Stadt Wesseling

Radverkehrskonzept

1. Fertigung

brenner BERNARD ingenieure GmbH
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Köln

Impressum

Auftraggeber

Stadt Wesseling
Alfons-Müller-Platz
50389 Wesseling

Auftragnehmer

brenner BERNARD ingenieure GmbH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe
Neue Weyerstraße 6
50676 Köln
Telefon 0221 - 222825-0
Telefax 0221 - 222825-0
www.brenner-bernard.com
info.koeln@brenner-bernard.com

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Philipp Hillebrand
Viktoria Reinecke M.Sc.

Köln, 11.05.2020

INHALT

1 HINTERGRUND UND AUFGABENSTELLUNG 3
1.1 Grundlagen 4
1.2 Beteiligung der Öffentlichkeit und der Politik 5
2 RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN FAHRRADVERKEHR 6
2.1 Siedlungsstruktur 6
2.2 Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 7
2.3 Unfallanalyse 9
3 NETZKONZEPTION 13
3.1 Bestehende Radverkehrsnetze 13
3.2 Aufstellung eines Wunschliniennetzes und Entwicklung eines Prüfnetzes 15
3.3 Entwicklung eines Haupt- und Nebenroutennetzes 16
4 BESTANDSAUFNAHME UND MÄNGELANALYSE 18
4.1 Bestehende Radverkehrsführung 18
4.2 Bewertungsgrundlagen für die Identifikation von Mängeln 18
4.3 Befahrung vor Ort 19
5 MAßNAHMENKONZEPTION 21
5.1 Bewertung realisierter Radverkehrsanlagen 29
5.2 Analyse der vorhandenen Fahrradabstellanlagen 30
5.3 Verknüpfung ÖPNV und Fahrradmitnahme 31
5.4 Öffentliche Ladestationen für Pedelecs 36
5.5 Marketingmaßnahmen 36
6 ZUSAMMENFASSUNG 56

ANLAGEN

Anlage 1 Anregungen zum Radverkehrskonzept

Anlage 2 Auflistung der Quellen und Ziele

Anlage 3 Führungsformen des Radverkehrs

Anlage 4 Maßnahmenkataster

Anlage 5 Musterlösungen

Anlage 6 Netzkonzeption

1 HINTERGRUND UND AUFGABENSTELLUNG

Im Zuge der Erstellung eines integrierten Verkehrsentwicklungskonzepts für die Innenstadt von Wesseling ist es politischer Wunsch der Stadtverwaltung Wesseling, mit einem daran anknüpfenden Radverkehrskonzept ein schlüssiges Gesamtkonzept zur Förderung des Fahrradverkehrs zu erstellen.

Das Ziel der vorliegenden Radverkehrskonzeption ist ein Orientierungs- und Handlungsrahmen zur Radverkehrsentwicklung der Stadt Wesseling für die nächsten Jahre, der eine Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr durch die schrittweise Umsetzung von Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahren und Problemstellen sowie eine Erweiterung und Optimierung des Radverkehrsnetzes bietet. Dieses Radverkehrskonzept enthält neben den Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auch Strategien zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten einer Steigerung des Radverkehrsanteils.

Das Fahrrad ist innerhalb der Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer die Fortbewegungsmöglichkeit mit dem weitesten Aktionsradius und damit mit dem größten Verlagerungspotenzial vom MIV (motorisierter Individualverkehr). Mit der breiten Einführung von Pedelecs und E-Bikes werden auch weitere Entfernungen künftig für den Radverkehr interessanter. Die Beförderung von Lasten mittels Cargo-Bikes und Fahrradanhängern wird ebenso erleichtert. Viele körperlich eingeschränkte Menschen sowie auch Senioren entdecken hiermit die Mobilität mit dem Fahrrad neu. Hinzukommt der neue Trend der Tretroller und E-Scooter, die die Fahrradinfrastruktur mit nutzen müssen. Mit diesen „Scootern“ können, speziell innerstädtisch und insbesondere mit elektrischem Antrieb, ähnliche Wegezwecke und Distanzen wie bei Fahrrädern bedient werden weswegen viele Maßnahmen, die den Radverkehr adressieren, Anforderungen von Tretrollern und E-Scootern einschließen. Die vielfältigen Anforderungen, die die ebenso vielfältigen Nutzerinnen und Nutzer an die Radverkehrsinfrastruktur werden im Radverkehrskonzept berücksichtigt.

Im Sinne einer umfassenden Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr und dessen Förderung sind v. a. die Voraussetzungen für eine enge und attraktive Verknüpfung der Teilsysteme zu schaffen, diese untereinander zu optimieren und darüber hinaus die Voraussetzungen zur Ausübung inter- und multimodaler Mobilität zu schaffen bzw. weiter zu optimieren. Die Alltagstauglichkeit des

Radverkehrsnetzes ist im Zuge des Radverkehrskonzeptes von besonderem Interesse. Dennoch werden auch Belange des Freizeitradverkehrs berücksichtigt.

1.1 Grundlagen

Mit der StVO-Novelle zum Radverkehr aus den Jahren 2009 und 2013 sowie der Neufassung der ERA 2010 ergeben sich Chancen und Erfordernisse zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen bewirken eine konsequente Umsetzung dieser Vorschriften.
Durch eine geeignete Auswahl aus dem Maßnahmen- und Entwurfsrepertoire soll der Radverkehr flächendeckend sicher und attraktiv werden. Hierzu bedarf es der Auswahl geeigneter Führungselemente insbesondere im Zuge von Hauptstraßen. In die Ausarbeitung sind vorrangig folgende Regelwerke eingegangen:

- FGSV (2010): Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010
- FGSV (2007): Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006
- FGSV (2012): Hinweise zum Fahrradparken.
- AGFS (2009): Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen. 2.Auflage

Zudem sind folgende wichtige Grundlagen gesichtet und eingearbeitet worden:

- Stadt Wesseling (2019): Summa Summarum 2019. Wesseling in Zahlen
- Unfallstatistik für die Stadt Wesseling für den Zeitraum 2012 bis Juli 2017. Zugesandt von Herrn Feuersänger (Stadt Wesseling) am 25.10.2017
- Stadt Wesseling (2016): Integriertes Handlungskonzept zur Innenstadtentwicklung der Stadt Wesseling.
- Rhein-Erft-Kreis (2013): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger des Rhein-Erft-Kreises
- BMVBS (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020. 2.Auflage.Berlin
- Infas. MiD (2008): Mobilität in Deutschland 2008 http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf, S.98 f. abgerufen am 07.11.2017
- Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (2007): Verkehrsentwicklungsplan Rhein-Erft-Kreis. 1. Fortschreibung 2007-2015.

Weitere Quellen sind entsprechend kenntlich gemacht.

1.2 Beteiligung der Öffentlichkeit und der Politik

Anlage 1

Im Zuge der Erarbeitung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes wurde am 17.09.2018 ein Workshop mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Wesseling, der Schulen, des Rhein-Erft-Kreises, des Citymanagements und anderer Interessenvertretungen veranstaltet. Im Workshop wurde der aktuelle Stand des Radverkehrskonzeptes vorgestellt und den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Möglichkeit gegeben Anregungen und Hinweise zu geben. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben zahlreiche Hinweise, die in die Maßnahmenkonzeption eingeflossen sind.

Der Entwurf des Radverkehrskonzeptes wurde am 26.02.2019 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz der Stadt Wesseling vorgestellt, anschließend gingen Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie Fraktionen ein. Diese Anregungen wurden geprüft, im Konzept aufgenommen und sind in Anlage 1 beigefügt. Zudem ist in der Anlage 1 eine Übersicht inklusive Begründung beigefügt in der ersichtlich wird wenn Anmerkungen nicht berücksichtigt wurden.

2 RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN FAHRRADVERKEHR

2.1 Siedlungsstruktur

Die Stadt Wesseling ist eine mittelgroße Stadt im Rhein-Erft-Kreis mit ca. 37.900 Einwohnern[1]. Sie liegt zwischen den beiden Oberzentren Köln und Bonn am Rhein Wesseling bietet durch die Lage am Rhein und eine flache Topographie günstige Bedingungen für den Radverkehr. Vom tief gelegenen Rheinufer bis in den höher gelegenen Stadtteil Berzdorf sind lediglich 15 Höhenmeter zu überwinden. Die maximale Ausdehnung des Stadtgebietes von Wesseling beträgt acht Kilometer. Fahrradtypische Entfernungen für den Alltagsradverkehr betragen ca. 4 bis 5 km[2] [3]. Eine repräsentative Befragung des Sinus Institutes ergab, dass 45 % der Wege mit dem Rad zur Arbeit zwei bis fünf Kilometer und 29 % fünf bis zehn Kilometer lang sind[4]. Die aktuellen Trends zu elektrounterstützten Fahrrädern erweitern die Möglichkeiten zusätzlich. Die meisten Entfernungen zwischen und insbesondere innerhalb der Stadtteile in Wesseling liegen somit im Aktionsradius des Radverkehrs.
Die Stadt gliedert sich in die vier Stadtteile Wesseling, Keldenich, Berzdorf und Urfeld. Tabelle 1 zeigt die Stadtteile nach Einwohner und Fläche.

Stadtteil	Einwohner	Fläche [in m²]
Wesseling	12.913	7.787.685
Berzdorf	4.928	4.293.268
Keldenich	15.906	5.535.832
Urfeld	4.153	5.756.363
Wesseling Stadt	**37.900**	**23.373.148**

Tabelle 1: Stadtteile nach Einwohner und Fläche[5]

Das Mittelzentrum Wesseling ist geprägt von der Großindustrie im Norden und Süden der Stadt und weist eine hohe Arbeitsplatzdichte sowie Einzelhandelsbesatz auf. Die hohe Konzentration an verarbeitender Industrie mit Gewerbestraßen sowie hohen

1 Stadt Wesseling (2019): Summa Summarum 2018. Wesseling in Zahlen (Stand: 31.12.2018).
2 Infas. MiD (2008): Mobilität in Deutschland 2008 http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf, S.98 f. abgerufen am 07.11.2017
3 BMVBS.2012. Nationaler Radverkehrsplan 2020. 2.Auflage.Berlin
4 Sinus (2017): Fahrrad-Monitor Deutschland (2017): https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile (abgerufen am 07.11.2017
5 Stadt Wesseling (2019): Summa Summarum 2019. Wesseling in Zahlen. (Stand: 31.12.2018).

Kfz- und Schwerverkehrsmengen stellen die Sicherung des Radverkehrs vor eine besondere Herausforderung. Weiterhin führt die Autobahn 555 von Norden nach Süden durch das Stadtgebiet von Wesseling und weist eine starke Trennwirkung auf. Die Stadtteile Keldenich, Urfeld und Berzdorf sind geprägt von landwirtschaftlicher Nutzung und Flächen zur Naherholung.

2.2 Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten

Basis der folgenden Datenauswertung ist eine repräsentative Haushaltsbefragung der Bürgerinnen und Bürger des Rhein-Erft-Kreises aus dem Jahre 2013. So werden in Wesseling 15 % (2013) der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Diese Zahl liegt etwas über dem Durchschnitt im Rhein-Erft-Kreis von 14 % (vgl. Abbildung 1).

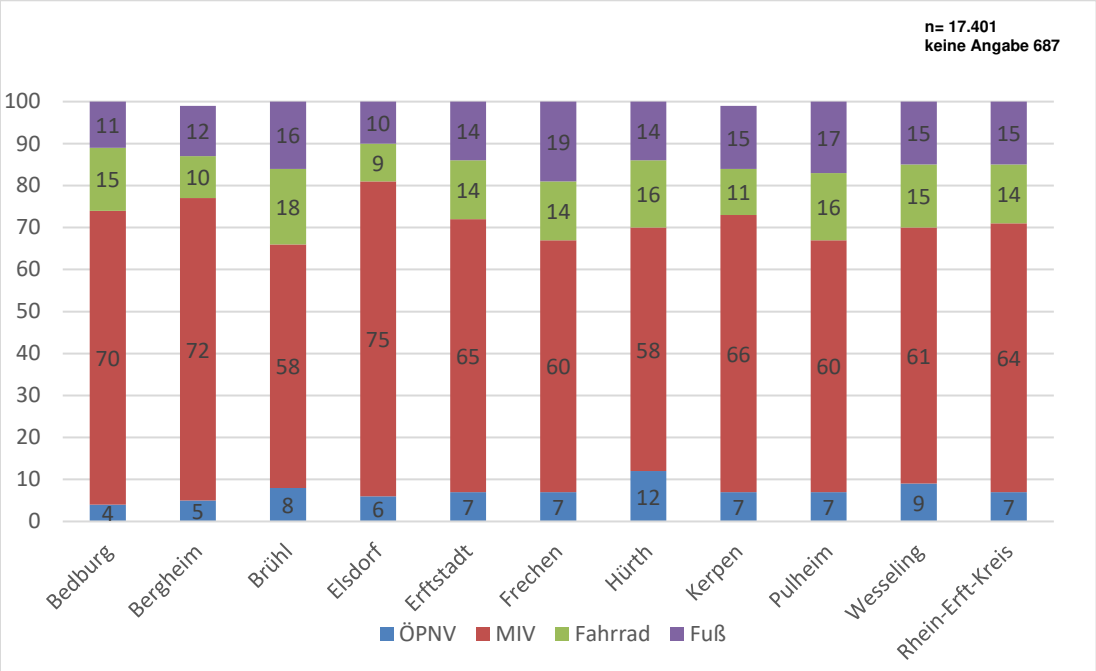

Abbildung 1: Modal Split Rhein-Erft-Kreis. Eigene Darstellung nach REK 2013[6]

Fahrradnutzung

Laut Haushaltsbefragung ist in 21,6 % der Haushalte in Wesseling ein Fahrrad vorhanden, in 59,2 % zwei oder mehr Fahrräder. Diese werden von 20 % der befragten Haushalte fast täglich genutzt, 9 % nutzen diese wochentags, 43 % gelegentlich und 15 % fast nie. 14 % gaben an, kein Fahrrad zu besitzen. Als Gründe wurden gesundheitliche/ körperliche Aspekte genannt, die Nutzung anderer Verkehrsmittel sowie

6 REK (2013): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen des Rhein-Erft-Kreises

Unsicherheit beim Fahrradfahren[7]. Der Aspekt der Unsicherheit gibt bereits einen Hinweis darauf, dass die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur in Bezug auf eine (subjektiv) sichere Radverkehrsinfrastruktur und ggf. auch in der Durchgängigkeit sowie der intuitiven Begreifbarkeit Mängel aufweist. Weiterhin gaben 20,2 % der Befragten an, das Fahrrad häufiger zu nutzen, wenn es adäquate Fahrradabstellanlagen sowohl am Wohn- als auch Zielort gäbe, bzw. 6 %, wenn generell mehr Abstellanlagen vorhanden wären. Bei verbessertem Radverkehrsangebot, führen 13,9 % der Befragten in Wesseling häufiger Fahrrad, indes 20 %, wenn die Fahrtwege bzw. Fahrtzeiten kürzer wären[8]. Daraus ergeben sich insbesondere in der Fahrradinfrastruktur (Abstellanlagen, Fahrradwege und Bike + Ride) Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs.

Besitz von E-Bikes oder Pedelecs[9]

Der Besitz von elektrisch angetriebenen oder unterstützten Fahrrädern wurde nur auf Kreisebene erhoben. Danach besitzen 3,5 % der Haushalte im Rhein-Erft-Kreis ein Pedelec und 2,1 % ein E-Bike.

Wegezwecke und zurückgelegte Entfernungen mit dem Fahrrad

Das Fahrrad wird im Rhein-Erft-Kreis hauptsächlich für die Wegezwecke Einkaufen (14 %), Besuch (17 %), Schule/Ausbildung (24 %) und Freizeit (22 %) genutzt. Der Arbeitsweg wird nur von wenigen Menschen mit dem Fahrrad zurückgelegt (9 %), obwohl 60 % der Wege aller befragten Personen im Rhein-Erft-Kreis kürzer als fünf Kilometer sind. Somit liegen die durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen unter den üblichen fahrradtypischen Entfernungen[10] (vgl. Kapitel 2.1).

In Wesseling beträgt die mittlere Entfernung, die mit dem Rad zurückgelegt wird, etwa 3 km. Hier besteht u. a. durch die Förderung von E-Bikes und Pedelecs, die Verbesserung der Infrastruktur sowie Strategien zur Änderung des Mobilitätsverhaltens das Potenzial, den Aktionsradius auszuweiten.

---

7 REK (2013): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen des Rhein-Erft-Kreises S.23f

8 REK (2013): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen des Rhein-Erft-Kreises S. 78

9 Pedelecs unterstützen den Fahrer bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h beim Treten, sind dem Fahrrad gleichgestellt und benötigen daher keinen Führerschein und es besteht keine Helmpflicht. E-Bikes im engeren Sinne sind mit einem Elektromofa zu vergleichen und fahren auch ohne in die Pedale zu treten, daher ist hier ein Versicherungskennzeichen, Führerschein und Helmpflicht angeordnet. Im allgemeinen Sprachgebrauch werden die Begriffe häufig synonym verwendet.

10 BMVBS 2012. Nationaler Radverkehrsplan 2020.

2.3 Unfallanalyse

Die Analyse von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung gibt wesentlichen Aufschluss zu Unfallschwerpunkten und überdies Hinweise zur Prioritätensetzung.

Die Kreispolizeibehörde im Rhein-Erft-Kreis, Direktion Verkehr, stellte die Unfalldaten der Jahre 2012 bis Juli 2017[11] für das Stadtgebiet von Wesseling zur Verfügung. Insgesamt wurden 249 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung für den genannten Zeitraum identifiziert. Gerade bei Unfällen mit Fahrradbeteiligung ist jedoch mit einer hohen Dunkelziffer an polizeilich nicht erfassten Unfällen zu rechnen, insbesondere bei Alleinunfällen z. B. durch Stürze.

Abbildung 2 stellt die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung pro Jahr dar (für 2017 bis Juli). Das Jahr 2015 sticht durch besonders viele Unfälle mit Radfahrerbeteiligung hervor. Durchschnittlich wurden 43 Unfälle pro Jahr mit Radfahrerbeteiligung registriert.

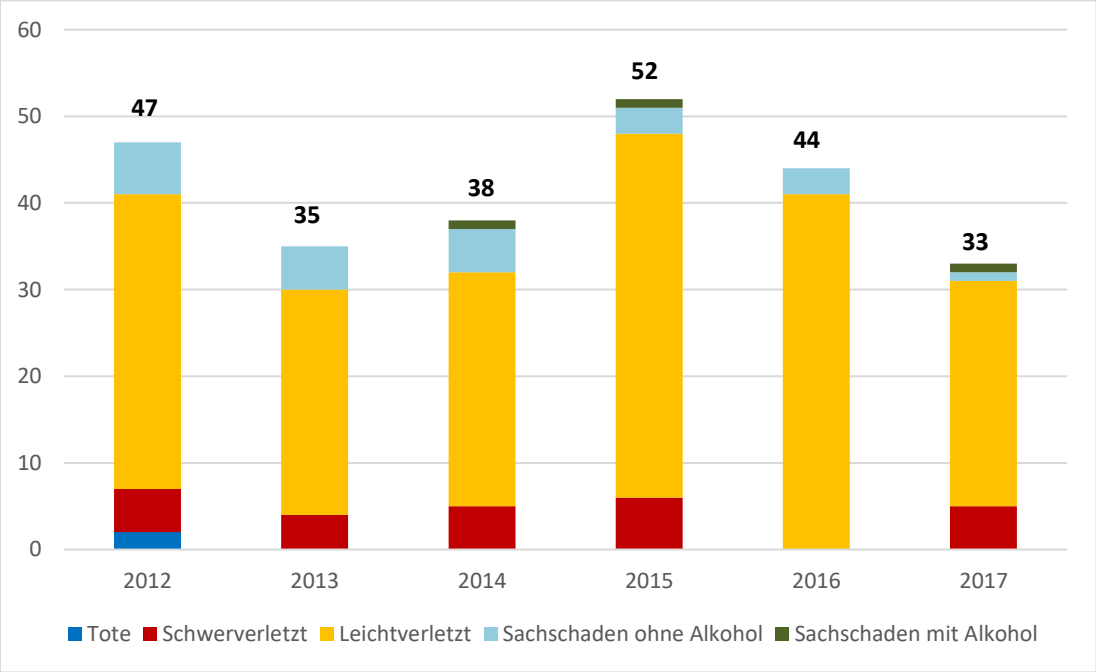

Abbildung 2: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfalljahr und Schwere des Unfalls im Wesselinger Stadtgebiet in den Jahren 2012 bis Juli 2017 (n= 249)[12]

Im Jahre 2012 gab es zwei Unfälle mit Todesfolge. Insgesamt hatten 79 % der Unfälle leichte Verletzungen für die Beteiligten zur Folge, 10 % schwere Verletzungen sowie weitere 10 % hatten Sachschäden zur Folge.

11 Zugesandt von Herrn Feuersänger (Stadt Wesseling) am 25.10.2017
12 Auswertung 2017 von Januar bis einschließlich Juli 2017

Der Unfalltyp beschreibt die Situation in deren Folge es zum Unfall kam. In Abbildung 3 werden die Unfälle der Jahre 2012 bis Juli 2017 der Stadt Wesseling mit Radfahrerbeteiligung nach Unfalltyp differenziert. Es überwiegen deutlich die Unfälle beim Einbiegen/ Kreuzen. Weiterhin ergibt sich mit 17 % auch ein hoher Anteil an Abbiege-Unfällen[13]. Dies zeigt, dass in der Stadt Wesseling insbesondere Situationen beim Einbiegen/Kreuzen oder Abbiegen mit Radfahrerbeteiligung unfallträchtig sind. Daraus ergibt sich in der Bestandsanalyse und Maßnahmenkonzeption ein Schwerpunkt auf ebendiesen Situationen z. B. auf Furtmarkierungen und der Radverkehrsführung in Knotenpunkten.

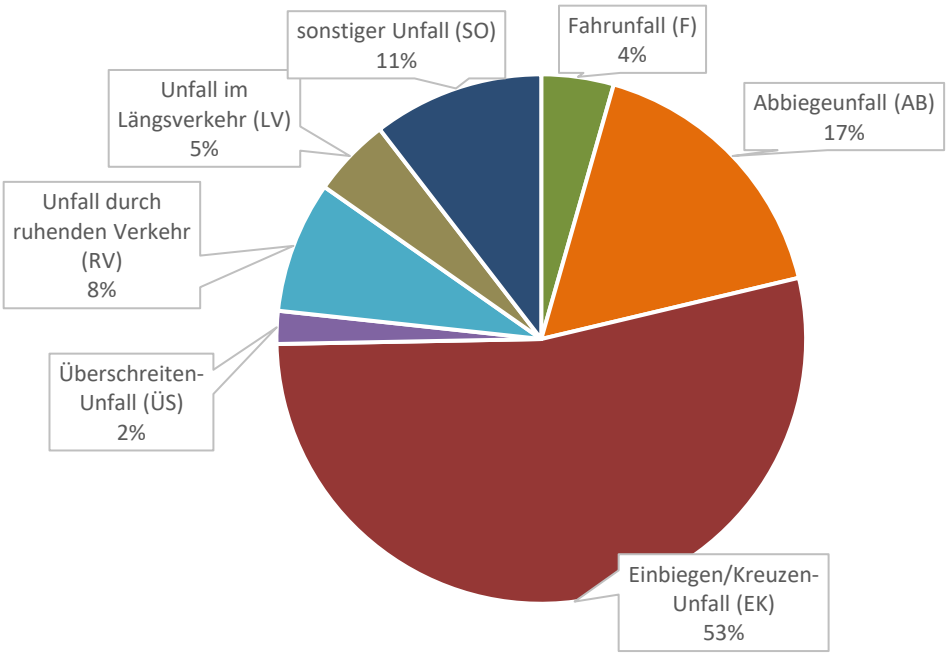

Abbildung 3: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung der Jahre 2012 bis Juli 2017 nach Unfalltyp (n=249)

Zusätzlich wurden für die Unfälle die Angaben zur Unfallbeteiligung ausgewertet. Es dominiert als Unfallgegner der Fahrradfahrenden deutlich der PKW (78 %). Auffallend ist zudem, dass die zweithäufigsten Unfälle Alleinunfälle von Radfahrern sind. Alleinunfälle können verschiedene Ursachen haben, von Eigenverschulden bis hin zu mangelhafter Radverkehrsinfrastruktur (z. B. durch „Stolperfallen“ wie ungesicherte Poller, Barrieren etc.). Daher wurde auch hier ein Schwerpunkt in der Bestandsanalyse und Maßnahmenkonzeption gesetzt.

13 Abbiegen bezeichnet das Abbiegen von einer übergeordneten Straße in eine untergeordnete Straße. Einbiegen/Kreuzen bezeichnet das Einbiegen von einer untergeordneten Straße in eine übergeordnete bzw. das Kreuzen einer übergeordneten Straße.

Zur weiteren Analyse wurden die Unfälle der Jahre 2012 bis Juli 2017 im Geografischen Informationssystem (GIS) verortet. So konnten 38 Unfälle nicht eindeutig verortet werden und wurden somit in den folgenden Auswertungen nicht berücksichtigt. Dazu gehören unter anderem Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern am Rheinufer (Leinpfad). Die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung und Personenschaden konzentrieren sich v.a. in der Innenstadt entlang der Keldenicher Straße, Flach-Fengler-Straße und dem Mühlenweg.

Abbildung 4 verortet Unfälle im Stadtgebiet für die Jahre 2014 bis Juli 2017 differenziert nach Unfalltypen. Es zeigt sich insbesondere in der Innenstadt eine Konzentration von Unfällen des Typs Einbiegen/Kreuzen.

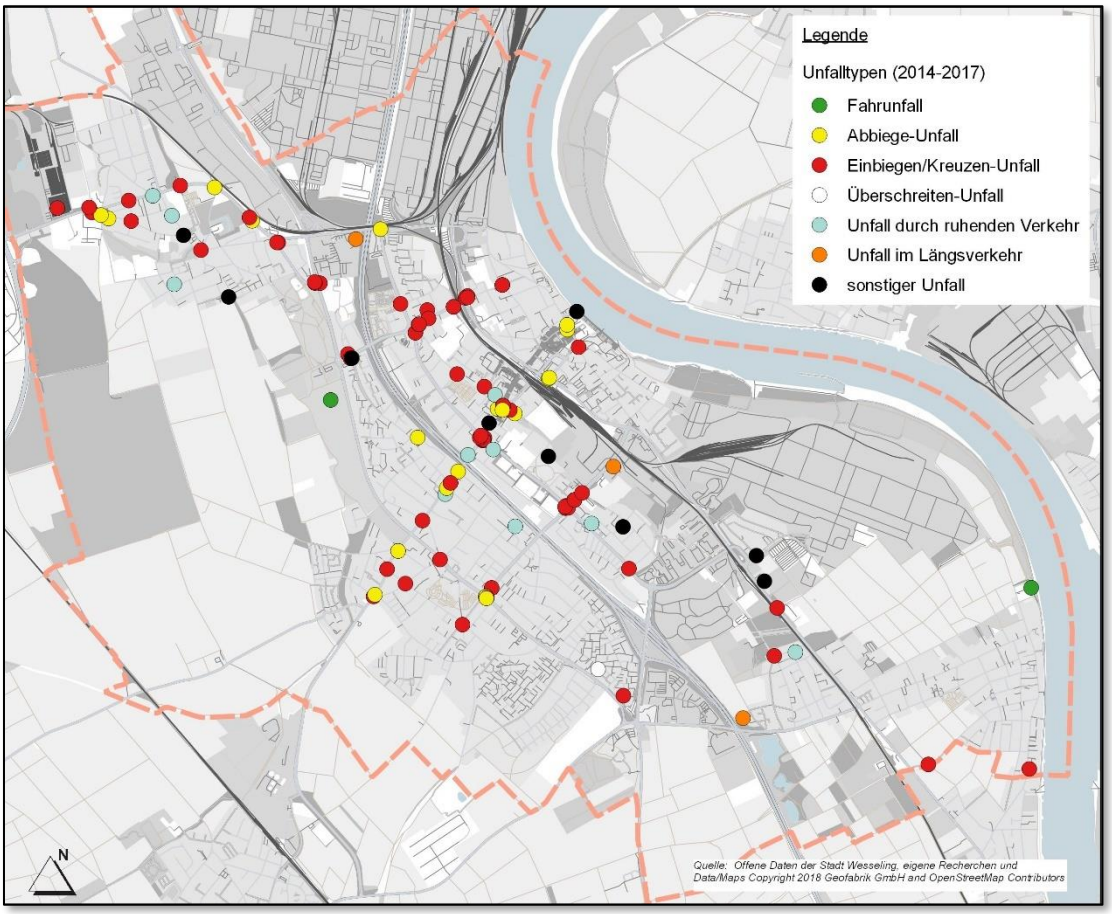

Abbildung 4: Räumliche Verteilung der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Typ der Jahre 2014 bis Juli 2017 (n=142)

Die folgenden fünf Knotenpunkte wurden nach Analyse der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung als besonders kritisch für den Radverkehr identifiziert (vgl. Abbildung 5). Dabei handelt es sich bis auf den Knotenpunkt Berzdorfer Straße/Mühlenweg ausschließlich um Kreisverkehre.

- Flach-Fengler-Straße/Westring
- Hubertusstraße/Flach-Fengler-Straße/Jahnstraße
- Mühlenweg/Hubertusstraße
- Berzdorfer Straße/Mühlenweg
- Eichholzer Straße/Kronenweg

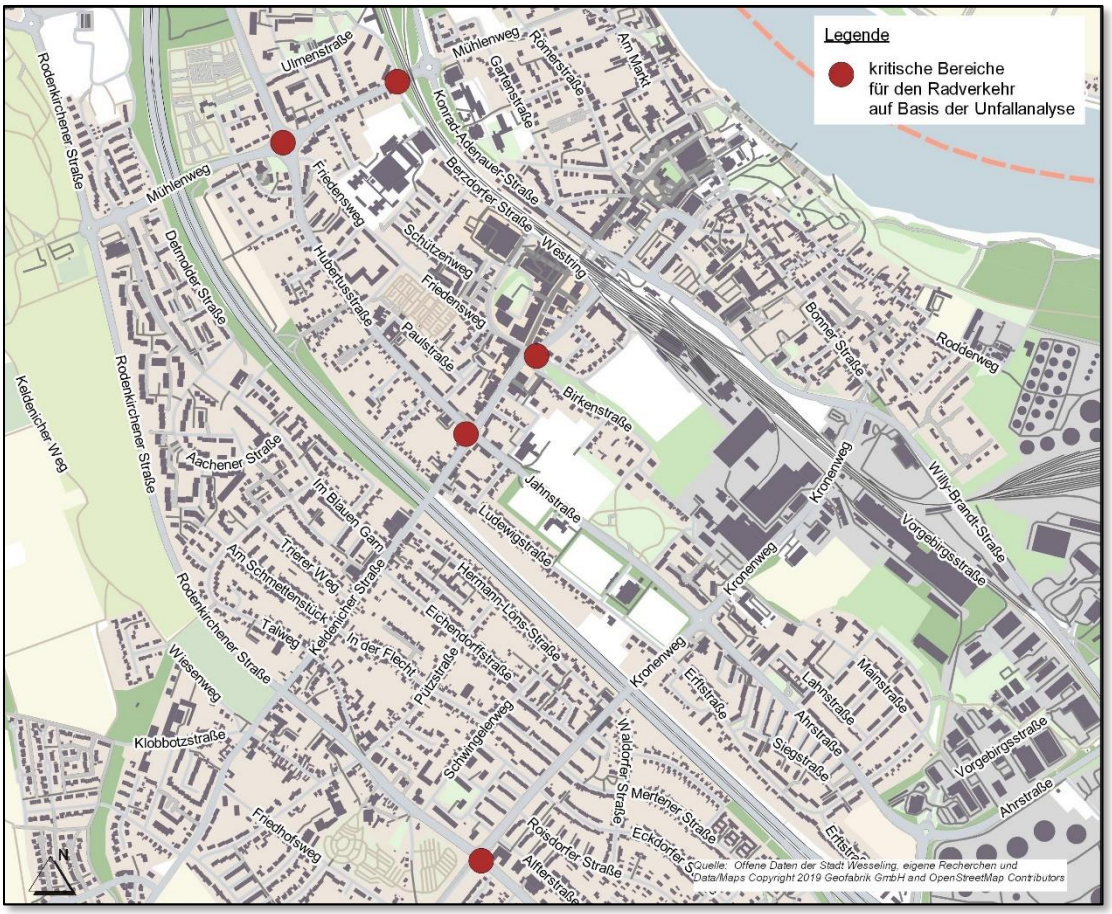

Abbildung 5: Kritische Bereiche für den Fahrradverkehr

Die Unfallanalyse hat gezeigt, dass insbesondere Unfälle an Knotenpunkten zwischen Kfz und Radfahrern problematisch sind, sodass gerade die genannten Knotenpunkte intensiv in Bezug auf die dortige Radverkehrsführung untersucht werden müssen, um hier zukünftig Unfälle zu vermeiden.

3 NETZKONZEPTION

Anlage 2

Zur Konzeption eines Haupt- und Nebenachsennetztes wurden zunächst die für den Radverkehr bedeutenden Quellen und Ziele für Alltag und Freizeit in Wesseling ermittelt und verortet (s. Abbildung 6). Quellen des Radverkehrs stellen die Wohnorte dar, Ziele sind beispielsweise Arbeitsorte, Freizeitangebote oder Schnittstellen zum ÖPNV. Ergänzend zu der räumlichen Verortung in Abbildung 6 sind die Quellen und Ziele in Anlage 2 kategorisiert und aufgelistet. Es zeigt sich eine Konzentration von Arbeitsplätzen im Norden der Stadt, insbesondere durch die Schwerindustrie, und eine Konzentration von Einzelhandel und öffentlichen Einrichtungen in der Stadtmitte.

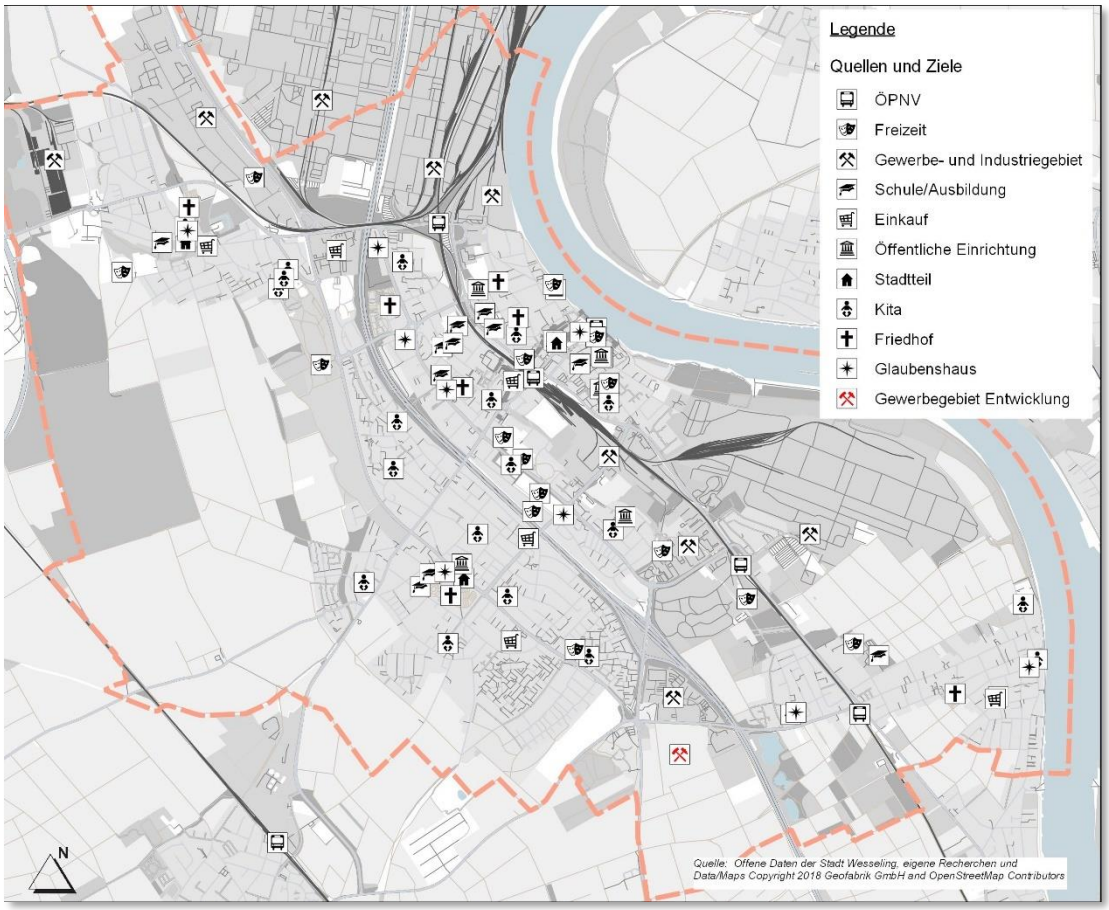

Abbildung 6: Quellen und Ziele des Radverkehrs

3.1 Bestehende Radverkehrsnetze

Im Radverkehrskonzept der Stadt Wesseling werden die bestehenden Radverkehrsnetze geprüft und berücksichtigt. Abbildung 7 zeigt das Radverkehrsnetz NRW, welches die Hauptachsen des Alltagsradverkehrs darstellt und auf denen einheitliche Wegweiser verwendet werden.

Weiterhin sind auch touristische Routen, wie das Knotenpunktnetz RadRegionRheinland hierin enthalten.

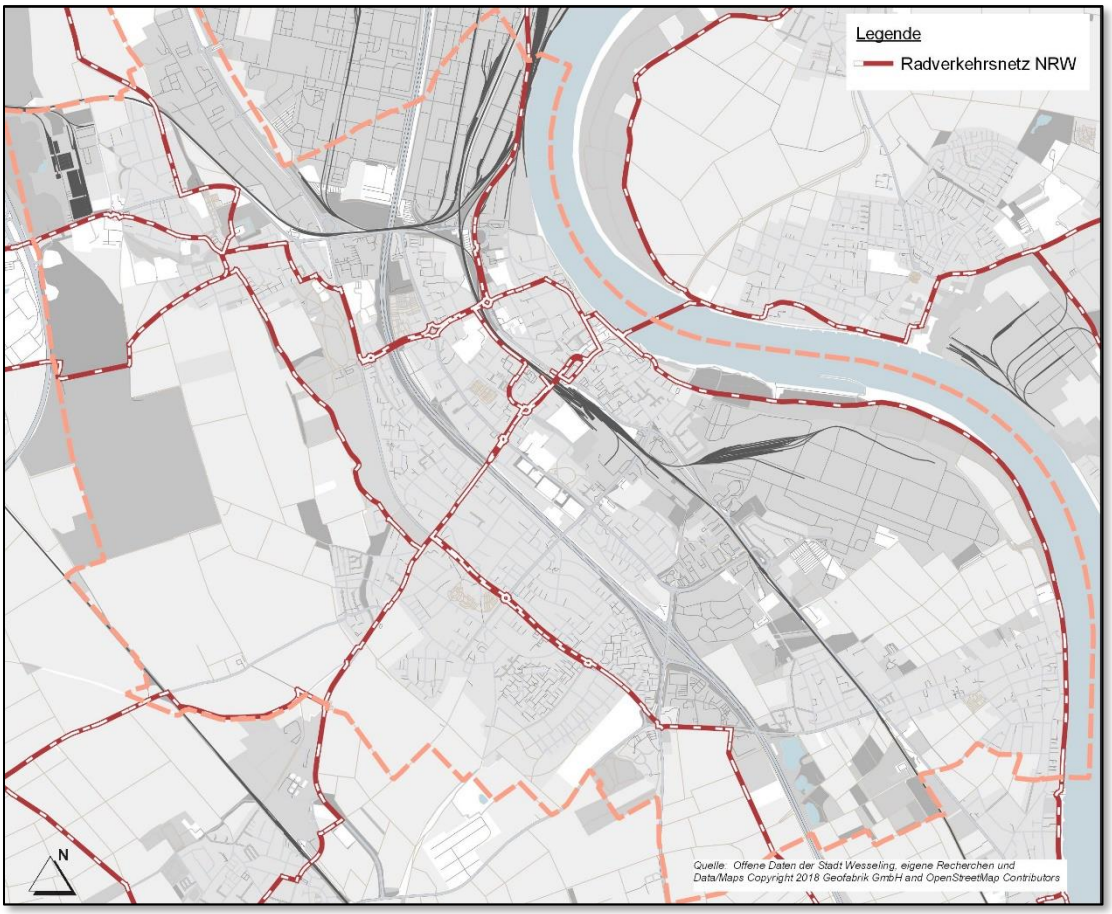

Abbildung 7: Ausschnitt des Radverkehrsnetzes NRW (Datengrundlage: Radverkehrsnetz.nrw.de. Stand 27.09.2019)

Im Radverkehrskonzept der Stadt Wesseling wurden die bestehenden Radverkehrsnetze geprüft und berücksichtigt. Im Radverkehrsnetz NRW wurden bereits die wichtigsten Achsen für den Alltagsradverkehr definiert. Im Netz des Rhein-Erft-Kreises wurde dieses Netz in Haupt- und Nebenachsen mit unterschiedlicher Bedeutung für den Radverkehr gegliedert[14]. Die Hauptachsen verbinden die Zentralbereiche. Die Nebenzentren haben eine ergänzende Funktion zur Anbindung von Ortsteilen und Nebenzentren (s. Abbildung 8).

14 Rhein-Erft-Kreis (2007): Verkehrsentwicklungsplan Rhein-Erft-Kreis

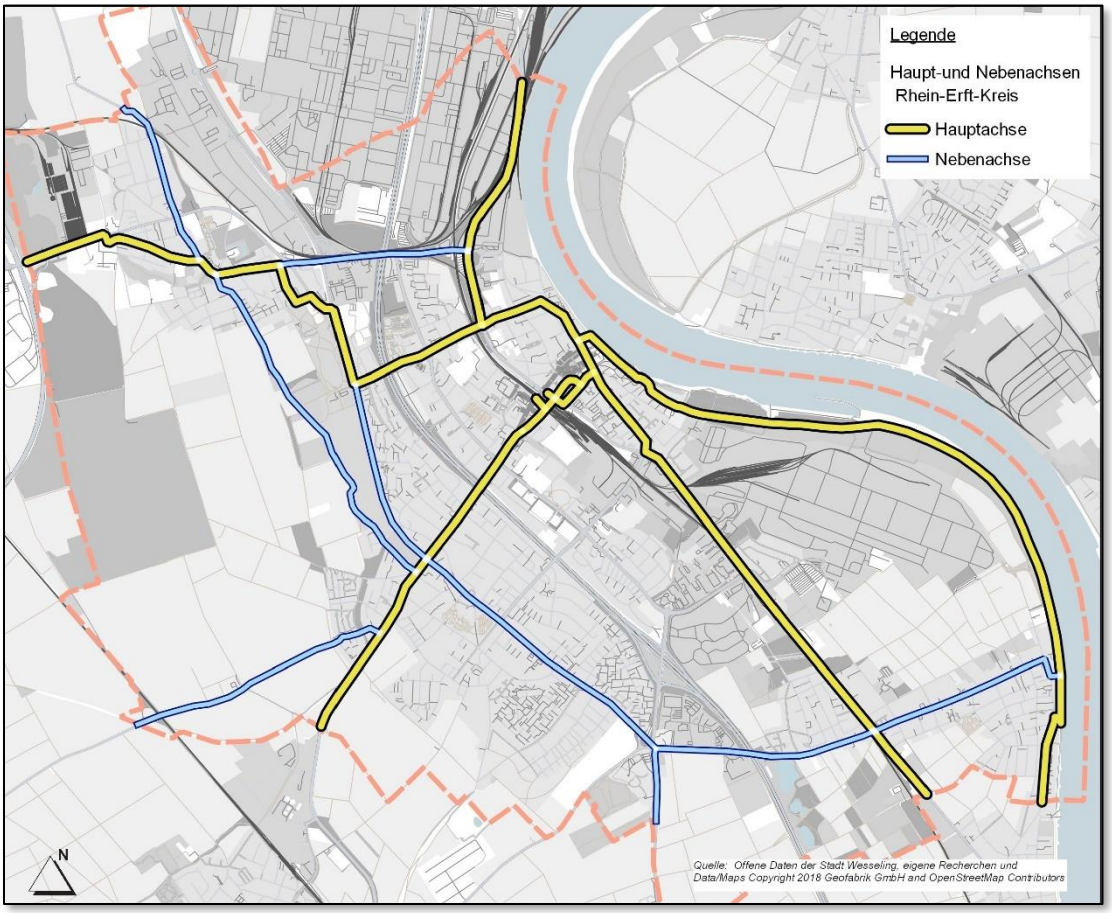

Abbildung 8: Haupt- und Nebenachsen des Radverkehrsnetzes des Rhein-Erft-Kreises (VEP Rhein-Erft-Kreis. Stand 06.09.2007)

3.2 Aufstellung eines Wunschliniennetzes und Entwicklung eines Prüfnetzes

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung. Vorhandene Quell- und Zielpunkte und die sich daraus ergebenden Luftlinien wurden in einem Wunschliniennetz verbunden. Dieses Wunschliniennetz stellt somit eine direkte (wünschenswerte) Verbindung unabhängig von vorhandenen Verkehrswegen dar. Durch die Umlegung des Wunschliniennetzes auf die Straßen und Wege ergab sich das Prüfnetz, welches die Haupt- und Nebenachsen des Radverkehrsnetzes des Rhein-Erft-Kreises berücksichtigt.

Das Prüfnetz wurde mit der Stadt Wesseling abgestimmt, ergänzt und weiter konkretisiert. Es diente als Befahrungsgrundlage. Es verbindet wichtige Punkte innerhalb des Stadtgebietes sowie die Stadt Wesseling mit ihrem Umland. Einige Strecken, die sich nicht unbedingt direkt aus den Wunschlinien ergeben (Rheinufer), wurden als alternative bzw. bedeutende Routen für den Freizeitverkehr in das Prüfnetz mit aufgenommen.

3.3 Entwicklung eines Haupt- und Nebenroutennetzes

Auf Basis des Prüfnetzes und seiner vollständigen Befahrung vor Ort wurde das Radverkehrsnetz für die Stadt Wesseling entwickelt. Folgende Aspekte wurden hierbei berücksichtigt:

- Orientierung an vorhandenen und zukünftigen Quellen und Zielen des Radverkehrs (vgl. Wunschliniennetz)
- Verbindung der Stadtteile und zur Kernstadt (vgl. Wunschliniennetz)
- Einbindung von übergeordneten Radverkehrsnetzen und bestehenden Planungen
    - Radverkehrsnetz NRW
    - Netzkonzeption (Haupt- und Nebenachsen) des Rhein-Erft-Kreises
    - Planung der Bedarfsstrecke des Radschnellweges Köln-Wesseling über die Rodenkirchener Straße und Eichholzer Straße

Das Radverkehrsnetz wurde in ein Haupt- und Nebennetz unterschieden. Das Hauptnetz verbindet wichtige Quellen und Ziele miteinander (s. Anlage 2). Es verbindet die Stadtteile von Wesseling sowie umliegende Nachbargemeinden miteinander. Entlang des Hauptnetzes soll ein direktes und zügiges Vorankommen ermöglicht sowie ein möglichst hoher Standard (Komfort) eingehalten werden. Das Ergänzungsnetz verdichtet diese Routen und bindet auch kleinere Ziele an. Es verläuft insbesondere auf Straßen und Wegen mit wenig Kfz-Verkehr und niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Es werden wichtige Netzlücken zur Vermeidung von Umwegen geschlossen. Weiterhin kann hierdurch für unsichere Fahrradfahrer die Führung entlang der Hauptstraßen vermieden werden.

Als starke natürliche und bauliche Barrieren für den Radverkehr wurden der Rhein, die Bahntrassen und die Autobahn 555 identifiziert, welche nur an Zwangspunkten wie Brücken, Tunnelanlagen oder beschrankten Bahnübergangen gequert werden können. Diese sind im Radverkehrsnetz enthalten. Das entwickelte Haupt- und Nebenroutennetz ist in Abbildung 9 dargestellt. Zudem findet sich das Haupt- und Nebenroutennetz in Anlage 6 im Format DIN A 3.

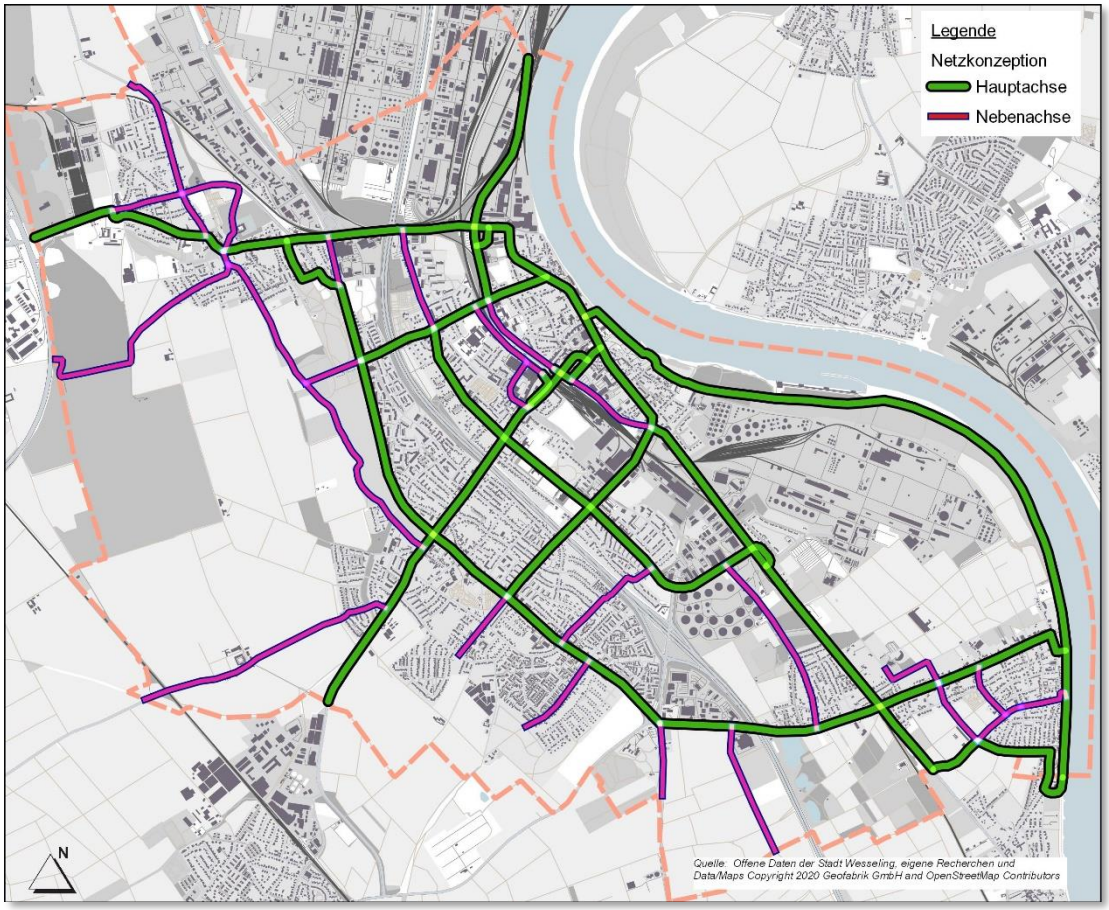

Abbildung 9: Netzkonzeption der Haupt- und Nebenrouten für die Stadt Wesseling

4 BESTANDSAUFNAHME UND MÄNGELANALYSE

Die Bewertung der bestehenden Radverkehrsführungen entlang des Prüfnetzes in Wesseling erfolgte auf Basis einer vollständigen Befahrung im November 2017 inklusive einer Bestandsaufnahme. Es wurden auch der Bestand und die Ausstattung der vorhandenen öffentlich zugänglichen Fahrradabstellanlagen untersucht.

4.1 Bestehende Radverkehrsführung

Anlage 3

Im Innenstadtbereich wird der Radverkehr mehrheitlich auf straßenbegleitenden Radwegen, getrennten Geh- und Radwegen oder Schutzstreifen geführt (s. Anlage 3). Auf Verbindungen ins Zentrum bzw. am Ortsrand dominieren gemeinsame Fuß- und Radwege.

Zur Vermeidung von möglichen Konflikten zwischen Fuß- und Fahrradverkehren wird im Radverkehrskonzept innerörtlich eine getrennte Führung angestrebt. Weiterhin sollte die Führung von Radverkehren auf Nebenflächen, insbesondere im Zuge vieler Kfz-Zufahrten und Knotenpunkte (vgl. Unfallauswertung: Einbiegen/Kreuzen-Unfälle) und vor allem für „linken“ Radverkehr weitestgehend verhindert werden.

4.2 Bewertungsgrundlagen für die Identifikation von Mängeln

Dem Radverkehr sollen sichere, durchgängige und fahrradfreundliche Verbindungen ermöglicht werden, sowohl für Alltags- als auch Freizeitverkehr. Für den Alltagsverkehr sind insbesondere schnelle und direkte Verbindungen umzusetzen. Dies setzt häufig die Führung entlang (direkter) Hauptverkehrsstraßen voraus. Zur Berücksichtigung besonders sensibler Nutzergruppen, wie den Schülerverkehr oder mobil eingeschränkter Personen, wird auch die Ertüchtigung Kfz-verkehrsarmer Achsen und von Nebenrouten angestrebt. Für den Freizeitverkehr ist eine direkte Wegeführung nicht entscheidend, sondern eine durch ein attraktives Umfeld mit verlässlicher Wegweisung[15].

15 vgl. FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

An das Radverkehrsnetz in Wesseling (Zielkonzeption) werden folgende Anforderungen gestellt:

- ein geschlossenes Radverkehrsnetz ohne Lücken,
- Vermeidung von Umwegen und eine damit einhergehende direkte Verbindung zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs,
- eine hohe Attraktivität und
- eine verkehrssichere Infrastruktur mit hohem Komfort.

Durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten im Radverkehr durch E-Bikes, Pedelcs und E-Scooter werden ausreichende Breiten von Radwegen die auch Platz zum Überholen bieten immer wichtiger. E-Scooter müssen Radwege mitbenutzen, allerdings dürfen sie keine für den Radverkehr freigegebenen Gehwege nutzen oder entgegen der Fahrtrichtung freigegebene Einbahnstraßen. Für derlei Zwecke ist ein „Zusatzzeichen E-Scooter frei“ erforderlich.
Unebenheiten, Kanten und Schlaglöcher auf Radwegen werden durch die Mitbenutzung von E-Scootern für deren Nutzerinnen und Nutzer noch gefährlicher, da diese Mängel bei den kleinen Rädern und bei dem Aufbau der elektrischen Tretroller leichter zu Stürzen führen können.

4.3 Befahrung vor Ort

Die möglichen Mängel im Radverkehrsnetz wurden im Rahmen der Befahrung mit dem Fahrrad vor Ort identifiziert. Die Mängelerfassung erfolgte mit mobilen Endgeräten (Tablets). Dazu wurde ein Erfassungstool entwickelt. Alle relevanten Mängel von Punkt- und Streckendaten wurden mit diesem erfasst und fotografisch dokumentiert. Zur Erfassung wurde ein Objektartenkatalog entwickelt und mit dem Auftraggeber abgestimmt.
Die erfassten Mängel sind mit allen relevanten Merkmalen und Beschreibung (inkl. Lageplan und Foto) sowie empfohlenen Maßnahmen in Anlage 4 in einem Kataster beigefügt. Zusätzlich sind in der Anlage 5 Musterlösungen enthalten, die typische Entwurfselemente mit anzuwendenden Maßen (Regelpläne) zeigen sowie Hinweise für deren Einsatz geben. Planungen sollen sich – immer unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen - daran orientieren.

Folgende Mängelkategorien wurden georeferenziert erfasst:

Streckenmängel

- (gefährliche) Strecke ohne Radverkehrsanlage
- untermaßige bzw. nicht dem Standard entsprechende Radverkehrsanlage
- unübersichtliche oder umwegige Radverkehrsführung
- schlechter Belag bzw. Oberfläche
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern

Punktuelle Mängel

- fehlende bzw. mangelhafte Querungsmöglichkeit
- eingeschränkte Sicht (richtungsabhängig)
- kritische Engstelle
- Barriere
- mangelhafte Markierung bzw. fehlende/ fehlerhafte StVO-Beschilderung
- fehlende bzw. unzureichende Furtmarkierung
- fehlende bzw. unzureichende Fahrradabstellmöglichkeit

Mängel am Knotenpunkt

- ungenügende Verkehrssicherheit
- umwegige bzw. unkomfortable Führung
- unklare Radverkehrsführung

5 MAßNAHMENKONZEPTION

Anlage 4

Die Zusammenstellung des Maßnahmenkatasters erfolgte auf Grundlage der Mängelanalyse (Befahrung und Beteiligung) für das zu realisierende Netz. Hinsichtlich der erfassten Konflikte und Mängel bzw. Lücken im Radverkehrsnetz wurden jeweils Maßnahmenvorschläge aufgezeigt und bewertet. Zur besseren Übersicht und Dokumentation wurde für jede Maßnahme ein Maßnahmenblatt entwickelt. Darin enthalten sind:

- allgemeine Angaben (Nummerierung, Mängelkategorie im entsprechenden Farbschema),
- Lagebeschreibung (bei Streckenmängeln mit Längenangabe),
- Ortslage und Baulastträger,
- Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit,
- Routenbestandteil,
- Beschreibung des Mangels / Problems,
- Kartendarstellung und Fotodokumentation,
- Beschreibung der Maßnahme,
- Priorisierung,
- Grobkostenschätzung,
- Realisierungshilfe (Musterlösungen) und
- (bei Bedarf) zusätzliche Bemerkungen.

Die Nummerierung der Maßnahmenblätter richtet sich nach folgendem Schema. In erster Ebene wurde nach Sofortmaßnahme, hohe Priorität, mittlere Priorität, geringe Priorität und Nach Überprüfung sortiert, in zweiter Ebene wurde nach Baulast und anschließend nach Straßennamen sortiert.

Ebenso wie die Daten der Erfassung können alle Maßnahmen (strecken- oder punktbezogen) in GIS-basierten Programmen angewendet werden. Das Maßnahmenkataster und die Musterlösungen sind in Anlage 4 und 5 zu finden.

Folgende Mängelkategorien werden unterschieden und sind entsprechend ihrer Farbgebung im Maßnahmenkataster wiederzufinden:

Mängelkategorie	
besondere Gefahrenstelle	fehlende/unzureichende Furtmarkierung
Beschilderungsmangel	Maßnahmen aus Beteiligung
Netzlücke	Querungsdefizit
Oberflächenmangel	Ausstattungsmangel
umwegige/unkomfortable Führung	unzureichende Breite

Tabelle 2: Mängelkategorien

Netzbedeutung / Potenzial

Dieses Kriterium schließt die Netzbedeutung, auf dem die Maßnahme umgesetzt werden soll, mit ein. Eine Maßnahme kann nach diesem Kriterium zwischen 1 (niedrige Dringlichkeitsstufe) bis 3 (höchste Dringlichkeitsstufe) Punkte erreichen.

Aufwand und Kosten der Maßnahmen

Der Aufwand der Maßnahmen lässt sich ohne Detailplanung nur sehr grob abschätzen. Daher sind die Maßnahmen auf folgender Grundlage bewertet worden:

- Ein geringer Aufwand ist durch einfache Mittel wie Markierung oder Beschilderung gegeben.
- Als mittlerer Aufwand gelten kleinere bauliche Veränderungen.
- Ein großer Aufwand ist mit weitgehenden baulichen Veränderungen des Fahrbahnquerschnitts, grundlegenden Fahrbahnsanierungen bzw. der Neuanlage von Radwegen verbunden.

Die angegebene Grobkostenschätzung basiert aus diesem Grund auf pauschalen Kostensätzen und dient als Orientierungshilfe, ob Maßnahmen mit geringem, mittlerem oder hohem Kostenaufwand umgesetzt werden können. Diese können im Zuge einer Detailplanung und Umsetzung noch z. T. deutlich abweichen.

Eine Differenzierung der Grobkosten nach Baulastträger und Maßnahmenkategorie ist in folgender Tabelle dargestellt:

	Land	Kreis	Stadt	Über-greifend	Summe
Sofortmaßnahme	20.000	-	310.900	69.550	**400.450**
Ausstattungsmangel	-	12.300	6.860	25.000	**44.160**
Barriere	-	-	1.500	-	**1.500**
Netzlücke	375.000	4.800	71.000	-	**45.800**
Querungsdefizit	270.000	-	40.000	503.000	**813.000**
Oberflächenmangel	14.300	99.000	53.800	-	**171.600**
umwegige/ unkomfortable Führung	-	-	-	27.000	**2.700**
unzureichende Breite	348.000	132.000	38.800	-	**483.880**
Summe	**1.027.300**	**248.100**	**492.440**	**624.550**	**2.392.390**

Tabelle 3: Grobkostenkalkulation nach Baulastträger [in €][16]

Verkehrssicherheit

Die Bewertung der Verkehrssicherheit erfolgte hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsstärke in Verbindung mit der bestehenden Radverkehrsführung. Diese Elemente sind miteinander gekoppelt zu betrachten. Die Auswahl geeigneter Klassen erfolgte in Anlehnung an die Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen gemäß den ERA 2010.

Die höchste Dringlichkeit einer Maßnahme wird auf Basis der Verkehrsstärken und Höchstgeschwindigkeiten mit 2 Punkten, die niedrigste Dringlichkeit mit 0 Punkten bewertet. Ein Punkt wird zudem vergeben, wenn eine besondere Gefahrenlage (z. B. kritische Sichtverhältnisse) vor Ort festgestellt wurde. Nach diesem Kriterium wurden somit maximal 3 Dringlichkeitspunkte vergeben.

16 Anmerkung: Die Maßnahmen Nr. 93-112 sind nicht in der Aufstellung enthalten, da diese erst im Nachgang geprüft und Maßnahmen entwickelt werden.

Dringlichkeit von Maßnahmen

Da die Realisierung der Maßnahmen nur schrittweise erfolgen kann, wurde eine Priorisierung vorgenommen. Zur Festlegung der Dringlichkeit wurden folgende Kriterien herangezogen:

- Netzbedeutung/Potenzial,
- Verkehrssicherheit und
- Ausbauqualität.

Anhand dieser Kriterien wurde die Dringlichkeit über ein Punktesystem festgelegt, siehe nachfolgende Tabelle 4.

Kriterien		Punkte
Netzbedeutung / Potenzial		
Bestandteil Radverkehrsnetz NRW		3
Bestandteil Hauptrouten		3
Bestandteil Nebenrouten		2
Außerhalb des Netzes		1
Verkehrssicherheit		
Innerorts	Tempo 50, > 10.000 Kfz/24h	2
	Tempo 50, > 4.000 Kfz/24h oder Tempo 30, > 10.000 Kfz/24h	1
	50 km/h, < 4.000 Kfz/24h	0
Außerorts	100 km/h, > 4.000 Kfz/24h	2
	100 km/h, 2.000 – 4.000 Kfz/24h; 70 km/h, > 4.000 Kfz/24h	1
	< 2.000 Kfz/24h, 100 km/h; < 4.000 Kfz/24h, 70 km/h	0
Besondere Gefährdung (im Einzelfall zu vergeben; Bspw.: hoher SV-Anteil / kurviger Streckenverlauf / kritische Sicht)		1
Ausbauqualität		
Neubau (Netzlücke vorhanden)		2
Belagssanierung / Umbau		1
Verbreiterung, Komfort-Mangel		0

Tabelle 4: Priorisierung der Maßnahmen

Ausbauqualität

Innerhalb der Maßnahmenkonzeption besteht ein breites Spektrum an Maßnahmen, das beispielsweise aufgrund von mangelnder Verkehrssicherheit und/ oder mangelnder Alternativen eine hohe Dringlichkeit bzw. durch die Beseitigung von Komforteinbußen nur eine geringere Dringlichkeit aufweist. Diese Diskrepanz wird innerhalb der Priorisierung durch das Kriterium der Ausbauqualität berücksichtigt.

Die höchste Dringlichkeit besteht bei einem Neubau. Dort gibt es kein sicheres Angebot für den Radverkehr. Bei Belagsanierungen existiert ein Angebot für den Radverkehr, dessen Qualität bzw. Alltagstauglichkeit jedoch eingeschränkt ist. Bei einem Radwegeausbau besteht ebenfalls bereits ein Angebot für den Radverkehr, die Maße entsprechen jedoch nicht den ERA-Standards. Dessen Dringlichkeit wird als nachrangig bewertet. Für dieses Kriterium werden insgesamt maximal 2 Punkte vergeben.

Im Zuge der Priorisierung können pro Maßnahme maximal acht Punkte vergeben werden. Dies betrifft Maßnahmen der folgenden Mängelkategorien:

- Ausstattungsmangel,
- Netzlücke,
- Querungsdefizit,
- Oberflächenmangel,
- umwegige/unkomfortable Führung und
- unzureichende Breite.

Entsprechend der erreichten Punktzahl erfolgt die Bewertung der Dringlichkeit einer Maßnahme in:

- niedrige Dringlichkeit (1-3 Punkte)
- mittlere Dringlichkeit (4-5 Punkte)
- hohe Dringlichkeit (6-8 Punkte)

Die übrigen Mängelkategorien werden als Sofortmaßnahmen eingestuft und der Priorisierung übergeordnet. Es wird davon ausgegangen, dass die Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel schnell und mit vergleichsweise geringem Kosten-umfang umsetzbar sind:

- besondere Gefahrenstelle,
- Beschilderungsmangel und
- fehlende/ unzureichende Furtmarkierung.

In der Maßnahmenkonzeption sind 57 Sofortmaßnahmen aufgeführt, diese sind in Abbildung 10 dargestellt.

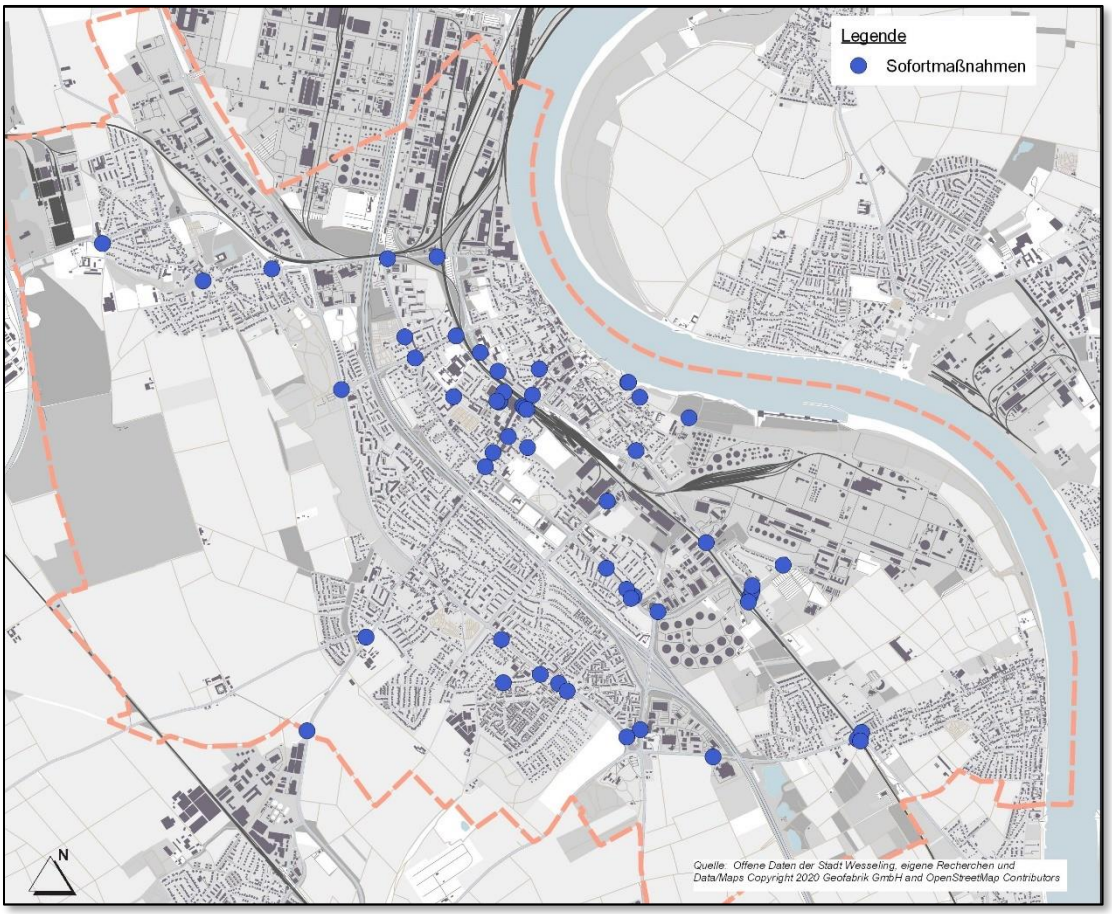

Abbildung 10: Verortung der Sofortmaßnahmen

Zudem wurden 4 Maßnahmen mit hoher Priorität, 31 Maßnahmen mit mittlerer Priorität und 6 Maßnahmen mit niedriger Priorität entwickelt, diese sind in Abbildung 11 dargestellt.

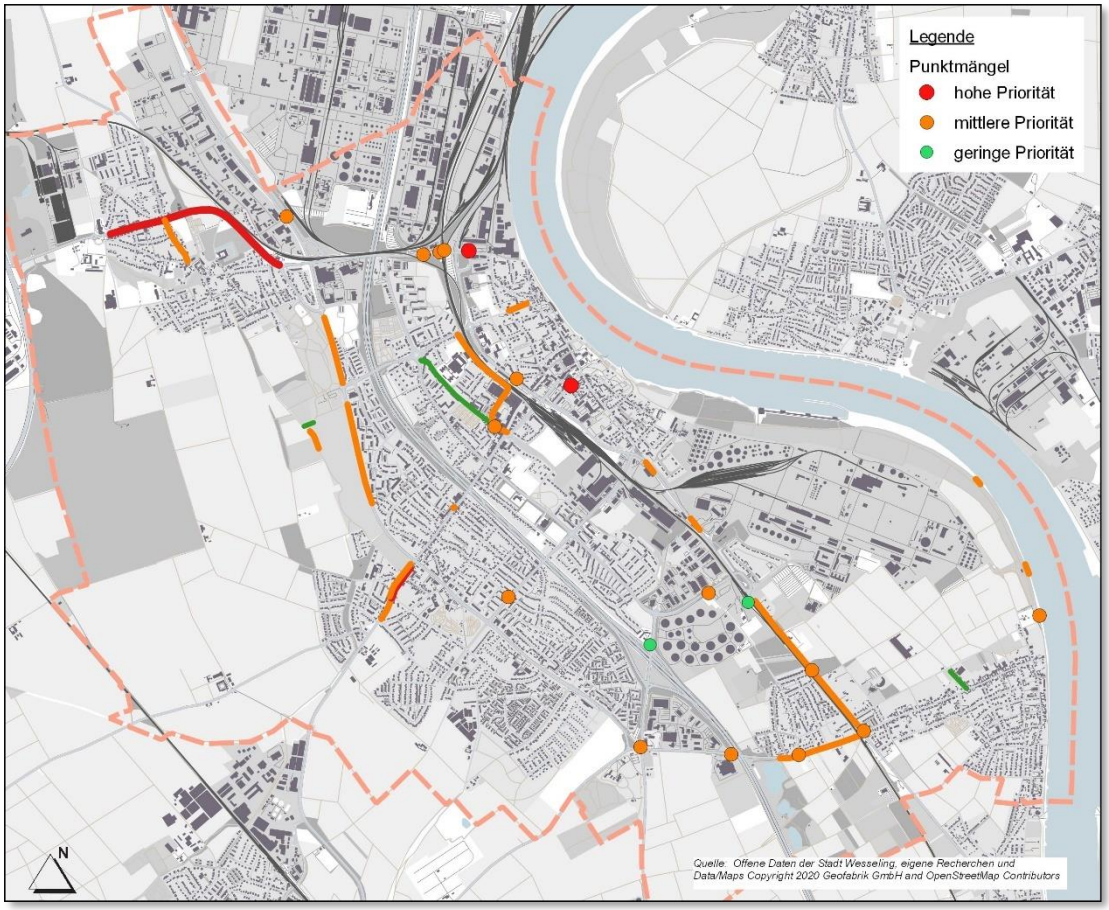

Abbildung 11: Verortung der Maßnahmen mit hoher, mittlerer und niedriger Priorität

Hinzu kommen 20 Maßnahmen aus der Politikbeteiligung. Diese Maßnahmen aus der Politikbeteiligung wurden als „Maßnahmen nach Überprüfung“ in das Kataster aufgenommen. Die Maßnahmenkonzeption steht jedoch noch aus und erfolgt erst im Nachgang nach einer Analyse der Situation vor Ort. Die Maßnahmen nach Überprüfung sind in der nachfolgenden Abbildung 12 verortet.

Insgesamt wurden somit 98 unterschiedliche Maßnahmen (ohne „Maßnahmen nach Überprüfung“) für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes in Wesseling formuliert. Die Maßnahmen sind detailliert in Anlage 5 im Kataster einzusehen.

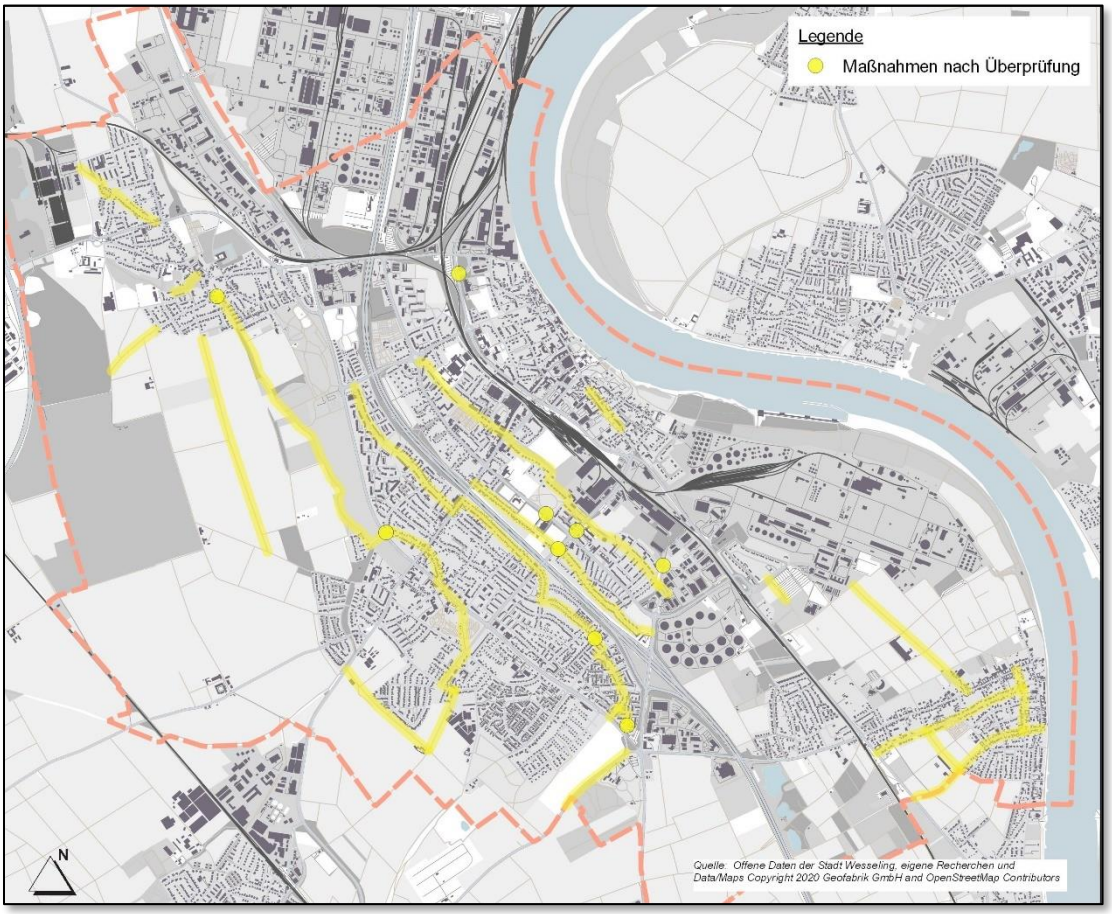

Abbildung 12: Verortung der Maßnahmen nach Überprüfung

Es wird empfohlen, die Maßnahmen entsprechend ihrer Priorität umzusetzen. Die genannten Prioritäten stellen eine erste Orientierung für alle Baulastträger entsprechend objektiver Kriterien dar. Die Maßnahmen sollen deren Arbeit unterstützen, jedoch keine bindende Wirkung entfalten. Im Zusammenhang mit örtlichen Planungen kann die Dringlichkeit entsprechend übergeordneter oder kommunaler Planungen angepasst werden. Maßnahmen mit beispielsweise geringem Aufwand aber geringer Priorität können somit ggf. vorgezogen werden.

5.1 Bewertung realisierter Radverkehrsanlagen

Abbildung 13 stellt die aufgenommenen Problemstellen nach Kategorien dar.

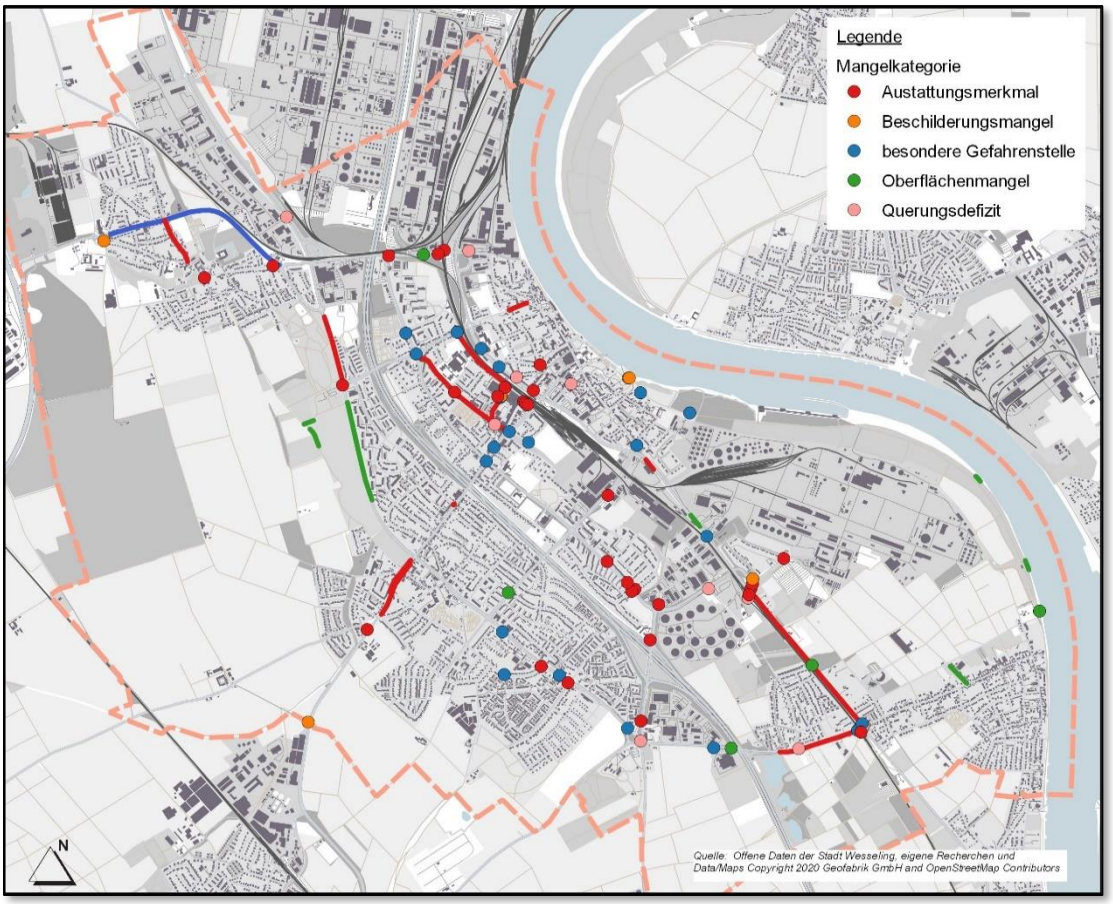

Abbildung 13: Problemstellen nach Kategorien

Insgesamt wurden bei der Befahrung des abgestimmten Prüfnetzes:

- 75 Punktmängel davon:
  - 35 Ausstattungsmängel,
  - 17 besondere Gefahrenstellen,
  - 10 Querungsdefizite,
  - 8 Beschilderungsmängel und
  - 5 Oberflächenmängel aufgenommen
- 23 Streckenmängel aufgenommen, darunter:
  - 7 unzureichende Breite
  - 8 Oberflächenmängel
  - 5 Netzlücken und
  - 3 Ausstattungsmangel aufgenommen

5.2 Analyse der vorhandenen Fahrradabstellanlagen

Bei der Analyse der vorhandenen Fahrradabstellanlagen wurden nur öffentlich zugängliche Anlagen aufgenommen, die sich auf dem Prüfnetz befinden, da nur hier die Handlungsfähigkeit der Stadt gegeben ist. Die öffentlich zugänglichen Abstellanlagen konzentrieren sich insbesondere in der Innenstadt (Fußgängerzone und Flach-Fengler-Straße). Zudem befinden sich an den Stadtbahnhaltestellen Wesseling Mitte und Urfeld mit ca. 60 und 40 Stellplätzen die meisten Stellplätze für Fahrräder.
Grundsätzlich sollten Fahrradabstellanlagen in Abhängigkeit von der Nutzung grundlegende Anforderungen an den Diebstahl- und Witterungsschutz erfüllen. Zusätzlich sollten sie dem Fahrtziel direkt zugeordnet, auf kurzem Weg erreichbar sowie an das Radverkehrsnetz angebunden und günstig zur Zufahrtsrichtung gelegen sein. Des Weiteren sollten Fahrradständer dem Fahrrad Standsicherheit und die Möglichkeit den Rahmen und mindestens ein Laufrad anzuschließen bieten.
Zudem sollten in regelmäßigen Abständen Fahrräder, die augenscheinlich nicht mehr genutzt werden, markiert und nach entsprechender Wartezeit entfernt werden.

Abbildung 14: Einfache Vorderradhalter, Rahmenhalter und gehobene Vorderradhalter

In Abbildung 14 sind Beispiele aus Wesseling für einfache Vorderradhalter, Rahmenhalter und gehobene Vorderradhalter dargestellt. Einfache Vorderradhalter bieten dem Fahrrad weder Standsicherheit noch Diebstahlschutz. Sie sind daher als nicht anforderungerecht zu betrachten und sollten nicht installiert bzw. ersetzt werden. Einfache Vorderradhalter finden in Wesseling insbesondere bei Einzelhändlern und im Umfeld der Stadtbahnhaltestelle Wesseling Mitte Anwendung. Diese Abstellanlagen sollten modernisiert werden (Maßnahmen 33, 45, 46 und 47 im Kataster).
Gehobene Vorderradhalter bieten dem Rad zwar mehr Standsicherheit, doch ermöglichen sie ebenfalls nur das Abschließen am Vorderreifen (geringer Diebstahlschutz). Rahmenhalter bieten durch die Möglichkeit, das Fahrrad am Rahmen abzuschließen einen besseren Diebstahlschutz. Die Standfestigkeit kann durch Fahrradständer (Kombination aus Rahmenhalter und Einschub des Rades) zusätzlich erhöht werden.

Generell sollten bei der Installation von Fahrradständer die Hinweise zum Fahrradparken der FGSV beachtet werden[17]. Anforderungsgerechte Rahmenhalter finden sich v. a. in der Fußgängerzone.

An Abstellanlagen mit längerer Standzeit der Fahrräder, wie Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie an ÖPNV-Haltestellen ist der Einsatz eines Witterungsschutzes zu empfehlen. In Wesseling bieten die Abstellanlagen an den Stadtbahnhaltestellen sowie teilweise an der Unterführung der Konrad-Adenauer-Straße einen Schutz vor Witterung. Im Rahmen der Mängelanalyse wurden zudem Standorte für weitere Abstellanlagen identifiziert. Dazu gehören der Bahnhof Wesseling Süd, an dem bisher keine Anlagen installiert sind und der Bahnhof Wesseling Mitte (Maßnahmen 54, 24 und 25 im Kataster). Hier haben die Anlagen ihre Kapazitätsgrenzen erreicht und einige Abstellanlagen (einfache Vorderradhalter) sind nicht nutzergerecht. Auf die Fahrradabstellanlagen an den Stadtbahnhaltestellen wird im nächsten Kapitel detailliert eingegangen.

5.3 Verknüpfung ÖPNV und Fahrradmitnahme

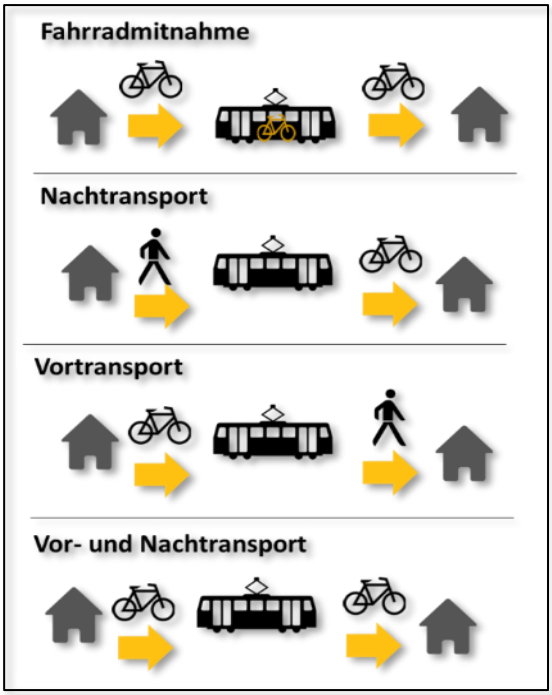

Abbildung 15: Fahrradmitnahme und Bike + Ride-Formen

Der ÖPNV und das Fahrrad werden durch das Bike + Ride Konzept sinnvoll miteinander kombiniert. Grundgedanke hierbei ist, einen Teil des Weges, der nicht an den ÖPNV angebunden ist, mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dabei kann zwischen vier Varianten unterschieden werden (vgl. Abbildung 15). Grundvoraussetzung für die Nutzung des Rades als Zu- und Abbringer zum ÖPNV sind adäquate und nutzergerechte Abstellanlagen. Insbesondere aus Vor- und Nachtransport ergeben sich erhöhte Anforderungen an Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen, vor allem durch die langfristige Abstelldauer, in Bezug auf witterungs- und Diebstahlschutz sowie Schutz vor Vandalismus. An den Stadtbahnhaltestellen der KVB

17 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012): Hinweise zum Fahrradparken. Köln

(Wesseling Nord, Wesseling Mitte, Wesseling Süd und Urfeld) verkehrt die Linie 16 in Richtung Köln Niehl Sebastianstraße und in Richtung Bonn- Bad Godesberg. Die Linie 16 verkehrt werktags im 20 Minuten Takt. In den Hauptverkehrszeiten zwischen vier und sieben Uhr sowie zwischen 16 und 18 Uhr verkehren ein bis drei zusätzliche Bahnen die Stunde. Die zusätzlichen Bahnen bedienen in Richtung Bonn nur die Haltestellen Wesseling Nord und Wesseling Mitte. In den Fahrzeugen auf der Stadtbahnlinie 16 der KVB können Fahrräder mitgenommen werden, es muss jedoch ein zusätzliches Ticket gelöst werden (Einzelticket 2,50 € Stand 01.01.2020[18]). Zudem gilt, dass Fahrräder nur befördert werden können, wenn das Platzangebot in der Bahn dies zulässt, da Kinderwagen und Rollstuhlfahrer jederzeit Vorrang vor Fahrrädern haben. Gleiches gilt für den Busverkehr im VRS-Gebiet[19]. Im Folgenden werden Bike + Ride Angebote und die Barrierefreiheit der Stadtbahnhaltestellen in Wesseling dargestellt.

Haltestelle der KVB Wesseling Mitte

Im integrierten Handlungskonzept der Stadt Wesseling ist die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes[20] an der Station Wesseling Mitte geplant. Im Zuge dessen sollten anforderungsgerechte, überdachte Fahrradabstellanlagen mit ausreichend Kapazitäten berücksichtigt werden (Maßnahmen 24,25 und 33 im Kataster). Zudem sollten weitere Möglichkeiten geprüft werden, wie die Installation von Fahrradboxen oder der Aufbau einer Fahrradstation. Eine solche Station bietet kostenpflichtiges aber bewachtes Abstellen von Fahrrädern in geschlossenen oder zumindest überdachten Räumen, Verleih von Fahrrädern und einen Reparaturservice. Dies kann insbesondere für Berufspendler interessant sein.

Heute zeigt sich im Umfeld der Stadtbahnhaltestelle Wesseling Mitte ein heterogenes Bild. Hier sind verschiedene Fahrradabstellanlagen vorhanden, die auch von Besuchern der Fußgängerzone genutzt werden. Für einen Eindruck der Situation vor Ort siehe Abbildung 16, Abbildung 17 und Abbildung 18. Zu den Gleisen und zur Bahnhofsunterführung führen Rampen und Aufzüge, sodass Fahrräder problemlos mitgeführt werden können.

18 KVB Köln (2020): Fahrradticket https://www.kvb.koeln/tickets/welches_ticket/sonstige_tickets/fahrrad.html abgerufen am 21.01.2020

19 Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft (2020): Preisübersicht. http://www.revg.de/vrs-preisuebersicht.html abgerufen am 21.02.2020

20 Stadt Wesseling (2016): Integriertes Handlungskonzept zur Innenstadtentwicklung der Stadt Wesseling

Abbildung 16: Beispiel für zwei Anlagen mit Vorderradhaltern, die jedoch als nicht anforderungsgerecht zu betrachten sind.

Abbildung 17: Diese Anlage ist durch die Stützen teilweise nur von einer Seite nutzbar

Abbildung 18: Rahmenhalter an südwestlicher Bahnhofsseite mit teilweiser Überdachung.

Haltestelle der KVB Wesseling Nord

An der Stadtbahnhaltestelle Wesseling Nord sind Bike + Ride Anlagen vorhanden. Für einen Eindruck der Situation vor Ort, siehe Abbildung 19. Witterungsschutz war zum Zeitpunkt der Befahrung (November 2017) beschädigt, wurde September 2018 ersetzt. Die Anlage wies zudem eine hohe Auslastung auf und bietet somit Potenzial für Erweiterungen (Maßnahme 53 im Kataster).

Zur Mitnahme des Fahrrades steht in Fahrtrichtung Bonn eine Rampe zu den Gleisen zur Verfügung. In Fahrtrichtung Köln ist ein Aufzug vorhanden, dieser war bei der Ortsbefahrung (03.11.2017) jedoch defekt (Maßnahme 89 im Kataster). Zudem ist die Radverkehrsführung problematisch im Bahnhofsumfeld (s. dazu detaillierte Maßnahme 65 im Kataster).

Abbildung 19: Überdachte Vorderradhalter mit Platz für ca. 14 Fahrräder.

Haltestelle der KVB Wesseling Süd

An der Stadtbahnhaltestelle Wesseling Süd sind keine Fahrradabstellanlagen vorhanden. Bei den Ortsbefahrungen (am 27.09. und 3.11.2017) standen jeweils einzelne Fahrräder an Absperrungen angekettet, sodass von einer Nachfrage nach Abstellanlagen auszugehen ist (Maßnahme 54 im Kataster). Auf die Notwendigkeit einer Fahrradabstellanlage in Wesseling-Süd wurde bereits im VEP des Rhein-Erft—Kreises hingewiesen[21]. Die Gleise sind ebenerdig erreichbar und der Zugang zur östlichen Seite ist über eine Querungshilfe gesichert. Der Zugang über die westliche Seite ist durch mehrere Umlaufsperren nicht barrierefrei gestaltet (Maßnahme 98 im Kataster).

Haltestelle der KVB Wesseling Urfeld

Die Bahngleise der Haltestelle der KVB Wesseling Urfeld sind ebenerdig erreichbar und ermöglichen so einen barrierefreien Zugang zur Stadtbahn. Die Auslastung war zu den Zeitpunkten der Ortsbefahrungen (am 03.11 und 15.11.2017) relativ hoch, sodass davon ausgegangen werden kann, dass diese insbesondere in den Sommermonaten die Kapazitätsgrenzen erreichen könnte (Maßnahme 52 im Kataster). Im Workshop wurde zudem angeregt, auch an der gegenüberliegenden Seite Abstellanlagen einzurichten, da viele Menschen ihr Fahrrad am Geländer anschließen.

Abbildung 20: Witterungsgeschützte Vorderradhalter - Platz für ca. 50 Fahrräder

21 Rhein-Erft-Kreis (2007): VEP Rhein-Erft-Kreis. S 62

5.4 Öffentliche Ladestationen für Pedelecs

Abbildung 21: Ladestation für Pedelecs

In Wesseling existiert eine öffentliche Ladestation für Pedelecs (vgl. Abbildung 21). Diese befindet sich auf dem Parkplatz des Restaurant Kulisse (Kölner Straße 16). Dabei sind in den sechs Schließfächern jeweils drei Haushaltsteckdosen vorhanden. Diese bieten ausreichend Platz, dass sowohl Ladegerät als auch Akku diebstahlsicher während des Ladevorgangs eingeschlossen werden können. Zudem ist die Aufladung kostenfrei. Ein Schlüssel kann über die jeweiligen Partner des Betreiber Rheinenergie vor Ort bezogen werden (hier: Restaurant Kulisse). Zu Beginn des Jahres 2019 wurde eine Servicestation mit Werkzeug und Luftpumpe neben der Ladestation aufgestellt. Allerdings sollte die bestehende Abstellanlage neben der Ladestation, die nur aus sehr einfachen Vorderradhaltern besteht, gegen anspruchsgerechte Rahmenhalterungen ausgetauscht werden. Gerade in Anbetracht einer steigenden Nutzung von Pedelecs sollten solche Möglichkeiten zur Aufladung erweitert und öffentlich kommuniziert werden. Insbesondere in der Innenstadt von Wesseling und am Rheinradweg für Touristen und Ausflügler ist eine Installation von Lademöglichkeiten zu empfehlen.

5.5 Marketingmaßnahmen

Im Sinne einer umfassenden kommunalen Förderung des Radverkehrs ist entsprechendes Marketing wie Aktionen zum Radfahren, zur Öffentlichkeitsarbeit und zur Vernetzung der verschiedenen Akteure sinnvoll. Denn die Förderung des Fahrradklimas und eine gezielte Bewusstseinsbildung sowie wie der Ausbau eines zusammenhängenden und dichten Radverkehrsnetzes sind gleichermaßen wichtig, um dauerhafte Verhaltensänderungen zugunsten einer umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl zu bewirken.

Das Serviceangebot in Wesseling beschränkt sich auf zwei Fahrradgeschäfte mit Reparaturservice an der Keldenicher Straße und der Kölner Straße. Ein Fahrradverleih

oder die Möglichkeit zum bewachten Fahrradparken existieren derzeit nicht. Überdies wurden in Wesseling in der Vergangenheit bislang noch keine Maßnahmen, Informations- und Kommunikationskampagnen zur Förderung des Radverkehrs durchgeführt[22]. Ebenso wurden auf Kreisebene in den vergangenen zehn Jahren keine Maßnahmen oder Konzepte umgesetzt[23].

So werden im Folgenden Beispiele für Marketing-Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Form von Steckbriefen aufgeführt, die als eine Inspiration für eigene Vorhaben dienen können.

22 Angabe Herr Schulze, Stadt Wesseling, Telefonat am 19.10.2017

23 Angabe Herr Zünskes, Fahrradbeauftragter Rhein-Erft-Kreis, zugesandt am 23.11.2017

Förderung des Fahrradfahrens bei Schülerinnen und Schülern		
Akteur	Stadt, Schulträger, Polizei	
Kosten	gering/mittel	
Zeitraum	langfristig	
Ziel		
Verkehrssicherheit, Sensibilisierung und Heranführen der Schülerschaft an das Fahrradfahren		
Zielgruppe		
Schülerschaft, Lehrkräfte, Eltern		Quelle: mittelschule-hofheim.de
Beschreibung		
Zur allgemeinen Förderung des Radverkehrs können verschiedene Aufklärungsaktionen an Schulen dazu beitragen, dass Schülerinnen und Schüler schon früh für das Radfahren begeistert, aber auch im sicheren Umgang sensibilisiert werden. Die Stadtverwaltung und die örtliche Polizei können Fahrradtage an Schulen durchführen und neben dem Fahrradführerschein auch weitere Aktionen wie Geschicklichkeitswettbewerbe, Fahrradreparaturen oder Fahrradtouren planen und durchführen. Möglich sind zudem der Einsatz im Sportunterricht, beispielsweise zur Differenzierung der Ausdauerschulung und die Durchführung von Wandertagen und Klassenfahrten mit radsportlichem Schwerpunkt. Um etwaige Gefahren auf dem Schulweg zu identifizieren und Lösungsansätze zu finden, kann eine Umfrage unter Lehrerkräften, Schülerschaft und Eltern helfen. Ein gelungenes Beispiel ist das Projekt „Bikepool“ in Bayern: Durch die Bereitstellung von Rädern bzw. Mountainbikes durch örtliche Fahrradhändler wird den Kindern eine Möglichkeit eröffnet, im Sportunterricht das verkehrssichere Fahren und Verhalten im Straßenverkehr zu erlernen bzw. weiter zu üben. Durch die Projekte wird bei den Kindern das Interesse geweckt, das Fahrrad auch im Alltag zu nutzen. Dieses Potential kann durch zusätzliches Verkehrssicherheitstraining nochmals gesteigert werden.		
Quellen: bikepoolbayern.de / gn-mittelschule.de / bs-kronach.de		

Radwanderungen für Touristen und Einheimische		
Akteur	Stadt, private Initiativen	Quelle: wikipedia.de
Kosten	gering	
Zeitraum	dauerhaft	
Ziel		
Fahrradbegeisterung fördern, Förderung des Radverkehrs und -tourismus		
Zielgruppe		
Bürgerschaft, Ausflügler und Touristen		
Beschreibung		
Erstellung von thematischen ortsbezogenen Radrouten und Kartenmaterial, auch in Kombination mit auf das Smartphone herunterladbaren GPS-Daten. Diese Routen können die Höhepunkte des Ortes auf attraktiven Wegen verbinden oder unter einem bestimmten Thema stehen, wie bspw. Wassererlebnis, Natur usw., auch in Kooperation mit Nachbarkommunen. Dadurch erhalten Bürgerinnen und Bürger aber auch Touristen Anregungen die Stadt (und ihre Umgebung) klimaneutral zu erkunden. Die Routen können mithilfe des Knotenpunksystems der RadRegionRheinland einfach entwickelt und beworben werden. Ein umgesetztes Beispiel zeigt die Samtgemeinde Werlte. Die Gemeinde veranstaltet seit 15 Jahren zu drei Zeitpunkten in der Woche von Einheimischen geführte Radausflüge. Dabei werden auch Wege und Routen außerhalb der vorgeschlagenen Beschilderung bzw. Routenführung genutzt. Durch die Ortskenntnisse der Einheimischen wird die Region weiter für Touristen erschlossen und der Kontakt zwischen Einheimischen und Touristen erhöht. Solche Touren können beispielsweise auch in Kooperation mit dem örtlichen ADFC entwickelt werden. Angebote dieser Art fördern den immer stärker werdenden Anteil an Radtouristen – vor allem vor dem Hintergrund der weiter voranschreitenden Nutzung von E-Bikes bzw. Pedelecs, auch durch ältere Menschen. Hierdurch wird auch in Urlaubs- oder Erholungsorten der Anteil des MIV herabgesetzt und trägt so zu einer besucherfreundlicheren Atmosphäre innerhalb der Orte bei.		
Quellen: der-deutsche-fahrradpreis.de / noz.de		

Verkehrssicherheit

Akteur	Stadt, Polizei
Kosten	mittel
Zeitraum	dauerhaft
Ziel	
Förderung der Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer	
Zielgruppe	
Alle Verkehrsteilnehmer	

Quelle: adfc.de

Beschreibung

Durch Broschüren und Flyer werden Verkehrsteilnehmer angeregt, sich in die Perspektive der jeweils anderen Fahrzeuggruppe zu versetzen. Dieser Perspektivwechsel führt zu mehr Rücksichtnahme und somit auch einer erhöhten Sicherheit im Straßenverkehr. Aktionen dieser Art können mit relativ geringen Kosten umgesetzt werden und sind gleichsam sehr wirksam in der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Wesseling und eine gute Möglichkeit der Werbung für die Fahrradnutzung. Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. hat zur Aufklärung bzw. zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr ein Werbevideo erstellt, um die jeweiligen Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren. Diese relativ simple Umsetzungsmöglichkeit erreicht die Verkehrsteilnehmer und verbessert die Aufmerksamkeit auf die gegenseitige Rücksichtnahme. Die Stadt Karlsruhe hat mit ihren teilweise plakativen Aktionen für gegenseitige Rücksichtnahme und Unfallprävention beworben. 2014 stoppte der Bürgermeister öffentlichkeitswirksam 200 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer ohne Helm und schenkte ihnen einen. Dabei trug er ein Schild mit der Aufschrift: „Paris, Mailand und Karlsruhe. Diese Radsaison trägt man Helm“. Zu nennen ist dabei auch die Aktion des ADFC-Kölns in Zusammenarbeit mit der Polizei die mit Aktionen, Presseberichten und Aufklebern auf Polizeiwagen auf den erforderlichen Abstand beim Überholen von Radfahrerinnen und Radfahrern aufmerksam macht.

Quellen: der-deutsche-fahrradpreis.de / http://www.tippingpoints.de / agfk-bw.de / adfc-blog.de

Sensibilisierung des Einzelhandels

Akteur	Wirtschaftsförderung, Einzelhandel
Kosten	mittel
Zeitraum	dauerhaft

Quelle: das-marbuger.de

Ziel

Sensibilisierung des Einzelhandels für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern als Kunden

Zielgruppe

Alltagsradfahrerinnen und Alltagsradfahrer, Einzelhändler

Beschreibung

Die Aufmerksamkeit auf RadfahrerInnen als Kunden sollte vom Einzelhandel in Betracht gezogen werden. In Darmstadt wurde 2012 ein Projekt initiiert, welches darauf abzielte, Radfahrer als Kunden zu gewinnen bzw. ihnen mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Dafür wurde dem Einkaufenden eine Bewertungskarte an die Hand gegeben auf der sie relativ simpel die aktuelle Situation aus der Sicht des Radfahrers am jeweiligen Einzelhandelsstandort bewerten konnten. Die Fragen drehten sich zum Beispiel um Abstellanlagen für Rad und oder (Kinder-)Anhänger und die Möglichkeit, sich Einkäufe liefern zu lassen. Die ausgewerteten Karten sind in der Folge sehr wichtig, um sich an den Kundenwünschen zu orientieren.

Die Projektidee aus Darmstadt lässt sich mit Hilfe der Einzelhändler relativ simpel umsetzen und den Gegebenheiten in Wesseling anpassen. Dies wäre eine Win-Win-Situation, da der Fokus nicht auf dem Einkaufenden mit PKW, sondern auf den Radfahrenden liegt. Aktionen dieser Art sorgen für gewisse Aufmerksamkeit und erhöhen den Radverkehr dementsprechend – falls die potentiellen abgefragten Maßnahmen umgesetzt werden.

Quellen: der-deutsche-fahrradpreis.de

STADTRADELN und RADar		
Akteur	Stadt	
Kosten	gering	
Zeitraum	3 Wochen	
Ziel		
Klimaschutz und Radverkehrsförderung		
Zielgruppe		
Parlamentarier, Bürgerschaft, Schulen, Unternehmen, Organisationen, Vereinen usw.		Quelle: https://www.stadtradeln.de/materialien/

Beschreibung

STADTRADELN ist eine Kampagne des Klima-Bündnisses und kann deutschlandweit von allen Gemeinden, Landkreisen oder Regionen an 21 zusammenhängenden Tagen – frei wählbar im Zeitraum 1.Mai bis 30. September – durchgeführt werden. Im kommunalen und bundesweiten Wettbewerb werden das fahrradaktivste Kommunalparlament sowie die fleißigsten Teams und Fahrradfahrende gesucht. Die geradelten Kilometer können per App, auf Papierbögen oder auf der Homepage gesammelt und eingetragen werden.
Die Kampagne ist durch die Unterstützung des Klima-Bündnisses mit Vorlagen, kompletter IT-Infrastruktur Materialien usw. sehr einfach für die Stadt Wesseling umzusetzen und kann mit vielen flankierenden Maßnahmen (bspw. Ideensammlung auf der Homepage) ergänzt werden.

RADar! ist ein optionaler Teil der STADTRADELN-Kampagne, kann aber auch separat genutzt werden. Dabei handelt es sich um ein Planungs- und Bürgerbeteiligungsinstrument. Über eine App oder im Internet-Browser können Radfahrerinnen und Radfahrer auf einer Straßenkarte Gefahren- und Problemstellen (mit Bild und Kommentar) melden. Die Meldungen gehen anschließend an eine vorab bestimmte Stelle in der Kommune ein. Zu dem dreiwöchigen Zeitraum des STADTRADELNS gehen so gebündelt Anregungen aus der Bevölkerung ein.

Quelle: stadtradeln.de

Online-Meldeplattform

Akteur	Stadt, Kommune
Kosten	mittel
Zeitraum	Langfristig

Ziel

Fahrradfreundlichkeit stärken, Aufmerksamkeit für Fahrradverkehr verbessern

Zielgruppe

Radfahrerinnen und Radfahrer

Quelle: westdeutsche-Zeitung.de

Beschreibung

In vielen Kommunen in Deutschland ist es möglich, online etwa wilde Müllkippen oder ähnliches zu melden. Die Stadt Wesseling kann eine Online-Meldeplattform einrichten und ihren Bürgern bzw. den Radfahrern die Möglichkeit geben, offensichtliche Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur, wie fehlende oder durch Vandalismus unkenntliche Beschilderungen, defekte Beleuchtungen oder Fahrbahnen, zu melden. Diese Meldungen werden an den zuständigen Mitarbeiter der Stadt Wesseling weitergeleitet und von dort aus koordiniert. Selbstverständlich sollten von Seiten der Verwaltung klare Zuständigkeiten festgelegt und den Bürgerinnen und Bürgern eine Rückmeldung gegeben bzw. die gemeldeten Schäden kurzfristig beseitigt werden.

Diese Maßnahmen regen die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer dazu an, sich aktiver mit dem Radfahren auseinander zu setzen. Gleichzeitig ist diese Form der Partizipation eine Motivation für die Bürgerinnen und Bürger weiterhin das Rad zu nutzen, da man sich beteiligen kann, um die Infrastruktur zu erhalten oder zu verbessern. Die psychologische Komponente sollte hierbei nicht unterschätzt werden, da ein Gefühl von aktiver Mitarbeit erzeugt wird.

Die Möglichkeit zur Meldung und Bearbeitung von Mängeln bietet auch das Tool RADar! Sowohl für Teilnehmer des „Stadtradelns“ als auch für Kommunen außerhalb der Aktionszeiten des Stadtradelns ist es hier möglich, Meldungen über Schäden oder Mängel im Radwegeverlauf abzugeben.

Quellen: meldeplattform-radverkehr.de / radar-online.de

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.		
Akteur	Stadt	
Kosten	mittel	
Zeitraum	dauerhaft	
Ziel		
Förderung der Nahmobilität		
Zielgruppe		
Kommunen und Landkreise		Quelle.agfs-nrw.de/
Beschreibung		
Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) ist eines der größten kommunalen Netzwerke zum Thema Nahmobilität. Die Ziele der AGFS sind zukunftsfähige, belebte und wohnliche Städte. Gefördert werden alle Arten der Nahmobilität (Fahrrad, Fuß, Inliner, Kickboards usw.). Da das Fahrrad den größten Aktionsradius in der Gruppe der nicht-motorisierten Verkehrsmittel aufweist, ist die Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf das Fahrrad insbesondere im Kurzstreckenbereich ein erklärtes Ziel der AGFS. Mitglieder erhalten exklusive Fördermittel des Landes NRW zur Förderung von Fuß- und Radverkehr aber auch bspw. für Modal-Split-Erhebungen oder bauliche Maßnahmen. Zudem unterstützt das Netzwerk den Wissens- und Erfahrungsaustausch seiner Mitglieder, bietet Materialien und Kampagnen zur Öffentlichkeitsarbeit, Beratung, Hilfestellung und agiert als Bindeglied zu wichtigen Akteuren (Verbänden, Fahrradindustrie, Gesundheitsbereich usw.). Voraussetzungen für die Mitgliedschaft ist ein mehrstufiges Aufnahmeverfahren. Bewerber müssen ein nahmobilitätsfreundliches Gesamtkonzept vorlegen, offen sein für innovative und unkonventionelle aber effektive Lösungen sowie kommunalpolitisch Prioritäten für die Nahmobilität setzen. Eine Expertenkommission entscheidet anhand der eingereichten Unterlagen sowie einer Vor-Ort-Exkursion über die Aufnahme. Eine Mitgliedschaft gilt für sieben Jahre und kann anschließend verlängert aber auch beendet werden. Der Rhein-Erft-Kreis und die Nachbarkommunen Pulheim, Kerpen und Brühl sind bereits Mitglieder.		
Quellen: AGFS-NRW.de		

Installation/Erweiterung von Fahrradverleihsystemen		
Akteur	Stadt, private Initiativen, Verkehrsverbund	
Kosten	mittel	
Zeitraum	dauerhaft	
Ziel		
Förderung des Radverkehrs		
Zielgruppe		
Bürgerinnen und Bürger		Quelle: kasimir-lastenrad.de/

Beschreibung

Die Installation von Fahrradverleihsystemen kann sowohl in Kooperation der Stadtverwaltung und einem privaten Anbieter als auch durch den Verkehrsverbund erfolgen. Gerade in Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbünden bieten sich Kooperationen an, um Synergien (Bike + Ride, Tarifkombinationen und -vergünstigungen) zu nutzen. Im Zuge des geplanten Umbaus des Bahnhofes Wesseling Mitte könnte z. B. die Implementierung eines solchen Systems mitgedacht werden.

Fahrradverleihsysteme bieten nicht nur den Vorteil von unabhängiger Mobilität, sondern können auch zum Testen anderer Fahrradformate wie E-Bikes, Pedelecs oder Lastenfahrrädern dienen.

Lastenfahrradverleihsysteme bieten eine Ergänzung zum eigenen „normalen“ Fahrrad und können bspw. zum Transport von Getränkekisten, Baumarktutensilien oder Lebensmitteln genutzt werden. Je nach Typ lassen sich mit einem Lastenfahrrad bis zu 200 kg transportieren und/oder sie bieten Platz für mehrere Kinder. Das Lastenrad bietet somit ein hohes Potenzial zur Verlagerung von Autofahrten. Bestehende Lastenradinitiativen sind an feste Stationen gebunden (bspw. Einzelhandelsgeschäfte) zu deren Öffnungszeiten die Räder ausgeliehen werden können.

Quellen: AGFS (2018) nahmobil Heft 11 / nationaler-radverkehrsplan.de

Aktionstage/Aktionswochen		
Akteur	Stadt, Unternehmen, Bürgerschaft	Quelle: Eigene Darstellung
Kosten	mittel	
Zeitraum	kurzfristig	
Ziel		
Förderung eines positiven Fahrradklimas		
Zielgruppe		
Bürgerinnen und Bürger		

Beschreibung

Aktionstage und -wochen können die Aufmerksamkeit für einen bestimmten Aspekt der Radverkehrsförderung in den Fokus rücken und nachhaltige Änderungen im Mobilitätsverhalten bewirken. Die Aktionen können dabei sowohl für Einheimische als auch für Touristen gestaltet werden. Thematische Schwerpunkt können dabei sein:

Verkehrssicherheit

- Aktionen zum Parken auf Geh- und Radwegen sowie auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen
- Aktionen zum sicheren Radfahren für Senioren
- Radsicherheitschecks (Verkehrstüchtigkeit und Fahrrad-Codierungsaktionen)
- Aktionen an Schulen (Verkehrssicherheit, Fahrradreparatur)
- Aktionen gegen „Geisteradler“

Förderung eines positiven Fahrradklimas

- Nutzen von Hauptverkehrsstraßen für Fahrradfahrten und -aktionen
  z. B. Stillleben Ruhr: Sperrung der BAB 40 auf 60 km Länge. Eine Richtung wurde mit 20.000 Biertischgarnituren belegt die gemietet werden konnten. Die Gegenfahrbahn wurde für nicht-motorisierte Verkehrsmittel freigegeben.
- Aktionen und Informationen zu Radtrends, Kaufberatungen und Möglichkeiten verschiedene Fahrräder (E-Bike, Lastenräder) zu testen. Möglich in Verbindung mit Wettbewerben und Künstlerdarbietungen (z. B. Lastenradwettrennen oder Akrobatik auf Fahrrädern)
- Durchführung von Trödelmärkten, um gebrauchte Räder zu kaufen/verkaufen

Quellen: derwesten.de / radlhauptstadt.muenchen.de / deutschlandfunk.de / zeit.de

Vorbildfunktion der Verwaltung		
Akteur	Stadt und städtische Betriebe	
Kosten	mittel	
Zeitraum	dauerhaft	
Ziel		
Vorbildfunktion der Kommune		
Zielgruppe		
Kommunale Verwaltung		Quelle: Eigene Aufnahme (2017)

Beschreibung

Die Verwaltung hat eine Vorbildfunktion und sollte sich dieser bewusst sein sowie mit gutem Beispiel in der Radverkehrsförderung vorangehen. Dies kann durch die Installation von Fahrradabstellanlagen, Duschen oder Gepäckaufbewahrungen an öffentlichen Gebäuden geschehen. Aber auch durch das Angebot von Dienstfahrrädern oder Fahrradleasing für die Mitarbeiter der Verwaltung und der städtischen Betriebe, und somit die Möglichkeit geben zu dienstlichen Terminen, insbesondere solchen, die in Bezug zum Radverkehr stehen, mit dem Fahrrad anzureisen.

Um Belange des Radverkehrs zu bündeln und integriert betrachten zu können, sollte es einen zentralen Ansprechpartner für den Radverkehr geben (bspw. eine(n) Fahrradbeauftragte(n)). Diese(r) kann zudem als Leiterin/Leiter eines regelmäßigen Treffens aller mit dem Radverkehr befasster Institutionen und Akteure (Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Polizei, Ordnungsamt, ADFC und VCD etc.) fungieren, um so eine umfassende Betrachtung des Themas zu gewährleisten. Dafür können auch Interessensvertreterinnen und -vertreter anderer Institutionen (bspw. ADAC) eingeladen werden. In einem solchen Gremium können Tätigkeitsberichte der Verwaltung oder Ziele der Radverkehrspolitik sowie Radverkehrsplanungen vorgestellt, diskutiert und erarbeitet werden.
Zudem sollte die Kommune durch kontinuierliche Fortbildung ihrer zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gewährleisten über die aktuellen Normen und Empfehlungen informiert zu sein.

Quellen: adfc.de

Bewusstseinsbildung und Förderung		
Akteur	Stadt	Quelle: nationaler-radverkehrsplan.de/
Kosten	hoch	
Zeitraum	dauerhaft	
Ziel		
Förderung & Bewusstseinsbildung, positives Fahrradklima		
Zielgruppe		
Bürgerinnen und Bürger		

Beschreibung

Die Stadt Wesseling sollte eine aktive und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen von Presseveröffentlichungen zur Erhöhung des Bewusstseins und Förderung des Radverkehrs verfolgen. Dabei sollten möglichst vielseitige Wege der Kommunikation genutzt werden, sowohl digital (Soziale Netzwerke und Medien, Apps, Mail-Newsletter, usw.), als auch analog (Broschüren, Zeitungsveröffentlichungen, Plakate, Flyer, usw.). Dies könnte zum einen zur allgemeinen Bewusstseinsbildung für den Radverkehr und zum anderen auch zur Kommunikation von Kampagnen, Aktionen usw. beitragen.

Für eine erhöhte Wirksamkeit kann auch eine eigene Kampagne, mit einem Logo das den Wiedererkennungswert steigert und in der alle weiteren Aktionen gebündelt werden, initiiert werden. Die Stadt Kopenhagen hat ebenfalls eine solche Kampagne (vgl. Abbildung oben).

Zu einer Bewusstseinsbildung und Förderung des Radverkehrs gehören auch innovative Maßnahmen wie die Nutzung von Fußbodenaufklebern, die Entwicklung von Apps zur Wegefindung, Auffinden von Abstellanlagen oder Routenführung mithilfe eines Radnetzplanes.
Zusätzlich kann eine Zählstelle für den Radverkehr, an zentraler und frequentierter Stelle installiert, ein sichtbares Zeichen für den Radverkehr sein.

Quellen: nationaler-radverkehrsplan.de

Mit dem Rad zur Arbeit/Bewegt zur Arbeit		
Akteur	Betriebe, Verwaltungen, usw.	Quelle: hamburg.adfc.de
Kosten	gering	
Zeitraum	Jährlich vom 01.05.-31.08.	
Ziel		
Förderung von Radverkehr und Gesundheit		
Zielgruppe		
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Unternehmen, Verwaltungen, usw.		

Beschreibung

Zahlreiche Versicherungen versuchen ihre Kunden mit Aktionen zu mehr Bewegung zu motivieren. Zum Beispiel gibt es die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ die eine Gemeinschaftsinitiative des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club) und der AOK Krankenkasse ist.

Eine weitere Aktion ist „Bewegt zur Arbeit“ von der Pronova. Hierbei sollen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch betriebsinterne und externe Wettbewerbe sowie Preise motiviert werden, ihren Arbeitsweg mit dem Rad zurückzulegen. Dabei werden auch Teilstrecken von Pendlern wie bspw. der Weg zum Bahnhof gezählt, sodass die Aktion auch für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter attraktiv wird, die weitere Strecken zurücklegen müssen.

Zudem kann durch die Gemeinschaftsaktion im Unternehmen der Teamgeist gefördert werden. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tun etwas für ihre Gesundheit und Fitness, was letztlich auch dem Unternehmen zu Gute kommt. Durch die Aktion sollen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter motiviert werden, ihre Mobilität für einen festgelegten Zeitraum zu ändern, in der Hoffnung, dass sich neue Gewohnheiten einstellen.

Quellen: ADFC.de / mit-dem-rad-zur-arbeit.de

Mobile Bürgerversammlung

Akteur	Stadt
Kosten	mittel
Zeitraum	dauerhaft
Ziel	
Bürgernähe, „Erfahrung“ im doppelten Sinn, Förderung des Radverkehrs	
Zielgruppe	
Bürgerinnen und Bürger	

Quelle: www.nuernberg.de

Beschreibung

Unter Leitung des Nürnberger Oberbürgermeisters werden seit 2002 jährlich vier bis fünf „Mobile Bürgerversammlungen“ organisiert, bei denen jeweils verschiedene Stadtteile per Fahrrad erkundet werden. Bei den mobilen Bürgerversammlungen steuert der Oberbürgermeister mit Vertretern der Stadtspitze und Verwaltungsfachleuten interessante Projekte und Ziele in den einzelnen Stadtteilen an und diskutiert mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern. Die Themen, die bei den Touren behandelt werden, drehen sich um möglichst unterschiedliche Lebensbereiche der Bevölkerung. Ziel ist eine bürgernahe Präsentation und Diskussion aktueller Projekte direkt vor Ort. Zudem erhöht es das Image und die Akzeptanz des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel.

Das Projekt ist seit dem Start 2002 zu einer festen Institution mit anfänglich 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmern und mittlerweile fast 100 Interessierten und vermehrter Teilnahme auch ehrenamtlicher Stadträte geworden. Die Bürgerinnen und Bürger können durch den direkten Austausch mit der Verwaltung Anregungen auf kurzen Wegen anbringen und die Verwaltung und Stadträte profitieren anderseits frühzeitig mit Wissen zu eventuell bis dato nicht bekannten Fragestellungen zu aktuellen Projekten. Gleichzeitig wird den Bürgerinnen und Bürgern und Mitgliedern der Verwaltung das Fahrrad als gleichwertiges Alltagsverkehrsmittel bewusst gemacht.

Quelle: nuernberg.de

Fahrradbotschafter		
Akteur	Stadt	
Kosten	gering	
Zeitraum	dauerhaft	
Ziel		
Förderung des Fahrradklimas		
Zielgruppe		
fahrradaffine Akteure, Bürgerinnen und Bürger		Quelle: nationaler-radverkehrsplan.de
Beschreibung		

Zur Förderung des Radverkehrs haben insbesondere die kommunikativen Aspekte eine hohe Bedeutung. Daher wird im Folgenden ein nachahmenswertes Projekt aus Moers vorgestellt, das sich problemlos auf die Stadt Wesseling übertragen lässt.

In Moers wurden repräsentative Personen vom Bürgermeister in einer Veranstaltung mit Buttons als Erkennungsmerkmal und einer Ernennungsurkunde als Fahrradbotschafter ausgezeichnet. Zu diesen zählten Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Politik, der Krankenhäuser, einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft, des sozialen Bereichs, des Kirchenkreises, der örtlichen Banken, der Polizei, der lokalen Presse, sowie Personen des öffentlichen Lebens und der Initiator des Projekts der lokale ADFC-Vorsitzende.

Insgesamt 21 Vertreterinnen und Vertreter kommunizieren und bewerben das Thema Radfahren in all seinen Facetten in ihren jeweiligen Institutionen und nach außen. Zudem bietet sich so eine Vernetzung und intensiver Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren und der Stadtverwaltung unteranderem in regelmäßig stattfindenden „Botschaftertreffen“.

Durch die Fahrradbotschafterinnen und Fahrradbotschafter ergaben sich verschiedene Aktionen und Betätigungsfelder die den Radverkehr in Moers weiter fördern und ins Bewusstsein der Öffentlichkeit rücken.

Quellen: nationaler-radverkehrsplan.de / moers.de

Pedelec Förderung

Akteur	Stadt
Kosten	gering
Zeitraum	dauerhaft
Ziel	
Förderung von Pedelecs, Umstieg vom Pkw auf Pedelec	
Zielgruppe	
Bürgerinnen und Bürger, Pendler	

Quelle: tippingpoint.de

Beschreibung

Mit dem Projekt „Ein Rad für alle Fälle“ soll der Radverkehr in ländlichen Räumen mit gleichzeitig schwierigen topografischen Verhältnissen gefördert werden. Dazu wird Pendlern für ein bis drei Monate ein Pedelec zur Verfügung gestellt, damit diese die Praxistauglichkeit als Alltagsverkehrsmittel testen können. Ziel des Vorhabens ist die Etablierung des Pedelecs als Verkehrsmittel im Alltagsverkehr entweder als Zubringer zu zentralen ÖPNV-Haltestellen mit regelmäßigem ÖPNV-Angebot oder als alleiniges Verkehrsmittel im Alltagsverkehr. Durch das Projekt soll eine Möglichkeit bzw. ein Anreiz für Pendler geschaffen werden, diese Alternative einfach mal auszuprobieren. Zudem soll so der Antrittswiderstand, der durch den hohen Kaufpreis eines Pedelecs besteht, durchbrochen werden. Die Einstellung zum Radfahren insgesamt soll an dieser Stelle durch gezielte Kommunikation und Ansprache aber eben auch durch die Möglichkeit des Ausprobierens beeinflusst werden. Im Vorfeld und nach Abschluss der Testmonate wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu ihren Erwartungen, den gefahrenen Wegen und ihren Erfahrungen befragt. Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben an, im Anschluss an das Projekt wieder mehr Fahrrad zu fahren und kauften sich ein Pedelec.
Somit ist das Projekt ein kleiner aber erfolgreicher und nachahmenswerter Baustein zur Förderung des Radverkehrs im Rhein-Sieg-Kreis.

Ein ähnliches Projekt gibt es bspw. auch in Bocholt. Hier wurden E-Lastenräder an junge Familien verliehen. Gerade Kitas bieten sich somit als Informations- und Werbepunkte an.

Quellen: AGFS (2018) Nahmobil. Heft 11 / nationaler-radverkehrsplan.de

E-Lastenräder testen und fördern

Akteur	Unternehmen, Wirtschaftsförderung
Kosten	gering
Zeitraum	Bis Februar 2021

Ziel

Förderung der gewerblichen Nutzung von Lastenrädern

Zielgruppe

Unternehmen, Kommunen, Hochschulen, Forschungseinrichtungen

Quelle: AGFS 2018

Beschreibung

Trotz der großen Potenziale für Emissionsreduktion und verkehrliche Effizienzsteigerung spielen Lastenräder in der gewerblichen Nutzung bislang nur eine untergeordnete Rolle. Mit der neuen Richtlinie zur Förderung von innovativen marktreifen Klimaschutzprodukten im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative werden unter anderem Lastenfahrräder gefördert.

Ziel der auf drei Jahre begrenzten Förderung ist es, dass sich die geförderten Technologien nachhaltig, und jenseits des Kleinserien-Maßstabs, im Markt etablieren können und dass ihr Klimaschutzbeitrag auf diese Weise ansteigt. Gefördert werden E-Lastenfahrräder sowie E-Lastenanhänger die jeweils ein Mindest-Transportvolumen von einem Kubikmeter (m^3) und eine Nutzlast von mindestens 150 Kilogramm aufweisen. Bei Gespannen muss das Gesamttransportvolumen mindestens 1 m^3 erreichen.

Lastenräder bieten für Unternehmen, Kommunen und sonstige gewerbliche Nutzer eine Reihe von Vorteilen. Das Lastenrad ist schnell, zuverlässig und günstig in Anschaffung und Betrieb. Staus und Parkplatzsuche entfallen. Es wird die Fitness und Mitarbeiterzufriedenheit gefördert und es ist kein Führerschein notwendig. Zudem sind Lastenräder hervorragende Sympathie- und Werbeträger die ein positives Image und eine positive Umweltbilanz transportieren.

Quellen: klimaschutz.de, AGFS (2018), Nahmobil. Heft 11, utopia.de

Radwegepaten

Akteur	Stadt
Kosten	gering
Zeitraum	dauerhaft
Ziel	
Qualitätssicherung	
Zielgruppe	
Radfahrerinnen und Radfahrer	

Quelle: Eigenes Foto 2018

Beschreibung

Im Landkreis Nienburg/Weser betreuen über 60 Ehrenamtliche das 1.101 km lange, nach bundesweiten Standards ausgewiesene Radverkehrsnetz, und unterstützen die Gemeinden bei der Wartung und Pflege der Routen. Entwickelt wurde diese Patenschaftsidee unter dem Dach des Landkreises Nienburg von den Akteuren des Netzwerkes Radverkehr.

Der ADFC vergibt Patenschaften für Netzabschnitte. Die Ehrenamtlichen werden vor ihrem Einsatz über die wichtigsten Kriterien informiert und können die Mängel über einen Erfassungsbogen direkt an den/die Radverkehrsbeauftragte(n) melden. Im Jahr 2018 wird das Routennetz neu kartiert und ist dann auch im Internet aufrufbar. In der lokalen Presse und im Internet berichtet der Landkreis Nienburg regelmäßig über das Engagement der Radwegepaten.

Das Patenmodell hat inzwischen Leuchtturmcharakter in der Mittelweserregion erlangt: Auch in der Nachbarkommune dem Landkreis Diepholz und im Regionalverband Ruhr ist es inzwischen übernommen worden.

Quellen: lk-nienburg.de / metropoleruhr.de / der-deutsche-fahrradpreis.de/ adfc-nienburg.de

Mehr Komfort für Radfahrende

Akteur	Stadt
Kosten	gering
Zeitraum	dauerhaft

Quelle: zeit.de

Ziel

Komfort, Attraktivität und Bewusstsein für Radfahrerinnen und Radfahrer stärken

Zielgruppe

Radfahrerinnen und Radfahrer

Beschreibung

Mit vielen kleinen Dingen lassen sich der Komfort und die Attraktivität und gleichzeitig durch sichtbare Zeichen im Stadtbild das Bewusstsein für das Fahrrad steigern. Diese kleinen Maßnahmen lassen an vielen Punkten im Stadtgebiet mit relativ wenig Aufwand installieren.
Dazu gehören z. B.

- Ampelgriffe für Radfahrer („Marler Ampelgriff“)
- Ampeltrittbretter (siehe Abbildung oben)
- Druckknöpfe an Ampeln die vom Rad gut erreichbar sind
- Induktionsschleifen auf Radwegen die ohne Wartezeiten eine Freigabe an der nächsten Ampel erreichen
- Mülleimer die im Vorbeifahren genutzt werden können
- Luftpumpen, Werkzeugautomaten und Ladestationen für Pedelecs an zentralen Punkten einrichten
- Aufstellen von abschließbaren Gepäckboxen in der Innenstadt

Quellen: zeit.de, zukunftsnetz-mobilität.nrw.de

6 ZUSAMMENFASSUNG

In der Stadt Wesseling sind aufgrund vergleichsweise kurzer Distanzen zu den Stadtteilen, einer flachen Topografie sowie dem Vorhandensein verschiedener Stadtbahnhaltepunkte mit Anbindung an die Oberzentren Köln und Bonn gute Voraussetzungen für den Alltagsradverkehr gegeben. Durch die Lage am Rhein hat die Stadt eine Bedeutung für den Freizeitradverkehr.

Dennoch zeigen die Ergebnisse der Haushaltsbefragung (Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger des Rhein-Erft-Kreises), dass ein Großteil der Bevölkerung den eigenen Pkw auch bei geringen Entfernungen von bis zu 3 km nutzt. Grund hierfür ist u. a. das Fehlen oder die Attraktivität von Fahrradabstellanlagen an Wohn- und Zielorten. Weiterhin weist die Radverkehrsinfrastruktur Sicherheitsmängel auf – dies wird beispielsweise an den Unfallhäufungspunkten mit Radfahrerbeteiligung entlang der Knotenpunkte Flach-Fengler-Straße/Westring, und Mühlenweg/ Hubertusstraße deutlich. Weitere Gefahrenstellen, wie Barrieren, Absperrpfosten und ähnliches, befinden sich ebenfalls auf den Wegen.

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept wird ein Handlungsrahmen für die Förderung des Radverkehrs in den nächsten Jahren entwickelt. Es wurde eine Netzkonzeption aus Haupt- und Nebenrouten unter Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie der Politik entwickelt. Insgesamt wurden 98 Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes vorgeschlagen und von Bürgerinnen und Bürgern sowie der Politik um 20 „Maßnahmen nach Überprüfung“ ergänzt. Die Maßnahmen sind in einem Maßnahmenkataster dargestellt und entsprechend ihrer Dringlichkeit priorisiert. Mit dem Ausbau und der Optimierung des Radverkehrsnetzes sollen dem Radverkehr sichere und komfortable Wege auf direkten Routen angeboten werden. Viele der Schwachstellen lassen sich mit dem Einsatz geringer Mittel (z. B. der Entfernung von Absperrpfosten oder Umlaufsperren, Ersatz oder Ergänzung von Verkehrszeichen) beheben, teilweise ist die Umsetzbarkeit jedoch abhängig von der Neuordnung der städtischen Infrastruktur für den Kfz-Verkehr. Die Umsetzung der Maßnahmen kann stufenweise erfolgen, dabei sind Schwerpunkte zu setzen und Netzzusammenhänge zu beachten.

Für die weitere Bearbeitung wird empfohlen, Sofortmaßnahmen möglichst zeitnah umzusetzen, sowie ein Realisierungskonzept für die verbleibenden Maßnahmen zu entwickeln.

Neben den im Kataster aufgeführten Maßnahmen zur Radverkehrsinfrastruktur wurden 18 Marketingmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs vorgeschlagen. Als „weiche" Maßnahmen können diese dazu beitragen, das Potenzial des Fahrrades als einen klima-, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsträger mit einer Vielzahl an sinnvollen Anwendungsfällen in Wesseling und dem Umland - sowohl im alltäglichen als auch für den touristischen Verkehr - zu erhöhen.

Aufgestellt: Köln, 11.05.2020
brenner BERNARD ingenieure GmbH

i.V. Hillebrand

i.V. Dipl.-Ing. Philipp Hillebrand
Projektleiter Verkehrsplanung