AGFS

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



Visualisierung: HHVISION

Praxisimpuls

Gute Beispiele für lebenswerte Straßen, Wege und Plätze

Kommunale Projekte für sichere Mobilität, attraktive Aufenthaltsräume und mehr Lebensqualität vor Ort.

www.agfs-nrw.de

Vorwort



Christine Fuchs,
Geschäftsführende Vorständin
AGFS NRW

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

die Förderung der Nahmobilität gehört zu den zentralen Zukunftsaufgaben unserer Kommunen. Viele Kommunen in Nordrhein-Westfalen arbeiten engagiert daran, den Fuß- und Radverkehr zu stärken, öffentliche Räume aufzuwerten und Nahmobilität für alle Menschen sicherer, komfortabler und attraktiver zu machen. Daraus sind zahlreiche mutige, kreative und hervorragende Projekte vor Ort entstanden.

Mit der Sammlung „Gute Beispiele für lebenswerte Straßen, Wege und Plätze“ machen wir erfolgreiche Maßnahmen sichtbar. Jedes Beispiel wird anhand einheitlicher Kriterien dargestellt und enthält Informationen zu Anlass, Zielsetzung, Planungs- und Entscheidungsprozessen, Umsetzung, Herausforderungen und Wirksamkeit.

Mit der systematischen Übersicht unterstützen wir kommunale Planerinnen und Planer, teilen Erfahrungen und erleichtern den fachlichen Austausch. Die Beispiele zeigen, was möglich ist – unabhängig von Kommunengröße, örtlichen Rahmenbedingungen oder finanziellen Ausgangslagen. Sie sollen inspirieren, motivieren und Denkanstöße für Ihre Vorhaben liefern.

Wir bedanken uns herzlich bei allen Kommunen, die ihre Projekte, Erfahrungen und Materialien zur Verfügung gestellt haben. Ihr Engagement macht diese Sammlung erst möglich. Mit der Veröffentlichung ist die Sammlung nicht abgeschlossen. Gerne nehmen wir weitere gute Projektbeispiele auf. Mitgliedskommunen finden alle Informationen dazu im AGFS-Campus unter **agfs.nrw/gute-beispiele** sowie eine interaktive Karte zu den Beispielen.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen – und viel Inspiration für die Weiterentwicklung der Nahmobilität in Ihrer Kommune.

Ihre



Geschäftsführende Vorständin der AGFS NRW

Rechtlicher Hinweis:

Alle dargestellten Inhalte wurden nach bestem Wissen zusammengestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Angaben übernehmen die AGFS NRW und die beteiligten Kommunen keine Gewähr. Die Verantwortung für Inhalte, Fotos, Pläne und Bewertungen liegt jeweils bei den angegebenen Kommunen bzw. Projektträgerinnen und -trägern. Eine Weiterverwendung oder Veröffentlichung von Material aus dieser Sammlung setzt die Zustimmung der jeweiligen Rechteinhaberinnen und -inhaber voraus. Alle Beispiele dienen lediglich der Inspiration und müssen auf die jeweilige Situation vor Ort angepasst und selbstverständlich von Ihren eigenen Ämtern verkehrsrechtlich angeordnet werden.

Inhaltsverzeichnis

1.0 Infrastruktur

Stadt Bünde	Erneuerung der „Radlers Rast“- Rastplätze für Radfahrende	1.1
Stadt Münster	Fahrradstraßen 2.0 – Qualitätsstandards für Fahrradstraßen	1.2
Stadt Aachen	Premiumfußwege: 10 Wege ins Aachener Grün	1.3
Stadt Brühl	Bespielbare und besitzbare Stadt	1.4
Stadt Herne	Nahmobilitätsbrücke über den Rhein-Herne-Kanal, Brücke Horsthausen	1.5
Stadt Krefeld	Krefelder Promenade – multifunktionale Alltags- und Freizeitachse	1.6
Kreis Steinfurt	Triangel – das Radwege-3-Eck	1.7
Stadt Monheim am Rhein	Kommunaler Radschnellweg	1.8
Stadt Rietberg	Bürgerradweg in der Ortschaft Westerwiehe	1.9
Stadt Monheim am Rhein	Einrichtung von Elternhaltestellen an Grundschulen	1.10
Kolpingstadt Kerpen	Planfreie Straßenquerung – Fuß-/Radwegunterführung außerorts	1.11
Stadt Ahaus	Fahrradkreisel	1.12
Stadt Minden	Piktogrammketten	1.13
Stadt Herne	Umsetzung einer Fahrradstraße nach AGFS-Leitfaden	1.14
Stadt Münster	Freigabe einer Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung	1.15
Stadt Münster	Neuordnung des Straßenraums am Hansaring	1.16
Hochsauerlandkreis	Piktogrammkette B 236 – Umsetzung durch Landesbetrieb Straßenbau NRW	1.17
Stadt Lünen, Stadt Bergkamen	Radweg zur Internationalen Gartenausstellung (IGA 2027 Ruhrgebiet)	1.18
Stadt Bielefeld	Fahrradstraße mit Herstellung von Gehwegüberfahrten zur Änderung der Vorrangregelungen	1.19
Kreis Coesfeld	Fahrradstraße außerorts, Umsetzung durch Gemeinde Senden	1.20
Stadt Köln	Radverkehrsangebote durch Spurumwandlungen im Zuge der Kölner Ringe	1.21

2.0 Kommunikation

Stadt Bünde	Mobilitätswoche an der Kita Dustholz mit anschließender Einrichtung einer Fahrradstraße	2.1
Kolpingstadt Kerpen	Kommunale Radverkehrskampagne „11 Orte. 2 Räder. Eine Stadt.“	2.2
Stadt Erkelenz	Fahrradbotschafterinnen und -botschafter	2.3
Kreis Höxter	Dialog-Display zum Seitenabstand	2.4
Stadt Moers	Schulwegeplanung	2.5

3.0 Service

Stadt Dülmen	Förderung der Mobilität von Mitarbeitenden	3.1
Rhein-Sieg-Kreis	BIKE MONITOR, Nutzung von STADTRADELN-Daten	3.2

Stadt Bünde

Erneuerung der „Radlers Rast“- Rastplätze für Radfahrende

1. Anlass / Problemstellung

Im Kreis Herford gibt es ein Netz von Fahrradrastplätzen („Radlers Rast“) entlang wichtiger Radrouten. Auf dem Stadtgebiet Bünde liegen davon mehrere Anlagen. Ein Teil dieser Rastplätze war im Lauf der Zeit deutlich gealtert oder durch wiederkehrenden Vandalismus beschädigt. Damit drohten Komfort, Funktionalität und Aufenthaltsqualität zu sinken – gerade an Stellen, die für Alltags- und Freizeitverkehr wichtige Pausenpunkte darstellen.

2. Zielsetzung

Die Stadt Bünde verfolgt das Ziel, die vorhandene Infrastruktur für Radfahrende zu erhalten, zu reparieren und qualitativ aufzuwerten. Gleichzeitig soll die Attraktivität des Rad- und Wandertourismus gestärkt werden, indem Rastpunkte zuverlässig nutzbar bleiben und ein positives „Service-Erlebnis“ im Radwegenetz bieten.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Die Maßnahme besteht in der Sanierung und sukzessiven Erneuerung bestehender „Radlers Rast“-Rastplätze. Im Fokus stehen praxisnahe Verbesserungen wie der Austausch beschädigter oder veralteter Ausstattungselemente (z. B. Sitzgelegenheiten) sowie eine allgemeine Aufwertung der Aufenthaltsqualität. Die Umsetzung erfolgt fortlaufend und wird jeweils dort vorgenommen, wo Zustand, Verschleiß oder Schäden einen Eingriff erforderlich machen.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Träger und Umsetzer ist die Stadt Bünde – Amt für Verkehrsplanung. Die Erneuerungen werden in den laufenden Aufgaben der kommunalen Verkehrsplanung organisiert und schrittweise umgesetzt. Eine aufwendige, einmalige „Großplanung“ steht dabei nicht im Vordergrund, sondern ein kontinuierliches Instandsetzungs- und Erneuerungsprogramm.

Die Raststätte Elsedeich, Foto: Thomas Schuh



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Bünde – Amt für Verkehrsplanung
Ort	Bünde (NRW), Kreis Herford
Maßnahme Kurzbeschreibung	Sanierung und sukzessive Erneuerung bestehender Rastplätze für Radfahrende („Radlers Rast“) zur Verbesserung von Infrastruktur und Aufenthaltsqualität.
Kosten (brutto)	ca. 2.000 € bis 12.000 € pro Rastplatz
Eigenanteil (brutto)	ca. 2.000 € bis 12.000 € pro Rastplatz
Förderquote	unterhalb der Bagatellgrenze
Fördermittel-Quelle	–
Planungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☑ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	ab 2018 (fortlaufend)
Beteiligte Partner	Stadt Bünde – Amt für Verkehrsplanung
Personalaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch

Stadt Bünde

Erneuerung der „Radlers Rast“- Rastplätze für Radfahrende

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Eine formelle Beteiligung ist nicht als eigener Projektbaustein beschrieben. Gleichzeitig sind die Rastplätze klar nutzerorientiert: Sie richten sich an Radfahrende im Alltag und in der Freizeit sowie an touristische Zielgruppen. Zudem nutzt die Stadt Bünde einzelne Standorte nachweislich als Ankerpunkte für Öffentlichkeitsarbeit rund um den Radverkehr (z. B. Aktionen im Rahmen von STADTRADELN an einer Station „Radler’s Rast“).

6. Herausforderungen

Als wesentliche Herausforderung wird der teilweise schlechte bauliche Zustand einzelner Anlagen genannt – verstärkt durch wiederkehrenden Vandalismus. Dadurch entstehen Reparaturbedarfe, die sowohl Ressourcen binden als auch die Nutzbarkeit und das Erscheinungsbild der Rastpunkte beeinträchtigen können.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt begegnet den Herausforderungen vor allem durch zwei Ansätze:
(1) robuste Gestaltung bzw. widerstandsfähige Ausstattung, um Schäden und Folgekosten zu reduzieren, und
(2) eine schrittweise Erneuerung („sukzessiv“), um das Netz kontinuierlich zu stabilisieren, ohne auf ein einmaliges Großprojekt angewiesen zu sein.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Durch die fortlaufende Instandsetzung bleiben Rastplätze als verlässliche Service-Elemente im Radverkehrsnetz erhalten. Das unterstützt sowohl den Alltagsradverkehr (Pausen- und Orientierungspunkte) als auch den Freizeit- und Tourismusverkehr, da gute Rastmöglichkeiten die wahrgenommene Qualität von Routen erhöhen. Die Maßnahme trägt damit zur Attraktivität des Radverkehrs insgesamt bei, ohne dass dafür zwingend große bauliche Eingriffe in die Fahrwege selbst nötig sind.

Die Raststätte Uferstraße, Foto: Stadt Bünde



9. Evaluation / Monitoring

Eine formale Evaluation (z. B. systematische Messung von Nutzungszahlen) ist nicht vorgesehen. Stattdessen wird die Wirkung über die kontinuierliche Umsetzung und begleitende Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit gestützt. Praktisch entsteht ein „laufendes Monitoring“ über Zustand, Schadensereignisse und Erneuerungsbedarfe im Bestand.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Vorgehen ist sehr gut übertragbar, weil es auf einem pragmatischen Instandsetzungsprinzip basiert: Kommunen können vorhandene Rastpunkte priorisieren, schrittweise erneuern und dabei auf standardisierte, langlebige Grundausstattung setzen. Auf Kreisebene zeigt das Beispiel zudem, dass ein Rastplatznetz über die Zeit weiterentwickelt und ergänzt werden kann – auch durch spätere Erweiterungen. Ergänzend lässt sich die Sichtbarkeit steigern, indem einzelne Standorte in Aktionen der Radverkehrsförderung eingebunden werden.

11. Fazit

„Radlers Rast“ in Bünde steht für eine oft unterschätzte, aber wirkungsvolle Stellschraube der Radverkehrsförderung: verlässliche, gepflegte Rastinfrastruktur als Teil eines attraktiven Radnetzes. Das Beispiel zeigt, wie Kommunen mit überschaubaren Mitteln und einem fortlaufenden Erneuerungsprogramm die Qualität im Bestand sichern können – selbst dann, wenn Vandalismus immer wieder zu Schäden führt. Gleichzeitig wird deutlich, dass solche Orte nicht nur funktionale Pausenpunkte sind, sondern auch als sichtbare „Bühnen“ für Radverkehrskommunikation und Tourismusmarketing genutzt werden können.



Die Raststätte Elsedeich, Foto: Stadt Bünde

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Münster

Fahrradstraßen 2.0 – Qualitätsstandards für Fahrradstraßen

1. Anlass / Problemstellung

In Münster zeigte sich, dass bestehende Fahrradstraßen teils nicht die gewünschte Wirkung in Bezug auf Sicherheit, Komfort und Durchgängigkeit erreichten und häufig im Erscheinungsbild kaum von anderen Erschließungsstraßen zu unterscheiden waren. Daraus entstand der Bedarf nach einheitlichen, verbindlichen Qualitätsstandards, um Fahrradstraßen als verlässliches Netzelement für den Alltagsradverkehr auszubauen.

2. Zielsetzung

Ziel der „Fahrradstraßen 2.0“ ist eine Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten des Radverkehrs, sodass Radfahrende im Alltag komfortabel, sicher und zügig unterwegs sein können. Dazu sind Standards geschaffen worden, die sowohl für bestehende als auch für künftige Fahrradstraßen verbindlich gelten.

3. Beschreibung der Maßnahmen

In Münster gelten seit Juli 2019 einheitliche, möglichst zügig zu realisierende Qualitätsstandards für die Gestaltung bestehender sowie geplanter Fahrradstraßen, wie sie in den Niederlanden bereits seit vielen Jahren umgesetzt werden. Dabei wird seit 2024 zwischen den Fahrradstraßen „Plus“ (flächige Roteinfärbung im urbanen Bereich mit angrenzender Bebauung) und „Basis“ (keine flächige Roteinfärbung bei anbaufreien Gebieten und niedrigem Kfz-Aufkommen) unterschieden, die zusammen die Fahrradstraßen 2.0 darstellen, s. Vorlage V/0493/2023: „Handlungsempfehlungen und Zielbreiten für das Fahrradnetz 2.0 sowie neue Gestaltungselemente für Fahrradstraßen“:

- Für die bestehenden und die geplanten Fahrradstraßen ist eine Fahrgasse von mindestens 4,0 m Breite vorgesehen. Das Parken wird nach dem neuen Konzept häufig nur noch auf einer Straßenseite möglich sein und teilweise sogar beidseitig entfallen müssen. Komfort und Sicherheit profitieren entscheidend, wenn die Radfahrenden mehr Platz bekommen.
- Gerade weil einige Fahrradstraßen vom Kfz-Verkehr als Schleichwege genutzt werden, ist zu prüfen, ob der Kfz-Verkehr eingeschränkt werden kann. So könnten die betreffenden Fahrradstraßen nur für den Anliegerverkehr freigegeben oder Sackgassen sowie Einbahnstraßenregelungen eingeführt werden.
- Die Verkehrsteilnehmenden auf der Fahrradstraße sollen gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt haben.
- Fahrradstraßen 2.0 beinhalten Fahrradstraßen „Plus“ und Fahrradstraßen „Basis“.

Fahrradstraße Plus Bismarckallee, Foto: Patrick Schulte, Stadt Münster



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Münster
Ort	Münster (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Einführung und Umsetzung einheitlicher Qualitätsstandards für Fahrradstraßen zur Verbesserung von Sicherheit, Komfort und Durchgängigkeit des Radverkehrs.
Kosten (brutto)	–
Eigenanteil (brutto)	–
Förderquote	–
Fördermittel-Quelle	–
Planungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☑ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	seit 2019 (Beschluss der Standards)
Beteiligte Partner	Stadt Münster, Bürgerinnen und Bürger, Verkehrsakteure und Verbände wie ADFC, FUSS e.V. etc. sowie weitere Akteure der Stadtregion
Personalaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Stadt Münster

Fahrradstraßen 2.0 – Qualitätsstandards für Fahrradstraßen

- Bei Fahrradstraßen „Plus“: Die Fahrgasse (ausgenommen Sicherheitstrennstreifen und Parkstände) wird flächig rot eingefärbt, zusätzlich werden die Einmündungsbereiche zur Erhöhung der Aufmerksamkeit markiert und gegebenenfalls durch gestaltete „Tor-Situationen“ (z. B. Aufpflasterungen, beidseitige Inseln) hervorgehoben.
- Bei Fahrradstraßen „Basis“: Roteinfärbung lediglich im Bereich der Knotenpunkte, auffällige Piktogramme in regelmäßigen Abständen und Markierung der Dooring-Zone im gesamten Verlauf.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Standards wurden politisch beschlossen und sind verbindliche Grundlage für Planung und Umsetzung. In der Umsetzung wurden bewusst unterschiedliche Markierungs-/Bauverfahren erprobt, um Erfahrungen für weitere Anwendungen zu gewinnen.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Umsetzung ist eng mit Kommunikation und Beteiligung verknüpft, da Flächenumverteilung (v. a. Wegfall von Kfz-Stellplätzen) teils kontrovers diskutiert wird. Münster hat hierfür Kommunikationsleitlinien gesetzt: transparent, crossmedial, mit frühzeitiger Beteiligung bereits bei Vorplanungen. Inhaltlich werden unter anderem alternative Mobilitätsangebote (z. B. Carsharing, E-Mobilität, zusätzliche Fahrradstellplätze) diskutiert; die Qualitätsstandards selbst stehen nicht zur Disposition.

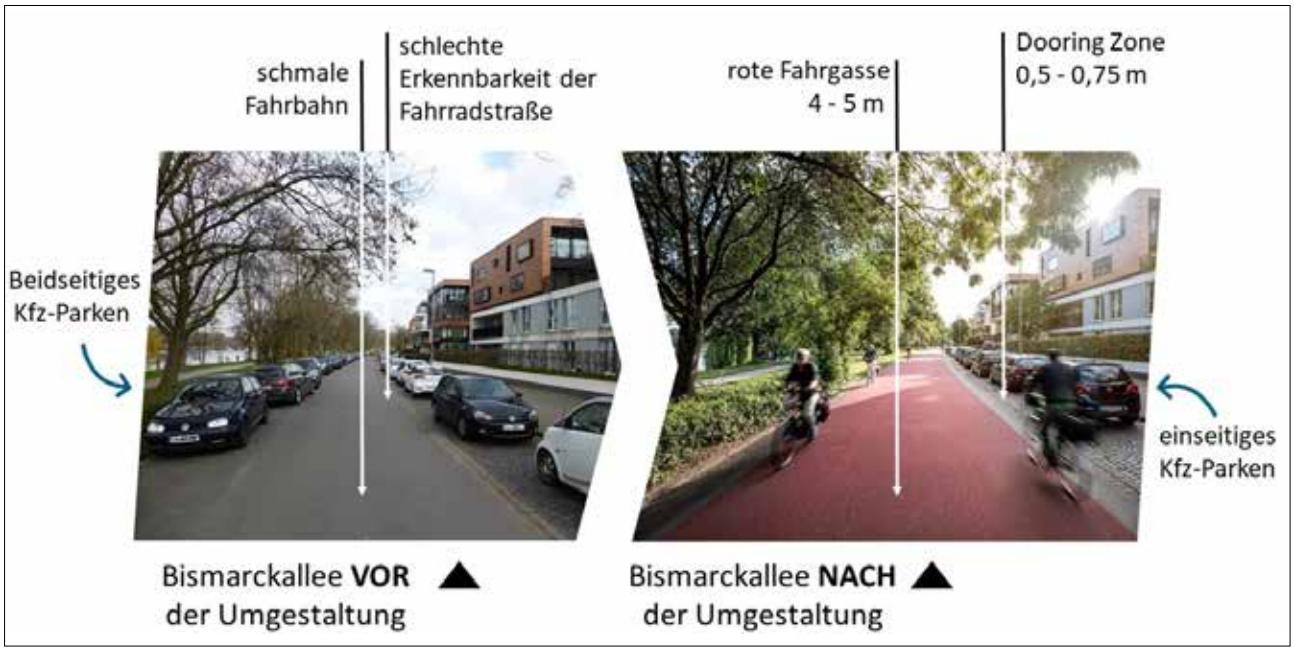
6. Herausforderungen

Herausforderungen ergeben sich vor allem aus Flächenkonflikten im Bestand: erforderliche Fahrgassenbreiten und Sicherheitsräume führen teilweise zu Parkraumverlust, was Akzeptanz- und Nutzungskonflikte auslösen kann. Zusätzlich muss der Kfz-Durchgangsverkehr auf einzelnen Fahrradstraßen wirksam reduziert werden (u. a. mit Modalfiltern), wenn diese als Schleichwege genutzt werden.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Münster koppelt Standardsetzung mit einem Werkzeugkasten für die Umsetzung: Priorisierung von Sicherheit/Komfort (Breite, rote Fläche, Knotenpunkte) und ergänzende Verkehrsorganisation (Anliegerregelung/Sackgasse/Einbahn). Dort, wo Vollausbau nicht kurzfristig möglich ist, werden gezielte Interimsschritte (Knotenpunktumbau, Stellplatzumwandlung zu Fahrradstellplätzen, farbliche Kennzeichnung) eingesetzt, um dennoch früh Wirkung zu erzielen. Parallel wird über Kommunikationsleitlinien und frühe informelle Beteiligung sowie Information die Akzeptanz gestützt.

Die Bismarckallee als Fahrradstraße nach neuem Leitfaden vor und nach der Umgestaltung, Abbildung: Stadt Münster



8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Bis April 2026 wurden 17 Fahrradstraßen nach den neuen Standards realisiert (das entspricht ca. 14,5 km).
Als Würdigung der Vorgehensweise erhielt das Projekt 2020 eine Anerkennung beim Deutschen Verkehrsplanungspreis. Zudem gewann Münster 2021 mit den Fahrradstraßen 2.0 den 2. Preis beim Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie „Infrastruktur“.
Die Standards erhöhen Erkennbarkeit, reduzieren Konflikte (u. a. Dooring/Ein- und Ausparken) und verbessern die Aufenthaltsqualität, weil Gehwege entlastet und Räume klarer geordnet werden.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formale Evaluation ist in den vorliegenden Unterlagen nicht als eigenständiges Monitoring-Design beschrieben. Als „lernendes System“ wurden jedoch bewusst unterschiedliche Markierungs-/Bauverfahren angewandt, um Erfahrungen für die weitere Umsetzung zu gewinnen; zudem wird die Umsetzung stadtweit fortgeführt und über Kommunikations- und Beteiligungsprozesse begleitet.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Übertragbar ist vor allem das Prinzip „Standard + Werkzeugkasten“: (1) politisch/verwaltungsseitig verbindliche Zielbreiten und Gestaltungselemente, (2) klare Regeln für Knotenpunkte/Vorrang, (3) konsequentes Parkraummanagement und (4) abgestufte Verkehrsorganisation gegen Schleichverkehr (Anlieger/Sackgasse/Einbahn). Ergänzend zeigt Münster, wie man bei Flächenengpässen über Interimslösungen früh Wirksamkeit herstellt, ohne die Zielstandards aufzugeben.

11. Fazit

„Fahrradstraßen 2.0“ in Münster sind ein gutes Beispiel dafür, wie Kommunen Fahrradstraßen aus der „reinen Beschilderung“ heraus zu einem hochwertigen, wiedererkennbaren Infrastrukturstandard weiterentwickeln können. Entscheidend ist nicht ein einzelnes Bauteil, sondern die Kombination aus klaren Querschnitts- und Knotenpunktregeln, konsequenter Flächenumverteilung (inkl. Parken) und dem Instrumentarium zur Reduzierung von Kfz-Durchgangsverkehr – flankiert durch frühzeitige Kommunikation und Beteiligung. Die beiden Auszeichnungen unterstreichen, dass die Kombination aus Standards, Flächenumverteilung und konsequenter Umsetzung auch überregional als Vorbild wahrgenommen wird.



Fahrradstraße Basis Hessenweg, Foto: Stadt Münster

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Aachen

Premiumfußwege: 10 Wege ins Aachener Grün

1. Anlass / Problemstellung

Rund um den Aachener Stadtkern liegen zahlreiche Grünräume, die grundsätzlich in kurzer Zeit erreichbar sind. In der Praxis fühlten sich die Wege dorthin jedoch oft nicht wie der Beginn eines angenehmen Spaziergangs an: Gehwege waren zu schmal, Querungen unsicher und das Umfeld wenig einladend. Dadurch wurden die Grünräume trotz räumlicher Nähe weniger attraktiv „zu Fuß angebunden", als es möglich wäre.

2. Zielsetzung

Ziel ist der Aufbau von zehn hochwertigen, barrierefreien Fußwegverbindungen vom Stadtkern zu umliegenden Grünräumen („Premiumgrün") – und zwar so, dass diese innerhalb von etwa 20 Minuten zu Fuß komfortabel erreichbar sind. Neben Sicherheit und Barrierefreiheit stehen Aufenthaltsqualität, Orientierung und das Erlebnis des Weges im Vordergrund.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Das Projekt definiert Premiumfußwege als gestalterisch und funktional hochwertige Routen, die abschnittsweise geplant und umgesetzt werden. Kernelemente sind:

- Mindestbreite 2,50 m (komfortables Nebeneinandergehen, höhere soziale Nutzbarkeit).
- Querungsstellen verbessern: Gehwege werden vorgezogen, Borde abgesenkt und taktile Elemente ergänzt, um Sichtbeziehungen und Barrierefreiheit zu erhöhen.
- Sitzgelegenheiten im Raster: Sitzbänke ca. alle 200 m als niedrigschwellige Pausenangebote (insb. für mobilitätseingeschränkte Personen, Familien, Alltagswege).
- Grüne Aufwertung: Baumpflanzungen entlang der Routen (Schatten, Mikroklima, atmosphärische Qualität).
- Plätze entlang der Wege aufwerten: Knoten und kleine Stadträume werden so hergerichtet, dass sie zum Verweilen oder zu Aktivitäten einladen – als Nahziele für kurze Spaziergänge.
- Wegweisung/Orientierung: neue Wegweiser (auch für Ortsfremde), ergänzt durch ein einheitliches Erscheinungsbild/Design, sodass die Premiumfußwege als System erkennbar sind.
- Kommunikation/Marke: eigenes Gestaltungsdesign (Wort-/Bildmarke) sowie Bausteine wie Bodenpiktogramme, Infotafeln und Flyer zur Sichtbarmachung der Routen.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Das Vorhaben ist im Kontext strategischer Innenstadt- und Mobilitätsplanung verankert und wird über mehrere Jahre routenweise konkretisiert. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und kann – je nach Route – parallel laufen. Die Planung wird dabei eng mit jeweils passenden Umsetzungs- und Förderkulissen verzahnt.

Premiumfußweg Klappergasse, Foto: V-Cube



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Aachen
Ort	Aachen (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Ausbau eines hochwertigen Fußwegenetzes vom Stadtkern zu umliegenden Grünräumen mit Fokus auf Komfort, Sicherheit und Aufenthaltsqualität.
Kosten (brutto)	–
Eigenanteil (brutto)	–
Förderquote	–
Fördermittel-Quelle	Städtebaufördermittel und weitere Förderprogramme
Planungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☑ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	ca. 2015 (Projektstart)
Beteiligte Partner	Stadt Aachen verschiedene Fördermittelgeber Planungs- und Umsetzungsakteure
Personalaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Stadt Aachen

Premiumfußwege: 10 Wege ins Aachener Grün

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Premiumfußwege zielen direkt auf die Stadtgesellschaft (Alltag, Freizeit, Naherholung). Beteiligung und Kommunikation sind daher integraler Bestandteil: über wiedererkennbare Gestaltung, öffentliche Information zu Routen und Maßnahmen sowie die Einbindung der Nutzerperspektive in der Weiterentwicklung.

6. Herausforderungen

Herausfordernd sind vor allem die engen Bestandsräume (Breitengewinn, Konflikte mit anderen Nutzungen), die Sicherheit an Querungen sowie die Notwendigkeit, ein durchgängiges Qualitätsniveau über viele Einzelabschnitte hinweg herzustellen. Zusätzlich ist die Finanzierung über mehrere Jahre und Bausteine hinweg zu organisieren.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Aachen begegnet den Herausforderungen mit einem klaren, wiederholbaren Standardpaket (Breite – Querung – Barrierefreiheit – Aufenthalt – Wegweisung) und einer abschnittsweisen Umsetzung, die an vorhandene Bau- und Förderfenster andocken kann. Wo Vollausbau nicht sofort möglich ist, können prioritäre Teilmaßnahmen (z. B. Querungen, Wegweisung, Sitzgelegenheiten) vorgezogen werden, um früh Nutzen zu erzeugen.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Die Premiumfußwege machen Grünräume nicht nur „erreichbar“, sondern rücken sie spürbar näher: Der Weg wird selbst zum Teil des Aufenthalts- und Freizeiterlebnisses. Verbesserte Querungen und Barrierefreiheit erhöhen die Sicherheit und Nutzbarkeit, Sitzbänke und aufgewertete Plätze stärken die Aufenthaltsqualität, und die Wegweisung senkt Orientierungshürden – auch für Ortsfremde.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formale Evaluation ist bislang nicht als eigener Baustein beschrieben bzw. wurde noch nicht systematisch angegangen. Die Wirksamkeit ergibt sich zunächst aus der schrittweisen Realisierung und der Sichtbarkeit/Benutzbarkeit der umgesetzten Abschnitte.

Premiumfußweg Johanniterstraße, Visualisierung: HHVISION



10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Projekt ist sehr gut übertragbar, weil es ein klar definiertes Qualitäts- und Ausstattungsprofil für Fußrouten nutzt, das in vielen Städten mit ähnlichen Problemen (Schmalstellen, Querungen, geringe Aufenthaltsqualität) anwendbar ist. Besonders nachahmenswert ist der Ansatz, Grünräume nicht nur über Ziele, sondern über qualitative Wegeketten zu erschließen – mit Standardbausteinen (Breite, Querung, Bankraster, Begrünung, Wegweisung) und abschnittsweiser Umsetzung.

11. Fazit

Mit den „Premiumfußwegen" etabliert Aachen ein nachvollziehbares, planerisch gut übertragbares Konzept, das Fußverkehr, Naherholung und Stadträume systematisch verbindet. Die Stärke liegt in der Kombination aus messbarer Mindestqualität (2,50 m Breite), sicherer/barrierefreier Querungsgestaltung, Aufenthaltsangeboten (Bänke/Plätze) und Orientierung (Wegweisung/Design) – umgesetzt als langfristiges Netzprojekt, das Schritt für Schritt wächst.



Barrierefreie Gehweg-Gestaltung im Einmündungsbereich, Foto: Stadt Aachen



Premiumfußweg Lothringer Straße, Foto: Stadt Aachen

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Brühl

Bespielbare und besitzbare Stadt

1. Anlass / Problemstellung

In Brühl zeigte sich – wie in vielen Städten – ein Rückgang der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Straßenräume waren zunehmend auf Verkehrsfunktionen ausgerichtet, wodurch insbesondere Kinder sowie ältere Menschen in ihrer selbstständigen Nutzung eingeschränkt wurden. Kinder wurden häufig mit dem Auto gebracht, während ältere Menschen öffentliche Wege und Plätze aufgrund fehlender Sitzgelegenheiten und Barrieren mieden. Der öffentliche Raum verlor damit an Funktion als Ort der Begegnung, Bewegung, der Teilhabe am öffentlichen Leben und als Ort der kurzen Wege.

2. Zielsetzung

Ziel des Projekts „Bespielbare und besitzbare Stadt“ ist es, den öffentlichen Raum wieder stärker an den Alltagsbedürfnissen der Menschen auszurichten. Durch niedrigschwellige Spiel-, Bewegungs- und Ruheangebote soll die eigenständige Mobilität von Kindern ebenso gefördert werden wie die Teilhabe älterer Menschen am öffentlichen Leben. Gleichzeitig wird die Aufenthaltsqualität im gesamten Stadtraum erhöht.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Das Projekt verbindet zwei sich ergänzende Ansätze:

- Bespielbare Stadt: Dezentrale Spiel- und Bewegungsangebote für Kinder im öffentlichen Raum, insbesondere entlang wichtiger Alltagswege.
- Besitzbare Stadt: Ergänzung des Straßenraums um Sitz- und Ruhemöglichkeiten, die älteren Menschen das selbstständige Zurücklegen kürzerer Wege erleichtern.

Zum Einsatz kommen unterschiedliche Möblierungs- und Gestaltungselemente, darunter reine Spielobjekte, klassische Sitzgelegenheiten sowie kombinierte Elemente, die von mehreren Zielgruppen genutzt werden können. Charakteristisch sind „definitionsoffene“ Objekte im öffentlichen Raum: Elemente werden nicht fest einer Nutzung zugewiesen, sondern können je nach Person und Situation als Sitzpunkt, Spiel- oder Bewegungsimpuls funktionieren. Die Maßnahmen werden nicht punktuell, sondern systematisch, meist linear, im Stadtraum verteilt umgesetzt.

Elemente der bespielbaren Stadt, Fotos: Stadt Brühl / A. Fuchs





Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Brühl
Ort	Brühl (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Schaffung von Spiel- und Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum zur Förderung von Aufenthaltsqualität und selbstständiger Mobilität für Kinder und ältere Menschen.
Kosten (brutto)	Keine belastbare Gesamtsumme verfügbar, da die Finanzierung über zahlreiche Einzelmaßnahmen und unterschiedliche Fördertöpfe erfolgte.
Eigenanteil (brutto)	–
Förderquote	–
Fördermittel-Quelle	keine (Eigenfinanzierung)
Planungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☑ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	seit 2021 (Umsetzung der Maßnahmen)
Beteiligte Partner	Stadt Brühl Kinder (Beteiligung) Seniorinnen und Senioren (Beteiligung) teilweise privatwirtschaftliche Akteure
Personalaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch

Stadt Brühl

Bespielbare und besitzbare Stadt

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Planung erfolgt iterativ und quartiersweise. Der Ansatz wurde als Prozess aufgesetzt: Zunächst Kartierung und Auswertung zentraler Wege in der Innenstadt und in Brühl-Ost, anschließend Ausweitung der Begehungen auf weitere Ortsteile.

Für die Innenstadt von Brühl wurden insgesamt 247 Objekte an 41 Straßen vorgesehen. Die Umsetzung erfolgt schrittweise seit 2021, beginnend im Innenstadtbereich. In weiteren Stadtteilen wurde ein Konzept erarbeitet, die Umsetzung ist aktuell dort noch nicht erfolgt Das Projekt wird vollständig durch die Stadt Brühl finanziert.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Ein zentraler Bestandteil des Projekts ist die direkte Beteiligung der Zielgruppen.

- Seniorinnen und Senioren wurden aktiv eingebunden, um Bedarfe hinsichtlich fehlender oder ungeeigneter Sitzmöglichkeiten zu identifizieren.
- Kinder beteiligten sich an der Auswahl geeigneter Standorte für Spiel- und Bewegungsangebote, insbesondere entlang von Schul- und Kitawegen.

So konnten Standorte entwickelt werden, die entweder gezielt eine Zielgruppe ansprechen oder mehreren Bedürfnissen gleichzeitig gerecht werden.

6. Herausforderungen

Herausfordernd war vor allem die Integration neuer Nutzungen in bestehende Straßenräume sowie das Abwägen unterschiedlicher Nutzungsansprüche. Darüber hinaus erforderte die dezentrale Verteilung der Elemente eine sorgfältige Standortwahl, um Wirkung zu entfalten, ohne neue Nutzungskonflikte zu erzeugen.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Durch die frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung der betroffenen Gruppen konnten Akzeptanz und passgenaue

Spielflächen, Balancierbalken und seniorengerechte Sitzbänke finden sich in der Innenstadt. Fotos: Stadt Brühl / A. Fuchs









Lösungen geschaffen werden. Die Kombination aus Spiel- und Sitzelementen erlaubt flexible Reaktionen auf räumliche Gegebenheiten und unterschiedliche Anforderungen. Die schrittweise Umsetzung erleichtert zudem Anpassungen und Weiterentwicklungen.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Das Projekt trägt sichtbar zur Belebung des öffentlichen Raums bei. Kinder gewinnen an Selbstständigkeit, da Spielangebote entlang alltäglicher Wege entstehen. Ältere Menschen profitieren von regelmäßigen Sitzmöglichkeiten und bleiben länger mobil. Insgesamt wird der Straßenraum wieder stärker als Aufenthalts- und Begegnungsort wahrgenommen.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation ist bislang nicht vorgesehen. Die Wirkung zeigt sich insbesondere in der Nutzung der Elemente sowie in der positiven Rückmeldung der beteiligten Zielgruppen.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Konzept ist sehr gut übertragbar, da es mit einfachen, kosteneffizienten Mitteln arbeitet und den öffentlichen Raum neu interpretiert. Besonders der kombinierte Ansatz aus Spiel- und Ruheangeboten sowie die konsequente Zielgruppenbeteiligung bieten wertvolle Anknüpfungspunkte für andere Kommunen.
Darüber hinaus ist das Projekt stark skalierbar, das heißt, es kann stadtweit oder auch nur in einem oder mehreren Straßenzügen umgesetzt werden.

11. Fazit

Mit der „Bespielbaren und besitzbaren Stadt“ zeigt Brühl, wie durch gezielte, partizipativ entwickelte Kleinmaßnahmen der öffentliche Raum wieder menschlicher und inklusiver gestaltet werden kann. Das Projekt stärkt selbstständige Mobilität, fördert Begegnung und macht den Stadtraum wieder zu einem Ort, der von allen Generationen genutzt werden kann.



Die Buchstabenschlange animiert zum Spielen und Lernen gleichzeitig. Foto: Stadt Brühl / A. Fuchs

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Herne

Nahmobilitätsbrücke über den Rhein-Herne-Kanal, Brücke Horsthausen

1. Anlass / Problemstellung

Der Rhein-Herne-Kanal und die Emscher wirken als Barriere zwischen dem südlich gelegenen Stadtgebiet von Herne und den nördlich angrenzenden Kommunen Recklinghausen und Herten. Querungsmöglichkeiten bestehen punktuell vor allem durch Hauptverkehrsstraßen. Es fehlen jedoch direkte und attraktive Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr.

2. Zielsetzung

Die geplante Brücke bildet einen wesentlichen Baustein zur Förderung und Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs, indem sie zukünftig kurze Wegebeziehungen barrierefrei ermöglicht und dadurch dazu beiträgt, den Nutzungsgrad der Nahmobilität zu erhöhen.
Die Brücke über den Kanal in Herne bildet dazu – in Verbindung mit einem entsprechenden Brückenbauwerk über die Emscher auf Recklinghäuser Stadtgebiet – eine Einheit, die den Kanal und die Emscher barrierefrei überwindet, den Alltagsverkehr erleichtert, die Nahmobilität stärkt und der Bedeutung im regionalen Radverkehrsnetz gerecht wird.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Die Potenzialanalyse des Regionalen Radwegenetzes wie auch die Pendlerstatistik zeigen ein hohes Potenzial für den Alltagsradverkehr zwischen den Städten Recklinghausen und Herne in Form einer notwendigen Radschnellverbindung auf. Die geplante Brücke über den Rhein-Herne-Kanal schafft, gemeinsam mit einem Brückenbauwerk über die Emscher im Stadtgebiet Recklinghausen, eine neue, attraktive, direkte Verbindung, die an das vorhandene Radwegenetz angeschlossen wird. Ziel ist es, eine direkte Anknüpfung an die Radtrasse in Recklinghausen-Süd (König-Ludwig) zu ermöglichen und eine vom Kfz-Verkehr unabhängig geführte Verbindung mit hohem Qualitätsgewinn für die Nutzenden zu schaffen.
Zusätzlich schafft die Herstellung einer attraktiven und barrierefreien fußläufigen Wegeverbindung auch ein deutliches Entwicklungspotenzial für fußläufigen Freizeit- und Pendlerverkehr.
Die Wahl der Brückenkonstruktion wurde von vielen Faktoren bestimmt. Für die Planung wurden die Ansprüche an die topografische und geologische Lage, der Nutzenden, der Umwelt und der Natur sowie der kreuzenden Verkehrsträger berücksichtigt. Bei der Querung des Rhein-Herne-Kanals müssen die Vorgaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bezüglich einer Bundeswasserstraße eingehalten werden. Der Überbau wird in Stahlbauweise erstellt. Die Konstruktion ist als „besonderer Stabbogen“ konzipiert. Der Bogen wird als Netzwerkbogen mit sich kreuzenden Hängern ausgebildet. Die nutzbare Breite zwischen den Geländern wird 4,00 m betragen. Als Brückenbelag ist ein reaktionsharzgebundener

Visualisierung auf Grundlage der Planunterlagen (Blick von Nordosten), Abbildung: FB Digitalisierung, Stadt Herne
Hinweis: Einzelne Details der Landschaftsdarstellung entsprechen ggf. nicht der Realität.



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Herne
Ort	Herne (NRW), Verbindung Richtung Recklinghausen
Maßnahme Kurzbeschreibung	Neubau einer Fuß- und Radverkehrsbrücke zur Verbesserung regionaler Verbindungen und zur Förderung nachhaltiger Mobilität.
Kosten (brutto)	ca. 8,7 Mio. € (Stand 2025)
Eigenanteil (brutto)	ca. 450.000 €
Förderquote	95 % (Förderung in Aussicht)
Fördermittel-Quelle	FöRi-Nah NRW – Sonderprogramm „Stadt und Land“
Planungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☑ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	2027
Beteiligte Partner	–
Personalaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Stadt Herne

Nahmobilitätsbrücke über den Rhein-Herne-Kanal, Brücke Horsthausen

Dünnbelag aus Epoxidharz und Quarzsandeinstreuung (RHD-Belag) vorgesehen. Darunter soll insbesondere zur Vermeidung von Glätte durch Eis und Raureif eine strombetriebene Belagsheizung eingebaut werden. In den geplanten Geländern wird eine im Handlauf integrierte Beleuchtung vorgesehen.
Der große Höhenunterschied zwischen dem Überbau über den Rhein-Herne-Kanal und den bestehenden Kanaluferwegen im Norden und Süden wird mittels Rampen überbrückt. Diese werden in Abstimmung mit dem Beirat für die Belange von Menschen mit Behinderungen mit einem maximalen Längsgefälle von 5 % ausgeführt. Somit kann auf Ruhepodeste verzichtet werden, um die Fahrdynamik für den Radverkehr zu verbessern. Der Wegebau in den Rampenbereichen erfolgt in Asphaltbauweise.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Brücke Horsthausen über den Rhein-Herne-Kanal wird durch die Stadt Herne in Zusammenarbeit mit einem beauftragten externen Ingenieurbüro geplant und umgesetzt. Entsprechend erfolgte eine Beschlussfassung in den bürgerschaftlichen Gremien der Stadt.
Im Planungsprozess wurden außerdem unter anderem die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, Wald und Holz NRW, der Landschaftsverband Westfalen-Lippe, die Obere Denkmalbehörde, die Untere Wasserbehörde, die Untere Naturschutzbehörde, die Stadt Recklinghausen sowie umliegende Eigentümer privater Grundstücke beteiligt.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Im Gesamtkontext der Brückenschläge über den Rhein-Herne-Kanal und die Emscher besteht ein Austausch mit der Stadt Recklinghausen sowie Emschergenossenschaft und Lippeverband (EGLV).

6. Herausforderungen

Als Herausforderungen sind vor allem ein hoher Abstimmungsaufwand und ortsspezifisch der Baugrund zu benennen. Diese hatten einen langen Planungsprozess zur Folge: Insbesondere naturschutzrechtliche Belange hinsichtlich schützenswerter Arten im Landschaftsschutzgebiet und der Bestandsgehölze waren zu berücksichtigen.
Aufgrund der Einrichtung als nicht gewidmete Wegeverbindung konnte kein gebündeltes Genehmigungsverfah-

Visualisierung auf Grundlage der Planunterlagen (Blick vom nördlichen Kanalufer), Abbildung: FB Digitalisierung, Stadt Herne
Hinweis: Einzelne Details der Landschaftsdarstellung entsprechen ggf. nicht der Realität.



ren durchgeführt werden; alle notwendigen Genehmigungen mussten von den jeweils zuständigen Stellen separat eingeholt werden.
Zusätzlich führte die politische Weltlage (insbesondere Ukraine-Krieg und Iran-Krieg) mehrfach zu Kostensteigerungen im Planungsverlauf des Projekts.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Planung wurde konsequent fortgesetzt; geänderte Bedingungen wurden angenommen und berücksichtigt.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Die Brücke schafft künftig eine direkte, barrierefreie Querung über den Kanal und verkürzt Wege im Alltags- und Pendlerverkehr. Gleichzeitig erhöht sie den Naherholungswert, indem sie den Zugang zum Kanaluferweg, zum Emscherradweg und zu Freiraumzielen im Umfeld erleichtert.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation ist nicht vorgesehen; ggf. erfolgen Zählungen nach Inbetriebnahme.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Übertragbar ist der Ansatz, Barrieren durch Brücken abzubauen. Eine gut platzierte Querung kann eine große Netzwirkung entfalten, wenn sie konsequent an bestehende oder neue Wegeachsen angebunden wird.
Sie eignet sich besonders an Barrieren wie Gewässern, Gleisanlagen oder stark befahrenen Straßen.

11. Fazit

Die Nahmobilitätsbrücke über den Rhein-Herne-Kanal ist ein strategischer Lückenschluss im regionalen Fuß- und Radverkehrsnetz: Sie überwindet eine jahrzehntelang bestehende Barriere, stärkt klimafreundliche Alltagsmobilität und macht gleichzeitig die neu entstehenden Freizeit- und Erlebnisräume entlang von Emscher und Rhein-Herne-Kanal besser zugänglich. Das Beispiel zeigt, wie ein einzelnes, gut verortetes Bauwerk große Wirkung für Netz, Pendeln und Naherholung entfalten kann.



Visualisierung auf Grundlage der Planunterlagen (Blick vom Kanalufer), Abbildung: FB Digitalisierung, Stadt Herne Hinweis: Einzelne Details der Landschaftsdarstellung entsprechen ggf. nicht der Realität.



Visualisierung auf Grundlage der Planunterlagen (Blick von Südwesten), Abbildung: FB Digitalisierung, Stadt Herne Hinweis: Einzelne Details der Landschaftsdarstellung entsprechen ggf. nicht der Realität.

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Krefeld

Krefelder Promenade – multifunktionale Alltags- und Freizeitachse

1. Anlass / Problemstellung

In Krefeld bestand der Bedarf nach einer sicheren, komfortablen und möglichst kreuzungsarmen Ost-West-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr, die sowohl den Alltagsverkehr als auch Freizeit- und Erholungsnutzungen abseits stark befahrener Straßen ermöglicht. Insbesondere fehlte eine durchgängige Führung, die unterschiedliche Stadtteile miteinander verknüpft und gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität bietet. In Teilen können dabei nicht mehr genutzte Bahnflächen für die Promenade genutzt werden.

2. Zielsetzung

Mit der Krefelder Promenade verfolgt die Stadt Krefeld das Ziel, eine leistungsfähige, zusammenhängende und gut erkennbare Achse für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen. Die Verbindung soll als Alternative zum motorisierten Verkehr im Alltag dienen und zugleich eine attraktive Route für Freizeit- und touristische Nutzungen darstellen. Darüber hinaus ist die Promenade als integrierter Baustein der langfristigen Stadtentwicklung konzipiert, der Mobilitätswende, Freiraumqualität und Aufenthaltsfunktion zusammenführt.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Die Krefelder Promenade ist als durchgehende Ost-West-Achse angelegt und gliedert sich in insgesamt 16 Abschnitte, die sukzessive realisiert werden. Sie verbindet mehrere Stadtteile miteinander, führt durch zentrale Bereiche Krefelds, passiert wichtige Knotenpunkte wie den Hauptbahnhof und bindet an überregionale Radverbindungen in Richtung Niederrhein und Niederlande an.

Ein zentrales Qualitätsmerkmal ist die möglichst durchgängige Trennung von Rad- und Fußverkehr auf einer Gesamtbreite von ca. 5,50 m (ca. 3,00 m Radweg, ca. 2,50 m Gehweg). Die Führung ist weitgehend querungs- und barrierearm gestaltet sowie auf einen hohen Nutzungskomfort ausgerichtet. Ergänzend werden entlang der Strecke Grünstrukturen, Sitzbereiche, Fahrradabstellanlagen sowie Aufenthalts- und Spielangebote integriert.

Zur Stärkung der Wiedererkennbarkeit wurde zudem ein eigenständiges Informations- und Leitsystem entwickelt, das die Promenade als zusammenhängendes Projekt im Stadtraum sichtbar machen soll.

Sensorgesteuerte LSA-Schaltung an der Kreuzung Buddestraße. Foto: Stadt Krefeld



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Krefeld
Ort	Krefeld (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Ausbau einer durchgehenden Ost-West-Achse für Fuß- und Radverkehr mit hoher Aufenthaltsqualität und Anbindung an überregionale Radwege.
Kosten (brutto)	ca. 6 Mio. € (1. und 2. Bauabschnitt)
Eigenanteil (brutto)	–
Förderquote	–
Fördermittel-Quelle	KInvFG sowie Städtebauförderung (Stadtumbau West)
Planungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☑ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	erste Teilstücke ab 2020
Beteiligte Partner	–
Personalaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Stadt Krefeld

Krefelder Promenade – multifunktionale Alltags- und Freizeitachse

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Idee zur Krefelder Promenade entstand bereits Ende der 1990er-Jahre und wurde über einen längeren Zeitraum als Bestandteil der Stadtentwicklungsstrategie weiterentwickelt. Planung und Umsetzung erfolgen federführend durch die Stadt Krefeld unter Beteiligung verschiedener Fachbereiche, des Kommunalbetriebs Krefeld, der Stadtwerke Krefeld, der Deutschen Bahn sowie externer Planungsbüros. Die Realisierung erfolgt abschnittsweise und ist an verfügbare Fördermittel gekoppelt.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Eine kontinuierliche Abstimmung erfolgte insbesondere zwischen den beteiligten städtischen Fachbereichen, dem Kommunalbetrieb und Planungspartnern. Rückmeldungen zur Nutzung der bereits realisierten Abschnitte fließen in die Weiterentwicklung des Projekts ein. Eine formalisierte Beteiligung wird öffentlich nicht als eigenständiger Prozess ausgewiesen.

6. Herausforderungen

Zu den zentralen Herausforderungen zählen die abschnittsweise Umsetzung über einen langen Zeitraum, die Koordination verschiedener Förderprogramme sowie die Einbindung der Promenade in bestehende Verkehrs- und Stadträume. Zudem müssen komplexe Bauwerke im Verlauf der Trasse erschaffen und unterschiedliche Nutzungsansprüche (Alltag, Freizeit, Aufenthalt) entlang einer durchgehenden Trasse miteinander in Einklang gebracht werden.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Krefeld reagiert hierauf mit einem modularen Umsetzungsansatz: Einzelne Abschnitte werden unabhängig voneinander realisiert, folgen jedoch einem verbindlichen Gestaltungs- und Qualitätskonzept. Durch die klare funktionale Trennung von Rad- und Fußverkehr und die kontinuierliche Gestaltung wird die Promenade trotz abschnittsweiser Realisierung als Einheit wahrgenommen.

An der Eisenbahnunterführung Hausbend konnte das alte Bauwerk durch einen Neubau ersetzt werden, sodass der Radverkehr kreuzungsfrei die Bahnstrecke passieren kann. Foto: Stadt Krefeld



8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Bereits realisierte Teilstücke – erste Abschnitte ab 2020 – zeigen eine hohe Akzeptanz und Nutzung. Die Promenade verbessert die Bedingungen für den Alltagsradverkehr, bietet zugleich attraktive Aufenthalts- und Bewegungsräume und steigert die Lebensqualität entlang der Achse. Langfristig stellt sie ein zentrales Leuchtturmprojekt der Krefelder Mobilitätswende dar.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation ist nicht ausgewiesen. Die Weiterentwicklung erfolgt unter anderem auf Basis von Nutzungserfahrungen sowie der schrittweisen Umsetzung weiterer Abschnitte.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Projekt ist in mehrfacher Hinsicht übertragbar: als durchgehende Grün- und Mobilitätsachse abseits des motorisierten Verkehrs, als langfristig angelegtes Stadtentwicklungsprojekt mit abschnittsweiser Umsetzung und als Beispiel für die funktionale und gestalterische Trennung von Rad- und Fußverkehr bei gleichzeitiger hoher Aufenthaltsqualität.

11. Fazit

Die Krefelder Promenade zeigt, wie eine konsequent geplante, multifunktionale Achse über Jahre hinweg auch unter angespannter Haushaltslage schrittweise realisiert werden kann und dabei sowohl Alltagsmobilität als auch Freizeit- und Aufenthaltsfunktionen stärkt. Das Beispiel verdeutlicht, dass die Mobilitätswende nicht nur verkehrlich, sondern auch städtebaulich und freiraumplanerisch gedacht werden kann.



Die Krefelder Promenade am Crönpark. Foto: Stadt Krefeld



Die Erfassung des Radverkehrs an LSA-Anlagen erfolgt sensorgesteuert und ist auf die Durchschnittsgeschwindigkeit optimiert. Foto: Stadt Krefeld

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Kreis Steinfurt

Triangel – das Radwege-3-Eck

1. Anlass / Problemstellung

Im Kreis Steinfurt existierte bereits ein weit verzweigtes Radwegenetz, das jedoch überwiegend touristisch geprägt und für den Alltagsradverkehr nur eingeschränkt geeignet war. Direkte, sichere und komfortable Verbindungen zwischen Orts- und Stadtzentren fehlten teilweise oder entsprachen nicht den Anforderungen an den Alltagsradverkehr. Daher bestand die Notwendigkeit, bestehende Strukturen gezielt für den täglichen Gebrauch zu ertüchtigen.

2. Zielsetzung

Mit dem Projekt „Triangel“ verfolgt der Kreis Steinfurt gemeinsam mit mehreren Städten und Gemeinden das Ziel, eine hochwertige, durchgängige und sichere interkommunale Radverbindung zu schaffen. Der Radverkehr soll im Alltag gestärkt werden, insbesondere für Pendelwege, Schulwege und alltägliche Erledigungen. Gleichzeitig soll das Projekt einen Beitrag zu Klimaschutz, nachhaltiger Mobilität und Gesundheitsförderung leisten.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Die Triangel umfasst rund 62 km und verbindet die sechs Kommunen Rheine, Ochtrup, Steinfurt, Neuenkirchen, Wettringen und Metelen. Grundlage bildet ein bestehendes Radwegenetz, das gezielt für den Alltagsradverkehr weiterentwickelt wurde.

Zu den zentralen Maßnahmen zählen der Ausbau und die Verbreiterung von Radwegen auf etwa 3 m, die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie die Bevorrechtigung des Radverkehrs an rund 150 Knotenpunkten. Dadurch wird die Reisezeit verkürzt und der Verkehrsfluss für Radfahrende verbessert.

Ergänzend wurden innovative Infrastrukturbausteine umgesetzt, darunter eine Rad- und Fußgängerbrücke zur Querung der B 70 in Rheine sowie eine intelligente Lichtsignalanlage, die Radfahrende erkennt und bevorrechtigt schaltet. Weitere Maßnahmen umfassen adaptive Beleuchtung, Fahrradboxen am Bahnhaltepunkt Metelen, teilweise mit Ladefunktion, sowie ein Bikesharing mit direkter Anbindung an die SPNV-Achse Münster–Enschede und an wichtige Ziele wie das Designer Outlet Ochtrup.

Planungsradtour auf der Triangel: Landrat Dr. Sommer sowie Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten Kommunen informieren sich vor Ort über die umgesetzten Maßnahmen. Foto: Kreis Steinfurt



Allgemeine Informationen

Projektträger	Kreis Steinfurt
Ort	Kreis Steinfurt (NRW) sowie die Kommunen Rheine, Ochtrup, Steinfurt, Neuenkirchen, Wettringen, Metelen
Maßnahme Kurzbeschreibung	Die Triangel ist die erste durchgehende Veloroute im Kreis Steinfurt. Ziel des Projekts ist es, den Alltagsradverkehr zwischen den Kommunen durch eine hochwertige, sichere und komfortable Infrastruktur deutlich zu stärken. Die Route wurde im Veloroutenstandard ausgebaut.
Kosten (brutto)	ca. 7,1 Mio. €
Eigenanteil (brutto)	ca. 30 % (Kreis und Kommunen)
Förderquote	ca. 70 %
Fördermittel-Quelle	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative.
Planungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☑ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	Projektzeitraum März 2020 bis Mai 2023; vollständig in Betrieb seit Mai 2023
Beteiligte Partner	Kreis Steinfurt Städte und Gemeinden Rheine, Ochtrup, Steinfurt, Neuenkirchen, Wettringen, Metelen
Personalaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Kreis Steinfurt

Triangel – das Radwege-3-Eck

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Der Projektstart erfolgte im Jahr 2020. Planung und Umsetzung lagen federführend beim Kreis Steinfurt und erfolgten in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Städten und Gemeinden. Aufgrund der Vielzahl an Akteuren war eine abgestimmte Vorgehensweise erforderlich, um unterschiedliche örtliche Rahmenbedingungen, Planungsstände und Prioritäten zusammenzuführen.
Organisatorisch ist die Triangel ein Novum, weil der Kreis die Unterhaltung von Radwegen außerhalb klassifizierter Straßen mit einheitlichen Standards übernimmt. Dafür wurde die Straßenmeisterei personell und maschinell ausgestattet.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Das Projekt ist geprägt durch eine intensive interkommunale Abstimmung zwischen Kreis und Kommunen. Darüber hinaus wurden relevante Akteure aus Verwaltung und Verkehrsplanung eingebunden. Begleitet wurde das Projekt durch Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement, Kampagnen, Verkehrssicherheitsaktionen, Planungsradtouren und Vernetzungsformate.

6. Herausforderungen

Eine zentrale Herausforderung bestand im hohen Koordinations- und Abstimmungsaufwand über mehrere Kommunen hinweg. Unterschiedliche infrastrukturelle Ausgangslagen, Zuständigkeiten und Planungsprozesse mussten aufeinander abgestimmt werden. Zudem galt es, bestehende touristische Wege alltagstauglich umzubauen, ohne ihre Attraktivität für Freizeitnutzungen zu verlieren.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Der Kreis Steinfurt begegnete diesen Herausforderungen durch ein gemeinsames Qualitäts- und Zielkonzept, das für alle Beteiligten verbindlich war. Die Bündelung von Planung, Förderung und Umsetzung auf Kreisebene ermöglichte eine einheitliche Ausgestaltung der Route und erleichterte die interkommunale Zusammenarbeit. Technische Lösungen wie adaptive Beleuchtung und intelligente Signalsteuerungen tragen zusätzlich zur Akzeptanz und Sicherheit bei.

Rad- und Fußgängerbrücke der Triangel über die B 70 in Rheine, Foto: Kreis Steinfurt



8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Mit der Triangel entstand eine leistungsfähige Radvorrangverbindung, die den Alltagsradverkehr im ländlich geprägten Raum deutlich stärkt. Die Wirkung zeigt sich in einer verbesserten Netzqualität und einer stärkeren Verknüpfung der beteiligten Kommunen. Die Triangel spart durch die Verlagerung vom Pkw aufs Fahrrad jährlich rund 370 t CO_2 ein; die adaptive Beleuchtung senkt den Energieverbrauch um bis zu 70 % und reduziert Lichtemissionen.

9. Evaluation / Monitoring

Seit Mai 2023 ist die Triangel vollständig in Betrieb und wird täglich stark genutzt. Zählungen, Befragungen und STADTRADELN-Daten sowie Heatmaps, beispielsweise von Komoot, liefern belastbare Erkenntnisse zu Nutzung und Wirkung.
Neben dem Alltagsverkehr stärkt die Triangel auch den Radtourismus, da sie die RadBahn Münsterland verlängert und Themenrouten anbindet. 2024 wurde die Triangel beim Deutschen Fahrradpreis unter die Top 5 der Kategorie Infrastruktur gewählt. 2025 wurde sie mit dem Mobilitätspreis.NRW ausgezeichnet.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Projekt eignet sich als Vorbild für interkommunale Kooperationen im ländlichen Raum. Es zeigt, wie bestehende touristische Radwege mit gezieltem Mitteleinsatz zu hochwertigen Alltagsverbindungen weiterentwickelt werden können und wie eine kreisweite Koordination die Umsetzung erleichtert.



Planungsradtour auf der Triangel: Vertreterinnen und Vertreter von Kreis, Stadt Rheine und Straßen.NRW besichtigen gemeinsam mit Landrat Dr. Sommer die umgesetzten Maßnahmen vor Ort. Foto: Kreis Steinfurt



Übersicht der Triangel mit Anbindung der sechs Kommunen und wichtiger Alltagsziele im Kreis Steinfurt, Abbildung: Kreis Steinfurt

11. Fazit

Die Triangel verdeutlicht, dass der Ausbau des Alltagsradverkehrs nicht bei null beginnen muss. Durch die Weiterentwicklung bestehender Strukturen, klare Qualitätsstandards und enge interkommunale Zusammenarbeit ist ein Netzprojekt entstanden, das Mobilitätswende, Klimaschutz und Lebensqualität unterstützt.
Die Triangel ist Ausgangspunkt weiterer Projekte, unter anderem des fahrradfreundlichen Ausbaus von rund 70 km Betriebswegen an Dortmund-Ems-Kanal und Mittellandkanal sowie weiterer Infrastrukturmaßnahmen an den Kreisstraßen des Kreises Steinfurt.

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Monheim am Rhein

Kommunaler Radschnellweg

1. Anlass / Problemstellung

Die Radschnellwegtrasse der Städte Neuss, Düsseldorf, Langenfeld und Monheim am Rhein wurde im Rahmen des Planungswettbewerbs des Landes Nordrhein-Westfalen als eines der fünf Siegerprojekte prämiert. Die in der Wettbewerbsphase entwickelte und prämierte Vorzugstrasse wurde in einer gemeinsamen Machbarkeitsstudie geprüft und perfektioniert.

Monheim am Rhein stellt inzwischen einen kommunalen Radschnellweg her, der jedoch direkt an den Landesradschnellweg RS5 der oben genannten Städte anschließt.

In Monheim am Rhein bestand der Anspruch, den Radverkehr nicht nur ergänzend, sondern als leistungsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu etablieren. Insbesondere für Pendlerinnen und Pendler fehlten bislang durchgängige, schnelle und komfortable Verbindungen, die ein zügiges und sicheres Vorankommen im Alltag ermöglichen.

2. Zielsetzung

Ziel des Projekts ist es, mit einem hochwertigen Radschnellweg über das Stadtgebiet hinaus zentrale Bereiche miteinander zu verbinden und den Radverkehr insbesondere auf mittleren Distanzen deutlich zu stärken. Hierdurch soll eine realistische Alternative zur häufig staulastigen Autobahn hergestellt werden. Durch eine weitgehende Bevorrechtigung an Knotenpunkten, eine hohe Gestaltungsqualität und eine klare Linienführung soll der Radschnellweg eine echte Alternative zum Auto darstellen und einen messbaren Beitrag zu Klimaschutz und Verkehrswende leisten.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Der kommunale Radschnellweg wird seit 2020 in mehreren Bauabschnitten sukzessive umgesetzt. Entlang der Strecke werden bestehende Straßenräume umgestaltet und neue Verbindungen geschaffen, um eine durchgängige, komfortable und sichere Führung des Radverkehrs zu gewährleisten.

Zu den umgesetzten Maßnahmen zählen die Neugestaltung von Knotenpunkten, unter anderem durch Minikreisverkehre, sowie die Einrichtung von Fahrradstraßen und besonderen Verkehrsführungen wie Busschleusen, die den Radverkehr priorisieren. Ergänzend wurden Querungshilfen und Mittelinseln angelegt, um Konflikte mit dem

Radschnellweg Karlheinz-Stockhausen-Straße, Foto: Tim Kögler



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Monheim am Rhein
Ort	Monheim am Rhein (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Ausbau eines kommunalen Radschnellwegs in mehreren Bauabschnitten zur Förderung des Alltagsradverkehrs.
Kosten (brutto)	ca. 11,0 Mio. €
Eigenanteil (brutto)	ca. 2,2 Mio. €
Förderquote	80 %
Fördermittel-Quelle	FöRi-Nah NRW (Landesförderung)
Planungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☑ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	Baustart 2020, Bau in fünf Abschnitten
Beteiligte Partner	Ministerium, Bezirksregierung, Kommunen des RS5 (Neuss, Düsseldorf, Langenfeld)
Personalaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Stadt Monheim am Rhein

Kommunaler Radschnellweg

motorisierten Verkehr zu reduzieren und die Sicherheit zu erhöhen.
Ein zentrales Qualitätsmerkmal ist die durchgängige Beleuchtung der Strecke, die eine sichere Nutzung auch in den Abend- und Nachtstunden ermöglicht. Darüber hinaus wird auf eine hochwertige Oberflächenbeschaffenheit und eine klare Linienführung geachtet, um ein zügiges und komfortables Radfahren zu unterstützen.
Bei der Umsetzung werden zudem Umwelt- und Naturschutzaspekte berücksichtigt, etwa durch Ausgleichsmaßnahmen bei notwendigen Eingriffen wie Baumfällungen.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Planung und Umsetzung erfolgen federführend durch die Stadt Monheim am Rhein. Das Projekt ist langfristig angelegt und wird in enger Abstimmung mit Fördermittelgebern und Genehmigungsbehörden realisiert. Die schrittweise Umsetzung ermöglicht es, Erfahrungen aus bereits realisierten Abschnitten in die weiteren Bauphasen einfließen zu lassen.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Umsetzung des Radschnellwegs wird durch begleitende Kommunikation unterstützt. Rückmeldungen aus der Nutzung fließen in die Weiterentwicklung der Strecke ein. Eine formalisierte Beteiligung wird im Projektkontext nicht als eigenständiger Baustein ausgewiesen.

6. Herausforderungen

Herausfordernd sind insbesondere die Integration des Radschnellwegs in bestehende Straßenräume sowie die abschnittsweise Umsetzung über mehrere Jahre hinweg. Zusätzlich mussten Umwelt- und Naturschutzbelange sowie verkehrliche Anforderungen miteinander in Einklang gebracht werden.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Monheim am Rhein begegnet diesen Herausforderungen mit einer klaren kommunalen Steuerung und verbindlichen Qualitätsstandards. Die abschnittsweise Umsetzung erlaubt eine flexible Anpassung der Planung, während gleichzeitig eine durchgängige Gestaltung und Funktionalität des Radschnellwegs sichergestellt wird.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Bereits realisierte Abschnitte zeigen, dass der Radschnell-

Radschnellweg im Bereich Landecker Weg, Foto: Stadt Monheim am Rhein / Stephanie Augustyniok



weg eine attraktive und leistungsfähige Verbindung für den Alltagsradverkehr darstellt. Durch die hohe Qualität der Infrastruktur wird das Fahrrad als Verkehrsmittel aufgewertet und die Nutzung im Alltag gefördert.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation ist nicht ausgewiesen. Die Weiterentwicklung erfolgt auf Grundlage von Nutzungserfahrungen und fortlaufender Beobachtung der Verkehrsabläufe.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Projekt eignet sich insbesondere für Kommunen, die eigene, qualitativ hochwertige Radschnellverbindungen entwickeln möchten. Es zeigt, wie auch auf kommunaler Ebene durch konsequente Planung, hohe Qualitätsansprüche und langfristige Umsetzung leistungsfähige Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden kann.

11. Fazit

Der kommunale Radschnellweg in Monheim am Rhein verdeutlicht, dass ambitionierte Radverkehrsprojekte nicht ausschließlich auf regionaler oder Landesebene angesiedelt sein müssen. Durch klare Zielsetzung, hohe Qualitätsstandards und kontinuierliche Umsetzung entsteht ein wirkungsvolles Instrument zur Förderung des Alltagsradverkehrs und zur Umsetzung der kommunalen Mobilitätswende.



Radschnellweg im Bereich Benrather Straße im Bereich der Busschleuse. Foto: Stadt Monheim am Rhein / Stephanie Augustyniok



Radschnellweg im Bereich Holzweg mit Rastplatz, der Rastplatz ist mit einer Luftpumpe und einer Trinkwasserstation ausgestattet. Foto: Stadt Monheim am Rhein / Stephanie Augustyniok

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Rietberg

Bürgerradweg in der Ortschaft Westerwiehe

1. Anlass / Problemstellung

Entlang der Westerwieher Straße in Rietberg fehlte über längere Zeit eine sichere und durchgehende Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr. Insbesondere für Schulkinder sowie für den Alltagsradverkehr stellte die Landesstraße eine erhebliche Barriere dar. Gleichzeitig bestand der Bedarf, bestehende Radwege besser miteinander zu verknüpfen und eine durchgängige Verbindung im lokalen und überörtlichen Netz zu schaffen.

2. Zielsetzung

Ziel des Projekts war es, einen sicheren, durchgängigen Geh- und Radweg entlang der Landesstraße zu realisieren und damit sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Attraktivität des Radverkehrs deutlich zu erhöhen. Gleichzeitig sollte mit dem Projekt gezeigt werden, wie durch bürgerschaftliches Engagement auch bei begrenzten kommunalen Ressourcen wirksame Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden können.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Der Bürgerradweg Westerwiehe wurde als kombinierter Geh- und Radweg entlang der Westerwieher Straße ausgebaut. Die Maßnahme erfolgte im Rahmen des Landesprogramms für Bürgerradwege, das die Umsetzung durch eine enge Zusammenarbeit zwischen Kommune, Land und engagierten Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht.
Ein zentrales Merkmal des Projekts ist das bürgerschaftliche Engagement in der Umsetzungsphase. Bürgerinnen und Bürger aus dem Ort unterstützten das Vorhaben durch Eigenleistungen bei bauvorbereitenden Maßnahmen. Diese Unterstützung ergänzte die fachliche Planung und die bauliche Umsetzung durch die Stadt und beauftragte Unternehmen und trug wesentlich dazu bei, das Projekt wirtschaftlich realisieren zu können.
Der Ausbau erfolgte in mehreren Bauabschnitten. Nach der Realisierung eines ersten Teilstücks von rund 800 m wurde der Weg um weitere 800 m verlängert, sodass eine durchgehende Verbindung entstanden ist. Der Geh- und Radweg wurde mit einer Breite von etwa 2,25 m ausgeführt und erfüllt die notwendigen Sicherheitsanforderungen für den gemeinsamen Fuß- und Radverkehr.

Der Bürgerradweg entsteht in gemeinschaftlicher Zusammenarbeit von Stadt, Bürgerschaft und weiteren Projektpartnern entlang der Westerwieher Straße in Rietberg. Foto: Stadt Rietberg



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Rietberg
Ort	Rietberg (NRW), Westerwieher Straße
Maßnahme Kurzbeschreibung	Ausbau eines kombinierten Geh- und Radwegs entlang einer Landesstraße unter Einbindung bürgerschaftlichen Engagements.
Kosten (brutto)	ca. 475.000 €
Eigenanteil (brutto)	209.000 €
Förderquote	ca. 50 %
Fördermittel-Quelle	Land NRW (Förderprogramm Bürgerradwege)
Planungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☑ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	2022 (2. Bauabschnitt)
Beteiligte Partner	Stadt Rietberg Bürgerinnen und Bürger (bürgerschaftliches Engagement) Land NRW lokale Bauunternehmen
Personalaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Stadt Rietberg

Bürgerradweg in der Ortschaft Westerwiehe

Die eigentlichen Bauarbeiten wurden in Zusammenarbeit mit lokalen Bauunternehmen ausgeführt. Durch die Kombination aus kommunaler Planung, Landesförderung und bürgerschaftlicher Mitwirkung konnte der Geh- und Radweg schrittweise und in hoher Qualität umgesetzt werden.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Planung und Koordination lagen bei der Stadt Rietberg. Die Umsetzung erfolgte in enger Abstimmung mit dem Land Nordrhein Westfalen als Fördermittelgeber sowie mit lokalen Bauunternehmen. Das Projekt zeigt eine klare Rollenverteilung zwischen Kommune, Land und Bürgerschaft.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ging im Projekt über eine reine Begleitung hinaus. Bürgerschaftliches Engagement war ein integraler Bestandteil der Umsetzung. Engagierte Bürgerinnen und Bürger brachten sich aktiv ein und unterstützten die Realisierung durch eigene Beiträge im Rahmen der bauvorbereitenden Arbeiten.

Diese Form der Mitwirkung stärkte nicht nur die Umsetzbarkeit des Projekts, sondern auch die Identifikation der Bevölkerung mit dem neuen Radweg und dessen Akzeptanz im Alltag.

6. Herausforderungen

Eine zentrale Herausforderung bestand darin, trotz begrenzter finanzieller Mittel eine sichere und dauerhaft nutzbare Infrastruktur entlang einer Landesstraße zu schaffen. Zudem mussten die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs sowie die verkehrlichen Rahmenbedingungen der Straße berücksichtigt werden.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Durch die Nutzung des Landesprogramms für Bürgerradwege und die Einbindung engagierter Bürgerinnen und Bürger konnte die Maßnahme wirtschaftlich umgesetzt werden. Die enge Zusammenarbeit zwischen Stadt, Land und Bürgerschaft ermöglichte eine zügige Realisierung bei gleichzeitig hoher Qualität der Infrastruktur.

Fortschreitende Arbeiten am Bürgerradweg entlang der Westerwieher Straße in Rietberg. Foto: Stadt Rietberg.



8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Der Bürgerradweg wird sehr gut angenommen und intensiv genutzt. Er erhöht die Verkehrssicherheit, insbesondere für den Schulverkehr, und schließt eine wichtige Netzlücke im Radwegenetz. Gleichzeitig stärkt die Maßnahme den Alltagsradverkehr und verbessert die Verbindung zu bestehenden und geplanten Radwegen.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation ist nicht ausgewiesen. Die positive Wirkung zeigt sich insbesondere in der Nutzung und der hohen Akzeptanz in der Bevölkerung.

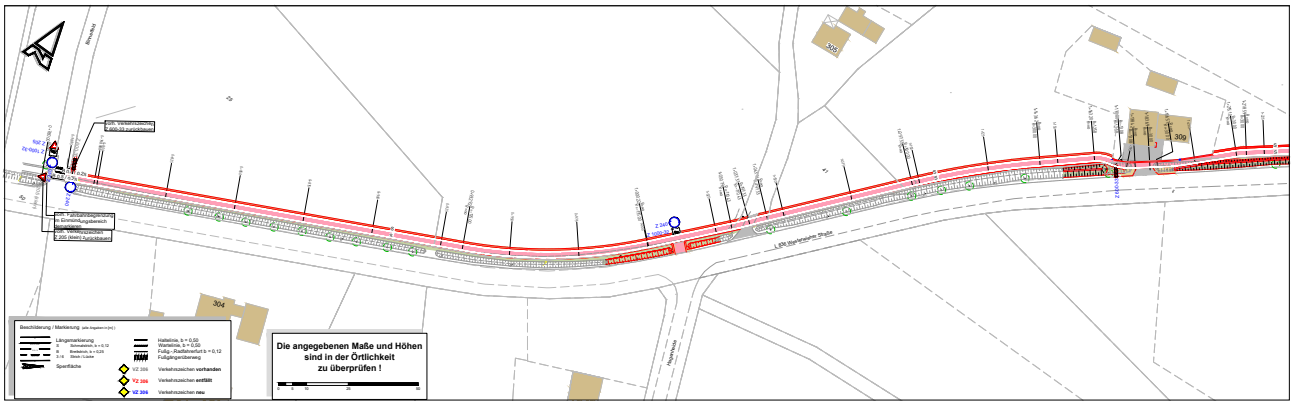
10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Projekt ist besonders für kleinere Kommunen übertragbar, die Netzlücken entlang von Landesstraßen schließen möchten. Es zeigt, wie durch Förderprogramme und bürgerschaftliches Engagement auch mit begrenzten Ressourcen sichere Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden kann.

11. Fazit

Der Bürgerradweg Westerwiehe zeigt beispielhaft, wie durch das Zusammenspiel von kommunaler Steuerung, Landesförderung und konkretem bürgerschaftlichem Engagement sichere Radverkehrsinfrastruktur auch entlang von Landesstraßen realisiert werden kann. Die aktive Mitwirkung der Bevölkerung ist dabei nicht nur ein Finanzierungsinstrument, sondern ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Akzeptanz und Nachhaltigkeit der Maßnahme.

Ausführungsplanung zum Bürgerradweg, Abbildung: Stadt Rietberg.



Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Monheim am Rhein

Einrichtung von Elternhaltestellen an Grundschulen

1. Anlass / Problemstellung

Für viele Eltern ist es aus organisatorischen Gründen erforderlich, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen. Dies führt insbesondere zu Unterrichtsbeginn und -ende zu einem hohen Verkehrsaufkommen im unmittbaren Schulumfeld. Die daraus resultierenden Situationen sind häufig unübersichtlich und mit erhöhten Sicherheitsrisiken verbunden.
Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, werden durch haltende oder rangierende Fahrzeuge beeinträchtigt und teilweise gefährdet. Zudem kommt es regelmäßig zu riskanten Park-, Wende- und Haltemanövern vor den Schuleingängen. Insgesamt entsteht eine Verkehrssituation, die den Anforderungen an einen sicheren Schulweg nicht gerecht wird.

2. Zielsetzung

Ziel des Projekts ist die räumliche Entzerrung des Hol- und Bringverkehrs durch die Einrichtung sogenannter Elternhaltestellen. Diese ermöglichen es, den motorisierten Verkehr vom direkten Schulumfeld fernzuhalten. Zudem ermöglicht es den Kindern, die mit dem Auto gefahren werden, den letzten Abschnitt ihres Schulwegs eigenständig zu Fuß zurückzulegen.

Dadurch wird:
- die Verkehrssicherheit im Schulumfeld erhöht,
- das Verkehrsaufkommen vor den Schulen reduziert,
- die Selbstständigkeit der Kinder gefördert sowie
- ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet.

Die Maßnahme verbindet somit verkehrsorganisatorische, sicherheitsrelevante und pädagogische Zielsetzungen.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Kern der Maßnahme ist die Einrichtung ausgewiesener Elternhaltestellen in fußläufiger Entfernung (ca.250 m) zu den Schulen. Die Standorte sind so gewählt, dass sie gut erreichbar sind, ohne den unmittelbaren Schulbereich zu belasten. Die Haltestellen ermöglichen ein sicheres Ein- und Aussteigen der Kinder. Von dort aus bewältigen die Schülerinnen und Schüler den restlichen Schulweg eigenständig zu Fuß.

Elternhaltestelle Krischerstraße, Foto: Stadt Monheim am Rhein



Elternhaltestelle Schwalbenstraße, Foto: Stadt Monheim am Rhein



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Monheim am Rhein
Ort	Monheim am Rhein (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Einrichtung von definierten Hol- und Bringzonen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens direkt vor Schulen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
Kosten (brutto)	ca. 6.600 € pro Elternhaltestelle
Eigenanteil (brutto)	der gesamte Betrag
Förderquote	0 %
Fördermittel-Quelle	–
Planungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☑ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	erste Elternhaltestellen seit 2022
Beteiligte Partner	Stadt Monheim am Rhein Schulen Eltern/Kinder Polizei
Personalaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch

Stadt Monheim am Rhein

Einrichtung von Elternhaltestellen an Grundschulen

Zur Erhöhung der Akzeptanz wurden die Wege zwischen den Elternhaltestellen und den Schulen optimiert. Für die Markierung der Elternhaltestellen wurde absichtlich eine auffallende Markierung mit blauen und gelben Streifen auf dem Boden des Haltbereichs gewählt. Ergänzt wird die Markierung durch die entsprechende straßenverkehrsrechtliche Beschilderung mit einem eingeschränkten Halteverbot.
Die Maßnahme wird ergänzt durch Informationsmaterialien, die Eltern über Zielsetzung und Funktionsweise der Elternhaltestellen informieren und für sichere Schulwege sensibilisieren. Diese werden in sechs Sprachen sowie in einfacher Sprache zur Verfügung gestellt unter:
www.monheim.de/kinder-jugend/schulen/elternhaltestellen
Zudem finden regelmäßig Kontrollen durch den kommunalen Ordnungsdienst und die zuständigen Bezirkspolizisten vor Ort statt. In diesem Jahr soll die letzte Grundschule, die neu gegründet wurde, eine Elternhaltestelle erhalten.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

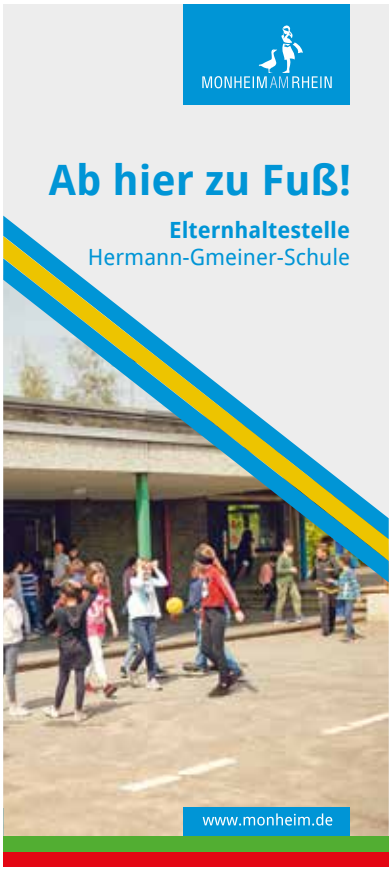
Startgrundlage für die Einrichtung von Elternhaltestellen war das Schulwegsicherheitskonzept. Durch dieses waren die Wege der Schülerinnen und Schüler zwischen Wohnort und Schule für einen Großteil der Schulen bekannt. Die Festlegung und Umsetzung erfolgen durch die Stadt Monheim am Rhein in Abstimmung mit den betroffenen Schulen.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Schulen und Eltern werden aktiv über die Maßnahme informiert und eingebunden. Die Akzeptanz der Elternhaltestellen ist ein zentraler Erfolgsfaktor, weshalb auf eine verständliche Kommunikation und nachvollziehbare Begründung der Maßnahme Wert gelegt wird.

Jede Schule erhält einen eigenen Flyer zur Elternhaltestelle. Quelle: Stadt Monheim am Rhein







6. Herausforderungen

Eine zentrale Herausforderung besteht in der Verhaltensänderung des Hol- und Bringverkehrs. Eltern müssen bereit sein, nicht mehr direkt vor der Schule zu halten, sondern die vorgesehenen Haltestellen zu nutzen. Zudem ist sicherzustellen, dass die Wege von den Elternhaltestellen zur Schule sicher und gut einsehbar sind.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Durch die bewusste Wahl gut geeigneter Standorte, die deutliche Kennzeichnung in Verbindung mit Informationsmaterial und Vor-Ort-Aktionen wird die Nutzung der Elternhaltestellen erleichtert und schrittweise etabliert.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Die Elternhaltestellen tragen dazu bei, den motorisierten Verkehr im direkten Schulumfeld zu reduzieren und die Verkehrssicherheit deutlich zu erhöhen. Kinder, die mit dem Auto zur Schule gefahren werden, können dennoch einen Teil ihres Schulweges selbstständig bewältigen, was ihre Selbstständigkeit und das Wissen über die Nutzung des Straßenverkehrs fördert und dazu führt, dass die Kinder doch noch aktiv gewesen sind.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation ist nicht ausgewiesen. Die Wirkung zeigt sich insbesondere in der Entlastung des Schulumfelds und in positiven Rückmeldungen.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Konzept der Elternhaltestellen ist einfach übertragbar und mit überschaubarem Aufwand umsetzbar. Es eignet sich besonders für Kommunen, die kurzfristig die Verkehrssicherheit im Schulumfeld verbessern und gleichzeitig langfristig eine Verhaltensänderung im Hol- und Bringverkehr anstoßen möchten.

11. Fazit

Die Elternhaltestellen in Monheim am Rhein zeigen, wie durch gezielte Organisation des Straßenraums und begleitende Kommunikation die Verkehrssicherheit im Schulumfeld verbessert werden kann. Die Maßnahme verbindet praktische Verkehrslenkung mit pädagogischen Zielen und stellt ein wirkungsvolles Instrument zur Förderung sicherer und selbstständiger Schulwege dar.



Elternhaltestelle Wiener-Neustädter-Straße, Foto: Stadt Monheim am Rhein

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Kolpingstadt Kerpen

Planfreie Straßenquerung – Fuß-/Radwegunterführung außerorts

1. Anlass / Problemstellung

Außerörtliche Hauptverkehrsstraßen stellen für den Fuß- und Radverkehr häufig erhebliche Barrieren dar. An der Kreisstraße K 17 bestand ein hohes Konfliktpotenzial zwischen motorisiertem Verkehr sowie Fuß- und Radverkehr, da sichere Querungsmöglichkeiten fehlten. Gerade außerorts zählen solche Stellen zu den kritischsten Elementen der Verkehrsinfrastruktur, da hohe Geschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen das Unfallrisiko deutlich erhöhen.

2. Zielsetzung

Ziel der Maßnahme war es, eine sichere, komfortable und durchgängige Querung der K 17 für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Durch eine planfreie Lösung sollte der Fuß- und Radverkehr vollständig vom Kfz-Verkehr getrennt und ohne Wartezeiten oder Konflikte geführt werden. Gleichzeitig sollte die Querung Bestandteil einer alltagstauglichen Verbindung zwischen Ortsteil und Kernstadt werden.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Kern der Maßnahme ist der Bau einer Unterführung unter der Kreisstraße K 17 für den Fuß- und Radverkehr. Das Bauwerk ermöglicht eine niveaugleiche, kreuzungsfreie und sichere Querung der stark belasteten Straße. Der Fuß- und Radverkehr wird vollständig vom motorisierten Verkehr getrennt und kann die Strecke ohne Unterbrechung nutzen.

Die Unterführung ist Teil einer rund 2 km langen, durchgängigen Verbindung zwischen dem Umsiedlungsstandort Manheim und der Kernstadt Kerpen. Dadurch entsteht eine alltagstaugliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr, die insbesondere für Berufspendelnde, Schülerinnen und Schüler sowie Wege zu zentralen Einrichtungen attraktiv ist.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Maßnahme wurde durch die Stadt Kerpen geplant und umgesetzt. Sie ist in städtebauliche Konzepte der Stadt eingebettet und folgt damit einem ganzheitlichen Ansatz, der Verkehrssicherheit, Stadtentwicklung und nachhaltige Mobilität zusammendenkt.

Die Route ist mit LED-Laternen durchgehend beleuchtet. Foto: Kolpingstadt Kerpen / Michele Maske



Allgemeine Informationen

Projektträger	Kolpingstadt Kerpen
Ort	Kerpen-Manheim
Maßnahme Kurzbeschreibung	Bau einer Unterführung der K 17 für den Fuß- und Radverkehr zwischen Kerpen-Manheim und Kerpen.
Kosten (brutto)	ca. 670.000,00 €, Maßnahme durch Bergbautreibenden finanziert
Eigenanteil (brutto)	0,00 €, Maßnahme duch Bergbautreibenden finanziert
Förderquote	0 %
Fördermittel-Quelle	–
Planungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☑ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	1.1.2016
Beteiligte Partner	Bergbautreibender RWE Power
Personalaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Kolpingstadt Kerpen

Planfreie Straßenquerung – Fuß-/Radwegunterführung außerorts

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Im Vorfeld der Maßnahme fanden Diskussionen über die Notwendigkeit und Ausgestaltung der Unterführung statt. Ein zentraler Akteur war dabei der Bergbautreibende RWE Power, der an der Finanzierung beteiligt ist. Die Kerpener Verwaltung brachte die Maßnahme mit Unterstützung der politischen Gremien aktiv voran und argumentierte insbesondere mit Aspekten der Verkehrssicherheit und der Daseinsvorsorge.

6. Herausforderungen

Eine wesentliche Herausforderung bestand in der Finanzierung des Bauwerks. Die Kostenübernahme durch den Betreiber des Tagebaus Hambach war zunächst umstritten. Zudem sind planfreie Querungen außerorts häufig mit dem Vorurteil hoher Kosten verbunden, was die politische Durchsetzbarkeit erschwert.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Kerpen setzte auf eine klare verkehrsfachliche Argumentation. Durch die Einordnung der Maßnahme als Beitrag zur Verkehrssicherheit, zur Nahmobilität und zur langfristigen Stadt- und Mobilitätsentwicklung konnte die Finanzierung letztlich gesichert werden. Dass die tatsächlichen Baukosten mit rund 400.000 € brutto deutlich unter ursprünglich angenommenen Beträgen lagen, bestätigte die Wirtschaftlichkeit der Lösung.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Die Unterführung erhöht die objektive und subjektive Verkehrssicherheit erheblich, da Konflikte zwischen Kfz-Verkehr sowie Fuß- und Radverkehr vollständig vermieden werden. Wartezeiten entfallen, die Durchgängigkeit des Netzes wird gestärkt und die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs steigt deutlich. Die Maßnahme leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Alltagsmobilität.

Die Unterführung nach ihrer Fertigstellung im Überblick, Foto: Kolpingstadt Kerpen / Heinrich Mach



9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation ist nicht ausgewiesen. Die Wirkung ergibt sich aus der konfliktfreien Nutzung, der verbesserten Netzqualität sowie der hohen Alltagstauglichkeit der Verbindung.

10. Übertragbarkeit

Planfreie Querungen sind besonders gut übertragbar auf Kommunen, in denen hoch belastete Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen wichtige Verbindungen im Fuß- und Radverkehrsnetz zerschneiden. Sie eignen sich insbesondere:

- entlang von Schulwegen und Pendelrelationen,
- im Zuge von Radvorrangrouten oder regionalen Radnetzen,
- dort, wo Querungen auf gleicher Ebene aus Sicherheits oder Leistungsgründen nicht zielführend sind.

Wesentliche Voraussetzungen sind ausreichende räumliche Möglichkeiten, eine frühe Abstimmung mit Straßenbaulastträgern sowie die Einbindung in übergeordnete Mobilitäts- oder Stadtentwicklungskonzepte.

11. Fazit

Die planfreie Unterführung an der K 17 in Kerpen zeigt, dass ingenieurbauliche Lösungen ein wirkungsvolles Instrument zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs im außerörtlichen und suburbanen Raum sein können. Entscheidend ist, die Maßnahme netzlogisch zu begründen und als Teil einer durchgängigen Verbindung zu verstehen. Planfreie Querungen leisten einen wichtigen Beitrag zur Vision Zero, zur Umsetzung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW und zu einer attraktiven, sicheren und alltagstauglichen Nahmobilität.



Die neue Route wird gut angenommen. Fotos: Kolpingstadt Kerpen



Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Ahaus

Fahrradkreisel

1. Anlass / Problemstellung

In Ahaus kreuzen sich zwei bedeutende Radverkehrsverbindungen, die jeweils eine hohe Relevanz für den Schulweg- und den Alltagsradverkehr haben. Die bisherige Kreuzungssituation erforderte eine klare Regelung, um Konflikte zwischen Radfahrenden zu vermeiden und den Verkehrsfluss zu verbessern. Da es sich um eine reine Radwegekreuzung ohne Kfz-Verkehr handelt, bot sich die Möglichkeit, eine speziell auf den Radverkehr zugeschnittene Lösung zu entwickeln.

2. Zielsetzung

Ziel der Maßnahme war es, eine gleichrangige, sichere und flüssige Führung des Radverkehrs an der Kreuzung zu ermöglichen. Der Radverkehr sollte ohne Stop-and-go, ohne Vorrangkonflikte und ohne zusätzliche Beschilderung geführt werden. Gleichzeitig sollte die Lösung gut verständlich, selbsterklärend und dauerhaft leistungsfähig sein.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Kern der Maßnahme ist die Gestaltung der Radwegekreuzung als Fahrradkreisel. Der Radverkehr wird kreisförmig um eine zentrale Insel geführt. Alle einmündenden Radwege sind gleichrangig an den Kreisel angebunden.

Durch die Kreisform werden Fahrtrichtungen eindeutig vorgegeben und Konflikte an den Kreuzungspunkten reduziert. Radfahrende ordnen sich intuitiv in den Kreisel ein und verlassen ihn an der gewünschten Ausfahrt. Die Gestaltung ermöglicht eine kontinuierliche, flüssige Fahrt ohne Haltpflichten.

Da kein motorisierter Verkehr beteiligt ist, kann die Lösung vollständig auf die Bedürfnisse des Radverkehrs zugeschnitten werden. Markierungen und bauliche Elemente unterstützen die intuitive Nutzung.

Blick von Südosten Foto: Stadt Ahaus



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Ahaus
Ort	Ahaus (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Neugestaltung eines Kreisverkehrs mit Fokus auf sichere und bevorrechtigte Führung des Radverkehrs.
Kosten (brutto)	Gesamtmaßnahmen Geh-/Radweg Aa-Umflut, Gesamtbausumme ca. 1,89 Mio. €
Eigenanteil (brutto)	25 %
Förderquote	90 %
Fördermittel-Quelle	FöRi-Nah Sonderprogramm „Stadt und Land“
Planungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☑ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	30.05.2023
Beteiligte Partner	Stadt Ahaus
Personalaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Stadt Ahaus

Fahrradkreisel

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Planung und Umsetzung erfolgten durch die Stadt Ahaus im Rahmen der Weiterentwicklung des kommunalen Radverkehrsnetzes. Der Fahrradkreisel ist Teil eines Netzes Kfz-freier Radverbindungen und wurde gezielt als eigenständige Lösung für den Radverkehr konzipiert.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Maßnahme richtet sich unmittelbar an Radfahrende als Hauptnutzergruppe. Durch die selbsterklärende Gestaltung ist keine umfangreiche Kommunikation erforderlich. Der Fahrradkreisel ist unmittelbar verständlich und wird intuitiv angenommen.

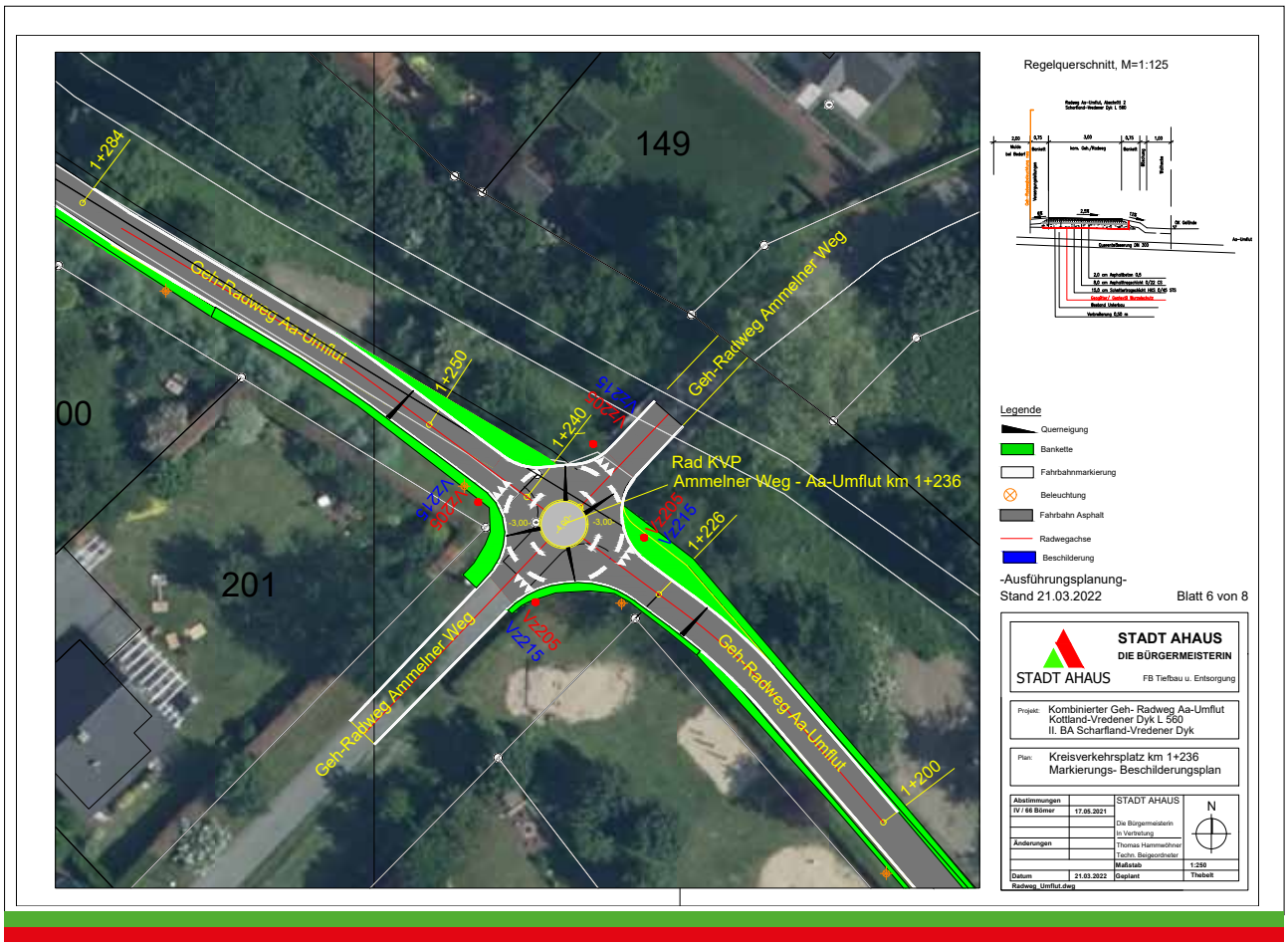
6. Herausforderungen

Eine Herausforderung bestand darin, eine ungewohnte Knotenpunktform umzusetzen, die bislang nur selten im Radverkehr angewendet wird. Zudem musste sichergestellt werden, dass die Lösung auch bei höherem Radverkehrsaufkommen übersichtlich und konfliktarm bleibt.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Ahaus setzte auf eine klare, reduzierte Gestaltung mit eindeutiger Geometrie. Die kreisförmige Führung schafft klare Erwartungen bei allen Nutzenden. Die gleichrangige Einbindung aller Zufahrten vermeidet Vorrangdiskussionen und erhöht die Sicherheit.

Ausführungsplan Foto: Stadt Ahaus



8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Der Fahrradkreisel ermöglicht eine flüssige, sichere und gleichberechtigte Führung des Radverkehrs. Konflikte werden minimiert, der Verkehrsfluss verbessert und die Qualität des Radwegenetzes gestärkt. Die Maßnahme zeigt, dass auch im Radverkehr eigenständige Knotenpunktlösungen sinnvoll und leistungsfähig sein können.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation ist nicht ausgewiesen. Die Wirkung zeigt sich insbesondere in der intuitiven Nutzung und der konfliktarmen Abwicklung des Radverkehrs.

10. Übertragbarkeit

Fahrradkreisel eignen sich besonders für:

- Kreuzungen stark frequentierter Radwege,
- Kfz-freie oder Kfz-arme Netze,
- Radvorrangrouten oder hochwertige Alltagsverbindungen.

Voraussetzung ist ausreichend Platz für die kreisförmige Führung sowie ein homogener Radverkehrsfluss.

11. Fazit

Der Fahrradkreisel in Ahaus zeigt exemplarisch, wie Radverkehr eigenständig gedacht und gestaltet werden kann. Als Kfz-freie Knotenpunktlösung stärkt er Sicherheit, Komfort und Attraktivität des Radverkehrs und liefert ein innovatives Beispiel für die Weiterentwicklung hochwertiger Radnetze.



Der Fahrradkreisverkehr liegt an einer vielbefahrenen Route. Foto: privat



Der Fahrradkreisverkehr, Foto: Stadt Ahaus

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Minden

Piktogrammketten

1. Anlass / Problemstellung

In Minden verlaufen zahlreiche Radverkehrsverbindungen sowohl im Haupt- als auch im Nebenstraßennetz. Für Radfahrende war die Führung im Straßenraum nicht überall selbsterklärend, insbesondere an Knotenpunkten, in Mischverkehrsbereichen mit einem begleitenden Radweg ohne Benutzungspflicht und auf alternativen Routen abseits klassischer Radwege.

Gleichzeitig bestand bis vor wenigen Jahren eine rechtliche Unsicherheit hinsichtlich des Einsatzes alleinstehender Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn. Mit dem Erlass des Landes Nordrhein Westfalen zu sogenannten Piktogrammketten wurde im Jahr 2023 eine landesweite Grundlage geschaffen, um solche Markierungen gezielt und rechtssicher einzusetzen.

2. Zielsetzung

Ziel der Maßnahme ist es, den Radverkehr sichtbarer und verständlicher im Straßenraum zu führen. Durch den gezielten Einsatz von Fahrrad-Piktogramme sollen Radfahrende in ihrer Routenwahl unterstützt, der Radverkehr als gleichwertige Verkehrsart hervorgehoben und das städtische Radverkehrsnetz besser erlebbar gemacht werden. Durch einfach erkennbare Symbole auf der Fahrbahn soll die Sicherheit von Radfahrenden im Mischverkehr erhöht sowie das Verkehrsklima verbessert werden.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Kern der Maßnahme ist der systematische Einsatz von Fahrrad-Piktogrammen (Piktogrammketten) auf der Fahrbahn. Dabei handelt es sich um alleinstehende Radverkehrs-Sinnbilder gemäß § 39 Absatz 7 StVO, die in regelmäßigen Abständen aufgebracht werden, um auf das Vorhandensein und die besondere Schutzbedürftigkeit des Radverkehrs hinzuweisen.

Die Anwendung erfolgt im Einklang mit dem Erlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein Westfalen (Januar 2023). Dieser erlaubt den Einsatz von Piktogrammketten in begründeten Einzelfällen, insbesondere:

- auf Strecken mit hoher Netzbedeutung für den Radverkehr,
- in Mischverkehrsbereichen ohne gesonderte Radverkehrsanlagen,
- an Engstellen oder bei aufgehobener Radwegebenutzungspflicht.

In Minden werden die Piktogramme gezielt dort eingesetzt, wo sie die Orientierung verbessern, Lücken im Netz

Piktogrammmarkierung auf Abbiegespuren im Bereich eines Knotenpunkts (Stiftstraße/Königswall/Immanuelstraße), Foto: Stadt Minden



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Minden
Ort	Minden (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Aufbringung von Fahrrad-Piktogrammen im Straßenraum zur Verbesserung der Sichtbarkeit und Führung des Radverkehrs bei dualer Führung.
Kosten (brutto)	47.523 €
Eigenanteil (brutto)	9.505 €
Förderquote	80 %
Fördermittel-Quelle	Förderprogramm Nahmobilität des Landes NRW
Planungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☑ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	10/2024
Beteiligte Partner	Stadt Minden, Städtische Betriebe Minden
Personalaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch

Stadt Minden

Piktogrammketten

sichtbar machen und die Präsenz des Radverkehrs im Straßenraum verdeutlichen. Im ersten Schritt wurden für die Umsetzung Abschnitte, bei denen die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wurde, ausgewählt zur Verdeutlichung der erlaubten Fahrbahnnutzung durch Radfahrende.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Planung und Umsetzung der Fahrrad-Piktogramme erfolgt durch die Stadt Minden im Rahmen der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes. Die Maßnahme ist in die kommunale Radverkehrsstrategie eingebettet und wird schrittweise ausgeweitet. Im Planungsprozess wurden auch die städtischen Betriebe beteiligt, um Strecken zu identifizieren, die in den kommenden Jahren nicht grundlegend erneuert werden müssen. Dazu fand eine umfangreiche politische Beratung und Abstimmung innerhalb der Verwaltung inklusive Vorstand statt.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Maßnahme richtet sich unmittelbar an Radfahrende sowie Kfz-Nutzende und wirkt durch ihre Präsenz im öffentlichen Raum. Eine formalisierte Beteiligung ist nicht ausgewiesen; die Akzeptanz ergibt sich aus der alltäglichen Nutzung und der verbesserten Orientierung im Netz. Öffentlichkeitsarbeit wurde in Form von Pressemitteilungen getätigt.

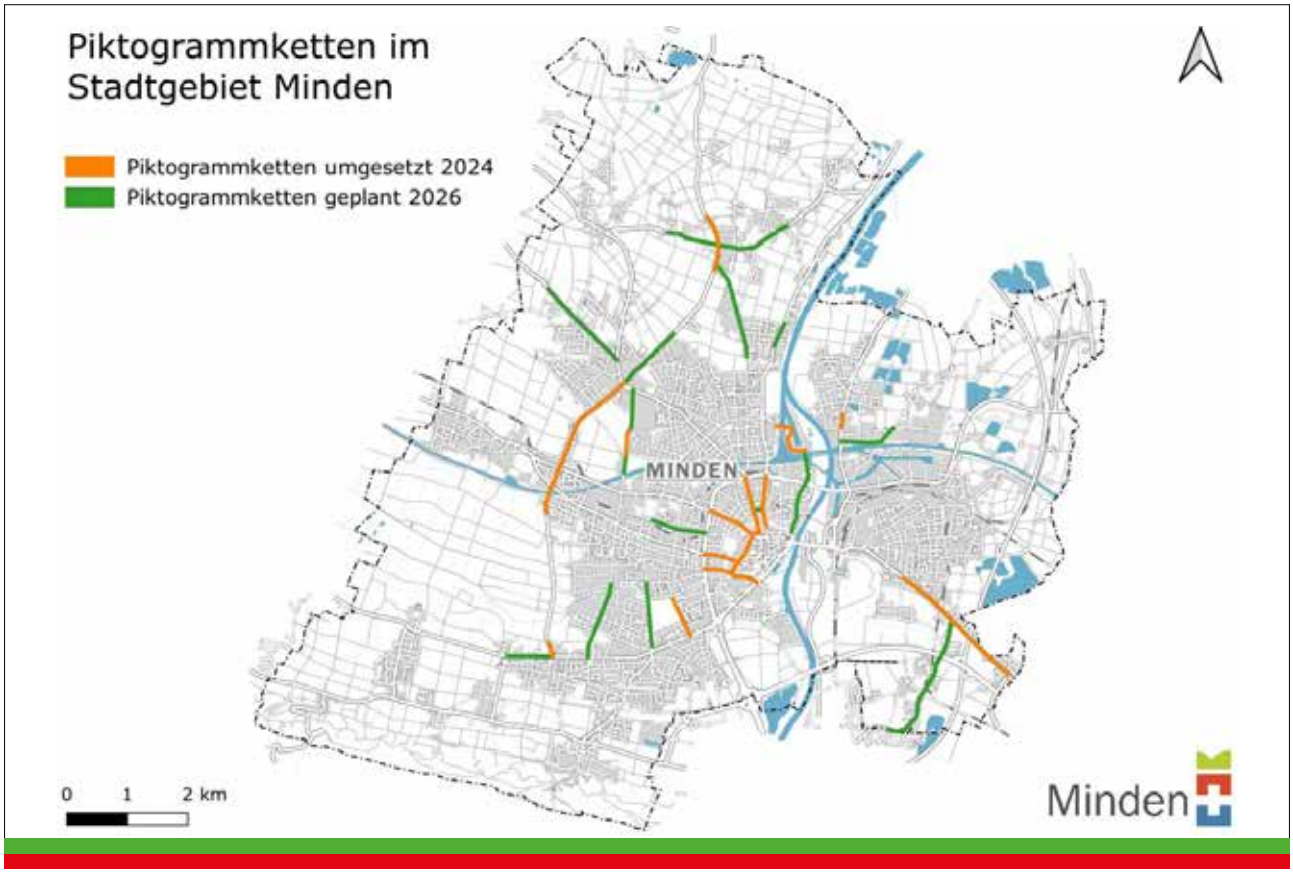
6. Herausforderungen

Eine Herausforderung besteht darin, die Piktogramme gezielt und maßvoll einzusetzen, um Überfrachtung zu vermeiden. Zudem müssen sie so platziert werden, dass sie sowohl aus Sicht der Radfahrenden als auch anderer Verkehrsteilnehmender gut wahrnehmbar sind.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Minden setzt auf eine netzorientierte Anwen-

Übersichtsplan bereits realisierter und geplanter Piktogrammketten, Abbildung: Stadt Minden



dung der Markierungen. Die Piktogramme werden dort eingesetzt, wo sie einen klaren Mehrwert für Orientierung und Sicherheit bieten. Durch ein einheitliches Erscheinungsbild und wiederkehrende Platzierung entsteht ein konsistentes Leitsystem für den Radverkehr.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Die Fahrrad-Piktogramme verbessern die Orientierung und Sichtbarkeit des Radverkehrs im Stadtgebiet. Radfahrende werden sicherer und klarer geführt, während andere Verkehrsteilnehmende auf die Präsenz des Radverkehrs aufmerksam gemacht werden. Die Maßnahme trägt zur Stärkung des Radverkehrsnetzes und zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit bei. Auch positive Auswirkungen auf das generelle Verkehrsklima sind ein Ergebnis der Maßnahme.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation ist nicht ausgewiesen. Die Wirkung zeigt sich insbesondere in der verbesserten Verständlichkeit der Radverkehrsführung und der positiven Wahrnehmung im Alltag, welche durch Rückmeldungen von Bürger*innen an die Verwaltung gespiegelt wird.

10. Übertragbarkeit

Der Einsatz von Fahrrad-Piktogrammen ist gut übertragbar auf andere Kommunen in Nordrhein Westfalen, da mit dem Landeserlass von 2023 eine rechtssichere Grundlage für Piktogrammketten geschaffen wurde.
Wesentlich für eine erfolgreiche Übertragung ist eine netzorientierte, maßvolle Anwendung im Sinne des Erlasses sowie eine Einbettung in die kommunale Radverkehrsstrategie. In Minden hat sich der Einsatz auf Strecken mit straßenbegleitenden Radwegen ohne Benutzungspflicht bewährt.

11. Fazit

Die Fahrrad-Piktogramme in Minden zeigen, wie durch einfache, kostengünstige Markierungen die Orientierung und die Sichtbarkeit des Radverkehrs verbessert werden können. Als Teil eines netzorientierten Ansatzes leisten sie einen wichtigen Beitrag zur fahrradfreundlichen Gestaltung des Straßenraums und zur Förderung des Alltagsradverkehrs. Auf Basis dieser Erkenntnisse wurde im Jahr 2025 ein erneuter Förderantrag bei der Bezirksregierung Detmold eingereicht, um dieses Netzelement noch weiter zu verstetigen.



Markierte Weiche vor Beginn einer Piktogrammkette zur Verdeutlichung der Führungsoptionen (Hahler Straße/Ringstraße), Foto: Stadt Minden



Markierte Piktogrammkette bei angeordnetem Tempo 30 zur zusätzlichen Unterstützung der Sicherheit, Foto: Stadt Minden

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Herne

Umsetzung einer Fahrradstraße nach AGFS-Leitfaden

1. Anlass / Problemstellung

Vor der Einrichtung als Fahrradstraße war die Vinckestraße Bestandteil einer Tempo-30-Zone. Durch die sehr breite Fahrbahn von etwa 7 m entsprach sie jedoch nicht dem Charakter einer solchen Zone. Gleichzeitig hatte die Straße als West-Ost-Verbindung eine hohe Bedeutung für den Radverkehr. Die Fahrbahn der Vinckestraße war stark erneuerungsbedürftig.

2. Zielsetzung

Ziel der Maßnahme war es, den Radverkehr auf dieser Strecke klar zu priorisieren und eine hochwertige, verständliche und sichere Führung zu schaffen. Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße sollte der Radverkehr als bestimmende Verkehrsart etabliert und der Kfz-Verkehr deutlich untergeordnet werden. Gleichzeitig sollte die Umsetzung konsequent an den Qualitätskriterien der AGFS NRW ausgerichtet sein.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Im Rahmen einer Fahrbahnerneuerung erfolgte die Einrichtung als Fahrradstraße. Der Radverkehr erhält hier Vorrang, während der Kfz-Verkehr nur eingeschränkt zugelassen ist und sich dem Radverkehr unterordnen muss. Die Gestaltung macht deutlich, dass sich alle anderen Verkehrsarten an Tempo, Fahrweise und Präsenz des Radverkehrs anpassen müssen.

Die Fahrradstraße wurde nach den Empfehlungen des AGFS-Leitfadens umgesetzt. Dazu zählen:

- Großflächige Rotmarkierungen in den Knotenpunktbereichen sowie die markante rot-weiße Begleitlinie machen die Fahrradstraße für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar und als solche erkennbar.
- Ebenso fördern das in regelmäßigem Abstand markierte Sinnbild „Fahrrad“ wie auch die Markierung des Piktogramms „Beginn einer Fahrradstraße“ die Wiedererkennbarkeit.
- Wechselseitig markierte Parkstände dienen als Verkehrsberuhigung.
- Ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m Breite schafft ausreichend Abstand zu parkenden Fahrzeugen.
- Die geänderte Vorfahrtregelung hin zu einer Bevorrechtigung der Fahrradstraße ermöglicht einen störungsfreien Verkehrsfluss für Radfahrende.

Vorfahrt für die Fahrradstraße, Foto: Lea Gemmeke, Stadt Herne



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Herne
Ort	Herne (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Gestaltung einer Fahrradstraße gemäß AGFS-Qualitätsstandards zur Verbesserung von Sicherheit, Sichtbarkeit und Komfort für den Radverkehr.
Kosten (brutto)	ca. 760.000 €
Eigenanteil (brutto)	ca. 550.000 €
Förderquote	–
Fördermittel-Quelle	Teilrefinanzierung durch Straßenausbaubeitrag-Erstattungsverordnung NRW
Planungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☑ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	2024
Beteiligte Partner	–
Personalaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Stadt Herne

Umsetzung einer Fahrradstraße nach AGFS-Leitfaden

Die Vinckestraße ist in einem an die neue Fahrradstraße anschließenden Abschnitt Bestandteil des Radnetzes NRW. Der nun neu als Fahrradstraße eingerichtete Abschnitt schließt unmittelbar daran an und verlängert so die Verbindung aus dem Innenstadtbereich in Richtung Osten. Somit entsteht eine attraktive Ost-West-Verbindung für den Radverkehr, die eine wichtige Netzfunktion erfüllt.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Planung und Umsetzung erfolgten durch die Stadt Herne. Entsprechend erfolgte die Beschlussfassung durch die Bürgerschaftlichen Gremien der Stadt.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Im Vorfeld der Maßnahme wurden die Anlieger*innen in einer Veranstaltung informiert. Die Fahrradstraße wurde in der Europäischen Mobilitätswoche 2024 offiziell eröffnet. Die Eröffnung wurde durch die städtische Pressestelle begleitet.

6. Herausforderungen

Eine zentrale Herausforderung bestand darin, die neue Rollenverteilung im Straßenraum verständlich zu vermitteln. Insbesondere für den Kfz-Verkehr bedeutete die Fahrradstraße eine deutliche Umstellung im Nutzungsverhalten. Wesentlich war, die Geschwindigkeit trotz neuen Fahrbahnbelags und bei der gegebenen großzügigen Fahrbahnbreite gering zu halten.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Herne setzte auf eine klare, eindeutige Gestaltung der Fahrradstraße. Durch Markierungen, Beschilderung und eine reduzierte Fahrraumgestaltung wird die Priorität des Radverkehrs unmissverständlich kommuniziert. Die Umsetzung gemäß AGFS-Leitfaden sorgte für eine konsistente und nachvollziehbare Realisierung. Zusätzlich wurden nach der Einrichtung als Fahrradstraße durch das Ordnungsamt regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Die Fahrradstraße verbessert sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Aufenthaltsqualität. Radfahrende können die Strecke komfortabel und selbstbewusst nutzen. Die Maßnahme trägt zur Aufwertung des Radverkehrsnetzes in Herne bei.

Einweihung der Fahrradstraße (v.l.n.r.): Thorsten Rupp, Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr, Mathias Grunert, Bezirksbürgermeister Sodingen, Peter Bornfelder, Bezirksbürgermeister Herne-Mitte, Peter Sternemann, stellvertretender Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr, Jessica Meyer, Schnittstelle Radverkehr, und Lea Gemmeke, Radverkehrsbeauftragte der Stadt Herne, Foto: Thomas Schmidt, Stadt Herne



Die Maßnahme ist Teil der Mobilitätswende Herne, die der Rat der Stadt im Herbst 2023 beschlossen hat. Kern der Mobilitätswende Herne ist eine dauerhafte, nachhaltige Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Herner Stadtgebiet.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation ist nicht vorgesehen. Die Wirkung zeigt sich insbesondere in der verbesserten Nutzbarkeit der Strecke und der klaren Priorisierung des Radverkehrs.

10. Übertragbarkeit

Das Beispiel ist gut übertragbar auf andere Kommunen, die Fahrradstraßen qualitativ hochwertig und regelkonform umsetzen möchten. Entscheidend für den Erfolg sind:

- eine konsequente Ausrichtung am AGFS-Leitfaden,
- die Einbindung in das kommunale Radverkehrsnetz,
- eine klare Kommunikation der neuen Verkehrsrollen.

11. Fazit

Die Fahrradstraße Vinckestraße in Herne zeigt, wie der Radverkehr im Straßenraum durch eine konsequente Umsetzung entsprechend des Leitfadens gestärkt werden kann. Als Referenzprojekt macht sie deutlich, dass Fahrradstraßen ein wirksames Instrument zur Förderung des Alltagsradverkehrs sind, wenn sie klar gestaltet, verständlich kommuniziert und netzlogisch eingebunden werden.



Durchgängig als Fahrradstraße erkennbar, Foto: Lea Gemmeke, Stadt Herne

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Münster

Freigabe einer Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung

1. Anlass / Problemstellung

Die Hoyastraße im Münsteraner Kreuzviertel ist durch hohen Parkdruck geprägt. Im Straßenraum wurden regelmäßig Fahrzeuge ordnungswidrig abgestellt, unter anderem auch auf Sperrflächen und Verkehrsinseln. Dadurch wurde der verfügbare Verkehrsraum deutlich eingeengt.

Für den Radverkehr entstand insbesondere auf einem Abschnitt zwischen Nordstraße und Kreuzkirche eine sehr schmale und konfliktträchtige Führung. Radfahrende mussten direkt am ruhenden Verkehr vorbeifahren, teilweise entlang einer stark abgenutzten Sperrfläche, die faktisch als Parkraum genutzt wurde. Dadurch kam es zu Unsicherheiten und erhöhten Risiken, etwa durch plötzlich sich öffnende Fahrzeugtüren.

2. Zielsetzung

Ziel der Maßnahme war es, die Radverkehrsführung sicherer und komfortabler zu gestalten und gleichzeitig unzulässiges Parken zu unterbinden.

Im Fokus stand eine klare, ausreichend breite und gut erkennbare Wegeführung für den Radverkehr innerhalb des bestehenden Straßenraums.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Kern der Maßnahme war die Erneuerung und Anpassung der Fahrbahnmarkierung im betroffenen Abschnitt.

Dabei wurde:

- die vorhandene, stark abgenutzte Sperrfläche neu markiert und deutlich hervorgehoben,
- die Radverkehrsführung auf rund 2,00 m Breite erweitert,
- die Führung klar vom ruhenden Verkehr abgegrenzt.

Durch die neue Markierung wird die Fläche wieder eindeutig als nicht nutzbar für den ruhenden Verkehr gekennzeichnet und gleichzeitig eine breitere und klar erkennbare Spur für den Radverkehr geschaffen.

Der Abschnitt ist Teil einer Basisroute im Fahrradnetz 2.0 und damit Teil einer übergeordneten Netzstrategie der Stadt Münster.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Maßnahme wurde durch das Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster umgesetzt.

Es handelt sich um eine kurzfristig realisierbare Anpassung im Bestand, die ohne umfangreiche bauliche Eingriffe umgesetzt werden konnte.

Die Hoyastraße nach der Neugestaltung der Markierungen, Foto: Stadt Münster



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Münster
Ort	Münster (NRW), Hoyastraße
Maßnahme Kurzbeschreibung	Systematische Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zur Verbesserung der Netzdurchlässigkeit.
Kosten (brutto)	11.120 €
Eigenanteil (brutto)	11.120 €
Förderquote	0 %
Fördermittel-Quelle	keine, Eigenmittel der Stadt Münster
Planungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☑ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	
Beteiligte Partner	Stadt Münster
Personalaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Stadt Münster

Freigabe einer Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Maßnahme wurde als gezielte Verbesserung im Bestand umgesetzt.
Begleitend erfolgt eine verstärkte Kontrolle durch das Ordnungsamt, um die Einhaltung der neuen Regelung sicherzustellen.

6. Herausforderungen

Die zentrale Herausforderung bestand darin, in einem eng genutzten Straßenraum mit hohem Parkdruck ausreichend Raum für den Radverkehr zu sichern.
Gleichzeitig musste eine Lösung gefunden werden, die ohne grundlegenden Umbau umgesetzt werden kann.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Münster setzte auf eine gezielte Reaktivierung vorhandener Flächen durch Markierung.
Durch die deutliche Kennzeichnung der Sperrfläche und die klare Abgrenzung zur Radverkehrsführung wird Fehlverhalten reduziert und der verfügbare Raum neu geordnet.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Die Maßnahme führt zu einer spürbar verbesserten Radverkehrsführung:

- mehr Platz und Komfort für Radfahrende,
- deutlich reduzierte Konflikte mit parkenden Fahrzeugen,
- Verringerung von Risiken durch „Dooring"-Unfälle.

Gleichzeitig wird durch die klare Markierung unzulässiges Parken erschwert und der Straßenraum insgesamt übersichtlicher gestaltet.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation ist nicht ausgewiesen.
Die Wirkung zeigt sich insbesondere in der verbesserten Nutzbarkeit und Klarheit der Verkehrsführung sowie in der Reduzierung von Nutzungskonflikten.

Problemlage Hoyastraße vor der Umgestaltung: Der Radfahrstreifen war schmal und durch parkende Kfz zusätzlich eingeschränkt. Foto: Stadt Münster



10. Übertragbarkeit

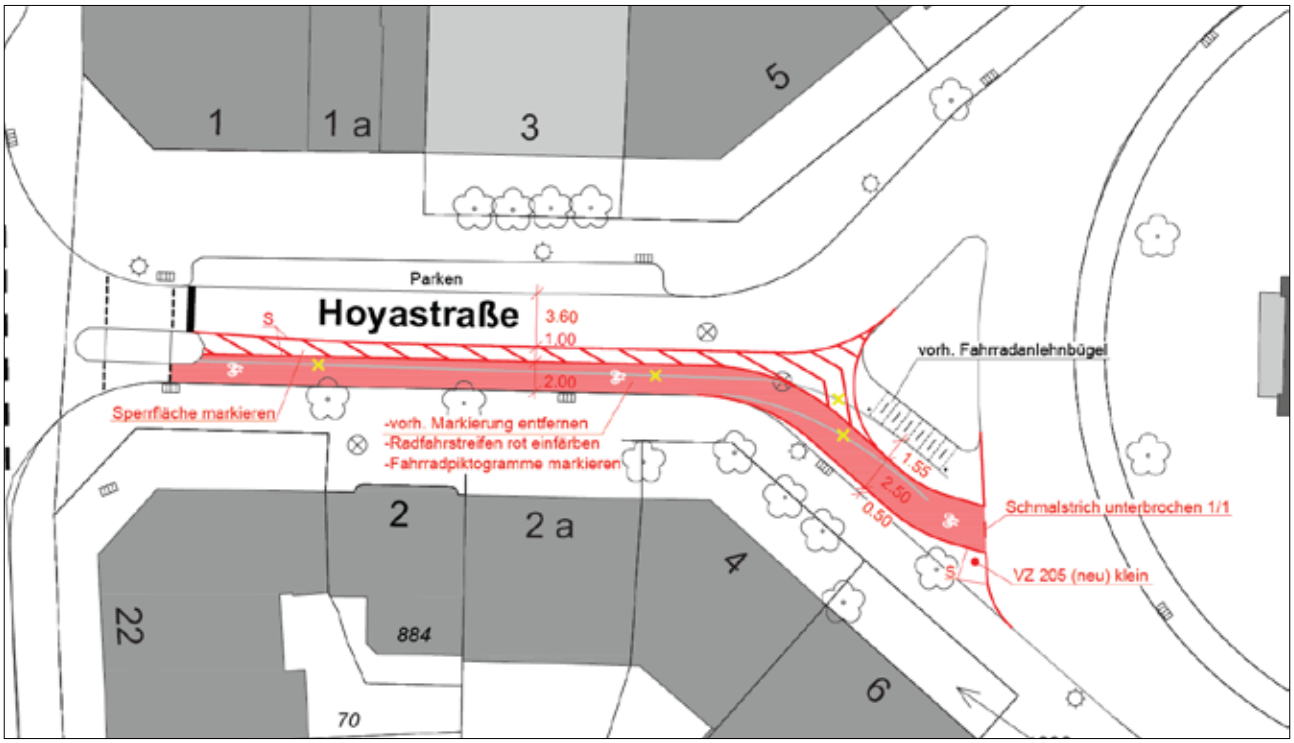
Die Maßnahme ist gut übertragbar auf Straßenräume mit:

- hohem Parkdruck,
- unklaren oder abgenutzten Markierungen,
- zu schmaler Radverkehrsführung im Bestand.

Sie zeigt, wie durch einfache Markierungsmaßnahmen vorhandene Flächen neu organisiert und Sicherheitsdefizite gezielt reduziert werden können.

11. Fazit

Die Anpassung der Radverkehrsführung in der Hoyastraße verdeutlicht, dass auch kleine, punktuelle Eingriffe einen deutlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten können. Durch die konsequente Nutzung vorhandener Flächen und eine klare Markierung entsteht ohne großen baulichen Aufwand eine sichere und alltagstaugliche Lösung für den Radverkehr.



Die Umgestaltung der Hoyastraße, Plan: Stadt Münster

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Münster

Neuordnung des Straßenraums am Hansaring

1. Anlass / Problemstellung

Am Hansaring in Münster kam es im Bestand zu erheblichen Nutzungskonflikten im Straßenraum. Besonders problematisch war, dass Fahrzeuge in den vorhandenen Parkbuchten quer zur Fahrbahn abgestellt wurden, obwohl die Flächen als Längsparkstände vorgesehen waren. Dadurch ragten Fahrzeuge in den Radweg hinein sowie auf die Fahrbahn. Dies führte dazu, dass Radfahrende zum Teil auf den Gehweg ausweichen mussten, wo wiederum Konflikte mit dem Fußverkehr entstanden. Zudem wurde auf der Fahrbahn und teils in Kreuzungsbereichen geparkt, was den Verkehrsfluss – auch für den Busverkehr – behinderte und die Sichtverhältnisse einschränkte.

2. Zielsetzung

Bei der Maßnahme zur Umstrukturierung des Parkens am Hansaring ist geltendes Verkehrsrecht umgesetzt worden. Ziel der Maßnahme war es, den Straßenraum am Hansaring übersichtlicher, sicherer und funktionsgerechter zu organisieren. Dabei sollten vor allem der Rad- und Fußverkehr geschützt und der Verkehrsfluss für Kfz- und Busverkehr verbessert werden. Die Maßnahme zielte also nicht auf eine völlige Neuplanung der Straße, sondern auf eine klare Neuordnung der vorhandenen Flächen ab.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Kern der Maßnahme ist die Neuordnung des Parkens auf dem Abschnitt zwischen Soester Straße und Hafenmarkt. Fahrzeuge dürfen in den vorhandenen Parkbuchten künftig nur noch parallel zur Fahrbahn parken. Das Halten und Parken auf der Fahrbahn selbst entfällt vollständig. Dazu hat die Stadt neue Markierungen aufgebracht, neue Schilder aufgestellt und kleinere Pflasterarbeiten vorgenommen. Zusätzlich wurde auf beiden Straßenseiten jeweils eine Ladezone für den Lieferverkehr eingerichtet.
Interessant für andere Kommunen ist dabei vor allem: Es wurde kein komplett neuer Straßenquerschnitt gebaut, sondern der vorhandene Straßenraum durch Markierung, Beschilderung, Neuordnung der Parkplätze und die Einrichtung von Ladezonen neu organisiert und damit geltendes Verkehrsrecht umgesetzt. Dadurch werden der Radweg und die Fahrbahn von parkenden Fahrzeugen frei gehalten

Hansaring vor der Umgestaltung, Foto: Stadt Münster / Schulte



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Münster
Ort	Münster (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Neuordnung des Kfz-Parkens, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss zu verbessern.
Kosten (brutto)	12.800 €
Eigenanteil (brutto)	12.800 €
Förderquote	0 %
Fördermittel-Quelle	keine
Planungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☑ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	Sommer 2025
Beteiligte Partner	Amt für Mobilität und Tiefbau in Zusammenarbeit mit dem Ordnungsamt
Personalaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch

Stadt Münster

Neuordnung des Straßenraums am Hansaring

und die Sicht in Kreuzungsbereichen wird verbessert. Im Vordergrund dieser Maßnahme steht die Parkraumneuordnung als Sicherheits- und Ordnungsinstrument.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Maßnahme wurde durch die Stadt Münster, konkret durch das Amt für Mobilität und Tiefbau, geplant und in Zusammenarbeit mit dem Ordnungsamt umgesetzt. Die Realisierung erfolgte in vier Bauabschnitten. Diese wurden abschnittsweise innerhalb von zwei Wochen umgesetzt, beginnend im August 2025.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Eine förmliche Bürgerbeteiligung ist nicht vorgenommen worden. Es wurden jedoch begleitende Kommunikationsmaßnahmen über Pressearbeit und einen Informations-flyer der Stadt Münster vorgenommen. Dort wird die Maßnahme erläutert, ihre Ziele werden erklärt und auch auf alternative Parkmöglichkeiten wird hingewiesen. Für Anwohnende und Besuchende werden beispielsweise auf Parkangebote der umliegenden Parkhäuser verwiesen.

6. Herausforderungen

Die zentrale Herausforderung war die Neuordnung eines stark genutzten innerstädtischen Straßenraums mit hohem Parkdruck, signifikanter Bedeutung für den Lieferverkehr und zugleich hoher Relevanz für den Radverkehr. Zusätzlich musste vermieden werden, dass die Busse weiterhin durch auf der Fahrbahn haltende oder parkende Fahrzeuge behindert werden.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Münster löste diese Zielkonflikte nicht durch vollständigen Entzug aller Parkflächen, sondern anhand der Durchsetzung der vorgegebenen Parkrichtung: Die bestehenden Parkbuchten bleiben erhalten, wurden jedoch

Hansaring nach der Umgestaltung, Foto: Stadt Münster / Schulte



explizit auf Längsparken festgelegt. Gleichzeitig wurden Ladezonen geschaffen, damit Lieferverkehr weiterhin möglich bleibt, ohne den fließenden Verkehr zu blockieren. Das Parken auf der Fahrbahn wurde unterbunden. Genau diese Kombination macht die Maßnahme für andere Kommunen interessant: Sie zeigt, wie Parken geordnet statt verboten werden kann.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Die Maßnahme verbessert die Situation für mehrere Verkehrsarten gleichzeitig:

- Der Radverkehr kann die vorhandenen Radwege wieder vollständig nutzen und muss nicht mehr auf den Gehweg ausweichen.
- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr werden vermieden.
- Der Verkehrsfluss auf der Fahrbahn wird stabilisiert, da das Halten und Parken auf der Fahrbahn entfällt.
- Die Sichtbeziehungen in Kreuzungsbereichen verbessern sich, was die Verkehrssicherheit insgesamt erhöht.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation mit Kennzahlen oder Vorher-nachher-Untersuchung ist nicht erfolgt. Die Maßnahme ist jedoch so angelegt, dass ihre Wirkung im Alltag unmittelbar erfahrbar wird: freiere Radwege, klarere Verkehrsführung und weniger Behinderungen durch falsch abgestellte Fahrzeuge.

10. Übertragbarkeit

Die Maßnahme ist besonders gut übertragbar auf innerstädtische Straßen, in denen

- Parken falsch oder zweckwidrig genutzt wird,
- Radwege und Gehwege durch parkende Fahrzeuge beeinträchtigt werden,
- der Verkehrsfluss durch Halten auf der Fahrbahn gestört wird.

Hilfreich für andere Kommunen ist vor allem das Prinzip, mit kleinteiligen, aber konsequenten Eingriffen zu arbeiten: neue Markierungen, klare Beschilderung, Ladezonen und eine eindeutige Parkordnung statt sofortigen Vollumbaus.

11. Fazit

Die Neuordnung des Straßenraums am Hansaring in Münster zeigt, wie stark sich die Sicherheit und Nutzbarkeit einer Straße bereits durch eine klare Parkraumordnung verbessern lassen. Das Beispiel ist besonders praxisnah, weil es mit überschaubarem baulichem Aufwand auskommt und trotzdem spürbare Verbesserungen für Radverkehr, Fußverkehr, Busbetrieb und Kfz-Verkehr erzielt. Gerade für Kommunen mit ähnlichen Konfliktlagen ist dies ein sehr gut übertragbarer Ansatz.

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Hochsauerlandkreis

Piktogrammkette B 236 – Umsetzung durch Landesbetrieb Straßenbau NRW

1. Anlass / Problemstellung

Auf der Bundesstraße B 236 zwischen Lenne (Stadt Schmallenberg) und Störmecke (Stadt Lennestadt) besteht eine Netzlücke im Radverkehrsnetz. Die Strecke ist Bestandteil des Radvorrangnetzes NRW, als Hauptnetz im Nahmobilitätskonzept des Hochsauerlandkreises ausgewiesen und Teil bedeutender touristischer Routen wie dem SauerlandRadring und derLenneroute.

Ziel des Bundes beim Bau von Radwegen an Bundesstraßen ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine Entflechtung der Verkehrsarten. Dies gilt insbesondere auf Straßen mit hohen Differenzgeschwindigkeiten zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr, hohen Verkehrsstärken, Schwerverkehrsanteilen oder geringen Fahrbahnbreiten.

Für die B 236 ist der Neubau eines Geh- und Radweges vorgesehen. Die Umsetzung verzögert sich jedoch aufgrund der notwendigen Baurechtsschaffung und laufender Planungsverfahren.

2. Zielsetzung

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW und der Hochsauerlandkreis verfolgen das Ziel, bestehende Netzlücken entlang von Bundes- und Landesstraßen zu schließen und damit die Sicherheit, Durchgängigkeit und Attraktivität des Radverkehrs zu verbessern. Bis zur Realisierung der baulichen Radverkehrsanlage sollte eine kurzfristig umsetzbare Lösung geschaffen werden, um die Sichtbarkeit des Radverkehrs auf der Strecke zu erhöhen und die Verkehrssicherheit zu verbessern.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Als temporäre Sofortmaßnahme wurde entlang der B 236 eine rund 2,6 km lange Piktogrammkette markiert. Die Maßnahme basiert auf dem Erlass zu Piktogrammketten sowie den Empfehlungen aus dem AGFS-Leitfaden Sofortmaßnahmen.

Insgesamt wurden 53 Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn aufgebracht. Die Maßnahme dient der Verdeutlichung der Radverkehrsführung, erhöht die Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum und weist auf die Netzfunktion der Verbindung hin. Die Umsetzung erfolgte einschließlich Verkehrssicherung zu Kosten von insgesamt 6.104,23 €.

Die Piktogrammkette an der B236, Foto: Landesbetrieb Straßen NRW



Allgemeine Informationen

Projektträger	Landesbetrieb Straßenbau NRW
Ort	NRW, Hochsauerlandkreis und Kreis Olpe, Stadt Schmallenberg, Ortsteil Lenne, und Stadt Lennestadt, Ortsteil Störmecke
Maßnahme Kurzbeschreibung	Temporäre Maßnahme zur Schließung von Netzlücken durch Markierung von Piktogrammketten (2,6 km) entlang der Bundesstraße B 236.
Kosten (brutto)	6.104,23 € für 53 Piktogramme inkl. Verkehrssicherung
Eigenanteil (brutto)	6.104,23 €
Förderquote	–
Fördermittel-Quelle	–
Planungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☑ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	30.06.2025
Beteiligte Partner	Landesbetrieb Straßenbau NRW Hochsauerlandkreis Kreis Olpe Stadt Schmallenberg Stadt Lennestadt
Personalaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Hochsauerlandkreis

Piktogrammkette B 236 – Umsetzung durch Landesbetrieb Straßenbau NRW

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Initiative für die Maßnahme ging vom Hochsauerlandkreis im Rahmen der Unfallkommission aus. Die Planung und Umsetzung erfolgten in Zusammenarbeit von Straßen.NRW, dem Hochsauerlandkreis, dem Kreis Olpe sowie den Städten Schmallenberg und Lennestadt.
Die Maßnahme wurde als Übergangslösung entwickelt, während die Planungen für den dauerhaften Geh- und Radweg weitergeführt werden.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Im Mittelpunkt stand die Abstimmung zwischen den beteiligten Straßenbaulastträgern, Kreisen und Kommunen. Die gute interkommunale Zusammenarbeit zwischen dem Hochsauerlandkreis, dem Kreis Olpe und Straßen.NRW wird von den Projektbeteiligten ausdrücklich als Erfolgsfaktor hervorgehoben.

6. Herausforderungen

Die größte Herausforderung bestand darin, eine schnelle Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen, obwohl die bauliche Lösung aufgrund der erforderlichen Plan- und Genehmigungsverfahren noch nicht umgesetzt werden konnte. Gleichzeitig handelt es sich um eine Strecke mit hoher Netzbedeutung für Alltags- und Freizeitradverkehr.

Aufbringen der Piktogramme, Foto: Landesbetrieb Straßen NRW



7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Anstelle eines Abwartens bis zur Fertigstellung des geplanten Radweges wurde eine temporäre Sofortmaßnahme umgesetzt. Die Piktogrammkette ermöglicht eine kurzfristige Verbesserung der Situation und macht den Radverkehr auf der Bundesstraße deutlich sichtbarer. Gleichzeitig bleibt die Maßnahme mit dem später vorgesehenen Radwegebau vereinbar.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Mit der Umsetzung der Piktogrammkette wurde eine erste Verbesserung für den Radverkehr auf einer wichtigen Netzverbindung erreicht. Die Maßnahme erhöht die Sichtbarkeit des Radverkehrs und macht die Netzfunktion der Route deutlicher. Davon profitieren sowohl Alltagsradfahrende als auch touristische Nutzerinnen und Nutzer. Darüber hinaus zeigt das Projekt, wie sich Netzlückenschlüsse auch in längeren Planungsphasen durch geeignete Sofortmaßnahmen unterstützen lassen.

9. Evaluation / Monitoring

Eine gesonderte Evaluation wird in den vorliegenden Unterlagen nicht beschrieben. Die Maßnahme ist ausdrücklich als temporäre Lösung bis zur Realisierung des geplanten Geh- und Radweges angelegt.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Projekt besitzt eine hohe Übertragbarkeit für Strecken mit vergleichbaren Rahmenbedingungen, insbesondere bei Netzlücken entlang von Bundes- und Landesstraßen, bei denen sich bauliche Radwege noch in Planung befinden. Es zeigt, wie mit geringem finanziellem Aufwand und kurzer Umsetzungszeit eine Verbesserung der Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs erreicht werden kann.
Gleichzeitig verdeutlicht das Beispiel den Nutzen des AGFS-Leitfadens Sofortmaßnahmen und des Erlasses zu Piktogrammketten für die kurzfristige Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen.

11. Fazit

Die Piktogrammkette an der B 236 zwischen Lenne und Störmecke zeigt, wie sich wichtige Netzlücken im Radverkehr bereits vor Fertigstellung einer baulichen Radverkehrsanlage sichtbar und sicherer gestalten lassen. Das Pilotprojekt verbindet einen geringen finanziellen Aufwand mit hoher Netzwirkung und stellt ein praxisnahes Beispiel für die Anwendung von Sofortmaßnahmen an Bundesstraßen dar.

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Lünen, Stadt Bergkamen

Radweg zur Internationalen Gartenausstellung (IGA 2027 Ruhrgebiet)

1. Anlass / Problemstellung

Die Förderung nachhaltiger und umweltfreundlicher Mobilität ist ein zentrales Ziel der Internationalen Gartenausstellung (IGA) 2027 in der Metropole Ruhr. Im Zukunftsgarten Lünen kommt dem Ausbau des Rad- und Fußverkehrs eine besondere Bedeutung zu. Gleichzeitig bestanden zwischen Lünen und Bergkamen Lücken im Radwegenetz, die eine durchgängige, komfortable Nutzung des Fahrrads im Alltag und in der Freizeit erschwerten.

Zudem stellten vorhandene Barrieren wie die Lippe und die stark befahrene Kamener Straße erhebliche Hindernisse für den nichtmotorisierten Verkehr dar. Bestehende Wegeverbindungen entsprachen häufig nicht mehr den heutigen Anforderungen an Breite, Oberflächenqualität und Beleuchtung.

2. Zielsetzung

Ziel war es, eine durchgängige, attraktive und leistungsfähige Radverbindung zwischen Lünen und Bergkamen zu schaffen und wichtige Freizeit-, Erholungs- und Mobilitätsstandorte miteinander zu verknüpfen.

Dabei sollte eine hochwertige Infrastruktur für den Alltags- und Freizeitradverkehr entstehen, die gleichzeitig einen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz leistet und perspektivisch an den Radschnellweg Ruhr (RS1) angebunden wird.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Der rund **20 km lange IGA-Radweg** verbindet zentrale Orte und Landschaftsräume in Lünen und Bergkamen. Die Strecke verknüpft unter anderem den Hauptbahnhof Lünen, den Viktoriapark, den Volkspark, den Schlosspark Schwansbell, den Seepark sowie den Bahnhof Preußen und schafft eine regionale Anbindung an übergeordnete Radwege.

Die Strecke wird abschnittsweise auf **bis zu 4 m Breite** ausgebaut und erhält je nach Abschnitt Asphalt- oder wassergebundene Oberflächen. Ergänzend sind **Rastplätze, Fahrradreparaturstationen** sowie eine **adaptive Solarbeleuchtung** vorgesehen.

Zentrale Bausteine sind der Ausbau bestehender Wege – beispielsweise entlang des Dortmund-Ems-Kanals – sowie

Brückenbauwerke über die Lippe und die Kamener Straße, Foto: Stadt Lünen



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Lünen, Stadt Bergkamen
Ort	Lünen (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	–
Kosten (brutto)	ca. 11.190.000 €
Eigenanteil (brutto)	1.935.000 € (Eigenanteil zzgl. nicht zuwendungsfähiger Kosten)
Förderquote	90 %
Fördermittel-Quelle	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Nationale Klimaschutzinitiative
Planungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☑ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	Radweg Kanal: Juni 2025, Brücke Kamener Straße: Juli 2026, Lippebrücke: April 2027
Beteiligte Partner	IGA gGmbH, Emschergenossenschaft und Lippeverband, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
Personalaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Stadt Lünen, Stadt Bergkamen

Radweg zur Internationalen Gartenausstellung (IGA 2027 Ruhrgebiet)

der Neubau von **Geh- und Radwegbrücken über die Lippe und die Kamener Straße**, die eine bislang bestehende Netzlücke schließen. Ergänzend wurde die Wegeverbindung durch den Schlosspark Schwansbell zu einer **Fahrradstraße** ausgebaut.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Planung erfolgte im Rahmen der Vorbereitungen zur IGA 2027 unter Federführung der zuständigen Fachbereiche der Stadt Lünen. Die politischen Entscheidungen wurden in den zuständigen Ausschüssen und Gremien beraten und beschlossen.
In die Planung und Genehmigung waren zahlreiche Partner eingebunden, darunter Fördermittelgeber, Fachbehörden sowie weitere Träger öffentlicher Belange.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Zur fachlichen Begleitung wurde 2024 ein **interdisziplinärer Beirat** eingerichtet, der den Planungs- und Realisierungsprozess kontinuierlich unterstützt. Das Gremium setzt sich aus externen Fachleuten, Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung sowie weiteren Akteuren zusammen.
Durch regelmäßige Sitzungen und die organisatorische Unterstützung durch eine Geschäftsstelle wurde ein kontinuierlicher Austausch zwischen Fachwelt, Verwaltung und weiteren Beteiligten sichergestellt.

6. Herausforderungen

Die Umsetzung war mit vielfältigen technischen, rechtlichen und naturräumlichen Herausforderungen verbunden. Eine zentrale Herausforderung stellte der Bau der Brückenbauwerke dar.
Insbesondere beim Bau der Lippebrücke waren umfangreiche Anforderungen des Natur- und Artenschutzes zu berücksichtigen, da das Bauwerk in einem FFH-Gebiet liegt.
Beim Bau der Brücke über die Kamener Straße mussten zusätzlich verkehrliche Einschränkungen und Belastungen während der Bauphase bewältigt werden.
Darüber hinaus erforderte die Abstimmung mit zahlreichen beteiligten Akteuren und Behörden einen hohen Koordinationsaufwand.

Die Bürgermeisterin-Radtour führte auch über den neuen IGA-Radweg entlang des Kanals. Foto: Stadt Lünen



7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Herausforderungen wurden durch intensive Abstimmungsprozesse und eine enge Zusammenarbeit mit allen beteiligten Partnern gelöst. Dazu gehörten unter anderem die Abstimmung mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sowie die Berücksichtigung naturschutzfachlicher Anforderungen bereits im Planungsprozess.
Für die Brückenbauwerke wurde ein **Ingenieurwettbewerb** durchgeführt, um eine hochwertige gestalterische und technische Lösung zu gewährleisten. Anpassungen im Projektverlauf wurden durch Nachträge und flexible Planung aufgefangen.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Mit dem IGA Radweg entsteht erstmals eine **direkte, weitgehend kreuzungsfreie Verbindung** zwischen der Lüner Innenstadt, den östlichen Stadtteilen, dem Viktoria-Areal und den angrenzenden Landschaftsräumen.
Die Maßnahme verbessert die Bedingungen für den Alltags- und Freizeitradverkehr nachhaltig und schafft eine hochwertige Verbindung zwischen wichtigen Grün- und Erholungsräumen. Gleichzeitig wird eine zentrale Lücke im regionalen Radwegenetz geschlossen und die Anbindung an übergeordnete Netze gestärkt.

9. Evaluation / Monitoring

An den Radwegen entlang der Kamener Straße wurden beidseitig Zählstellen installiert. Darüber wurde seit Beginn der Maßnahme der Radverkehr gezählt. Eine zweite Zählstelle wird auf der neuen Brücke über die Lippe installiert, sobald diese freigegeben wird. Weiterhin gibt es auf Bergkamener Seite X Zählstellen für den Radverkehr.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Projekt ist insbesondere für Kommunen interessant, die bestehende Grünräume und Siedlungsbereiche durch leistungsfähige Radverbindungen verknüpfen möchten.
Übertragbar ist vor allem die Kombination aus **Bestandsausbau, Neubau zentraler Infrastruktur (Brücken), gestalterischer Qualität** sowie der **Einbindung in größere überregionale Konzepte** wie eine IGA oder ein Radschnellwegenetz.
Auch der Einsatz innovativer Lösungen wie der adaptiven Solarbeleuchtung zeigt Möglichkeiten für eine wirtschaftliche Umsetzung in sensiblen Bereichen auf.

11. Fazit

Der IGA-Radweg Lünen ist ein umfassendes Infrastrukturprojekt, das zeigt, wie durch die Kombination aus Netzlückenschluss, Qualitätsverbesserung bestehender Wege und gezieltem Neubau eine leistungsfähige und attraktive Radverkehrsverbindung entstehen kann.
Das Projekt verdeutlicht, dass insbesondere die Überwindung von Barrieren sowie die Verknüpfung von Landschafts- und Siedlungsräumen entscheidend sind, um den Radverkehr im Alltag und in der Freizeit nachhaltig zu stärken.



IGA-Radweg entlang des Kanals mit neuer Oberfläche und adaptiver Solarbeleuchtung, Foto: Stadt Lünen

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Bielefeld

Fahrradstraße mit Herstellung von Gehwegüberfahrten zur Änderung der Vorrangregelungen

1. Anlass / Problemstellung

Die Verbindung aus Ehlentruper Weg und Rohrteichstraße ist eine der wichtigsten Radverkehrsachsen zwischen den östlichen Stadtteilen und der Bielefelder Innenstadt. Bereits vor Beginn des Projekts lag der Radverkehrsanteil auf dieser Strecke bei rund 1.000 Rädern pro Tag. Gleichzeitig führten parkende Fahrzeuge, hoher Kfz-Durchgangsverkehr und beengte Straßenräume zu Nutzungskonflikten zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr. Besonders an Einmündungen waren Sichtbeziehungen eingeschränkt, während die Gehwege durch ruhenden Verkehr und Einbauten in ihrer Nutzbarkeit beeinträchtigt wurden.

2. Zielsetzung

Ziel des Projekts war die Schaffung einer attraktiven, sicheren und leistungsfähigen Fahrradstraße als zentrale Radverkehrsverbindung in die Innenstadt. Gleichzeitig sollte der Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen reduziert, die Aufenthaltsqualität verbessert und der Fußverkehr gestärkt werden. Besondere Aufmerksamkeit galt dabei der Barrierefreiheit sowie der Verbesserung der Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Die rund 1,8 km lange Verbindung wurde konsequent zur Fahrradstraße umgestaltet. Ergänzend zur verkehrsrechtlichen Anordnung wurden zahlreiche bauliche Maßnahmen umgesetzt.

Ein zentraler Baustein sind barrierefreie Gehwegüberfahrten an einmündenden Straßen. Die Bordsteine wurden abgesenkt und mit taktilen Elementen ausgestattet, sodass deutlich erkennbar ist, dass Fuß- und Radverkehr entlang der Hauptroute Vorrang haben. In mehreren Bereichen wurden die Seitenräume zusätzlich vorgezogen. Dadurch verbessern sich die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden und parkende Fahrzeuge können die Einmündungen nicht mehr verdecken.

Für den Fußverkehr wurden die Gehwege konsequent von ruhendem Verkehr frei gehalten. In den neu gestalteten Randbereichen entstanden Fahrradabstellanlagen sowie Flächen für Sharing-Angebote. Zusätzliche Fahrradbügel in den Seitenstraßen verhindern das verkehrsgefährdende Parken in Einmündungsbereichen und verbessern gleichzeitig die Sichtverhältnisse.

Barrierefreier Ausbau der Einmündungen, Foto: Stadt Bielefeld



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Bielefeld
Ort	Bielefeld (NRW), Rohrteichstraße/Ehlentruper Weg
Maßnahme Kurzbeschreibung	Erstellung von Gehwegüberfahrten im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Fahrradstraße zur Verdeutlichung des Vorrangs der Fahrradstraße sowie Bevorrechtigung und Herstellung von Barrierefreiheit für den parallel verlaufenden Gehweg.
Kosten (brutto)	ca. 45.000 € je Gehwegüberfahrt
Eigenanteil (brutto)	–
Förderquote	–
Fördermittel-Quelle	FöRi-Nah Sonderprogramm „Stadt und Land“
Planungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☑ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	teilweise bereits umgesetzt (Rohrteichstraße) oder vor der Umsetzung (Ehlentruper Weg)
Beteiligte Partner	Stadt Bielefeld
Personalaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Stadt Bielefeld

Fahrradstraße mit Herstellung von Gehwegüberfahrten zur Änderung der Vorrangregelungen

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Einrichtung der Fahrradstraße wurde durch die politischen Gremien der Stadt Bielefeld beschlossen, insbesondere durch die Bezirksvertretung Mitte und den Stadtentwicklungsausschuss. Die konkrete Ausgestaltung erfolgte schrittweise über mehrere Test- und Erprobungsphasen. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse wurde die endgültige Lösung entwickelt und anschließend politisch beschlossen.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Das Projekt wurde intensiv begleitet. Während der Testphase konnten Bürgerinnen und Bürger über ein Online-Beteiligungsverfahren Hinweise und Anregungen einbringen. Zusätzlich wurden Verkehrszählungen, Beobachtungen vor Ort und Rückmeldungen aus der Bevölkerung ausgewertet. Die Erfahrungen aus den Testphasen flossen unmittelbar in die endgültige Planung ein.

6. Herausforderungen

Die größte Herausforderung bestand darin, eine stark genutzte innerstädtische Hauptverbindung für den Radverkehr aufzuwerten, ohne die Erreichbarkeit für Anwohnende und Lieferverkehre vollständig einzuschränken. Gleichzeitig mussten Lösungen gefunden werden, um den Kfz-Durchgangsverkehr wirksam zu reduzieren und die Verkehrssicherheit an zahlreichen Einmündungen deutlich zu verbessern.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Bielefeld kombinierte verkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Neben Einbahnstraßenregelungen wurden Diagonalsperren eingesetzt, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Die Fahrradstraße erhielt Vorrang gegenüber einmündenden Nebenstraßen. Gehwegüberfahrten, vorgezogene Seitenräume, Fahrradbügel und neue Abstellflächen sorgen gleichzeitig für mehr Sicherheit und Übersichtlichkeit. Die Lösung zeigt, wie Rad- und Fußverkehr gemeinsam gestärkt werden können, ohne den Straßenraum ausschließlich auf eine Verkehrsart auszurichten.

Weitere Ausbaudetails entlang der Fahrradstaße, Foto: Stadt Bielefeld



Weitere Ausbaudetails entlang der Fahrradstaße, Foto: Stadt Bielefeld



8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Die Wirkung der Maßnahme ist deutlich sichtbar. Während vor der Umgestaltung etwa die Hälfte aller Verkehrsteilnehmenden auf dieser Achse mit dem Fahrrad unterwegs war, liegt der Anteil inzwischen bei rund 70 bis 80 %. Gleichzeitig ging der Kfz-Verkehr deutlich zurück. Die städtischen Dauerzählstellen zeigen zudem eine erhebliche Zunahme der Radverkehrsmengen: Die Zahl der erfassten Radfahrenden stieg von durchschnittlich 1.017 Radfahrten im Juni 2021 auf 2.240 Radfahrten im Juni 2025.
Auch der Fußverkehr profitiert von den frei gehaltenen Gehwegen, den barrierefreien Übergängen und den verbesserten Sichtbeziehungen im Straßenraum.

9. Evaluation / Monitoring

Das Projekt wurde über mehrere Jahre hinweg durch Verkehrserhebungen und Zählstellen begleitet. Die Ergebnisse der Testphasen wurden systematisch ausgewertet und dienten als Grundlage für die Entscheidung über die dauerhafte Umsetzung. Die Entwicklung der Radverkehrsmengen kann weiterhin über die installierten Zählstellen nachvollzogen werden.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Projekt eignet sich insbesondere für Städte mit stark frequentierten innerstädtischen Radverkehrsachsen. Übertragbar ist vor allem die Kombination aus Fahrradstraße, Bevorrechtigung gegenüber Nebenstraßen, barrierefreien Gehwegüberfahrten sowie der konsequenten Freihaltung der Seitenräume. Die Umgestaltung zeigt zudem, wie die Verbesserung des Radverkehrs gleichzeitig zur Aufwertung des Fußverkehrs genutzt werden kann.

11. Fazit

Die Fahrradstraße Rohrteichstraße/Ehlentruper Weg zeigt beispielhaft, wie eine bestehende Hauptroute durch konsequente Umverteilung und Neuordnung des Straßenraums deutlich sicherer und attraktiver gestaltet werden kann. Besonders bemerkenswert ist die Verbindung klassischer Fahrradstraßenelemente mit barrierefreien Gehwegüberfahrten, frei gehaltenen Gehwegen und Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen. Dadurch profitieren sowohl der Rad- als auch der Fußverkehr und die Straße entwickelt sich zu einem gut wahrnehmbaren Bestandteil einer stadtweiten Mobilitätsstrategie.



Die Gehwege werden weitgehend freigehalten von Einbauten, Foto: Stadt Bielefeld

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Kreis Coesfeld

Fahrradstraße außerorts, Umsetzung durch Gemeinde Senden

1. Anlass / Problemstellung

Mit der Fahrradstraße Huxburg hat die Gemeinde Senden im Kreis Coesfeld im Jahr 2022 eine außerörtliche Verbindung für den Radverkehr aufgewertet. Die Strecke ist rund 5,1 km lang, verläuft von der B 235 über die Alte Viehstraße bis zur K 60 (Osthofstraße) durch die Bauernschaft Bredenbeck und führt überwiegend über Wirtschaftswege. Sie dient heute als wichtiger Zubringer zu den Velorouten in Richtung Münster. Die Fahrbahnbreite beträgt je nach Abschnitt 3 bzw. 4 m, die Strecke ist topografisch eben und weist keine Steigungen auf.

Problematisch war vor allem der sogenannte Schleichverkehr: Pkw nutzten die Wirtschaftswege als schnelle Ausweichroute in Richtung Münster. Dadurch entstanden Geschwindigkeiten, die für eine sichere und attraktive Radverbindung ungeeignet waren. Gleichzeitig sollte die Funktion der Wege für Anliegerinnen und Anlieger sowie für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr erhalten bleiben.

2. Zielsetzung

Ziel der Maßnahme war es, dem Radverkehr auf dieser außerörtlichen Verbindung klaren Vorrang einzuräumen und zugleich den motorisierten Verkehr deutlich zu entschleunigen. Die Route sollte als sichere und komfortable Alltagsverbindung funktionieren und insbesondere auch für Kinder, ältere Menschen und weniger geübte Radfahrende attraktiv werden. Darüber hinaus sollte gezeigt werden, dass sich auch auf bestehenden Wirtschaftswegen mit vergleichsweise einfachen Mitteln eine hochwertige Radverkehrsverbindung schaffen lässt.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Die Trasse wurde als Fahrradstraße außerorts ausgewiesen. Ergänzend zur verkehrsrechtlichen Anordnung wurden mehrere Begleitmaßnahmen umgesetzt: eine durchgängige Beschilderung, regelmäßig wiederkehrende Fahrradpiktogramme, Leitlinien, Einfärbungen,

Fahrradstraße außerorts im Verlauf des Huxburgweges und der Alte Viehstraße. Foto: Gemeinde Senden



Allgemeine Informationen

Projektträger	Gemeinde Senden
Ort	Senden (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Anlage einer Fahrradstraße außerorts im Wirtschaftswegenetz der Gemeinde Senden.
Kosten (brutto)	150.000 €, hiervon förderfähig: 100.000
Eigenanteil (brutto)	60.000 €
Förderquote	90 %
Fördermittel-Quelle	–
Planungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☑ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	3. Quartal 2022
Beteiligte Partner	Kreis Coesfeld, Gemeinde Senden
Personalaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Kreis Coesfeld

Fahrradstraße außerorts, Umsetzung durch Gemeinde Senden

Anfahrschwellen, Ausweichbuchten sowie markante Gestaltungen an Anfang und Ende der Strecke. Die Fahrradpiktogramme werden in einem Abstand von ca. 200 m wiederholt. Zusätzlich grenzen retroreflektierende Randstreifen mit 12 cm Breite den Fahrbahnraum ab. In den Kreuzungs- und Anbindungsbereichen wurden Aufpflasterungen hergestellt.
Ein besonders auffälliger Baustein waren großformatige Bauzaunbanner an den Zugängen. Sie machten die neue Regelung frühzeitig sichtbar und informierten über die Bedeutung der Fahrradstraße. Zudem wurde die Strecke für S-Pedelecs freigegeben.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Das Vorhaben wurde in der Gemeinde Senden im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität behandelt. Zuständig war der Fachbereich IV Planen, Bauen und Umwelt. Im Jahr 2022 wurden ein vorzeitiger förderunschädlicher Maßnahmenbeginn beantragt, die Ausschreibung vorbereitet und die Umsetzung im weiteren Jahresverlauf realisiert.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Maßnahme wurde konsequent durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Die Kommunikation richtete sich bewusst an alle Verkehrsteilnehmenden und stellte die Fahrradstraße als Gewinn für die Gemeinde dar. Banner und Hinweisschilder vermittelten klar verständlich die geltenden Regeln – insbesondere Tempo 30 für alle Fahrzeuge – und erläuterten den Vorrang des Radverkehrs, ohne andere Nutzende auszuschließen. Gerade diese positive und niedrigschwellige Kommunikation war ein wichtiger Erfolgsfaktor.

6. Herausforderungen

Die zentrale Herausforderung bestand darin, eine sichere und attraktive Radverbindung im ländlichen Raum zu schaffen, ohne die Funktion der Wirtschaftswege für Anliegerinnen und Anlieger sowie den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr aufzugeben. Gleichzeitig musste der unerwünschte Pkw-Durchgangsverkehr spürbar verlangsamt werden. Hinzu kam die Aufgabe, die neue Regelung auf einer bislang anders genutzten Strecke so deutlich zu machen, dass sie im Alltag verstanden und akzeptiert wird.

Abknickende Fahrradstraße mit rot eingefärbter Kreuzung (Huxburgweg / Alte Viehstraße), Foto: Gemeinde Senden



7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Gemeinde Senden reagierte mit einer Kombination aus klarer verkehrsrechtlicher Regelung, sichtbarer Markierung, kleinen baulichen Eingriffen und frühzeitiger Kommunikation. Gerade das Zusammenspiel von Beschilderung, Piktogrammen, Randmarkierungen, Aufpflasterungen, Anfahrschwellen, Ausweichbuchten und Bannern macht das Projekt für andere Kommunen interessant. Die Maßnahme zeigt, dass außerörtliche Fahrradstraßen nur dann ihre Wirkung entfalten, wenn sie nicht allein formal ausgewiesen, sondern auch gestalterisch und kommunikativ klar erkennbar gemacht werden.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Die Wirkung zeigt sich vor allem in der Geschwindigkeitsentwicklung. Vor der Einrichtung der Fahrradstraße wurden auf der Strecke teils deutlich höhere Kfz-Geschwindigkeiten gefahren, da auf Wirtschaftswegen grundsätzlich Tempo 100 zulässig ist. Nach der Umwidmung und den Begleitmaßnahmen ging das Geschwindigkeitsniveau spürbar zurück. Nach den vorliegenden Angaben wird Tempo 30 heute überwiegend eingehalten; die Geschwindigkeiten fallen insgesamt gleichmäßiger und ruhiger aus. Auch die Akzeptanz in der Bevölkerung ist laut den Unterlagen hoch. Rückmeldungen beschreiben die Fahrradstraße als Gewinn für Senden – sowohl für Radfahrende, die den Vorrang und die erhöhte Sicherheit schätzen, als auch für Anwohnende, die von der Verkehrsberuhigung profitieren.

9. Evaluation / Monitoring

Eine gesonderte formale Evaluation ist in den Unterlagen nicht beschrieben. Die Wirkung wurde vor allem über die beobachtete Geschwindigkeitsentwicklung, subjektive Eindrücke vor Ort und Rückmeldungen aus der Bevölkerung bewertet. Ergänzend werden punktuelle Kontrollen als Teil der Begleitung genannt.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Projekt ist besonders für ländliche Kommunen interessant, die auf bestehenden Wirtschaftswegen sichere und attraktive Radverbindungen schaffen wollen. Übertragbar ist vor allem das Prinzip, eine bestehende Strecke nicht nur formal als Fahrradstraße auszuweisen, sondern sie durch sichtbare Markierung, kleine bauliche Elemente, Banner und Hinweisschilder sowie verständliche Öffentlichkeitsarbeit zu einer wirksamen Maßnahme weiterzuentwickeln. Hilfreich sind insbesondere die regelmäßig wiederkehrenden Fahrradpiktogramme, die retroreflektierenden Randstreifen, die Ausweichbuchten, Aufpflasterungen und Anfahrschwellen. Auch die Freigabe für S-Pedelecs ist für Pendelverbindungen in Richtung Oberzentren ein interessanter Baustein.

11. Fazit

Die Fahrradstraße Huxburg zeigt, wie sich mit einer geeigneten Bestandstrasse, klarer Priorität für den Radverkehr, verkehrsberuhigenden Begleitmaßnahmen und konsequenter Kommunikation eine wirksame Radverkehrsverbindung im ländlichen Raum schaffen lässt. Das Beispiel macht deutlich, dass außerörtliche Fahrradstraßen dann besonders überzeugend funktionieren, wenn sie nicht nur verkehrsrechtlich ausgewiesen, sondern in Gestaltung, Regelvermittlung und Kommunikation klar als Fahrradstraße erkennbar sind.



Die Regeln in der Fahrradstraße werden über ein Bauzaunbanner kommuniziert. Foto: Gemeinde Senden

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Köln

Radverkehrsangebote durch Spurumwandlungen im Zuge der Kölner Ringe

1. Anlass / Problemstellung

Die Kölner Innenstadtringe waren vor Beginn der Maßnahme stark durch den motorisierten Individualverkehr geprägt. Radverkehrsanlagen fehlten teilweise vollständig oder entsprachen mit Breiten von rund 1,00 m nicht den geltenden Regelwerken. Gleichzeitig waren Gehwege häufig durch parkende Fahrzeuge und Außengastronomie eingeschränkt. Vor dem Hintergrund steigender Verkehrsmengen im Fuß- und Radverkehr bestand Handlungsbedarf, die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität deutlich zu verbessern, den Radverkehrsanteil in der Innenstadt nachhaltig zu erhöhen sowie das Parken bzw. das Laden/Liefern neu zu ordnen.

2. Zielsetzung

Ziel der Maßnahme war die Schaffung einer sicheren, komfortablen und durchgängigen Radverkehrsführung auf der Fahrbahn im direkten Sichtfeld des Kfz-Verkehrs. Die Konflikte zwischen Radverkehr und Fußverkehr aufgrund der Seitenraumführung des Radverkehrs sollten durch Rückbau des baulichen Radwegs zukünftig minimiert und die Aufenthaltsqualität verbessert sowie positive Effekte auf Lärm und Luftbelastung erzielt werden.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Kern der Maßnahme ist die Umwandlung jeweils einer Kfz-Fahrspur je Richtung in breite Radfahrstreifen. Die Radfahrstreifen weisen in der Regel eine Breite von 2,50 m auf und verlaufen durchgängig entlang der Kölner Ringe. Die für den Kfz-Verkehr ehemals vierspurige Ringstraße wird somit zu einer für den Kfz-Verkehr zweispurigen Straße (eine Kfz-Spur je Richtung) entwickelt. Da in den Kernbereichen der Ringstraße kein Linienbus verkehrt und Tempo 30 angeordnet werden konnte, wurde als Regelmaß der Kfz-Spuren eine Breite von 3,0 m definiert.

Im Zuge der Umsetzung wurden:

- schmale bauliche Radwege im Gehwegbereich zurückgebaut und Flächen für den Fußverkehr freigegeben,
- Abbiegefahrstreifen an Knotenpunkten reduziert und neu geordnet,
- auf dem gesamten Ring Tempo 30 eingeführt,
- das Parken und das Laden/Liefern neu geordnet, wobei das Laden/Liefern sowie das Bewohnerparken gegenüber dem Kurzzeitparken priorisiert wurde; für das Kurzzeitparken stehen ausreichend Kapazitäten in den umliegenden Parkhäusern zur Verfügung,
- auf Grundlage von Verkehrsuntersuchungen zunächst Pilot- und Teilabschnitte umgesetzt und mit der Verkehrsentwicklung in späteren Projektphasen gezielte Netzanschlüsse und Lückenschlüsse realisiert (u. a. Hansaring, Barbarossaplatz, Rudolfplatz).

Radfahrstreifen am Habsburgerring, Foto: Stadt Köln



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Köln
Ort	Köln-Innenstadt (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Umwandlung eines Fahrstreifens im Verlauf der Kölner Ringe zu einem Radfahrstreifen bei gleichzeitigem Rückbau der vorhandenen baulichen Radwege im Gehwegbereich.
Kosten (brutto)	2.900.000 €
Eigenanteil (brutto)	2.900.000 €
Förderquote	0,00 %
Fördermittel-Quelle	keine
Planungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☑ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	sukzessive in Teilabschnitten
Beteiligte Partner	projektbegleitende Partner: Initiative #RingFrei (Zivilgesellschaft, Initiativen / Verbände, Händler), Politik, Verwaltung; einzelne Veranstaltungen mit IHK, HWK
Personalaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Stadt Köln

Radverkehrsangebote durch Spurumwandlungen im Zuge der Kölner Ringe

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die politische Grundlage bildete im Jahr 2016 der Auftrag, den 10-Punkte-Plan des Aktionsbündnisses #RingFrei zu prüfen und umzusetzen. Neben Aktueren aus der Zivilgesellschaft war auch der lokale Handel in der Initiative #RingFrei vertreten. Die Realisierung erfolgte schrittweise zwischen 2018 und 2024. Kennzeichnend für den Prozess war eine enge Verzahnung von Politik, Verwaltung und Fachplanung.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Umsetzung wurde von einer intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet. In den Dialog eingebunden waren politische Gremien, Verwaltung, Fachverbände, Initiativen und die Bürgerschaft. Die Bürgerinitiative #RingFrei spielte eine zentrale Rolle im Prozess und wurde 2019 mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet.

6. Herausforderungen

Zu den zentralen Herausforderungen zählten die Neuaufteilung des Straßenraums auf einer hochbelasteten innerstädtischen Hauptverkehrsachse sowie die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes während und nach der Umgestaltung. Zudem war eine klare Kommunikation erforderlich, um Akzeptanz für den Rückbau von Kfz-Fahrstreifen zu schaffen.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Köln setzte auf eine abschnittsweise Umsetzung mit begleitenden Verkehrsuntersuchungen. Durch die schrittweise Realisierung konnten Erfahrungen ausgewertet und in weitere Abschnitte übertragen werden. Die kontinuierliche Kommunikation trug dazu bei, den Prozess transparent zu gestalten und Konflikte frühzeitig aufzugreifen. Im Prozess wurde auch stets mit Zwischenlösungen gearbeitet, die später weiterentwickelt wurden und werden (bewährt hat sich im Prozess der vorübergehende Erhalt von Kfz-Fahrspuren an Knotenpunkten, z. B. durch den Einsatz von Schutzstreifen oder einer „Leipziger Kombispur“ nicht bewährt hat sich im Planfall der Kölner Ringe ein Teilrückbau der Radwege an den Kreuzungen statt eines vollständigen Rückbaus).

Radfahrstreifen am Barbarossaplatz, Foto: Stadt Köln



8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Mit dem Lückenschluss am Barbarossaplatz und am Hansaring im Dezember 2024 wurde das Projekt vorläufig abgeschlossen. Insgesamt entstanden mehr als 9 km komfortable Radinfrastruktur auf den Kölner Ringen. Weitere Optimierungen laufen kontinuierlich.

Die Wirkungen zeigen sich deutlich:

- Der Radverkehr nahm innerhalb von acht Jahren um rund 40 % zu. Weitere Steigerungen sind kontinuierlich zu beobachten und möglich, da die neue Radinfrastruktur die enstprechende Kapazität für den Radverkehr aufweist.
- Im Mai 2024 wurde am Hohenzollernring eine Dauerzählstelle eingerichtet, die Zählstelle am Hohenzollernring weist inzwischen einen DTVw für den Radverkehr von über 8.000 Rf/Tag sowie zwischen April und Oktober regelmäßig Tagesspitzenwerte über 12.000 Rf/Tag auf. Am 12. Mai 2025 wurden an der Zählstelle Hohenzollernring erstmalig mehr Radfahrende als Kfz gemessen. Die Entwicklung der Radverkehrsmengen an der Zählstelle Hohenzollernring ist über „https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=677“ abrufbar und nachvollziehbar.
- Der Fußverkehr stieg ebenfalls an, während Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr deutlich zurückgingen.
- Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden sank gegenüber 2014/2015 um 28 %, trotz steigender Radverkehrszahlen.
- In den Jahren 2022/2023 gingen Schwerverletzte auf den Ringen um 33 % zurück, während stadtweit ein leichter Anstieg zu verzeichnen war.

9. Evaluation / Monitoring

Die Maßnahme wurde kontinuierlich durch Verkehrszählungen und Unfallanalysen begleitet. Die Ergebnisse belegen sowohl eine Steigerung der Verkehrssicherheit als auch eine positive Verlagerung der Verkehrsanteile zugunsten des Umweltverbunds.

10. Übertragbarkeit

Die Umgestaltung der Kölner Ringe zeigt, dass die Umwandlung von Kfz Fahrstreifen in Radfahrstreifen ein wirksames Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Hauptverkehrsnetz darstellt. Übertragbar ist der Ansatz insbesondere dort, wo:

- Radverkehrsanlagen nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen,
- hohe Radverkehrspotenziale bestehen,
- die Umsetzung konsequent, abschnittsweise und kommunikativ begleitet erfolgt.

11. Fazit

Die Umsetzung der Radverkehrsführung auf den Kölner Ringen ist ein Beispiel für eine strategische, langfristig angelegte Umgestaltung zentraler Verkehrsachsen. Sie zeigt, dass eine konsequente Priorisierung des Radverkehrs im Hauptverkehrsnetz zu messbaren Verbesserungen bei Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Verkehrsverlagerung führen kann.



Radfahrstreifen am Theodor-Heuss-Ring, Foto: Stadt Köln

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Bünde

Mobilitätswoche an der Kita Dustholz mit anschließender Einrichtung einer Fahrradstraße

1. Anlass / Problemstellung

Die Kindertagesstätte Dustholz in Bünde ist über eine kurze Sackgasse erschlossen, die keine öffentliche Wendemöglichkeit besitzt und ausschließlich dem Kita-Betrieb dient. In den Jahren vor Projektbeginn nahm der Bring- und Holverkehr mit dem Pkw stetig zu. Insbesondere zu den Stoßzeiten entstand dadurch ein hohes Verkehrsaufkommen auf engem Raum. Park- und Wendemanöver erfolgten vielfach auf Gehwegen oder privaten Zufahrten, wodurch sich wiederkehrende Konflikte zwischen Fahrzeugen, zu Fuß gehenden Kindern, Begleitpersonen und Radfahrenden ergaben. Die Situation wurde von Eltern und Einrichtung zunehmend als unsicher wahrgenommen, insbesondere mit Blick auf die selbstständige Mobilität der Kinder.

2. Zielsetzung

Ziel des Projektes war es, die Verkehrssicherheit unmittelbar vor der Einrichtung zu erhöhen und gleichzeitig das Mobilitätsverhalten von Kindern und Eltern nachhaltig zu beeinflussen. Durch die gezielte Reduzierung des motorisierten Verkehrs sollten sichere Wege zur Kita ermöglicht und aktive Mobilitätsformen gestärkt werden. Darüber hinaus sollte das Projekt zur Sensibilisierung von Eltern beitragen und Kindern frühzeitig Kompetenzen im Bereich Verkehrssicherheit und selbstständiger Mobilität vermitteln. Das Vorhaben war zugleich als Pilotmaßnahme angelegt, um Erkenntnisse für vergleichbare Situationen im Kreisgebiet zu gewinnen.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Kern der Maßnahme war die Durchführung einer einwöchigen Mobilitätswoche. Während dieses Zeitraums wurde die gesamte Sackgasse vollständig für den Kfz-Verkehr gesperrt, einschließlich der Zufahrt für das Kita-Personal. Der Straßenraum stand somit ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr sowie dem Aufenthalt der Kinder zur Verfügung. Ergänzt wurde die verkehrliche Maßnahme durch pädagogische Angebote innerhalb der Kita, die Bewegung, Wahrnehmung des Straßenraums und Verkehrssicherheit thematisierten. Die Kinder konnten den Straßenraum ohne Verkehrsbelastung erleben und für Spiel- und Bewegungsangebote nutzen.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Mobilitätswoche war Teil eines kreisweiten Pilotprojektes zur Förderung frühkindlicher Mobilitätsbildung. Die

Verkehrserziehung durch das Bemalen von Holzschildern, Foto: Stadt Bünde



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Bünde – Amt für Verkehrsplanung
Ort	Bünde (NRW), Kita Dustholz
Maßnahme Kurzbeschreibung	Durchführung einer Mobilitätswoche zur Förderung von Fuß- und Radverkehr bei Kindern, inklusive temporärer Straßensperrung und anschließender dauerhafter Einrichtung einer Fahrradstraße.
Kosten (brutto)	ca. 1.700 € (Mobilitätswoche) ca. 35.000 € (Umbau Fahrradstraße)
Eigenanteil (brutto)	36.700 €
Förderquote	–
Fördermittel-Quelle	keine Beantragung erfolgt
Planungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☑ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	Juli 2019 (Einrichtung Fahrradstraße)
Beteiligte Partner	Kreis Herford Kreispolizeibehörde Herford evangelische Kindertagesstätte Dustholz
Personalaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch

Stadt Bünde

Mobilitätswoche an der Kita Dustholz mit anschließender Einrichtung einer Fahrradstraße

Planung erfolgte federführend durch die Stadt Bünde in enger Abstimmung mit dem Kreis Herford. Weitere beteiligte Akteure waren die Kreispolizeibehörde Herford sowie der Träger der evangelischen Kindertagesstätte Dustholz. Die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Einrichtung und externen Partnern ermöglichte eine unkomplizierte und praxisnahe Umsetzung der temporären Verkehrsregelung.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Eltern und Erziehungsberechtigte wurden frühzeitig über Zielsetzung, Ablauf und Dauer der Mobilitätswoche informiert. Durch persönliche Ansprache und begleitende Kommunikation konnten mögliche Vorbehalte thematisiert und Erwartungen geklärt werden. Das Kita-Personal war aktiv in die inhaltliche Ausgestaltung eingebunden. Die Kinder selbst nahmen als zentrale Zielgruppe unmittelbar am Projekt teil und erlebten die Veränderungen im Alltag.

6. Herausforderungen

Eine wesentliche Herausforderung bestand in der Veränderung eingespielter Bringroutinen. Für viele Eltern stellte der temporäre Verzicht auf das Auto eine Umstellung dar. Zudem musste gewährleistet werden, dass organisatorische Abläufe der Kita trotz gesperrter Zufahrt funktionierten und Notfallregelungen eindeutig definiert waren.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Durch eine klare zeitliche Begrenzung der Maßnahme, transparente Kommunikation und die Einbindung aller Beteiligten konnten Akzeptanzprobleme weitgehend vermieden werden. Die sichtbaren Verbesserungen im Straßenraum – insbesondere die gesteigerte Sicherheit und Aufenthaltsqualität – trugen dazu bei, Skepsis abzubauen und Verständnis für das Projekt zu schaffen.

Die gesamte Straße wurde durch die Kinder zurückerobert, Foto: Stadt Bünde



Aufwertung des Straßenraumes durch Blumenkübel, Foto: Stadt Bünde



Absperrung des Straßenraums, Kita Dustholz, Foto: Stadt Bünde



Aufwertung des Straßenraumes durch Blumenkübel, Foto: Stadt Bünde



8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Während der Mobilitätswoche kam es zu einer deutlichen Entlastung des Straßenraums vom motorisierten Verkehr. Gefährliche Situationen traten nicht mehr auf, und der Bereich vor der Kita wurde als sicher, übersichtlich und deutlich ruhiger wahrgenommen. Der temporär veränderte Straßenraum ermöglichte es Kindern, Eltern und dem Kita-Personal, alternative Nutzungen und Mobilitätsformen unmittelbar zu erleben.

Die positiven Erfahrungen aus der Mobilitätswoche bildeten eine wesentliche Grundlage für weitere verkehrsorganisatorische Entscheidungen. Im Anschluss an das Projekt wurde die Straße dauerhaft als Fahrradstraße ausgewiesen. Damit wurde der während der Mobilitätswoche erprobte Vorrang für den Rad- und Fußverkehr verstetigt und die Verkehrssicherheit im Umfeld der Kindertagesstätte langfristig verbessert.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formale Evaluation in Form quantitativer Erhebungen wurde nicht durchgeführt. Stattdessen basierte die Bewertung auf qualitativen Rückmeldungen aus der Kita, von Eltern sowie von beteiligten Institutionen. Die Entscheidung, die Straße nach Abschluss der Mobilitätswoche dauerhaft als Fahrradstraße auszuweisen, kann als zentrales Ergebnis dieser informellen Evaluation verstanden werden und unterstreicht die nachhaltige Wirkung der Maßnahme.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Projekt verdeutlicht, dass bereits mit geringem finanziellen und organisatorischen Aufwand wirkungsvolle Maßnahmen zur Verkehrssicherheitsarbeit im Umfeld von Kindertageseinrichtungen umgesetzt werden können. Temporäre Verkehrsregelungen im Rahmen von Mobilitätswochen eignen sich besonders als niedrigschwelliger Einstieg und lassen sich gut auf andere Kommunen, Schulen oder Kitas übertragen.

11. Fazit

Das Projekt „Mobilitätswoche an der Kita Dustholz“ zeigt beispielhaft, wie temporäre Maßnahmen als Erprobungsraum für dauerhafte verkehrliche Veränderungen dienen können. Die einwöchige Sperrung des motorisierten Verkehrs machte Defizite, aber auch Potenziale des Straßenraums unmittelbar sichtbar und ermöglichte es allen Beteiligten, alternative Mobilitätsformen praktisch zu erfahren.

Mit der anschließenden Umwandlung der Straße in eine Fahrradstraße wurde ein zentraler Impuls der Mobilitätswoche verstetigt. Das Beispiel verdeutlicht, dass frühzeitige Mobilitätsbildung, klare Kommunikation und zeitlich begrenzte Experimentierräume wirksame Instrumente sind, um langfristige, sichere und kindgerechte Lösungen im Straßenraum zu entwickeln.



Parcour für den Bobbycar-Führerschein, Foto: Stadt Bünde

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Kolpingstadt Kerpen

Kommunale Radverkehrskampagne „11 Orte. 2 Räder. Eine Stadt.“

1. Anlass / Problemstellung

Mit der Aufnahme der Kolpingstadt Kerpen in die AGFS NRW im Jahr 2012 entstand der Anspruch, den Radverkehr nicht nur infrastrukturell, sondern auch kommunikativ und kulturell zu stärken. Trotz vorhandener Maßnahmen fehlte eine einheitliche Wahrnehmung des Radverkehrs als selbstverständlicher Bestandteil des Alltags. Es bestand daher Bedarf, das Thema Radfahren stärker im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern und positiv zu besetzen.

2. Zielsetzung

Ziel der Kampagne ist es, den Radverkehr als attraktives, gemeinschaftsstiftendes und alltagstaugliches Verkehrsmittel zu positionieren. Durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit sollen Einstellungen und langfristig auch das Mobilitätsverhalten beeinflusst werden. Gleichzeitig dient die Kampagne dazu, die Identifikation der elf Stadtteile mit einer gemeinsamen Mobilitätsstrategie zu stärken.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Kern der Maßnahme ist eine dauerhaft angelegte Kommunikationskampagne, die seit 2013 umgesetzt wird. Zentrales Element ist die Entwicklung einer einprägsamen Wort-Bild-Marke mit dem Slogan „11 Orte. 2 Räder. Eine Stadt.“. Diese greift sowohl die Struktur der Stadt als auch die Rolle des Radverkehrs als verbindendes Element auf.
Die Kampagne umfasst eine Vielzahl jährlich wiederkehrender Aktionen und Veranstaltungen, darunter:

- Stadt- und Bürgerfeste mit Bezug zur Nahmobilität,
- Bike-to-School-Aktionen und weitere Angebote für Schülerinnen und Schüler,
- Gewinnspiele und öffentlichkeitswirksame Aktionen,
- Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit und zum sicheren Radfahren.

Alle Maßnahmen werden konsequent unter der gemeinsamen Marke kommuniziert und tragen so zu einer hohen Wiedererkennbarkeit bei.

Plakat zur Kampagne an einer Bushaltestelle, Foto: Stadt Kerpen



Allgemeine Informationen

Projektträger	Kolpingstadt Kerpen
Ort	Kerpen (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Kommunale Kommunikationskampagne zur Förderung des Radverkehrs durch Veranstaltungen, Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit.
Kosten (brutto)	ca. 15.000 € pro Jahr
Eigenanteil (brutto)	durchschnittlich 4.500 € pro Jahr
Förderquote	durchschnittlich 70 %
Fördermittel-Quelle	Land NRW
Planungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☑ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	2013
Beteiligte Partner	Kolpingstadt Kerpen Land NRW lokale Akteure und Teilnehmende
Personalaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch

Kolpingstadt Kerpen

Kommunale Radverkehrskampagne „11 Orte. 2 Räder. Eine Stadt.“

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Konzeption und Umsetzung der Kampagne erfolgen durch die Kolpingstadt Kerpen mit Unterstützung des Landes Nordrhein Westfalen. Die Kampagne ist organisatorisch in die kommunale Radverkehrsarbeit eingebettet und wird kontinuierlich weiterentwickelt.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Kampagne richtet sich ausdrücklich an die gesamte Stadtgesellschaft. Durch offene Aktionen, Veranstaltungen und Mitmachangebote werden unterschiedliche Zielgruppen angesprochen. Lokale Akteure und Teilnehmende sind regelmäßig in die Umsetzung eingebunden und tragen zur Sichtbarkeit der Kampagne im Stadtbild bei.

6. Herausforderungen

Eine zentrale Herausforderung besteht darin, dauerhafte Aufmerksamkeit für das Thema Radverkehr zu erzeugen. Kommunikationsmaßnahmen müssen regelmäßig erneuert werden, um nicht an Wirkung zu verlieren. Zudem ist es anspruchsvoll, verschiedene Zielgruppen gleichermaßen anzusprechen und zu aktivieren.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Kerpen setzt auf Kontinuität und Wiederholung. Durch die langfristige Anlage der Kampagne, die konsequente Nutzung der gemeinsamen Marke und jährlich neue Aktionen bleibt das Thema präsent. Die Kombination aus Information, Erlebnis und positiver Ansprache erhöht Akzeptanz und Reichweite.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Die Kampagne trägt dazu bei, den Radverkehr positiv im Stadtbild zu verankern und als selbstverständlichen Teil des Alltags darzustellen. Sie ergänzt infrastrukturelle Maßnahmen wirkungsvoll und stärkt den Umweltverbund, indem sie gezielt auf Einstellungen und Verhalten der Bevölkerung einwirkt.

Veranstaltungsplakate zur Kampagne, Quelle: Stadt Kerpen





9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation ist nicht ausgewiesen. Die Wirkung zeigt sich insbesondere in der dauerhaften Präsenz des Themas Radverkehr in der Öffentlichkeit sowie in der kontinuierlichen Durchführung der Kampagnenmaßnahmen.

10. Übertragbarkeit

Kommunale Radverkehrskampagnen sind gut übertragbar, insbesondere für Städte, die ihre infrastrukturellen Maßnahmen kommunikativ begleiten möchten. Wesentliche Erfolgsfaktoren sind:

- eine klare, wiedererkennbare Marke,
- eine langfristige Ausrichtung,
- die Verknüpfung von Aktionen, Veranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit.

11. Fazit

Die Radverkehrskampagne „11 Orte. 2 Räder. Eine Stadt." zeigt, wie durch strategische Öffentlichkeitsarbeit eine nachhaltige Mobilitätskultur gefördert werden kann. Sie macht deutlich, dass erfolgreiche Radverkehrsförderung nicht allein auf baulichen Maßnahmen basiert, sondern auch auf Kommunikation, Identifikation und Beteiligung.



Das Lastenrad mit dem Logo der Kampagne, Foto: Stadt Kerpen

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Erkelenz

Fahrradbotschafterinnen und -botschafter

1. Anlass / Problemstellung

In Erkelenz bestand der Wunsch, den Radverkehr nicht nur durch infrastrukturelle Maßnahmen zu fördern, sondern auch durch sichtbare Vorbilder im Alltag. Gerade im Bereich der Verhaltensänderung und der gesellschaftlichen Akzeptanz des Radfahrens zeigte sich, dass formale Maßnahmen allein nur begrenzt wirken. Es bestand daher Bedarf an einem niedrigschwelligen Ansatz, der Motivation, Identifikation und Vorbildwirkung miteinander verbindet.

2. Zielsetzung

Ziel des Projekts ist es, den Radverkehr durch engagierte Bürgerinnen und Bürger als positives und selbstverständliches Verkehrsmittel im Alltag zu verankern. Fahrradbotschafterinnen und -botschafter sollen durch ihr eigenes Verhalten und ihre Präsenz im Stadtbild andere Menschen motivieren, häufiger das Fahrrad zu nutzen.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Seit dem Jahr 2011 ernennt die Stadt Erkelenz jährlich Fahrradbotschafterinnen und -botschafter. Die Ernennung erfolgt durch den Bürgermeister im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen, etwa beim früheren Fahrradfrühling heute Bike'n'BBQ. Die ausgezeichneten Personen erhalten eine Urkunde sowie ein sichtbares Erkennungsmerkmal, beispielsweise ein T-Shirt, eine Radfahrjacke oder Radtrikots mit entsprechender Aufschrift.

Die Fahrradbotschafterinnen und -botschafter nutzen das Fahrrad regelmäßig im Alltag und treten bewusst als positive Vorbilder auf. Sie tragen dazu bei, das Fahrradfahren im Stadtbild sichtbar zu machen und eine fahrradfreundliche Haltung zu fördern. Ein formales Aufgabenprofil ist nicht vorgesehen; die Wirkung entsteht vor allem durch die Vorbildfunktion im täglichen Leben.

Gruppenfoto mit Fahrradbotschafter:innen der Stadt Erkelenz im Jahr 2022, Foto: Stadt Erkelenz



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Erkelenz
Ort	Erkelenz (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Ernennung engagierter Bürgerinnen und Bürger zu Fahrradbotschafterinnen und -botschaftern zur Förderung des Radverkehrs durch Vorbildfunktion und Öffentlichkeitsarbeit.
Kosten (brutto)	ca. 80 € je Fahrradbotschafterin oder -botschafter
Eigenanteil (brutto)	36 €
Förderquote	55 %
Fördermittel-Quelle	Förderrichtlinien Nahmobilität
Planungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☑ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	seit 2011
Beteiligte Partner	Stadt Erkelenz engagierte Bürgerinnen und Bürger
Personalaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch

Stadt Erkelenz

Fahrradbotschafterinnen und -botschafter

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Konzeption und Umsetzung des Projekts liegen bei der Stadt Erkelenz. Die Maßnahme ist organisatorisch einfach gehalten und bewusst niedrigschwellig angelegt. Sie wird kontinuierlich fortgeführt und in bestehende Veranstaltungen eingebunden.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Fahrradbotschafter stammen aus der Stadtgesellschaft selbst. Durch ihre Präsenz im Alltag und bei öffentlichen Anlässen wirken sie als Multiplikatoren. Die Öffentlichkeit ist nicht nur Zielgruppe, sondern zugleich Träger der Maßnahme.

6. Herausforderungen

Eine Herausforderung besteht darin, die Wirkung eines solchen informellen Ansatzes sichtbar zu machen, da Erfolge nicht unmittelbar messbar sind. Zudem erfordert das Projekt eine kontinuierliche Pflege, um langfristig präsent zu bleiben und nicht an Aufmerksamkeit zu verlieren.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Erkelenz setzt auf Kontinuität und Regelmäßigkeit. Durch die jährliche Ernennung neuer Fahrradbotschafterinnen und -botschafter bleibt das Projekt im öffentlichen Bewusstsein. Der geringe organisatorische und finanzielle Aufwand ermöglicht eine dauerhafte Umsetzung.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Das Projekt trägt dazu bei, den Radverkehr positiv zu besetzen und als selbstverständlichen Bestandteil des Alltags darzustellen. Durch die Vorbildwirkung der Fahrradbotschafterinnen und -botschafter wird die Akzeptanz des Radfahrens in der Bevölkerung gestärkt. Die Maßnahme ergänzt bauliche Investitionen wirkungsvoll auf der Ebene von Einstellungen und Verhalten. Durch die Nutzung des Fahrrades durch den Bürgermeister bei verschiedenen Anlässen wird die Vorbildwirkung noch verstärkt.

Bürgermeister Stephan Muckel und Fahrradbotschafter Klaus Füßer überreichen ein Radtrikot an den Bürgermeister Jürgen Heckel der Partnerstadt Bad Windsheim 2025. Foto: Stadt Erkelenz





9. Evaluation / Monitoring

Eine formalisierte Evaluation ist nicht vorgesehen. Die Wirkung zeigt sich insbesondere in der kontinuierlichen Präsenz des Themas Radverkehr im öffentlichen Raum und in der langfristigen Etablierung des Projekts.

10. Übertragbarkeit

Das Konzept der Fahrradbotschafterinnen und -botschafter ist sehr gut übertragbar, da es mit geringem Aufwand umgesetzt werden kann. Erfolgsfaktoren sind:

- eine öffentliche Wertschätzung des Engagements,
- die Einbindung in bestehende Veranstaltungen,
- die klare Fokussierung auf Vorbildwirkung statt Verpflichtung.

11. Fazit

Die Fahrradbotschafterinnen und -botschafter der Stadt Erkelenz zeigen, dass wirkungsvolle Radverkehrsförderung nicht zwangsläufig kostenintensiv sein muss. Durch bürgerschaftliches Engagement, Anerkennung und Sichtbarkeit entsteht ein nachhaltiger Beitrag zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur.



Die Fahrradbotschafter im Einsatz, Foto: Stadt Erkelenz

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Kreis Höxter

Dialog-Display zum Seitenabstand

1. Anlass / Problemstellung

Auf innerörtlichen Streckenabschnitten im Kreisgebiet Höxter – darunter auch Kreisstraßen mit hoher Radverkehrsbedeutung – kommt es wiederholt zu Konflikten zwischen Radfahrenden und motorisiertem Verkehr, insbesondere beim Überholen. Wo bislang keine Radverkehrsanlagen eingerichtet werden konnten, fahren Radfahrende häufig im Mischverkehr. In solchen Situationen ist das Einhalten des vorgeschriebenen Mindestabstands beim Überholen sicherheitsrelevant, wird aber im Alltag nicht immer zuverlässig beachtet.

2. Zielsetzung

Ziel war es, die Verkehrssicherheit kurzfristig zu erhöhen und den Kfz-Verkehr situationsbezogen auf die Abstandsregel aufmerksam zu machen – als niedrigschwellige Maßnahme im Rahmen eines Impulsprojekts aus dem Alltagsradverkehrskonzept.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Kern der Maßnahme ist ein mobiles, batteriebetriebenes Dialog-Display, das an radverkehrsstarken innerörtlichen Streckenabschnitten aufgestellt wird. Es richtet sich an den vorbeifahrenden motorisierten Verkehr und erinnert in Echtzeit an den einzuhaltenden Mindestüberholabstand. Je nach Situation werden Hinweise (z. B. „Bitte Abstand“) oder positive Rückmeldungen (z. B. „Danke“) angezeigt.
Rechtsgrundlage (kurz erläutert):
Nach § 5 Abs. 4 StVO beträgt der „ausreichende Seitenabstand“ beim Überholen mit Kraftfahrzeugen innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m gegenüber Radfahrenden (sowie zu Fuß Gehenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden). Genau auf diese Regel zielt das Dialog-Display als Erinnerungs- und Sensibilisierungsinstrument.
Umsetzung/Technik sehr praxisnah:
Da es keine passende Aufstellvorrichtung gab, wurde eine eigene Aufstellvorrichtung durch den Kreisbauhof gefertigt. Zusätzlich wurde das System mit Akku und Solarpanel

Vorstellung des Dialog-Displays für den seitlichen Überholabstand von Radfahrenden, Foto: Kreis Höxter



Allgemeine Informationen

Projektträger	Kreis Höxter
Ort	Kreisgebiet Höxter (NRW), an vom Radverkehr stark frequentierten innerörtlichen Kreisstraßen, auf denen bislang noch keine Radverkehrsanlagen eingerichtet werden konnten
Maßnahme Kurzbeschreibung	Aufstellung eines mobilen, batteriebetriebenen Dialog-Displays, das den vorbeifahrenden, motorisierten Verkehr auf den zum Radverkehr einzuhaltenden Mindestabstand hinweist.
Kosten (brutto)	2.830,42 €
Eigenanteil (brutto)	2.830,42 €
Förderquote	–
Fördermittel-Quelle	–
Planungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☑ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	14.07.2025
Beteiligte Partner	kreisangehörige Kommunen, Klima-Bündnis, Vision Velo
Personalaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch

Kreis Höxter

Dialog-Display zum Seitenabstand

ausgestattet, um es unabhängig von externer Stromversorgung flexibel an wechselnden Standorten einsetzen zu können.
Skalierung als Service für Kommunen:
Das Dialog-Display kann bei Bedarf auch den kreisangehörigen Kommunen zur Verfügung gestellt werden, um die Verkehrssicherheit für Radfahrende ebenso auf kommunalen Straßen zu erhöhen.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Beschaffung wurde als Impulsprojekt durch die Abteilung Straßen des Kreises Höxter gemeinsam mit der Straßenverkehrsbehörde geplant. Nach einer Preisabfrage bei mehreren Anbietern wurde ein eigener Display-Entwurf erarbeitet und mit dem Hersteller weiterentwickelt.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Öffentlichkeit wurde per Pressemitteilung über die Maßnahme informiert. Ziel ist weniger eine formale Beteiligung, sondern eine direkte Verhaltensansprache im Straßenraum sowie Transparenz über den Einsatz des Dialog-Displays.

6. Herausforderungen

Herausfordernd ist, dass der Mindestüberholabstand häufig als abstrakte Regel wahrgenommen wird und in engen innerörtlichen Situationen unter Zeitdruck oder aus Gewohnheit unterschritten werden kann. Zusätzlich war eine praktikable, sichere und energieautarke Aufstellung im Straßenraum zu lösen.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Der Kreis Höxter setzt auf eine Kombination aus mobiler Technik + klarer Botschaft + wechselnden Standorten.

Das Dialog-Display im Einsatz: in Rot „Bitte Abstand“, Foto: Kreis Höxter



Durch die Eigenkonstruktion der Aufstellvorrichtung sowie Akku-/Solarbetrieb ist das Dialog-Display flexibel einsetzbar. Zusätzlich wurde der Einsatz mit Kreispolizeibehörde und zuständigen Straßenverkehrsbehörden abgestimmt.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Die Maßnahme macht die Abstandsregel im Alltag sichtbar und adressiert Verkehrsteilnehmende unmittelbar dort, wo Konflikte entstehen. Sie ist kurzfristig umsetzbar, flexibel verlegbar und unterstützt die Verkehrssicherheitsarbeit auf Strecken, auf denen Radverkehrsanlagen bislang nicht realisiert werden konnten.

9. Evaluation / Monitoring

Eine systematische Evaluation ist in den Unterlagen nicht ausgewiesen. Der Einsatz erfolgte 2025 an mehreren Stellen über jeweils mehrere Wochen, um Erfahrungen zu sammeln und die Maßnahme praxisnah zu erproben.

10. Übertragbarkeit

Das Dialog-Display ist gut übertragbar auf Kommunen und Kreise, die:

- innerörtliche Strecken mit Mischverkehr und hohem Radverkehrsanteil haben,
- kurzfristige Maßnahmen zur Sensibilisierung umsetzen möchten,
- keine kurzfristig realisierbare bauliche Radverkehrsanlage zur Verfügung haben.

Besonders übertragbar ist auch das Betriebsmodell als mobiles Gerät, das zentral beschafft und bei Bedarf an Kommunen verliehen wird.

11. Fazit

Der Kreis Höxter zeigt mit dem Dialog-Display, wie sich die gesetzliche Abstandsregel (mind. 1,5 m innerorts / 2 m außerorts) in einer alltagstauglichen, niedrigschwelligen Maßnahme konkret in den Straßenraum übersetzen lässt. Die Kombination aus mobil einsetzbarer Technik, klarer Botschaft und abgestimmter Aufstellung bietet eine praxisnahe Ergänzung zu Infrastrukturmaßnahmen – besonders dort, wo kurzfristig keine Radverkehrsanlagen realisierbar sind.



Das Dialog-Display im Einsatz: in Grün „Danke“, wenn der Abstand eingehalten wird, Foto: Kreis Höxter

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Moers

Schulwegeplanung

1. Anlass / Problemstellung

In Moers zeigte sich, dass die Schulwegsituation vieler Kinder trotz einzelner Maßnahmen weiterhin Sicherheitsdefizite aufwies. Insbesondere fehlten häufig durchgängige Bewertungen der Schulwege, klare Prioritäten für Verbesserungen sowie eine systematische Abstimmung zwischen Verkehrsplanung, Schulen und weiteren Akteuren. Vor dem Hintergrund steigender Verkehrsbelastungen, zunehmender Anzahl an Elterntaxis und wachsender Anforderungen an sichere und selbstständige Mobilität von Kindern bestand Handlungsbedarf, die Schulwegsicherung strukturiert weiterzuentwickeln.

2. Zielsetzung

Ziel der Stadt Moers ist es, sichere, nachvollziehbar bewertete und dauerhaft verbesserte Schulwege zu schaffen. Dabei soll Schulwegsicherung nicht als Einzelmaßnahme, sondern als kontinuierlicher Prozess verstanden werden, der Planung, Bewertung, Umsetzung und Überprüfung miteinander verbindet. Gleichzeitig sollen Eltern und Schulen stärker eingebunden und Transparenz über sichere Wege hergestellt werden.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Kern des Ansatzes ist die systematische Analyse und konkrete Verbesserung von Schulwegen im gesamten Stadtgebiet. Für die städtischen Grundschulen werden anhand von Elternbefragungen die Haupt-Schulwege erfasst und im Rahmen von Ortsbegehungen und Verkehrsbeobachtungen untersucht. Dabei werden insbesondere Querungsstellen, Sichtbeziehungen, Verkehrsbelastungen sowie potenzielle Konfliktpunkte mit dem motorisierten Verkehr identifiziert.

Auf Basis dieser Analysen werden konkrete Maßnahmenpakete entwickelt und schrittweise umgesetzt. Dazu zählen unter anderem:

- die Anlage oder Anpassung von Querungshilfen (z. B. Mittelinseln, gesicherte Übergänge),
- Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen zur Verdeutlichung sicherer Schulwege,
- punktuelle verkehrsorganisatorische Anpassungen (z. B. Reduzierung von Geschwindigkeiten, geänderte Vorfahrtsregelungen),
- kleinere bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und Sicherheit an Knotenpunkten sowie
- die Einrichtung von Elternhaltestellen

Ergänzend werden für die Schulen Schulwegpläne und be-

Vorhandene Querungsstellen wurden durch FGÜs qualifiziert. Foto: Stadt Moers



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Moers
Ort	Moers (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Systematische Schulwegeplanung mit Beteiligung von Schulen, Eltern und Behörden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Förderung nachhaltiger Mobilität.
Kosten (brutto)	variieren je nach Größe der Schule und Umfang der Maßnahmen
Eigenanteil (brutto)	–
Förderquote	–
Fördermittel-Quelle	FöRi-Nah (Erstellung und Druck der Schulwegpläne), FöRi-MM (bei Beteiligung eines Planungsbüros)
Planungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☑ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	seit 2016 (Pilot) fortlaufend
Beteiligte Partner	Stadt Moers Schulen Elternvertretungen Polizei bei Bedarf externes Planungsbüro
Personalaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☑ mittel ☐ hoch

Stadt Moers

Schulwegeplanung

gleitende Informationsflyer erstellt. Die Flyer bereiten die Ergebnisse der Schulweguntersuchungen verständlich auf. Die Schulwegpläne zeigen empfohlene, sichere Routen auf und weisen Kinder und Eltern auf Gefahrenstellen hin, die nicht im Rahmen des Maßnahmenpaketes gesichert werden konnten. Die Materialien richten sich gezielt an Eltern sowie Schülerinnen und Schüler. Sie unterstützen eine sichere und selbstständige Schulwegwahl.
Die Maßnahmen werden priorisiert umgesetzt und kontinuierlich fortgeschrieben. Kurzfristig umsetzbare Verbesserungen werden dabei ebenso berücksichtigt wie längerfristige bauliche Lösungen, die in die laufende Verkehrs und Radverkehrsplanung integriert werden.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Schulwegsicherung wird federführend durch die Stadt Moers koordiniert. In den Planungsprozess eingebunden sind unter anderem Schulen, Fachbereiche der Stadtverwaltung sowie die Polizei. Die enge Abstimmung ermöglicht es, schulische Bedarfe mit verkehrsplanerischen Anforderungen zu verknüpfen und Maßnahmen gezielt umzusetzen.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Ein wesentlicher Bestandteil des Projekts ist die Einbindung von Schulen und Eltern. Hinweise aus der Praxis fließen in die Analyse der Schulwege ein und unterstützen die Identifikation kritischer Stellen. Dadurch wird die Akzeptanz der Maßnahmen erhöht und das Bewusstsein für sichere Schulwege gestärkt.

6. Herausforderungen

Zu den zentralen Herausforderungen zählen die Vielfalt unterschiedlicher Schulstandorte, variierende Verkehrsbelastungen sowie begrenzte finanzielle und personelle Ressourcen. Zudem müssen kurzfristig umsetzbare Maßnahmen mit längerfristigen baulichen Lösungen in Einklang gebracht werden.

Sicherung einer unübersichtlichen Kreuzung durch einen neuen Kreisverkehr, Foto: Stadt Moers



7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Moers begegnet diesen Herausforderungen mit einem priorisierten und standardisierten Vorgehen. Durch einheitliche Bewertungsmaßstäbe lassen sich Schulwege vergleichen und Maßnahmen nachvollziehbar priorisieren. Die Kombination aus kurzfristigen Verbesserungen und langfristiger Integration in die Verkehrsplanung ermöglicht eine schrittweise, aber nachhaltige Umsetzung.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Durch den systematischen Ansatz werden Schulwege transparenter bewertet und gezielt verbessert. Die Maßnahmen erhöhen die Verkehrssicherheit, fördern die selbstständige Mobilität von Kindern und stärken das Vertrauen von Eltern in sichere Schulwege. Gleichzeitig entsteht eine belastbare Grundlage für weitere Investitionen in die Schulwegsicherung.

9. Evaluation / Monitoring

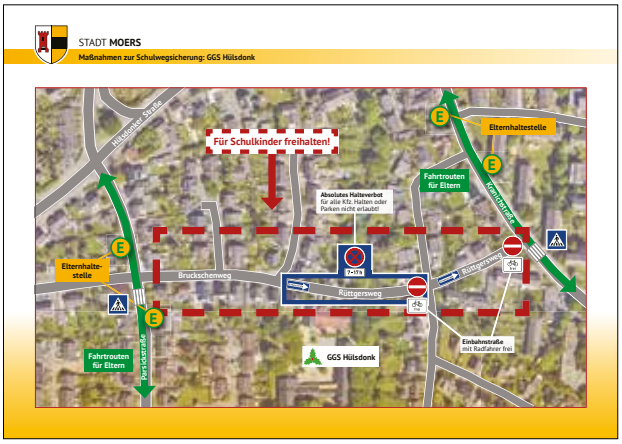
Eine fortlaufende Überprüfung der Schulwegsituation ist vorgesehen. Rückmeldungen aus Schulen und von Eltern fließen in die Weiterentwicklung der Maßnahmen ein. Eine formalisierte externe Evaluation ist nicht ausgewiesen.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Der Ansatz ist gut auf andere Kommunen übertragbar, da er auf klaren Bewertungsstrukturen, Beteiligung der Schulen und schrittweiser Umsetzung basiert. Insbesondere Städte mit vielen Schulstandorten können von einem standardisierten Vorgehen bei der Schulwegsicherung profitieren.

11. Fazit

Die systematische Schulwegsicherung in Moers zeigt, wie Verkehrssicherheit für Kinder nachhaltig verbessert werden kann, wenn Analyse, Beteiligung und Umsetzung konsequent miteinander verknüpft werden. Das Projekt liefert ein praxisnahes Beispiel dafür, wie Schulwegsicherung als dauerhafte kommunale Aufgabe organisiert und weiterentwickelt werden kann.



Informationsflyer für Eltern und Anwohnende, Abbildung: Stadt Moers



Schulwegplan: Übersichtskarte, Abbildung: Kartengrundlage: © Regionalverband Ruhr, CC-BY 4.0 | Fotos: Stadt Moers | Gestaltung: klxm.de

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Stadt Dülmen

Förderung der Mobilität von Mitarbeitenden

1. Anlass / Problemstellung

Die Stadt Dülmen hat erkannt, dass das Mobilitätsverhalten der eigenen Mitarbeitenden einen relevanten Anteil am täglichen Verkehrsaufkommen hat. Arbeitswege und dienstliche Fahrten wurden vielfach mit dem Pkw zurückgelegt. Als Arbeitgeberin wollte die Stadt sowohl ihrer Vorbildfunktion gerecht werden als auch konkrete Beiträge zu Klimaschutz und nachhaltiger Mobilität leisten. Vor diesem Hintergrund wurde die Mobilität der Mitarbeitenden gezielt als Handlungsfeld definiert.

2. Zielsetzung

Ziel des Projektes war es, den Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel bei Arbeitswegen und Dienstgängen der Mitarbeitenden zu erhöhen. Gleichzeitig sollte die Attraktivität der Stadt Dülmen als Arbeitgeberin gestärkt und ein dauerhaft nutzbares Maßnahmenpaket entwickelt werden, das schrittweise ausgebaut werden kann.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Ausgangspunkt bildete eine Mitarbeitendenbefragung, in der Verkehrsmittelwahl, Wegelängen, Gründe für bestehende Routinen sowie Verbesserungsvorschläge erfasst wurden. Diese Analyse diente als Grundlage für die Entwicklung konkreter Maßnahmen.

Auf dieser Basis wurden unter anderem folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Anschaffung von insgesamt 14 Dienstpedelecs inklusive Fahrradtaschen, die an verschiedenen Verwaltungsstandorten für Dienstgänge zur Verfügung stehen,
- Einrichtung gut zugänglicher, gesicherter Fahrradboxen für Diensträder am Verwaltungsstandort Alte Sparkasse,
- Erweiterung und Optimierung von Fahrradabstellanlagen an mehreren Standorten, einschließlich der Tiefgarage am Verwaltungsstandort Overbergpassage mit elektronischem Zugangssystem,

Mitarbeiter mit E-Scooter vor dem Rathaus, Foto: Stadt Dülmen



Allgemeine Informationen

Projektträger	Stadt Dülmen
Ort	Dülmen (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Umfangreiches Maßnahmenpaket zur Förderung nachhaltiger Mobilität der Mitarbeitenden mit Fokus auf Radverkehr, inklusive Diensträder, Infrastruktur und Anreizsysteme.
Kosten (brutto)	169.800 €
Eigenanteil (brutto)	169.800 €
Förderquote	0
Fördermittel-Quelle	keine (kommunale Eigenfinanzierung)
Planungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Realisierung / Umsetzung	☐ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☑ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	seit 2014
Beteiligte Partner	Stadt Dülmen Mitarbeitende der Stadtverwaltung verschiedene Verwaltungsstandorte
Personalaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Abstimmungsaufwand	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch
Netzwirksamkeit	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch

Stadt Dülmen

Förderung der Mobilität von Mitarbeitenden

- Einrichtung von zwei Fahrradkellern an den Gebäuden des Technischen Rathauses mit ausreichenden Fahrradständern, Lademöglichkeiten für Akkus sowie jeweils einer Umkleide mit Dusche,
- Optimierung und Erweiterung der Fahrradabstellanlage am Verwaltungsgebäude Alte Sparkasse für Mitarbeitende sowie Besucherinnen und Besucher der VHS,
- Einrichtung eines gesicherten Fahrradkellers am Rathaus mit separaten Räumen für Dienstpedelecs, Diensträder und private Fahrräder (Zugang über Chip-System),
- Bereitstellung von Luftpumpen an allen Verwaltungsstandorten,
- Einführung eines Radleasing-Angebots, insbesondere für Pedelecs, für alle Mitarbeitenden der Stadt Dülmen.

Die Maßnahmen wurden bewusst standortbezogen umgesetzt, um die konkrete Alltagstauglichkeit für unterschiedliche Arbeitsorte sicherzustellen.

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Die Planung und Umsetzung erfolgte verwaltungsintern unter Federführung der Stadt Dülmen. Eingebunden waren insbesondere die Fachbereiche Stadtentwicklung, Organisation sowie die Stabsstelle Klimaschutz. Der Prozess war langfristig angelegt und wird seit 2014 kontinuierlich weitergeführt.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Mitarbeitenden waren zentrale Akteure des Projekts. Neben der initialen Befragung wurden sie über das Intranet und interne Kommunikationsformate regelmäßig informiert. Zudem erfolgte eine Berichterstattung in politischen Gremien. Externe Akteure spielten eine nachgeordnete Rolle, da der Fokus bewusst auf der Verwaltung als Arbeitgeberin lag.

Mitarbeitende der Stadt Dülmen vor dem Rathaus, Foto: Stadt Dülmen/Teamfoto Marquardt



6. Herausforderungen

Eine zentrale Herausforderung bestand in der Veränderung bestehender Mobilitätsgewohnheiten. Nicht alle Arbeitswege eignen sich gleichermaßen für alternative Verkehrsmittel. Zudem mussten die Maßnahmen für unterschiedliche Beschäftigtengruppen – von Verwaltung über Bauhof bis hin zu Schulen und Kitas – praktikabel sein.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Die Stadt Dülmen setzte auf freiwillige Nutzung statt Verpflichtung. Durch verbesserte Infrastruktur, konkrete Angebote und sichtbare Alternativen konnten Hemmschwellen abgebaut werden. Der modulare Ausbau der Maßnahmen ermöglichte es, Erfahrungen aufzunehmen und Angebote gezielt weiterzuentwickeln.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Durch das Projekt wurde die Mobilität der Mitarbeitenden dauerhaft als Handlungsfeld etabliert. Die Nutzung von Diensträdern und Pedelecs für Dienstgänge wurde erleichtert, und umweltfreundliche Arbeitswege erhielten eine deutlich höhere Sichtbarkeit. Die Stadt Dülmen profilierte sich damit als nachhaltige und moderne Arbeitgeberin.

9. Evaluation / Monitoring

Eine formale quantitative Evaluation stand nicht im Vordergrund. Die Wirkung wurde über Rückmeldungen der Mitarbeitenden sowie die kontinuierliche Nutzung der Angebote bewertet. Der Verlängerungsantrag und die Fortführung des Projektes bestätigen den nachhaltigen Nutzen der umgesetzten Maßnahmen.

10. Übertragbarkeit auf andere Kommunen

Das Beispiel Dülmen zeigt, wie Kommunen durch konkrete, standortbezogene Maßnahmen die Mobilität ihrer Mitarbeitenden nachhaltig beeinflussen können. Besonders gut übertragbar sind die Kombination aus Befragung, Dienstradangeboten, guter Infrastruktur und Radleasing. Das Projekt eignet sich für Verwaltungen jeder Größe.

11. Fazit

Mit dem Projekt zur Mobilität der Mitarbeitende hat die Stadt Dülmen konsequent bei sich selbst angesetzt. Die Vielzahl konkret umgesetzter Maßnahmen zeigt, dass nachhaltige Mobilität im Arbeitsalltag nicht abstrakt bleiben muss, sondern durch geeignete Infrastruktur und attraktive Angebote praktisch erlebbar wird. Das Projekt ist ein überzeugendes Beispiel dafür, wie Kommunen ihre Vorbildrolle aktiv ausfüllen können.



Fahrradkeller im technischen Rathaus, Foto: Stadt Dülmen

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Rhein-Sieg-Kreis

BIKE MONITOR, Nutzung von STADTRADELN-Daten

1. Anlass / Problemstellung

Kreise in Nordrhein Westfalen sind gemäß Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz dafür verantwortlich, ein abgestimmtes Radverkehrsnetz zu entwickeln. In der Praxis fehlen jedoch häufig belastbare Datengrundlagen, insbesondere zur aktuellen Nutzung des Radverkehrs.

Größere Verkehrsuntersuchungen sind aufwendig und kostenintensiv und werden daher selten durchgeführt. In der Folge basieren viele Planungsentscheidungen auf Erfahrungswerten oder vorhandener Infrastruktur. Dies birgt das Risiko, dass Radverkehrsnetze nicht bedarfsgerecht entwickelt werden.

2. Zielsetzung

Ziel des Projekts war es, eine datenbasierte Grundlage für die Planung, Bewertung und Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes zu schaffen.

Dabei sollten insbesondere:

- reale Verkehrsströme sichtbar gemacht,
- Planungsentscheidungen besser begründet und
- der Aufwand für Einzeluntersuchungen reduziert werden.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Kern der Maßnahme ist die Nutzung des digitalen Planungstools BIKE MONITOR, das Daten aus der STADTRADELN-App sowie weiteren Quellen auswertet und visualisiert.

Die Datengrundlage entsteht insbesondere durch:

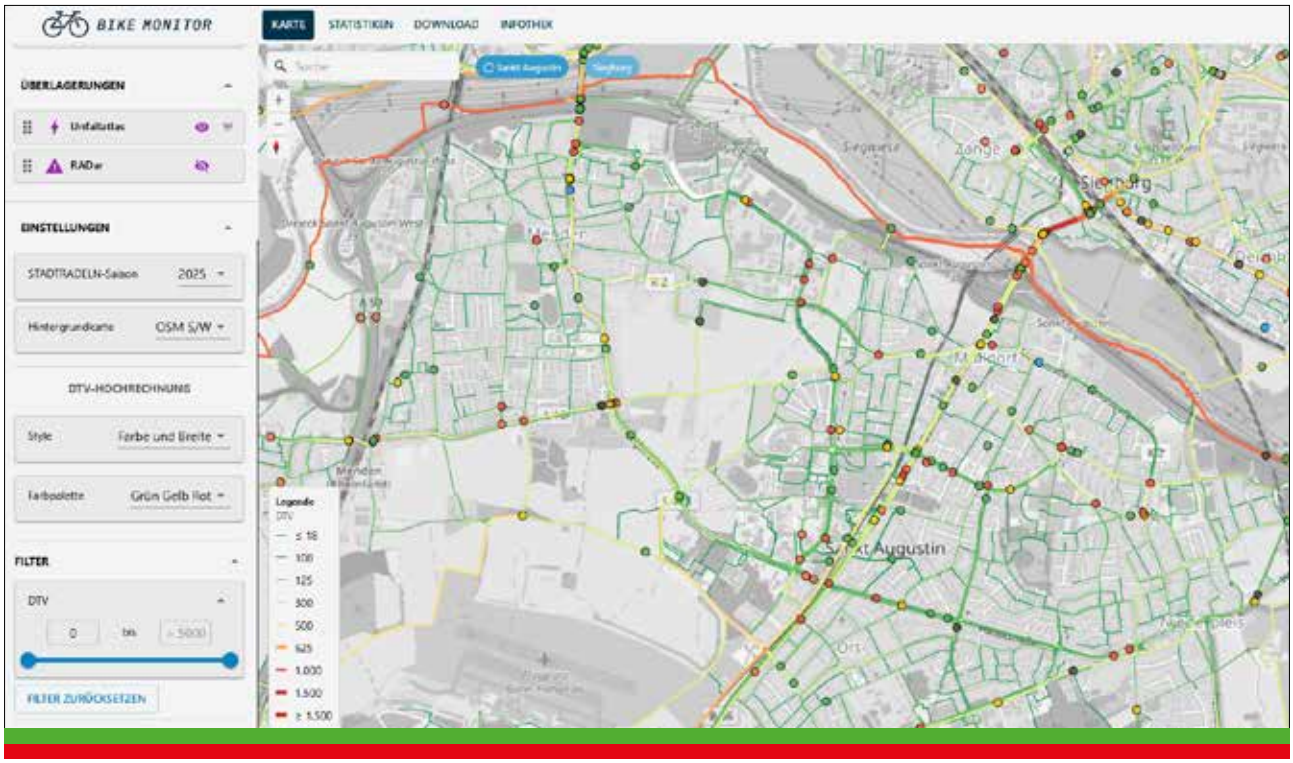
- Trackingdaten von Teilnehmenden am STADTRADELN,
- Daten aus bestehenden Dauerzählstellen,
- ergänzende Informationen wie Unfalldaten.

Im BIKE MONITOR werden diese Daten zu planungsrelevanten Kennwerten aufbereitet, darunter:

- durchschnittliche Verkehrsbelastungen (DTV Rad),
- Geschwindigkeiten und Wartezeiten an Knotenpunkten,
- Quelle-Ziel-Beziehungen im Netz.

Die Anwendung erfolgte im Rhein-Sieg-Kreis zentral für alle kreisangehörigen Kommunen über eine gemeinsame Lizenz.

Screenshot aus dem BIKE MONITOR, Abbildung: Rhein-Sieg-Kreis



Allgemeine Informationen

Projektträger	Rhein-Sieg-Kreis
Ort	Rhein-Sieg-Kreis (NRW)
Maßnahme Kurzbeschreibung	Visualisierung der Ergebnisse vom STADTRADELN und Nutzung als Planungstool.
Kosten (brutto)	12.792,50 € (Jahreslizenz Basispaket [bis 1.000.000 Einwohner])
Eigenanteil (brutto)	12.792,50 €
Förderquote	aktuell 0 %
Fördermittel-Quelle	Früher gab es eine 100-%-Förderung des Bundes, in einigen Bundesländern übernimmt das Verkehrsministerium die Kosten.
Planungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Realisierung / Umsetzung	☑ kurzfristig umsetzbar (bis 12 Monate) ☐ mittelfristig umsetzbar (13 bis 36 Monate) ☐ langfristig umsetzbar (mehr als 36 Monate)
Freigabe / Einsatz ab	–
Beteiligte Partner	kreisangehörige Kommunen, Klima-Bündnis, Vision Velo
Personalaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Abstimmungsaufwand	☑ gering ☐ mittel ☐ hoch
Netzwirksamkeit	☐ gering ☐ mittel ☑ hoch

Rhein-Sieg-Kreis

BIKE MONITOR, Nutzung von STADTRADELN-Daten

4. Planungsprozess / Beteiligte Gremien

Im Rhein Sieg Kreis lagen zwei wesentliche Voraussetzungen vor:

- eine hohe Beteiligung beim STADTRADELN sowie
- ein bestehendes Netz aus Dauerzählstellen.

Vor diesem Hintergrund wurde auf Kreisebene die Entscheidung getroffen, den BIKE MONITOR zentral zu beschaffen und allen Kommunen zur Verfügung zu stellen.
Die Finanzierung stellte eine Herausforderung dar, wurde jedoch bewusst in Kauf genommen, um eine einheitliche Datengrundlage für alle Beteiligten zu schaffen.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit / Stakeholder

Die Datengrundlage basiert wesentlich auf dem freiwilligen Engagement der Bevölkerung beim STADTRADELN. Die Teilnehmenden tragen durch die Nutzung der App zur Datenerhebung bei. Für die Zukunft ist geplant, diese Beteiligung noch gezielter zu fördern, um die Datenbasis weiter zu verbessern.

6. Herausforderungen

Zentrale Herausforderungen liegen in:

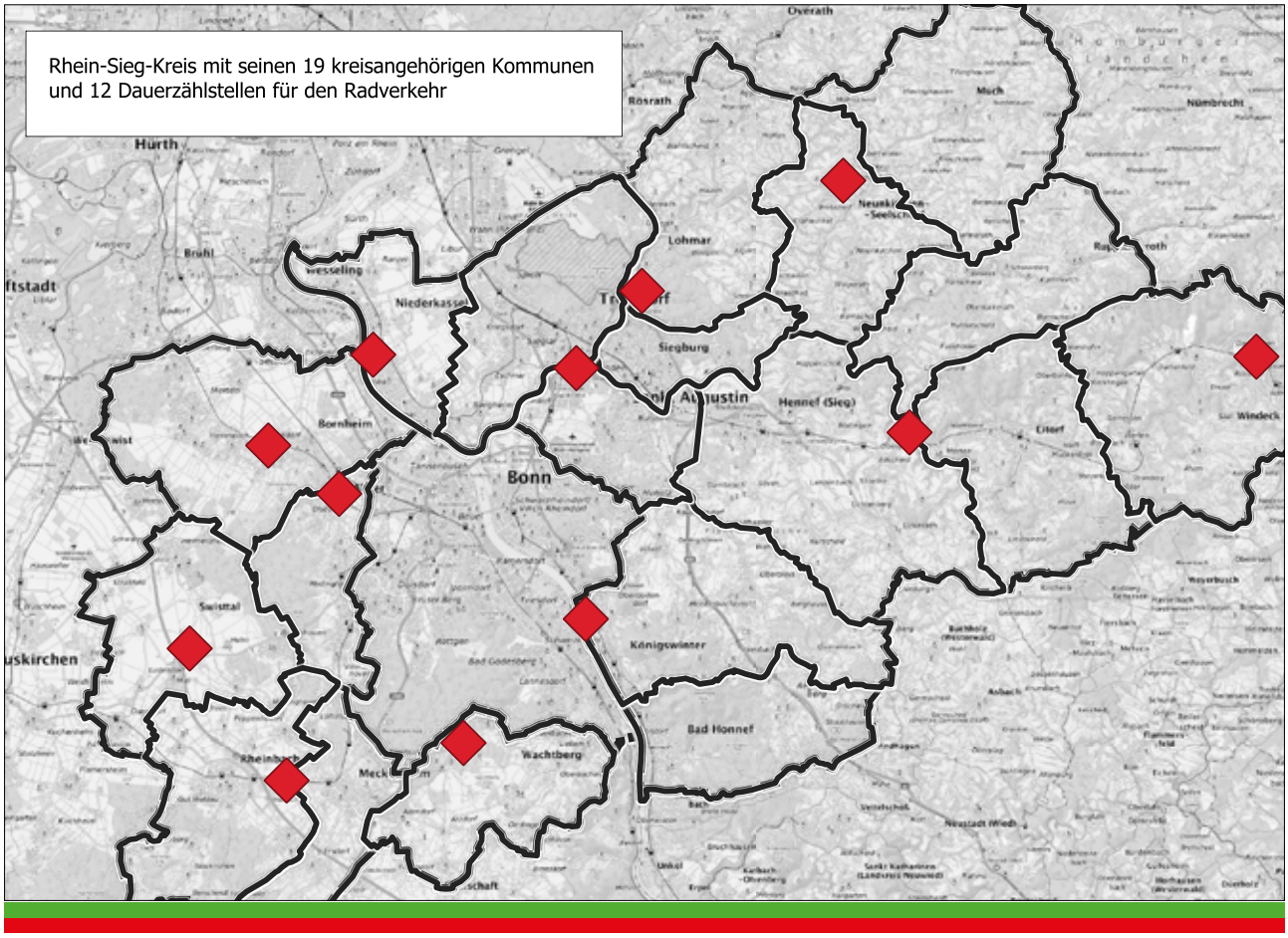
- der Verfügbarkeit und Qualität der Daten,
- der Finanzierung der Lizenz sowie
- der teilweise eingeschränkten Aussagekraft bei sehr geringen Radverkehrsmengen.

Zudem sind einzelne Auswertungen, beispielsweise zu Wartezeiten, noch nicht in allen Fällen vollständig belastbar.

7. Lösungen / Umgang mit Herausforderungen

Der Rhein-Sieg-Kreis setzt auf eine Kombination mehrerer Datenquellen und eine Validierung der Ergebnisse durch Dauerzählstellen.

Im Kreisgebiet liegen zwölf Dauerzählstellen, die für einen Abgleich genutzt werden. Abbildung: Rhein-Sieg-Kreis



Zusätzliche Maßnahmen sind:
- die Nutzung mehrerer Jahrgänge zur Glättung von Ausreißern,
- die Hochrechnung auf DTV-Werte,
- die gemeinsame Nutzung der Daten durch alle Kommunen im Kreis.

Parallel wird die Nutzung der Trackingfunktion weiter aktiv beworben, um die Datenbasis zu verbreitern.

8. Ergebnisse / Wirkung / Nutzen

Mit dem Einsatz des BIKE MONITOR steht erstmals ein umfassendes, flächendeckendes Bild des Radverkehrs im Rhein-Sieg-Kreis zur Verfügung.
Die Daten werden bereits konkret eingesetzt, unter anderem für:
- die Optimierung geplanter Radvorrangrouten,
- Analysen von Wartezeiten an Querungsstellen,
- die Ableitung von Radverkehrsmengen für verkehrsrechtliche Fragestellungen.

Durch die verbesserten Datengrundlagen können künftig Einzeluntersuchungen reduziert oder vermieden werden.

9. Evaluation / Monitoring

Die Daten werden kontinuierlich durch neue STADTRADELN-Kampagnen sowie durch vorhandene Dauerzählstellen ergänzt.
Durch die Nutzung mehrerer Jahrgänge (2020, 2022, 2023, 2024, 2025) entstehen Zeitreihen, die eine stabile Bewertung der Entwicklung ermöglichen.

10. Übertragbarkeit

Der Ansatz ist besonders geeignet für Regionen mit:
- hoher Beteiligung am STADTRADELN,
- vorhandenen Zähldaten und
- dem Bedarf an einer gemeinsamen Datengrundlage.

Alternativ können auch ohne Lizenz vorhandene STADTRADELN-Daten eigenständig verarbeitet und im GIS aufbereitet werden.
Die Maßnahme zeigt, wie durch die Nutzung vorhandener Datenquellen eine kosteneffiziente Grundlage für die Radverkehrsplanung geschaffen werden kann.



Radschnellverbindung im Rhein-Sieg-Kreis, Foto: Gemeinde Alfter

11. Fazit

Der Einsatz des BIKE MONITOR im Rhein-Sieg-Kreis verdeutlicht, wie Daten aus freiwilliger Beteiligung in Kombination mit bestehenden Messsystemen zu einem wertvollen Planungsinstrument weiterentwickelt werden können.
Die Maßnahme schafft eine belastbare Grundlage für Entscheidungen im Radverkehr und zeigt, dass datenbasierte Planung auch ohne klassische Großuntersuchungen möglich ist.

Die vorgestellte Maßnahme ist Teil der Gute-Beispiele-Sammlung der AGFS NRW.

Mehr Informationen dazu gibt es im Campus:

campus.agfs.nrw

Impressum

Auftraggeberin und Herausgeberin

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS NRW)

Geschäftsstelle AGFS NRW
c/o Stadt Krefeld
Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld

Telefon: +49 2151 86 42 83
Mail: info@agfs-nrw.de
www.agfs-nrw.de

@agfsnrw

@AGFS NRW

Stand: September 2026

Redaktion
P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH, Köln
IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Neuss

Mit freundlicher Unterstützung

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