



Hansestadt Wesel
am Rhein

30 JAHRE RADVERKEHR WESEL

Mobilität im Wandel der Zeit



Vorwort

In Wesel setzen Politik und Verwaltung seit mehr als 30 Jahren konsequent auf das Verkehrsmittel Fahrrad. Durch die intensive Förderung des Radverkehrs konnten mittlerweile viele Erfolge bei der Infrastruktur, dem Service und der Kommunikation erreicht werden.

Seit 1995 ist Wesel „Fahrradfreundliche Stadt“ und hat mit der Auszeichnung für die Fahrradfähre „Quertreiber“ 2006 den wichtigen deutschen Fahrradpreis „best for bike“ gewonnen.

Das Fahrrad hat sich im Laufe der Jahre für Jung und Alt zu einer echten Alternative zum Auto entwickelt. 28 Prozent aller Wege werden in Wesel mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Ein Ergebnis, auf das wir zu Recht stolz sein können. Die breite Beteiligung am Stadtradeln, an dem Wesel in diesem Jahr erstmals teilgenommen hat, ist ein weiteres Indiz für die wachsende Fahrradbegeisterung der Weselerinnen und Weseler.

Das Fahrrad ist ein umweltfreundliches und schnelles Verkehrsmittel, dessen Nutzung zudem noch einen Beitrag zur eigenen Gesundheit leistet. Diese Erkenntnis muss sich noch stärker durchsetzen. Darum müssen wir trotz der Erfolge weiter daran arbeiten, den Radverkehr noch attraktiver zu gestalten.

Die Frage, wie wir in Zukunft mobil sein wollen, ist auch für die Stadt Wesel eine Herausforderung. Allein mit einer guten Radverkehrsförderung werden wir diese Frage nicht beantworten können.



Hansestadt Wesel
am Rhein

Stadt Wesel
Fachbereich Stadtentwicklung
Idee und Verfasser:
Dipl.-Ing. Michael Blaess
michael.blaess@wesel.de

1. Auflage Juli 2019
500 Exemplare

30 JAHRE RADVERKEHR WESEL

Mobilität im Wandel der Zeit

Elektromobilität, Mikromobilität (u.a. E-Roller), Digitalisierung, Parken im öffentlichen Raum, bedarfsgerechter, bezahlbarer ÖPNV, Sharing-Systeme oder autonomes Fahren sind Themen, die bereits jetzt diskutiert werden. Um sie umzusetzen, werden gute und sinnvolle Konzepte und Lösungen für eine zukunftsorientierte Verkehrsinfrastruktur gebraucht.

Daran müssen wir gemeinsam arbeiten.

Wesel, im Juli 2019



Ulrike Westkamp
Bürgermeisterin



Mobilität zu Lande

Von den bedeutenden Erfindungen der Mobilität zu Lande bis zu den aktuellen Problemen der Mobilität in unseren Städten

Karl Friedrich von Drais absolvierte am 12.06.1817 seine legendäre Testfahrt mit dem Laufrad von Mannheim nach Neckarau. Er gilt als Urvater des Fahrrads. Am 07.12.1835 wurde die erste deutsche Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth mit der Dampflok „Adler“ befahren und der 29.01.1886 gilt als Geburtsstunde des Automobils mit der ersten Automobil-Patentschrift DRP 37435.

Die herausragenden Erfindungen haben dazu geführt, dass sich die Mobilität im Laufe der Jahre ständig weiter entwickeln konnte. Die verschiedenen Verkehrsträger benötigten immer mehr Platz, weil sich das Verkehrsnetz ständig vergrößerte.

Mittlerweile wird es in unseren Städten und auf unseren Straßen immer enger. Es wird eng für Pendler, ÖPNV-Nutzer, Radfahrer und Fußgänger, weil unsere gebaute klassische Verkehrsinfrastruktur längst an ihre Kapazitäten stößt und kaum mehr erweiterbar ist. Ein grundlegender, allumfassender Mobilitätswandel ist daher notwendig, genauso wie eine integrative und sozialverträgliche Sicht von Stadt und Mobilität.

Betrachtet man die aktuellen Probleme und die zukünftigen Anforderungen an die Mobilität in den Städten, so wird deutlich, dass sich ein Paradigmenwechsel - weg vom Auto und hin zur Nahmobilität – ankündigt. Der Druck aus der Gesellschaft wächst und damit verbunden lockern sich auch Widerstände, die bisher als unüberbrückbar galten. Aktuell besteht die Möglichkeit, Mobilitätsideen zu entwickeln, die sich nicht vorrangig an den Ansprüchen des Autoverkehrs orientieren. Das Auto wird sich künftig dem Gemeinwohl und einer gesunden Stadtentwicklung unterordnen müssen. Wie lange dieser Prozess benötigt, ist nicht genau vorhersehbar. Dass er allerdings in den Städten einsetzen wird, ist unbestritten. Der Radverkehr wird vor diesem Hintergrund als Teil der Nahmobilität in der Zukunft eine herausragende Rolle einnehmen.



30 JAHRE RADVERKEHR WESEL

Mobilität im Wandel der Zeit

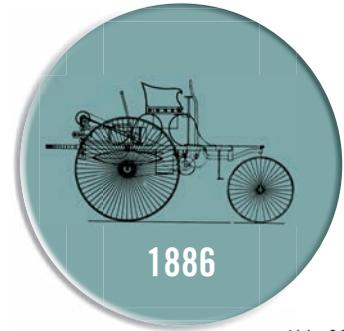


Abb. 01

- 1817** Testfahrt von Karl Friedrich Freiherr von Drais mit dem Laufuhr
- 1835** Eröffnung Eisenbahnstrecke Nürnberg-Fürth mit der Dampflok „Adler“
- 1886** Benz-Patent-Motorwagen gilt als erste Automobil-Patentschrift



Abb. 02

Entwicklung der Radverkehrsphilosophie

In den 1960er und 1970er Jahren wurden für den Radverkehr Bordsteinradwege gebaut, um den Radfahrer separat zu führen. Die Fahrbahn sollte ausschließlich dem Autoverkehr gehören, denn es hieß „Freie Fahrt für freie Bürger“. Der Radverkehr spielte zu dieser Zeit in den Köpfen von Planern und Entscheidern eine eher nachrangige Rolle.

In den 1980er Jahren fehlten schlichtweg die finanziellen Mittel, um auch weiterhin Bordsteinradwege zu bauen. Aus diesem Grund entstand die Idee der Radfahrstreifen und der Schutzstreifen, die auf der Fahrbahn markiert wurden. Auch Fahrradstraßen wurden zu diesem Zeitpunkt erstmalig umgesetzt. In den 1990er Jahren wurde die Radverkehrsinfrastruktur um Begleitkomponenten ergänzt. Die eigene Wegweisung für Radfahrer stellte einen Meilenstein dar, denn die Wegweisung war bisher nur dem Autoverkehr vorbehalten. Die „Landesweite Radverkehrsbeschilderung der Landes NRW“ hatte hier ihren Ursprung und wird heute wie selbstverständlich von den Radfahrenden sowohl bei Alltags- wie auch Freizeitfahrten genutzt.

Ab dem Jahr 2000 wurde der Radverkehr als ganzheitlicher Ansatz gesehen. Radverkehrsförderung besteht seit dieser Zeit aus den Säulen Infrastruktur, Service und Kommunikation.

Ab 2010 wurde der Radverkehr und Fußverkehr durch den neu geschaffenen Begriff „Nahmobilität“ ersetzt. Ziel war es, neben dem MIV (motorisierter Individualverkehr) und ÖV (öffentlicher Verkehr) ein Gegengewicht mit der Nahmobilität (NM) zu etablieren, um bei den Verkehrsarten ein Gleichgewicht auch bei der Planung und Umsetzung zu erzielen.

Ab 2015 entwickelte sich die Idee, den Radverkehr sicherer, schneller und besser zu führen. Die infrastrukturelle Antwort waren Radschnellwege, die möglichst knotenpunktfrei und deutlich komfortabler dimensioniert sind. Ziel war es, nicht mehr an Kreuzungen und Einmündungen Zeiteinbußen hinzunehmen.



30 JAHRE RADVERKEHR WESEL

Mobilität im Wandel der Zeit

60er und 70er Jahre

Radwegenetz

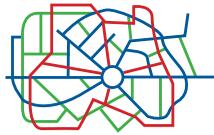
Bordsteinradwege



80er Jahre

Radverkehrsnetz

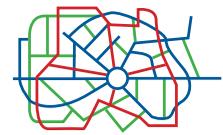
Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen



90er Jahre

Netz mit Begleitkomponenten

Wegweisung, Parken, B+R



2000

Radverkehr als System

Infrastruktur, Service und Kommunikation



2010

Nahmobilität

Fahrrad, Fußgänger, Inliner



2015

Nahmobilität 2.0

Radschnellwege



Abb. 01



Abb. 02

Verkehrsmittelverteilung in Wesel

Seit 1982 finden in regelmäßigen Abständen Mobilitätsbefragungen in der Stadt Wesel statt, um auf dieser Grundlage das Verkehrsverhalten der Weseler Bevölkerung an einem Normalwerktag empirisch zu erfassen. Unter anderem dient die Mobilitätsbefragung dazu herauszufinden, mit welchen Verkehrsmitteln (PKW, LKW, Motorrad, Bus, Bahn, zu Fuß, Rad, Pedelec, u.s.w.) sich die Weseler Bevölkerung bewegt.

Lag der Radverkehrsanteil am Modal Split (Verkehrsmittelverteilung) 1982 noch bei 20%, so sank dieser in 1992 auf 17% und in 2000 auf 15%. Danach stieg der Radverkehrsanteil im Jahr 2005 wieder auf 22% und im Jahr 2013 auf 28%. Somit hat sich der Radverkehrsanteil seit 2000 fast verdoppelt. Das heißt, dass jeden Tag ca. 60.000 Fahrten mit dem Rad absolviert werden.

Aktuell findet in diesem Jahr eine erneute Mobilitätsbefragung in der Stadt Wesel statt. Es wird erwartet, dass sich der Radverkehrsanteil weiter erhöht hat. Gründe hierfür sind u.a. die gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur, das Serviceangebot für Radfahrende sowie die positive Kommunikation zum Thema Radverkehr und Mobilität in den Städten.

In den letzten 30 Jahren wurde in der Stadt Wesel bereits viel unternommen, um mit der Nahmobilität ein wichtiges Gegengewicht zum MIV zu etablieren und somit den drohenden Problemen in unserer Stadt zukunftsorientiert zu begegnen.

VEP = Verkehrsentwicklungsplan

HHB = Haushaltsbefragung



30 JAHRE RADVERKEHR WESEL

Mobilität im Wandel der Zeit

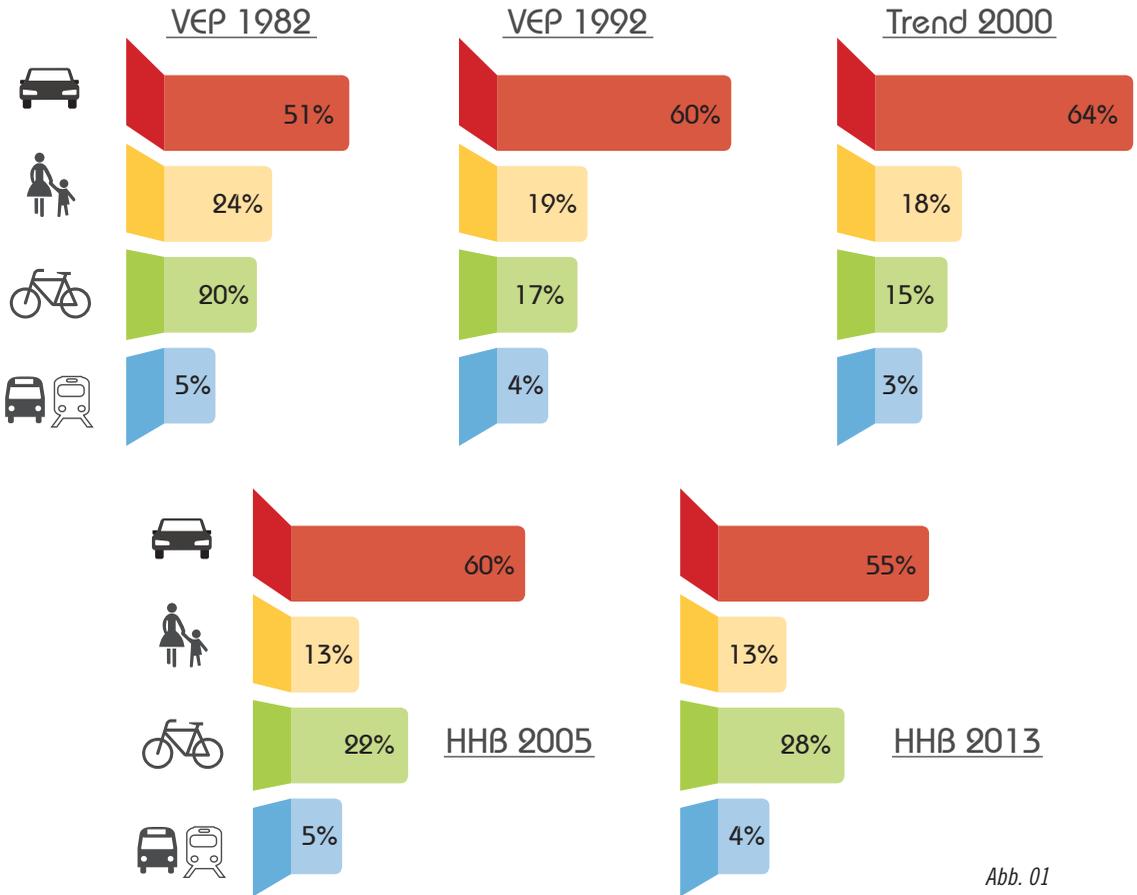


Abb. 01

Abb. 02

Grundlagen der Radverkehrsförderung

1986 - 1995

Im Rat der Stadt Wesel wurde am 31.03.1987 die „Radwegekonzeption Wesel-Innenstadt“ beschlossen. Ziel war die „Sicherung des Radverkehrs“. „Neben einem selbstverständlichen Anspruch der bereits Radfahrenden sollte das Radfahren insgesamt attraktiver gemacht werden, um somit einen Anreiz zum Umstieg vom MIV zum Radverkehr zu ermöglichen“ (vgl. Radwegekonzeption Wesel-Innenstadt, Oktober 1986, Stadt Wesel, Seite 1).

Im Dezember 1987 folgte die Radwegekonzeption Wesel-Außenbereiche. Beide Konzeptionen stellten die Initialzündung zur Förderung des Radverkehrs in Wesel dar und sind u.a. dafür verantwortlich, dass der Radverkehr in der Stadt Wesel diese wichtige Rolle im Laufe der letzten 30 Jahre einnehmen konnte.

In den Jahren 1988 – 1993 gab es das Förderprogramm des Landes NRW „Fahrradfreundliche Städte in NRW“. Dieses Förderprogramm des Landes NRW war der Auslöser zur Gründung der Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden (AGFS) im Jahr 1993 mit 13 Mitgliedsstädten. Auch die Stadt Wesel wollte Gründungsmitglied werden und stellte 1992 den Antrag auf Aufnahme in die AGFS. Dieser Antrag wurde zunächst von der Bereisungskommission des Landes NRW abgelehnt, da die Voraussetzungen zur Aufnahme noch nicht gegeben waren. In einem zweiten Anlauf wurde die Stadt Wesel im Jahr 1995 Mitglied in der AGFS.

Mit der Aufnahme in die AGFS war ein weiterer wichtiger Meilenstein umgesetzt worden, da nun auch die Möglichkeit bestand, Gelder aus exklusiven Fördertöpfen im Bereich der Kommunikation vom Land NRW zu erhalten.



30 JAHRE RADVERKEHR WESEL
Mobilität im Wandel der Zeit

WAGFS



Abb. 01-08

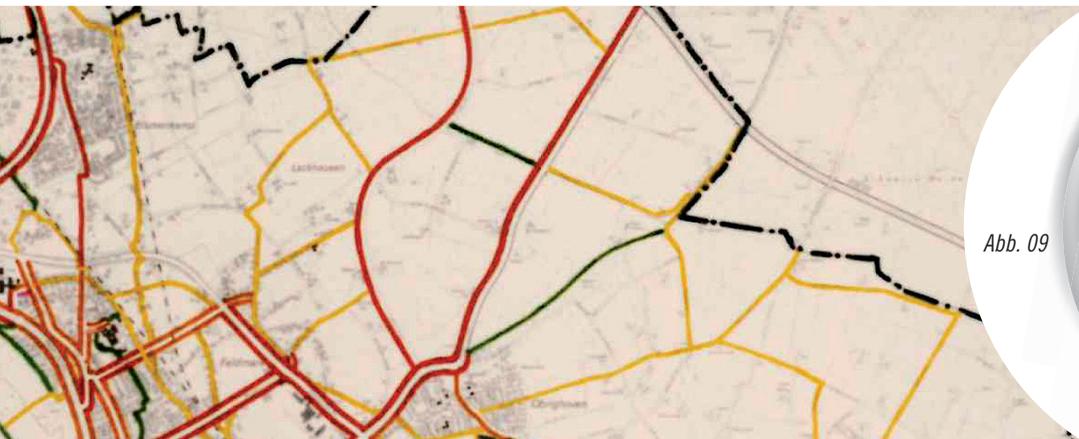


Abb. 09

Der Radverkehr nimmt in den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation Fahrt auf 1995 - 2010

Im Jahr 2000 sank der Radverkehrsanteil zwar auf nur noch 15% in Wesel, allerdings war nach Erarbeitung der Radwegekonzeptionen aus den Jahren 1986 und 1987 vor allem im Bereich der Infrastruktur einiges angestoßen und umgesetzt worden.

Fahrradstraßen wurden eingerichtet und Einbahnstraßen in Gegenrichtung geöffnet. Die Radfahrenden fanden immer mehr ihren Platz auf den markierten Radfahrstreifen sowie Schutzstreifen auf der Straße. Bordsteinradwege gab es zwar weiterhin, allerdings wurden diese aus Kostengründen nur noch in geringem Maß neu gebaut.

Die veränderte Infrastruktur wurde durch die Radfahrenden nach und nach angenommen. Nunmehr entstand ein Kampf um den Platz auf den Straßen. Das Miteinander der Verkehrsteilnehmer fand noch nicht statt und somit fehlte für verschiedene Rad fahrende Personengruppen die Sicherheit auf den markierten Infrastrukturanlagen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) auf der Straße. Eine intensive Kommunikationsarbeit wurde notwendig, um aufzuklären und Akzeptanz zwischen den Verkehrsteilnehmern zu schaffen.

Mit der Einweihung der Lippefähre im Jahr 2005 und dem Gewinn des Deutschen Fahrradpreises „best for bike“ für das Projekt Lippefähre im Jahr 2006 wurde Wesel in Sachen Radverkehr zunächst regional und dann bundesweit immer mehr zu einer festen Größe.



30 JAHRE RADVERKEHR WESEL

Mobilität im Wandel der Zeit

Mit der Herausgabe des ersten Weseler Kinderfahrradstadtplans für die Innenstadt 2007 wurde den Weseler Grundschulen eine wichtige Grundlage der Verkehrserziehung zur Verfügung gestellt.

Im gleichen Jahr erhielt die Stadt Wesel im Rahmen der Mitgliederversammlung der AGFS die Verlängerungsurkunde als Mitglied in der AGFS und konnte sich weiterhin „Fahrradfreundliche Stadt“ nennen.

Mit der Eröffnung der Weseler Radstation am Bahnhof im Jahr 2010 wurde im Bereich Service eine bis dahin bestehende Lücke erfolgreich geschlossen.



Abb. 01-06



Abb. 07

Die Stadt Wesel ein Lebens- und Bewegungsraum für Jung und Alt

2010 - 2019

Im Jahr 2013 stand zum wiederholten Mal eine Mobilitätsbefragung an und Wesel erreichte mit 28% den höchsten Radverkehrsanteil, der jemals im Zuge einer Mobilitätsbefragung in Wesel ermittelt wurde.

25 Jahre nach der Neustrukturierung der Radverkehrsinfrastruktur wurde deutlich, dass die nachhaltige Weiterentwicklung des Radverkehrs auch in Zahlen nun deutlich nachzuweisen war. Der Radverkehr war somit keine Randgröße mehr. Das Gegenteil war der Fall. Mehr als 35% der Weseler Bevölkerung fährt mit dem Fahrrad in den Sommermonaten durch die Weseler Innenstadt und jeder Haushalt in Wesel hat mittlerweile im Durchschnitt 2,5 Fahrräder. Das Pedelec ist auf dem Weseler Stadtgebiet auf dem Vormarsch und wird das klassische Fahrrad mehr und mehr verdrängen.

Mit der Eröffnung der ehemaligen Bahntrasse Wesel-Drevenack im Jahr 2013 als Rad- und Fußweg im gleichen Jahr wurde das Radwegenetz deutlich erweitert. 2014 wurde die Stadt Wesel „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ und erhielt in diesem Zuge zum wiederholten Mal die Verlängerungsurkunde als Mitglied in der AGFS für weitere sieben Jahre.

Die Erstellung des ersten Nahmobilitätskonzeptes für Wesel für den Zeitraum 2015 -2021 zeigt, dass die Thematik „Nahmobilität“ auch bei der Politik fest verankert und gesetzt ist. Die Nahmobilität wurde somit zu einer weiteren wichtigen Säule neben dem MIV und ÖV.



Gesundheit

Sitzen ist das neue Rauchen!

Unsere Gesellschaft sitzt sich krank. Kinder verbringen immer mehr Zeit vor dem Fernseher, dem Tablet oder dem Smartphone. Durchschnittlich sitzt ein Erwachsener 11,5 Stunden am Tag auf Stühlen, im Auto oder auf der Couch. Die Sterblichkeit ist bei Menschen, die sich kaum bewegen, um ein Drittel höher als bei Hobbysportlern. Wer sitzt, beeinträchtigt auf vielfache Weise seine Gesundheit. Aufgrund dieser Fakten stellt sich die Frage, was jeder einzelne tun kann, um seine körperliche Inaktivität dauerhaft zu verändern. Die Lösung ist einfach: Aufstehen!

Das Fitnessstudio ist nicht für jeden etwas. Aus diesem Grund erscheint es folgerichtig, „Bewegungspausen“ in den Alltag einzubauen. Anders als beim Sport sind Alltagswege vorgegeben. Sie finden regelmäßig statt. Wer eine Vielzahl seiner kurzen Wege aus eigener Kraft zurücklegt, wird schnell merken, dass er sich körperlich fitter fühlt. Nicht nur die Leistung des Herzens wird sich schnell verbessern, auch sinken Blutdruck und der Ruhepuls. Der Stoffwechsel wird angekurbelt und bei schnellem Gehen werden deutlich mehr Kalorien verbraucht. Auch die Lungenfunktion verbessert ihre Kapazität. Damit verbunden gehen auch die Krankheitskosten für die Gesellschaft deutlich zurück.

Es gilt den inneren Schweinehund zu überwinden und aufzustehen!



verbringen Kinder in NRW täglich vor dem Fernseher.



nutzt der Deutsche im Durchschnitt täglich Smartphones, Tablets, Konsolen, Computer und Fernseher.



sehen Erwachsene in NRW im Alter über 50 im Durchschnitt täglich fern.

35%

der arbeitenden Deutschen sitzen mehr als neun Stunden am Tag.

44%

aller Berufstätigen arbeiteten 2013 im Sitzen.

Abb. 01



30 JAHRE RADVERKEHR WESEL

Mobilität im Wandel der Zeit

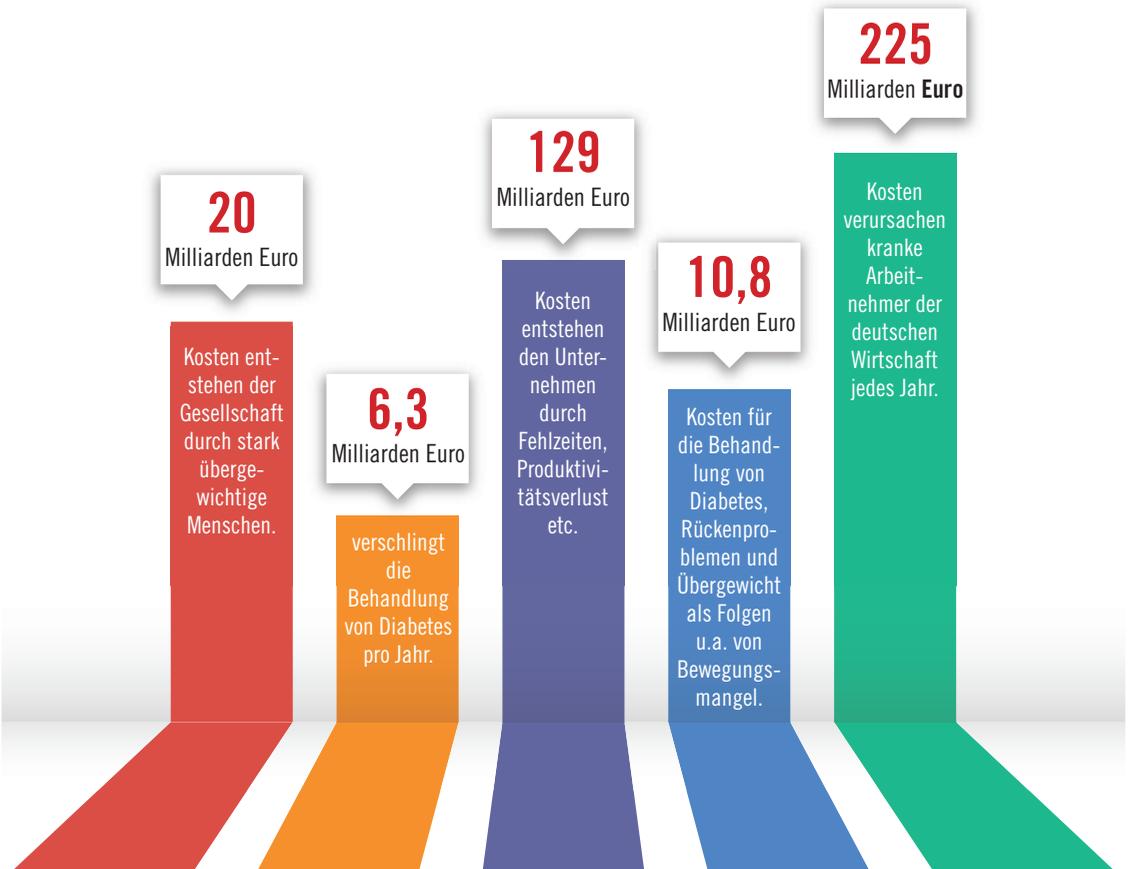


Abb. 02



Ausblick - Parken im Fokus

Es reicht nicht, die vorhandene Infrastruktur dauerhaft nur punktuell zu verbessern oder geringfügig zu optimieren. Der öffentliche Raum ist begrenzt und es erscheint geboten, auch Räume, die bislang dem Autoverkehr vorbehalten waren, zu transformieren. Dies betrifft in erster Linie das Parken im öffentlichen Raum, aber auch Straßenräume, die kein adäquates Flächenangebot für die Nahmobilität bieten.

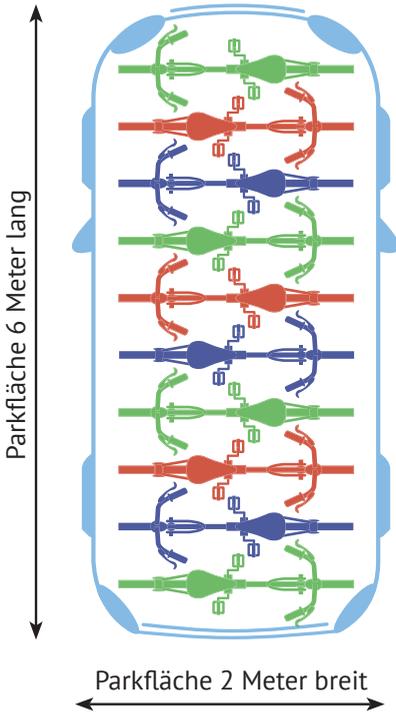
Besonders das Parken im öffentlichen Raum muss dauerhaft neu gedacht werden, da dieser Raum der einzige Raum in einer Stadt ist, der neu verteilt werden könnte. Aus diesem Grund muss auch der Straßenbau von morgen bereits heute so gedacht werden, dass er auch zukünftig ohne größere bauliche Veränderungen noch den Zeitgeist der Mobilität trifft. Straßenbau ist zu teuer, als dass sich dieser stets und ständig jedem Trend mit einem baulichen Vollausbau neu anpassen kann.

Trotzdem scheint es dringend notwendig, zunächst mit Vertretern aus Verwaltung und Politik das Thema Parken im öffentlichen Raum in Schritten zu diskutieren und darzustellen, wie öffentliche Räume aussehen können, wenn das Parken aus dem Straßenraum gezielt verlagert wird. Auch müssen für das Fahrradparken gute und intelligente Lösungen gefunden werden.

Ziel ist es, den Nutzen und den Gewinn einer Neuordnung des Parkens für alle Verkehrsteilnehmer herauszustellen. In diesem Zusammenhang wird es notwendig sein, motivierende Mobilitätsleitbilder zu entwickeln, die den Mehrwert veranschaulichen und Handlungsanreize bieten. Die gesellschaftliche Meinung wird entscheidend sein, in welcher Intensität dieses Thema angegangen wird. In den Diskussionen werden extreme Meinungen aufeinandertreffen. Hier einen gemeinsamen Nenner zu finden, wird zu einer großen Herausforderung werden.



Platz für Zehn!



12 m²
(6m x 2m)



1,2 m²
(12m²: 10)

Eins zu zehn - auf einem einzigen
Autoparkplatz können bis zu zehn
Fahrräder abgestellt werden!

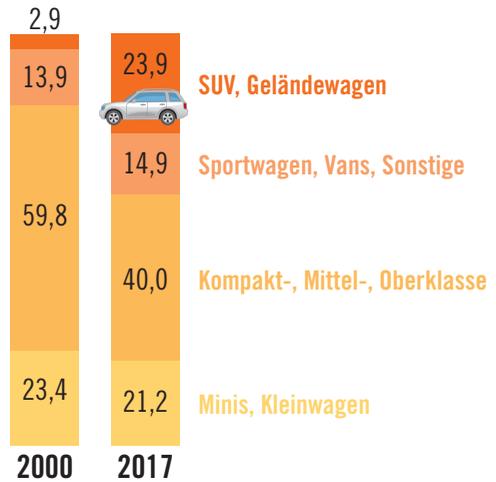
Abb. 01

30 JAHRE RADVERKEHR WESEL

Mobilität im Wandel der Zeit

Autos werden heute immer größer

SUV (Sport Utility Vehicle) dominieren zunehmend den Straßenraum, aber der vorhandene Platz wächst nicht mit. Fast jedes vierte neu zugelassene Fahrzeug ist mittlerweile ein SUV.



Anteil der Neuzulassungen nach Fahrzeugklassen (in %)

Abb. 02



Abb. 03

Ausblick - Zukunft der Mobilität

Die Stadt der Zukunft wird zum vitalen Lebens- und Bewegungsraum, der durch fünf Leitwerte geprägt sein sollte:

Grün, Freiheit, Lebendigkeit, Gesundheit und Ökologie

In der Stadt der Zukunft ist Mobilität gekennzeichnet von Leichtigkeit, Flexibilität und Spielraum für das individuelle Bewegungsprofil. Das mobile Angebot ist unabhängig von Einkommen und Status und für alle Bürger nutz- und bezahlbar. Dies würde dem Trend der gesellschaftlichen Spaltung effektiv entgegenwirken.

Die Nahmobilität als das vorherrschende Fortbewegungskonzept eröffnet einladende bewegungsaktivierende Möglichkeiten, die Stadt zu erfahren und zu begehen. Zentrale und barrierefreie Fuß- und Radwegeachsen durchziehen die Stadt. Radschnellwege sind die ideale Infrastruktur zwischen den Städten als Pendlerstrecke, Zubringer zum ÖPNV, Freizeit- und Sportroute. Die klassische Straße wandelt sich zur Multifunktions- und Kommunikationsfläche, auf der das Miteinander in Wohngebieten, Quartieren und Zentren wieder neue Qualitäten erlangen. Ein breites Kulturangebot, individuelle Einzelhandelsangebote und lokale Gastronomie ermöglichen ein neues urbanes Lebensgefühl. Der Anlieferverkehr erfolgt über Depots, um den MIV zu reduzieren.

Im ÖPNV ergänzen flexible Angebote wie Anrufsammeltaxi, Rufbusse, autonom fahrende Bahnen und Busse den taktgebundenen Linienverkehr. Park&Ride Anlagen, Fahrrad- und Mobilstationen, Verleihangebote, Sharing-Systeme usw. motivieren zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV und Fahrrad. Perfekt synchronisiert und vernetzt über digitale Plattformen können Bürgerinnen und Bürger die unterschiedlichen Mobilitätsangebote je nach Situation und Bedarf kombinieren.



30 JAHRE RADVERKEHR WESEL

Mobilität im Wandel der Zeit



Abb. 01



Abb. 02



Abb. 03



Abb. 04

20|21

Fazit

Lebens- und Bewegungsqualität

Die Mobilität der Zukunft wird es nicht auf Knopfdruck geben. Hierfür ist ein langer Atem notwendig.

Die Anfänge der Radverkehrsförderung in Wesel waren beschwerlich und geprägt durch viele kontrovers geführte Diskussionen zu den verschiedenen Themen des Radverkehrs. Die ersten Erfolge der Radverkehrsförderung stellten sich erst mit der Zeit ein. Nach mehr als 30 Jahren ist die Radverkehrsförderung sowohl in der Politik als auch in der Verwaltung als ein zentrales Element unserer Mobilität bei allen Planungen gesetzt. Der Radverkehr ist ein positiver Imagefaktor für die Stadt Wesel und eine wichtige Säule der Mobilität.

Obwohl der Autoverkehr in der Innenstadt im Jahr 2013 um 5% gegenüber 2005 gesenkt werden konnte, wird das Auto als Verkehrsmittel auch weiterhin seine Rolle in der Mobilität der Zukunft einnehmen. Welche Rolle dies sein wird und in welchem Maß eine Reduzierung des Autoverkehrs in den Innenstädten stattfinden wird, ist davon abhängig, ob ein Rollenwechsel des Autoverkehrs in seiner bestehenden Form zu einer städtebaulich verträglichen Nutzung vollzogen werden kann. Dabei wird es eine Herausforderung darstellen, die Nahmobilität als gesunde Basismobilität durch intelligente und kostengünstige ÖPNV-Angebote in den Städten zu ergänzen.

Gegenüber der klassischen Radverkehrsförderung, die als sektorale Aufgabe verstanden wurde, ist die Umsetzung der Mobilität der Zukunft eine Querschnittsaufgabe. Sie kann nur erfolgreich sein, wenn diese komplexe Aufgabe auch von den Entscheidern aus Verwaltung und Politik intensiv begleitet wird. Nie zuvor spielte das Thema Mobilität für unsere Städte eine solch wichtige Rolle wie zum aktuellen Zeitpunkt. Aktuell wird die Diskussion erweitert um die Mikromobilität, zu der u.a. auch die E-Roller gehören, die zukünftig ebenfalls zum Stadtbild gehören werden.



30 JAHRE RADVERKEHR WESEL

Mobilität im Wandel der Zeit

Auch zukünftig wird die Stadt- und Verkehrsplanung eine freie Verkehrsmittelwahl gewährleisten. Allerdings wird sich die freie Verkehrsmittelwahl an den Metakriterien Lebens- und Bewegungsqualität orientieren, die von der Gesellschaft mehr und mehr eingefordert wird.

Literatur

- Nahmobilitätskonzept 2015-2021, Stadt Wesel, 2015
Radwege Konzeption, Wesel Innenstadt, Stadt Wesel, 1986
Radwege Konzeption, Wesel Außenbereiche, Stadt Wesel, 1987
Umparken - Den öffentlichen Raum gerechter verteilen, Deutsches Amt für Urbanistik (difu), 2018
Zukunft der Mobilität, Städte und Gemeindebund NRW, AGFS, 2019
Städte in Bewegung, AGFS, 2015
Nahmobilität konkret, AGFS, 2008
200 Jahre Fahrrad, Stadt Wesel, Juni 2017
Nahmobilität 2.0, AGFS, 2012

Abbildungsnachweis

- Stadt Wesel:** Seite 5, Abb. 01; Seite 7, Abb. 01; Seite 9, Abb. 01; Seite 10/11, Abb. 09 (Quelle: Radwege Konzeption, Wesel Außenbereiche 1987); Seite 13, Abb. 01-06; Seite 19, Abb. 01 und Abb. 02 (Quelle: Umparken - Den öffentlichen Raum gerechter verteilen, Deutsches Amt für Urbanistik)
- Michael Blaess:** Seite 12/13, Abb. 07; Seite 14/15, Abb. 02; Seite 24, Abb. 01
- AGFS:** Seite 11, Abb. 01-08; Seite 15, Abb. 01 (Quelle: Fuß- und Radverkehrsförderung als systematischer Ansatz, 2019); Seite 16, Abb. 01 und Seite 17, Abb. 02 (Quelle: AGFS - Städte in Bewegung 2015); Seite 23, Abb. 01 (Quelle: Fuß- und Radverkehrsförderung als systematischer Ansatz, 2019);
- shutterstock.de:** Titelbild; Seite 4/5, Abb. 02; Seite 6/7, Abb. 02; Seite 18/19, Abb. 03; Seite 20, Abb. 02, 03; Seite 20/21, Abb. 04; Seite 22/23, Abb. 01;
- freepik.de:** Seite 8/9, Abb. 02; Seite 16/17, Abb. 03; Seite 20, Abb. 01;



Abb. 02

