



Journal

Thema Raum für Nahmobilität

10

Unterwegs

Rad- und Gehwege-Check
in Bochum und Niederzier

40

Vernetzt

Mobilitätsstationen für
die Multimodalität

28

Angeschlossen

Die Pendlerroute RS1
und die Opeltrasse

**02
23**



NRW.URBAN
Gemeinsam lebendige Räume schaffen



12 **Mit Pedalkraft über'n Eselsberg**
Rad- und Gehwege-Check in Castrop-Rauxel und Bochum



30 **Fahrradfahren auf der Autobahn**
Die Pendlerroute RS1 von Moers bis Hamm



46 **Sharing meets Öffis**
Die WienMobil Stationen der Wiener Linien

- 03 **Editorial**
- 05 **Das Auto als Gast auf unseren Straßen**
Ein Gespräch im niederländischen Venlo
- 10 **Unterwegs**
Zu Fuß und mit dem Fahrrad ans Ziel
- 12 **Mit Pedalkraft über'n Eselsberg**
Rad- und Gehwege-Check in Castrop-Rauxel und Bochum
- 17 **Radverkehrskonzept Bochum**
- 18 **Alltagsverkehr und Anbindung an den Hambach-Loop**
Rad- und Gehwege-Check in Niederzier
- 24 **Ein Kompass zur Nahmobilität**
NRW.URBAN lotst durch Förderrichtlinie Nahmobilität
- 28 **Angeschlossen**
Bewährte Wege mit neuen Trassen verbinden
- 30 **Fahrradfahren auf der Autobahn**
Die Pendlerroute RS1 von Moers bis Hamm
- 36 **Mit dem Rad von Ost nach West**
Die Opeltrasse in Bochum
- 38 **Verkehrsuntersuchungen & mehr: Externe Fachbüros schnell und unkompliziert beauftragen**
Rahmenvertragsinitiative Bauleitplanung Nordrhein-Westfalen
- 40 **Vernetzt**
Mobilitäts-Hubs fördern den Umstieg auf den ÖPNV
- 42 **Mit dem Rad zur Bahn**
Drei gute Ansätze in Münster, Neuss und Coesfeld
- 46 **Sharing meets Öffis**
Die WienMobil Stationen der Wiener Linien



Ludger Kloidt und Henk Brockmeyer
Geschäftsführer von NRW.URBAN

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wie gestalten wir lebenswerte Städte und attraktive Quartiere von morgen? Und wie können integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung dabei zusammenwirken? Dabei geht es nicht darum, neue Straßen für den Autoverkehr zu bauen, sondern Infrastruktur zukunftsgerecht zu planen und intelligente Mobilitätskonzepte auf den Weg zu bringen. NRW.URBAN unterstützt Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen bei der Beantragung von Fördermitteln für Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität, ist beim Ausbau des Radschnellwegs RS1 involviert und spielt über die BahnenflächenEntwicklungsGesellschaft NRW ihre Stärken aus, wenn es um Multi- und Intermodalität sowie die Verknüpfung des ÖPNV mit Quartiersentwicklungen geht. Zu all diesen Themen haben wir in diesem

NRW.URBAN-Journal praxisnahe Berichte und Reportagen erstellt. Außerdem schauen wir in unsere Nachbarländer: Wir waren in den Niederlanden, um uns dort vor Ort ein Bild von innovativen Mobilitätslösungen zu machen und freuen uns über einen Fachbeitrag aus Wien. Dort setzen die Wiener Linien seit 2018 auf die Multimodalität – mit wachsendem Erfolg.

Es ist auch bei uns in Nordrhein-Westfalen deutlich im Straßenbild zu sehen: Das Mobilitätsverhalten der Menschen ändert sich kontinuierlich. Mobilitätsstationen, Leihräder, Lastenräder & Co. sind aus der Stadtszenerie nicht mehr wegzudenken. Parkplätze müssen Fahrradabstellanlagen weichen, die ersten Fahrradstraßen wurden freigegeben und neue Radspuren wurden vielerorts an

mehrspurigen Straßen eingerichtet. Im Zukunftsvertrag Nordrhein-Westfalen haben die Koalitionspartner vereinbart, bis 2027 rund 1.000 Kilometer neue Radwege zu bauen.

Wie geht das in einem bestehenden Siedlungskörper? Wir haben in Bochum nachgefragt, allein dort plant die Stadt 100 Kilometer Radwege im dichtbesiedelten Stadtgebiet. Wir waren auch in ländlichen Regionen mit dem Fahrrad unterwegs, in Niederzier, einer Gemeinde im Braunkohlerevier, der ein umfassender Strukturwandel bevorsteht.

Über die Lektüre unseres Journals hinaus möchten wir Ihnen auch unsere Podcast-Folgen zur Nahmobilität ans Herz legen: „Die 15-Minuten-Stadt“ und „In Bewegung“. Hören Sie doch mal rein! ■



Eine Fietsstraat [Fahrradstraße] in Venlo. Hier gelten Fahrräder als primäre Verkehrsmittel und Autos und andere motorisierte Fahrzeuge sind nur „zu Gast“. Fahrradstraßen sind in der Regel rot gepflastert oder mit rotem Asphalt eingefärbt.

Ein Gespräch im
niederländischen
Venlo

Das Auto als Gast auf unseren Straßen

Die Themenfelder Mobilitätsmanagement und Quartiersentwicklung gehen Hand in Hand und sind für die Zukunft der Stadtplanung in Nordrhein-Westfalen von großer Bedeutung. Ludger Kloidt, Geschäftsführer von NRW.URBAN, lud Frauke Burgdorff, Beigeordnete für Stadtentwicklung, Bau und Mobilität der Stadt Aachen, und Robin Denstorff, Stadtbaurat in Münster, zu einem Erfahrungsaustausch ein. Um zukunftsweisende Konzepte zu diskutieren, trafen sie sich im niederländischen Venlo. Dort wurden sie von Nina Krockow, Leiterin des Duitsland-Niederlande Huis, begrüßt. Marij Pollux-Linssen, Beigeordnete für Verkehr, Kreislaufwirtschaft, Nachhaltigkeit, Umwelt und Natur der Stadt Venlo, bereicherte die Runde.

Liebe Frau Krockow, vielen Dank, dass wir heute bei Ihnen zu Gast sein dürfen. Wir sitzen hier im Haus der Bibliothek, die gleichzeitig auch zentrales Begegnungszentrum in Venlo ist und das Duitsland-Niederlande Huis beheimatet ...
Nina Krockow: Herzlich willkommen! Das Duitsland-Niederlande Huis wurde 2020 ins Leben gerufen und soll auf niederschwellige Weise dafür sorgen, dass Menschen aus den Niederlanden und aus Deutschland im Grenzgebiet mehr voneinander erfahren und voneinander lernen. Wir bauen kontinuier-

lich unsere Netzwerke aus, deshalb habe ich mich sehr über Ihre Anfrage gefreut und sofort Marij Pollux-Linssen, die in Venlo unter anderem für die Verkehrsplanung zuständig ist, hinzugezogen.

Wir wollen heute über gute Lösungen für die Nahmobilität sprechen, über die Aufteilung von Verkehrsräumen und die Akzeptanz unkonventioneller Lösungen. In den Niederlanden haben Sie eine viel größere Tradition, wenn es um das Zusammenspiel von Fuß-, Rad- und Autoverkehr geht, was können wir uns bei Ihnen abschauen, Frau Pollux-Linssen?

Marij Pollux-Linssen: Sicherlich sind wir in den Niederlanden dem Fahrradverkehr ganz anders verbunden als die Deutschen. Aber auch wir müssen unsere Bürgerinnen und Bürger immer wieder mit Mühe davon überzeugen, das Auto stehen zu lassen. Wir verfolgen seit geraumer Zeit in der Verkehrsplanung das STOP-Prinzip. Das S steht für „stappen“ also gehen, das T für „trappen“, in die Pedale treten, das O für „openbaar vervoer“, den öffentlichen Nahverkehr, und das P für das private Auto. Wir wollen den öffentlichen Raum in Venlo konsequent auf dieses Prinzip ausrichten, auch wenn die meisten Venloer ihr Auto am liebsten direkt vor der Tür stehen haben ...



Solange die Geschäfte geöffnet sind, müssen Radfahrende ihr Rad schieben. Fußgängerinnen und Fußgänger haben in Venlo in vielen Straßen zu den Geschäftszeiten Vorrang.

Das ist also gar nicht so typisch deutsch?
Marij Pollux-Linssen: Nein, das ist wahrscheinlich ein weltweites Phänomen. Wir weisen immer mehr Straßen als Fahrradstraßen aus, denn mit Zunahme der E-Bikes reichen „einfache“ autostraßenbegleitende Radwege nicht mehr aus. Auf diesen Fahrradstraßen hat das Fahrrad immer Vorfahrt, das Auto ist dort lediglich zu Gast. Bei neuen Entwicklungen – zum Beispiel bei der Planung des neuen Wohngebiets „Kaserne Quartier“ auf einer ehemaligen Militärfäche jenseits der Maas – bestimmt das STOP-Prinzip die Wegeführungen. Im inneren Bereich gibt es nur Fuß- und Radverkehr, die Autos werden am Rand in Quartiersgaragen untergebracht. Da der Platz oft einfach nicht ausreicht, ist es im Bestand schwieriger, das Prinzip konsequent zu verfolgen.

Sehr geehrte Frau Burgdorff, Sie haben im Sommer 2021 gemeinsam mit Thomas Dienberg, Bürgermeister und Beigeordneter für Stadtentwicklung und Bau in Leipzig, die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit“ angestoßen, der inzwischen 900 Kommunen beigetreten sind. Die Bundesregierung hat Ende Juni 2023 nun eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes, die auch das Einführen von Tempo-30-Zonen bundesweit erleichtern soll, beschlossen. Was bringt das?

Frauke Burgdorff: Ich setze in der Verkehrsplanung auf harmonisierte Geschwindigkeiten. Deshalb finde ich das, was Marij Pollux-Linssen über das STOP-Prinzip berichtet hat, sehr spannend. Die Differenz der Geschwindigkeiten von Fußverkehr, Radfahrenden und Autos birgt unnötiges Konfliktpotenzial. Wenn wir den motorisierten Verkehr auf Tempo 30 reduzieren, verringert sich die Geschwindigkeitsdifferenz. Die Mobilität wird sicherer. Wichtig auch: Bei Autos, die schneller als 30 km/h fahren, sind die Rollgeräusche in der Regel lauter als die Motoren – das gilt also auch für E-Fahrzeuge. Und wir wollen ja alle eine leise, gut bewohnbare, freundliche Stadt – auch an Einfallstraßen.

Aber ähnlich wie hier in Venlo ist es sicher schwierig, das im Bestand konsequent umzusetzen. Es ist doch schlichtweg nicht genug Platz für alle, oder?

Frauke Burgdorff: Deshalb haben wir uns entschieden, die Netze in unterschiedlichen Straßenräumen zu priorisieren. Ein Premium-Netz für Fußverkehr, ein Premium-Netz für Fahrräder – das auch regional ausgebaut wird – und ein Premium-Netz für den ÖPNV. Der motorisierte Verkehr kommt auf den Hauptverkehrsstraßen durch die Stadt in den Nebennetzen nur noch gezielt von A nach B.

Wir haben gelernt, dass Aachen eine Fußgängerstadt ist. Münster hingegen ist die Fahrradstadt in Deutschland.

Herr Denstorff, haben Sie auch eine so klare Hierarchie bei der Aufteilung des Stadt- und Verkehrsraums?

Robin Denstorff: Die Mobilität steht immer im Zusammenhang mit den spezifischen Räumen. Münster hat ganz andere Spezifika als Aachen. In Münster erschließen sich die meisten Menschen ihre Stadt mit dem Fahrrad. Fast die Hälfte der Wege wird mit dem Fahrrad zurückgelegt – und das glücklicherweise mit steigender Tendenz. Damit verbunden ist aber auch, dass sich die Radverkehrsinfrastruktur bei gleichzeitig wachsender Bevölkerung ganz neuen Herausforderungen stellen muss. Zunehmender Radverkehr, mehr Lastenfahrräder und höhere Geschwindigkeiten der E-Bikes – leider auch mit einem erhöhten Unfallrisiko – erfordern eine veränderte Infrastruktur. Deshalb haben wir 2019 entschieden, das seit 1990 schon umgesetzte Fahrradstraßenkonzept auf ein neues Qualitätsniveau zu heben. Innerhalb eines Sommers haben wir neun Kilometer Straßen zu Fahrradstraßen nach niederländischem Vorbild umgebaut. Auf immer mehr rot eingefärbten Straßen in Münster heißt es „Autos zu Gast“ und Vorfahrt für den Radverkehr. Aber auch attraktive

Räume und Verbindungen für Zufußgehende, attraktive und schnelle ÖPNV-Achsen sowie ein stadtverträglicher motorisierter Individualverkehr stehen in unserem Arbeitsprogramm.

Hat die Bevölkerung diese Fahrradstraßen gut angenommen?

Robin Denstorff: Mit dem Bau der Fahrradstraßen verbunden war es, die Straßenräume neu aufzuteilen. Um die notwendigen Breiten sicherzustellen und die Gefahr von Dooring-Unfällen zu reduzieren, sind einige Stellplätze weggefallen. Das hat auch zu Protest geführt – auch weil vielen noch nicht klar war, welche Qualitäten die „neuen“ Fahrradstraßen haben. Bei Umfragen einer Lokalzeitung wurde aber schnell klar, dass der Zuspruch steigt und ein Jahr später gut drei Viertel der befragten Menschen in Münster antworteten, dass sie die neuen Fahrradstraßen gut finden.

Dann gibt es also inzwischen in Münster unterschiedliche Qualitäten von Radverkehrswegen?

Robin Denstorff: Bis vor wenigen Jahren gab es keine Hierarchie im Netz. Aktuell planen wir mit einem dänischen Planungsbüro das Radwegenetz 2.0. Es weist entsprechend der jeweiligen Bedeutung für den Radverkehr drei unterschiedliche Hierarchien aus: Basis- und Hauptrouuten sowie Velorouten. Daraus ergeben sich auch Prioritäten für die Qualifizierung dieser Routen und ihrer Instandhaltung. Die Velorouten haben wir gemeinsam mit den Nachbargemeinden als ein regionales Radwegenetz entwickelt. Ziel ist hier ein 180 Kilometer umfassendes Velorouten-Netz. Das Gute ist, dass es dieses Netz heute schon gibt und wir nach und nach neue Qualitätsstandards umsetzen.

Es geht bei allen Konzepten darum, Räume neu aufzuteilen, weil man ja an den vorhandenen Verkehrsraum nichts „dranstricken“ kann ... Herr Kloidt, was sind denn Trends oder Gemeinsamkeiten, die sie in den diversen Kommunen bemerken?

Ludger Kloidt: Gesamtgesellschaftlich stehen wir vor der Herausforderung, gewachsene Strukturen neu zu ordnen und aus einer Konkurrenz verschiedener Nutzungen ein Nebeneinander oder noch besser ein sicheres Miteinander im Verkehr zu erreichen. Darüber hinaus kommen noch weitere Aufgaben hinzu – zum Beispiel die Anbindung an das ÖPNV-Netz oder die Sicherheit der Arbeits- und Schulwege. Dort fehlen den Kommunen häufig personelle Ressourcen. Wir sind in ungefähr der Hälfte der Städte und Gemeinden Nordrhein-Westfalens aktiv, beratend und unterstützend. Gleichzeitig stehen wir im engen Kontakt mit den Ministerien und

Robin Denstorff, Frauke Burgdorff und Ludger Kloidt (v.l.n.r.) trafen sich im niederländischen Venlo zum Fachaustausch.





Gesprächsrunde im Duitsland-Niederlande Huis in der Bibliotheek Venlo: Der Leitgedanke „voneinander Lernen“ wurde in die Praxis umgesetzt.

8 | 9 kommunizieren gezielt Förderrichtlinien in den Kommunen. Der Unterschied zwischen den Teilnehmenden an dieser Runde ist, dass Frau Pollux-Linssen, Frau Burgdorff und Herr Denstorff steuern, planen und umsetzen und wir als Landesgesellschaft als Beraterin hinzugezogen werden, wenn Planungsprozesse bereits laufen und Entscheidungen gefallen sind. Wir würden einer Kommune nie vorschreiben, was sie zu machen hat.

Anders ist es, wenn NRW.URBAN über die Kooperative Baulandentwicklung neue Stadtviertel entwickelt ...

Ludger Kloidt: Genau, da steht von Anfang an das Thema Mobilität auf dem Programm. Im Rahmen von Bürgerbeteiligungen hören wir immer dieselben Wünsche: „Wir wollen uns auf der Straße begegnen. Wir möchten unseren Kindern Raum zum Spielen geben ...“ Wenn wir dann diese Wünsche in Gebäude- und Straßentypologien übersetzen, entstehen Irritationen. „Wie bekomme ich denn jetzt meinen Bierkasten oder meinen Mineralwasserkasten vom Auto ins Haus?“ Das ist die Hürde, die wir in Zukunft überspringen müssen. Bei den Neubaugebieten ist das nicht schwierig, denn diejenigen, die dort hinziehen, entscheiden sich bewusst für neue Formen der Mobilität. Schwierig ist es, Rad- und Fußwege und Radvorrangrouten im bestehenden Straßenbild zu etablieren. Dort begegnen wir dem Problem, dass Gewohnheiten aufgebrochen und Räume neu aufgeteilt

werden müssen. Sich auf neue Konzepte einzulassen, Argumente für diese Konzepte zu finden und Kontroversen zu moderieren – darin sehen wir als NRW.URBAN eine wichtige Aufgabe.

Frauke Burgdorff: Ludger Kloidt spricht wichtige Themen an. Wir müssen genau schauen, an welchen Prozessen wir Bürgerinnen und Bürger beteiligen, wann wir mit Betroffenen in einen Dialog treten und wann es Sinn macht, gut zu informieren. Für mich ist der Straßenraum eine Allmende. Wenn wir bei der Aufteilung von Straßenraum nur diejenigen beteiligen, die dort wohnen, kommen wir nicht weiter.

Robin Denstorff: Dem kann ich zustimmen. Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern gehört aus guten Gründen zum Standard guter Planungsprozesse. Ihr Wert muss sich aber am Gemeinwohl messen und nicht daran, möglichst wenig Widerstand in betroffenen Nachbarschaften zu erzeugen. Wichtig ist, dass die Menschen verstehen, warum wir das tun. Das macht es nachvollziehbar – auch wenn man eine andere Meinung vertritt. Dazu ist eine gute Information über Printmedien, über das Internet und vor Ort unerlässlich. Es muss aber immer klar sein, welchen „Spielraum“ es in der Umsetzung politischer Entscheidung noch gibt. Oftmals ist es eher das „wie“ als das „ob“. Das muss transparent kommuniziert werden.

Ludger Kloidt: NRW.URBAN unterstützt aktuell die Stadt Bochum, die bis 2025 per Ratsbeschluss 100 Kilometer neue Radwege planen und bauen muss. In einem gemeinsamen Workshop helfen wir der Verwaltung dabei, den Rahmen für eine notwendige Kommunikationsstrategie zu entwickeln, die zweigleisig fährt: Zunächst wollen wir in der gesamten Stadtbevölkerung ein Commitment herbeiführen, dass diese 100 Kilometer dringend notwendig und begrüßenswert sind. Dann empfehlen wir Kampagnen auf die Straßen auszurichten, die tatsächlich umgebaut werden müssen. Davon erhoffen wir uns eine große Akzeptanz für die einzelnen Maßnahmen.

Frauke Burgdorff: In der Kommunikation ist meiner Meinung nach auch wichtig, deutlich zu machen, was Fakten und was Narrative sind. Über ein Parkraumgutachten haben wir in Aachen herausgefunden, dass in Stadtteilen nur circa 50 Prozent der vorhandenen privaten Garagen auch als solche genutzt werden. Warum das so ist, wissen wir nicht. Vielleicht weil der SUV nicht mehr in eine Garage aus den 1970er Jahren passt. Unsere öffentlichen Parkhäuser sind lediglich einmal im Jahr überlastet – während des Weihnachtsmarktes. Die Erzählung vom zu knappen Parkraum ist also schlichtweg falsch, erzählt sich aber über Dekaden.

Ich wünsche mir, dass die Zeit, die Bürgerinnen und Bürger mit Mobilität verbringen, keine lästige Zeit ist, sondern eine richtig gute Zeit.

Robin Denstorff, Stadtbaurat in Münster

Robin Denstorff: Bei vielen Menschen stoßen langwierige Stadtplanungsprozesse auf Unverständnis. Sie wünschen sich schnelle Verbesserungen. Auch für die Politik tickt die Zeit anders – sie muss sich bei der nächsten Wahl an der Umsetzung ihrer Wahlprogramme messen. Um langfristig erfolgreich zu sein und notwendige Transformationsprozesse umzusetzen, bedarf es nach meiner Auffassung klarer,

im breiten Konsens entwickelter Ziele. Wir müssen einerseits Verständnis und stabile Unterstützung für langfristige Pläne und Strategien gewinnen und kurzfristig erfahrbare Erfolge umsetzen.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft Ihrer Heimatstadt Aachen?

Frauke Burgdorff: Mein Zielbild ist eine entspannte Urbanität. Schlendern, sich

Frauke Burgdorff, Stadt Aachen



Robin Denstorff, Stadt Münster



treffen, verweilen ... Schlüsselprojekte, die bereits darauf einzahlen, sind unser Theaterplatz und ein ehemaliges Parkhaus, das zu einer Wiese wurde. Der Theaterplatz wird jetzt ein autofreier, eleganter Platz, das einstige Parkhaus Büchel ein sehr charmanter Ort, wo man sich trifft und in Zukunft auch gewohnt wird. Wir müssen aber noch viele strukturelle Probleme bewältigen, die vor allem leer stehende Handelsimmobilien betreffen. Das Wohnen in der innersten Stadt soll wieder mehr Raum gewinnen und der vermeintliche Attraktor Handel könnte durch einen Attraktor Bildung kompensiert werden. Vielleicht schaffen wir es sogar ein „Haus der Neugier“ – hier sind Städte wie Helsinki Vorbild – in einem der leer stehenden Kaufhäuser zu entwickeln.

Wie sehen Sie Münster in den kommenden Jahren?

Robin Denstorff: Ich wünsche mir, dass die Zeit, die Münsteranerinnen und Münsteraner mit Mobilität verbringen, keine lästige Zeit ist, sondern eine richtig gute Zeit: Zeit, in der sie sich an der frischen Luft durch eine schöne Stadt bewegen, rechts und links Dinge sehen, die ihr Leben bereichern, Menschen treffen, sich austauschen. Ein Projekt, das dieses Lebensgefühl bereits vermittelt, ist die vor Kurzem fertiggestellte Kanalpromenade.

Vielen Dank für das spannende Gespräch! ■

Ludger Kloidt, NRW.URBAN





Unterwegs

Die Landesregierung sieht in der Nahmobilität den Grundbaustein für eine effiziente, gesunde, klima- und ressourcenschonende und nicht zuletzt bezahlbare Mobilität aller Altersgruppen. Sie ist als „Basismobilität“ Grundlage jeglicher Mobilität und unabdingbare Voraussetzung für ein gesundes und urbanes Leben in der Zukunftsgesellschaft. Zu Fuß gehen ist dabei die nachhaltigste Art der Fortbewegung: keine Emissionen, kein Ressourcenverbrauch und nachweislich gesundheitsfördernd. Rang zwei im Nachhaltigkeitsranking belegt das Fahrrad. Doch warum fällt es vielen Menschen schwer, sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad von A nach B zu bewegen? Ist es nur die Bequemlichkeit, die sie hindert? Oder die fehlende oder mangelhafte Infrastruktur? Der NRW.URBAN-Fuß- und Gehwege-Check sucht nach Antworten ...

Rad- und Gehwege-
Check in Castrop-Rauxel
und Bochum

Mit Pedalkraft über'n Eselsberg

Susanne Düwel ist Leiterin des Tiefbauamts in Bochum. Mit ihrem Team und vielen Expertinnen und Experten aus anderen Fachämtern trägt sie Verantwortung für den fahrradfreundlichen Ausbau der Ruhrgebietsstadt. Zahlreiche Projekte hat die Stadt Bochum in den vergangenen Jahren umgesetzt und angestoßen. Susanne Düwel weiß, an welchen Stellen noch Handlungsbedarf besteht und wie sichere Radwege geplant und gebaut werden. Sie ist überzeugte Radfahrerin und erledigt möglichst viele Fahrten mit dem Rad. Jeden Morgen startet sie bei Wind und Wetter um 7.00 Uhr zu Hause in Castrop-Rauxel, um pünktlich ihren Dienst im Tiefbauamt in der Bochumer City anzutreten. „Nur bei Schnee und Eis lasse ich das Fahrrad stehen“, sagt die Amtsleiterin. Das NRW.URBAN-Journal hat Susanne Düwel auf ihrem Weg zur Arbeit begleitet und sich vor Ort ein Bild von zukünftigen Herausforderungen, dem Wandel von Planungszielen und idealen Wegeführungen gemacht.



1. Pünktlich um 7.00 Uhr ist Susanne Düwel in Castrop-Rauxel von ihrem Zuhause im Stadtteil Rauxel gestartet. Heute begleitet sie Hartmut Möller von NRW.URBAN. Ihr Weg Richtung Bochum streift das Forum und Rathaus in Castrop-Rauxel, das 1971 nach dem Entwurf der Dänen Arne Jacobsen und Otto Weitling fertiggestellt wurde. Susanne Düwel ist mit einem Dienstrad-E-Bike unterwegs. „Beim Fahrrad-Leasing können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der städtischen Verwaltung einen Teil ihres Gehalts umwandeln und so Fahrräder oder Pedelecs finanzieren“, erläutert sie. Allerdings steht diese Möglichkeit je nach Tarifvertrag und Anstellungstatus nicht uneingeschränkt allen Mitarbeitenden offen. Susanne Düwel: „Tarife und Gesetze sollten Fahrräder den Autos gleichstellen. Da ist noch ein Umdenken erforderlich.“

1



2

2. Hartmut Möller vom Bereich „Planung | Steuerung | Bau“ hat bei NRW.URBAN den Kompetenz-Hub Mobilität wesentlich mitgeprägt und begleitet im Rahmen der Kommunalen Entwicklung verschiedene Projekte der Stadt Bochum, bei denen innovative Lösungen für die Nahmobilität eine wichtige Rolle spielen. Deshalb macht er heute gemeinsam mit Susanne Düwel den Praxistest. Die beiden erreichen den Kreisverkehr auf der Bahnhofstraße (Hintergrund) in Castrop-Rauxel. Hier treffen sich Auto-, Bus- und Radverkehr. Der Radweg führt Zweiradfahrende auf einer rot gepflasterten Gehwegbegleitenden Trasse sicher in alle Richtungen.



3

3. „Die Wegführung hinter der Bushaltestelle ist nicht optimal“, erläutert Susanne Düwel. Wenn Busse ankommen und Menschen aussteigen, rechnen diese häufig nicht mit dem Radverkehr. Radfahrende wiederum unterbrechen oder bremsen nur ungern die Fahrt. Rangeleien und Karambolagen sind meist keine Absicht, sondern Folge von Unaufmerksamkeit. Der Radweg hier in Castrop-Rauxel wurde vor circa 20 Jahren gebaut. „Damals war dies ein hoher Standard“, so Susanne Düwel, „heute würden wir eine deutliche Trennung von Geh- und Radweg sowie Haltestellenbereich befürworten.“



4

4. Ernüchternd ist die Ankunft in Bochum-Gerthe am Castroper Hellweg. „Leider geht hier im wahrsten Sinne des Wortes ‚kein Weg dran vorbei‘, wenn ich von Castrop-Rauxel in die Bochumer City möchte“, sagt Susanne Düwel. An der Haltestelle Gerthe-Mitte gibt es keinen Radweg. Man darf lediglich als Radfahrer den Gehweg mitbenutzen. Straßenbahnen konkurrieren auf der Straße mit dem Autoverkehr und Linienbussen.



6. Auf Bochumer Stadtgebiet biegen an der Straße „Schmaler Hellweg“ in einen Geh- und Radweg, der durch Wiesen und Felder führt, ein.



6



5

5. Susanne Düwel: „Diese Stelle ist für alle Verkehrsteilnehmenden völlig unübersichtlich und stark verbesserungsbedürftig.“ Wer die Stelle sicher passieren möchte, sollte sein Rad am besten ein Stück schieben, um nicht von Autos oder Bussen erfasst zu werden und die ein- und aussteigenden ÖPNV-Teilnehmenden nicht zu gefährden. Die direkt an die Straße grenzende enge Wohnbebauung macht es den Planerinnen und Planern nicht leicht. Hartmut Möller: „Hier müssen Radfahrende wahrscheinlich in Zukunft Umwege über Nebenstraßen in Kauf nehmen, um sicher ans Ziel zu kommen, der Verkehrsraum muss völlig neu aufgeteilt werden.“



7

7. „Dieses Stück der Wegstrecke mag ich besonders“, sagt Susanne Düwel. Der Weg ist allein dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten, die idyllische Umgebung schenkt ihr jeden Morgen einen kurzen Augenblick „Urlaubsgefühle“ auf dem Weg zur Arbeit. Trotz der dichten Besiedlung werden mehr als 37 Prozent der Fläche der Metropole Ruhr landwirtschaftlich genutzt, eine oft unterschätzte Facette des Ruhrgebiets. Das ermöglicht es, insbesondere in den Kommunengrenzen überschreitenden etwas dünner besiedelten Bereichen Landwirtschaftswege abseits von Straßen und weitgehend kreuzungsfrei für den Radverkehr freizugeben.



8

8. Nach rund 45 Minuten Fahrzeit sind Susanne Düwel und Hartmut Möller am Technischen Rathaus in Bochum angekommen, mit dem Auto hätten sie wahrscheinlich lediglich fünf oder zehn Minuten eher ihr Ziel erreicht. Dank E-Bike ist Susanne Düwel frisch und entspannt, trotz sommerlicher Schwüle.



9

9. Hartmut Möller hat mit seinem konventionellen Rad sportlich mitgehalten, wischt sich jedoch die eine oder andere Schweißperle von der Stirn. „Den Eselsberg in Castrop-Rauxel habe ich doch etwas unterschätzt“, sagt der Projektleiter von NRW.URBAN. Diese Steigung kurz vor der Castroper Stadtgrenze hat es in sich. Zudem hat er dort hautnah zu spüren bekommen, wie unangenehm es ist, wenn Autos Radelnde mit zu wenig Abstand überholen. „Wir sind ein Stück Straße ohne Radweg gefahren. Es ist ein unangenehmes Gefühl, wenn Autofahrende ungeduldig werden und trotz Gegenverkehr zum Überholen ansetzen“, berichtet er.



10

10. Im Büro von Susanne Düwel: Die Amtsleiterin zeigt Hartmut Möller auf dem Stadtplan, welche Route sie täglich fährt. Ihr ehrgeiziges Ziel ist, den im Vergleich zu anderen Städten (noch) niedrigen Radverkehrsanteil in Bochum deutlich zu erhöhen. „Bochums Topografie mit vielen Gefällestrrecken beziehungsweise Steigungen hält wahrscheinlich viele noch davon ab, das Fahrrad im Alltag einzusetzen“, sagt die Fachfrau. Mit der dynamischen Verbreitung von Pedelecs werde sich das aber in Zukunft ändern. Deshalb wollen ihr Team und sie bis 2030 noch viel bewegen: Gefahrenpotenziale durch konsequentere Trennung von Auto- und Radverkehr beseitigen, die Beschilderung verbessern und mehr sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder schaffen. ■

Radverkehrskonzept Bochum

NRW.URBAN unterstützt die Stadt Bochum über die NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH bei vier wegweisenden Projekten der Stadtentwicklung auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit. An der Oskar-Hoffmann-Straße, der Carl-Friedrich-Straße, der Wasserstraße und der Alten Wittener Straße sind unter anderem der Umbau von Verkehrsführungen, der Bau von Freianlagen und eine verbesserte Entwässerung in Hinblick auf die resiliente Stadt wichtige Themen. Nachhaltige Verkehrsmittel – so auch das Fahrrad – sollen in Hinblick auf sich ändernde Mobilitätsbedürfnisse und die allgemeine Verkehrswende stärker gefördert werden. Das Anfang 2023 veröffentlichte Bochumer Radverkehrskonzept sieht eine Steigerung des Radverkehrsanteils bis 2030 auf 15 Prozent, langfristig auf 25 Prozent vor.

„Wir planen ein ‚Radkreuz Innenstadt‘, das es ermöglicht, aus allen Himmelsrichtungen wichtige Ziele in der Innenstadt mit dem Fahrrad sicher und schnell zu erreichen“, so Susanne Düwel. Bochums Innenstadt ist von einem historisch gewachsenen Ringstraßensystem umgeben, das bisher keine Radwege ausweist. Mit einer neuen Raumaufteilung für alle Verkehrsteilnehmenden soll nun Platz für Radfahrstreifen geschaffen und somit die Innenstadt autoärmer gestaltet werden.

Zudem verfolgt die Stadt Bochum eine „Vision Zero“: Trotz steigender Zahl von Teilnehmenden am Straßenverkehr soll die Anzahl verletzter und getöteter Radfahrender weiter reduziert werden. „Bochum war jahrelang eine der verkehrssichersten Städte Deutschlands“, berichtet Susanne Düwel. Maßnahmen wie ein eindeutiges Wegweisungskonzept und organisatorische Maßnahmen wie eine konsequente Verkehrsüberwachung sowie das Anhalten von

Falschparkenden könne dazu beitragen, dass diese Position weiter Bestand hat. Außerdem erarbeitet die Stadt aktuell für jeweils eine weiterführende Schule pro Bezirk Schulwegspläne, die eine verbesserte Erreichbarkeit der Schulen mit dem ÖPNV und dem Fahrrad gewährleisten und den Abschied vom Eltern-Taxi begünstigen sollen.

Zukünftig soll das Haupt- und Nebenroutennetz um Velorouten beziehungsweise den Radschnellweg ergänzt werden. Angestrebt ist eine hierarchische Struktur des Radverkehrsnetzes:

- Radschnellwege – städteübergreifende Radverkehrsverbindungen mit überregionaler Verbindungsfunktion (in Bochum RS1)
- Velorouten – bezirksübergreifende Radverkehrsrouten, die Stadtteilzentren verbinden
- Hauptrouten – Radwege insbesondere an Hauptverkehrsstraßen
- Nebenrouten – zur Anbindung von Wohngebieten und sonstigen Zielen des Radverkehrs an die Haupt- und Velorouten

Insbesondere in den Velorouten sieht Susanne Düwel erhebliches Potenzial, Schülerinnen und Schüler sowie ältere Menschen zum Umstieg aufs Fahrrad zu motivieren. Sie sollen eine Alternative zu den Hauptrouten entlang von Hauptstraßen bieten, diese jedoch nicht ersetzen. Velorouten werden möglichst abseits des Autoverkehrs geführt oder bevorzugen Radfahrende. Die Strecken sind beleuchtet und Bänke, Kioske und Abstellmöglichkeiten ermöglichen Fahrpausen. Sie sollen das Stadtzentrum, die Stadtteilzentren, Schulen, größere Firmen, Wohngebiete oder Hochschulen gut anbinden. ■

Ein Rad- und
Gehwege-Check
in Niederzier

Alltagsverkehr und Anbindung an den Hambach-Loop



Das Thema Mobilität ist auch in kleineren Kommunen auf dem Land ein wichtiger Standortfaktor, wenn es um Pendlerverkehre und das Zurücklegen von Arbeits- und Schulwegen geht. Sichere Schulwege, die Verknüpfung von auseinanderliegenden Ortsteilen, eine gute Anbindung an den Bahnhof, ein Wirrwarr von Kreis- und Landesstraßen, Behördenschungel, und all das bei knappen kommunalen Ressourcen ... mit welchen Angeboten hilft das Land, die Probleme von kleinen Kommunen zu lösen? In Niederzier, einer kleinen Gemeinde mit 14.000 Einwohnern im Braunkohlerevier, wird das Thema Mobilität aktuell völlig neu gedacht – denn die Gemeinde im Kreis Düren, zu der auch der Ortsteil Hambach gehört, steht vor großen Herausforderungen. 57 Prozent der ursprünglichen Gemeindefläche haben die Braunkohlebagger weggraben. „Wir sind *die* Tagebaugemeinde, von allen Gemeinden im Kreis ist Niederzier am

stärksten betroffen“, sagt Bürgermeister Frank Rombey. Der Tagebau hat hier nicht nur über viele Jahre Landschaft geformt. Der Bergbau, das Kraftwerk und die braunkohlennahen Industrien im Revier geben auch einem großen Teil der Bürgerinnen und Bürger Arbeit. Mit dem Kohleausstieg bis zum Jahr 2030 steht Niederzier ein Strukturwandel bevor, der nur gelingen kann, wenn frühzeitig die Weichen für den Transformationsprozess gestellt werden.

Unterstützung über drei Programme
NRW.URBAN berät die Gemeinde Niederzier in unterschiedlichen Bereichen und Projekten. Die „Starke Projekte GmbH“ unterstützt die Gemeinde bei der Aufwertung des Rathausumfeldes und bei der Errichtung einer neuern Bürgerbegegnungsstätte im Ellbachpark. Dieser soll in Zukunft sein Potenzial eines wertvollen innerörtlichen Naherholungsraumes als „Grüne Lunge“ mit der Errichtung einer zentral gelegenen Begegnungsstätte für Jung und Alt besser ausschöpfen. Über die Gesellschaft „Perspektive.Struktur.Wandel“ – einer gemeinsamen Gesellschaft des Landes Nordrhein-Westfalen und der RWE Power AG – arbeiten gemischt besetzte Teams von NRW.URBAN und RWE mit Expertinnen und Experten unterschiedlicher Fachrichtungen seit April 2022 daran, wirtschaftlich, sozial und nachhaltig tragfähige Konzepte für die Nachnutzung des 120 Hektar großen Tagesanlagen am Tagebau Hambach zu erarbeiten. Neue Arbeitsplätze und touristische Angebote sollen entstehen.

Nadine Steffens von NRW.URBAN, Cornelia Neunzig und Jonas Hamacher vom Strukturwandelmanagement der Gemeinde Niederzier sowie Bürgermeister Frank Rombey vor dem Rathaus in Niederzier.

Nachhaltige Mobilität – ein wichtiges Entwicklungsziel

Bei all diesen Planungen spielt die Verknüpfung bestehender Infrastruktur mit neuen – auf diese Nachnutzungen ausgerichteten – Szenarien eine wichtige Rolle. So berät NRW.URBAN über die Förderprogrammatik Nahmobilität die Gemeinde Niederzier zum Beispiel bei der Erneuerung eines bestehenden Fuß- und Radwegs. Beim NRW.URBAN-Fuß- und Radwege-Check begleiteten Bürgermeister Frank Rombey sowie die Strukturwandelmanager Cornelia Neunzig und Jonas Hamacher von der Stabsstelle für Zukunft und Innovation der Gemeinde Niederzier NRW.URBAN-Projektmanagerin Nadine Steffens auf dem Fahrrad.

Erneuerung dringend erforderlich

Der „Forstweg“ – eine Hauptverkehrsstraße mit separatem Fuß- und Radweg – verbindet aktuell die Tagesanlagen Hambach mit den

Ortsteilen Nieder- und Oberzier. „Sie merken, warum der Weg dringend überarbeitet werden muss“, sagt Jonas Hamacher, während er mit seinem Rad über von Wurzeln aufgebrochenen Asphalt holpert. Kurz darauf wird Bürgermeister Rombey von einer Anwohnerin herangewunken. Nach herzlicher Begrüßung klagt sie dem Gemeindeoberhaupt ihr Leid. „Besonders zur dunklen Jahreszeit ist es gefährlich, hier mit dem Rad entlangzufahren“, berichtet die junge Frau. Es fehle zum Beispiel an einer durchgängigen Beleuchtung. „Hier ist eine grundhafte Erneuerung notwendig“, erklärt Expertin Nadine Steffens von NRW.URBAN. Der Weg müsse nicht nur beleuchtet, sondern auch auf eine einheitliche Breite ausgebaut werden. „Außerdem fehlen Markierungen an den Einmündungen zu angrenzenden Grundstücken, die Beschilderung ist nicht klar und es gibt an einigen Stellen Höhendifferenzen, die barrierefrei ausgebaut werden müssen“, ergänzt sie. Darüber hinaus fehle ein Entwässerungskonzept.

Finanzielle und personelle Ressourcen
Aber warum hat die Gemeinde Niederzier das Projekt nicht schon längst in Angriff genommen? „Bis vor wenigen Jahren war Niederzier eine schuldenfreie Gemeinde“, berichtet Bürgermeister Rombey. Das hat sich inzwischen geändert, die Steuereinnahmen gehen zurück, die Gemeinde hatte erhöhte Kosten durch die Pandemie und durch die Energiepreissteigerungen. Außerdem habe die Gemeinde viele geflüchtete Menschen aufgenommen, ein wichtiger, aber auch kostenintensiver Schritt. Nicht zuletzt fehlt es an personellen Ressourcen, um die umfangreichen Planungsaufgaben anzugehen. Rombey: „800.000 Euro für den Ausbau eines Radwegs haben wir schlichtweg nicht, wir sind auf Fördergelder angewiesen.“ Strukturwandelmanagerin Cornelia Neunzig hat deshalb gemeinsam mit Ihrem Strukturwandelmanager-Kollegen Jonas Hamacher einen Förderantrag im Rahmen des Förderpakets Nahmobilität gestellt. Cornelia Neunzig: „Wir sind zuversichtlich, dass wir eine Förderzusage erhalten.“ Viele Mitarbeitende des Tagebaus fahren mit dem



Die Gemeinde warnt mit der Beschilderung bereits vor Gehwegschäden, der Bedarf der Erneuerung ist den Verantwortlichen bewusst.

800.000 Euro für den Ausbau eines Radwegs haben wir schlichtweg nicht, wir sind auf Fördergelder angewiesen.

Frank Rombey, Bürgermeister von Niederzier



Bürgermeister Frank Rombey [l.] und Nadine Steffens [r.] testen gemeinsam mit Cornelia Neunzig und Jonas Hamacher die Radtrasse entlang des Forstwegs in Niederzier.

Fahrrad zur Arbeit und wünschen sich einen besser ausgebauten Fahrradweg. Auch die in Zukunft entstehenden Gewerbeansiedlungen sollen im Sinne der nachhaltigen Mobilität gut mit dem Fahrrad oder auch zu Fuß erreichbar sein. Der Forstweg wird zudem eine der wichtigsten Anbindungen an den im Rahmen des Strukturwandels geplanten Hambach Loop werden. Mit diesem Radweg rund um den Tagebau entsteht ein touristisches Highlight in der Region.

Umweltverträglicher Pendlerverkehr

Der Ausbau des Rad- und Gehwegs am Forstweg soll im Zuge des Strukturwandels ein erstes Vorzeigeprojekt in Sachen nachhaltiger Mobilität werden. Damit die Menschen in Niederzier in Zukunft das Auto häufiger stehen lassen und aufs Rad oder den ÖPNV umsteigen, muss allerdings noch einiges geschehen. „Was in Händen der Gemeinde liegt, gehen wir an“, sagt Cornelia Neunzig. So plant die Gemeinde Fahrradabstellanlagen und E-Ladesäulen am Bahnhofsteil im Ortsteil Krauthausen sowie am Rathausquartier. Jonas Hamacher ergänzt: „Andere Infrastrukturmaßnahmen, die uns in Niederzier helfen könnten,



Nadine Steffens, NRW.URBAN



Cornelia Neunzig, Gemeinde Niederzier



Jonas Hamacher, Gemeinde Niederzier

die nachhaltige Mobilität nach vorne zu bringen, liegen aber nicht in der Verantwortung der Gemeinde.“ So ist die ÖPNV-Anbindung zwischen Niederzier und den umgebenden Metropolen Köln, Bonn und Aachen aktuell wenig komfortabel. Wer den ÖPNV nutzen möchte, muss zunächst mit dem Bus oder mit der Rurtalbahn nach Düren oder Merzenich. Die Gemeinde hofft, dass die Gütertrasse, die noch von der Tagebau-Werksbahn der RWE Power befahren wird, nach dem Ende des Tagebaus für den Personenverkehr genutzt werden kann. Alle Zukunftskonzepte sind darauf ausgerichtet, dass es weiter viel Pendlerverkehr

geben wird – seien es Touristen, die aus dem Dreiländereck zum Radfahren oder zu den neu entstehenden Seen anreisen, seien es die Arbeitnehmenden aus den Ortschaften der Gemeinde, die in den neu angesiedelten Gewerbeunternehmen Arbeit gefunden haben. Hinzu kommen die „Auspendler“, denn Niederzier ist einer der beliebtesten Wohnstandorte in der Region. Über 600 Bauanfragen gingen allein im vergangenen Jahr bei der Gemeinde ein. Menschen aus Köln, Bonn oder Aachen drängen aufs Land in die Jülicher Börde. Das Ende der Braunkohle wird die Attraktivität für diese Klientel noch steigern. ■



Frank Rombey, Bürgermeister von Niederzier

INFO Hambach Loop

Der Hambach-Loop wird seitens der Neuland Hambach GmbH (die Tagebaufeldgesellschaft der sechs Anrainerkommunen) geplant.

Es handelt sich aber nicht um einen Rad-schnellweg zwischen Düren und Jülich. Der Hambach Loop ist ein Radrundweg, der als interkommunale Landschaftsverbindung rund um die Sophienhöhe und den künftigen See, eine Vielzahl bestehender und neuer Destinationen verbindet. Der Rundweg übernimmt eine freizeittouristische Funktion, ist aber auch eine wichtige Verbindungsstrecke im Alltagsverkehr. Neben der Vernetzung der Kommunen untereinander liegt der Schwerpunkt in den regionalen Anbindungen und Einbindungen in die bestehenden Netze. Er soll eines der ersten sichtbaren Projekte in der Transformationslandschaft sein.

NRW.URBAN lotst
durch Förderrichtlinie
Nahmobilität

Ein Kompass zur Nahmobilität

Die Nahmobilitätsinfrastruktur von Städten, Gemeinden und Kreisen in Nordrhein-Westfalen soll in den kommenden Jahren entscheidend verbessert werden. Bund und Land stellen Mittel bereit, mit denen Maßnahmen zur Optimierung der Nahmobilität in den Gemeinden bis zu 95 Prozent gefördert werden. Gefördert werden Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung des nicht motorisierten Individualverkehrs. Förderfähig sind auch Bau- und Ausbauprojekte oder grundlegende Sanierung bestehender Infrastruktur sowie sonstige Vorhaben.

Das „Team Nahmobilität“ von NRW.URBAN leistet Unterstützung, wenn es darum geht, die Förderfähigkeit der Vorhaben zu prüfen und die Anträge zu stellen. Es lotst Städte und Gemeinden durch die Kriterienvielfalt und hilft, den richtigen Weg zu einer tragfähigen Mobilitätslösung einzuschlagen. Ob Barrierefreiheit, Markierungen, Fahrradabstellanlagen oder Infokampagne – bisher hat das Team von NRW.URBAN 67 Städte und Gemeinden beraten und die Ergebnisse zusätzlich evaluiert.

Zukünftig soll jeder vierte Weg in Nordrhein-Westfalen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Wie kann das gelingen? Große Investitionen sind von den Kommunen zu stemmen. „Deshalb unterstützen wir als Land hier umfangreich“, sagt Umwelt- und Verkehrsminister Oliver Krischer. 104 Maßnahmen werden mit rund 6,3 Millionen Euro im ersten Teil des Nahmobilitätsprogramms 2023 gefördert. Für 26 Maßnahmen zum Bau von Gehwegen und barrierefreien Fußgängerüberwegen sowie Ampelanlagen stellt das Land Nordrhein-Westfalen drei Millionen Euro bereit. Für 63 Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit werden zwei Millionen Euro eingesetzt. In die Ermittlung des Modal Split in 13 Kommunen und die Errichtung von Dauerzählstellen für den Radverkehr in zwei Kommunen fließen rund 1,3 Millionen Euro.

Wie beurteilen die Expertinnen und Experten aus dem Ministerium das bisher Erreichte und die Aufgaben der Zukunft? Das NRW.URBAN-Journal hat nachgefragt!

INFO Förderung

Was wird gefördert?

Es werden Zuschüsse bis zu 95 % der förderfähigen Ausgaben gewährt für Radverkehrsanlagen, Radvorrangrouten, Radverkehrsmarkierungen, Radwegweisungen, Radschnellwegbau, Fußverkehrsanlagen, grundlegende Sanierung der Nahmobilität, Fahrradstationen, Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum, Maßnahmen der AGFS wie Öffentlichkeitsarbeit, Modal-Split-Erhebungen und Dauerzählstellen für den Radverkehr.

Wer kann eine Förderung beantragen?

Kommunen und Kommunalverbände, privatrechtlich organisierte Unternehmen mit kommunaler Mehrheitsbeteiligung, sonstige kommunale Zusammenschlüsse in der Form von Vereinen, Stiftungen oder ähnliche Institutionen des Privatrechts

Woher kommen die Mittel?

Fördergeldgeber ist das Land Nordrhein-Westfalen, das auch die Finanzhilfen des Bundes (überwiegend aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“) für Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen erhält.

Kontakt:

Nadine Steffens
0231 4341-237
Nadine.Steffens@nrw-urban.de



Das sagen die Experten

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz [FaNaG] ist am Januar 2022 in Kraft getreten, was hat sich inzwischen bewegt?

Philipp Mandel, Oberregierungsrat in den Referaten Radverkehr und Verkehrssicherheit im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen:

„Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW fügt sich ideal in die weiteren Bausteine zur Förderung der Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen ein, es stützt und ergänzt das umfangreiche Förderprogramm oder auch den gesetzesflankierenden Aktionsplan. Dieser beinhaltet Regelungen jenseits des Gesetzes und fungiert zum einen als Hilfestellung für die Kommunen und zum anderen auch als Hausaufgabenheft des Landes. Ein Themenkomplex ist hierbei die Neuverteilung und Umorganisation der Flächen im innerstädtischen Bereich. Wir alle wissen, dass die Flächen endlich sind und meist bereits genutzt werden. Hier werden wir Hilfestellungen geben, dies im Sinne einer gerechten Verteilung umzuorganisieren. Aber das Ganze funktioniert nur mit genügend Fachkräften. Anfang August dieses Jahres hat das Land deshalb eine landeseigene Fahrradprofessur ausgeschrieben, um einen Beitrag zur Bekämpfung des Fachkräftemangels zu leisten.“

NRW nennt sich „das Fahrradland Nr. 1 in Deutschland“. Was tut das Land, um weiterhin die Sicherheit von Radfahrenden zu verbessern?

Peter London, Regierungsrat im Referat Radverkehr im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen:

„Es gibt objektive Hinweise dafür, dass das Land Nordrhein-Westfalen führend in vielen Bereichen der Radverkehrsförderung ist. Sei es beim Fahrradrouting, beim Thema Radschnellverbindungen, bei den Fahrradstationen, bei der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr oder auch bei der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise. Demgegenüber stehen natürlich die persönlichen Erfahrungen der Radfahrenden. Vor allem in Großstädten gibt es Herausforderungen, wenn sich viele Verkehrsmittel den Raum teilen, schlechte Noten resultieren meist aus diesen räumlichen Konflikten, aber auch daran arbeiten die Kommunen des Landes Nordrhein-Westfalen intensiv.“

Förderrichtlinien von Land und Bund können Kommunen unterstützen, wenn es um den Bau und Ausbau von Rad- und Fußwegen und um die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten geht. Wie finden die Kommunen die richtige Lösung für ihre individuellen Probleme?

Ulrich Malburg, Leiter der Referate Radverkehr und Verkehrssicherheit im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr:

„Das Land Nordrhein-Westfalen versucht, die unterschiedlichen Förderprogramme zu bündeln. So werden zum Beispiel die Finanzhilfen des Bundes aus dem Sonderprogramm ‚Stadt und Land‘ und ‚Radschnellwege‘ über die Förderrichtlinie Nahmobilität an die Kommunen weitergegeben. Kommunen brauchen nur einen Antrag zum Förderprogramm Nahmobilität bei der zuständigen Bezirksregierung zu stellen und diese prüft automatisch, welche weiteren Programme passend wären. Unsere Förderkulisse ist ein gewachsenes System, das sich seit Jahrzehnten immer weiterentwickelt hat. Deshalb hat das Land Nordrhein-Westfalen eine gute und ergebnisorientierte Option geschaffen. Seit geraumer Zeit arbeitet das Verkehrsministerium erfolgreich mit NRW.URBAN zusammen. Das ‚Team Nahmobilität‘ berät die Kommunen bei Fragen zur Förderfähigkeit und unterstützt sie bei der Antragstellung. Mein Appell an die Kommunen: Nutzen Sie dieses Angebot!“

Entwicklung der Förderrichtlinie Nahmobilität von 2017 – 2023

Jahr	Maßnahmen	Gesamtausgaben	zuwendungsfähige Ausgaben	Zuwendung
2017	119	16.872.510 €	16.789.610 €	12.300.700 €
2018	122	22.915.700 €	20.994.500 €	15.242.600 €
2019	145	28.437.700 €	26.680.600 €	19.112.300 €
2020	165	50.438.100 €	42.862.900 €	28.483.750 €
2021	200	88.267.700 €	82.781.300 €	75.351.400 €
2022	276	118.912.000 €	114.934.400 €	105.605.700 €
2023*	104	8.003.600 €	7.599.300 €	6.302.900 €

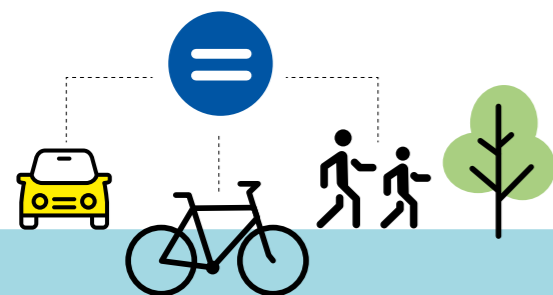
*Zahlen aus Teil 1 der Förderungen; Teil 2 wird Ende 2023 auf der Website des MUNV NRW veröffentlicht.

Als neuer Leiter der Abteilung Mobilität der Zukunft, Radverkehr und ÖPNV wollen Sie die Verkehrswende vorantreiben, wie?

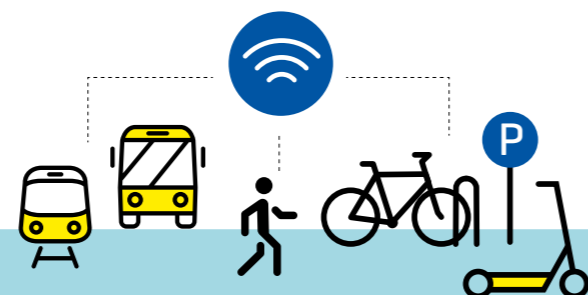
Udo Sieverding, seit 2023 Abteilungsleiter im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, zuvor bei der Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen im Themenfeld Klimaschutz, Mobilität und Energie tätig:

„Mit meinem Amtsantritt als Leiter der neuen Abteilung ‚Mobilität der Zukunft, Radverkehr, ÖPNV‘ habe ich mir zum Ziel gesetzt, meine berufliche Vergangenheit auch in die Themen der Abteilung einfließen zu lassen. Das bedeutet für mich, dass wir Mobilität komfortabel und sicher gestalten müssen. So müssen die Verbindungen direkt geführt werden,

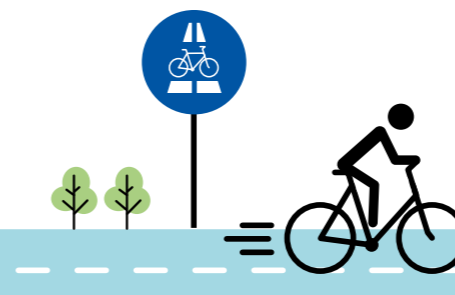
damit sie auch im Alltag genutzt werden. Landschaftlich reizvolle Umwege sind vielleicht in der Freizeit schön, im Alltag kommt es jedoch auf die Reisezeit an, um eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Es gibt aber Entfernungen, die nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Meine Abteilung ist auch für die Verbesserung des ÖPNV zuständig. Diese organisatorische Bündelung ist sehr sinnvoll. Denn Intermodalität birgt großes Potenzial. Ein Beispiel: Ich fahre mit dem privaten Fahrrad zum nächsten Bahnhof, stelle es dort trocken und sicher ab, steige in den Zug nach Düsseldorf, setze mich am Bahnhof auf ein Leihrad und komme entspannt im Büro an. Das ist eine echte Alternative zum privaten Auto.“



Gleichrangigkeit im Straßenverkehr



Fahrrad mit Anschluss



Radschnellverbindungen



Mit Sicherheit ans Ziel



Angeschlossen

Fahrradwege, die im Nichts enden, gut beleuchtete und hervorragend ausgebaute Teilstücke, die unvermittelt in eine Holperpiste übergehen, oder schlichtweg fehlende Radverkehrsführungen – wer das Fahrrad im Alltag nutzt, kennt diese Situationen. Das Land Nordrhein-Westfalen fördert zahlreiche Projekte, die eine durchgehende Fuß- und Radwegeinfrastruktur anstreben – darunter zum Beispiel den Ausbau von Radschnellwegen und den Bau von Lückenschlüssen, die bestehende Radrouten besser miteinander verknüpfen.



Mülheim an der Ruhr: Hier ist auf der ehemaligen Bahntrasse der Rheinischen Bahn RS1-Feeling erlebbar. Der neue Radweg wurde auf Damm und Viadukt hochgelegt.

Die Pendlerroute
RS1 von Moers
bis Hamm

Fahrradfahren auf der Autobahn

Seit Herbst 2016 ist der Landesbetrieb Straßen.NRW federführend für das Projekt RS1 verantwortlich. 114 Kilometer lang soll der RS1 werden – eine Fahrradautobahn von Moers bis nach Hamm. Dafür wird seit Jahren nach und nach jeder Abschnitt bis ins Detail betrachtet, Expertinnen und Experten planen den Verlauf in elf Kommunen und zwei Kreisen, erste Abschnitte sind inzwischen gebaut. „Der Bau des RS1 ist mit der Umsetzung eines Straßenbauvorhabens für den Autoverkehr vergleichbar und unterliegt damit grundsätzlich den gleichen fachlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Der Aufwand vom Beginn der Planung über die Erlangung des Baurechts bis zum Baubeginn entspricht dem einer Landesstraße“, erläutert Ahmed Karroum, Leiter der Straßen.NRW-Regionalniederlassung Ruhr.

Der RS1 verläuft quer durch den dicht besiedelten Raum der Metropole Ruhr. Um in der bestehenden Infrastruktur die hohen Qualitätsansprüche an eine RS-Strecke umzusetzen, muss zwangsläufig eine „Neuverteilung“ von Flächen ausartiert werden. „Die Vorlaufzeiten für Planungen, Genehmigungen, Abstimmungen, Abwägungsprozesse, Grunderwerbs-

verhandlungen oder Ausschreibungen sind hoch, da die Belange einer Vielzahl von Akteuren zu berücksichtigen sind“, sagt Klaus-Dieter Büttner von NRW.URBAN. Er vermittelt zwischen Kommunen und der Deutschen Bahn, berät – teils im Auftrag von Straßen.NRW, teils über direkte Dienstleistungsaufträge – die Fachabteilungen der Kommunen und koordiniert mit seinem Team vielfältige Planungsaufgaben.

Nicht überall kann aufgrund der Dichte in den Städten der RS1-Standard 100-prozentig eingehalten werden. Welche Zugeständnisse werden gemacht? Ahmed Karroum: „Die Machbarkeitsstudie hat im Prinzip nur aus der ‚Vogelperspektive‘ festgestellt, dass der Bau des RS1 grundsätzlich sinnvoll und machbar ist. Unsere Aufgabe ist es jetzt, die Vogelperspektive zu verlassen.“ Der Landesbetrieb prüft, welche Herausforderungen vor Ort tatsächlich bestehen und wie damit planerisch sowie bau- und umweltrechtlich umzugehen ist. Dazu gehört beispielsweise die Ermittlung und Berücksichtigung von vorhandenen Leitungen, die Neuplanung und Verlegung bestehender Gleisanlagen oder der Umgang mit denkmalgeschützten Anlagen und Brücken. „Konkret kann dies bedeuten,

„In Duisburg berühren zwei Flächen mit Bedeutung für den RS1 sowie eine weitere Fläche für eine komplementäre kommunale Trasse die Interessen der Deutschen Bahn AG. Aufgrund der Komplexität der Konzernstruktur sowie der Prozesse sind das Wissen, die Erfahrung und die Kontakte von NRW.URBAN mehr als hilfreich.“

Patrick Hoenninger, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg

dass in manchen Streckenabschnitten die empfohlene Fahrbahnbreite von mindestens zwei Metern je Fahrtrichtung nicht umgesetzt werden kann. Auf anderen Streckenabschnitten werden im Planungsprozess alternative Umsetzungsmöglichkeiten für die klare Trennung vom Fußverkehr geprüft“, erläutert Ahmed Karroum.

Unterwegs im Essener Eltingviertel: Bald soll das Quartier über den RS1 besser an die Innenstadt angebunden werden.

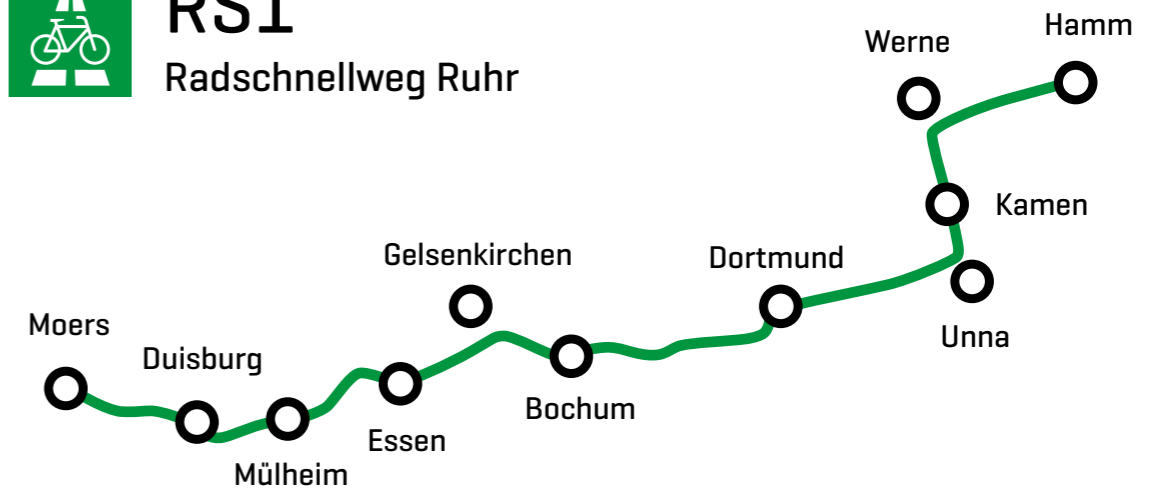


Interkommunale Lösungen

Die Stadt Duisburg hat sich für die Steuerung der Planung und Umsetzung des rund 15,5 Kilometer langen Teilstücks des RS1 auf ihrem Stadtgebiet für NRW.URBAN als Partner entschieden. Duisburgs Beteiligung an der NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH macht es möglich, die Leistungen der Projektsteuerung schnell und unkompliziert in Anspruch nehmen zu können. Über die Rahmenvertragsinitiative der Landesinitiative Bau.Land.Leben konnten die Prozesse zudem beschleunigt werden. Sie ermöglicht es, aus einem Pool von Rahmenvertragspartnern auszuwählen und Gutachterleistungen ohne komplexe Ausschreibungsprozedere einzukaufen. Duisburg musste 2021 noch einmal neu in die Bestandsaufnahme und Planung einsteigen, da die Stadt Moers sich dem RS1-Projekt angeschlossen hatte. Erst durch eine Nord-Verschiebung der Trasse von der Hochfelder Eisenbahnbrücke auf die A40-Rheinbrücke Neuenkamp wurde die Verlängerung des RS1 bis nach Moers möglich. Dafür musste auch das Bundesfernstraßengesetz geändert werden, das nun die Führung von Radwegen über Autobahnbrücken des Bundes



RS1 Radschnellweg Ruhr



ermöglicht. Einen Teil des Streckenverlaufs, der heute nicht mehr zum RS1 gehört, Bestandteil der Machbarkeitsstudie des RVR war und Bedeutung für die IGA 2027 und den RheinPark in Hochfeld hat, baut die Stadt in Eigenregie.

Anknüpfung ans überregionale Radwegenetz

In Essen wurde und wird weiter ein Upgrade des bereits bestehenden, gut ausgebauten Geh- und Radwegs „Rheinische Bahn“ auf RS1-Niveau umgesetzt. Das Ziel: zehn Kilometer kreuzungsfrei zwischen der Essener Innenstadt und dem Mülheimer Hauptbahnhof, eingebunden in die regionale Radwegekonzeption und den Emscher Landschaftspark. Das Teilstück Mülheim, Duisburger Straße, bis Essen, Univiertel, ist bereits gebaut. Die Stadt Essen stellt den RS1 und die Radmobilität zwischen Niederfeldsee, Univiertel und Eltingviertel in den Mittelpunkt ihrer Quartiersentwicklung. BEG/NRW.URBAN unterstützt die Stadt Essen über das Landesprogramm Bau.Land.Leben bei den Planungen. Der RS1 wird in diesem innerstädtischen Bereich eng mit neu entstehenden Wohngebäuden verzahnt werden. Mit dem heute noch brachliegenden Bahndamm kann so auch östlich des Univiertels ein zukunftsweisendes Quartier entwickelt und das Elting-

„Die Zusammenarbeit mit NRW.URBAN war besonders wichtig, um diese städtebauliche Planungs-idee zu konkretisieren und Lösungen für die rechtliche und technische Umsetzbarkeit zu erarbeiten. Auch die Abstimmung mit den Partnern bei Straßen.NRW und der Deutschen Bahn hat NRW.URBAN intensiv unterstützt.“

Anna Mansholt, Amt für Stadterneuerung und Bodenmanagement der Stadt Essen

viertel besser an die Innenstadt angebunden werden. Für das Eltingviertel liegt ein Bebauungsplan-Entwurf vor. Östlich des Eltingviertels muss der Gleisanschluss für das Unternehmen EVONIK neu organisiert werden, Straßen.NRW hat die Genehmigungsplanung DB Netz AG zur Zustimmung vorgelegt. Von Essen-Stoppenberg bis Essen-Kray werden mehrere Varianten für die Trassenführung geprüft, eine Vorzugsvariante steht aktuell noch nicht fest.

Verknüpfung mit Städtebau

Die Stadt Bochum hat im Oktober 2021 ein erstes Teilstück des RS1 freigegeben, im Juli 2022 folgte ein zweiter Abschnitt

„Die städtischen Planungen zur Radverkehrsinfrastruktur in Bochum und die regionalen Planungen zum RS1 sind eng aufeinander abgestimmt. Unser Hauptziel ist es, eine durchgängige und sichere Radinfrastruktur zu schaffen und den RS1 in das lokale Radnetz einzubinden, um optimale Anbindungen und Übergänge zu gewährleisten.“

Peter van Dyk, Referat für politische Gremien, Bürgerbeteiligung und Kommunikation der Stadt Bochum

in Bochum-Stahlhausen. Der RS1 ist nun von der Bessemerstraße bis zum Anschluss an die Grünanlage im Westend parallel zur Stahlhauser Straße befahrbar. Der neueröffnete Abschnitt schafft auch eine Anbindung zum bereits bestehenden Geh- und Radweg „Parkband West“. Damit gibt es einen direkten Weg für den Radverkehr bis zur Jahrhunderthalle und zum Westpark. Aktuell laufen die Planungen für die angrenzenden Teilstrecken des RS1. Im Bereich eines ehemaligen Güterbahnhofs haben sich die Städte Bochum und Gelsenkirchen auf eine gemeinsame Rahmenplanung geeinigt. Für den Bochumer Bereich hat NRW.URBAN mit der Stadt Bochum und der DB Immobilien AG einen Investorenwettbewerb durchgeführt. Anfang 2024 soll mit dem Bebauungsplan begonnen werden. Für den

Gelsenkirchener Bereich ist die DB Immobilien AG noch in Kaufverhandlungen mit der Stadt Gelsenkirchen.

Abweichungen vom RS1-Standard

Nicht überall kann der RS1-Standard 100-prozentig eingehalten werden. In Dortmund wurde 2022 zum Beispiel ein knapper Kilometer im Dortmunder Kreuzviertel offiziell als RS1 befahrbar. Es handelt sich jedoch nicht um einen separaten Radweg, sondern um eine Fahrradstraße. In Duisburg wird bei der Wegführung zwischen einem Friedhof und der Bahntrasse geprüft, ob die vorgesehene Breite für den RS1 eingehalten werden kann. Auch in anderen eng bebauten Städten der Metropole Ruhr Städten gibt es Abweichungen vom hohen RS-Standard. ■

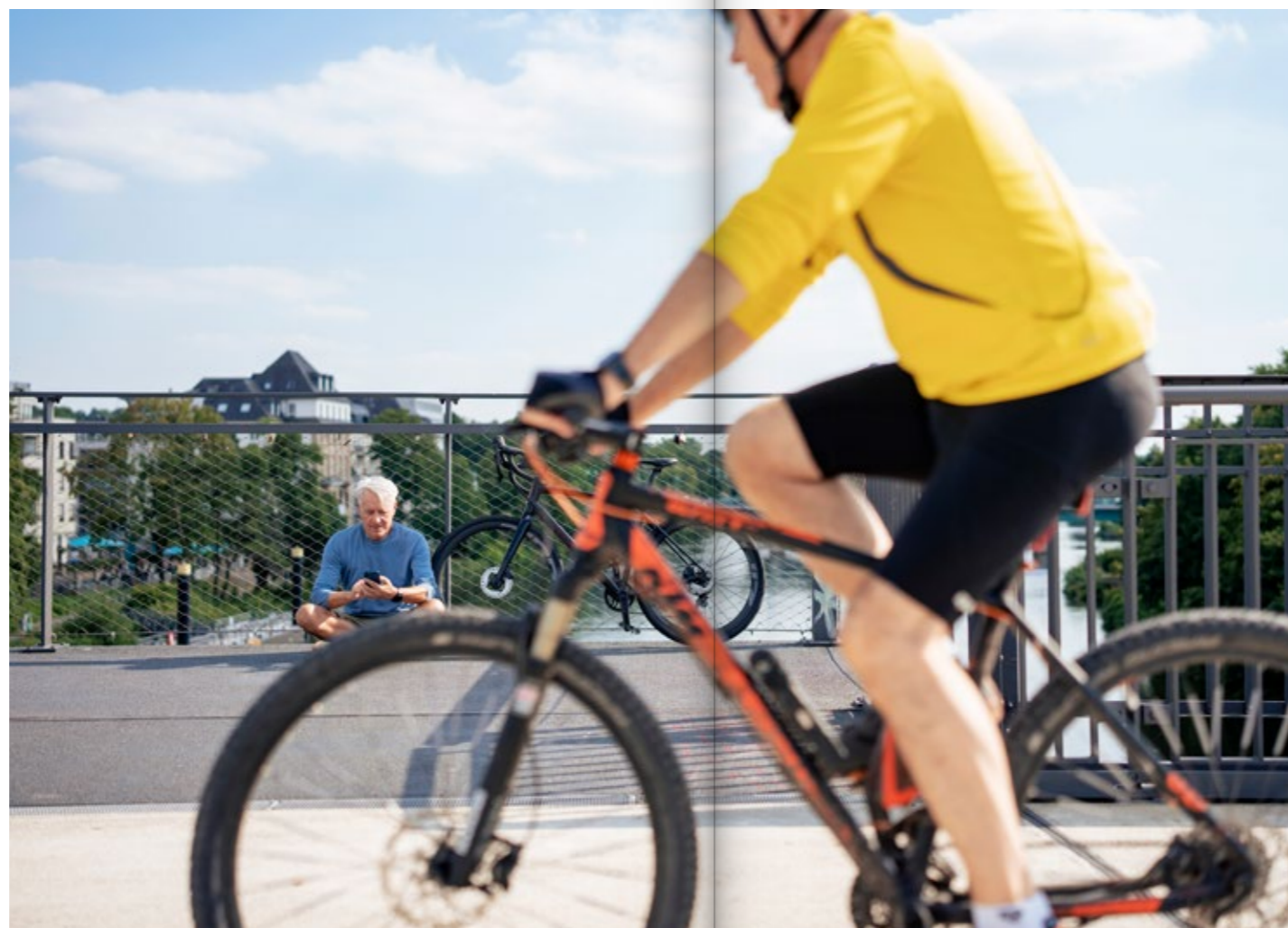
„Zugeständnisse aus Platzgründen sieht das RS1-Leitbild durchaus vor. In einigen Teilbereichen bauen Kommunen Radwegverbindungen unabhängig vom RS1-Gesamtprojekt, sehen es aber für diese Teilstücke als ‚freiwillige Selbstverpflichtung‘, die Standards zumindest annähernd einzuhalten.“

Susanne Köhler, NRW.URBAN

INFO Vorgaben für Radschnellwege

Radschnellwege sind per Gesetz definiert und haben den Status einer Landesstraße. Folgende Vorgaben für qualitativ hochwertige Wege sind umzusetzen:

- mindestens 6,30 Meter Breite bei eigenständiger Wegführung abseits bestehender Straßen (4 Meter für Radfahrer, 2,30 Meter für Fußgänger)
- Querung anderer Verkehrsanlagen möglichst planfrei oder bevorrechtigt
- minimale Wartezeiten durch Mittelinseln oder koordinierte Signalschaltungen
- geringe Steigungen (maximal sechs Prozent)
- angemessene Kurvenradien (außerorts mindestens 20 Meter, innerorts angepasst an die örtlichen Verhältnisse)
- direkte und weitgehend umwegfreie Führung
- eindeutige Wegweisung
- regelmäßige Reinigung und Winterdienst



Die Opeltrasse
in Bochum

Mit dem Rad von Ost nach West

Nach intensiven Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG konnte die Stadt Bochum im Winter 2022 einen stillgelegten Gleisabschnitt, der vom Stadtteil Wiemelhausen bis nach Bochum-Laer führt, erwerben. Jetzt sind die Entwurfsplanungen für den kombinierten Fuß- und Radweg – die Opeltrasse – weitgehend abgeschlossen, die Ausführungsplanung wird aktuell erstellt. „Die Opeltrasse ist eine wichtige Erweiterung für das Bochumer Radwegenetz“, erläutert Andrea Baltussen vom Umwelt- und Grünflächenamt der Stadt Bochum. „Sie wird die neuen Ostpark-Quartiere sowie den Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Mark 51⁷ an bedeutende Fahrradverbindungen anbinden, unter anderem an den Springorum-Radweg und den Parkway EmscherRuhr.“

Grüne Infrastruktur stärken

Bereits im Juni 2023 konnte die Stadt Bochum eine neue Rad- und Fußwegverbindung zwischen dem Stadtteil Laer und

dem Ümminger See freigeben. Mit dem Rad und zu Fuß ist jetzt durch die Felder im Osten von Laer über einen drei Meter breiten und 900 Meter langen Weg der Ümminger See zu erreichen. Diese Verbindung stärkt sowohl das „Freiraumkonzept Laer“ als auch das Förderprojekt „Grüne Infrastruktur“ der Stadt Bochum. Der geplante Anschluss an die Opeltrasse macht Radfahren in Bochum in Zukunft noch attraktiver. Die circa vier Kilometer lange Strecke sollen zum Beispiel auch Rastplätze mit Aufenthaltsqualität säumen.

Eine echte Alternative zum Auto

„Die Opeltrasse dient aber nicht nur dem Freizeitverkehr“, sagt Andrea Baltussen. Der Rad- und Fußweg, der von der Alten Wittener Straße vier Kilometer weit bis zum Gewerbegebiet Prinz Regent führt, bietet Berufspendlerinnen und -pendlern eine echte Alternative zum Auto. Als Ost-West-Verbindung ergänzt er die bereits bestehenden

Nord-Süd-Verknüpfungen. „Mit dem Erwerb der Trasse und der Bestandsaufnahme haben wir die größten Hürden zur Realisierung nun genommen“, ergänzt sie. Aktuell laufen die ersten Ausschreibungsverfahren für den Bau, bei denen NRW.URBAN die Stadt Bochum unterstützt. Auch bei den Verhandlungen und Abstimmungen mit verschiedenen Anwohnenden im Bereich um die Trasse arbeiten die Stadt Bochum und NRW.URBAN Hand in Hand. „Um die beste Planungsalternative umsetzen zu können, würde die Stadt Bochum gern vorzugsweise ein Grundstück des Entsorgungsunternehmens USB Bochum GmbH erwerben. Auch begleiten wir Gespräche der Stadt Bochum mit der Autobahn GmbH des Bundes“, sagt Nadine Steffens, NRW.URBAN.

Brücke über die Autobahn

Denn neben der Ertüchtigung von Brücken und Unterführungen entlang der Strecke stellt die Querung der neuen Stadtautobahn

Die Querung der neuen Stadtautobahn A 448 stellt beim Ausbau der Opeltrasse eine besondere Herausforderung dar.



INFO

In und um Bochum gibt es bereits eine Vielzahl an Routen für Radfahrende: den Emscher-Park Radweg, die Springorumtrasse, den Parkway Emscher-Ruhr oder den Ruhrtalradweg. Die Stadt Bochum hat das Projekt B0velo ins Leben gerufen und will das Netz weiter ausbauen und Lücken schließen, um Bochumerinnen und Bochumer zur Nutzung des Rads auch im Alltag zu motivieren. B0velo hat den Bau des Radschnellweges [RS1] einschließlich dessen Anbindung an die benachbarten Stadtteile, den Ausbau aller Haupteinfallstraßen mit komfortablen Radwegen, den Umbau von weiteren Bahntrassen zu Rad- und Fußwegen sowie die Erstellung von Fahrrad-Schulwegplänen und Mobilitätsbildung für Schülerinnen und Schüler im Fokus.

Aktivitäten der Stadt Bochum:

- seit 2016 Mitglied der AGFS [Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte]
- 2019: Beschluss eines Leitbilds „Mobilität“ [Ziel: Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes „Fuß, Rad, ÖPNV“ von 60 % bis 2030]
- Klimaplan Bochum 2035: Nachhaltigkeitsstrategie zur klimangepassten und erneuerbaren Schwammstadt
- 2023: Radverkehrskonzept Bochum

A 448 eine besondere Herausforderung dar. Idealerweise soll in Höhe der Hanielstraße eine neue Brücke gebaut werden, die eine möglichst geringe Steigung und ausreichende Breite für eine barrierearme Querung der Autobahn bietet. Das Interesse der ansässigen Unternehmen an einer Anbindung an die Opeltrasse sei groß, so Nadine Steffens.

Die Freigabe der Opeltrasse wird bereits von vielen fahrradbegeisterten Bochumerinnen und Bochumern herbeigesehnt. Das dokumentieren zahlreiche Anfragen, die Andrea Baltussen seit Veröffentlichung der Planungen erhalten hat. Der Abschluss des Projekts ist nun endlich in Sicht: Die ersten Räder werden Ende 2024 über die Opeltrasse rollen. ■

INFO Fachbüros für zehn Gewerke

Der Expertenpool der „Rahmenvertragsinitiative Bauleitplanung“ ist kontinuierlich gewachsen. Die NRW.URBAN GmbH & Co. KG hat dabei als zentrale Beschaffungsstelle für die Kommunen und kommunalen Gesellschaften in NRW agiert. Fachbüros für zehn Gewerke konnten auf diese Weise gewonnen werden und erhalten nun über den Vergabemarktplatz NRW Anfragen zu konkreten Projekten.

- Artenschutz
- Baugrund-Untersuchung
- Boden und Altlasten
- Digitalisierung von rechtskräftigen Bebauungsplänen [X-Plan]
- Projektsteuerungs- und Projektmanagementleistungen zur Unterstützung von betroffenen Kommunen der Unwetterkatastrophe
- Rechtsplan
- Schallgutachten
- Städtebauliche Rahmenplanung
- Verkehrsuntersuchungen
- 1.000 Bäume



Externe Fachbüros schnell und unkompliziert beauftragen

Rahmenvertragsinitiative Bauleitplanung
Nordrhein-Westfalen

Die Zukunft unserer Städte und Gemeinden liegt in ihrer Erneuerung von innen heraus, in einer schrittweisen Optimierung bestehender Strukturen – zugunsten der Resilienz, der Aufenthaltsqualität und einer nachhaltigen Mobilität. Vielfältige Aufgaben stehen an, doch die personellen Ressourcen in den Kommunen sind begrenzt und die Vergabeverfahren komplex und zeitintensiv.

Damit Städte und Gemeinde Bauprojekte schneller an den Start bringen können, hat das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen im März 2020 eine Rahmenvertragsinitiative (RVI) ins Leben gerufen. Inzwischen können externe Büros zu zehn Gewerken – darunter auch Verkehrsuntersuchungen – über die RVI schnell und unkompliziert beauftragt werden. „Über 130 Städte und Gemeinden entlasten sich bereits über die Rahmenvertragsinitiative von zeitintensiven Einzelvergaben. Sie profitieren von der unkomplizierten Beauftragung der Planungs- und Gutachterleistungen und können so ihre Prozesse erheblich beschleunigen. Der Pool an Rahmenvertragspartnern steht allen Städten und Gemeinden offen, der Beitritt zur Rahmenvertragsinitiative ist für die Kommunen kostenfrei und unverbindlich“, erläutert Peter Driesch, bei NRW.URBAN im Bereich Projektmanagement tätig.

Wer?

Den Kommunen steht ein rahmenvertraglich gesicherter Expertenpool für Planungs- und Gutachterleistungen zur

Verfügung. Die Ausschreibungskriterien für diesen Pool hat NRW.URBAN im Vorfeld mit den kommunalen Spitzenverbänden, der Architektenkammer NRW sowie der Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen abgestimmt.

Wie?

Das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes NRW hat NRW.URBAN mit der Erstellung von Muster-Leistungsverzeichnissen und der europaweiten Ausschreibung besonders gefragter Gewerke beauftragt. Das Landesunternehmen fungiert als zentrale Beschaffungsstelle.

Für wen?

Kommunen können über die Rahmenvertragsinitiative Planungs- und Ingenieurbüros unmittelbar beauftragen, ohne eigene Vergabeverfahren durchführen zu müssen. NRW.URBAN hat für sie die europaweite Ausschreibung bereits erledigt. Interessierte Städte und Gemeinden brauchen selbst nur eine einzige, kostenlose und unverbindliche Rahmenvereinbarung mit NRW.URBAN abschließen. ■

Weitere Infos



Vernetzt

Mit Mobilitätsstationen oder auch Mobilitäts-Hubs wollen Kommunen in Nordrhein-Westfalen die möglichst nahtlose Verknüpfung von Verkehrsmitteln erreichen, um so Multi- und Intermodalität als Alternative zum Auto zu etablieren. Das stärkt den Umweltverbund und macht zudem wertvolle Flächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen frei. Viele Betreiberkonzepte verknüpfen die Angebote mit niederschwellig zugänglichen digitalen Informationsangeboten.

Drei gute Ansätze
in Münster, Neuss
und Coesfeld

Mit dem Rad zur Bahn

Das größte Fahrradparkhaus Deutschlands steht in Münster. Neben Stellplätzen bietet es viele Serviceangebote rund ums Fahrrad.



Unterschiedliche
Mobilitätsoptionen
machen es den Verkehrs-
teilnehmenden leichter,
auf das eigene Auto
zu verzichten.

Multimodalität und Intermodalität: Damit der Verkehr in unseren Städten nachhaltiger wird, sind Strategien gefragt, die eine bessere Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel ermöglichen. Bike&Ride- und Park&Ride-Stationen, sichere Abstellplätze für Fahrräder, gut aufeinander abgestimmte und komfortable Fahrpläne von Bussen und Bahnen sind dafür einige Beispiele. Infrastrukturmaßnahmen, die Hand in Hand mit einer nachhaltigen Stadtplanung gehen, erweitern das Spektrum. Die Digitalisierung kann diese Entwicklungen unterstützen. Denn Informationen über unterschiedliche Mobilitätsoptionen, das exakte Ausweisen von Fuß- und Fahrrad-routen in Navigationssystemen, Service- und Parkangebote sowie agile Nachrichten über aktuell mögliche Kombinationen von Verkehrsmitteln machen es den Verkehrsteilnehmenden leichter, auf das eigene Auto zu verzichten. Das NRW.URBAN-Journal hat sich in Nordrhein-Westfalen umgesehen.

Münster eröffnet Deutschlands modernste und größte Radstation
Das inzwischen realisierte Neubauprojekt „Hansator“ des Investors Landmarken AG in Münster bildet den Übergang zwischen der Münsteraner Innenstadt und dem Hansaviertel auf der Ostseite des Hauptbahnhofs. BahnflächenEntwicklungsgesellschaft (BEG)/NRW.URBAN steuerte die Flächenentwicklung des ehemaligen DB-Grundstücks und führte gemeinsam mit der Stadt

Münster ein Investorenauswahlverfahren für eine mehrgeschossige, attraktive Neubebauung durch: Über den BahnflächenPool NRW wurden durch die Landesgesellschaft Mittel in Höhe von rund 75.000 Euro zur Finanzierung von Entwicklungskosten eingesetzt. In Kombination mit einer integrierenden Prozesssteuerung stellten diese Mittel den wesentlichen Hebel der gesamten Flächenaktivierung dar. Bei der Planung des Gebäudekomplexes wurde großes Augenmerk auf die Förderung des multimodalen Verkehrs gelegt. So wurde über 22 Jahre nach Eröffnung der weiterhin bundesweit größten Radstation auf der Westseite des Hauptbahnhofs am Berliner Platz vor circa einem Jahr eine zweite Radstation mit 2.000 Stellplätzen von der Stadt Münster im „Hansator“ eröffnet – ausgestattet mit einem digitalen Parksystem. Über radstation.app können unter anderem Stellplätze gescannt und gebucht sowie das passende Bezahlmodell ausgewählt werden. Michael Milde, Leiter der Mobilitätsplanung der Stadt Münster: „Wir hoffen, dass es uns mit dieser innovativen Technik und dem attraktiven Angebot gelingt, die teilweise sehr ungeordnete und den Fußverkehr einschränkende Abstell-situation rund um den Hauptbahnhof zu verbessern.“ Denn ein „Parkverbot“ für Fahrräder gibt es in Deutschland nicht. Nur wenn Fahrräder verkehrsfähig abgestellt werden, dürfen sie vom Ordnungsamt entfernt werden. Rund um den Bahnhof in Münster sieht es deshalb „wild“ aus, mitunter ist für Fußgängerinnen und Fußgänger mancherorts kaum noch ein Durchkommen. Deshalb lag der Fokus bei der Entwicklung des Parksystems vor allem auf der Einfachheit für alle Nutzerinnen und Nutzer der Radstation: Einfachheit in der Benutzung des Buchungs- und Zahlungssystems in der App und Klarheit in der baulichen Raumsituation und auch der Wegeleitung und Kommunikation.

Die Radstation in Münster bietet darüber hinaus Serviceangebote für Radfahrende: Eine Meisterwerkstatt bietet professionellen Service rund ums Fahrrad, Reparaturen und Ersatzteile. In der Regel sind die Fahrräder innerhalb von 24 Stunden abholbereit. Auch Gebrauchträder werden – generalüberholt – zum Kauf angeboten. Als besonderer Service steht zudem auf der Westseite eine Waschanlage für Fahrräder. Hier werden Drahtesel in nur fünf Minuten gesäubert. Für Ausflüge und Erledigungen in und um Münster hält die Radstation einen Bestand von 240 Mieträdern, davon 15 Elektro-

räder, vier Räder ausgestattet mit Kindersitz, zwei Gespanne mit Kinderanhängern, 20 Kinder- und Jugendräder und sechs Tandems vor. Für Michael Milde steht fest: „Mit den beiden Radstationen und ihren insgesamt 5.500 Radabstellplätzen am Hauptbahnhof geht Münster auch beim Fahrradparken mit gutem Beispiel voran.“

Sozialer Träger bewirtschaftet Radstation in Neuss

BEG/NRW.URBAN erarbeitet aktuell eine städtebauliche und verkehrliche Rahmenplanung für das Bahnhofsumfeld in Neuss, die aus dem Programm „Schöner ankommen in NRW“ des Landes NRW gefördert wird. Bis zur Landesgartenschau 2026 sollen die ersten deutlichen Verbesserungen am und im Hauptbahnhof sichtbar sein. Im

Kontext der Bahnstufengestaltung und der angestrebten Verkehrswende plant die Stadt Neuss den Neubau eines Fahrradparkhauses, das die vorhandene aber langfristig nicht mehr aktuellen Ansprüchen genügende Radstation an gleicher Stelle ersetzen soll. „Die Caritas wird weiter Betreiber der Radstation sein, denn die Verknüpfung von Serviceangeboten mit der Reintegration langzeitarbeitsloser Menschen in den Arbeitsmarkt funktioniert sehr gut“, sagt Tim Völlmer, Sachbearbeiter im Amt für Stadtplanung in Neuss. Allerdings benötigt die Caritas mehr und modernere Räume für Ausbildung, Schulung und Soziales. Auch die Stellplätze für die Fahrräder in Doppelhochgaragenplätzen ohne hydraulische Unterstützung ist insbesondere mit Blick auf den Trend zu E-Bikes nicht mehr

zeitgemäß. In Workshops im Rahmen von „Schöner ankommen in NRW“ hat die Stadt Neuss mit der DB, BEG/NRW.URBAN, der Caritas und externen Fachleuten ein Konzept entwickelt, das einen zweigeschossigen Neubau auf der Grundfläche der heutigen Radstation vorsieht. Eine moderne Fahrradwerkstatt soll dabei ihren Platz mit dem schon vorhandenen Parkdeck für Räder tauschen. So könnte ein Gepäckträger reaktiviert werden und den Radstation-Nutzern einen direkten Zugang zu den Gleisen 5 bis 8 gewähren. Die für die Beschäftigten der Caritas benötigten Räume sollen in das Obergeschoss des neuen Parkhauses beziehungsweise in das angrenzende Hauptgebäude des Bahnhofs integriert und barrierefrei zugänglich gemacht werden.

Die Radstation in Neuss soll modernisiert werden: Das bewährte Betreiberkonzept in Kooperation mit der Caritas bleibt bestehen.



Am Bahnhof in Coesfeld bieten zwei Fahrradparkhäuser sichere Abstellmöglichkeiten. Auch eine Leihradstation ist dort zu finden.

Mit diesem Konzept hat sich die Stadt Neuss für das Bundesprogramm „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ beworben. In der zweiten Phase des vom Bundesverkehrsministerium durchgeführten Auswahlverfahrens ging die Stadt Neuss allerdings leer aus. Die Projektskizze für die Radstation mit Fahrradparkhaus dient aber als gute Basis für das Anzapfen weiterer Fördertöpfe, dem sich die Stadt Neuss nun widmen wird.

Schöner ankommen in Coesfeld mit Rad, Bus und Bahn

Im März 2023 konnte die Stadt Coesfeld die Fertigstellung eines neuen Bahnhofsquartiers verkünden. Verschiedene Landesunterstützungsinstrumente griffen bei der vorbildlichen Umsetzung ineinander, das Zusammenwachsen von zukunftsgerechter Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung wird in Coesfeld besonders sichtbar. BEG/NRW.URBAN steuerte die Grundstückskäufe von der DB unter anderem im Rahmen eines gemeinsamen Investorenwahlverfahrens mit der Stadt Coesfeld für den Abriss und Neubau des Empfangsgebäudes, um die Maßnahmen der DB Station&Service AG im Bahnsteigbereich im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ abzurufen. Im Weiteren unterstützte BEG/NRW.URBAN die Prozesse zur Realisierung der P&R- und Fahrradabstellanlage an der Ostseite und des westlichen Zugangs zu den Gleisen durch die Stadt Coesfeld.

Mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und des Neubaus des Empfangsgebäudes ging in Coesfeld auch eine neue Mobilitätsstation in Betrieb. Neben der Verknüpfung von SPNV, ÖPNV, BürgerBus und Taxiständen entstanden im Neubau des Empfangsgebäudes eine offene, kostenlose Abstellanlage an der Ostseite sowie ein kostenpflichtiges Fahrradparkhaus auf der Westseite. Insgesamt finden am Bahnhof in Coesfeld 312 Fahrräder Platz. Neben Einstellplätzen für „normale“ Fahrräder und E-Bikes werden auch Stellplätze für Lastenräder vorgehalten. Im frei zugänglichen Fahrradparkhaus finden Radlerinnen und Radler zudem eine Reparaturservicestation mit Luftpumpen und der Möglichkeit, kleine Reparaturen selbst durchzuführen. Zwischen 70 und 80 Prozent der Einstellplätze sind täglich belegt.

Das zweite Fahrradparkhaus ist nur über einen Zugangscode nutzbar, direkt an der Anlage oder über die App Radbox.NRW buchbar. Die Anlage mit insgesamt 72 Stellplätzen, davon sechs für Lastenräder, wurde zu Beginn des Jahres 2023 eröffnet. Insgesamt sind durchschnittlich täglich 40 Plätze belegt. „Dieses Parkhaus wird in den Wintermonaten beheizt, Regenkleidung und Fahrradhelme

können in verschließbaren Schränken untergebracht werden“, informiert Uwe Dickmanns von der Stadt Coesfeld.

Holger Ludorf vom Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr der Stadt Coesfeld ergänzt: „Die Stadt Coesfeld plant im Rahmen des Masterplan Mobilität weitere Mobilitätshubs an den Bahnhöfen ‚Schulzentrum‘ und Lette. In allen 38 Quartieren der Stadt soll es in Zukunft mindestens eine Mobilstation geben. Der Masterplan Mobilität priorisiert eindeutig den Rad- und Fußverkehr sowie den öffentlichen Verkehr im gesamten Stadtbild, um die nachhaltige Mobilität zu stärken und zahlt damit auf die Ziele des Klimaschutzes ein.“

Um Coesfeld als Fahrradstadt und als Stadt der kurzen Wege weiterzuentwickeln, werden in Zukunft in der Innenstadt Straßen zu Gemeinschaftsstraßen ausgebaut, das Parken in der Innenstadt soll aus dem Straßenraum verschwinden und so konzentriert werden, dass für Handel und Pendlerverkehr ausreichend Parkplätze in Sammelgaragen zur Verfügung stehen. Mit diesen Maßnahmen soll der Bau von Fahrradstraßen und eine Verkehrsberuhigung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs auf der Wallanlage, in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet einhergehen. ■

Sharing meets Öffis – Die WienMobil Stationen der Wiener Linien

Ein Gastbeitrag von Daniela Wieser und Leonie Schöch

Die Wiener Linien sind bekannt für ein gut ausgestaltetes öffentliches Verkehrsnetz. Darüber hinaus wird aber auch an ergänzenden Angeboten gearbeitet.

Die Wiener Linien verstehen sich als Mobilitätsdrehscheibe und erweitern dementsprechend ihr Angebotsportfolio. Mittwoch mit dem Rad zur Arbeit, am Donnerstag mit der U-Bahn in die Stadt zum Shoppen und am Wochenende mit dem Auto zur Oma aufs Land? Ein solches multimodales Mobilitätsverhalten kann mittlerweile in vielen Städten ohne den Besitz eines eigenen PKW verwirklicht werden. Möglich ist das durch ein flächendeckendes und zuverlässiges öffentliches Verkehrsnetz, ergänzt durch ein erweitertes Mobilitätsangebot. Für manche Anlässe sind öffentliche Verkehrsmittel nämlich nicht die beste Wahl, dann kann man auf zahlreiche weitere Angebote zurückgreifen.

Mobile Freiheit – WienMobil

Unter der Dachmarke WienMobil werden daher digitale Services mit Angeboten im öffentlichen Raum vernetzt. Neben der fortschreitenden digitalen Integration wird auch das Angebot an Sharing-Services flächen-

deckend ausgebaut. Für eine optimale Verknüpfung dieser Angebote mit dem öffentlichen Verkehr, gibt es die WienMobil Stationen. Zu den Angeboten gehören neben Verkehrsmitteln wie Bike- und Carsharing oder E-Scooter auch zusätzliche Services wie Radservicestationen, teilweise auch Rad- & Paketboxen. Die Angebote variieren je nach Lage und örtlichen Gegebenheiten und lokalen Bedarfen. Die WienMobil Stationen tragen damit direkt zu den Zielen der Stadt Wien bei.

WienMobil Stationen –

vom Pilotprojekt zur flächendeckenden Ausrollung
Gestartet haben die Wiener Linien mit der Umsetzung der ersten WienMobil Station im Jahr 2018, im Rahmen eines geförderten Projektes. Basierend auf den Ergebnissen dieser Pilotstation wurde eine weitere Ausrollung von WienMobil Stationen auf die ganze Stadt, im Auftrag und finanziert durch die Stadt Wien, als Teil der Daseinsvorsorge durch die Wiener Linien gestartet.

Grundlegende Faktoren für eine flächendeckende Umsetzung waren jedoch die Schaffung und Beauftragung des neuen wienweiten Bikesharing WienMobil Rad und des standortbasierten E-Carsharings WienMobil Auto durch die Wiener Linien. Diese beiden Elemente bilden die Basis einer jeder der 100 WienMobil Stationen, wirken sogenannten Insellösungen entgegen und sorgen für ein einheitliches Angebot für alle Nutzerinnen und Nutzer in der gesamten Stadt. Um ein gesamtheitliches System zu ermöglichen, wurden die Standorte der WienMobil Stationen mit dem Ausbau der Bike- und Carsharing-Systeme gesamtheitlich geplant.

Vielfältige Betreiber-Kooperationen

Die Betreiber und Angebote der WienMobil Stationen sind vielfältig: Für WienMobil Rad ist „nextbike by Tier“ zuständig, die das neue Bikesharing-Netz mit über 200 Stationen und 3.000 Rädern im Auftrag der Wiener



Linien seit Frühling 2022 betreiben. Seit Herbst 2022 ist sharetoo by Porsche Bank für das standortbasierte E-Carsharing WienMobil Auto, mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen, zuständig. Für weitere Angebote wie Radservicestationen und auch einen Pilotversuch von eigens reservierten Stellplätzen für free floating Carsharing (außerhalb der Geschäftsgebiete) arbeiten die Wiener Linien mit Kooperationspartnern zusammen. Zusätzlich wird seit Kurzem, in ausgewählten Stadtentwicklungsgebieten, die Einbindung von E-Lastenfahrrädern an WienMobil Stationen getestet.

Die Akzeptanz der WienMobil Stationen wird derzeit anhand der Nutzung der einzelnen Angebote gemessen. Im ersten Betriebsjahr verzeichnete WienMobil Rad bereits über 90.000 Anmeldungen und etwa 300.000 Entleihungen. Besonders begehrte Standorte waren Transitknotenpunkte und zentrale Plätze. WienMobil Auto verzeichnet mit mehr als 23.000 Buchungen durchschnittlich 1,8 Buchungen pro Tag und Auto.

Daniela Wieser ist bei den Wiener Linien als Referatsleiterin für Multimodale Mobilitätssteuerung zuständig.

Leonie Schöch verantwortet im Referat Multimodale Mobilitätssteuerung die WienMobil Stationen. Gemeinsam arbeitet das Team sowohl an der Implementierung der Mobilitätsstationen, als auch an der vertieften Verankerung einer nachhaltigen Mobilität in politischen Prozessen.

In den nächsten Jahren konzentriert sich Wien auf die Evaluierung der WienMobil Stationen, Entscheidungen über einen Ausbau werden langfristig getroffen. Fix sind bereits zusätzliche WienMobil Stationen, die durch sogenannte „Dritte“ wie zum Beispiel Immobilienentwickler in Stadtentwicklungsgebieten finanziert und durch die Wiener Linien umgesetzt werden. ■



IMPRESSUM: HERAUSGEBER NRWURBAN Service GmbH, Fritz-Vomfelde-Straße 10, 40547 Düsseldorf, Tel. 0211 54238-0, Fax 0211 54238-430 | **REDAKTION** Aurélie Ölbey [v.i.S.d.P.], NRWURBAN, K02B – Agentur für Kommunikation, Dortmund | **VISUELLE KONZEPTION UND LAYOUT** Oktober Kommunikationsdesign GmbH, Bochum | **FOTOS** Christoph Kniel [Titel, 2, 25, 28-35, 36, Rückseite], Martin Steffen [2, 10-17, 18-23], Franklin Berger [4-9], Severin Wurnig [2, 46-47], Markus Jacoby [40, 45], Kopfkunst [42], Christian Nielinger [44], StockRocket/adobestock [38] | **DRUCK** Druckverlag Kettler GmbH, Bönen | **AUFLAGE** 1.400

Bei allen Bezeichnungen, die auf Personen bezogen sind, meint die gewählte Formulierung beide Geschlechter, auch wenn aus Gründen der leichteren Lesbarkeit nur die männliche oder nur die weibliche Form verwendet wird.

ADRESSEN / SERVICE

NRW.URBAN

DÜSSELDORF

Fritz-Vomfelde-Str. 10
40547 Düsseldorf
Tel. 0211 54238-0
Fax 0211 54238-430
info@nrw-urban.de
www.nrw-urban.de

NRW.URBAN

DORTMUND

Revierstraße 3
44379 Dortmund
Tel. 0231 4341-0
Fax 0231 4341-325
info@nrw-urban.de
www.nrw-urban.de

NRW.URBAN

ESSEN

An der Reichsbank 8
45127 Essen
Tel. 0201 747-660
info@nrw-urban.de
www.nrw-urban.de

