



Düsseldorfer Verkehrsforum 2017

11. Oktober 2017, Congress Center Düsseldorf

Dokumentation der Projektgruppe 4: Fahrradstadt Düsseldorf

In der Projektgruppe wurde zu der Fragestellung diskutiert, was es konkret für die Stadt Düsseldorf und den Alltag der Bürger/innen bedeutet, wenn sukzessive mehr öffentlicher Raum für den Radverkehr umgewidmet wird. Im Mittelpunkt standen dabei die Auswirkungen des Ziels „Fahrradstadt Düsseldorf“ auf die Gewohnheiten und Lebensrealitäten der Bürger/innen. Konkret wurden von den etwa 50 Teilnehmer/innen zu erwartende Chancen, Herausforderungen und mögliche nächste Schritte eruiert. Ziel der Projektgruppe war es, unter Berücksichtigung von koexistierenden Mobilitätsformen spezifische und lokale Lösungsmöglichkeiten für die Sorgen der verschiedenen Zielgruppen zu entwickeln und angemessen zu kommunizieren. Der Fokus der Diskussionen lag auf den Themengebieten (i) Einzelhandel und Wirtschaftsverkehre sowie (ii) Wohnen und persönliche Mobilität.

Zum Auftakt gab Steffen Geibhardt (Radverkehrsbeauftragter der Landeshauptstadt Düsseldorf) einen kurzen Impuls zu den aktuellen Aktivitäten der Stadt und des Teams der Kampagne „Radschlag – Düsseldorf tritt an“. Daran anschließend folgte eine kurze Präsentation von nationalen und internationalen Positiv- und Negativbeispielen, um ein gemeinsames Bild von einer Fahrradstadt zu vermitteln. Daran anschließend teilten sich die Teilnehmer/innen in zwei Kleingruppen auf. Darin wurde über die Herausforderungen, Chancen und mögliche nächsten Schritte zu den beiden Themenbereichen diskutiert. Nach 30 Minuten wechselten die Gruppen die Themen.

Themengruppe (i) Einzelhandel und Wirtschaftsverkehre

Zunächst wurde die in einer Fahrradstadt steigende Aufenthaltsqualität hervorgehoben, wodurch sich insbesondere Vorteile für den Einzelhandel ergeben können. Als zentralen Punkt identifizierten die Teilnehmer/innen, dass die Einzelhändler/innen dafür sensibilisiert werden müssten, dass Fahrradfahrer/innen gute (potentielle) Kundinnen und Kunden sind. Dieses Bewusstsein könne durch Gespräche, Workshops und Weiterbildungen angeregt werden. So können Einzelhandel und Fahrradfahrer/innen aufeinander zugehen und gegenseitig profitieren. Außerdem wurde festgehalten, dass der Weg zum städtischen Einzelhandel für Fahrradfahrer/innen attraktiv und sicher gestaltet sein müsse. Dazu sollte die Erreichbarkeit der Innenstadt durch sichere Fahrradwege gewährleistet sein. Zusätzlich bedürfe es durchdacht platzierte und in ausreichender Zahl zur Verfügung stehende Abstellanlagen.

Fahrräder müssten strategisch sinnvoll in den öffentlichen Nahverkehr integriert werden, auch in Form von Leih- und Lastenrädern. Schon heute gibt es Best-Practice-Beispiele aus Städten wie Kopenhagen oder Oldenburg, die bei der Umgestaltung zur Fahrradstadt als Vorbilder genutzt werden können.

Eine derart ermöglichte Multimodalität wird auch als Notwendigkeit für den Warentransport bewertet. Hier sollten durch Lösungen wie Micro-Hubs, Transportboxen und Lastenrädern den Kundinnen und Kunden sowie den Dienstleistern die Möglichkeit geboten werden, ihre Einkäufe und Waren komfortabel bis ans Ziel zu transportieren. Zudem wird angeregt, zeitnah einen Lieferservice für größere Einkäufe einzurichten.



Insbesondere beim Warentransport könnten durch den Einsatz von Lastenrädern auf der sogenannten „letzten Meile“ zwischen einer Mobilitätsstation und der Haustüre Ressourcen gespart werden. In Verbindung mit stärkeren Kontrollen könne so auch das Falschparken in der zweiten Reihe beim Be- und Entladen von Waren gesenkt werden und so für einen sichereren und flüssigeren Verkehr gesorgt werden.

Neue Technologien wie Pedelecs bieten Chancen sowohl für den Transport von Waren als auch für die Aktivierung verschiedener Zielgruppen. Dafür müsse aber eine entsprechend angepasste Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer/innen zu gewährleisten. Getrennte Verkehrsströme oder eine zeitliche Trennung von Liefer- und Kundenverkehren tragen ebenfalls zu einer höheren Sicherheit bei.

Fahrrad-Events wie (temporär) autofreie Stadtteile helfen dabei, die Akzeptanz aller Beteiligten zu erhöhen. Darüber hinaus besteht auch eine Nachfrage nach Anlagen, die das Fahren bei jedem Wetter möglich machen, wie zum Beispiel überdachte und beleuchtete Fahrradwege.

Themengruppe (ii) Wohnen und persönliche Mobilität

Als zentraler Punkt einer Fahrradstadt wurde die intelligente Integration von Fahrradabstellanlagen in Alltagswege und in Verbindung mit ÖPNV-Haltestellen bewertet. Dazu gehöre die Umwandlung von Brachflächen und nicht mehr genutzter Garagen (die heutigen Ansprüchen nicht mehr genügen) zu Abstellanlagen. Die Vernetzung von Radanlagen mit dem ÖPNV sei für eine gesicherte Mobilität in einer Fahrradstadt besonders wichtig. So sei es aus Sicht einiger Teilnehmer/innen von elementarer Bedeutung, dass Busse und Bahnen genügend Platz für den Fahrradtransport einräumen.

Auch die Infrastruktur müsse den sich ändernden Bedürfnissen angepasst werden. Radanlagen sollten sicher und schnell für jede Bevölkerungsgruppe (Pendler, Kinder, Senioren) nutzbar sein. In diesem Kontext sollen sogenannte „Protected Bike-Lanes“ auf ausgewählten Strecken getestet werden. Auch eine „grüne Welle“ für den Radverkehr wird angeregt, außerdem sollen Fahrradstraßen eingerichtet werden, in denen Fahrräder gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer/innen (ausgenommen Fußgänger/innen) Priorität haben. Die Öffnung von Einbahnstraßen für Fahrradfahrer/innen würde zudem eine Verbesserung des Verkehrsflusses bewirken können. Ferner wurde der Wunsch geäußert, mit Ausnahme der Hauptverkehrsstraßen in der Stadt flächendeckend Tempo 30 einzuführen. In Kombination mit Kursen für richtiges Fahrradfahren im Verkehrsnetz sollen so Fahrradfahrer/innen jeden Alters und jeder Geschwindigkeit sicher unterwegs sein können. Um Konflikte zu vermeiden, sollen Fuß- und Radwege strikt getrennt sein und nicht in Konkurrenz zueinander stehen.

Neubauten sollten vorrausschauend an die Bedürfnisse der Fahrradfahrer/innen angepasst werden, indem z.B. überdachte Radabstellanlagen verpflichtend in das Konzept von Neubauten integriert werden müssen. In gut an den Nachverkehr angebundenen Vierteln könne ein „Autofreies Wohnprojekt“ realisierbar sein, ein Pilotprojektkönne erste Erfahrungswerte generieren.

Angebote wie (Lasten-)Fahrradleihstationen und Ladeboxen für E-Bikes und Pedelecs müssen flächendeckend verfügbar sein und regelmäßig gewartet werden, der aktuelle Zustand der Leihräder sei ungenügend.

Außerdem wird angeregt, dass das Ordnungsamt und andere Stellen durch mehr Kontrolle und Überwachung für mehr Sicherheit sorgen (ggf. sei hier mehr Personal erforderlich). Erweiterte Rechte für Fahrradfahrer/innen in Form von Drittanzeigen bei Falschparkern würde ebenfalls für mehr Sicherheit und Ordnung



sorgen können. Ein vermehrt diskutierter Schwerpunkt der Diskussion war die „Insellage“ des Hauptbahnhofes. Hier muss die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad gesichert werden. Vorgeschlagen wird die Öffnung des Süd-Tunnels als direkte Verbindung.

Als zentrale Botschaften für die Rolle des Radverkehrs in der Erarbeitung des IMK 2030+ nahmen die Teilnehmer/innen aus den beiden Themengebieten die Botschaften mit, dass zum einen der Einzelhandel zu einer guten Zusammenarbeit aktiviert werden muss. Zum anderen müssen die Räume so umverteilt werden, dass ausreichend Platz für ein sicheres und komfortables Fahrradfahren und Fahrradparken zur Verfügung steht. Als oberstes Gebot sehen die Teilnehmer/innen eine Angleichung des Stellenwertes von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen, eine Konkurrenz zu Fußgänger/innen solle nicht entstehen. Für die Koordination der verschiedenen Bedürfnisse sei ein unmittelbarer Austausch der verschiedenen Akteure und eine anschließende gemeinsame Gestaltung unbedingt notwendig.

Moderation der Projektgruppe: Wencke Mons, IFOK GmbH

Themenschwerpunkte der Projektgruppe 4

