Teams habt ihr ergriffen?“

Da sind wir „generalstabsmäßig“ vorgegangen: Wir haben einen ewig langen Verhaltensplan für das Team aufgestellt, der sich an den Vorgaben des RKI und den Empfehlungen des VSF orientiert. Darin regeln wir etwa das Verhalten hinter der Theke, in der Teeküche und in der Pause, wir legen die einzuhaltenden Abstände gegenüber den Kunden und den Kollegen fest, wir beschreiben das Vorgehen in der Werkstatt. Das Team hat diese Vorgaben unterschrieben und wir sprechen permanent darüber. Es ist ein ständiger Verbesserungsprozess und wir lernen täglich dazu.

Für unsere Kunden haben wir im Eingangsbereich eine Fahrradampel installiert, die wir von der Theke aus bedienen können und die anzeigt, wann Kunden in den Laden kommen dürfen. Wir desinfizieren regelmäßig – ganz besonders die Kontaktstellen an den Fahrrädern –, wir haben Abstandslinien und Plexiglasscheiben vor den Theken, und wir tragen natürlich alle Mundschutz!

Frage: „Worin liegt momentan die größte Herausforderung für dich und das Team?“

Diszipliniert zu bleiben und auch guten alten Kunden nicht die Hand zu geben, die nötige Distanz zu wahren und nicht eng aneinander vorbeizuhuschen ... Das ist echt schwer! Ebenso im Kundenkontakt die Distanz zu vergrößern – von einem auf zwei Meter –, immer wieder einen Schritt zurückzugeben und deutlich zu machen „Nehmen Sie es nicht persönlich, ich mag Sie gerne und gerade deshalb will ich Abstand halten“!

Frage: „Gibt es bezogen auf Dein Fachgeschäft auch positive Aspekte?“

Hmm ... nicht wirklich: Normalerweise arbeiten wir bei uns im Fahrradladen wie die Feuerwehr: Ein Kunde kommt, es gibt eine neue Situation und auf die reagieren wir sofort. Jetzt ist das deutlich anders – wir kommunizieren sehr viel stärker über das Telefon und via Mail. Das ist für uns sehr ungewohnt – aber vielleicht auch eine Chance! Wir sammeln gerade Erfahrungen,

was geht und was nicht geht. Das könnte uns helfen, unser Geschäft in diese Richtung stärker auszubauen. Der direkte Kontakt ist und bleibt für mich jedoch das Wichtigste, um den Kunden davon zu überzeugen, dass wir die „Good Guys“ mit der großen Kompetenz sind.

Das Interview führte Dirk Sexauer, VSF e.V.

„Finde deine Berufung“!

Breites Bündnis der Fahrradbranche stellt Berufe-Website vor

VSF. für Mensch und Rad

Seit April 2020 präsentiert sich die Fahrradbranche mit über 80 Berufen unter www.fahrrad-berufe.de.

Interessierte Schulabgänger, Jobsuchende und Quereinsteiger finden auf der neuen Website www.fahrrad-berufe.de eine ansprechende und informative Plattform, um die abwechslungsreiche Fahrradbranche erstmalig oder genauer kennen zu lernen. In den Rubriken „Handwerk“, „Kopfwerk“ und „Mundwerk“ stellen sich über 80 unterschiedliche Berufe vor.

Mit der Fahrradberufe-Seite verbinden ihre Vordenker*innen zwei große Ziele: Die Seite soll einen wichtigen Beitrag dazu leisten, mehr (junge) Menschen als bisher für eine berufliche Tätigkeit in der Fahrradbranche zu interessieren und gezielt Fachkräfte für die Branche gewinnen.

Vor der Corona-Krise herrschte in der Fahrradwirtschaft dazu weitgehende Einigkeit: Der Mangel an qualifizierten Fachkräften stellt die größte Konjunkturbremse dar und verhindert in vielen Unternehmen ein stärkeres Wachstum.

Seit Jahren schon waren die relevanten Akteure der Fahrradwirtschaft daher zu diesem Thema im Austausch. Im Jahr 2019 endlich gelangte das Thema ganz oben auf die Branchen-Agenda – aus losen Ideen wurde eine gemeinsame Planung.

Angeschoben durch die Arbeitsgruppe „Zukunftswerkstatt Fahrradhandel“ entschlossen sich die Partner der ersten Stunde dazu, Geld in die Hand zu nehmen und loszulegen. Das Vorhaben: ein unabhängiger und übergreifender Internetauftritt für die gesamte Fahrradbranche, auf der die Attraktivität und Vielfalt der Tätigkeiten und die enormen beruflichen Chancen erlebbar werden.

„Die Branche wurde bis dato als potenzieller Ausbildungssektor und Berufsfeld kaum wahrgenommen. Die Außendar-

stellung blieb trotz bester Voraussetzungen weit hinter ihren Möglichkeiten. Das wollen wir mit der neuen Website ändern – und ich bin sehr zuversichtlich, dass uns das auch gelingen wird. Denn die Megathemen unserer Zeit – gesundes Leben, Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Mobilitätswende – geben uns gerade mächtig Rückenwind“, so Uwe Wöll, Leiter der Kampagne.

Seit April 2020 ist die Branchenseite online. Die ersten Auswertungen zur Nutzer-Statistik stimmen die 16 Partner aus Industrie, Fachhandel und Verbänden – darunter neben dem VSF e.V. auch die weiteren Mitglieder von Unternehmen Fahrrad! der AGFS Paul Lange & Co, Schwalbe und Rose – sehr positiv.

Auf der Website können sich interessierte Schulabgänger, Jobsuchende und Quereinsteiger über mehr als 80 Berufe informieren. Diese finden sich in den Kategorien „Kopfwerk“, „Handwerk“ und „Mundwerk“. Unter „Menschen“ berichten begeisterte „Radprofis“ von ihren Wegen in die Branche und von ihren aktuellen Jobprofilen. Durchgehend zielt die Seite auch auf Frauen ab, da diese in der Fahrradbranche immer noch stark unterrepräsentiert sind.

Die Website www.fahrrad-berufe.de ist das Herzstück eines darüber hinausgehenden Konzepts: Mit der Online-Stellung wurde zeitgleich eine umfangreiche Google-Adwords-Kampagne gestartet. Diese verfolgt das Ziel, potenziell Interessierte im Netz auf die Website hinzuweisen und zum Besuch der Seite zu bewe-

gen. Weiterhin werden die bestehenden Jobbörsen der Branche in die www.fahrrad-berufe.de integriert. Zudem wird der Bekanntheitsgrad der Seite durch Social-Media-Aktivitäten und Werbeaktionen spürbar erhöht. Ganz im Sinne des Kampagnen-Slogans: „Finde Deine Berufung“!

Stephan Fuchs, VSF e.V.



Unter www.fahrrad-berufe.de ist der neue Berufe-Finder erreichbar.

Busch + Müller: Verantwortungsvoll, solidarisch und flexibel in Krisenzeiten

busch+müller

Der Meinerzhagener
Fahrradlicht-Hersteller
Busch + Müller sah sich

Mitte März 2020 wie viele Firmen in Deutschland vor große Herausforderungen gestellt. Die Corona-Krise spitzte sich zu und mit ihrer dynamischen Entwicklung warfen sich beinahe täglich neue Fragen auf. Eine Firma mit 250 Mitarbeitern, die von der Entwicklung über die komplette Fertigung bis zum Verkauf und Versand alles unter einem Dach vereint – das war keine einfache Ausgangslage, um die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitskräfte sicherzustellen und den neuen Anforderungen zu entsprechen.

Dank der Flexibilität, Kollegialität und Vernunft in allen Abteilungen, von den Vorgesetzten bis zu den Mitarbeitenden, war ein Kraftakt möglich: Die gesamte Firma wurde in zwei Teams aufgeteilt. Durch die Einführung neuer Schichten und Heimarbeitsplatzlösungen sowie die konsequente Trennung von Arbeits- und Pausenzeiten sowie Toilettenanlagen wurde sichergestellt, dass Team A und Team B sich fortan nicht mehr physisch begegnen konnten, nur noch telefonisch oder digital. Im Falle einer Quarantäne würde so nur ein Team „außer Gefecht gesetzt“ und nicht gleich die gesamte Firma. Auf diese Weise lief der Betrieb mit unveränderter Kapazität weiter, obwohl eigentlich nichts mehr so war wie zuvor.

Dazu kam selbstverständlich ein umfangreiches Paket an Hygiene- und Abstandsmaßnahmen wie Desinfektionsstationen, der Einsatz von Gesichtsmasken und Bodenmarkierungen.

Neben dem gesundheitlichen Aspekt musste das Thema der plötzlich wegbrechenden Aufträge und dadurch entstehenden

Überkapazitäten gelöst werden. Die vorübergehende Schließung von Fahrradgeschäften und einiger Fahrrad- und Motorradhersteller führte zu Verschiebung und massiver Stornierung vorhandener Kundenbestellungen. Als Reaktion führte Busch + Müller stufenweise Kurzarbeit in den meisten Abteilungen ein.

Als Unterstützung und Zeichen der Solidarität für den Einzelhandel stellte Busch + Müller nach Ostern jedem seiner registrierten Fahrrad-Fachhändler kostenlos einen Akku-LED-Scheinwerfer zur Verfügung, was für etwas Liquidität in einnahmeschwachen Zeiten sorgen sollte. Ebenfalls enthalten war ein Set mit gängigen Ersatzteilen für den Werkstattbetrieb.

Sebastian Göttling, BUMM



Die innerbetrieblichen Abläufe werden von der Corona-Pandemie bestimmt. Foto: bumm

Branchenumfrage: Fahrradbranche optimistisch

Corona-Pandemie bereitet nur kurzfristig Sorgen



Die Verbände der Fahrradwirtschaft BVZF, VSF und ZIV haben gemeinsam mit den Fachmedien Velobiz, SAZ Bike und Radmarkt eine große Branchenumfrage zu den Auswirkungen der Corona-Krise durchgeführt. Die Ergebnisse belegen, dass die Branche zwar spürbar von der Krise getroffen wurde, jedoch insgesamt optimistisch in die Zukunft blickt, sofern es nicht zu einem weiteren Lockdown oder Lieferengpässen kommt.

Hersteller und Distributoren

Siegfried Neuberger, Geschäftsführer des Zweirad-Industrie-Verbandes, ist erleichtert, dass nur sehr wenige Unternehmen (3,5%) aus dem Bereich Hersteller, Großhandel und Distributoren Arbeitsplätze infolge der Corona-Krise abbauen mussten. „Für etwa ein Viertel der Firmen hat sich zudem die Auftragslage bereits wieder normalisiert, weitere 45% rechnen mit ei-

ner Normalisierung ab dem dritten Quartal dieses Jahres“, so Neuberger weiter.

Handel

Dirk Sexauer, Geschäftsführer im Verbund Service und Fahrrad (VSF e. V.) beschreibt die Situation für den Einzelhandel: „In den Fahrradgeschäften wirken sich die Folgen der Corona-Krise direkt und unmittelbar aus. Müssen die Geschäfte schließen, bricht der Umsatz sofort weg; wenn wieder verkauft werden darf, kann bei entsprechender Nachfrage rasch hochgefahren werden. Insofern waren die schnellen Hilfen zur Überbrückung von Liquiditätseinpässen ein wichtiger Beitrag für den Fahrradhandel, denn die Schließung betraf ausgerechnet das für den Umsatz immens wichtige Frühjahr. Demnach wurden die Soforthilfen auch von mehr als der Hälfte der Unternehmen genutzt (59%) und Kurzarbeit zu rund 40%, während auf Kredite deutlich weniger zurückgegriffen wurde (18%).“

Dienstleistungen

Wasilis von Rauch, Geschäftsführer des Bundesverbandes Zukunft Fahrrad zieht ein insgesamt optimistisches Fazit: „Corona hat die Dienstleister getroffen, weil mit dem Fahrradhandel der zentrale Vertriebskanal zur Hochsaison schließen musste. Zahlreiche Unternehmen haben Kurzarbeit beantragt (30%) oder Soforthilfen in Anspruch genommen (52%). Arbeitsplätze abgebaut haben 8%, immerhin 11% befürchten, es noch tun zu müssen. Das Fahrrad hat als krisensicheres Verkehrsmittel jedoch auch neue Zielgruppen überzeugt und befindet sich im Aufwind – die große Mehrheit der Dienstleister (69%) erwartet für 2020 insgesamt den gleichen oder höheren

Umsatz als 2019 und eine baldige Normalisierung des Absatzes. Besonders das Dienstrad-Leasing hat bereits stark an Fahrt aufgenommen.

In allen Bereichen wird zukünftig der Digitalisierung ein größeres Gewicht beigemessen werden.

Das Fahrrad als unentbehrliches Verkehrsmittel vor, während und nach Corona

Die Corona-Krise zeigt sehr deutlich, dass das Fahrrad ein unentbehrlicher Bestandteil moderner Mobilität ist. Sehr viele Menschen sind aus dem öffentlichen Nahverkehr auf Alternativen umgestiegen – viele von ihnen aufs Fahrrad. Gerade für sie ist die aktuelle Fahrradinfrastruktur an vielen Orten unzureichend. Passend dazu wurde in der Umfrage deutlich: Händler, Hersteller und Dienstleister fordern vor allem gute Infrastruktur und ein fahrradfreundliches Verkehrsklima als zentrale Voraussetzungen für ihren wirtschaftlichen Erfolg. Der öffentliche Raum muss fairer aufgeteilt werden, einige Städte, wie z.B. Berlin machen es vor. Nur so kann verhindert werden, dass Corona-bedingt noch mehr Menschen ins eigene Auto steigen und der städtische Verkehr zum Erliegen kommt.

Deshalb unterstützen die beteiligten Verbände das Bündnis #MobilPrämieFürAlle und fordern, die Debatte um Förderungen der Autoindustrie breiter zu führen. Es muss darum gehen, einen gesunden und klimagerechten Verkehr zu fördern. Dazu gehören Bus und Bahn, Fußverkehr und das Fahrrad.

BVZF, VSF und ZIV

Energie mit Zukunft: die NATURSTROM AG

Betreiber des Lastenrad-Verleihsystems Donk-EE / Neu bei Unternehmen FahrRad!



Entwickelt wurde die Idee für Europas größtes innerstädtisches E-Lastenrad-Sharing-System vom Öko-Energieversorger NATURSTROM AG.

Schon seit der Gründung 1998 steht NATURSTROM für eine saubere Energieversorgung jenseits von Atom- und Kohlekraft und bringt immer wieder als Vorreiter die Energiewende voran. Mit mehr als 250.000 Haushalts-, Gewerbe- und institutionellen Kunden gehört das Unternehmen zu den führenden unabhängigen Anbietern von Strom, Gas und Wärme aus erneuerbaren Energien. Außerdem setzt NATURSTROM auf den konsequenten Ausbau der erneuerbaren Energien in Deutschland und betreibt zahlreiche Windenergie-, Photovoltaik- und Biomasseanlagen. Daneben entwickelt und realisiert das Unternehmen innovative Nahwärme-, Mieterstrom- und Quartierskonzepte und ist im Bereich Elektromobilität aktiv.

NATURSTROM bewegt

NATURSTROM bietet vielfältige Lösungen rund um klima- und umweltschonende Mobilität. So beliefert das Unternehmen bereits mehr als 600 öffentlich zugängliche Ladestationen mit Ökostrom und bietet eine eigene Ladekarte für Elektrofahrzeuge an. Durch Kooperationen mit Automobilherstellern wie der BMW AG und Mitsubishi Motors Deutschland, Ladeinfrastrukturdienstleistern und E-Car-Sharing-Anbietern trägt das Unternehmen zur Entwicklung und Verbreitung klima- und umweltschonender Mobilitätskonzepte bei.

Hinter Donk-EE steht die Green Moves Rheinland GmbH, eine Tochter des nachhaltigen Energieversorgers NATURSTROM AG. Das Kofferwort Donk-EE setzt sich zusammen aus Donkey (engl. Esel) und EE für erneuerbare Energien. Denn Donk-EE ist ein leistungsstarker Lastenesel, der ausschließlich mit sauberer Öko-Energie und Muskelkraft angetrieben wird.

NATURSTROM AG



Foto oben:
Christoph Gießing

Fotos Mitte:
Links: Heike Bäsecke, rechts: Nicolai Brügger

Fotos unten:
Links: Ansgar Eilting, rechts: Manh Ngoc Nguyen

Impressum

Herausgeber

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

Vorstand Christine Fuchs

© Köln, Juli 2020

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität

Fachliche Betreuung

PS Planerbüro Südstadt: Büro für urbane Mobilität

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

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

c/o Rathaus Stadt Krefeld

Von-der-Leyen-Platz 1

47798 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

Fax: 0 21 51/86-43 65

E-Mail: info@agfs-nrw.de

www.agfs-nrw.de



Zur Vereinfachung der Lesbarkeit wurde in diesem Magazin teilweise auf eine geschlechtsspezifische Ansprache verzichtet.
Es sind selbstverständlich vorurteilsfrei Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

Wir sind die AGFS

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