

Wachstumskern Nutzungsorientierter Rad- und Fußverkehr

Deutschlandweit lag der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen 2017 bei etwa 11 Prozent.⁶ Die aktuelle Landesregierung setzt sich im Koalitionsvertrag „Zukunftsvertrag für Nordrhein-Westfalen“ das Ziel, den Anteil des Radverkehrs in NRW am Modal Split auf 25 Prozent zu erhöhen.⁷ Einige innovative unternehmerische Lösungen für den Radverkehr und die Fahrradwirtschaft kommen dabei aus NRW und werden in diesem Wachstumskern vorgestellt: Connected Mobility Düsseldorf setzen ein Netz von 100 *MobilitätStationen* im Düsseldorfer Stadtgebiet um und können dies durch ihre besondere Organisationsform als kommunales Start-Up bis 2030 realisieren. Durch die App *Radbonus* wird das Radfahren attraktiver, indem die App das Radfahren monetär belohnt. Die Firma WSM Walter Solbach Metallbau GmbH macht mit ihrem Key Account Manager vor, wie auch im ländlichen Raum und bei viel dienstlicher Reisetätigkeit vom Dienstwagen auf eine Kombination aus Radverkehr, Sharing-Angeboten und Bahnverkehr umgestiegen werden kann. Auch Innovationen für das Fahrrad selbst kommen aus NRW: Zum Beispiel das besonders agile Lastenrad *CHIKE* oder das *Schwalbe Recycling System* für Schläuche und Reifen, durch das der Ressourcenverbrauch des Fahrrads gesenkt und das Fahrrad selbst deutlich klima- und umweltfreundlicher wird.

Der Fußverkehr ist mit 22 Prozent der zurückgelegten Wege, hinter dem Kfz-Verkehr, die zweitstärkste Verkehrsart.⁸ Dabei ist der Fußverkehr gut für das Klima und die Gesundheit und fördert soziale Teilhabe und Lebensqualität. Umso wichtiger, dass die Verkehrsinfrastruktur an den Bedürfnissen von Fußgänger:innen ausgerichtet ist. Die Stadt Bielefeld hat daher mit „*Bielefeld geht los!*“ eine Fußverkehrsstrategie geschaffen, die den Fußverkehr fördern und attraktiver gestalten soll. Dabei gehen attraktive Räume für den Fuß- und Radverkehr miteinander einher. Im Interview mit dem KNUW zeigt Christine Fuchs von der AGFS NRW auf, wie großzügige und attraktive Bewegungsräume für den Fuß- und Radverkehr umgesetzt werden können.



Connected Mobility: Die Mobilitätswende in Düsseldorf mit 100 *MobilitätStationen* schaffen



Foto: CMD

+ Beitrag zur Mobilitätswende

Mobilitätswende geschieht nicht von heute auf morgen. Sie ist ein Prozess, der im Kopf der Menschen beginnt. Die Stadt ist in der Pflicht, die Mobilitätswende voranzutreiben und eine intelligente Infrastruktur mit attraktiven Angeboten zu schaffen. Durch *MobilitätStationen* werden alle Menschen in Düsseldorf flächendeckend mit neuen Mobilitätsangeboten in zuverlässiger und attraktiver Weise versorgt. Sie sind wichtiger Bestandteil der modernen, erweiterten Daseinsvorsorge.

Mit dem Ziel, bis 2030 ein flächendeckendes Angebot an *MobilitätStationen* zu schaffen, setzt die LHD einen neuen Maßstab in der konkreten Umsetzung der urbanen Mobilitätswende.

Ansprechpartner Dr. Ing. David Rüdiger, Rolf Neumann (beide CMD)

Projektpartner Landeshauptstadt Düsseldorf, Rheinbahn, Stadtwerke Düsseldorf

Webseite www.mobilitaetstation.de



📍 Ziel der Innovation

Städte spielen in Hinblick auf den Klimaschutz sowie die Anpassung an die Folgen des Klimawandels eine tragende Rolle. Allerdings erschweren gewachsene Strukturen die dringend benötigte Neuaufteilung des Straßenraums in Richtung einer klimafreundlichen und emissionsarmen Mobilität. Gleichzeitig zieht es immer mehr Menschen in urbane Lebensräume. Hier sind intelligente, effiziente und digitale Konzepte gefragt. Die Connected Mobility Düsseldorf GmbH (CMD), ein im Jahr 2020 neu gegründetes kommunales Start-Up, schafft als Dienstleister für die Landeshauptstadt Zukunftsorte der Mobilität. Durch die integrierte Planung sowie den Bau und Betrieb von *MobilitätStationen* wird in den kommenden Jahren ein stadtweites Hochleistungsnetzwerk mit über 100 Stationen in Düsseldorf entstehen, das für alle Bedürfnisse das passende Verkehrsmittel bereitstellt. Sie sind ein integriertes, städtebauliches Werkzeug und erfüllen mehr als nur eine Verkehrsfunktion. Sie schaffen bleibende Werte, indem sie Aufenthalts- und Lebensqualität sowie Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessern und durch Begrünung und positive Sinneseindrücke zum allgemeinen Wohlbefinden beitragen.

📌 Was ist das Innovative?

Bis 2030 wird die CMD im Auftrag der Landeshauptstadt Düsseldorf ein stadtweites Netzwerk, bestehend aus 100 großen *MobilitätStationen* sowie 300 kleineren *SharingStationen*, errichten. Diese Infrastrukturinvestitionen ergänzen und vervollständigen die gesamtstädtischen Arbeiten der LHD zur Förderung des Umweltverbunds (z. B. Radleitrouden, Fahrradstraßen, neue Brücken, Parkraummanagement, neue U-Bahnlinien und Einführung

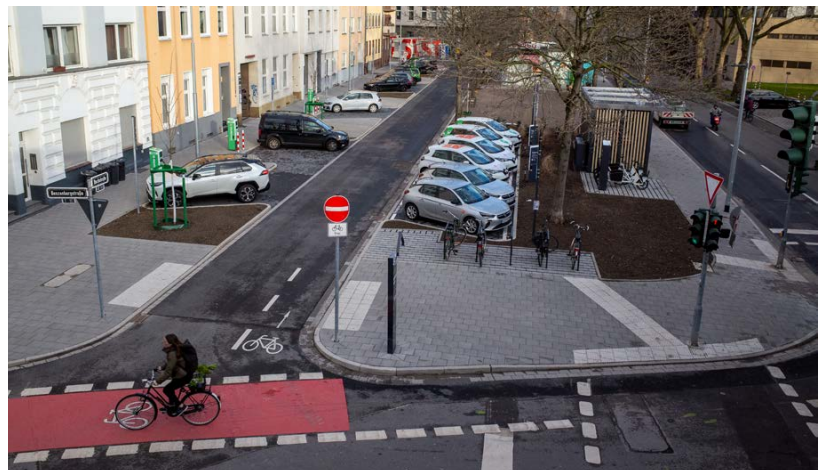


Foto: CMD

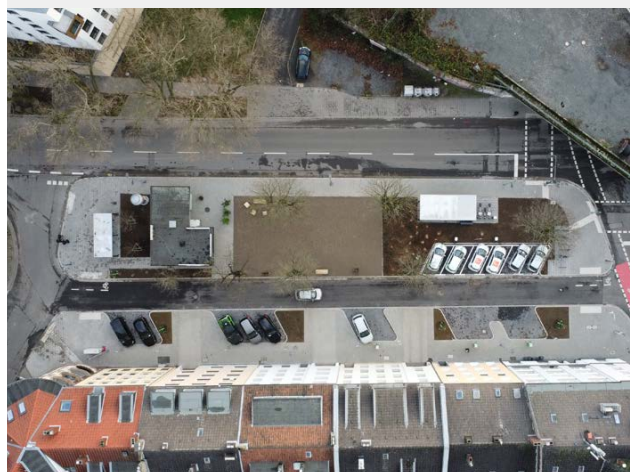
des sogenannten Rheintakts im ÖPNV mit besonders attraktiven Takten und Umstiegsqualitäten). Die *MobilitätStation* ist eine Düsseldorf-spezifische Marke mit fest definierten Qualitäten. Sie beschreibt eine Raumveränderung mit mindestens 100 Quadratmetern Fläche, teils bis 2.500 Quadratmeter. Im Stadtbild werden somit besondere Orte der Mobilitätswende ausgezeichnet. Die Informations- und Leitstelen schaffen Wiedererkennung, Überblick und sind an die Designvorgaben des Landes NRW und seiner Marke *MobilitätStation* bzw. *mobil.nrw* gehalten. Der eigens entwickelte CMD-Modulkatalog erlaubt die ortspezifische Anpassung und Ausrichtung der Stationen gemäß den örtlichen Gestaltungssatzungen. Dabei verfügt eine *MobilitätStation* immer über Carsharing, eine *FahrradStation* zum sicheren Abstellen von privaten Fahrrädern, eine *SharingStation* für Leih-Mikromobile und einen begrünten Aufenthalts- und Treffpunktbereich. Letzteres dient auch der Vorbereitung eines On-Demand-Systems mit virtuellen Haltestellen sowie auch der Förderung von Ride-Pooling-Aktivitäten. Eine *SharingStation*, eine weitere Marke der CMD, ist hingegen eine kleinere Lösung. Sie bietet in Form von ausgewiesenen Flächen die Möglichkeit, E-Scooter, Fahrräder und Co. ordentlich und sicher abzustellen. Sie unterstützen das Hauptnetz der *MobilitätStationen*.

Ausblick

Die LHD hat die strukturellen und organisatorischen Voraussetzungen geschaffen, die Mobilitätswende und die ambitionierten Klimaschutzziele 2035 im Mobilitätssektor zu meistern. Mit *MobilitätStationen* wird die Mobilität allgemein vielschichtiger, also multimodaler, und hinsichtlich der direkten und indirekten Mobilitätskosten gesamthaft transparenter als heute. Wir gehen davon aus, dass die PKW-Verfügbarkeitsdichte pro Haushalt durch das Programm der *MobilitätStationen* signifikant zurückgehen wird.



Bachplätzchen vor der Umgestaltung, Foto: CMD



Bachplätzchen nach der Umgestaltung, Foto: CMD

Schwalbe Recycling System für Schläuche und Reifen: eine Kreislaufwirtschaft für den nachhaltigen Radverkehr



Foto: Ralf Bohle GmbH

+ Beitrag zur Mobilitätswende

Im Zuge der Mobilitätswende und dem zunehmenden Radverkehr wird auch der anteilige Ressourcenverbrauch steigen, wodurch der Ressourcenschonung in der Fahrradbranche eine besondere Bedeutung zukommt. Durch den Recyclingkreislauf von Schläuchen und Reifen kann der ökologische Fußabdruck des Fahrrads weiter gesenkt und somit ein positiver Beitrag erzielt werden. So spart der Recyclingprozess im Vergleich zur bisher üblichen Verbrennung 80 Prozent CO₂ ein. Gleichzeitig spielt die Wiederverwertung eine zentrale Rolle, um Ressourcen zu schonen und dem weltweiten Problem des wachsenden Müllaufkommens entgegenzuwirken. Das von Schwalbe klar formulierte Ziel ist der weitere Ausbau des Systems. So sollen bis zum Jahr 2026 weitere sechs Millionen gebrauchte Fahrradschläuche recycelt werden, womit sich die Gesamtmenge auf 13 Millionen erhöht. Bis zum Jahr 2026 verfolgt das Unternehmen zudem das Ziel, insgesamt 14 Millionen Fahrradreifen zu recyceln.

Ansprechpartner

Steffen Jüngst, Felix Jahn (beide Schwalbe)

Webseite

www.schwalbe.com

🎯 Ziel der Innovation

Für eine umweltfreundliche Mobilitätswende ist eine Zunahme der Radmobilität essenziell. In diesem Zuge ist es ebenfalls wichtig, dass die im Rad verbauten Komponenten selbst einen so geringen ökologischen Fußabdruck wie möglich haben. Die Firma Schwalbe aus dem bergischen Reichshof bei Köln verfolgt seit vielen Jahren im Rahmen ihrer unternehmerischen Verantwortung das Ziel, ressourcenschonend zu handeln und die Kreislaufwirtschaft im Unternehmen zu verankern. 2015 gelang mit der Einführung des Schwalbe Schlauchrecyclings der Durchbruch bei der Rückführung und Wiederverwertung gebrauchter Fahrradschläuche aller Marken. Seitdem wurden rund sieben Millionen Schläuche recycelt. Das gewonnene Material wird anschließend in der Produktion neuer Schläuche wiederverwendet. Jeder Schwalbe-Standarderschlauch besteht bereits zu 20 Prozent aus recyceltem Material.

Bisher ungelöst blieb allerdings ein ganzheitlicher Recyclingprozess für Fahrradreifen, damit Altreifen nicht wie bisher der umweltschädlichen Verbrennung zugeführt werden. Dadurch entsteht nicht nur klimaschädliches CO₂. Es gehen auch wertvolle Rohstoffe verloren. Nach jahrelanger Forschung gelang der große Durchbruch für die Lösung dieses Problems im Jahr 2022. Die Forschungsgemeinschaft, bestehend aus der Technischen Hochschule Köln, dem Recyclingspezialisten Pyrum Innovations AG und Schwalbe, konnte mit der Einführung eines ganzheitlichen Recyclingverfahrens für Fahrradreifen einen weltweit einzigartigen Erfolg verzeichnen.

☑ Funktionsweise

Genau wie beim Recyclingsystem für gebrauchte Fahrradschläuche wird auch die Rückführung der Gebrauchtreifen in enger Zusammenarbeit mit dem Fahrradfachhandel durchgeführt. Die Händler:innen sammeln die Reifen in eigens konzipierten Recyclingboxen. Anschließend werden die vollen Boxen abgeholt und in das Pyrolysewerk der Pyrum Innovations AG im Saarland transportiert. Dort werden die Gebrauchtreifen in die drei Komponenten Gummigranulat, Stahl und Gewebe zerkleinert. Aus dem Gummigranulat wird mit der Pyrolyse, einem thermochemischen Verfahren, Prozessgas, Pyrolyseöl und Pyrolysekoks (Recovered Carbon Black – rCB) gewonnen. Das rCB wird anschließend für neue Schwalbe Produkte eingesetzt. Das Prozessgas wird verstromt und für den Betrieb der Anlage genutzt, die dadurch komplett autark arbeitet. Das Pyrolyseöl geht schließlich als Ersatz für Rohöl in die chemische Industrie – so entsteht keinerlei Abfall.

Radbonus – Per App für das Radfahren belohnt werden

🎯 Ziel der Innovation

Das Ziel: Mehr Bürger:innen, Arbeitnehmer:innen und Pendler:innen zu motivieren, das Rad zu nutzen, statt das Auto.

Das Prinzip: Die App erfasst die zurückgelegten Fahrradkilometer und winkt jeden Monat mit diversen Preisen, die teilnehmende Unternehmen ausloben. Radler:innen können an Herausforderungen (z. B. 50 Kilometer in einem Monat zu radeln), Wettbewerben (z. B. einzelne Radler:innen oder Teams gegeneinander) oder Missionen (z. B. gemeinsam 15 Tonnen CO₂ im Vergleich zum Autofahren einsparen) teilnehmen.

In der App gibt es einen öffentlichen und einen geschlossenen Bereich. Im öffentlichen Bereich können Radler:innen an Challenges unterschiedlicher Partner-Unternehmen bzw. Sponsor:innen teilnehmen. Ebenso wie an einer öffentlichen Mission zur Nachhaltigkeit: Wie viele Radkilometer schaffen alle Radbonus-Nutzer:innen zusammen und wie viel CO₂ im Vergleich zum Autofahren sparen sie dadurch ein? Einen geschlossenen Bereich können Unternehmen, Städte oder andere Veranstalter buchen: Zu diesem können sie ihre Nutzer:innen, etwa ihre Mitarbeitenden, per Zugangscode einladen, um dort an ihren eigenen Challenges, Wettbewerben und Missionen teilzunehmen. Dabei wird die App an das Corporate Design des Veranstalters angepasst, sodass ein hoher Image- und Identifikationsfaktor erreicht werden. Die Radbonus-App kann so z. B. von Unternehmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements, der Nachhaltigkeit (Scope 3 des Nachhaltigkeitsberichts) und des betrieblichen Gesundheitsmanagements genutzt werden. Städte motivieren ihre Bürger:innen das Rad zu nutzen und den Autoverkehr zu entlasten, während sie gleichzeitig regionale Unternehmen unterstützen, die als Sponsor:innen auftreten und Preise stiften.

📌 Was ist das Innovative?

Radbonus ist der einzige Anbieter, der dabei von der Streckenerfassung bis zur Preisausgabe vollkommen ohne personalisierte Daten und Speicherung der GPS-Informationen agiert, sodass die Privatsphäre der Radler:innen hinsichtlich ihrer Bewegungsdaten vollständig gewährleistet ist! Das trägt sowohl zur einfachen Umsetzbarkeit im Unternehmen (oder der Stadt) bei, als auch zum hohen Vertrauen unter den Mitarbeitenden (den Bürger:innen / Pendler:innen) bei. Zukünftig soll das Angebot um weitere Mobilitätsformen wie Schrittchallenges oder Nahverkehrsnutzung erweitert werden, um die Wirkung weiter auszubauen.

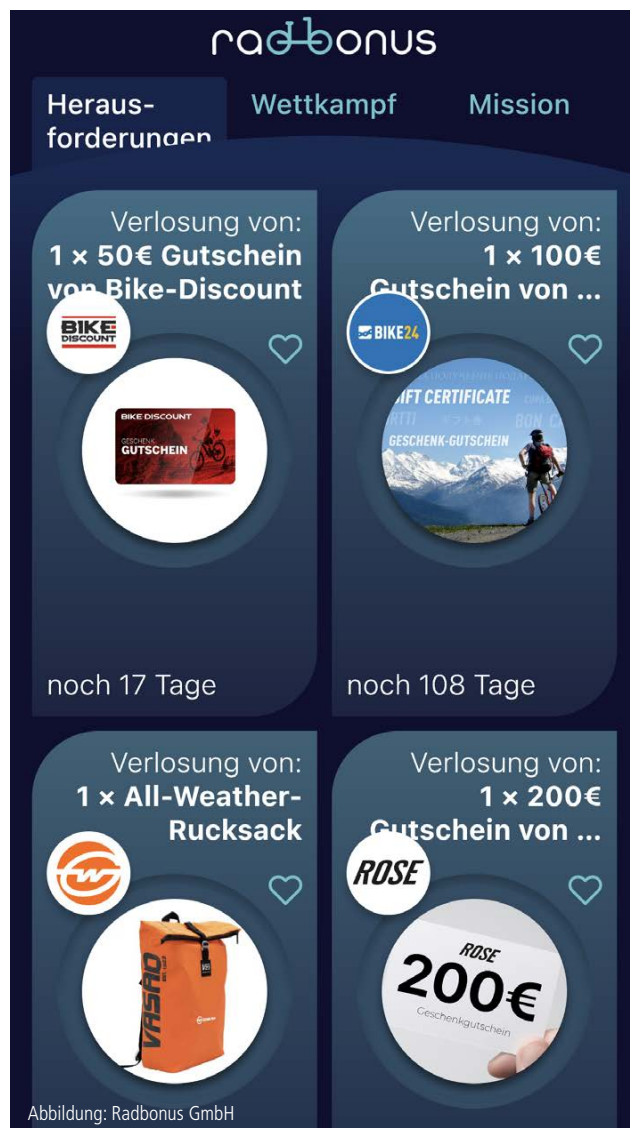


Abbildung: Radbonus GmbH

+ Beitrag zur Mobilitätswende

Durch Gamification werden Menschen motiviert auf das Rad umzusteigen und etwas für die Umwelt bzw. die Verkehrsentlastung zu tun, indem sie ihre Kilometer tracken, und bei Zielerreichung einen Gewinn erhalten. Gleichzeitig tun Nutzer:innen etwas für ihre eigene Gesundheit. Insgesamt kann die Attraktivität des Radfahrens gesteigert werden.

Ansprechpartnerin

Katharina Gerdan-Dörenhoff (Radbonus GmbH)

Webseite

www.radbonus.com

CHIKE – agiles Lastenrad mit modularer Transportvorrichtung



Foto: Hermann Hartje KG

+ Beitrag zur Mobilitätswende

Transporträder sind vom Nischen- zum Mainstreamprodukt geworden. Insbesondere in größeren Städten sind Transporträder, sowohl im privaten Bereich als Kindertransportrad als auch im gewerblichen Bereich, kaum mehr aus dem Stadtbild wegzudenken. Als kompaktes Lasten-/Kindertransportrad ist das CHIKE gerade im urbanen Raum die ideale Alternative zum Auto. Tägliche Wege zu Kitas und Einkäufe können umweltschonend mit dem Lastenrad erledigt werden. Ebenso Lieferfahrten im gewerblichen Bereich. Diese Fahrten entlasten damit gleichzeitig die übrigen Verkehrsmittel und Verkehrswege.

🎯 Ziel der Innovation

Bei CHIKE sollen Nutzen und Fahrspaß gleichermaßen im Mittelpunkt stehen. Ziel war es, ein Lastenrad zu entwickeln, das auf der einen Seite intuitiv und einfach zu handhaben ist und allen Fahrer:innen in jeder Situation ein gutes Gefühl von Kontrolle und Sicherheit gibt. Auf der anderen Seite sollte es aber auch kompakt sein, da der Platz im urbanen Raum für alle begrenzt ist, und dennoch eine große Transportkapazität bieten.

🔑 Was ist das Innovative?

CHIKE wird diesen Ansprüchen durch die innovative Konstruktion mit einem Fahrwerk mit Neigetechnik und der über den beiden Vorderrädern angebrachten Transportvorrichtung gerecht, die den Bauraum optimal ausnutzt. Das gefederte Neigefahrwerk bietet ein komfortables und agiles Fahrgefühl und erlaubt schnelle und sichere Kurvenfahrten – besonders in der Stadt mit schmalen Radwegen ein großer Vorteil. Innovativ ist zudem der modulare Aufbau mit austauschbaren, für den jeweiligen Einsatzzweck optimierten Transportvorrichtungen. Hierdurch ist CHIKE flexibel und langfristig einsetzbar. Neben der ständigen Verbesserung des Rahmens sollen zukünftig weitere, für spezielle Einsatzzwecke ausgelegte Aufbauten für das CHIKE entwickelt werden, um das modulare Konzept weiter auszubauen.

Ansprechpartner Manuel Prager (Chike)

Projektpartner Hermann Hartje KG

Webseite www.chike.de

chike
the cargobike

Betriebliche Mobilitätswende – #einfachmalmachen

🕒 Ziel der Innovation

Für viele Mitarbeiter:innen von Unternehmen mit mindestens gelegentlichen dienstlich bedingten Reisetätigkeiten scheint die Nutzung eines Dienstwagens unverzichtbar, da vermeintlich nur durch diese Mobilität eine oftmals notwendige Flexibilität in der Reiseplanung erreicht werden kann. Die Staubilanz des ADAC zeigt aber, dass alleine im Jahr 2022 an rund 333.000 Stunden staubedingter Stillstand auf Deutschlands Straßen herrschte. Dazu kommen rasant steigende Kosten für die Nutzung von PKWs und die Erfordernisse im Bereich Klimaschutz durch eine Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen. Um hier entgegenzusteuern, zeigt die Firma WSM Walter Solbach Metallbau GmbH eine einfach umzusetzende Alternative zum Dienstwagen, die weniger komplex ist als ein professionelles Angebot eines Mobilitätsbudgets.

✅ Umsetzung

Auf Initiative des Key Account Managers – einer Position mit umfänglichen Reisetätigkeiten – wurde in der Firma WSM Walter Solbach Metallbau GmbH ein neues Mobilitätsmodell erprobt. Während bis 2010 ausschließlich der Dienstwagen genutzt wurde, erfolgte danach eine schrittweise Umstellung auf Zugreisen (BahnCard 25, ab 2019 BahnCard 50). Bis zum Jahr 2021 wurde die Fahrleistung von 40.000 auf 20.000 Kilometer pro Jahr reduziert. Im Januar 2021 erfolgte dann in Abstimmung mit dem Arbeitgeber eine komplette Umstellung der Mobilität weg vom eigenen Dienstwagen. Stattdessen stehen die BahnCard 100, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), ein Dienstrad und bei Bedarf Sharing-Angebote zur Verfügung. Die Kosten übernimmt – wie zuvor auch beim Dienstwagen – vollständig der Arbeitgeber. Ein geldwerter Vorteil für die BahnCard 100 entsteht nicht, da der Kosten-Anteil der dienstlich bedingten Zugreisen den Wert der BahnCard übersteigen.



Key-Account Manager und betrieblicher Mobilitätsmanager der Firma WSM Walter Solbach Metallbau GmbH, Andreas Hombach, Foto: wsm.eu



Foto: wsm.eu

+ Beitrag zur Mobilitätswende

Nach einem Jahr ohne dienstliche Nutzung eines Autos ist der Beweis erbracht, dass auch im ländlichen Raum (Kleinstadt mit rund 19.000 Einwohner:innen, nächster Bahnhof ca. zehn Kilometer entfernt) eine Umstellung der Mobilität auf nachhaltige Verkehrsmittel möglich ist. Dienstreisen müssen lediglich intensiver vorgeplant werden; durch Bahn, ÖPNV und Sharing-Angebote besteht jedoch eine maximale Flexibilität. Gleichzeitig wird eine höhere Effizienz in der Arbeit erreicht, da das Arbeiten auch während der Reise möglich ist. Durch den Verzicht auf den Dienstwagen (Mittelklasse-Fahrzeug mit Diesel-Motor) konnten allein im Jahr 2022 rund 8.750 Kilogramm CO₂ eingespart werden. Für 2022 wurden weiteren Mitarbeiter:innen BahnCards zur Verfügung gestellt (BahnCard 25), um einen Teil der Reisen zukünftig ebenfalls mit dem Zug vorzunehmen.

Ansprechpartner

Andreas Hombach (WSM Walter Solbach Metallbau GmbH)

Webseite

www.wsm.eu

Bielefeld geht los! – Fußverkehrsstrategie



Abbildung: Stadt Bielefeld

+ Beitrag zur Mobilitätswende

Mobilitätswende bedeutet nicht Verzicht, sondern Zugewinn. Die Umsetzung der Strategie soll für eine positive Stimmung in der Bevölkerung sorgen, zum Verweilen und Genießen einladen und zu einer sicheren und lebendigen Stadt mit mehr Grün und weniger Lärm führen. Mit der innovativen Fußverkehrsstrategie werden in Bielefeld die Potenziale des Fußverkehrs auf ein neues Maß gehoben und in die Umsetzungsmaßnahmen im Sinne der Mobilitätswende integriert. Fußverkehrsförderung ist eine Querschnittsaufgabe. Die Strategie wurde durch ein Projektteam aus Amt für Verkehr, Umwelt-, Bau- und Gesundheitsamt begleitet. Mit der Strategieguppe Nahmobilität wurden neue Arbeitsstrukturen (mit Politik, Institutionen und Verbänden) geschaffen und der Austausch mit FUSS e. V. aufgenommen. Das innovative ist hierbei die sehr breite ämterübergreifende Zusammenarbeit von vier sehr unterschiedlichen Ämtern und die enge Einbindung der Verkehrsverbände in den Prozess.

🎯 Ziel der Innovation

Fast jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Zufußgehen ist damit auch ein Bindeglied zu anderen Verkehrsmitteln. Fußverkehrsförderung leistet einen Beitrag für Klima, Gesundheit und zur Sicherung nachhaltiger Mobilität. Begegnungen mit Menschen fördern soziale Teilhabe und Lebensqualität. Trotzdem fehlt es in NRW und ganz Deutschland an Innovationen für Fußverkehrsmaßnahmen. Die Fußverkehrsstrategie „Bielefeld geht los!“ soll den Fußverkehr aktiv fördern und die Mobilitätswende vorantreiben.

Die Zukunftsvision für den Fußverkehr in Bielefeld orientiert sich an bestehenden Leitbildern. Die Vernetzung mit dem Umweltverbund ist hierbei ebenso wichtig wie Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit. Die Teilhabe am öffentlichen Leben wird durch inklusive Infrastruktur gestärkt. Aktive Mobilität fördert zudem gesundheitliches Wohlbefinden. Attraktive Gestaltung z. B. durch Anpflanzungen verbessert das Stadtklima.

🚩 Was ist das Innovative?

Entsprechend der sechs Ziele der Strategie sollen attraktive Räume mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden, Gehwege mindestens 2,50 Meter breit sein und eine parkfreie Fläche bleiben. Um Gesundheit und Wohlbefinden zu steigern, sind verkehrsbedingter Lärm und Luftschadstoffe zu minimieren. Fußverkehrsnetze sollen entwickelt und die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) optimiert werden. Kindgerechte Schul- und Freizeitwege sollen zu gleichberechtigter Teilhabe führen. Für mehr Sicherheit und weniger Konflikte sind zudem die Trennung zum Radverkehr und Querungsstellen von Bedeutung.

In einem Maßnahmenkatalog werden z. B. Fußgängerüberwege, Kampagnen zum Miteinander von Fuß und Rad und die Verknüpfung von Freizeit- und Alltagswegenetzen empfohlen. Die Maßnahmen betreffen die Ge-

Ansprechpartnerin Barbara Choryan (Stadt Bielefeld)

Projektpartner LK Argus Kassel GmbH

Webseite www.bielefeld.de/fussverkehr

samtstadt, Teilgebiete oder Modellquartiere. Für die Strategieumsetzung sind integrative Arbeitsstrukturen sowie personelle und finanzielle Kapazitäten erforderlich. Der Leitfaden mit strategischen Umsetzungsschritten, Qualitätsstandards und Handlungsempfehlungen bildet dafür die Grundlage. Mit Gehwegüberfahrten“, bei denen der Fußverkehr gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden Vorrang hat, wurden bereits erste Maßnahmen umgesetzt. Diese Bevorrechtigung sowie andere Maßnahmen stellen nicht nur in NRW ein Novum dar.



Abbildung: Stadt Bielefeld

Klima schützen & Mobilität gestalten

Wie schaffen wir es, spätestens 2045 im Verkehrssektor treibhausgasneutral zu sein? Die Akteursinitiative Klima schützen & Mobilität gestalten entwickelt gemeinsame Perspektiven auf Fragen und Themen der klimafreundlichen Mobilität in NRW und adressiert diese sowohl an politische Entscheider:innen als auch an die für die Umsetzung vor Ort zuständigen Akteur:innen. Im Fokus stehen insbesondere Fragen der lokalen und regionalen Mobilität, der Verkehrsmittelwahl und der Kombination von Verkehrsmitteln. Zuletzt veröffentlichte die Akteursinitiative „10 Punkte für Mobilität in NRW, die das Klima schützt“ (Juni 2022).

Die Breite der beteiligten Stakeholder ist in dieser Form einzigartig. Zu den Mitgliedern zählen Umwelt- und Verbraucherverbände, Verkehrsclubs, Wirtschaft und Handel sowie Gewerkschaften, kommunale Spitzenverbände, Mobilitätsanbieter und die Wissenschaft.

Die Akteursinitiative arbeitet nach dem Leitbild des Vereins **KlimaDiskurs.NRW**: vertrauensvoll, politisch unabhängig, gleichberechtigt und lösungsorientiert.

Weitere Informationen: www.klimadiskurs-nrw.de/klimaschutz-und-mobilitaet/