

nahmobil

No.27 – JULI 2026

Zu Fuß in die Zukunft: Wie Kommunen Lebensqualität, Gesundheit und Mobilität stärken

Ab Seite 8

Vom Konzept zur Umsetzung

Kreis-Workshops stärken die
Zusammenarbeit vor Ort
Seite 23

Mehr Flair, mehr Leben im Quartier

Wie eine kleine Fußgängerzone das
Rosenviertel verändert
Seite 38

Neue Spielräume für Kommunen

Was die neuen Erlasse für Querungen
und Radverkehr bedeuten
Seite 36



Wir gehen den nächsten Schritt!

6. Deutscher Fußverkehrskongress



29.–30. September 2026

Stadthalle Bielefeld

Seien Sie dabei.

www.fuko.nrw.de

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

seit vielen Jahren unterstützt die AGFS NRW ihre Mitglieder dabei, Fuß- und Radverkehr als Bestandteile lebenswerter Städte und Gemeinden zu stärken. Dabei zeigt sich immer wieder: Fußverkehr ist weit mehr als eine Frage der Fortbewegung.

Wer zu Fuß unterwegs ist, erlebt den öffentlichen Raum unmittelbar. Die Gestaltung dieses Raums entscheidet darüber, ob Kinder ihren Schulweg selbstständig bewältigen können, ob ältere Menschen mobil bleiben, ob Begegnungen stattfinden und ob Wege im Alltag gern zu Fuß zurückgelegt werden. Gute Bedingungen für den Fußverkehr wirken deshalb weit über die Mobilität hinaus. Sie betreffen Gesundheit, Teilhabe, Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung und die Attraktivität unserer Städte und Gemeinden.

In dieser Ausgabe der nahmobil richten wir den Blick auf diese vielfältigen Zusammenhänge. Die Beiträge zeigen, wie unterschiedlich die Perspektiven auf den Fußverkehr sein können und wie eng sie doch miteinander verknüpft sind. Sie machen deutlich, dass die Förderung des Fußverkehrs nicht allein eine Aufgabe der Verkehrsplanung ist, sondern viele Bereiche kommunalen Handelns berührt.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre und hoffe, dass die vorgestellten Maßnahmen, Ideen und Perspektiven neue Impulse für Ihre Arbeit vor Ort geben.

Ihre



Dipl.-Ing. Christine Fuchs

Geschäftsführende Vorständin der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.



Inhalt

SCHWERPUNKTTHEMA

- 8 Fußverkehr ist Zukunftspolitik
Titelthema
- 9 Fußverkehr – das Unsichtbare sichtbar machen
- 10 Fußverkehr: unterschätzt, aber unverzichtbar
- 13 Fußverkehr – was geht?
- 16 Fußverkehr strategisch verankern: Wie Kommunen die Förderung dauerhaft organisieren
- 18 Warum Fußverkehr mehr ist als Mobilität
- 20 Fußverkehr: Mehr als Mobilität
Zahlen – Daten – Fakten

UMSETZUNGSINITIATIVE

- 22 Netze als Schlüssel zur Nahmobilität
- 23 Die AGFS NRW bringt Kommunen, Kreise und Fachbehörden an einen Tisch
Titelthema

INTERVIEW

- 24 Gesundheit ist auch eine Frage der Infrastruktur



Bewegung ist also der Schlüssel zu Mobilität, Teilhabe und Selbstwirksamkeit.

*Nina Mertens, Referat Breitensport
in der Staatskanzlei des Landes
Nordrhein-Westfalen*

AUS DER AGFS

- 27 Nachhaltige und integrierte Verkehrs- und Straßenplanung umsetzen
- 28 Fünf Perspektiven auf die Nahmobilität in NRW
- 30 AGFS-Kongress 2026: Vision trifft Praxis
- 31 Deutscher Fahrradpreis 2026 verliehen
- 32 AGFS NRW im Austausch mit den Kreisen
- 32 Mobilitätswende braucht Zusammenarbeit
- 33 Lernen aus der kommunalen Praxis
- 34 Neues aus der AGFS NRW

PLANUNGSTECHNISCHE FRAGESTELLUNGEN

- 36 Betonung der Spielräume für sichere Querungen
Titelthema
- 37 Mehr Spielraum für den Radverkehr

FUSSVERKEHR

- 38 Mehr Flair, nicht nur weniger Verkehr
Titelthema
- 40 Die Nachbarschaftszone am Paulusplatz in Düsseldorf
- 41 Rheine verstetigt den Fußverkehrs-Check
- 42 Tempo 30 auf Schulwegen in Ibbenbüren
- 43 Modellprojekt „Besseres Klima in Kommunen geht gut“ – Modellkommune Köln

FUSSVERKEHR

- 43 Kreis Wesel sammelt die meisten Schritte
- 44 Stadt Köln ordnet Straßenräume neu
- 45 „Rücksicht schenkt dir ein Lächeln“
- 45 Die Stadt Köln hat nun ein Team Fußverkehr
- 46 Fußverkehr sichtbar machen – gemeinsam den ersten Schritt gehen
- 47 Fußverkehr sichtbar machen
- 48 Fußverkehrs-Checks zeigen Wirkung
- 48 Neue Broschüren des FUSS e.V.
- 49 Fußverkehrskongress 2026: Wir gehen den nächsten Schritt

INFRASTRUKTUR

- 50 „FahrradstraßenBasis“ für ländlichere Bereiche Münsters
- 50 Münster: Fahrrad-Piktogramme auf 4 km langer Strecke aufgebracht
- 51 Poller soll Sicherheit auf Fahrradstraße in Münster erhöhen
- 52 Aktuelles zum Radverkehr in Köln
- 54 IGA 2027: Auch der Emscher-Weg macht sich bereit!
- 54 Radweg an der K 16 in Lüdinghausen eröffnet

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 55 Wie Bielefeld für mehr Rücksicht im Straßenraum wirbt
- 56 Gendersensibilität in der Mobilitätsplanung
- 58 Aachen: Bike-Stations jetzt über radbox.nrw buchbar
- 59 RadPendlerRoute 2 überbrückt S-Bahn-Sperrung in Köln
- 59 Bielefeld-Jöllenbeck: Mehr Aufenthaltsqualität im Ortszentrum
- 60 Mit viel Spaß und Bewegung klimafreundlich unterwegs
- 60 E-Scooter-Academy in Dortmund

TOURISMUS

- 61 ADFC-Radreiseanalyse 2025 in NRW

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 62 Fahrradbestand in Deutschland wächst weiter
- 63 Warum JobRad® ein wirkmächtiges Mobilitätsangebot für öffentliche Arbeitgeber ist
- 64 Fünf Jahre Fair Rubber und Schwalbe
- 65 Neue Blinkersysteme für mehr Sicherheit im Radverkehr

TERMINE

BEST PRACTICE



Foto: Radverkehr/Lasse Rotthoff/Stadt Düsseldorf

NRW investiert Rekordsumme in den Radverkehr

Nordrhein-Westfalen und der Bund stellen 2026 mehr als 172 Mio. Euro für den Ausbau der Radinfrastruktur bereit – so viel wie nie zuvor. Gefördert werden u.a. eine Veloroute in Dortmund, die Grugatrasse in Essen und die Emscherpromenade in Gelsenkirchen. Allein 2026 erhalten die Kommunen 98,2 Mio. Euro – vor allem für neue Radwege, Fahrradabstellanlagen und mehr Verkehrssicherheit.

Auch beim Ausbau des Radwegenetzes kommt NRW voran: Bereits 661 km neuer Radwege wurden in dieser Legislaturperiode fertiggestellt. Zudem konnten seit 2022 weitere 180 km landwirtschaftlicher Wege für das landesweite Radverkehrsnetz nutzbar gemacht werden.

Mehr dazu:
urlr.me/KB5rSv



Straßen sicher und barrierefrei gestalten

Kinder, Jugendliche und ältere Menschen sind häufig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Gleichzeitig zählen sie zu den besonders gefährdeten Gruppen im Straßenverkehr.

Eine neue, kostenfreie Broschüre des Umweltbundesamtes zeigt Kommunen, wie Straßenräume sicherer und barrierefreier gestaltet werden können. Sie enthält Empfehlungen und Praxisbeispiele aus ganz Deutschland. Denn eine Straßenraumgestaltung, die sich an den Bedürfnissen von Kindern und älteren Menschen orientiert, verbessert die Mobilität für alle.

Mehr dazu:
urlr.me/aTGURk



Fahrrad-Monitor 2025: So fährt Deutschland Rad

Der Fahrrad-Monitor 2025 zeigt: Fahrrad und Pedelec gewinnen weiter an Bedeutung. 41% der Bevölkerung nutzen sie regelmäßig, mehr als die Hälfte möchte künftig häufiger Rad fahren. Gleichzeitig fühlen sich 41% der Radfahrenden im Straßenverkehr unsicher. Erstmals wurden auch Kinder und ihre Eltern repräsentativ befragt. Die Ergebnisse zeigen: Radfahren gehört für viele Kinder selbstverständlich zum Alltag. 88% der 6- bis 13-Jährigen fahren gerne Fahrrad, vor allem in der Freizeit. Gleichzeitig wünschen sich viele bessere Radwege und mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

Mehr dazu:
[urlr.me/7qF3Pb](https://www.urlr.me/7qF3Pb)



Neues Portal für nachhaltige Kommunen gestartet

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) und die Bertelsmann Stiftung haben ein neues Online-Portal für nachhaltige Kommunalentwicklung gestartet. Die kostenfreie Plattform unterstützt Kommunen dabei, Daten zu Mobilität, Klima oder Flächennutzung auszuwerten, mit anderen Städten zu vergleichen und passende Praxisbeispiele zu finden. Ein KI-gestütztes Tool erleichtert die Suche nach relevanten Inhalten. Entwickelt wurde die Plattform gemeinsam mit 25 Modellkommunen.

Mehr dazu:
[urlr.me/gMPCKr](https://www.urlr.me/gMPCKr)



Fußverkehrspreis Deutschland geht in die dritte Runde

Der Fußverkehrspreis Deutschland geht in die dritte Runde. Ausgezeichnet werden Kommunen, die mit innovativen Maßnahmen sicheres, barrierefreies und attraktives Zufußgehen fördern. Gesucht werden Projekte, die den Fußverkehr nachhaltig stärken und als Vorbild für andere Städte und Gemeinden dienen können. Zusätzlich zum Hauptpreis wird ein Sonderpreis unter dem Motto „Das Klima geht zu Fuß“ vergeben. Bewerben können sich Städte, Gemeinden, Kreise und kommunale Zusammenschlüsse. Bewerbungsschluss ist der 12. Oktober 2026.



Mehr dazu:
[urlr.me/faCp5N](https://www.urlr.me/faCp5N)



Neuer Förderaufruf für sicheren Rad- und Fußverkehr

Der Bund hat den neuen Förderaufruf „Junge Generation Fahrrad – aktiv mobil“ gestartet. Bis 2031 stehen dafür bis zu 145 Mio. Euro bereit. Gefördert werden Projekte, die die sichere und selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen stärken – etwa sichere Wege, Querungen, Verkehrsberuhigung oder Beteiligungsformate. Kommunen können sich in zwei Förderlinien bewerben: für innovative Modellprojekte oder für kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Verbesserung von Rad- und Fußverkehr. Die Förderquote liegt bei bis zu 75%, finanzschwache Kommunen können bis zu 90% Förderung erhalten.

Mehr dazu:
[urlr.me/YhAwMa](https://www.urlr.me/YhAwMa)





Fußverkehr ist Zukunftspolitik

Von Gesundheit über Teilhabe bis zur Klimaanpassung: Fußverkehr wirkt an den entscheidenden Schnittstellen kommunaler Entwicklung

Kommunen und Kreise stehen vor großen Aufgaben: Sie sollen Ortszentren stärken, den gesellschaftlichen Zusammenhalt fördern, die Folgen des Klimawandels bewältigen, die Mobilität sichern und zugleich die Lebensqualität für ihre Bürgerinnen und Bürger erhöhen. Hinzu kommen demografische Veränderungen, steigende Gesundheitskosten und der Anspruch, öffentliche Räume für alle Menschen zugänglich zu gestalten.

Auf den ersten Blick haben diese Herausforderungen wenig miteinander zu tun. Tatsächlich besitzen sie jedoch eine gemeinsame Schnittstelle: den öffentlichen Raum. Und damit auch die Bedingungen, unter denen Menschen sich zu Fuß bewegen können.

Fußverkehr ist die ursprünglichste Form der Mobilität. Zugleich wird er in Planung und öffentlicher Wahrnehmung noch zu oft unterschätzt. Dabei beginnt, endet oder verbindet nahezu jeder Alltagsweg eine Wegstrecke zu Fuß. Das Zufußgehen ist damit ein unverzichtbarer Bestandteil unseres Mobilitätssystems. Gute Bedingungen für den Fußverkehr sind deshalb weit mehr als eine Frage der Verkehrsplanung.

Sichere und attraktive Fußwege ermöglichen Teilhabe. Sie fördern die selbstständige Mobilität von Kindern, unterstützen ein selbstbestimmtes Leben im Alter und verbessern die Barrierefreiheit für Menschen mit unterschiedli-

chen Mobilitätsbedürfnissen. Gleichzeitig erhöhen sie die Erreichbarkeit von Angeboten des täglichen Lebens, stärken Begegnungen im öffentlichen Raum und unterstützen ein gesundes Maß an Bewegung im Alltag.

Gerade deshalb ist Fußverkehr kein isoliertes Fachthema, sondern eine kommunale Querschnittsaufgabe. Seine Förderung wirkt in viele Bereiche hinein – von Gesundheit und Sozialem über Stadtentwicklung und Klimaanpassung bis hin zu Mobilität und Wirtschaft.

In Nordrhein-Westfalen haben viele Kommunen und Kreise diese Potenziale bereits erkannt. Sie entwickeln neue Konzepte, erproben innovative Ansätze und gestalten ihre öffentlichen Räume neu. Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. setzt sich seit vielen Jahren für bessere Bedingungen im Fuß- und Radverkehr ein und unterstützt ihre Mitgliedskommunen, beide Verkehrsarten als gleichwertige Bestandteile eines nachhaltigen Mobilitätssystems zu fördern.

Die Beiträge dieser Ausgabe der *nahmobil* zeigen, wie vielfältig die Perspektiven auf den Fußverkehr sind. Vor allem aber verdeutlichen sie eines: Wer den Fußverkehr stärkt, investiert nicht nur in bessere Wege. Er investiert in lebenswerte, zukunftsfähige Kommunen.

Christine Fuchs, Geschäftsführende Vorständin der AGFS NRW



Fußverkehr – das Unsichtbare sichtbar machen

Warum ein Thema, das alle betrifft, oft übersehen wird

Wer über Mobilität spricht, meint damit meist Verkehrsmittel: Autos, Busse, Bahnen oder Fahrräder. Der Fußverkehr taucht in diesen Debatten häufig nur am Rand auf. Das ist bemerkenswert. Denn das Zufußgehen ist ein selbstverständlicher Bestandteil unseres Alltags. Und gerade deshalb wird seine Bedeutung oft unterschätzt.

Vielleicht liegt genau darin das Problem: Was selbstverständlich erscheint, wird selten hinterfragt. Während kaum jemand infrage stellt, dass Radverkehr gute Infrastruktur und der ÖPNV attraktive Angebote braucht, wird beim Fußverkehr häufig angenommen, dass er von selbst entsteht. Man geht eben. Doch wer genauer hinschaut, erkennt schnell: Ob Menschen gerne und sicher zu Fuß unterwegs sind, ist keineswegs selbstverständlich. Es ist das Ergebnis von Planung, Gestaltung und politischen Entscheidungen.

Dabei berührt kaum eine andere Mobilitätsform so viele kommunale Themen gleichzeitig. Und genau das macht sie schwer greifbar. Wer über sichere Schulwege spricht, meint selten Fußverkehr. Wer über Gesundheit spricht, meint meist Prävention oder Sport. Wer Ortszentren stärken will, diskutiert über Handel, Aufenthaltsqualität oder Stadtentwicklung. Der Beitrag des Fußverkehrs bleibt dabei häufig unsichtbar, obwohl er in all diesen Bereichen eine wichtige Rolle spielt.

Anders als viele andere Mobilitätsformen lässt sich der Fußverkehr nur schwer einem einzelnen Handlungsfeld zuordnen. Er wird selten als eigenständiges Politikfeld wahrgenommen, sondern taucht in vielen anderen Themen auf. Zuständig sind mal Verkehrsplanung, mal Stadtentwicklung, mal Gesundheitsförderung oder Barrierefreiheit. Gerade weil der Fußverkehr so viele Bereiche berührt, fällt es oft schwer, ihn als eigenständigen Gestaltungsauftrag zu erkennen.

Dennoch wird Fußverkehr häufig als Einzelthema behandelt, als Frage von Gehwegbreiten, Bordsteinen oder Querungsstellen. All das ist wichtig. Aber es greift zu kurz. Denn die eigentliche Stärke des Fußverkehrs liegt nicht in einzelnen Maßnahmen, sondern darin, dass er viele kommunale Ziele gleichzeitig unterstützt.

Genau darin liegt auch seine besondere Herausforderung: Über sichere Schulwege, belebte Ortszentren oder Gesundheitsförderung wird häufig gesprochen, über den Beitrag des Fußverkehrs dazu deutlich seltener.

Deshalb lohnt sich ein anderer Blick auf den Fußverkehr. Ein Blick, der erkennt, dass viele kommunale Handlungsfelder dort beginnen, wo Menschen sich sicher, komfortabel und selbstverständlich zu Fuß bewegen können.

Julia Groth/Redaktion nahmobil



Foto: Dimitar Meddling/unsplash.com

Fußverkehr: unterschätzt, aber unverzichtbar

Warum das Zufußgehen eine Schlüsselrolle für lebenswerte Kommunen spielt

Fußverkehr ist mehr als die kürzeste Verbindung von A nach B. Für Kommunen ist er ein strategischer Hebel: Er stärkt Innenstädte, verbessert die Erreichbarkeit, unterstützt den ÖPNV, ermöglicht Teilhabe und macht öffentliche Räume lebenswerter. Wer Fußverkehr plant, gestaltet damit nicht nur Mobilität, sondern auch Stadtqualität.

Fußverkehr ist die vielseitigste Form der Mobilität

Keine Fortbewegungsart ist so komplex und vielseitig wie das Zufußgehen. Dem werden wir sprachlich gerecht, indem wir eine Vielzahl von Tätigkeitswörtern benutzen, um das Zufußgehen hinsichtlich Geschwindigkeit und Zweck zu beschreiben: spazieren, flanieren, schlendern, laufen, rennen oder eilen. Wie genau wir zu Fuß unterwegs sind, ist abhängig von individuellen Präferenzen und körperlichen Fähigkeiten, von Notwendigkeiten und Bedürfnissen, aber auch von äußeren Rahmenbedingungen, so beispielsweise vom simplen Vorhandensein eines Gehwegs. Diese

Vielfältigkeit macht das Zufußgehen zu einer Mobilitätsform, deren Planung und angebotsseitige Umsetzung einer Reihe von Herausforderungen begegnen muss: unterschiedliche Geschwindigkeiten und Zwecke gleichzeitig zu erlauben, die Möglichkeiten und Einschränkungen individueller körperlicher Fähigkeiten zu berücksichtigen und darüber hinaus das Gehen zu zweit oder in einer kleinen Gruppe möglich zu machen. Dabei ist der Gehweg gleichzeitig ein Ort des alltäglichen sozialen Miteinanders, wo Fußgängerinnen und Fußgänger quasi informell und ohne explizite gesetzliche Regelung sowohl mit Gegenverkehr als auch mit sich kreuzendem Fußverkehr umgehen, ein Ort also, an dem gegenseitige Rücksichtnahme geübt und ausgeübt wird.

Fußverkehr ist ein zentraler Bestandteil der Alltagsmobilität

Die Bedeutung des Zufußgehens weist die große nationale Mobilitätsbefragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) mit

repräsentativen Zahlen nach¹: Im Jahr 2023 waren 26% aller Wege, die von Menschen in Deutschland gemacht wurden, ausschließliche Zu-Fuß-Wege, also von A nach B zu Fuß. Besonders häufig gehen die Menschen in der Freizeit zu Fuß, sei es um an ein Ziel zu gelangen, an dem eine Freizeitaktivität wie z.B. Sport ausgeübt wird, sei es weil das Zufußgehen selbst die Freizeitaktivität ist. Zudem zeigt die MiD seit Jahren, dass Mobilität zu Fuß gerade für ältere Menschen eine wichtige Rolle in ihrer Alltagsmobilität spielt, und zwar je älter sie sind, umso mehr.

Erreichbarkeit entscheidet über den Fußverkehr

Es mag überraschen, dass in der Stadt viel mehr zu Fuß gegangen wird als in den eher ländlich geprägten Räumen von Deutschland. Während in den Großstädten und Metropolen 29% bzw. 31% aller Wege zu Fuß zurückgelegt werden, sind es im kleinstädtischen, dörflichen Raum nur 21–22%. Offensichtlich ist die fußläufige Erreichbarkeit von Zielorten ein wichtiges Motiv, um das Verkehrsmittel „Füße“ zu nutzen. Daneben ist der Ausbau der Gehwege in Städten oft deutlich besser als in kleineren Orten. Dementsprechend schneiden die größeren Städte bei der Frage nach der Zufriedenheit von Einwohnerinnen und Einwohnern mit der Gehwege-Infrastruktur wesentlich besser ab als kleine Städte und Dörfer.

Fußverkehr stärkt lebendige Innenstädte

Es steht außer Frage, dass das Zufußgehen nur bedingt ein Ersatz für Verkehrsmittel mit Rädern sein kann – das liegt an den Distanzen, die wir im Alltag zurücklegen müssen; oft ist auch die Notwendigkeit, Dinge zu transportieren, ein Grund, weshalb ein Weg nur unter Schwierigkeiten zu Fuß zu bewältigen wäre. Aber die Zahl der Zu-Fuß-Wege nimmt zu. Für die weitere Entwicklung des Fußverkehrs heißt das: Um zu verstehen, wo Zufußgehen „funktioniert“ und wo es offensichtlich attraktiv ist, lohnt es sich, genauer hinzusehen und von den dort gewonnenen Einsichten zu lernen. Die daraus folgende Herausforderung wird nicht nur darin bestehen, die Funktionalität des Zufußgehens zu gewährleisten, sondern auch Strukturen zu erhalten und zu verbessern, die den Menschen Wohlbefinden vermitteln. Dies gilt allen voran für die Innenstädte, die in kleineren und mittleren Städten unter einem besonderen Wandlungsdruck stehen.²

Gute Fußwege machen andere Verkehrsmittel attraktiver

Die Notwendigkeit eines gelingenden Zusammenspiels von Funktionalität und Wohlbefinden gilt auch für Fußwege, die vorrangig Zubringerfunktion haben. Für diese Art von Wegen gibt es eine Vielzahl an Beispielen: von

Foto: Jan Antonin Kolar/unsplash.com





Abbildung: www.magnific.com

der Wohnung zur Bushaltestelle, vom Bahnhof zur Schule, vom Park-and-Ride-Parkplatz zur Bahn, vom Parkhaus in die Innenstadt usw. Bei der Gestaltung von Zu- und Abgangswegen müssen grundsätzliche funktionale Anforderungen, so auch das Gebot der Barrierefreiheit, eingehalten werden, aber gestalterische Aspekte werden oft vernachlässigt. Daraus resultiert dann nicht nur die Nutzung oder Nicht-Nutzung eines bestimmten Fußwegs, vielmehr wird „automatisch“ auch die Bereitschaft beeinflusst, das Verkehrsmittel, zu dem der Zu- oder Abgang per Fußweg hergestellt wird, zu benutzen. Ein Bahnsteig beispielsweise, der nur durch eine schwer einsehbare, schlecht beleuchtete Unterführung erreichbar ist, trägt kaum zur Attraktivität eines Verkehrsmittels – in diesem Fall der Bahn – bei.³

Fußverkehr braucht eine klare kommunale Strategie

Es wird deutlich: Der strategische Mehrwert, den Kommunen aus der Förderung des Fußverkehrs ziehen können, liegt sowohl in der direkten als auch der indirekten Beeinflussung des lokalen Modal Split, jedoch ebenso in der Stärkung städtischer Versorgungs- und Erlebnisstrukturen, meist mit besonderer Bedeutung für die weitere Entwicklung der Innenstädte. Explizite Strategien bilden einen wichtigen Ausgangspunkt für die lokale Verkehrspolitik und bilden einen Referenzpunkt in der öffentlichen Diskussion, die angesichts der Konkurrenz um Flächen im öffentlichen Raum – in großen und kleinen Städten gleichermaßen – unvermeidbar ist.

Klimaanpassung wird zur Aufgabe der Fußverkehrsplanung

Strategien öffnen den Blick nach vorne. Dazu gehört es auch, den zu erwartenden Folgen des Klimawandels und dabei vor allem der Zunahme der Tage mit hohen und sehr

hohen Temperaturen die notwendige Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Extreme Temperaturen mit bis zu 38 Grad Celsius, wie sie im Jahr 2025 z.B. in Frankfurt und Berlin aufgetreten waren,⁴ lassen das Zufußgehen zu einer beschwerlichen oder sogar gesundheitsgefährdenden Form der Mobilität werden. Städte stellen sich zunehmend auf die Notwendigkeit ein, den öffentlichen Raum auch bei veränderten Witterungsbedingungen für Menschen nutzbar und „begehrbar“ zu erhalten. Berlin beispielsweise setzt auf eine noch stärkere Begrünung des Straßenraums durch Bäume sowie die zusätzliche Einrichtung von Kühlinseln, die die ein Verweilen ermöglichen.⁵ Überall, wo der Fußverkehr gestärkt werden soll, darf dieser Aspekt nicht außen vor bleiben.

Für Kommunen liegt darin ein klarer Auftrag: Fußverkehr sollte nicht als Restgröße der Verkehrsplanung behandelt werden, sondern als eigenständiger Bestandteil kommunaler Entwicklung. Gute Gehwege, attraktive Verbindungen, sichere Zugänge zum ÖPNV und klimaangepasste öffentliche Räume entscheiden darüber, ob Menschen Wege zu Fuß tatsächlich als naheliegende, angenehme und selbstverständliche Option wahrnehmen.

Barbara Lenz

Über die Autorin:

Prof. Dr. Barbara Lenz ist Verkehrs- und Mobilitätsforscherin. Sie war Direktorin des Instituts für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowie Professorin für Verkehrsgeographie an der Humboldt-Universität zu Berlin. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen Mobilitätsverhalten, Verkehrsentwicklung und Zukunft der Mobilität.

¹ MiD 2023. Ergebnisbericht.

² BBE (Hrsg.) 2025. Zukunft Innenstädte. Whitepaper.

³ Vgl. auch VCD (Hrsg.) 2019. Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle.

⁴ DWD 2025. Deutschlandwetter im Jahr 2025. Pressedienst.

⁵ Senatsverwaltung für Justiz und Verbraucherschutz Berlin 2025. Gesetz für ein Klimaanpassungsgesetz Berlin und zur Änderung weiterer Vorschriften.

Fußverkehr – was geht?

Fußverkehr ist aktuell das Trendthema in der Verkehrsplanung: Die bundesweiten Fußverkehrskongresse übertreffen alle Prognosen zur Teilnehmendenzahl, Baden-Württemberg hat als erstes Flächenland eine Fußverkehrsstrategie veröffentlicht, viele Bundesländer verstetigen das Angebot der 100%-Förderung für die Fußverkehrs-Checks, der Lobby-Verband FUSS e.V. hat Mitgliederzuwächse wie schon lange nicht mehr – Fußverkehr läuft gerade richtig gut.

Kein Wunder, dass sich die Planenden in den Verwaltungen die Fragen stellen: Welche Themen müssen wir bearbeiten? Wie können wir Fußverkehr am besten fördern, auch mit begrenzten Personal- und Finanzressourcen? Welche Maßnahmen sind effizient und schnell umsetzbar?

Vor dem Hintergrund der neuen Möglichkeiten, die die novellierte StVO bietet, einiger interessanter Modellprojekte und der Erfahrungen aus sieben Jahren Fußverkehrs-Checks in NRW, empfehlen wir den Kommunen besonders folgende Maßnahmen:

Maßnahme 1: Tempo 30 innerorts!

Die Kfz-Geschwindigkeit muss an innerörtlichen Hauptstraßen runter! Nur so sinkt die Anzahl der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung und die Schwere der Unfallfolgen. Nur so werden die Sichtweiten an Knotenpunkten und Querungsstellen verbessert. Und nur so kann Radverkehr als Fahrverkehr verträglich auf der Fahrbahn geführt werden und die Gehwege stehen wirklich dem Fußverkehr zur Verfügung.

Die novellierte StVO schafft hierzu erweiterte Möglichkeiten: Tempo 30 kann nun auf Hauptstraßen auch „ohne besondere Gefahrenlage“ nicht nur an Kindergärten und Kitas, an Schulen und Förderschulen, an Alten- und Pflegeheimen sowie an Krankenhäusern angeordnet werden, sondern auch an Spielplätzen, im Nahbereich von Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen, an Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) und an hochfrequentierten Schulwegen. Was genau hochfrequentierte Schulwege sind, lässt der Gesetzgeber dabei bewusst offen und gibt damit den Anordnungsbehörden einen Spielraum, den sie nutzen können. Zudem können Lücken zwischen

zwei Tempo-30-Strecken auf bis zu 500 m geschlossen werden.

Maßnahme 2: Mehr Fußgängerüberwege!

Auch Fußgängerüberwege können nun ohne besondere Gefahrenlage erleichtert angeordnet werden. Die VwV-StVO stellt zudem klar, dass die Vorgaben der R-FGÜ nicht mehr verbindlich sind, sondern als Empfehlung gelten.¹

Jetzt können Kommunen systematisch prüfen, wo bereits Tempo 30 an Hauptstraßen angeordnet ist, wo durch die novellierte StVO Tempo 30 neu angeordnet werden kann und wo möglicherweise noch ein Fußgängerüberweg als Querungshilfe sinnvoll ist, an dem auch Tempo 30 angeordnet werden kann.

Fußgängerüberwege bevorzugen den Fußverkehr und sind daher zu vergleichen mit Vorfahrtstraßen oder Busvorrangschaltungen, daher sollten sie zur Fußverkehrsförderung so häufig wie möglich angeboten werden. Dies gilt ausdrücklich auch innerhalb von Tempo-30-Zonen, insbesondere auf Fußverkehrsnetzen und im Umfeld von Einrichtungen, die von besonders schutzbedürftigen Personen genutzt werden.

Maßnahme 3: Verkehrsberuhigte Bereiche in Wohnstraßen!

Oft sind auch 30 km/h noch zu viel, vor allem dann, wenn in Tempo-30-Zonen Gehwege ganz fehlen, nur schmale Schrammborde vorhanden sind oder im Umfeld von Schulen oder Kindergärten der Fußverkehr stärker gesichert

Pilotprojekt Nachbarschaftszone in Düsseldorf –

Foto: Planungsbüro VIA eG



und gleichberechtigt werden soll. Die VwV-StVO fordert, dass verkehrsberuhigte Bereiche „durch ihre besondere Gestaltung vermitteln [müssen], dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.“ „In der Regel“ heißt nicht „zwingend“, daher sind auch hier Spielräume in der Anordnung gegeben. Den verkehrsberuhigten Bereich ohne niveaugleichen Umbau, aber mit sehr auffälligen Markierungen und hochwertiger Möblierung erprobt zurzeit die Stadt Düsseldorf am Paulusplatz, die Erfahrungen sind positiv und das Projekt soll verstetigt werden.

So bietet auch die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs einen Einstieg in die weitere Geschwindigkeitsreduzierung und damit in die Verbesserung der Fußverkehrssicherheit innerorts. Daher ist es wichtig, wenn viele Kommunen dies auch ohne niveaugleichen Umbau wagen und ihre Erfahrungen im Hinblick auf die Gestaltung teilen.

Maßnahme 4: Gehwege frei räumen!

Was steht nicht alles auf Gehwegen rum: parkende Kfz, Fahrräder und Mikromobilität, Sitzbänke, Blumenkästen, Parkscheinautomaten, E-Ladesäulen, Mülleimer, Beschilde- rungsmasten, Kundenstopper, Trafostationen, Außen- gastronomie und noch vieles mehr. Was gäbe das für einen Aufstand, wenn all diese Nutzungen und „Möblie- rungselemente“ auf die Fahrbahn verlagert werden wür-

den! Auch der Fußverkehr braucht Platz: Zu Fuß Gehende wollen nebeneinandergehen, sie müssen sich begegnen können, auch im Elektrorollstuhl oder mit Zwillingsskinder- wagen. Und immer wieder muss betont werden, dass Kin- der unter dem achten Lebensjahr den Gehweg zum Rad- fahren nutzen müssen. Die Fahrbahnbreite wird daraufhin ausgerichtet, welche Fahrzeuge sich begegnen müssen, für den Fußverkehr werden auch auf eigentlich breiten Gehwegen häufig nur Restflächen zur Verfügung gestellt.

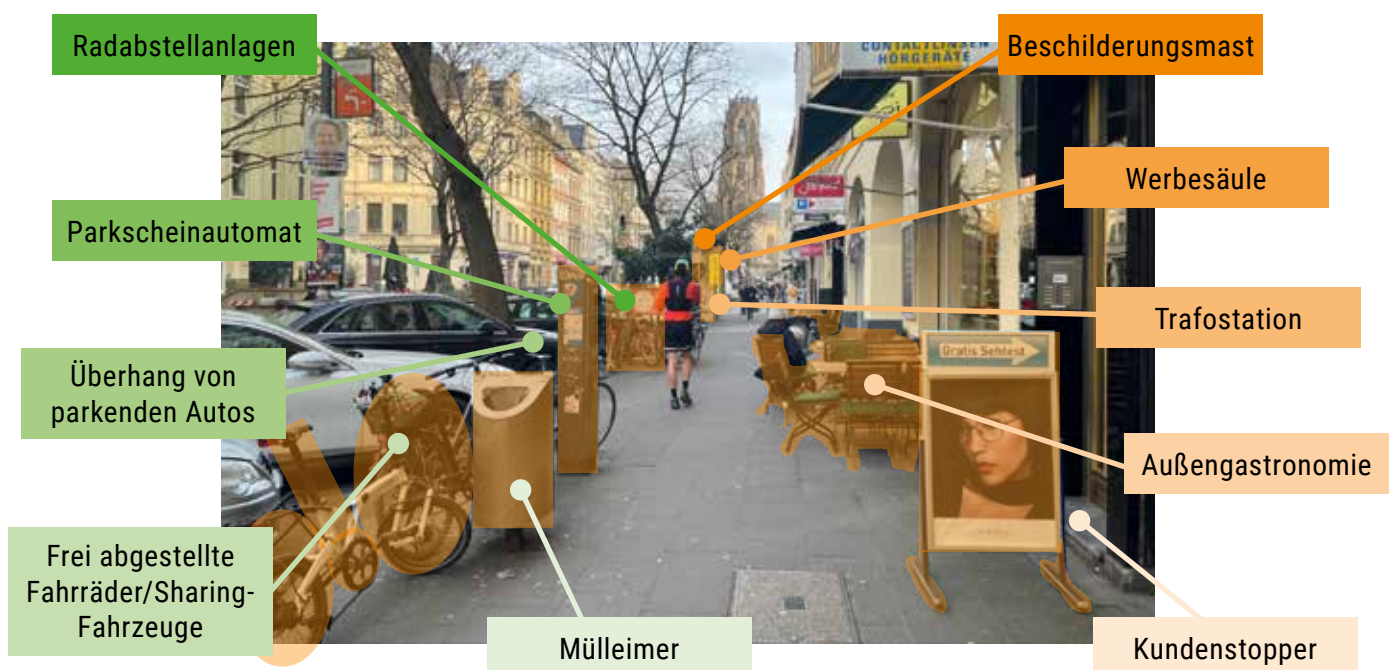
Baden-Württemberg untersucht aktuell in einem Modell- projekt, wie möglichst alle Nutzungen und Möblierungs- elemente in „Multifunktionsstreifen“ von ganz schmal bis sehr breit weggeräumt werden können, damit dem Fuß- verkehr eine freie aktive Gehfläche dauerhaft erhalten bleibt. Auch hier werden der Fußverkehr und seine Flä- chenansprüche systematisch in den Fokus gerückt und Akteure, wie z.B. die Abfallwirtschaft, sensibilisiert.

Fußverkehr braucht mehr Platz, mehr Kommunen sollten sich für das „Gehwege frei räumen“ engagieren, gute Bei- spiele sammeln und Erfahrungen teilen!

Maßnahme 5: Neue Partnerschaften stärken!

In den zunehmenden Hitzesommern wird das Zufußgehen schnell anstrengend: kein Schatten, keine Sitzgelegen- heiten, kein Wasser. Wenn wir nicht wollen, dass die Fort- bewegung zukünftig nur noch im klimatisierten Auto an- genehm möglich ist, wenn wir der alternden Bevölkerung

Gehwege als Sammelstelle für alles – Abbildung: Planungsbüro VIA eG





Blau-grüne Infrastruktur in Paris (links) und in Berlin (rechts) – Fotos: Jörg Thiemann-Linden

die Chance geben wollen, auch zu Fuß unterwegs zu sein, müssen wir unsere Straßenräume umgestalten und die Prioritäten anders setzen: Statt Parkplätzen mehr Grün, statt Abstellflächen für Fahrräder und Mikromobilität mehr Sitzgelegenheiten und Trinkwasserbrunnen. Es wird in unseren Straßenräumen heißer werden und wir müssen strategische Partnerschaften mit dem Fachbereich Grünflächen stärken!

Auch die weitgehende Versiegelung der Straßenräume wird uns zukünftig mehr Probleme bereiten: Bei den zunehmenden Starkregenereignissen müssen wir Wege finden, wie das Oberflächenwasser aufgefangen werden kann, da unsere Infrastrukturen auf diese Extremereignisse nicht ausgerichtet sind. Auch hier müssen wir umgestalten und die Prioritäten anders setzen. Es wird in den Straßenräumen nasser werden und wir müssen strategische Partnerschaften mit den Stadtwerken stärken!

Das Prinzip der 15-Minuten-Stadt wird endlich wieder intensiver diskutiert: mit enormen Auswirkungen auf den Verkehr. Wenn die Stadtplanung in den alltäglichen Funktionen wieder mehr Mischung zulässt, wenn neue Arbeitsplätze, Schulen und Kitas, Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten wieder anders skaliert und nicht mehr in Gewerbegebiete platziert werden, werden sie auch wieder zu Fuß erreichbar. Und das hilft dann im besten Fall auch dem sozialen Zusammenhalt! Auch hier müssen wir neue strategische Partnerschaften in den Fachbereichen Stadtplanung und Soziales stärken!

Gehen ist die Basis!

Geschwindigkeiten innerorts reduzieren, mehr Fußgängerüberwege anbieten, Fußverkehr gleichberechtigt be-

handeln, freie Gehflächen schaffen, mehr blau-grüne Infrastruktur bauen, neue strategische Partnerschaften stärken sind wichtige Bausteine, um die klimaschonendste, gesündeste und platzsparendste Fortbewegungsart GEHEN in den Mittelpunkt zu rücken. Auf geht's!

Andrea Fromberg, Planungsbüro VIA eG

Über die Autorin:

Andrea Fromberg ist Mitarbeiterin und Genossin des Planungsbüros VIA eG. Das Büro berät Kommunen und Bundesländer seit vielen Jahren zu Themen der nachhaltigen Mobilität mit dem Schwerpunkt Nahmobilität. Für das Zukunftsnetz Mobilität NRW führt u.a. das Planungsbüro VIA seit 2019 die Fußverkehrs-Checks durch. 2026 werden von VIA weitere Kommunen in Rheinland-Pfalz, Niedersachsen und Baden-Württemberg im Hinblick auf den Fußverkehr gecheckt.

¹ https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm, zu § 26 Fußgängerüberwege, IV. Richtlinien: „Im Übrigen wird auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) mit der Maßgabe hingewiesen, dass die in den R-FGÜ vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten sind.“, abgerufen am 26.05.2026.

Fußverkehr strategisch verankern: Wie Kommunen die Förderung dauerhaft organisieren

Der Fußverkehr rückt zunehmend in den Fokus kommunaler Mobilitätspolitik. Er ist nicht nur die umweltfreundlichste und sozial gerechteste Form der Fortbewegung, sondern trägt entscheidend dazu bei, Städte lebenswerter, sicherer und gesünder zu gestalten. Doch während einzelne Maßnahmen – neue Querungen, breitere Gehwege oder verkehrsberuhigte Bereiche – sichtbar Wirkung zeigen, bleibt eine zentrale Herausforderung: Wie gelingt es Kommunen, den Fußverkehr dauerhaft und strukturell in Verwaltung und Entscheidungsprozessen zu verankern? Hier setzen die Angebote des Zukunftsnetz Mobilität NRW, insbesondere der Fußverkehrs-Check NRW an. Die Erfahrungen zeigen: Entscheidend sind klare Verantwortlichkeiten und eine Integration des Fußverkehrs in eine Gesamtstrategie. Nur so kann der Fußverkehr vom Einzelprojekt zum strategischen Handlungsfeld werden.

Neue Routinen für eine neue Mobilität

In vielen Kommunen ist der Fußverkehr organisatorisch nicht klar verortet – er „fällt zwischen die Stühle“. Die Erfahrung aus Städten mit einer erfolgreichen Fußverkehrsförderung zeigt jedoch: Es werden eindeutige Zuständigkeiten benötigt, etwa durch die Einführung einer/eines Fußverkehrsbeauftragten, durch die Verankerung des Themas in Verkehrsabteilungen oder als Aufgabe der Mobilitätsmanager:innen. Diese Rollen sorgen dafür, dass der Fußverkehr nicht nur anlassbezogen, sondern systematisch und kontinuierlich bearbeitet wird. Eine zentrale Ansprechperson für den Fußverkehr erhöht nicht nur grundsätzlich die Sichtbarkeit für das Thema, sondern schafft auch Verbindlichkeit in der Bearbeitung, da klar ist, wer Verantwortung trägt und wer Prozesse steuert. Kommunen berichten außerdem, dass politische Unterstützung wächst, sobald die Zuständigkeiten eindeutig geregelt sind. Darüber hinaus tragen diese Rollen dazu bei, Wissen zu bündeln, Akteur:innen zu vernetzen und sicherzustellen, dass der Fußverkehr in allen relevanten Planungs- und Entscheidungsprozessen mitgedacht wird.

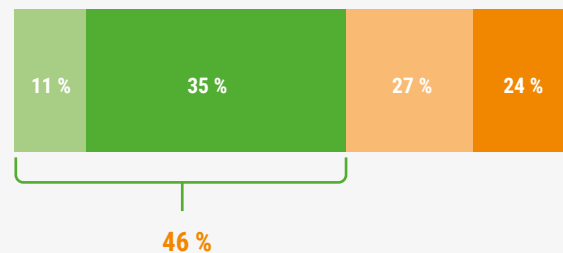
Ressortübergreifende Zusammenarbeit: das Beispiel Hennef

Die Stadt Hennef (ca. 48.100 Einwohner, Rhein-Sieg-

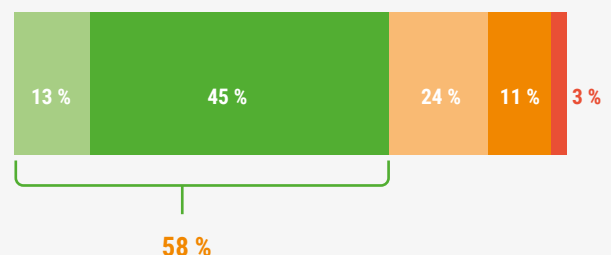
Kreis) zeigt, wie ressortübergreifende Zusammenarbeit zur Grundlage erfolgreicher Fußverkehrsförderung wird. Stadtplanung, Tiefbau, Straßenverkehrsbehörde, Umweltamt und Öffentlichkeitsarbeit arbeiten dort kontinuierlich zusammen – nicht nur projektbezogen, sondern in festen 14-tägigen Abstimmungsstrukturen. Die regelmäßige Teilnahme des Bürgermeisters stärkt die Bedeutung des Themas zusätzlich.

Der Fußverkehrs-Check hat dazu beigetragen, ...

... die Beteiligungskultur in Mobilitätsfragen innerhalb der Kommune zu stärken.



... eine fachübergreifende Zusammenarbeit beim Thema Mobilität anzustoßen.



Frage: Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zum Fußverkehrs-Check NRW zu?

- | | |
|--|---|
| ■ Stimme voll und ganz zu | ■ Stimme eher nicht zu |
| ■ Stimme eher zu | ■ Stimme gar nicht zu |
| ■ Teil, teils | |
- Werte abweichend von 100%: Weiß nicht

Diese Zusammenarbeit führt zu mehreren positiven Effekten: Sie schafft zunächst ein gemeinsames Verständnis der anstehenden Mobilitätsaufgaben, sodass alle Beteiligten dieselben Ziele verfolgen. Darüber hinaus ermöglicht sie schnellere Entscheidungen, weil Zielkonflikte frühzeitig erkannt und gemeinsam gelöst werden können. Gleichzeitig entstehen Maßnahmen, die fachlich abgestimmt und politisch tragfähig sind, da alle relevanten Perspektiven einbezogen werden. Schließlich stärkt die enge Zusammenarbeit die interne Kommunikation und sorgt dafür, dass Verantwortlichkeiten klar benannt und transparent nachvollziehbar sind.

Die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks wurden in Hennef direkt in die dort bereits bestehenden internen Abstimmungsstrukturen integriert und bilden heute die Grundlage für priorisierte Maßnahmenlisten.

In vielen Kommunen ist eine fachbereichsübergreifende systematische Abstimmung zum Thema Fußverkehr bisher nicht vorgesehen. Hier kann der Fußverkehrs-Check helfen, entsprechende Strukturen als Grundlage der weiteren Strategie aufzubauen, wie die Evaluationsergebnisse zeigen (siehe Grafik).

Integrierte Planung statt Einzelmaßnahmen

Einzelmaßnahmen sind wichtig, aber ohne strategischen Rahmen bleiben sie Stückwerk. Erfolgreiche Kommunen setzen daher auf integrierte Instrumente wie Nahmobilitätskonzepte oder Fußverkehrsstrategien. Die Fußverkehrs-Checks des Zukunftsnetz Mobilität NRW bieten einen ersten Einstieg in die Thematik.

Diese Instrumente führen zu priorisierten Maßnahmenlisten, die fachlich fundiert und politisch anschlussfähig sind. Gleichzeitig stärken sie das Problembewusstsein innerhalb der Verwaltung und zeigen auf, wo strukturelle Veränderungen notwendig sind, um den Fußverkehr langfristig zu fördern.

Kommunikation und politische Unterstützung

Fußverkehrsförderung ist ein Veränderungsprozess – und Veränderung braucht Kommunikation. Erfolgreiche Kommunen vermitteln klar, warum der Fußverkehr wichtig ist, welche Ziele verfolgt werden und welchen Nutzen die Stadtgesellschaft davon hat. Politische Unterstützung entsteht dort, wo Verwaltung transparent arbeitet, Zielkonflikte offen anspricht und Erfolge sichtbar macht. Pilotprojekte, temporäre Maßnahmen oder anschauliche

Vorher-nachher-Bilder helfen dabei, Skepsis abzubauen und Begeisterung für Veränderungen zu wecken.

Die Umverteilung von Flächen zugunsten des Fußverkehrs ist oft der sensibelste Teil des Prozesses. Sie erfordert Mut, klare Zielbilder und eine Verwaltung, die bereit ist, Konflikte auszuhalten. Die Erfahrungen aus den Fußverkehrs-Checks zeigen: Kommunen, die diesen Weg konsequent gehen, schaffen lebendige Stadträume, die von vielen Menschen genutzt und geschätzt werden.

Fazit: Fußverkehr braucht Strukturen – Kommunales Mobilitätsmanagement unterstützt den Prozess

Dauerhaft erfolgreiche Fußverkehrsförderung entsteht dort, wo Kommunen das Thema organisatorisch verankern. Dazu gehört, dass Zuständigkeiten klar geregelt sind und ressortübergreifende Zusammenarbeit fest etabliert wird. Ebenso wichtig sind integrierte Planungsinstrumente, die einen strategischen Rahmen schaffen, sowie politische Rückendeckung, die Veränderungen ermöglicht. Nicht zuletzt braucht es eine Verwaltungsspitze, die das Thema aktiv unterstützt und vorantreibt.

Mit seinem Ansatz des kommunalen Mobilitätsmanagements hilft das Zukunftsnetz Mobilität NRW Kommunen, Mobilität strategisch und fachbereichsübergreifend zu gestalten – einschließlich einer strukturierten Förderung des Fußverkehrs.

Katja Naefe

Der neue Film des Zukunftsnetz Mobilität NRW zeigt, wie Fußverkehrs-Checks wirken und welche Maßnahmen Kommunen bereits umgesetzt haben.

urlr.me/P5Fafw



Über die Autorin:

Katja Naefe ist Fachgruppenleiterin Kommunales Mobilitätsmanagement beim Zukunftsnetz Mobilität NRW. Sie berät Kommunen zu verwaltungsinternen Prozessen und ist Projektleiterin der landesweiten Fußverkehrs-Checks NRW.



Foto: [onlyyouqj/www.magnific.com](https://www.onlyyouqj.com)

Warum Fußverkehr mehr ist als Mobilität

Der Gehweg als sozialer Raum

Ob Kinder selbstständig zur Schule gehen können, ältere Menschen mobil bleiben oder Nachbarschaften lebendig sind, entscheidet sich oft auf dem Gehweg. Fußverkehr ist deshalb weit mehr als eine Frage der Mobilität – er ist eine Voraussetzung für Teilhabe, Begegnung und Lebensqualität in der Stadt.

Öffentlicher Raum bildet die räumliche Grundlage des urbanen Alltags und muss diverse Alltagsfunktionen in der Stadt erfüllen. Straßen, Gehwege und Plätze strukturieren nicht nur Bewegung durch die Stadt, sie sind Transitorte, Aufenthaltsorte und Begegnungsräume zugleich. Hier kreuzen sich alltägliche Wege, Begegnungen und unterschiedliche Formen der Nutzung. Menschen warten, beobachten, gehen zur Arbeit, sitzen auf einer Bank, begleiten Kinder oder bewegen sich einfach durch ihren Alltag. Damit ist öffentlicher Raum nicht nur eine funktionale Infrastruktur, sondern auch ein sozialer und gesellschaftlicher Raum.

Schon Jane Jacobs, eine prägende US-amerikanische Stadtforscherin, beschrieb 1961 in ihrem Buch „The Death and Life of Great American Cities“ Straßen und Gehwege nicht als Restflächen neben dem Verkehr, sondern als Grundlage urbanen Zusammenlebens. Stadt entsteht dort, wo Menschen sich im öffentlichen Raum bewegen, einander sehen und alltägliche Interaktionen möglich werden. Kleine Begegnungen schaffen Vertrauen, Orientierung und soziale Präsenz. Diese Perspektive ist bis heute relevant – gerade weil Debatten über Fußverkehr häufig auf Infrastruktur, Erreichbarkeit oder Verkehrssicherheit reduziert werden. Dabei zeigt sich gerade am Fußverkehr, wie inklusiv eine Stadt tatsächlich ist. Wer zu Fuß unter-

wegs ist, erlebt die Qualität öffentlicher Räume unmittelbar.

Öffentlicher Raum als soziale Infrastruktur

Öffentlicher Raum gehört zu den wenigen Orten in der Stadt, an denen Menschen unabhängig von Alter, Einkommen oder Hintergrund aufeinandertreffen. Gerade dort begegnen sich Menschen, die sich sonst im Alltag oft nicht begegnen würden. Für viele Menschen sind Gehwege, Straßen und Plätze zentrale Orte des Alltags: Jugendliche treffen dort Freund:innen, ältere Menschen beobachten das Leben im Quartier, Familien bewegen sich zwischen Schule, Einkaufen und Freizeit. Für Menschen ohne private Freiräume oder wohnungslose Personen wird der öffentliche Raum oft noch grundlegender. Gerade Räume ohne Konsumzwang werden in Städten immer seltener und deshalb auch immer wichtiger.

Unterschiedliche Gruppen haben dabei unterschiedliche Anforderungen an den Stadtraum. Für ältere Menschen können Sitzmöglichkeiten oder Schatten darüber entscheiden, ob Wege überhaupt zurückgelegt werden können. Für Kinder ist wichtig, ob sie sich selbstständig und sicher bewegen können. Jugendliche brauchen Orte, an denen sie sich aufhalten können, ohne etwas konsumieren zu müssen oder permanent kontrolliert zu werden. Menschen mit Rollator oder Kinderwagen sind auf gut ausgebaute Wege ohne Hindernisse angewiesen. Aber auch Ausstattungen wie öffentliche Toiletten, Wasserspender, Begrünung oder gute Beleuchtung können ausschlaggebend dafür sein, ob öffentliche Räume als nutzbar und angenehm empfunden werden.

Teilhabe beginnt auf dem Gehweg

Nicht alle Menschen nutzen die Stadt auf die gleiche Weise. Gute öffentliche Räume berücksichtigen unterschiedliche Lebensrealitäten und Alltagspraktiken. Das zeigt sich besonders bei der Frage selbstständiger Mobilität. Die Stadt wird noch immer häufig entlang standardisierter Mobilitätsmuster geplant, wie z.B. dem direkten Weg zwischen Wohnen und Arbeiten. Alltagsperspektiven wie Care-Arbeit, Begleitwege oder die Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Einschränkungen geraten dabei schnell in den Hintergrund.

Ob Kinder allein zur Schule gehen können, ältere Menschen eigenständig einkaufen oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen unabhängig am öffentlichen Leben teilnehmen können, hängt stark von der Qualität der Gehwege ab. Kurze Wege, sichere Querungen, Orientierung, breite barrierefreie Gehwege oder Sitzmöglichkeiten sind deshalb keine Nebensächlichkeiten, sondern Voraussetzungen für Teilhabe. Denn die Möglichkeit, sich eigenständig durch die Stadt zu bewegen, ist besonders für Kinder oder ältere Menschen ein wichtiger Teil gesellschaftlicher Teilhabe. Gute Gehwege schaffen Eigenständigkeit und ermöglichen spontane Begegnungen und soziale Kontakte.

Sicherheit und Aufenthaltsqualität

Eng damit verbunden ist die Frage nach der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Orte. Sicherheit im öffentlichen Raum wird von unterschiedlichen Menschen unterschiedlich wahrgenommen. Faktoren wie Geschlecht, Alter oder Alltagserfahrungen beeinflussen stark, ob sich Räume zugänglich und angenehm anfühlen.

Dabei entsteht Sicherheit nicht allein durch technische Maßnahmen oder vollständige Ausleuchtung. Öffentliche Räume funktionieren besonders gut dort, wo Belebtheit und vielfältige Nutzung entstehen. Gute Sichtbeziehungen, Orientierung und belebte Erdgeschosse tragen häufig stärker zum Sicherheitsempfinden bei als reine Kontrollmaßnahmen. Zugleich benötigen verschiedene

Gruppen jeweils ein unterschiedliches Maß an Öffentlichkeit. Jugendliche suchen beispielsweise teilweise bewusst Räume, die weniger stark reguliert sind.

Aufenthaltsqualität bedeutet deshalb mehr als sichere Wege. Entscheidend sind Orientierung, Nutzungsvielfalt, Aufenthaltsmöglichkeiten und Räume, die unterschiedliche Bedürfnisse zulassen.

Straßen und Gehwege als Orte des Zusammenlebens

Die Qualität öffentlicher Räume entscheidet darüber, wer sich wie durch die Stadt bewegt, sich wo aufhält und am öffentlichen Leben teilnehmen kann. Damit vielfältige Nutzungen und urbanes Leben entstehen können, braucht es gute Planung: wohnungsnaher Infrastruktur, barrierefreie Wege, Aufenthaltsqualität und öffentliche Räume, die unterschiedliche Lebensrealitäten mitdenken.



„Straßen und Gehwege sind nicht nur Restflächen zwischen Verkehrsflächen und privaten Räumen, sondern Orte des alltäglichen Zusammenlebens.“

Jane Jacobs' Beobachtung ist bis heute aktuell: Straßen und Gehwege sind nicht nur Restflächen zwischen Verkehrsflächen und privaten Räumen, sondern Orte des alltäglichen Zusammenlebens. Damit Städte lebenswert und inklusiv funktionieren, braucht es Planung, die öffentliche Räume nicht nur als Infrastruktur versteht, sondern als soziale Grundlage urbanen Lebens

Dr. Mary Dellenbaugh-Losse

Über die Autorin:

Dr. Mary Dellenbaugh-Losse ist Stadtforscherin, Beraterin und Autorin sowie Gründerin des Berliner Büros Urban Policy. Ihre Arbeitsschwerpunkte sind soziale Inklusion, Bürger:innenbeteiligung, Gender Planning sowie die Gestaltung lebenswerter und gerechter Städte. Sie begleitet Kommunen bei Fragen der Stadtentwicklung, Teilhabe und sozialen Innovation.

Zahlen – Daten – Fakten

Fußverkehr: Mehr als Mobilität



Gesundheit beginnt auf dem Gehweg

Alltagsbewegung ist eine der niedrigschwelligsten Formen der Prävention.

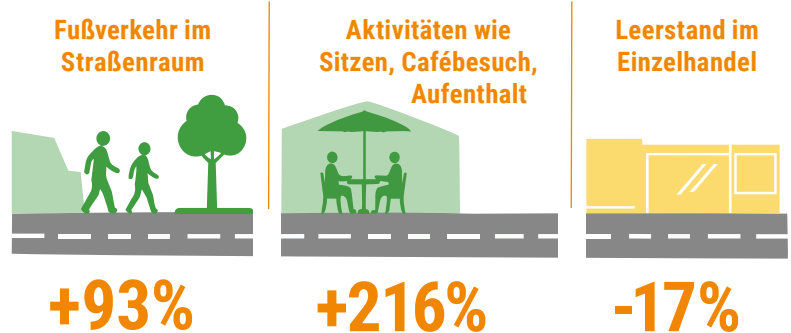
Eine sitzende Gesellschaft verursacht langfristig hohe gesundheitliche Folgekosten. Fußverkehrsförderung setzt genau im Alltag an: nicht als Sportprogramm, sondern als bewegungsaktivierende Infrastruktur vor der Haustür. Die WHO stellt mit HEAT ein Instrument bereit, um gesundheitliche und volkswirtschaftliche Effekte von mehr Gehen und Radfahren abzuschätzen.

Quelle: www.who.int/tools/heat-for-walking-and-cycling

Gute Gehwege – starke Innenstädte

Attraktive Straßenräume sind Standortpolitik. Untersuchungen aus London zeigen: Wo Straßen für Menschen aufgewertet wurden, stiegen Fußverkehr, Aufenthalt und lokale wirtschaftliche Aktivität deutlich.

Quelle: www.tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/economic-benefits-of-walking-and-cycling

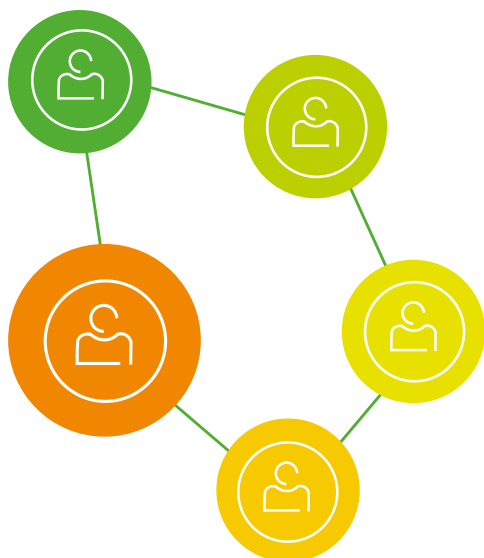


Der Gehweg als Klimaanpassung

Fußverkehr braucht angenehme Räume. Bäume, Schatten, Entsiegelung und kurze Wege machen Straßen auch an heißen Tagen nutzbar. Das Bundesumweltministerium beschreibt Fußverkehr als besonders energieeffiziente, leise und ressourcenschonende Mobilitätsform.

Quelle: www.bundesumweltministerium.de/projekt/handlungsleitfaden-fuer-fussverkehrsstrategien





Gehen fördert Zusammenhalt

Fußverkehr ist soziale Infrastruktur. Wege zu Fuß schaffen Gelegenheiten für Begegnung, Orientierung und Teilhabe. Auch die Strategie der Bundesregierung gegen Einsamkeit betont, dass öffentliche Infrastruktur, Freizeitgelegenheiten und Mobilitätsangebote im Wohnumfeld Einsamkeitsrisiken senken können.

Quelle: www.bmbfsfj.bund.de/bmbfsfj/service/publikationen/strategie-der-bundesregierung-gegen-einsamkeit-234582

Oft wirken die kleinen Dinge zuerst

Fußverkehrsförderung muss nicht immer mit großen Umbauten beginnen. Direkte Wege, sichere Querungen, Sitzgelegenheiten und kurze Wartezeiten entscheiden im Alltag darüber, ob Menschen gern zu Fuß gehen. Diese Punkte lassen sich gut mit den Praxisbeiträgen im Heft verbinden.

Quellen: Southworth, Michael (2005): *Designing the Walkable City*. In: *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), S. 246–257. Zusätzlich: *Faktensammlung Fußverkehr, redaktionelle Arbeitsgrundlage*.



sichere Querungen ☒



direkte Wege ☒



kurze Ampelwartezeiten ☒



Sitzgelegenheiten ☒

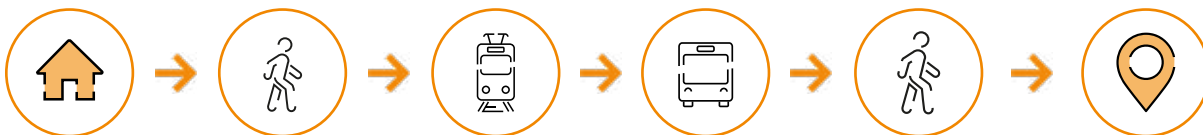


Schatten und Begrünung ☒



gute Gehwegbreiten ☒

Jeder Weg mit Bus und Bahn beginnt zu Fuß



Fußverkehr ist das Bindeglied des Umweltverbundes. Gute Gehwege entscheiden darüber, ob Haltestellen erreichbar, Wegeketten bequem und Alternativen zum Auto alltagstauglich sind. Das Umweltbundesamt bezeichnet Fußverkehr als unterschätzten Baustein der Mobilität und verweist auf bessere Erfassung, Erreichbarkeit und Suffizienz als zentrale Themen.

Quellen: www.umweltbundesamt.de/themen/fussverkehr-ein-unterschaetzter-baustein-der

Netze als Schlüssel zur Nahmobilität

Rückblick auf die AGFS-Fachtagung 2026

Leistungsfähige, sichere und durchgängige Wege sind die Grundlage dafür, dass Menschen ihre alltäglichen Wege selbstverständlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Genau hier setzte die AGFS-Fachtagung am 26. Februar 2026 in Essen an: Unter dem Titel „Netze als Schlüssel zur Nahmobilität“ diskutierten Fachleute aus Verwaltung, Planung, Politik und Wissenschaft, wie aus einzelnen Maßnahmen ein funktionierendes Gesamtsystem entstehen kann.

Mehr als 300 Teilnehmende nutzten die Tagung, um Erfahrungen auszutauschen, konkrete Lösungsansätze zu diskutieren und neue Impulse für die kommunale Praxis mitzunehmen.

Vom Einzelprojekt zum verlässlichen Netz

Die zentrale Erkenntnis der Tagung ist klar: Einzelne gute Wege reichen nicht aus. Erst durchgängige und verlässlich nutzbare Netze ermöglichen eine alltagstaugliche Nahmobilität. Dabei geht es um weit mehr als Infrastruktur – entscheidend ist das Zusammenspiel aus sicheren Querungen, verständlicher Wegweisung und möglichst wenigen Unterbrechungen.

Im Plenum und in drei Fachforen wurde deutlich, wie vielfältig die Herausforderungen sind – und wie unterschiedlich die Lösungsansätze sein können. Damit wurde deutlich: Erfolgreiche Netze entstehen nicht allein durch Planung, sondern durch das Zusammenspiel technischer, sozialer und stadtentwicklerischer Faktoren.

Leitfaden als neues Werkzeug für Kommunen

Auf der Tagung kündigte die AGFS NRW einen erweiterten Leitfaden zur Planung von Fuß- und Radverkehrsnetzen an. Er soll Kommunen künftig dabei unterstützen, Netze systematisch zu entwickeln und weiter auszubauen – von der Analyse über die Planung bis zur Umsetzung. Damit stellt die AGFS NRW ein praxisnahes Instrument in Aussicht, das den Transfer von Wissen in konkrete Maßnahmen erleichtern soll.

Austausch als Motor für Fortschritt

Neben den inhaltlichen Impulsen war die Fachtagung vor allem eines: eine Plattform für Austausch und Vernetzung. In Gesprächen, Foren und Pausen entstanden neue Kontakte und Ideen, die über die Veranstaltung hinauswirken. Der gemeinsame Nenner: Kommunen stehen vor ähnlichen Herausforderungen – und kommen gemeinsam schneller voran, wenn sie Erfahrungen teilen und voneinander lernen.

Fazit

Die AGFS-Fachtagung 2026 hat deutlich gemacht, dass die Zukunft der Nahmobilität in durchgängigen Netzen liegt. Der Weg dorthin ist anspruchsvoll, aber klar: Planung, Qualität und konsequente Umsetzung müssen Hand in Hand gehen. Die Tagung hat hierfür nicht nur Leitlinien und Werkzeuge geliefert, sondern vor allem eines gestärkt: den gemeinsamen Anspruch, Nahmobilität vor Ort sichtbar und spürbar zu verbessern.

Norbert Schläger/Redaktion nahmobil



In den Fachforen diskutierten die Teilnehmenden konkrete Herausforderungen und Lösungsansätze für die Planung und Umsetzung von Fuß- und Radverkehrsnetzen.



Die sechs Kernbotschaften der AGFS-Fachtagung 2026 verdeutlichen, worauf es bei der Entwicklung leistungsfähiger Fuß- und Radverkehrsnetze ankommt. – Fotos: Dirk Baumbach/AGFS NRW



Gemeinsam Lösungen entwickeln: In den Workshops auf Kreisebene bearbeiten Kommunen, Kreise und Fachbehörden konkrete Fragestellungen aus der Praxis. – Foto: AGFS NRW/P.3 Agentur

Workshops auf Kreisebene: Gemeinsam Lösungen vor Ort entwickeln

Die AGFS NRW bringt Kommunen, Kreise und Fachbehörden an einen Tisch

Die Umsetzung von Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr scheitert selten am fehlenden Willen. Häufig sind es unterschiedliche Zuständigkeiten, Fragen des Straßenverkehrsrechts (StVO) oder Abstimmungsbedarfe zwischen Kreisen, Kommunen und Fachbehörden, die Projekte verzögern. Genau hier setzt das Format „Kreisworkshops zur StVO“ der AGFS NRW an.

Statt Vorträgen und Diskussionen in großer Runde stehen konkrete Fragestellungen aus der Praxis im Mittelpunkt. Vertreterinnen und Vertreter von Kreisen, kreisangehörigen Kommunen, Straßenverkehrsbehörden und weiteren Akteur:innen arbeiten gemeinsam an realen Fällen aus ihrer Region. Ziel ist es, Herausforderungen frühzeitig zu erkennen, unterschiedliche Perspektiven zusammenzubringen und tragfähige Lösungen zu entwickeln.

Das Format richtet sich gezielt an die Kreise als AGFS-Mitglieder. Eingeladen sind ausdrücklich auch die kreisangehörigen Kommunen, damit Erfahrungen, Informationen und gute Lösungen in die Fläche getragen werden und die Zusammenarbeit vor Ort gestärkt wird.

Umsetzung gemeinsam denken

Die Workshops greifen einen zentralen Gedanken der AGFS-Umsetzungsinitiative auf: Gute Lösungen entstehen

dort, wo Planung, Verkehrsrecht und Umsetzung frühzeitig zusammenarbeiten. Durch den direkten Austausch erhalten Kommunen Unterstützung bei aktuellen Projekten und profitieren von den Erfahrungen anderer Beteiligter. Gleichzeitig stärken die Workshops die Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltungen und fördern das Verständnis für die jeweiligen Aufgaben und Rahmenbedingungen. Nach der erfolgreichen Premiere im vergangenen Jahr wurde das Format im April 2026 in der StädteRegion Aachen fortgesetzt. Ein wichtiges Ergebnis war dabei die gemeinsame Empfehlung aller Beteiligten, die Workshops künftig eigenständig auf Kreisebene fortzuführen. Mit dem Kreis Lippe fand im Juni 2026 bereits ein weiterer Workshop statt. Weitere Veranstaltungen sind in Vorbereitung, unter anderem im Hochsauerlandkreis.

Unterstützung für Kommunen und Kreise

Mit den Workshops auf Kreisebene erweitert die AGFS NRW ihr Unterstützungsangebot speziell für ihre Mitgliedskreise. Das Format verbindet fachlichen Austausch mit konkreter Projektarbeit und trägt dazu bei, die Umsetzung von Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr vor Ort zu beschleunigen.

Norbert Schläger/Redaktion nahmobil



Nina Mertens

Nina Mertens leitet das Referat Breitensport in der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen. Sie beschäftigt sich mit Gesundheitsförderung, Prävention und der Frage, wie bewegungsfreundliche Lebensräume geschaffen werden können.

Foto: Staatskanzlei NRW

Gesundheit ist auch eine Frage der Infrastruktur

Nina Mertens über Bewegung, Prävention und die Rolle der Kommunen

nahmobil: Wir leben zunehmend in einer sitzenden Gesellschaft. Welche Folgen hat Bewegungsmangel heute konkret für Gesundheit, Lebensqualität und gesellschaftliche Teilhabe?

Ja, das stimmt. Sitzen ist ein anerkannter Risikofaktor für die Entstehung von Krankheiten. Es zeigt sich, dass die Sitzzeiten über die Jahre stetig zunehmen. Laut einer DKV-Studie aus 2025 sitzen wir durchschnittlich über zehn Stunden pro Werktag. Die Folgen von Inaktivität wirken ganzheitlich auf den Organismus: Beispielsweise verlangsamen sich zentrale Funktionen, wie Durchblutung, Stoffwechsel und Sauerstoffaufnahme. Durch fehlende Bewegungsreize werden weniger Botenstoffe ausgeschüttet, was Konzentration, Gedächtnis und kognitive Entwicklung beeinträchtigt. Lange Zeiten der Passivität wirken zudem negativ auf die Muskulatur und den Bewegungsapparat. Fehlhaltungen oder Rückenschmerzen sind oft die Folge.



„Bewegung ist also der Schlüssel zu Mobilität, Teilhabe und Selbstwirksamkeit.“

Gesundheitliche Beschwerden wie diese mindern die Lebensqualität und Leistungsfähigkeit und begünstigen langfristig chronische Erkrankungen. Deshalb ist es wichtig, Sitzzeiten durch Bewegung zu ersetzen. Die Förderung von Alltagsaktivität, etwa zu Fuß oder mit dem Rad, ist ein erster Schritt zu mehr Bewegung. Wer sich regelmäßig bewegt, noch dazu in der Gemeinschaft, bleibt länger fit und fühlt sich wohler. Sich zu bewegen ist ein menschliches Grundbedürfnis und macht Spaß. Bewegung ist also der Schlüssel zu Mobilität, Teilhabe und Selbstwirksamkeit.

Die Förderung von Alltagsaktivität, etwa zu Fuß oder mit dem Rad, ist ein erster Schritt zu mehr Bewegung. Wer sich regelmäßig bewegt, noch dazu in der Gemeinschaft, bleibt länger fit und fühlt sich wohler. Sich zu bewegen ist ein menschliches Grundbedürfnis und macht Spaß. Bewegung ist also der Schlüssel zu Mobilität, Teilhabe und Selbstwirksamkeit.

Bei der Bewegungsförderung müssen wir zwei Ebenen betrachten: das Verhalten der Menschen und die Rahmenbedingungen vor Ort. Bezogen auf das persönliche Bewegungsverhalten der Menschen wissen wir, dass dieses

Gesundheit wird häufig als individuelles Verhaltensthema diskutiert. Warum ist Bewegung aus Ihrer Sicht auch eine Frage von Infrastruktur und Alltagsumgebung?

Bei der Bewegungsförderung müssen wir zwei Ebenen betrachten: das Verhalten der Menschen und die Rahmenbedingungen vor Ort. Bezogen auf das persönliche Bewegungsverhalten der Menschen wissen wir, dass dieses

maßgeblich bestimmt wird durch bewegungsbezogenes Wissen, individuelle Fähigkeiten, Motivation sowie soziale und wirtschaftliche Faktoren. Zum anderen hängt Bewegungsverhalten davon ab, welche Bewegungsgelegenheiten in den Lebenswelten (z.B. Schule, Arbeit, Wohnumfeld) vorhanden sind. (Infra-) Strukturelle Rahmenbedingungen und örtliche Gegebenheiten prägen entscheidend das Bewegungsverhalten. Bewegung und Bewegungsverhalten können damit nicht allein dem persönlichen Verantwortungsbereich eines Menschen zugeschrieben werden, sondern sind durch bewegungsfreundliche Lebensräume dort zu gestalten, wo Menschen einen Großteil ihrer Zeit verbringen. Wir brauchen also eine Umgebung, die zu Bewegung einlädt.



„Bewegungsräume dienen weit mehr als nur dem körperlichen Training; sie fungieren als soziale Lernräume.“

Welche Rolle spielen Kommunen dabei, gesundheitsfördernde Lebensräume zu schaffen – gerade mit Blick auf Einsamkeit, eine alternde Gesellschaft und soziale Teilhabe?

Im Sinne der Gesundheitsförderung und Prävention stellen Kommunen relevante Lebenswelten bzw. Settings dar, in denen bewegungsförderliche oder -hemmende Verhältnisse und damit bestimmte Rahmenbedingungen das Bewegungsverhalten der Menschen beeinflussen. Kommunen haben also eine entscheidende Rolle in der Förderung von Gesundheit und Bewegung, insbesondere für Menschen, die von Bewegungsmangel oder sozialer Ausgrenzung besonders betroffen sind. Hierzu zählen insbesondere Menschen mit Einsamkeitserleben, Menschen in schwierigen Lebenslagen oder sozial benachteiligte Menschen. Wichtig sind daher barrierefreie und chancengerechte Bewegungsmöglichkeiten und -räume, die die Menschen wirkungsvoll dazu anregen, körperlich aktiv zu werden.

Welche konkreten Maßnahmen können Städte und Gemeinden umsetzen, um Alltagsbewegung wirksam zu fördern?

Besonders wirksam sind Maßnahmen, wenn sie verschiedene Ansätze miteinander verbinden: eine bewegungsfreundliche Infrastruktur, wie der Bau von Radwegen, Spielplätzen und Parks, Informationen und Kampagnen

sowie politische Unterstützung, z.B. in Form der Ehrenamtsförderung, sowie passende Bewegungsangebote vor Ort, wie z.B. Sport im Park.

Exemplarisch können konkrete Maßnahmen die Schließung von Straßenabschnitten, die Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen, die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur, die bewegungsfreundliche Schulhofgestaltung oder die Begrünung und bessere Beleuchtung von Straßen betreffen.

Ebenso laden multifunktionale und barrierefrei gestaltete Parkanlagen ganz von selbst zu mehr Bewegung ein und tragen auch zu einer generationenübergreifenden Begegnung bei.

Kommunen sollten daher grundsätzlich der Frage nachgehen, wie sich die Menschen im Quartier bewegen: Was unterstützt oder hindert Menschen daran, sich zu bewegen? Welche (Zugangs-)Barrieren bestehen im Quartier? Potenzielle Interventionsbereiche einer Kommune betreffen üblicherweise Bereiche wie Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung, öffentliche Freiflächen- und Grünraumentwicklung, Stadterneuerung und -entwicklung, Gebäude- und Wohnumweltgestaltung sowie kommunale Sportentwicklung.

Viele Kommunen stehen unter finanziellem und organisatorischem Druck. Warum lohnt es sich trotzdem, in bewegungsfreundliche öffentliche Räume zu investieren?

Aktive Mobilität erfordert nicht per se kostspielige Maßnahmen und teure Großprojekte. Beleuchtete Freizeitanlagen, Schilder an Treppen oder Aufzügen (Nudging), fuß- und fahrradfreundliche Stadtplanungen, Trimm-dich-Pfade oder die Öffnung von Schulhöfen reichen beispielsweise, um die Menschen vor Ort kosteneffizient in Bewegung zu bringen.

Grundsätzlich sind Maßnahmen einer Kommune, die Bewegung stimulieren und körperliche Aktivität steigern, eine lohnende Investition im Bereich der Gesundheitsförderung und Prävention. Indem Krankheiten vorgebeugt

oder hinausgezögert werden, führen die Ausgaben nachweislich zu einer Einsparung im Bereich der Gesundheits- und Sozialausgaben.

Ebenso erhöhen bewegungseinladende Infrastrukturen die Standortattraktivität.

Eine fuß- und fahrradfreundliche Umgebung wertet ganze Quartiere auf. Unsere Lebensqualität hängt schließlich auch davon ab, wie wir unseren Lebensraum gestalten.

Bewegungsräume dienen weit mehr als nur dem körperlichen Training; sie fungieren als soziale Lernräume. Durch gemeinsames Bewegen und Spielen entwickeln Menschen soziale Kompetenzen, Empathie und Miteinander. Solche Orte überwinden Kommunikationsbarrieren und stärken das Gemeinschaftsgefühl sowie die Integration innerhalb eines Quartiers.



„Wir brauchen also eine Umgebung, die zu Bewegung einlädt.“

Wenn Kommunen in Nordrhein-Westfalen bewegungsfördernde Infrastruktur ab sofort konsequent mitdenken würden: Woran würden Bürgerinnen und Bürger das in zehn Jahren konkret im Alltag merken?

Die Menschen würden die aktive Mobilität konsequent umgesetzt und selbstverständlich in den Alltag integriert erleben. Das schließt den Abbau von Barrieren und offene Zugänge zu niedrigschwelligen Bewegungs- und Aufenthaltsangeboten ein. Ich denke z.B. an flächendeckende Erholungs- und Bewegungsorte, gut vernetzte und sichere Wege zur Schule, zur Arbeit und zu den Gebieten der Nahversorgung, schnell erreichbare Naherholungsgebiete, begrünte Gebäude und Flächen.

Das Interview führte Julia Groth/Redaktion nahmobil



„Aktive Mobilität erfordert nicht per se kostspielige Maßnahmen und teure Großprojekte.“

Wo sehen Sie die Aufgabe des Landes Nordrhein-Westfalen? Wie kann das Land Kommunen dabei unterstützen, gesundheitsfördernde und bewegungsfreundliche Räume stärker mitzudenken?

Das Land kann wichtige Impulse setzen, indem es über Master- und Aktionspläne Handlungsfelder beschreibt, Ziele definiert und diese mit entsprechenden Fördermitteln hinterlegt. So können Modellprojekte, kommunale Maßnahmen und weitere Förderangebote finanziell unterstützt werden. Darüber hinaus fördert das Land den fachlichen Austausch und Wissenstransfer, etwa durch ressortübergreifende Arbeitsgruppen und Netzwerke, digitale Planungshilfen, Leitfäden und Fachveranstaltungen. Damit erhalten Kommunen wichtige Unterstützung bei der Entwicklung gesundheitsfördernder und bewegungsfreundlicher Lebensräume.

Unterstützung für Kommunen

Ausgewählte Förderprogramme und Initiativen des Landes NRW

Strategien und Programme

- Aktionsplan zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz
- Masterplan Umwelt und Gesundheit

Förderprogramme

- Nahmobilität (FöRi-Nah)
- Inklusion vor Ort
- Soziale Stadt

Planungshilfen und Wissenstransfer

- StadtRaumMonitor
- Impulsgeber Bewegungsförderung
- Leitfäden wie „Gesunde Stadt“
- Fachveranstaltungen, Netzwerke und Arbeitsgruppen

Die Liste ist nicht abschließend. Weitere Informationen finden Kommunen auf den Seiten der zuständigen Landesministerien und Fördergeber.

Nachhaltige und integrierte Verkehrs- und Straßenplanung umsetzen

Berufsbegleitender Zertifikatslehrgang zur Fachkraft für kommunale Verkehrsplanung an der TH Köln



Teilnehmende bearbeiten als Kleingruppe eine Straßenplanung.
– Foto: TH Köln

Eine nachhaltige Straßen- und Verkehrsplanung verbessert das Mobilitätsangebot und steigert die Aufenthalts- und Lebensqualität in Städten und Gemeinden. Vor allem Planungen und Maßnahmen zur Stärkung des nicht motorisierten Verkehrs, auch des elektrisch unterstützten, und des öffentlichen Personennahverkehrs sind dabei von entscheidender Bedeutung.

Gleichzeitig steigen die Anforderungen an Fachkräfte im Bereich der Verkehrs- und Straßenplanung: Gefragt sind interdisziplinäres Wissen sowie die Fähigkeit, komplexe Projekte effizient zu steuern und unterschiedliche Interessen zusammenzuführen.

Der berufsbegleitende Zertifikatslehrgang „Fachkraft für kommunale Verkehrsplanung“ an der TH Köln bereitet gezielt auf diese Herausforderungen vor und vermittelt ein übergreifendes Verständnis der integrierten Straßen- und Verkehrsplanung. Fachkräfte lernen, wie sie verkehrsbezogene Infrastruktur- und Planungsprojekte unter Berücksichtigung der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen effizient einordnen, betreuen und steuern können. In drei Planungswerkstätten vertiefen die Teilnehmenden ihr Wissen, analysieren reale Situationen anhand von Plänen und Kartenmaterial und entwickeln gemeinsam in Kleingruppen ein städteplanerisches und verkehrliches Gesamtkonzept.



Teilnehmer:innen tauschen sich zu einer Quartiersplanung aus.
– Foto: TH Köln

Kontinuierliche Weiterentwicklung des Lehrgangs

„Wir entwickeln den Lehrgang inhaltlich kontinuierlich weiter, um aktuelle Themen und Anforderungen aus der Praxis gezielt aufzugreifen.“, erklärt Prof. Dr.-Ing. Isabelle Dembach, wissenschaftliche Leitung des Lehrgangs. Des Weiteren sind bei der nächsten Durchführung des Lehrgangs neben Mitarbeitenden aus den städtischen und kommunalen Verwaltungen auch Personen aus anderen öffentlichen und privaten Unternehmen wie Verkehrsbetrieben oder Ingenieurbüros herzlich willkommen. „Mit der Öffnung wird Raum für den Austausch zwischen den verschiedenen Rollen geschaffen und das gegenseitige Verständnis gestärkt“, so Prof. Dr.-Ing. Isabelle Dembach. Darüber hinaus wurde die Struktur des Lehrgangs flexibilisiert: Die Themenschwerpunkte „Verkehrsplanung“ und „Straßenplanung“ können erstmals auch einzeln belegt werden.

Lisa Bittner, Prof. Dr.-Ing. Isabelle Dembach/TH Köln

Ankündigung:

Der nächste Durchgang des Lehrgangs findet vom 09.10.2026 bis zum 26.06.2027 an der TH Köln (Campus Südstadt) statt und ist auf maximal 20 Teilnehmende begrenzt. Anmeldeschluss ist der 09.09.2026.

Fünf Perspektiven auf die Nahmobilität in NRW

Das neue Präsidium der AGFS NRW über Chancen, Herausforderungen und die Mobilität von morgen



Möchte Mobilität stärker vom Menschen als vom Verkehrsmittel her denken. Martina Förster-Teutenberg, Bürgermeisterin der Stadt Lünen – Foto: Stadt Lünen

Großstadt oder ländlicher Raum, Kreis oder Kommune: Die Mitglieder des neuen Präsidiums der AGFS NRW bringen unterschiedliche Erfahrungen und Perspektiven mit. Für die nahmobil haben wir sie nach ihrer Motivation, ihren Zielen für die kommenden Jahre und ihrer Sicht auf die Zukunft der Nahmobilität gefragt. Die Antworten zeigen gemeinsame Herausforderungen – und spannende Unterschiede.

nahmobil: Was hat Sie motiviert, Verantwortung im Präsidium der AGFS NRW zu übernehmen?

Karola Voß, Bürgermeisterin der Stadt Ahaus: „Ich arbeite gerne mit, um Dinge zu verbessern und nach vorne zu bringen – insbesondere an der Weiterentwicklung nachhaltiger und lebenswerter Städte.“

Martina Förster-Teutenberg, Bürgermeisterin der Stadt Lünen: „Mich motiviert der Wunsch, nicht nur in meiner eigenen Stadt etwas zu bewegen, sondern auch landesweit Impulse zu setzen.“

Wenn Sie an die Mobilität von morgen in NRW denken: Welcher Impuls ist Ihnen besonders wichtig?

Martina Förster-Teutenberg: „Für mich ist der wichtigste Impuls, Mobilität konsequent vom Menschen her zu denken – nicht vom Verkehrsmittel.“

Michael Stickeln, Landrat des Kreises Höxter: „Wir müssen es schaffen, die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen finanzierbar und klimaschonend zu gestalten. Das ist eine große Herausforderung, insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels.“

Welche Herausforderungen sehen Sie für die Nahmobilität in den kommenden Jahren?

Frank Meyer, Oberbürgermeister der Stadt Krefeld: „Die angespannte finanzielle Lage vieler Kommunen wird eine der größten Herausforderungen der kommenden Jahre sein – ebenso wie die Gewinnung qualifizierter Fachkräfte.“

Dr. Christian Schulze Pellengahr, Landrat des Kreises Coesfeld: „Die AGFS NRW wird in den kommenden Jahren vor allem die Aufgabe fordern, die Mobilitätswende trotz knapper Flächen, begrenzter kommunaler Haushalte und nach wie vor langer Planungsprozesse weiter konsequent voranzubringen.“



Setzt auf Erfahrungsaustausch und erfolgreiche Ideen aus der Fahrradstadt Ahaus. Karola Voß, Bürgermeisterin der Stadt Ahaus – Foto: Stadt Ahaus



Bringt die Perspektive des ländlichen Raums ins Präsidium ein.
Michael Stickeln, Landrat des Kreises Höxter – Foto: Irina Jansen



Sieht Nahmobilität als zentralen Baustein moderner Stadtentwicklung.
Frank Meyer, Oberbürgermeister der Stadt Krefeld – Foto: Stadt Krefeld, Presse und Kommunikation



Setzt auf Vernetzung und praxisnahe Lösungen für Kommunen.
Dr. Christian Schulze Pellengahr, Landrat des Kreises Coesfeld
 – Foto: Kreis Coesfeld

Wo sehen Sie die größten Chancen?

Frank Meyer: „Gerade im Fußverkehr können wir in den nächsten Jahren deutliche Fortschritte erzielen.“

Dr. Christian Schulze Pellengahr: „Eine große Chance liegt im starken Netzwerk der AGFS NRW: Kommunen können voneinander lernen und praxiserprobte Lösungen übernehmen.“

Was möchten Sie aus Ihrer Kommune in die Arbeit der AGFS NRW einbringen?

Karola Voß: „In Ahaus hat fast jeder ein Rad. Ahaus liegt direkt an der niederländischen Grenze. Von dort haben wir beispielsweise die Radknotenpunkte – markierte Punkte in der Radverkehrswegweisung – übernommen. Solche Erfahrungen geben wir gerne weiter!“

Michael Stickeln: „Mobilität – und damit auch der Radverkehr – findet im ländlichen Raum unter ganz anderen Vorzeichen statt als in urbanen Ballungsgebieten. Diese Perspektive möchte ich auch im Präsidium der AGFS NRW vertreten.“

So unterschiedlich ihre Herausforderungen und Ausgangssituationen auch sind: Alle Mitglieder des neuen Präsidiums verbindet der Wunsch, die Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen weiter voranzubringen. Dabei setzen sie auf den Austausch guter Beispiele, die Zusammenarbeit der Kommunen und praxisnahe Lösungen für lebenswerte Städte und Gemeinden.

Maria Rene Cordova und Julia Groth/Redaktion nahmobil

Die vollständigen Interviews mit allen Präsidiumsmitgliedern finden Sie unter:
urlr.me/8xACnj





Rund 200 Fachleute aus Kommunen, Wissenschaft, Politik und Verwaltung diskutierten beim AGFS-Kongress 2026 über die Zukunft der Nahmobilität. – Foto: AGFS NRW/Christophe Francois Fotografie

AGFS-Kongress 2026: Vision trifft Praxis

Große Ziele brauchen konkrete erste Schritte

Wie gelingt der Mobilitätswandel zwischen großen Erwartungen und kommunaler Realität? Mit dieser Frage beschäftigte sich der AGFS-Kongress 2026 im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf. Unter dem Motto „Vision trifft Praxis. Schritt für Schritt zum Lebens- und Bewegungsraum für Alle“ diskutierten Vertreterinnen und Vertreter aus Kommunen, Wissenschaft, Politik und Fachpraxis über die Zukunft der Nahmobilität.

Im Mittelpunkt stand die Erkenntnis, dass erfolgreiche Mobilitätsentwicklung beides braucht: eine klare Vision und konkrete Maßnahmen vor Ort. Denn lebenswerte Städte und Gemeinden entstehen nicht allein durch langfristige Strategien, sondern durch sichtbare Veränderungen im Alltag der Menschen. Dabei können auch kleine, pragmatische Schritte den Weg für größere Entwicklungen ebnen.

Impulse aus Wissenschaft und kommunaler Praxis zeigten, wie der Wandel gelingen kann. Diskutiert wurden u.a.

Drei zentrale Botschaften des Kongresses

- Vision und Pragmatismus gehören zusammen. Große Ziele geben Orientierung, konkrete Maßnahmen machen Veränderung sichtbar.
- Kleine Schritte sind der Anfang des Weges. Auch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen können wichtige Impulse setzen.
- Ein gemeinsames Zielbild schafft Orientierung. Die Vision der Kommune als Lebens- und Bewegungsraum bietet einen Rahmen für die Mobilitätsentwicklung.

resiliente Mobilität, die Bedeutung gesellschaftlicher Akzeptanz sowie konkrete Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Praxisbeispiele aus Kommunen machten deutlich, wie sich Visionen Schritt für Schritt in die Umsetzung übertragen lassen.

Julia Groth/Redaktion nahmobil



Fachvorträge und Praxisbeispiele zeigten, wie Kommunen den Wandel hin zu lebenswerten und bewegungsfreundlichen Städten gestalten können. – Foto: AGFS NRW/Christophe Francois Fotografie

Deutscher Fahrradpreis 2026 verliehen

Der Deutsche Fahrradpreis 2026 wurde im Rahmen des AGFS-Kongresses in Düsseldorf verliehen. In der Kategorie Infrastruktur gewann die Stadt Lindau mit ihrer Premium-Radverkehrsachse am Bodensee. Die digitale Radschulwegkarte „VelObserver für Schulen“ der Münchener Posmo GmbH setzte sich in der Kategorie Service & Kommunikation durch. Für ihr Projekt „Fahrräder für Bedürftige“ erhielt die Initiative Westwind Hamburg e.V. die Auszeichnung in der Kategorie Ehrenamt.

Nahmobilität zum Anfassen

Begleitend zum Kongress präsentierte die AGFS NRW ausgewählte Informations- und Aktionsmodule für ihre Mitgliedskommunen. Vorgestellt wurden u.a. die Verkehrssicherheitsaktion für Schulen, mobile Zählgeräte zur Erfassung des Fuß- und Radverkehrs sowie die Kampagne „PLANE DEINE STADT!“. Die Ausstellung bot den Teilnehmenden Gelegenheit, die Angebote kennenzulernen und sich über Einsatzmöglichkeiten in der eigenen Kommune zu informieren.

Julia Groth/Redaktion nahmobil

Die Ausstellung zeigte praxisnahe Angebote der AGFS NRW, darunter die Kampagne „PLANE DEINE STADT!“, Verkehrssicherheitsmodule und weitere Werkzeuge für die kommunale Nahmobilitätsarbeit. – Foto: AGFS NRW/Christophe Francois Fotografie



Ausgezeichnete Ideen für den Radverkehr: die Gewinner des Deutschen Fahrradpreises 2026 bei der Preisverleihung in Düsseldorf. –

Foto: AGFS NRW/Christophe Francois Fotografie



AGFS NRW im Austausch mit den Kreisen

Landkreistag und AGFS NRW diskutierten Herausforderungen und Lösungsansätze für die kommunale Praxis

Die AGFS NRW hat Anfang März die Sitzung des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses des Landkreistags Nordrhein-Westfalen gestaltet. Rund 20 Vertreterinnen und Vertreter der nordrhein-westfälischen Kreise nutzten die Online-Veranstaltung, um sich über Wege zu einer schnelleren Umsetzung von Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr auszutauschen.

Im Mittelpunkt stand die AGFS-Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“. Diskutiert wurde, wie sich trotz knapper personeller und finanzieller Ressourcen sichtbare Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr erreichen lassen. AGFS-Referent Arne Blase stellte hierzu konkrete Beispiele aus der kommunalen Praxis vor.



Die Teilnehmenden brachten eigene Erfahrungen ein und diskutierten Herausforderungen wie langwierige Planungsverfahren, Fachkräftemangel, Flächenverfügbarkeit, Naturschutzauflagen und Fragen der Verkehrssicherheit. Die Veranstaltung machte deutlich, wie wichtig der Austausch zwischen der AGFS NRW und den Kreisen für die Weiterentwicklung praxisnaher Lösungen ist. Zugleich unterstrich sie die Rolle der Kreise als wichtige Partner bei der Umsetzung einer sicheren und attraktiven Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen.

Norbert Schläger/Redaktion nahmobil

Mobilitätswende braucht Zusammenarbeit

AGFS NRW im Austausch mit der Deutschen Hochschule der Polizei

Die Mobilitätswende wird häufig als Aufgabe von Kommunen und Verkehrsplanenden betrachtet. Tatsächlich kann sie nur gelingen, wenn viele Akteurinnen und Akteure zusammenarbeiten. Welche Rolle dabei die Polizei spielt, stand Mitte Juni im Mittelpunkt eines internationalen Seminars an der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) in Münster.

Polizeiführungskräfte aus Deutschland und den Niederlanden, Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Münster, der Wissenschaft sowie der AGFS NRW diskutierten über die Herausforderungen einer sicheren und zukunftsfähigen Mobilität. Im Mittelpunkt stand die Frage, wie unterschiedliche Sichtweisen zusammengeführt werden können.

Denn die Mobilitätswende betrifft weit mehr als Infrastruktur. Sie berührt Verkehrssicherheit, Gesundheit, Teil-

habe, öffentliche Räume und die Lebensqualität in Städten und Gemeinden. Gerade der Austausch zwischen Polizei, Kommunen und Wissenschaft eröffnet neue Perspektiven auf gemeinsame Herausforderungen und trägt dazu bei, tragfähige Lösungen zu entwickeln.

Zusätzliche Impulse lieferten die niederländischen Teilnehmenden mit ihren Erfahrungen aus einem Land mit ausgeprägter Fahrradkultur. Die AGFS NRW war bereits zum dritten Mal Teil des Wahlpflichtmoduls und bringt damit kontinuierlich die kommunale Perspektive in die Ausbildung künftiger Polizeiführungskräfte ein.

Deutlich wurde: Sichere und lebenswerte Mobilität ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Sie lebt vom Dialog, vom gegenseitigen Verständnis und vom Lernen voneinander.

Julia Groth/Redaktion nahmobil

Lernen aus der kommunalen Praxis

AGFS NRW gibt Sammlung guter Beispiele heraus



Visualisierung der geplanten Brücke über den Rhein-Herne-Kanal in Herne ist eine der Maßnahmen aus der Sammlung „Gute Beispiele“.

– Abbildung: FB Digitalisierung, Stadt Herne

Mit der Sammlung „Gute Beispiele“ baut die AGFS NRW ein neues Angebot auf, das erfolgreiche Projekte und Maßnahmen aus den Mitgliedskommunen sichtbar macht. Ziel ist es, Ansätze aus der Praxis so aufzubereiten, dass sie nachvollziehbar, übertragbar und im eigenen Kontext nutzbar werden.

Im Mittelpunkt stehen konkrete Umsetzungen vor Ort – von einzelnen Maßnahmen bis hin zu umfassenden Strategien. Die Beispiele zeigen, wie Kommunen Herausforderungen im Fuß- und Radverkehr angehen, welche Lösungen sich bewährt haben und welche Rahmenbedingungen dabei eine Rolle spielen.

Für Mitgliedskommunen entsteht so eine praxisnahe Orientierung: Sie können von den Erfahrungen anderer profitieren, Ansätze einordnen und Impulse für die eigene Weiterentwicklung gewinnen. Gleichzeitig macht die Sammlung die Vielfalt kommunaler Aktivitäten sichtbar und trägt dazu bei, erfolgreiche Beispiele im Netzwerk zu verbreiten.

Die Sammlung steht den Mitgliedskommunen im Campus der AGFS NRW als Gesamtpaket sowie über eine interaktive Anwendung mit einzelnen Maßnahmen zur Verfügung und wird im Sommer erstmals veröffentlicht.

Norbert Schläger/Redaktion nahmobil



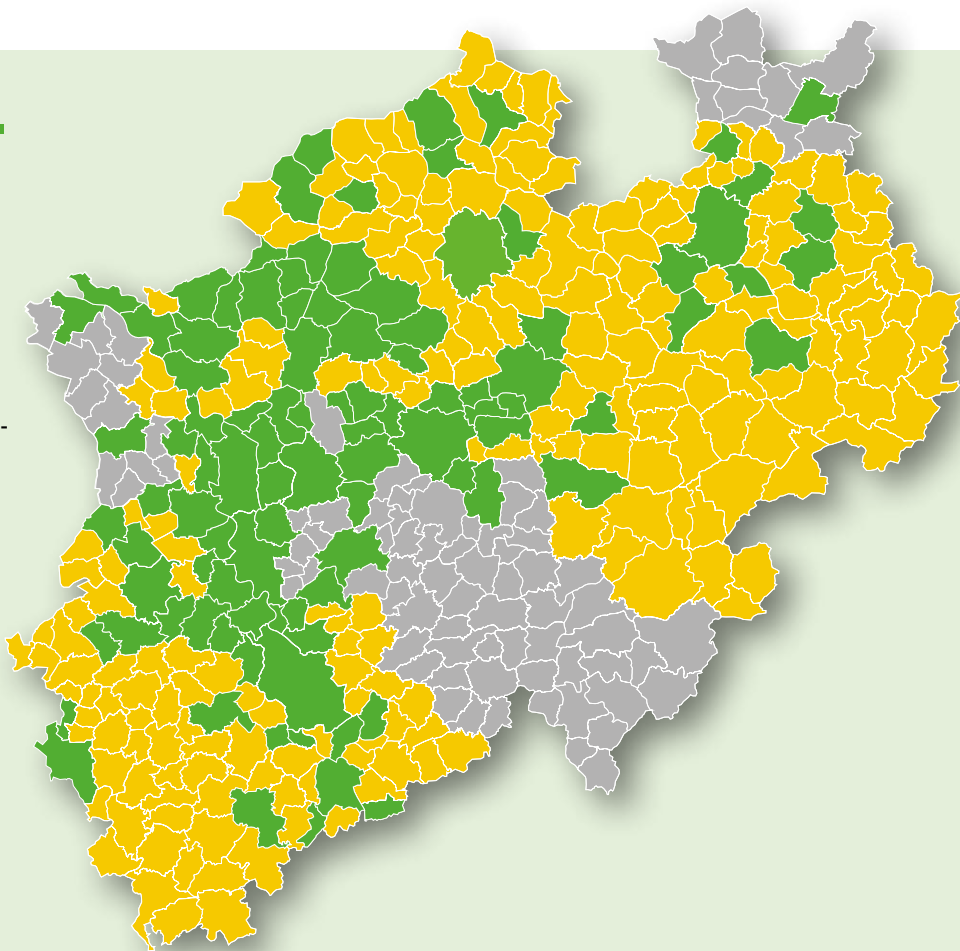
Systematische Schulwegeplanung in der Stadt Moers ist eine der Maßnahmen aus der Sammlung „Gute Beispiele“. – Foto: Stadt Moers



Die Hoyastraße in Münster ist eine der Maßnahmen aus der Sammlung „Gute Beispiele“. – Foto: Stadt Münster

Vier neue Mitglieder für die AGFS NRW

Die AGFS NRW setzt ihren Wachstumskurs fort: Mit der Stadt Solingen, der Stadt Viersen, der Stadt Nettetal und dem Hochsauerlandkreis wächst das Netzwerk auf insgesamt 122 Mitglieder. Immer mehr Kommunen und Kreise in Nordrhein-Westfalen engagieren sich damit gemeinsam für bessere Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Die AGFS NRW freut sich über den Zuwachs und den fachlichen Austausch mit den neuen Mitgliedern.



AGFS NRW bündelt Angebote in neuem Werkbuch

Mit einem neuen Werkbuch hat die AGFS NRW ihre Formate, Ansätze und Unterstützungsangebote erstmals in einer kompakten Übersicht zusammengeführt. Die Publikation richtet sich an Kommunen, die die Nahmobilität gezielt weiterentwickeln möchten, und zeigt zentrale Handlungsfelder sowie Angebote aus den Bereichen Austausch, Qualifizierung, Öffentlichkeitsarbeit und Interessenvertretung auf. Das Werkbuch macht die vielfältigen Aktivitäten der AGFS NRW auf einen Blick nachvollziehbar und unterstützt die kommunale Praxis bei der Orientierung im Netzwerk.



Austausch und Vernetzung im Fokus

Die AGFS NRW bietet auch im zweiten Halbjahr 2026 zahlreiche Gelegenheiten für fachlichen Austausch und Wissenstransfer. Facharbeitskreise, digitale Sprechstunden und weitere Veranstaltungsformate unterstützen die Mitgliedskommunen dabei, Erfahrungen auszutauschen, aktuelle Herausforderungen zu diskutieren und voneinander zu lernen. Eine Übersicht der anstehenden Termine finden Sie im Infokasten auf Seite 66 sowie im AGFS-Campus.

Mehr dazu:
urlr.me/vaNyAV



Mehr dazu:
campus.agfs.nrw/





Neues Format für Führungskräfte gestartet

Mit einer neuen Konferenz für Fachbereichsleitungen hat die AGFS NRW Anfang 2026 ein neues Veranstaltungsformat eingeführt. Im Mittelpunkt standen strategische Fragen der Nahmobilität, Führungsthemen sowie der Austausch zwischen kommunalen Entscheidungsträger:innen. Impulse zu rechtlichen Rahmenbedingungen, Kommunikation, Beteiligung und verwaltungsinterner Zusammenarbeit lieferten die Grundlage für intensive Diskussionen. Die positive Resonanz zeigte deutlich den Bedarf an einem Format, das sich gezielt an die Leitungsebene richtet. Die AGFS NRW plant daher bereits die Fortsetzung: Die nächste Fachbereichsleitungskonferenz findet am 20. Januar 2027 in Düsseldorf statt.

Die neue Fachbereichsleitungskonferenz stärkt den Austausch und die Vernetzung auf kommunaler Führungsebene.

– Foto: P.3 Agentur

AGFS NRW beteiligt sich an Aktionstag in Arnsberg



Bundeskanzler Friedrich Merz, NRW-Innenminister Herbert Reul und NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer besuchten auf dem landesweiten Aktionstag #sicherimStraßenverkehr in Arnsberg auch den AGFS-Stand. Der AGFS-Fahrradsimulator vermittelte Verkehrssicherheit aus Sicht von Radfahrenden. – Foto: NRW Initiative - #sicherimStraßenverkehr

Beim landesweiten Aktionstag der Initiative #sicherimStraßenverkehr in Arnsberg-Neheim stand die Sicherheit von Radfahrenden im Mittelpunkt. Gemeinsam mit dem Hochsauerlandkreis informierte die AGFS NRW über Verkehrssicherheit. An einem Fahrradsimulator konnten Kin-

der und Jugendliche typische Verkehrssituationen aus Sicht von Radfahrenden erleben und Gefahrensituationen erkennen. Der Simulator ist Teil der AGFS-Verkehrssicherheitsaktion für Schulen, die jährlich in den Mitgliedskommunen durchgeführt wird.

Betonung der Spielräume für sichere Querungen

Erlass des Landes Nordrhein-Westfalen zu Fußgängerüberwegen stärkt den Fußverkehr

Mit dem Erlass „Anordnung und Einrichtung von Fußgängerüberwegen“ hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Anfang 2026 die Rahmenbedingungen für die Anordnung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) in Nordrhein-Westfalen in einem Dokument gebündelt. Für Kommunen, die den Fußverkehr stärken und sichere Querungen mithilfe von FGÜ schaffen möchten, bedeutet dies vor allem mehr Klarheit bei der Anordnungsgrundlage.

Mit den Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift aus den Jahren 2025 und 2026 wurde bundesweit die Einrichtung von FGÜ erleichtert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat diese Änderungen zum Anlass genommen, die geltenden Regelungen in NRW in einem Erlass zu konzentrieren.

Besonders wichtig: Die bislang in NRW bereits praktizierte sogenannte Angebotsplanung wird durch die Bundesregelung bestätigt. Kommunen können FGÜ also auch dort anlegen, wo bislang nur wenige Menschen die Straße queren. Damit lassen sich FGÜ auch an solchen Stellen einrichten – beispielsweise auf Schulwegen, an wichtigen Wegeverbindungen oder an Orten, an denen zukünftig mehr Fußverkehr erwartet wird. Kommunen müssen somit nicht erst auf steigende Querungszahlen warten, um aktiv zu werden.

Der Erlass unterstreicht zudem die Bedeutung von FGÜ für sichere und attraktive Fußwegenetze. Er macht deutlich, dass FGÜ auch bei geringeren Kfz-Verkehrsstärken sinnvoll eingesetzt werden können, und gibt praxisnahe Hinweise zur sicheren Ausgestaltung. Darüber hinaus unterstützt er ausdrücklich ergänzende Maßnahmen wie Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume oder Tempo 30 im Umfeld von Querungsstellen.

Neue Orientierung bietet der Erlass auch bei der Verknüpfung von Fuß- und Radverkehr. Er beschreibt, wie gemeinsame bevorrechtigte Querungsstellen – auf Basis des AGFS-Leitfadens „Querungsstellen für die Nahmobilität“ – gestaltet werden können, und enthält verpflichtende

Vorgaben für FGÜ an Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie Querungen im Bereich von Kreisverkehren.

Für Kommunen ist die Botschaft eindeutig: Sichere Querungen sind ein wichtiger Baustein lebenswerter Orte und attraktiver Fußwegenetze. Der Erlass schafft dafür mehr Planungssicherheit und eröffnet zusätzliche Möglichkeiten, Maßnahmen zugunsten des Fußverkehrs umzusetzen.

Im AGFS-Campus hilft die Aufzeichnung des Online-Seminars der AGFS NRW vom 5. März 2026 bei der sicheren Umsetzung von FGÜ.

Arne Blase und Wolfram Mischer /AGFS NRW

Das Wichtigste auf einen Blick

Mehr Spielraum für Fußgängerüberwege

- **Angebotsplanung bleibt möglich:** FGÜ können weiterhin auch bei geringen Querungszahlen angeordnet werden.
- **Geringere Hürden:** Für die Anordnung genügt nun eine einfache Gefahrenlage; die Anforderungen wurden bundesweit gelockert.
- **Tempo 30 leichter umsetzbar:** Geschwindigkeitsbeschränkungen im Umfeld von FGÜ können einfacher angeordnet werden.
- **Fuß- und Radverkehr gemeinsam betrachten:** Der Erlass beschreibt Lösungen für bevorrechtigte Querungen von Fuß- und Radverkehr (vgl. auch AGFS-Leitfaden „Querungsstellen für die Nahmobilität“).

Besonderer Fokus auf Schulwege, Kreisverkehre und Haltestellen: Für diese Bereiche enthält der Erlass konkrete Empfehlungen und Vorgaben.

Mehr Spielraum für den Radverkehr

Neuer Erlass ermöglicht Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen

Mit einem neuen Erlass hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW die Möglichkeiten zur Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr erweitert. Kommunen erhalten damit zusätzliche Handlungsspielräume, um bestehende Netzlücken zu schließen und die Führung des Radverkehrs auf innerörtlichen Straßen zu verbessern – ganz im Sinne der AGFS-Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“.

Bislang galt in der Regel, dass die zwischen den Schutzstreifen verbleibende Fahrbahn breit genug sein muss, damit sich zwei Pkw begegnen können. Dadurch gab es bei schmaleren Fahrbahnen kaum Handlungsmöglichkeiten für die Realisierung einer Radverkehrsführung. Im abzuwägenden Einzelfall gab es in NRW nur die Möglichkeit der Markierung einer Piktogrammreihe (vgl. Erlass vom 25. Januar 2023).

Der neue Erlass ermöglicht nun unter bestimmten Voraussetzungen auch Schutzstreifen auf schmalere Fahrbahnen ab 6,50 m Breite. Ziel ist es, Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen, häufige Wechsel zwischen unterschiedlichen Führungsformen zu vermeiden und die Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum zu erhöhen. Auch die empfohlene Auflösung gemeinsamer Führungen von Fuß- und Radverkehr kann dadurch erleichtert werden.

Für Kommunen eröffnet dies zusätzliche Möglichkeiten, bestehende Straßen fahrradfreundlicher zu gestalten. Gerade dort, wo bauliche Lösungen derzeit nicht umsetzbar sind, können Schutzstreifen helfen, den Radverkehr besser sichtbar zu machen und Netzlücken zu schließen.

Gleichzeitig macht das Land deutlich, dass Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen nur eine Lösung für geeignete Einzelfälle sind. Hochwertigere Radverkehrsanlagen wie Radfahrstreifen, baulich getrennte Radwege oder Fahrradstraßen bleiben weiterhin die bevorzugten Lösungen. Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn dürfen den Ausbau besserer Infrastruktur weder ersetzen noch verzögern.

Der Erlass betont zudem die Bedeutung der Verkehrssicherheit. Besonders bei hohem Schwerverkehrsanteil, starkem Busverkehr oder schwierigen Sichtverhältnissen ist eine sorgfältige Prüfung erforderlich. Auch eine begleitende Kommunikation wird ausdrücklich empfohlen.

Für die kommunale Praxis bedeutet der Erlass vor allem mehr Flexibilität. Er schafft zusätzliche Möglichkeiten, um Radverkehrsnetze schrittweise weiterzuentwickeln und Lücken schneller zu schließen. Damit unterstützt das Land NRW Kommunen bei der Umsetzung einer sicheren und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur – insbesondere dort, wo pragmatische Lösungen gefragt sind.

Arne Blase und Wolfram Mischer /AGFS NRW

Das Wichtigste auf einen Blick

Mehr Spielraum bei der Anordnung von Schutzstreifen

- **Mehr Flexibilität:** Schutzstreifen können unter bestimmten Voraussetzungen auch auf schmalere Fahrbahnen angeordnet werden.
- **Netzlücken schließen:** Kommunen erhalten zusätzliche Möglichkeiten, durchgängige Radverkehrsnetze schneller umzusetzen.
- **Mehr Sichtbarkeit:** Schutzstreifen machen den Radverkehr im Straßenraum besser wahrnehmbar und unterstützen die Orientierung.
- **Keine Dauerlösung:** Hochwertige Infrastruktur wie Radfahrstreifen, Fahrradstraßen oder baulich getrennte Radwege bleibt das Ziel.
- **Sicherheit im Fokus:** Die örtlichen Verkehrsverhältnisse müssen weiterhin sorgfältig geprüft werden.



Beim Stadtfest Dortbunt feierten Groß und Klein die neue Freiheit im Straßenraum mit bunten Aktionen. – Foto: Benito Barajas/Stadt Dortmund

Mehr Flair, nicht nur weniger Verkehr

Eine kleine Fußgängerzone stößt Entwicklungen im ganzen Quartier an

Neue Fußgängerzonen überzeugen oft nicht allein deshalb, weil sie Ruhe, Sicherheit und neue Nutzungschancen bedeuten. Erst wenn sie auch Elemente einer Umgestaltung des öffentlichen Raums mit sich bringen, wächst die Akzeptanz. Dann kann mit der richtigen Beteiligung der Anlieger:innen auch aus kleinen Vorhaben etwas Größeres wachsen – das zeigt das Beispiel des Dortmunder Rosentals.

Die Straße Rosental liegt im Rosenviertel in der Dortmund-Innenstadt. Der Abschnitt, um den es geht, ist nur gut 100 m lang: eine Sackgasse mit Tempo 30. Sie mündet in die Fußgängerzone der Kleppingstraße, eine der wichtigsten fußläufigen Achsen durch den Stadtkern. Durch eine Ladenpassage ist sie mit dem Ostenhellweg verbunden, Teil der Haupteinkaufsmeile und ebenfalls Fußgängerzone. Sieben öffentliche Pkw-Stellplätze gab es in dem Abschnitt. Geparkt wurde aber weit darüber hinaus. Die kurze Sackgasse war erstaunlich viel befahren.

Zweistufiges Vorgehen

„Die planerische Idee war denkbar einfach“, berichtet Projektleiterin Sandra Böddeker aus dem Dortmunder Amt für Stadterneuerung von den Anfängen im Jahr 2023. „Wir

wollten den motorisierten Verkehr weitgehend herausnehmen, um die kleine Straße vom massiven Parksuchverkehr zu entlasten.“ Gleichzeitig wollten die Planer:innen das Rosenviertel mit seinen vielen inhabergeführten Geschäften und Gastronomien enger an die Hauptachsen anbinden. „Fußgänger:innen sollten sich eingeladen fühlen, direkt in das Quartier hineinzuflanieren“, sagt Böddeker.

Begrünung und Möblierung dachten die Planer:innen natürlich von Anfang an mit. Doch eins war klar: Ein Umbau mit neuem Pflaster und echten Straßenbäumen war nicht zeitnah in Aussicht. Die geringe Breite der Straße, die städtischen Kapazitäten sowie ein direkt anliegendes städtisches Hochbauprojekt am Wendehammer der Sackgasse setzten enge Grenzen. Also plante man ein zweistufiges Vorgehen: Erst mal Verkehr rausnehmen, Ruhe schaffen, mobile Bäume und grüne Möbel reinbringen. Kleinere Erweiterungen der Außengastronomie ermöglichen. Weiteres später, nach Abschluss des Hochbaus – in den 2030er-Jahren.

Skepsis im Viertel

Diese Perspektive allerdings traf bei den Anlieger:innen zunächst auf wenig Gegenliebe. Kritische Stimmen hat-

te es seit der ersten Beteiligung 2023 ohnehin gegeben. Einige Gewerbetreibende fürchteten um die Erreichbarkeit für ihre Kund:innen und Gäste. Der Verlust der Parkplätze, die limitierten Zeitfenster für Anlieferungen und andere Aspekte wurden heiß diskutiert. Auch in grundsätzlich positiven Reaktionen zeigte sich: Wenn eine Fußgängerzone kommt, dann wollten die Anlieger:innen auch eine erkennbare Neugestaltung. Sie wollten mehr Flair, nicht nur weniger Verkehr.

Die Stadt zeichnete daher die Perspektive klarer vor. Beauftragt wurde Ende 2023 ein Doppel-Konzept aus einem Guss: zunächst für eine temporäre Variante zur zeitnahen Umsetzung ohne Tiefbauarbeiten. Und dann für die langfristige Gestaltung mit neuem Pflaster ohne Bordsteine und mit echten Straßenbäumen.

Planung im engen Rahmen

Die Konzepterstellung erwies sich als anspruchsvoll. Vor allem Tabuflächen, Zufahrten und Leitungsverläufe schränkten die Möglichkeiten in der engen Sackgasse stark ein. Gemeinsam mit dem Büro farwickgrotepartner entwickelte das Amt für Stadterneuerung eine Lösung für Begrünung, Sitzgelegenheiten und Außengastronomie.

2025 wurden die Anlieger:innen erneut beteiligt. Die Visualisierungen stärkten grundsätzlich das Verständnis für die temporäre Lösung, gleichzeitig gab es Kritik an den zunächst vorgeschlagenen Möbeln: zu austauschbar, zu wenig Charakter für das Rosenviertel. Die Stadterneuerung lud im Spätsommer 2025 zu einer Planungswerkstatt ein. Auf Basis der Ergebnisse entschied man sich bei den Möbeln für außergewöhnliche Bänke in fließenden Formen.

Verzögerungen und neue Freiräume

Als alles dann Anfang 2026 bestellt werden sollte, kamen überraschend zwei Monate Haushaltssperre – nichts ging mehr. Der Plan, zum großen Stadtfest Anfang Mai die Fußgängerzone mit den temporären Möbeln einzuweihen, war hinüber. Die neue Freiheit im Straßenraum, die seit Einrichtung der Fußgängerzone am 20. April 2026 endlich herrschte, feierte das Stadtfest trotzdem mit vielen Aktionen. Jetzt sollen Pflanzen und Möbel im Herbst Einzug halten.

„Es wirkt von außen natürlich erstmal heftig“, sagt Projektleiterin Sandra Böddeker. „Nach über drei Jahren sieht man im Rosental bisher nur das Straßenschild Fußgängerzone. Aber in dieser Zeit hat sich viel mehr getan als

diese kleine Verkehrsänderung.“ Den Prozess um die Fußgängerzone beschreibt sie als Katalysator. „Wir haben das Quartier wieder in den Austausch miteinander gebracht“, berichtet Böddeker.

Das Quartier wächst zusammen

Gemeinschaft lebte wieder auf, unterstützt von der Stadterneuerung. Das seit Jahren defekt eingelagerte Leuchtbanner mit dem Schriftzug „Rosenviertel“ wurde mit städtischer Förderung repariert und wieder angebracht. Wiederkehrende Quartierstreffen engagierter Akteur:innen etablierten sich, begleitet durch das städtische Citymanagement. Im Mai 2026 folgte eine Bepflanzungsaktion privater Fassaden mit Rosenstöcken, organisiert durch das Citymanagement. Das Viertel putzt sich heraus. Angrenzend will die Stadt das seit 2000 leer stehende ehemalige Kino Film Casino als Ort kultureller Bildung wiederbeleben. Und damit auch Impulse setzen für den Ostenhellweg, das schwächere Ende der Haupteinkaufsstraße, mit verbindender Scharnierfunktion ins Rosenviertel.

„Die Fußgängerzone ist nur ein Mosaikstein – und zugleich ein wichtiger Stein des Anstoßes“, resümiert Böddeker. „Wir haben hier wichtige Diskussionen angeregt, die Identifikation mit dem Quartier wieder gestärkt.“ Wenn jetzt im Herbst endlich die Pflanzen und Möbel kämen, sei das natürlich ein wichtiger Schritt. Aber das ersehnte Flair, sagt Böddeker, wachse schon längst. Zusammen mit den frisch gepflanzten Rosenstöcken. Gehegt und gepflegt von den Anlieger:innen vor Ort.

Susanne Enz/Amt für Stadterneuerung, Stadt Dortmund



Projektleiterin Sandra Böddeker aus dem Dortmunder Amt für Stadterneuerung in der Straße Rosental – Foto: Benito Barajas/ Stadt Dortmund

Die Nachbarschaftszone am Paulusplatz in Düsseldorf

Ein Pilotprojekt für lebenswertere Quartiere

Mit dem Pilotprojekt „Nachbarschaftszone am Paulusplatz“ erprobt Düsseldorf neue Ansätze einer menschenorientierten Straßenraumgestaltung. Das Projekt ist Teil des stadtweiten Programms „Nachbarschaftszonen“ zur Verbesserung der Lebensqualität in Wohnquartieren. Ziel ist es, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Durchgangsverkehr zu reduzieren und öffentliche Räume stärker als Orte der Begegnung nutzbar zu machen.

Bedarfsabfrage und Standortwahl

Der Paulusplatz im Stadtteil Düsselthal wurde bei einer stadtweiten Abfrage als erster Pilotstandort gewählt. Besonders häufig wurden mehr Aufenthaltsqualität, zusätzliche Begrünung sowie sichere Schulwege genannt. Begünstigt wurde die Standortwahl durch die Zusammenarbeit mit der Kirchengemeinde und der Paulusschule sowie durch bestehende politische Beschlüsse zur Umgestaltung des Umfelds.

Nachbarschaftszone am Paulusplatz – Foto: Frank Reinecke



nahmobil/Heft 27/2026

Bürgerbeteiligung und Planung

Ein zentrales Element des Projekts ist die Bürgerbeteiligung. In einem öffentlichen Gestaltungsworkshop entwickelten Anwohnende gemeinsam mit dem Büro Planersocietät Ideen für die Nutzung des Straßenraums. Die Ergebnisse flossen direkt in die Planung ein. Auch die anliegende Grundschule engagierte sich mit Aktionen für mehr Verkehrssicherheit.

Verkehrsrechtlicher Rahmen und Gestaltungskonzept

Die Nachbarschaftszone wird als verkehrsberuhigter Bereich (Verkehrszeichen 325 der StVO) ausgewiesen. Der Straßenraum wird dabei gemeinschaftlich von Fußgänger:innen und Fahrzeugen genutzt und der Ausbau erfolgt in der Regel niveaugleich – also ohne Bordsteine. Düsseldorf setzt dabei bewusst auf temporäre und reversible Maßnahmen, wie gelbe Bodenmarkierungen, modulare Sitzmöbel, Hochbeete, Fahrradabstellanlagen und entsiegelte Aufenthaltsflächen.

Umsetzung

Der Aufbau begann Mitte Mai 2025 mit der Entsiegelung des Kirchenvorplatzes und farbigen Markierungen. Ergänzt wurden Sitzmodule, Hochbeete, Fahrradabstellanlagen und ein Wassertank. Einzelne Parkplätze wurden umgewidmet. Eine Hol- und Bringzone unterstützt die sichere Schulweggestaltung.

Evaluation und Verstetigung

Die Pilotphase läuft bis Sommer 2026. In dieser Zeit werden Nutzung, Akzeptanz und verkehrliche Auswirkungen erfasst. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für eine mögliche Verstetigung sowie weitere Nachbarschaftszonen im Düsseldorfer Stadtgebiet.

Ein Nachbarschaftsfest am Paulusplatz bot bereits Gelegenheit, die neu gestalteten Flächen gemeinsam zu nutzen und das Projekt im Quartier sichtbar zu machen. Damit wird deutlich, dass die Nachbarschaftszone nicht nur eine verkehrliche Maßnahme ist, sondern auch lokale Gemeinschaften stärkt.

Laura Groß/Landeshauptstadt Düsseldorf



Bürger:innen und Mitarbeitende der Stadt Rheine erfassen gemeinsam die Stärken und Schwächen ihrer Fußwege. – Foto: Stadt Rheine

Rheine verstetigt den Fußverkehrs-Check

Wie aus einem geförderten Pilotprojekt ein dauerhaftes Instrument zur Verbesserung von Schulwegen und Aufenthaltsqualität wurde

Aus einem einzelnen Fußverkehrs-Check (FVC) wurde in Rheine ein dauerhaftes Verfahren zur systematischen Verbesserung des Fußverkehrs.

Die Stadt Rheine setzte sich 2020 in einem Wettbewerbsverfahren des Landes Nordrhein-Westfalen als eine von zwölf geförderten Kommunen für einen Fußverkehrs-Check des Zukunftsnetz Mobilität NRW durch. Gemeinsam mit dem Büro Planersocietät wurden in den Quartieren Schotthock und Mesum insbesondere Barrierefreiheit, sicheres Queren und Aufenthaltsqualität untersucht. In Vor-Ort-Terminen und Beteiligungsveranstaltungen wurden Bestandsanalysen durchgeführt, Schwerpunkträume festgelegt und die Ergebnisse öffentlich diskutiert.

Entwicklung stadtteilorientierter Fußverkehrs-Checks

Auf Grund der guten Erfahrungen und Ergebnisse wurde die systematische Vorgehensweise des Fußverkehrs-Checks vom Fachbereich Mobilitäts- und Verkehrsplanung der Stadt Rheine übernommen und in den folgenden Jahren konsequent fortgesetzt mit dem Ziel, das gesamte Stadtgebiet durch Begehungen abzudecken, um Verbesserungen für den Fußverkehr zu erreichen.

Die stadtteilorientierten Fußverkehrs-Checks erheben nicht den Anspruch, die Stadtteile flächendeckend zu

überprüfen. Die Durchführung der stadtteilorientierten Fußverkehrs-Checks sieht jedoch vor, jeweils eine abgestimmte Wegeroute in den Bezirken zu begehen und dabei wichtige Schulwegstrecken einzubeziehen.

Organisation und Durchführung

Die Stadtverwaltung lädt interessierte Bürger:innen regelmäßig ein, ihre Ortskenntnisse und Hinweise in den Verbesserungsprozess einzubringen. Ergänzend nehmen Vertreter:innen aus Verwaltung, Schulen, Polizei sowie Interessenvertretungen an den Begehungen teil.

Hinweise und Verbesserungsvorschläge werden dokumentiert, priorisiert und in Maßnahmenlisten für die politischen Gremien überführt.

Die Durchführung der Fußverkehrs-Checks hat sich inzwischen als bürgernahes und transparentes Verfahren etabliert. Die Begehungen finden jeweils im Frühjahr und im Herbst statt. Nach dem Durchlauf aller Bezirke soll das Verfahren erneut beginnen, um die Stadtteile kontinuierlich auf Verbesserungsmöglichkeiten für den Fußverkehr zu überprüfen.

Michael Wolters/Stadt Rheine

Tempo 30 auf Schulwegen in Ibbenbüren

Ein übertragbares Modell für mehr Fußverkehrssicherheit

Sichere und attraktive Schulwege sind eine zentrale Voraussetzung für die Förderung des Fußverkehrs. Die Stadt Ibbenbüren nutzt die jüngsten Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), um hier gezielt anzusetzen und Tempo 30 systematisch bei hochfrequentierten Schulwegen auf Straßen des überörtlichen Verkehrsnetzes (Kreis- und Landesstraßen) einzuführen.

Den Einstieg bildeten zwei Pilotmaßnahmen zum Schuljahresbeginn 2025: Auf zwei Straßen wurde erstmals eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (montags bis freitags von 7 bis 17 Uhr) umgesetzt. Beide Abschnitte weisen eine hohe Zahl querender Schülerinnen und Schüler auf. Hinweise aus der Bürgerschaft sowie von Schulen und Eltern machten den Handlungsbedarf deutlich.

Neue Rechtslage schafft Handlungsspielraum

Möglich wurden diese Maßnahmen durch die Novellierung der StVO (2024) und die Anpassung der Verwaltungsvorschrift (2025). Seitdem können Kommunen Tempo 30 auch auf hochfrequentierten Schulwegen anordnen, ohne auf die Zustimmung der Straßenbaulastträger angewiesen zu sein. Für die kommunale Praxis eröffnet dies neue

Spielräume, um Schulwege als zusammenhängende Netze sicherer zu gestalten.

Ibbenbüren nutzt den erweiterten Handlungsspielraum konsequent: Aufbauend auf ersten Erfahrungen wird Tempo 30 auf weitere Schulstandorte ausgeweitet. Grundlage ist eine systematische Betrachtung der Schulwege im gesamten Stadtgebiet. Einzelne Maßnahmen werden dabei über bis zu 500 m lange Lückenschlüsse zu durchgängigen Tempo-30-Korridoren verbunden. So entstehen klare Regelungen, die Verkehrssicherheit, Orientierung und Verkehrsfluss verbessern.

Ergänzend setzt die Stadt auf Maßnahmen wie Geschwindigkeitsdisplays zur Sensibilisierung. Der Fokus liegt auf Schulwegen im Umfeld von Grundschulen, da hier die jüngsten und verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden unterwegs sind.

„Die neue Rechtslage gibt uns die Möglichkeit, Schulwege ganzheitlich zu betrachten und gezielt sicherer zu machen. Tempo 30 ist dabei ein zentraler Baustein für mehr Sicherheit im Fußverkehr – insbesondere für Kinder“, betont Bürgermeister Dr. Marc Schrameyer.

Der Ansatz zeigt, wie Kommunen die neuen rechtlichen Möglichkeiten strategisch nutzen können: weg von Einzellösungen, hin zu einem vernetzten System sicherer Schulwege. Damit stärkt Ibbenbüren den Fußverkehr sowie die eigenständige und sichere Mobilität von Kindern.

Max Bertemes/Stadt Ibbenbüren

Aufgrund von Anregungen aus der Bürgerschaft wurden rund um den Schulstart im September 2025 Streckenbeschränkung auf der Schlickelder Straße rund um die Michaelschule und die Kita Nelkenstraße eingerichtet. – Foto: André Elshoff/Stadt Ibbenbüren



Modellprojekt „Besseres Klima in Kommunen geht gut“ – Modellkommune Köln

Stadt Köln und FUSS e.V. veranstalteten eine öffentliche Ideenwerkstatt

Die Stadt Köln ist eine von vier Modellkommunen im Projekt „Besseres Klima in Kommunen geht gut“ des Fachverbandes FUSS e.V. Ziel ist es, gemeinsam mit der Bürgerschaft Maßnahmen zu entwickeln, die sowohl zur Klimaanpassung als auch zur Förderung des Fußverkehrs beitragen. Im Fokus stehen die hoch versiegelten Innenstadtbereiche des Winzer- und Pantaleonsveedels.

Nach Quartiersbegehungen und einem „Geh-Klima-Check“ mit Verwaltung, Politik, Initiativen und Bürger:innen fand am 4. Mai 2026 eine öffentliche Ideenwerkstatt statt. Dort wurden erste Vorschläge für klima- und fußgängerfreundlichere Veedel diskutiert sowie Ideen für einen Aktionstag gesammelt, der für Ende August 2026 geplant ist. Dabei soll ein Straßenraum im Quartier testweise unter den Aspekten Klima und Fußverkehr neu gestaltet und genutzt werden.

Das Projekt reagiert auf die Folgen des Klimawandels und verbindet Klimaanpassung mit der Förderung des Zufuß-



Die öffentliche Veranstaltung bot Raum für neue Ansätze. – Foto: Tolga Sonay/Stadt Köln

gehens. Modellhafte Lösungen wie mehr Begrünung, Aufenthaltsqualität und sichere Querungen sollen gemeinsam mit den Menschen vor Ort entwickelt werden. Neben Köln nehmen Hannover, Luckenwalde und Nürtingen an dem Projekt teil.

Stadt Köln

Kreis Wesel sammelt die meisten Schritte

Bei der bundesweiten Aktion „Stadt Land zu Fuß“ gewinnt der Kreis Wesel erneut in seiner Kategorie

Die deutschlandweite Bewegungsaktion „Stadt Land zu Fuß“ wurde 2022 von Edzard Wirtjes ins Leben gerufen. Sie findet seitdem jährlich vom 1. bis 21. November statt. Vergleichbar mit der Kampagne „STADTRADELN“ werden dabei Kilometer zu Fuß gesammelt. Ziel ist es, Menschen auch in der dunklen Jahreszeit zu mehr Bewegung zu motivieren. Ob Spaziergang, Joggen, Walken, Gassigehen oder Wandern – jeder Kilometer zählt. Kreise und Kommunen treten dabei in verschiedenen Kategorien gegeneinander an.

Die Aktion verbindet Gesundheitsförderung, nachhaltige Mobilität und kommunales Engagement.

Der Kreis Wesel ist bereits von Beginn an dabei und hat im Jahr 2025 zum vierten Mal in Folge in der Kategorie „über 300.000 Einwohner“ gewonnen. 458 Bürgerinnen und Bürger haben teilgenommen und insgesamt in dem Zeitraum 47.786,72 km zurückgelegt. Die meisten Kilometer wurden beim Spazierengehen und beim Gassigehen mit dem Hund zurückgelegt. Aber auch die Bewegungsformen

Joggen, Wandern, Walking, Arbeitsweg oder Schulweg waren vertreten.

Auch in 2026 wird der Kreis Wesel wieder an der Aktion teilnehmen.

Rieke Opitz/Kreis Wesel



Mehr dazu:
www.stadtlandzufuss.de



Stadt Köln ordnet Straßenräume neu

Mehr Platz für den Fußverkehr, bessere Sicht und sichere Querungen

Mit einer Reihe kleinerer Umbauprojekte stärkt die Stadt Köln den Fuß- und Radverkehr im Bestand. Im Fokus stehen dabei sichere Querungen, freie Gehwege und eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten der Nahmobilität.

Ein Ansatz ist das Programm „Freie Ecke“, bei dem Parkstände in Kreuzungsbereichen entfernt werden. Die dadurch entstehenden Sichtbeziehungen verbessern die Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder und ältere Menschen. Ergänzend entstehen Querungshilfen sowie zusätzliche Fahrradabstellanlagen.

Auch das Gehwegparken wird an verschiedenen Standorten neu geordnet. Wo parkende Fahrzeuge die nutzbare Gehwegbreite stark einschränken, werden Stellplätze

auf die Fahrbahn verlagert und neu markiert. Gleichzeitig werden Gehwege saniert und barrierefrei ausgebaut. Wo große Straßenbäume eine klassische Befestigung erschweren, setzt die Stadt teilweise auf robuste wassergebundene Decken, um Wurzeln zu schützen und dennoch ausreichend Bewegungsfläche bereitzustellen.

Weitere Projekte kombinieren breitere Gehwege, neue Querungsmöglichkeiten und zusätzliche Fahrradabstellplätze mit einer Neuorganisation des Verkehrs. Die Maßnahmen zeigen, wie sich bereits mit vergleichsweise einfachen Eingriffen mehr Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Komfort für den Fuß- und Radverkehr schaffen lassen – oft ohne aufwendige Umbaumaßnahmen oder grundlegende Änderungen der Straßenführung.

Stadt Köln



Neu geordneter Straßenraum: Sharingstationen und Fahrradabstellanlagen schaffen zusätzliche Angebote für die Nahmobilität und schützen angrenzende Grünflächen vor ungeordnetem Fahrradparken. – Foto: verena.fotografiert



Sichere Wege statt Sichtbarrieren: Freigeräumte Platzzugänge und neue Querungsmöglichkeiten erleichtern insbesondere Kindern und älteren Menschen das Überqueren der Straße. – Foto: verena.fotografiert



Vorher (rechts) und „Nachher“ (links) Mehr Sicherheit an Kreuzungen: Durch die Einrichtung einer „Freien Ecke“ wurden Parkstände entfernt und Sichtbeziehungen zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr verbessert. – Foto: verena.fotografiert



„Rücksicht schenkt dir ein Lächeln“

Köln wirbt für mehr Miteinander im Straßenverkehr

Die Stadt Köln hat im April 2026 die Kampagne „Rücksicht schenkt dir ein Lächeln“ gestartet. Hintergrund sind zunehmende Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten, insbesondere auf Mischverkehrsflächen. Auch die Polizei und die Stadtverwaltung registrieren vermehrt Beschwerden über mangelnde Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

Mit Plakaten, Online-Kommunikation und Aktionen im öffentlichen Raum wirbt die Stadt für mehr gegenseitige Rücksicht und die Einhaltung bestehender Regeln. Im Mittelpunkt stehen positive Botschaften, die das Miteinander von Fußgänger:innen, Radfahrenden, E-Scooter-Nutzenden und Autofahrenden stärken sollen.

Ergänzend sind Informations- und Dialogaktionen an bekannten Konfliktorten geplant. Gemeinsam mit Partnern wie der Polizei möchte die Stadt insbesondere in stark frequentierten Bereichen für ein respektvolles Verhalten werben und so die Verkehrssicherheit erhöhen.



Kampagnenstart mit Presstetermin: Dezernent Acsan Egerer und Fußverkehrsbeauftragte Britta Buch präsentieren die zwei Plakativ. – Foto: Stadt Köln

Die Stadt Köln hat nun ein Team Fußverkehr

Vorstellung Lars Keller



Foto: Tolga Sonay /Stadt Köln

Seit 1. März 2026 ist Lars Keller im Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln angestellt. Zusammen mit der Fußverkehrsbeauftragten Britta Buch gibt es nun erstmals ein Team Fußverkehr in der Abteilung Nahmobilität, das sich für die Belange des Fußverkehrs in der Stadt einsetzt.

Lars Keller ist gelernter Bauingenieur mit den Vertiefungen Verkehrswesen und Stadtplanung. Während seiner bisherigen Tätigkeiten für die Städte Köln und Stuttgart sammelte er bereits viel Praxiserfahrung. Er war sowohl in der bezirksbezogenen Straßenplanung als auch im Projektmanagement für Großprojekte tätig. Sein späteres Masterstudium der Stadtplanung brachte ihm die Bedeutung des Fußverkehrs als sozialste und nachhaltigste Verkehrsart näher. Nun bringt er seine Expertise im neuen Team Fußverkehr der Stadt Köln ein.

Stadt Köln



Fußverkehr sichtbar machen – gemeinsam den ersten Schritt gehen

Mit neuen Angeboten unterstützt die AGFS NRW ihre Mitgliedskommunen dabei, den Fußverkehr stärker in Verwaltung, Planung und Öffentlichkeit zu verankern

Alle Wege beginnen zu Fuß. Trotzdem wird der Fußverkehr in der kommunalen Praxis häufig als selbstverständlich wahrgenommen und gerät dadurch leicht aus dem Blick. Dabei spielt er eine zentrale Rolle für attraktive Ortszentren, sichere Schulwege, Gesundheit, Teilhabe, Klimaanpassung und lebenswerte öffentliche Räume.



Bewusstsein für den Fußverkehr zu stärken und den fachbereichsübergreifenden Austausch zu fördern.

Sie möchten regelmäßig Informationen, Praxisbeispiele und aktuelle Entwicklungen rund um den Fußverkehr erhalten? Dann abonnieren Sie die Fußverkehrs-Impulse unter: www.agfs-nrw.de/agfs-newsletter

Mit ihrer neuen Fußverkehrskampagne unterstützt die AGFS NRW ihre Mitgliedskommunen dabei, den Fußverkehr stärker in Planung, Verwaltung und Öffentlichkeit zu verankern.

Den Auftakt bildet 2026 eine verwaltungsinterne Kampagne. Herzstück ist eine mobile Rathausausstellung, die durch die Mitgliedskommunen wandert. Sie richtet sich bewusst an Mitarbeitende verschiedener Fachbereiche und zeigt anhand alltagsnaher Beispiele, Perspektivwechseln und interaktiver Elemente, wie eng Themen wie Stadtentwicklung, Gesundheit, Schule, Klima und Soziales mit dem Fußverkehr verknüpft sind.

Ergänzt wird die Ausstellung durch einen neuen Newsletter mit Praxisbeispielen, Hintergrundinformationen und Anregungen für die kommunale Arbeit. Ziel ist es, das

Ab 2027 richtet sich die Kampagne zusätzlich an die Bürgerinnen und Bürger. Mit einem mobilen Aktionsmodul bringt die AGFS NRW das Thema direkt in Innenstädte und Ortszentren. Spielerische Aufgaben und Perspektivwechsel laden dazu ein, die eigene Kommune aus Sicht verschiedener Fußverkehrsgruppen zu erleben und den öffentlichen Raum neu zu entdecken.

Die Kampagne versteht sich als langfristiger Impuls für mehr Aufmerksamkeit für den Fußverkehr sowie als Grundlage jeder Mobilität und als wichtiger Baustein lebenswerter, gesunder und zukunftsfähiger Kommunen.

Denn wer den Fußverkehr stärkt, stärkt weit mehr als das Gehen.

Julia Groth/Redaktion nahmobil

Pilotprojekt Walk-Observer

Neue Erkenntnisse für die kommunale Netzplanung

Wo Menschen mit dem Auto unterwegs sind, liegen meist umfangreiche Daten vor. Für den Fußverkehr fehlen solche Informationen häufig. Gleichzeitig stehen viele Kommunen vor der Aufgabe, sichere und komfortable Fußverkehrsnetze zu planen und weiterzuentwickeln. Doch stimmen die geplanten Wegebeziehungen mit dem tatsächlichen Verhalten der Menschen überein? Und wie werden diese Wege wahrgenommen?

Diesen Fragen widmet sich das Pilotprojekt Walk-Observer, das die AGFS NRW gemeinsam mit den Städten Bielefeld und Gladbeck erprobt.

Planung und Alltagsverhalten zusammenbringen

Der Walk-Observer ist eine digitale Beteiligungsplattform, über die Bürgerinnen und Bürger das Fußwegenetz ihrer Stadt bewerten können. Wegeabschnitte lassen sich direkt auf einer Karte beurteilen, häufig genutzte Verbindungen eintragen und – auf freiwilliger Basis – Wege auch per App erfassen.

Ziel ist es, die kommunale Planung mit der Alltagsperspektive der zu Fuß Gehenden abzugleichen. So wird sichtbar, welche Wege tatsächlich genutzt werden, wo Menschen Umwege in Kauf nehmen und an welchen Stellen Hindernisse, Unsicherheiten oder fehlende Verbindungen bestehen.

Die Rückmeldungen ergänzen bestehende Datengrundlagen um eine Perspektive, die in klassischen Verkehrserhebungen häufig fehlt.

Erkenntnisse für die kommunale Praxis

Für Kommunen bietet das Projekt die Möglichkeit, bestehende Fußverkehrsnetze mit dem tatsächlichen Nutzungsverhalten der Bürgerinnen und Bürger abzugleichen. Die Ergebnisse können dabei helfen, Handlungsbedarfe zu erkennen, Maßnahmen zu priorisieren und lokale Besonderheiten besser zu verstehen. Auch zur Evaluierung durchgeführter Maßnahmen kann das Tool von Nutzen sein.

Besonders interessant sind die Erkenntnisse für Schulwege, Quartiersverbindungen oder Wegebeziehungen im Umfeld von Haltestellen. Dort zeigt sich häufig, welche

Routen im Alltag tatsächlich relevant sind – unabhängig davon, ob sie bereits Teil eines offiziellen Netzes sind.

Pilotprojekt in Bielefeld und Gladbeck

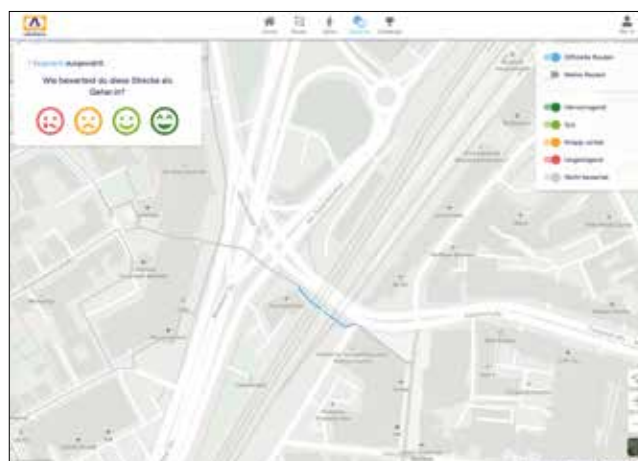
Die AGFS NRW finanziert den Einsatz des Walk-Observers zunächst in den beiden Mitgliedskommunen Bielefeld und Gladbeck. Die Beteiligungsphase läuft über mehrere Monate und ermöglicht den Bürgerinnen und Bürgern einen flexiblen Einstieg. Im Anschluss werden die Erfahrungen und Ergebnisse ausgewertet. Ziel ist es, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, welchen Beitrag das Instrument für die kommunale Fußverkehrsplanung leisten kann und ob sich ein breiterer Einsatz in weiteren Kommunen anbietet.

Mit dem Pilotprojekt erprobt die AGFS NRW einen neuen Ansatz, um den Fußverkehr sichtbarer zu machen und die Planungspraxis stärker an den tatsächlichen Wegen der Menschen auszurichten.

Julia Groth/Redaktion nahmobil



Bildbewertung: Auszug aus dem WalkObserver Bielefeld. – Foto: Posmo



Kartenbewertung: Auszug aus dem WalkObserver Bielefeld. – Foto: Posmo

Fußverkehrs-Checks zeigen Wirkung

Eine neue Veröffentlichung des Zukunftsnetz Mobilität zeigt mit Vorher/Nachher Bildern: Fußverkehrs-Checks wirken – sichtbar und konkret. Einige ausgewählte Best-Practice-Beispiele aus NRW machen deutlich, wie Kommunen, die in den vergangenen Jahren die Fußverkehrs-Checks durchgeführt haben, mit gezielten Maßnahmen den öffentlichen Raum für zu Fuß Gehende verbessern.

Im Mittelpunkt stehen sichere Querungen, attraktivere Gehwege, barrierefreie Lösungen, mehr Aufenthaltsqualität und freie Gehwege. Die Beispiele zeigen: Schon kleine Eingriffe – wie das Versetzen eines Verkehrsschilds – können den Alltag spürbar erleichtern. Gleichzeitig ver-

deutlichen größere Maßnahmen wie sichere Überwege, attraktive Plätze oder frei gestaltete Kreuzungsbereiche, die Städte lebenswerter werden lassen.

Die Stimmen aus den Kommunen machen klar: Fußverkehrs-Checks helfen, Probleme sichtbar zu machen, Lösungen zu entwickeln und schließlich Räume so zu gestalten, dass Menschen sich gerne und selbstständig zu Fuß bewegen.

Mehr dazu:
urlr.me/Nwz3uv



Neue Broschüren des FUSS e.V.

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. hat zwei neue Broschüren veröffentlicht, die Kommunen, Politik und Zivilgesellschaft praxisnahe Informationen und Argumentationshilfen zu Tempo 30 und Fußgängerüberwegen bieten. Beide Veröffentlichungen stehen kostenlos zum Download bereit.

Alles über Tempo 30

In „Tempo 30 – Besserer Verkehr für Städte und Dörfer“ wird für flächendeckendes Tempo 30 in Städten und Dörfern geworben. Die Broschüre betont die Vorteile, die sich daraus ergeben: mehr Verkehrssicherheit, eine höhere Lebensqualität und ein effizienterer Verkehrsfluss. Insgesamt werden 27 rechtliche Möglichkeiten aufgezeigt, wie und wo Geschwindigkeitsbegrenzungen umgesetzt werden können, beispielsweise in Tempo-30-Zonen, auf Fahrradstraßen, in Geschäftsvierteln oder auf bestimmten Streckenabschnitten, die teilweise zeitlich begrenzt sind.

Ziel der Veröffentlichung ist es, Behörden, Politik und Zivilgesellschaft zu motivieren, lebenswertere und sicherere Straßenräume zu schaffen.



Zebrastreifen – Arbeitshilfen für Fußgängerüberwege

Die Broschüre „Zebrastreifen – Arbeitshilfen für Fußgängerüberwege“ informiert über die seit 2025 geltenden vereinfachten und verbesserten Planungsregeln für Zebrastreifen. Sie erläutert die neuen Möglichkeiten bei Planung und Umsetzung und zeigt auf, wie sich Bürgerinnen und Bürger für zusätzliche Fußgängerüberwege einsetzen können. Die Broschüre behandelt außerdem ausführlich das Thema Sicherheit.

Maria Rene Cordova/Redaktion nahmobil

Fußverkehrskongress 2026: Wir gehen den nächsten Schritt

Am 29. und 30. September 2026 wird Bielefeld zum bundesweiten Treffpunkt der Fußverkehrs-Community. Unter dem Motto „Wir gehen den nächsten Schritt!“ widmet sich der Nationale Fußverkehrskongress der Frage, wie gute Ideen und Strategien konkret umgesetzt werden können. Im Mittelpunkt stehen Maßnahmen, die das Zufußgehen sicherer, komfortabler und attraktiver machen.

Impulse liefern u.a. Inklusionsaktivist Raúl Krauthausen, Rechtswissenschaftlerin Prof. Dr. Frauke Rostalski sowie Autorin und Stadtplanerin Karin Hartmann. Sie beleuchten den Fußverkehr aus den Perspektiven Inklusion, Verantwortung und gerechte Stadtentwicklung.

Neben Impulsvorträgen und Fachforen bietet der Kongress zahlreiche Möglichkeiten zum Austausch. Eine wissenschaftliche Posterausstellung präsentiert aktuelle Forschungsergebnisse aus studentischen Abschlussarbeiten rund um den Fußverkehr. Auf einem „Markt der Möglichkeiten“ stellen zudem Institutionen, Verbände und Unternehmen ihre Angebote und Projekte vor.

Besonderer Bestandteil des Rahmenprogramms sind die von der Stadt Bielefeld organisierten Walkshops. Sie führen die Teilnehmenden direkt in den Stadtraum und zeigen vor Ort, wie attraktive Fußverkehrsinfrastruktur, Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität und Stadtentwicklung zusammenwirken können.

Der Fußverkehrskongress wird vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr veranstaltet. Die AGFS NRW unterstützt als Partnerin die Konzeption und Organisation des Kongresses und bringt ihre Erfahrungen aus der kommunalen Nahmobilitätsförderung ein.

Seien Sie dabei!

Der Fußverkehrskongress ist die bundesweit wichtigste Fachveranstaltung zum Fußverkehr. Nutzen Sie die Gelegenheit, aktuelle Entwicklungen kennenzulernen, Praxisbeispiele zu diskutieren und sich mit Fachleuten aus ganz Deutschland auszutauschen.

Julia Groth/Redaktion nahmobil



Fußverkehrskongress 2026

Datum:

29. und 30. September 2026

Zeiten:

29. September: 12:00–21:00 Uhr

30. September: 9:00–15:00 Uhr

Ort:

Stadthalle Bielefeld

Programmhilights:

- Impulse von **Raúl Krauthausen**, **Prof. Dr. Frauke Rostalski** und **Karin Hartmann**
- Fachforen zu Planung, Gestaltung und Umsetzung von Fußverkehrsmaßnahmen
- Wissenschaftliche Posterausstellung mit aktuellen Forschungsergebnissen
- „Markt der Möglichkeiten“ mit Projekten, Angeboten und Innovationen rund um den Fußverkehr
- Walkshops der Stadt Bielefeld zu Stadtentwicklung, Aufenthaltsqualität und Fußverkehr vor Ort
- Austausch und Vernetzung mit Fachleuten aus Kommunen, Wissenschaft, Verbänden und Politik

Anmeldung und Programm:

Alle Informationen zum Kongress sowie die Möglichkeit zur Anmeldung finden Sie unter:

www.fuko.nrw.de



„FahrradstraßenBasis“ für ländlichere Bereiche Münsters

Radwege im ländlichen Raum kosteneffizient ausbauen



Mit der umgestalteten Fahrradstraße Hessenweg gibt es nun 17 Fahrradstraßen mit Qualitätsstandards in Münster. – Foto: Stadt Münster

Die Stadt Münster hat mit dem 2023 politisch beschlossenen Fahrradnetz 2.0 einen neuen Infrastrukturtyp eingeführt: die „FahrradstraßeBasis“. Kennzeichnend dafür sind beidseitige rote Fahrbahnrand-Markierungen, die im Regelfall die bereits bestehenden weißen Fahrbahn-

rand-Markierungen ergänzen. Zudem werden an Einmündungen mehrfarbige Fahrradstraßen-Piktogramme aufgebracht und die Kreuzungsbereiche rot eingefärbt. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Im Streckenverlauf schaffen Rad-Piktogramme zusätzliche Aufmerksamkeit.

Im Gegensatz zu „FahrradstraßenPlus“, die im Stadtgebiet in den letzten Jahren vielfach eingerichtet wurden, verzichtet die Stadt bei „FahrradstraßenBasis“ darauf, die Fahrbahn flächendeckend Rot einzufärben. Dadurch lassen sich Fahrradstraßen in ländlicheren Bereichen schneller und kostengünstiger realisieren. In den urban geprägten Bereichen werden jedoch auch weiterhin die volleingefärbten „FahrradstraßenPlus“ realisiert.

Wie auf allen anderen Fahrradstraßen beträgt die maximal zulässige Geschwindigkeit 30 km/h, das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist ausdrücklich erlaubt.

Ein Teilstück des Hessenwegs im Norden von Münster (zwischen „Zur Eckernheide“ und „Coermühle“) und die Kötterstraße im Osten der Stadt sind in diesem Jahr bereits nach den neuen Basis-Standards umgestaltet worden, weitere Straßenzüge werden folgen. Ziel ist, dadurch auch im Außenbereich Netzlücken für den Radverkehr zu schließen.

Fahrradbüro/Stadt Münster

Münster: Fahrrad-Piktogramme auf 4 km langer Strecke aufgebracht

Seit Mitte März macht auf dem Alten Mühlenweg in Münster eine rund 4 km lange Piktogramm-Kette auf den Radverkehr aufmerksam. Die Markierungen auf der Fahrbahn sollen das Miteinander im Verkehr verbessern und Autofahrende stärker für die vielen Radfahrenden auf der Strecke sensibilisieren.

Der Alte Mühlenweg ist im Fahrradnetz 2.0 der Stadt Münster als Basisroute eingestuft und eine wichtige Alltagsverbindung zwischen den Stadtteilen Handorf und Wolbeck. Alternative Strecken sind insbesondere bei schlechter Witterung für den Radverkehr nur eingeschränkt geeignet.

Die Piktogramm-Kette schließt eine Lücke zwischen den bestehenden Radwegen am nördlichen und südlichen Ende des Alten Mühlenwegs. Solche Markierungen sind laut Erlass des Landes NRW ausdrücklich für Strecken ohne eigene Radverkehrsanlagen vorgesehen. Langfristig plant die Stadt Münster dort jedoch eine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur im Rahmen des Fahrradnetzes 2.0.

Für den Kfz-Verkehr ergeben sich durch die neuen Piktogramme keine Änderungen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bleibt bestehen, zudem sind auch weiterhin die außerorts geltenden Überholabstände von 2 m zu Radfahrenden einzuhalten.

Fahrradbüro/Stadt Münster



Die Fahrrad-Piktogramme auf dem Alten Mühlenweg weisen alle Verkehrsteilnehmenden zukünftig deutlich auf den Radverkehr auf der Fahrbahn hin. – Foto: Stadt Münster

Poller soll Sicherheit auf Fahrradstraße in Münster erhöhen

Die Schillerstraße in Münster ist 2024 zu einer „FahrradstraßePlus“ umgestaltet worden. Politisch beschlossen wurde auch ein modaler Filter, um den Kfz-Durchgangsverkehr in diesem Wohnquartier zu unterbinden.

Zunächst ist statt einer baulichen Lösung das VZ 267 (Verbot der Einfahrt für Kfz) aufgestellt worden. Entsprechende Wendemöglichkeiten und frühzeitige Hinweise auf die Sackgasse für Kfz waren vorhanden. Doch auch nach mehrmonatiger Anpassungszeit für die Autofahrenden sowie vielen Kontrollen durch die Polizei haben noch etliche Verkehrsverstöße stattgefunden. Um die Radfahrenden zu schützen und eine sichere Fahrt auf der Fahrradstraße zu gewährleisten, ist Anfang 2026 ein modaler Filter mittels Sperrpfosten errichtet worden. Eine Durchfahrt für Kfz ist somit baulich unterbunden.



Modalfilter auf der Schillerstraße/Ecke Hansaring – Foto: Stadt Münster

Diese Maßnahme zeigt, dass trotz Poller-Erlass des Landes NRW an sensiblen Straßenbereichen bauliche Absperrmaßnahmen für Kfz unumgänglich sind. Wichtig ist, dass eine umfassende Markierung und eine gute Beleuchtung die Sperrpfosten sichtbar machen, um Alleinunfälle mit teils weitreichenden Folgen zu vermeiden.

Fahrradbüro/Stadt Münster



Sicherer auf der Schillerstraße radeln – Foto: Stadt Münster

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Köln schafft neue Radverbindungen und mehr Platz für Nahmobilität

Fahrspuren umgewidmet, Gehwege entlastet, Sicherheit erhöht



Fahrspur wird Radverkehrsanlage: Auf der Stolberger Straße entstand ein neuer Radfahrstreifen. Ein separater Seitenstreifen für den Lieferverkehr verhindert, dass haltende Fahrzeuge den Radverkehr behindern. – Foto: Stadt Köln

Mit mehreren Projekten baut die Stadt Köln ihre Infrastruktur für den Radverkehr weiter aus. Im Fokus stehen sichere Führungen auf der Fahrbahn, die Entflechtung von Fuß- und Radverkehr sowie die Neuaufteilung des Straßenraums.

In einer zentralen Innenstadtstraße wurde eine Kfz-Fahrspur zugunsten eines breiten Radfahrstreifens umgewandelt. Gleichzeitig entstanden neue Fahrradabstellanlagen und zusätzliche Bäume wurden gepflanzt. An anderer Stelle wurde der Radverkehr von einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn verlagert. Dadurch werden Konflikte mit dem Fußverkehr reduziert und die

Gehwege stehen künftig ausschließlich Zufußgehenden zur Verfügung. Ergänzt wurden die Maßnahmen durch neue Aufstellflächen an Kreuzungen sowie verbesserte Abbiegebeziehungen.

Auch auf einer wichtigen Erschließungsstraße entstand auf 1,5 km Länge ein neuer Radfahrstreifen. Eine Besonderheit: Für den Lieferverkehr wurde ein eigener Wartebereich eingerichtet, damit Lkw nicht mehr auf dem Fahrstreifen halten müssen. Die Maßnahmen verbessern die Verkehrssicherheit und schaffen attraktive Verbindungen für bestehende und neue Wohnquartiere.

Kreuzungen sicherer gestalten

Mehr Platz und bessere Sicht für Fuß- und Radverkehr



Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr (vorher/nachher): Der Radverkehr wurde von den gemeinsamen Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn verlagert. Dadurch entstehen konfliktärmere Wegebeziehungen und mehr Raum für den Fußverkehr. – Foto: Stadt Köln

Mit gezielten Eingriffen an Kreuzungen und Einmündungen verbessert die Stadt Köln die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr. So wurde an einer Kreuzung nahe mehrerer Schulen ein freier Rechtsabbieger für den Kfz-Verkehr zurückgebaut. Dadurch entstehen mehr Platz und bessere Sichtverhältnisse für Zufußgehende und Radfahrende. An einem weiteren Knotenpunkt wird die Verkehrsführung für den Radverkehr neu geordnet. Zu-

sätzliche Aufstellflächen und eine neue Fahrbeziehung erleichtern das sichere Queren einer stark befahrenen Straße und verbessern die Anbindung an bestehende Radverkehrsanlagen.

Die Beispiele zeigen, dass bereits kleinere Anpassungen der Verkehrsführung die Verkehrssicherheit erhöhen und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum verbessern können.

Fahrradstraßen-Netz wächst weiter

Köln stärkt den Radverkehr auf wichtigen Alltagsrouten

Die Stadt Köln erweitert ihr Netz an Fahrradstraßen kontinuierlich. Mehrere Straßen werden derzeit umgestaltet oder befinden sich in der Umsetzung.

Neben neuen Markierungen und Beschilderungen erhalten die Fahrradstraßen teilweise Vorfahrt an Kreuzungen. Sicherheitstrennstreifen schaffen Abstand zu parkenden Fahrzeugen und sollen sogenannte Dooring-Unfälle verhindern. Ergänzend entstehen neue Fahrrad- und Lastenradstellplätze sowie Flächen für Sharing-Angebote. Die Maßnahmen verfolgen mehrere Ziele zugleich: Sie schaffen attraktive Verbindungen für den Radverkehr, verbessern die Bedingungen für den Fußverkehr und erleichtern die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen. Damit setzt Köln zunehmend auf zusammenhängende und sichere Netze statt auf Einzelmaßnahmen.

Alle Beiträge: Stadt Köln



Straßenraum neu verteilt: Neue Radverkehrsanlagen, zusätzliche Bäume und Aufenthaltsflächen zeigen, wie sich Mobilitäts- und Klimaanpassungsmaßnahmen miteinander verbinden lassen. –

Foto: Stadt Köln

IGA 2027: Auch der Emscher-Weg macht sich bereit!

Auf dem Rad zum Dortmunder Zukunftsgarten



Die ersten Abschnitte am Emscher-Weg sind bereits asphaltiert – für komfortables Radfahren. – Foto: Ulf Siemes, Stadt Dortmund

Mit Blick auf die Internationale Gartenausstellung (IGA) 2027 wird der Emscher-Weg in Dortmund

umfassend aufgewertet. Der Rad- und Fußweg übernimmt künftig eine wichtige Rolle bei der Anbindung des Dortmunder Zukunftsgartens und weiterer IGA-Standorte.

Geplant sind die Asphaltierung bestehender Wege, neue Wegeverbindungen sowie mehr Sicherheit und Fahrkomfort für den Rad- und Fußverkehr. So entstehen eigenständige Trassen abseits stark befahrener Straßen, bestehende Wege werden durch Asphaltdecken komfortabler nutzbar und Steigungen im bisherigen Streckenverlauf können künftig

entlang von Bahntrassen umfahren werden. Ziel ist eine durchgängige und attraktive Verbindung zwischen wichtigen Freizeit- und Grünräumen.

Für den Ausbau arbeiten die Stadt Dortmund und die Emschergenossenschaft eng zusammen. Während die Emschergenossenschaft Planung und Bau übernimmt, kümmert sich die Stadt um die Förderung. Aus dem Bundesprogramm „Stadt und Land“ wurden bereits rund 2,6 Mio. Euro bewilligt.

Ulf Siemes/Stadt Dortmund

Radweg an der K 16 in Lüdinghausen eröffnet

Neue Strecke schafft eine sichere Verbindung Richtung Borkenberge

Der Radweg verbindet entlang der K 16 zwei Wirtschaftswegen im Außenbereich von Lüdinghausen miteinander, die zu einer wichtigen Route des NRW-Radverkehrsnetzes gehören. Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr, Kreisdirektor Dr. Linus Tepe, Bürgermeister Ansgar Mertens, Kreistagsmitglied Anton Holz sowie weitere Vertreterinnen und Vertreter der Kreisverwaltung und der ausführenden Baufirma freuen sich, dass das Projekt zur Förderung der regionalen Mobilität und des Tourismus nun abgeschlossen werden konnte.

„Es ist toll, dass wir mit diesem recht kurzen Radweg eine so große Verbesserung erreichen. So erleichtern wir die Erreichbarkeit des Naturschutzgebietes Borkenberge und fördern zugleich die sichere Befahrbarkeit der hiesigen Routen des NRW-Radwegenetzes“, stellt Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr fest. Der neue Radweg ist Bestandteil des kreisweiten Radverkehrskonzeptes und stärkt die Attraktivität des Fahrrads als sicheres und klimafreundliches Verkehrsmittel im Alltag und in der Freizeit. Für den Bau investierte der Kreis Coesfeld rund

230.000 Euro. Unterstützt wurde das Vorhaben durch Fördermittel des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Programm „Stadt und Land“. Die Stadt Lüdinghausen beteiligt sich mit ca. 23.000 EUR an den Kosten.

Kreis Coesfeld



Gemeinsam mit einem Ausflügler (2.v.l., alle anderen v.l.n.r.) freuen sich Klaus Dammers, Abteilungsleiter Straßenbau, Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr, Bürgermeister Ansgar Mertens, Kreistagsmitglied Anton Holz, Kreisdirektor Dr. Linus Tepe, Geert-Heinz Reineke von der Baufirma F+P und Klaus Westrick, Kreis Coesfeld, über die Freigabe. – Foto: Kreis Coesfeld

Miteinander unterwegs:

Wie Bielefeld für mehr Rücksicht im Straßenraum wirbt

Wenn Menschen zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad unterwegs sind oder den öffentlichen Raum gemeinsam nutzen, entstehen Begegnungen – und manchmal auch Konflikte. Genau hier setzt die Kampagne „Miteinander unterwegs“ der Stadt Bielefeld an. Ziel ist es, das Zusammenspiel von Fuß- und Radverkehr sichtbar zu machen, gegenseitige Rücksichtnahme zu stärken und mehr Verständnis für unterschiedliche Bedürfnisse im Straßenraum zu schaffen.

Mit der Kampagne reagiert die Stadt auf Entwicklungen, die viele Kommunen kennen: Der Radverkehr nimmt zu, gleichzeitig steigen die Anforderungen an sichere und attraktive Fußwege. Wo Verkehrsflächen knapp sind oder unterschiedliche Geschwindigkeiten aufeinandertreffen, entstehen Konflikte. „Miteinander unterwegs“ verbindet deshalb Infrastrukturmaßnahmen mit Kommunikation und Beteiligung.

Beteiligungsverfahren liefert wichtige Hinweise

Im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens wurden zahlreiche Hinweise zu schmalen Wegen, sanierungsbedürftigen Abschnitten und unübersichtlichen Verkehrsführungen gesammelt. Konflikte entstehen besonders dort, wo Gehwege auch für den Radverkehr freigegeben sind oder Radfahrende aus Unsicherheit auf Gehwege ausweichen. Enge Flächen, hohe Nutzungsdichten und unterschiedliche Geschwindigkeiten erschweren dort das Miteinander von Fuß- und Radverkehr. Auch komplexe Verkehrs-



knotenpunkte sowie Bereiche rund um Haltestellen und Schulen wurden häufig genannt. Trotz klar zugewiesener Flächen führen hohe Frequentierung, abbiegender Radverkehr und querende Fußgänger*innen regelmäßig zu unübersichtlichen Situationen.

Positiv bewertet wurden bereits umgesetzte Maßnahmen der Stadt wie neue Radverkehrsanlagen oder breitere Verkehrsflächen. Gleichzeitig wurde deutlich, dass neben Infrastruktur auch mehr gegenseitige Rücksichtnahme und ein besseres Verständnis für Regeln und unterschiedliche Bedürfnisse

im Straßenraum notwendig sind.

Kommunikation ergänzt Infrastruktur

Genau hier setzt „Miteinander unterwegs“ an. Die Kampagne verfolgt das Ziel, nicht nur Verkehrsflächen neu zu ordnen, sondern auch die Kultur des Miteinanders im öffentlichen Raum zu stärken. Informations- und Kommunikationsmaßnahmen sollen über Regeln aufklären, Unsicherheiten abbauen und mehr gegenseitige Rücksicht fördern. Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens zeigen: Ein gutes Miteinander entsteht dort, wo verständliche Infrastruktur auf gegenseitige Rücksichtnahme trifft. Kampagnen wie „Miteinander unterwegs“ leisten dazu einen wichtigen Beitrag – indem sie den öffentlichen Raum als gemeinsamen Raum begreifen.

Silke Hachmeister/Stadt Bielefeld



Mehr dazu:

[urlr.me/z2bH4s](https://www.urlr.me/z2bH4s)



Am Aktionsstand der Kampagne lädt ein Glücksrad zum Gespräch über das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden auf gemeinsamen Rad- und Fußwegen ein. – Foto: Stadt Bielefeld

Gendersensibilität in der Mobilitätsplanung

Münster verankert Klima- und Gendergerechtigkeit in der Mobilitätsplanung

Die zunehmende Hitzebelastung in unseren Städten infolge der Klimakrise stellt ein erhebliches Gesundheitsrisiko dar. Besonders betroffen sind Menschen, die im Alltag überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Studien zeigen, dass Frauen aufgrund geringeren Einkommen, eines höheren Anteils an Sorgearbeit sowie multilokaler Wegeketten stärker auf den öffentlichen Nahverkehr und aktive Mobilität angewiesen und dadurch häufiger direkter Hitze ausgesetzt sind (Ballester et al. 2023).

Klima- und Gendergerechtigkeit als kommunale Aufgabe

Die Klimakrise stellt somit nicht nur ökologische und technische Herausforderungen dar, sondern berührt auch zentrale Fragen sozialer Gerechtigkeit. Die Stadt Münster hat die Europäische Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf kommunaler Ebene bereits 2009 unterzeichnet, die der Diskriminierung aufgrund stereotyper Geschlechterrollen entgegenwirken soll. Damit hat sich die Stadt verpflichtet, regelmäßig Aktionspläne zu entwickeln. Die Federführung liegt beim städtischen Amt für Gleichstellung im Dezernat des Oberbürgermeisters. Die Aktionspläne werden gemeinsam mit Akteurinnen und Akteuren aus Verwaltung, Politik und Stadtgesellschaft erarbeitet, haben eine Laufzeit von zwei Jahren und umfassen konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele der EU-Charta. Der fünfte Aktionsplan setzt erstmals einen inhaltlichen Schwerpunkt auf Klima- und Gendergerechtigkeit.

Mobilität und Stadtplanung

In diesem Kontext haben das Stadtplanungsamt sowie das Amt für Mobilität und Tiefbau das Themenfeld „Mobilität und Stadtplanung“ verankert.

Maßnahmen zur Reduktion urbaner Hitze im öffentlichen Raum umfassen u.a. Entsiegelung, die Schaffung von Grünflächen, die Beschattung von Geh- und Radwegen und den Ausbau blauer Infrastruktur (Brandenburg et al. 2015). Neben baulichen Maßnahmen spielen auch Informationsmanagement und Sensibilisierung eine zentrale Rolle.

Geschlechtergerechte Verwaltungsstrukturen

Ein wesentlicher Baustein für eine gendergerechte Stadt- und Mobilitätsplanung ist ein Perspektivenwechsel bei den Planenden. Grundlage hierfür bildet die systematische Erhebung, Auswertung und Aufbereitung geschlechterdifferenzierter Daten. In Münster wurden hierzu Personalauswertungen im Amt für Mobilität und Tiefbau durchgeführt. Diese zeigen, dass der Frauenanteil unter den Mitarbeitenden im Jahr 2023 bei 26% lag, während er auf Führungsebene lediglich 16% betrug. Daraus wurde ein zentrales Ziel des Aktionsplans „Klima & Gender“ abgeleitet: die Erhöhung des Anteils von Frauen in Schlüsselpositionen im Bereich Mobilität und Tiefbau. Zur Umsetzung wurden verschiedene Maßnahmen initiiert. Dazu gehören eine gezielte Ansprache in Stellenausschreibungen, flexible Führungsmodelle sowie Workshops und Angebote wie der Girls' Day.

Erste Erfolge sind in einem kleinen Anstieg des Anteils von weiblichen Führungskräften zu sehen. Es wurden zwei Führungspositionen weiblich nachbesetzt. Gleichzeitig ist der Gesamtanteil weiblicher Mitarbeitender



Mobilität von Frauen und Männern im Vergleich –
Meike Spitzner 2020/Heinrich-Böll-Stiftung Infografik:
vcd.org Layout: weareplayground.com

jedoch um 2% gesunken. Das interne Monitoring macht die Entwicklung in der Geschlechterverteilung sichtbar. Für den Erfolg der Maßnahmen ist die ämterübergreifende Zusammenarbeit entscheidend, insbesondere mit dem Personalamt. Ergänzend wurde die Ausweitung des städtischen Fortbildungsangebots in den Aktionsplan aufgenommen, um die Sensibilisierung der Mitarbeitenden für eine gerechte und inklusive Stadtgestaltung weiter zu fördern.

Geschlechterdifferenzierte Mobilitätsanalyse

Ein weiterer zentraler Baustein ist die geschlechterdifferenzierte Auswertung der stadtweiten Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Münster. Im Rahmen des Aktionsplans wurde eine ergänzende Analyse der 2022 veröffentlichten Daten beauftragt. Dabei wurden u.a. die Motivation für die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel, durchschnittliche Wegehäufigkeiten nach Tätigkeit sowie die Verteilung von Wegezwecken nach Geschlecht untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass eine konsequente Orientierung am Leitbild der Stadt der kurzen Wege, die Stärkung des Umweltverbunds, die Reduzierung des Gehwegparkens sowie die konsequente Durchsetzung von Park- und Halteverbieten für den motorisierten Individualverkehr nicht nur zur Verkehrssicherheit und zur CO₂-Reduktion beitragen, sondern auch die Gleichstellung fördern. Ebenso tragen Maßnahmen zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens zu einer gendergerechten Stadt- und Mobilitätsplanung bei.

Die Förderung von Nahmobilität und öffentlichem Nahverkehr sowie eine stärkere Nutzungsdurchmischung entlasten insbesondere Menschen mit Sorgeverantwortung, die häufig komplexe Wegeketten bewältigen müssen. Alltagswege werden dadurch kürzer, sicherer und barriereärmer. Gleichzeitig trägt die Integration blau-grüner Infrastruktur entlang dieser Wege zur Abkühlung des urbanen Raums bei.



Girls' Day 2026 im Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster

– Franziska Hettmer/Stadt Münster



Aktionsplan „Klima- und Gendergerechtigkeit“ 2024 bis 2026 – Stadt Münster 2024

Aktionsplan als Instrument für langfristigen Wandel

Der Aktionsplan entfaltet somit eine wichtige sensibilisierende Wirkung: Er verdeutlicht die enge Verknüpfung von Stadt- und Mobilitätsplanung mit Fragen sozialer Gerechtigkeit und Gleichstellung. Planerinnen und Planer sind gefordert, diese Zusammenhänge stärker integriert zu betrachten und in ihre Arbeit einzubeziehen. Mit dem Aktionsplan verpflichtet sich die Stadtverwaltung, die Gleichberechtigung systematisch zu fördern und als verbindliches Handlungsprinzip zu verankern. Ein Rückblick auf die vergangenen zwei Jahre zeigt, dass Münster damit ein wirksames Instrument etabliert hat, das im Arbeitsalltag immer wieder für das Querschnittsthema Klima-

und Gendergerechtigkeit sensibilisiert. Die Umsetzung ist als langfristiger Prozess zu verstehen. Durch die strukturelle Verankerung entsteht die Grundlage für ein nachhaltiges Umdenken, das sich in Planungsprozessen niederschlägt und dadurch letztlich auch im gebauten Stadtraum sichtbar wird.

Leah Bartz/Stadt Münster

Aachen: Bike-Stations jetzt über radbox.nrw buchbar

Digitales Buchungssystem erweitert Zugang zu sicheren Fahrradstellplätzen



Durch die Verknüpfung mit radbox.nrw sind die Bike-Stations in Aachen nun auch flexibel für Touristen und Reisende zu nutzen. – Foto: Stadt Aachen

Bewährte Aachener Bike-Stations mit neuem System: Im Rahmen eines EU-EFRE-Förderprojekts wurden in Aachen acht gesicherte Fahrradabstellanlagen aufgebaut, die rund um die Uhr öffentlich genutzt werden können. Die acht Bike-Stations haben jeweils zwischen 8 und 57 Stellplätzen. Wer die Bike-Stations bisher mit einem „Mobility-Key“ genutzt hat, kann nun einfach und unkompliziert über die Webseite oder die App radbox.nrw einen Fahrradabstellplatz buchen und nutzen.

Gleichzeitig mehr Flexibilität und Verlässlichkeit

Bisher war ein Zugang zu den Bike-Stations mit dem Mobility-Key der APAG möglich. Diesen Key konnte man allerdings nur mit Wohnsitz in Aachen beantragen. Das bedeutete: Touristen, Reisende und Pendler:innen konnten die Stationen bisher nicht nutzen. Mit dem Umstieg auf das digitale Buchungssystem radbox.nrw wird der Nutzendenkreis vergrößert. Zudem ist es nun möglich, einen Stellplatz schon bis zu vier Wochen im Voraus zu reservieren – somit kann man verlässlich eine sichere Abstellmöglichkeit für das Fahrrad buchen. Gleichzeitig geht Aachen hier einen wichtigen Schritt hinsichtlich der

Digitalisierung des Mobilitätsangebots.

Ein Stellplatz kann nach der Registrierung per App oder über die Webseite radbox.nrw gebucht werden. Über einen TAN-Code oder einen QR-Code erhält man Zugang zur Anlage. Dabei stehen unterschiedliche Buchungszeiträume zur Verfügung:

Ein Stellplatz kann gebucht werden für folgende Parkdauern:

- drei Stunden (0,25 Euro),
- sechs Stunden (0,50 Euro),
- einen ganzen Tag (1,50 Euro)
- eine Woche (5 Euro)

An einigen Standorten (Schanz, Parkhaus Rathaus, Parkhaus Galeria-Kaufhof-City und Adalbertsteinweg) kann für 15 Euro im Monat ein Abstellplatz gebucht werden.

Neu ist auch: Mit einem Account können Nutzende jetzt gleichzeitig zwei Fahrräder in einer Bike-Station unterbringen.

Nutzende können bei Fragen oder Problemen den 24-Stunden-Hotline-Service von radbox.nrw nutzen. Gleichzeitig bleibt die APAG weiterhin die Ansprechpartnerin vor Ort.

Alle wichtigen Informationen über das neue System und die Anmeldung finden Interessierte auf der Website.

Sabrina Horbach/Stadt Aachen; Fachbereich Mobilität und Verkehr; Abteilung Mobilitätsmanagement/Stadt Aachen

Mehr dazu:
www.radbox.nrw/so-funktioniert/



RadPendlerRoute 2 überbrückt S-Bahn-Sperrung in Köln

Temporäre Radroute als Alternative zum Schienenersatzverkehr

Während der Sperrung der S-Bahn-Linie 11 haben die Stadt Köln, go.Rheinland, der Rheinisch-Bergische Kreis und die Stadt Bergisch Gladbach gemeinsam die temporäre RadPendlerRoute 2 eingerichtet.

Die Route verbindet Bergisch Gladbach mit Köln-Deutz und ist durchgehend ausgeschildert. Ergänzend wurde ein Leihradsystem eingerichtet, dessen Räder an den betroffenen S-Bahn-Stationen ausgeliehen und zurückgegeben werden können.

Das Projekt zeigt, wie Radverkehr und öffentlicher Verkehr bei größeren Baustellen sinnvoll miteinander verknüpft werden können. Pendlerinnen und Pendler erhalten so eine zusätzliche Alternative zum Schienenersatzverkehr.

Streiktage zeigen Potenzial des Radverkehrs: Zählstellen verzeichnen deutliche Zuwächse

Eine Auswertung von 21 Dauerzählstellen in Köln zeigt, wie stark der Radverkehr auf Einschränkungen im öffentlichen Verkehr reagiert. An Streiktagen stieg die Zahl der erfassten Radfahrten im Durchschnitt um 84%. Besonders hohe Zuwächse wurden an wichtigen innerstädtischen Verbindungen und Brücken registriert. An einer Zählstelle wurde mit mehr als 16.000 Radfahrten an einem Tag sogar ein neuer Höchstwert erreicht.

Die Ergebnisse verdeutlichen das Potenzial des Fahrrads als verlässliche Alternative auf Alltagswegen und liefern wertvolle Hinweise für die weitere Infrastrukturplanung.

Stadt Köln

Bielefeld-Jöllenbeck: Mehr Aufenthaltsqualität im Ortszentrum

Pilotprojekt setzt auf Beteiligung und attraktive öffentliche Räume

Mit einem Pilotprojekt möchte die Stadt Bielefeld den Jöllenbecker Marktplatz und die angrenzende Amtsstraße attraktiver gestalten. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Sicherheit für Fuß- und Radverkehr zu verbessern und aktive Mobilität zu stärken. Die Ergebnisse der temporären Umgestaltung sollen in mögliche dauerhafte Planungen einfließen.

Zwischen März und Mai 2026 wurden Bürger:innen, Vereine, Initiativen und Gewerbetreibende beteiligt. Die eingebrachten Ideen bilden die Grundlage für eine sechswöchige Testphase zwischen August und Oktober 2026. Um die Geschwindigkeit im Straßenverkehr zu reduzieren, sind u.a. die Einengung der Fahrbahn sowie bessere Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende geplant. Einzelne Parkflächen sollen durch Begrünung, Sitzmöglichkeiten und weitere Aufenthaltsangebote anders genutzt werden. So soll der Marktplatz stärker als lebendiger Aufenthaltsort erlebbar werden.

Das Vorhaben wird als Teil eines europäischen Verbundprojekts zur „15-Minuten-Stadt“ und der Driving Urban Transitions (DUT) Partnerships durch das Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt (BMFTR) gefördert und wissenschaftlich begleitet. So entstehen praxisnahe Empfehlungen, wie sich Konflikte bei der Umgestaltung von Straßenräumen zugunsten aktiver Mobilität besser lösen lassen.

Silke Hachmeister/Stadt Bielefeld

Workshopteilnehmende diskutierten Ende April verschiedene Planungsvarianten zum Marktplatz und zur Amtsstraße in Jöllenbeck. – Foto: Stadt Bielefeld



Mit viel Spaß und Bewegung klimafreundlich unterwegs

Fast 6.800 Kinder aus 33 Solinger Kindergärten und 16 Grundschulen nahmen in diesem Jahr an der Aktion „Kinder sammeln Grüne Meilen“ teil. Mit insgesamt 47.265 gesammelten „Grünen Meilen“ übertrafen sie sogar das Ergebnis des Vorjahres. Die Kampagne wird seit 2003 gemeinsam von der Verkehrsunfallprävention der Polizei Solingen, der Umweltberatung der Verbraucherzentrale und dem Stadtdienst Gesundheit der Stadt Solingen organisiert.

Ziel ist es, Kinder spielerisch für klimafreundliche Mobilität zu begeistern und sie ihre Alltagswege bewusst erleben zu lassen. Während der Aktionswoche sammeln die Kinder für jeden zu Fuß, mit Roller, Fahrrad oder Bus zurückgelegten Weg eine „Grüne Meile“ in einem Sammelalbum. Das Elterntaxi soll dabei möglichst stehen bleiben. Als Belohnung erhalten die Kinder kleine Preise, außerdem werden Aufführungen eines Umwelt-Puppentheaters

verlost. Die Kampagne stärkt sicheres Verkehrsverhalten, Bewegung im Alltag und trägt gleichzeitig dazu bei, den Bringverkehr vor Schulen und Kitas zu reduzieren.

Julia Ogiermann/Umweltberaterin Verbraucherzentrale NRW



Abschlussveranstaltung „Kinder sammeln Grüne Meilen“ 2025 –

Quelle: Solinger Tageblatt, 05.07.2025

E-Scooter-Academy in Dortmund

Dortmund bildet am E-Scooter aus

E-Scooter sind aus dem urbanen Alltag nicht mehr wegzudenken. Insbesondere junge Menschen nutzen sie selbstverständlich in Kombination mit Bus und Bahn. Gleichzeitig fehlen häufig Kenntnisse und praktische Erfahrung im sicheren Umgang mit den Fahrzeugen. Die Folgen zeigen sich in steigenden Unfallzahlen: 2024 registrierte das Statistische Bundesamt 11.944 E-Scooter-Unfälle, 27 davon mit tödlichem Ausgang.

Der Fachbereich Schule/Jugendverkehrsschule der Stadt Dortmund hat deshalb gemeinsam mit der Polizei Dortmund ein Trainingsangebot für Schülerinnen und Schüler entwickelt. In zwei Pilotphasen im November 2025 und im

Februar 2026 wurden Jugendliche in der Jugendverkehrsschule Fredenbaum praxisnah im sicheren Umgang mit E-Scootern geschult.

Parallel setzte sich die Stadt Dortmund bei einer landesweiten Ausschreibung der Landesverkehrswacht NRW erfolgreich durch und erhielt zwölf E-Scooter als Dauerleihgabe. Lehrkräfte wurden in der „E-Scooter-Academy“ der Landesverkehrswacht NRW zu Multiplikatorinnen und Multiplikatoren ausgebildet. Auch Mitarbeitende der Erlebniswelt Fredenbaum wurden geschult, um insbesondere Jugendliche aus Dortmund-Nord zu erreichen.

Ab dem Schuljahr 2026/2027 werden die E-Scooter regelmäßig in Unterricht und Jugendhilfe eingesetzt. Die Stadt Dortmund leistet damit einen wichtigen Beitrag für mehr Sicherheit und Kompetenz im Umgang mit neuer Mobilität.

Hermann Lüer/Stadt Dortmund/Jugendverkehrsschule

E-Scooter-Academy macht Schüler:innen fit für den Straßenverkehr. – Foto: Landesverkehrswacht NRW



ADFC-Radreiseanalyse 2025 in NRW

Münsterland bleibt beliebte Radreiseregion



Grafik: ADFC/April Agentur

Die ADFC-Radreiseanalyse 2025 verzeichnet mit 17.300 Teilnehmenden einen neuen Rekord. Insgesamt nutzten 39,3 Millionen Menschen das Fahrrad im Urlaub, auf Radreisen oder bei Tagesausflügen. Das Münsterland konnte sich erneut unter den beliebtesten Radreiseregionen Deutschlands behaupten und erreichte Platz 9.

Bei den Radfernwegen ist Nordrhein-Westfalen dagegen nur eingeschränkt vertreten: Der RuhrtalRadweg fiel von Platz 6 auf Platz 17 zurück. Der Rheinradweg zählt weiterhin zu den beliebtesten Routen Deutschlands, verläuft allerdings nur teilweise durch NRW. Die Ergebnisse zeigen, dass weiterhin Investitionen in Qualität und Infrastruktur nötig sind, um NRW als Radreiseland attraktiv zu halten.

Die Analyse zeigt zudem unterschiedliche Entwicklungen im Radtourismus: Während klassische Radreisen und Tagesausflüge im Vergleich zu 2023 rückläufig sind, wächst das Segment „Radfahren im Urlaub“. Gründe dafür sind

u.a. wechselhaftes Wetter, ein stärkeres Bedürfnis nach Erholung sowie gestiegene Reisekosten.

Radtourismus bleibt zugleich ein bedeutender Wirtschaftsfaktor: Radreisende mit mehr als drei Übernachtungen gaben durchschnittlich 133 Euro pro Person und Tag aus. Insgesamt wurden 2025 im deutschen Radtourismus bis zu 41,8 Mrd. Euro umgesetzt.

Maria Rene Cordova/Redaktion nahmobil

Die ADFC-Radreiseanalyse ist eine bundesweite Online-Befragung zum Fahrradtourismus in Deutschland und wird seit 1999 durchgeführt. 2025 nahmen mit 17.300 Personen so viele Menschen teil wie nie zuvor. Alle Ergebnisse gibt es im Webdossier des ADFC NRW unter: **nrw.adfc.de**.

ZIV veröffentlicht Marktzahlen 2025

Fahrradbestand in Deutschland wächst weiter

Der Verband ZIV – Die Fahrradindustrie hat die Marktdaten für 2025 veröffentlicht. Trotz schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen zeigt sich die Fahrradbranche weiterhin stabil.

In Deutschland gibt es inzwischen rund 90,6 Millionen Fahrräder und E-Bikes. Das ist ein Plus von mehr als 25% innerhalb von zehn Jahren. Besonders Fahrräder mit elektrischem Antrieb bleiben gefragt: Rund 2 Millionen wurden 2025 verkauft, insgesamt sind mehr als 17 Millionen davon in Deutschland unterwegs.

Der Absatz ging im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück. E-Bikes erreichten dennoch einen Marktanteil von 52,7% und lagen damit erneut vor klassischen Fahrrädern. Die Zahlen

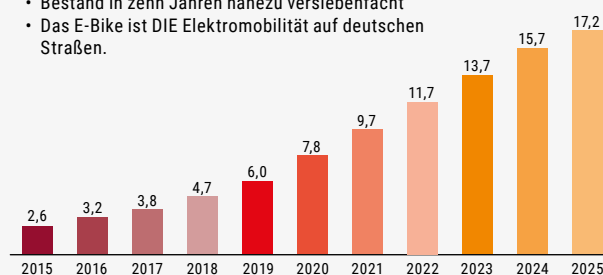
zeigen, dass sie sich dauerhaft als wichtiger Bestandteil der Alltagsmobilität etabliert haben.

Maria Rene Cordova/Redaktion nahmobil

Bestand E-Bikes in Deutschland (in Mio. Stück*)

Fast 10 Millionen zusätzliche E-Bikes seit 2020

- Bestand in zehn Jahren nahezu versiebenfacht
- Das E-Bike ist DIE Elektromobilität auf deutschen Straßen.

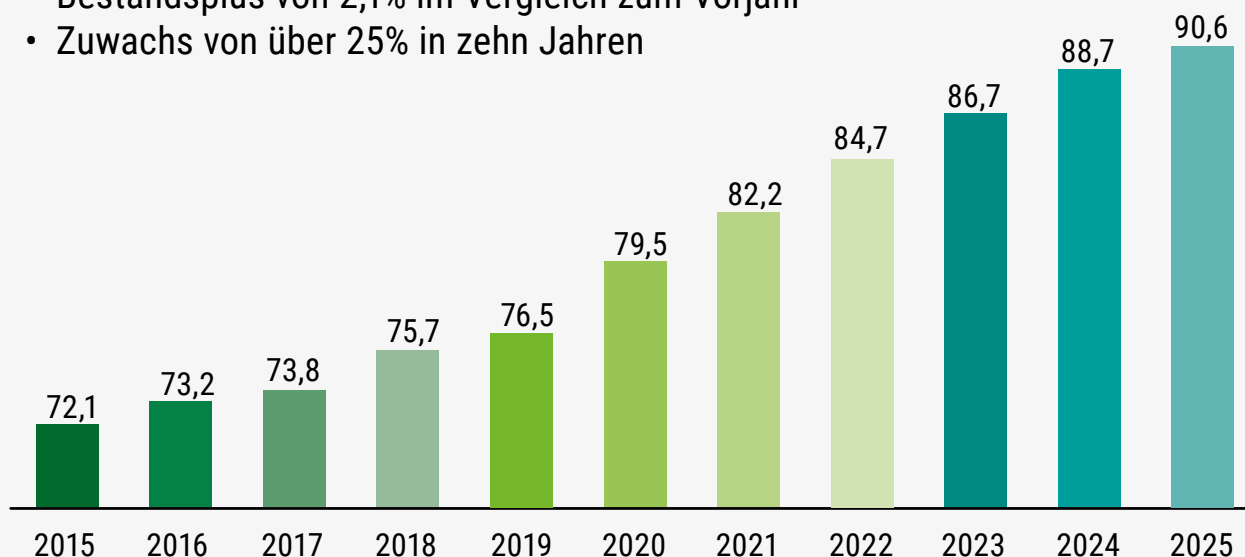


Quelle: ZIV (* Zahlen bereinigt um entsorgte Fahrzeuge)

Bestand Fahrräder und E-Bikes in Deutschland (in Mio. Stück*)

Über 90 Millionen Fahrräder und E-Bikes im Bestand

- Bestandsplus von 2,1% im Vergleich zum Vorjahr
- Zuwachs von über 25% in zehn Jahren



Quelle: ZIV (* Zahlen bereinigt um entsorgte Fahrzeuge)

22 km mehr Fahrrad pro Woche

Warum JobRad® ein wirkmächtiges Mobilitätsangebot für öffentliche Arbeitgeber ist

JOB RAD

Wer radelt eigentlich mit dem JobRad® zur Arbeit? Die Antwort überrascht: Es ist nicht nur die junge Berufseinsteigerin, die ohnehin schon aufs Auto verzichtet. Es sind vor allem auch die 50- bis 64-jährigen Beschäftigten mit überdurchschnittlichem Einkommen. Genau diese Gruppe verändert ihr Mobilitätsverhalten durch das Dienstradleasing messbar und dauerhaft, wie eine JobRad®-Erhebung vom Oktober 2025 unter 530 JobRadler:innen zeigt.

Was die Zahlen dabei konkret belegen, ist beeindruckend: Im Durchschnitt steigen die mit dem Fahrrad zurückgelegten Pendelkilometer nach Abschluss eines Leasingvertrags um rund 22 km pro Woche. Gleichzeitig sinken die Autokilometer um rund 14 km wöchentlich. Das Dienstrad ersetzt zunehmend Autofahrten, das ist kein Wunschden-

ken, die Zahlen belegen es. Eine aktuelle Studie der Universität Wuppertal unterstreicht das: E-Bikes leisten einen messbaren Beitrag zur Verkehrsentlastung, für Klima und Infrastruktur gleichermaßen.

Noch deutlicher wird die Wirkung beim Blick auf einen besonders aussagekräftigen Befund: 3 von 100 JobRadler:innen haben ihr Auto seit dem Leasingbeginn vollständig abgeschafft. Für öffentliche Arbeitgeber, die über Dienstradleasing nachdenken, ist das eine unmissverständliche Botschaft. Wer seinen Beschäftigten ein Dienstrad ermöglicht, leistet einen direkten Beitrag zur Verkehrsentlastung, für Radfahrende ebenso wie für zu Fuß Gehende und Autofahrende.

Dazu kommt ein struktureller Effekt, der gerade für Kommunen und Landkreise in NRW relevant ist: Die Verfügbarkeit von E-Bikes in den Haushalten der Nutzer:innen steigt durch das Leasing um mehr als 200%. Das E-Bike überbrückt Distanzen, die für klassische Räder zu weit wären, und macht Radpendeln auch dort möglich, wo der ÖPNV an seine Grenzen stößt.

Damit das volle Potenzial des Dienstrades gehoben werden kann, braucht es allerdings auch den passenden infrastrukturellen Rahmen. Die Fahrradinfrastruktur bekommt von den JobRadler:innen im Schnitt nur die Note 3,6, lediglich ein Viertel bewertet sie positiv. Hier liegt die politische Aufgabe: Wer Dienstradleasing fördert, sollte auch in sichere Radwege und Abstellanlagen investieren. Erst dann entfaltet das Dienstrad sein volles Potenzial, für Beschäftigte, Kommunen und das Klima.

Christina Kiehl/JobRad GmbH

Christina Kiehl ist CFO der JobRad® GmbH, der Erfinderin und Marktführerin des Dienstradleasings in Deutschland. – Foto:

JobRad, jobrad.org



Fünf Jahre Fair Rubber und Schwalbe

SCHWALBE

Ein Drittel des Schwalbe-Sortiments wird mit fair gehandeltem Naturkautschuk hergestellt – Ziel sind 100% im Jahr 2035

Als erster Reifenhersteller weltweit trat das Familienunternehmen Schwalbe 2020 dem Fair Rubber e.V. bei und setzt seitdem ein klares Zeichen: Durch sein Engagement verbessert Schwalbe aktiv die Lebensbedingungen der Menschen, die den wichtigsten Rohstoff für Fahrradreifen gewinnen.

Die Fair-Trade-Organisation Fair Rubber e.V. zählt als einzige auf dem weltweiten Kautschukmarkt den Kleinbäuerinnen und Kleinbauern eine verlässliche Prämie von fünfzig Eurocent pro Kilogramm Naturkautschuk. Ein großer Teil des Geldes fließt von den Kooperativen in Forstwirtschafts- und Schutzprojekte, die die natürliche Vielfalt der Wälder erhalten und so langfristig stabile Einkommen ermöglichen.

Mehr als fünf Jahre Zusammenarbeit zeigen Wirkung: Die Mitgliederanzahl in den unterstützten Kooperativen stieg von 277 auf über 4.500, und der Anteil fair gehandelten Naturkautschuks bei allen Schwalbe-Reifen liegt mittlerweile bei mehr als einem Drittel. Schwalbe will diesen Weg langfristig fortsetzen, bis auf einen 100%igen Fair-Rubber-Anteil im Jahr 2035.

„Die Realität vieler Kautschuk-Zapferinnen und -Zapfer ist geprägt von unsicheren Einkommen, schwankenden Weltmarktpreisen und wenig Wertschätzung für ihre Arbeit. Gemeinsam mit dem Fair Rubber e.V. schaffen wir Strukturen, die mehr Stabilität ermöglichen, neue Perspektiven eröffnen und die Bedeutung ihrer Arbeit sichtbar machen. Faire Bedingungen und umweltfreundliche Anbaupraktiken haben hier einen besonders großen Einfluss auf die Lebensqualität der Menschen und auf den Schutz natürlicher Ökosysteme“, erklärt Felix Jahn, Leiter Corporate

Social Responsibility bei Schwalbe.

Der von Schwalbe eingesetzte zertifizierte Naturkautschuk stammt überwiegend aus Dschungelplantagen in Indonesien. Die bewährte Anbauweise sorgt für den Erhalt der Regenwaldstruktur und unterscheidet sich deutlich

von Monokulturen, die häufig zur Zerstörung empfindlicher Ökosysteme beitragen. Durch die erfolgreiche Zusammenarbeit mit den Kooperativen trägt Schwalbe zu einer sozial gerechteren und umweltfreundlicheren Lieferkette bei.



Faire Bedingungen und umweltfreundliche Anbaupraktiken haben hier einen besonders großen Einfluss auf die Lebensqualität der Menschen.

Für sein Engagement erhielt Schwalbe 2025 den CSR-Preis der Bundesregierung in der Kategorie „Gute Geschäftspraktiken“. Zudem wurde Schwalbe 2026 mit dem UBi-Biodiversitätspreis in der Kategorie „Biodiversität in der Lieferkette“ ausgezeichnet.

Paul Oberbüscher/SCHWALBE | Ralf Bohle GmbH

Schwalbe arbeitet bereits seit fast sechs Jahren mit dem Fair Rubber e.V. zusammen und verbessert so aktiv die Lebensbedingungen der Kleinbäuerinnen und Kleinbauern. – Foto: Niels Flemm/SCHWALBE | Ralf Bohle GmbH





Der TURNTEC-T4-Blinker im Einsatz – Foto: busch+müller

Neue Blinkersysteme für mehr Sicherheit im Radverkehr

busch+müller

busch+müller nutzt neue StVZO-Regelung

Seit 2024 dürfen Fahrtrichtungsanzeiger laut Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) an allen Fahrradtypen eingesetzt werden. Zuvor waren Blinker nur für mehrspurige Fahrräder oder Sonderbauformen erlaubt. Die neue Regelung soll dazu beitragen, Abbiegevorgänge sicherer zu machen und kritische Situationen durch einhändiges Fahren mit Handzeichen zu reduzieren.

Der Beleuchtungshersteller busch+müller aus Meinerzhagen in Nordrhein-Westfalen reagiert darauf mit neuen Blinkersystemen für unterschiedliche Fahrradtypen. Während das Modell TURNTEC T4 speziell für E-Bikes entwickelt wurde und fest in die Fahrzeugelektronik integriert ist, richtet sich TURNTEC T2 an Nutzerinnen und Nutzer, die vorhandene Fahrräder unkompliziert nachrüsten möchten.

Beide Systeme sollen Abbiegeabsichten besser sichtbar machen und damit die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen. Die Signale sind sowohl für den nachfolgenden als auch für den entgegenkommenden Verkehr gut erkennbar. Besonders im urbanen Mischverkehr können Blinkersysteme dazu beitragen, Missverständnisse und Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren.

Die neuen rechtlichen Möglichkeiten könnten die Entwicklung weiterer technischer Sicherheitslösungen im Radverkehr beschleunigen. Gleichzeitig zeigen sie, wie sich Anforderungen an moderne Fahrradinfrastruktur und Fahrzeugtechnik zunehmend weiterentwickeln.

Claudia Müller/Busch & Müller KG

Termine 2026

16. BIS 22. SEPTEMBER 2026

Europäische Mobilitätswoche

Auch in diesem Jahr geht es wieder los: Im September lädt die Europäische Mobilitätswoche Bürgerinnen und Bürger in Städten und Gemeinden dazu ein, nachhaltige urbane Mobilität ganz praktisch auszuprobieren und aktiv mitzugestalten. Die Initiative der Europäischen Kommission motiviert dazu, das eigene Mobilitätsverhalten in Richtung aktiver Fortbewegung, Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie weiterer klimaschonender und intelligenter Verkehrslösungen zu verändern. Eine Übersicht aller Aktionen und Veranstaltungen finden Sie hier:

Mehr dazu:

mobilityweek.eu/home



29. UND 30. SEPTEMBER 2026

Fußverkehrskongress 2026: Wir gehen den nächsten Schritt! – konkrete Wege für mehr Fußverkehr

Der 6. Deutsche Fußverkehrskongress (FuKo) findet am 29. und 30. September 2026 in Bielefeld statt. Im Mittelpunkt steht die praktische Umsetzung: Straßen, Wege und Plätze so zu gestalten, dass sie sicherer, barrierefreier und attraktiver werden, damit mehr Menschen zu Fuß unterwegs sind. Der FuKo bietet eine Plattform für die inspirierendsten und übertragbarsten Praxisbeispiele aus Städten, Gemeinden und Kreisen in ganz Deutschland.

Mehr dazu:

www.fuko.nrw.de



14. BIS 16. OKTOBER 2026

Deutscher Straßen- und Verkehrskongress 2026

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen lädt zum zentralen Branchentreff nach Wiesbaden ein: Der Deutsche Straßen- und Verkehrskongress bringt auch in diesem Jahr Fachwelt, Verwaltung, Wirtschaft, Forschung und Lehre zusammen – für Austausch, Vernetzung und Impulse rund um die Herausforderungen und Chancen im Straßen- und Verkehrswesen.

Mehr dazu:

urlr.me/TYtRVC



3. UND 4. NOVEMBER 2026

Fahrradkommunalkonferenz (Fakoko) 2026 in Düsseldorf

Jährlich kommen Fahrradexpert:innen aus ganz Deutschland zur führenden Fachtagung für den kommunalen Radverkehr zusammen, um sich kollegial auszutauschen. In 2026 findet die Konferenz in der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt Düsseldorf statt. Die Fakoko bietet Verantwortlichen im Radverkehr die Gelegenheit, sich über aktuelle Entwicklungen in Planung und Förderung zu informieren. Veranstaltet wird die Tagung vom Mobilitätsforum Bund in Zusammenarbeit mit der Stadt Düsseldorf.

Mehr dazu:

urlr.me/Tm6CKr



Die AGFS NRW bietet ihren Mitgliedskommunen und -kreisen für das zweite Halbjahr 2026 wieder zahlreiche Veranstaltungen zum Austauschen und Netzwerken:

7. Juli 2026:

Facharbeitskreis (FAK)
in Gütersloh

17. September 2026:

Facharbeitskreis (FAK)
in Kerpen

24. September 2026:

Nachgefragt – Die Sprechstunde
für AGFS-Kommunen

12./13. November 2026:

Planungswerkstatt mit AGFS-Kommunen

26. November 2026:

Nachgefragt – Die Sprechstunde
für AGFS-Kommunen

30. November 2026:

Mitgliederversammlung

3. Dezember 2026:

Facharbeitskreis Digital

Gordon Street in London wird zum lebendigen Begegnungsraum

Von der grauen Straße zum sicheren und fußgängerfreundlichen Ort



Foto: Vestre/Paul Upward

Die Gordon Street im westlichen London wird seit 2025 vom University College London gemeinsam mit dem Camden Council in einen Ort verwandelt, der Menschen in den Mittelpunkt stellt. Seit Februar 2026 läuft ein 18-monatiger Verkehrsversuch: Der Durchgangsverkehr wird auf einem zentralen Abschnitt eingeschränkt, um den Kfz-Verkehr erheblich zu reduzieren und mehr Platz für Verbesserungen zu schaffen, die das Gehen und Radfahren sowie eine einladende Straßenumgebung priorisieren.

So entsteht Raum für sichere Wege, grüne Aufenthaltsräume und gelebte Nahmobilität. Neue Sitzbereiche, Pflanzgefäße und Straßenmöbel laden zum Verweilen und Auftanken ein, ergänzt durch eine verbesserte Fahrradinfrastruktur. Eine grüne Wand mit einheimischen Pflanzenarten verbessert nicht nur das Stadtbild, sondern dient auch als lebendiger Forschungsraum auf dem Campus. Gemeinsam bilden die Gordon Street und der Gordon Square einen grünen Korridor mitten im geschäftigen Stadtteil Bloomsbury. Die Umgestaltung der Gordon Street zielt darauf ab, ein Gleichgewicht zwischen einer fußgängerfreundlicheren Straße und den praktischen Bedürfnissen der Anwohner:innen zu finden.

Mehr dazu:
urlr.me/3Cfvsd



Impressum

Herausgeber

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
Geschäftsführende Vorständin
Christine Fuchs

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH, Köln

Fachliche Betreuung

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Beiträge, Leserbriefe, Kritik bitte an:

AGFS NRW

c/o Rathaus Stadt Krefeld
Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld
E-Mail: info@agfs-nrw.de
www.agfs-nrw.de

Zur sprachlichen und redaktionellen Bearbeitung einzelner Beiträge wurden KI-gestützte Werkzeuge eingesetzt. Die Verantwortung für alle Inhalte liegt bei der Redaktion.

 @agfsnrw

 @AGFS NRW

© Krefeld, Juli 2026

Mit freundlicher Unterstützung

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



UNTERNEHMEN
FAHRAD!



Wir sind die AGFS NRW

Aachen / Ahaus / Ahlen / Arnsberg / Bad Honnef / Bergkamen / Bielefeld / Bocholt / Bochum / Bönen / Bonn /
Borken / Bottrop / Brühl / Bünde / Castrop-Rauxel / Coesfeld / Detmold / Dinslaken / Dormagen / Dorsten /
Dortmund / Duisburg / Dülmen / Düsseldorf / Emmerich am Rhein / Emsdetten / Erkelenz / Essen / Euskirchen /
Geldern / Gescher / Gladbeck / Grevenbroich / Gronau / Gütersloh / Haltern am See / Hamm / Hamminkeln /
Hattingen / Heiden / Herford / Herne / Herten / Herzogenrath / Hochsauerlandkreis / Hückelhoven /
Ibbenbüren / Iserlohn / Jüchen / Kamen / Kamp-Lintfort / Kempen / Kerpen / Kleve / Köln / Krefeld /
Kreis Borken / Kreis Coesfeld / Kreis Düren / Kreis Euskirchen / Kreis Gütersloh / Kreis Heinsberg /
Kreis Herford / Kreis Höxter / Kreis Lippe / Kreis Paderborn / Kreis Recklinghausen / Kreis Soest /
Kreis Steinfurt / Kreis Unna / Kreis Viersen / Kreis Warendorf / Kreis Wesel / Langenfeld / Lemgo /
Leverkusen / Lohmar / Lüdinghausen / Lünen / Meckenheim / Meerbusch / Minden / Moers /
Mönchengladbach / Monheim am Rhein / Mülheim an der Ruhr / Münster / Nettetal / Neuss / Oberhausen /
Olfen / Paderborn / Pulheim / Ratingen / Recklinghausen / Rees / Reken / Rhede / Rheinberg / Rheine /
Rhein-Erft-Kreis / Rhein-Kreis Neuss / Rhein-Sieg-Kreis / Rheinisch-Bergischer-Kreis / Rietberg /
Rommerskirchen / Schloß Holte-Stukenbrock / Schöppingen / Schwerte / Soest / Solingen /
Städteregion Aachen / Südlohn / Telgte / Troisdorf / Unna / Velen / Viersen / Wesel / Wesseling / Wuppertal

Die »nahmobil« online zum Download:
www.agfs-nrw.de/service/mediathek

 @agfsnrw

 @AGFS NRW