

nahmobil

No.25 – JULI 2025



Konfektionsgröße oder Maßanzug?

Orientierungs- und Grenzwerte
in der Verkehrsplanung

Seite 40



Die AGFS-Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“

Veränderung sichtbar machen –
mit kleinen Schritten

Seite 28



Farbenfroh und fahrradfreundlich

RVR eröffnet neuen Fahrradrastplatz
an der Erzbahntrasse

Seite 69



Smarte Verkehrsplanung: Wie KI und Digitalisierung die Mobilitätswende verändern



Ab Seite 8

Infrastruktur, die verbindet!

Der neue Leitfaden für ein selbstbestimmtes Leben im Alter



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

das Jahr 2025 hat vielversprechend begonnen. Die AGFS NRW entwickelt ihre Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“ immer weiter und der Leitfaden Sofortmaßnahmen hat seine erste umfangreiche Fortschreibung erhalten. Parallel – und darauf sind wir besonders stolz – hat der Landtag NRW einen Antrag zum Schließen von Lücken im Radverkehrsnetz durch schnell umsetzbare Maßnahmen gefasst, der sich auch konkret auf „einfach x einfach“ bezieht.

Das heißt: Jetzt ist die Zeit, um die Umsetzung sicherer Hauptrad- und Hauptfußverkehrsnetze voranzutreiben. Dafür bietet „einfach x einfach“ den praxisnahen Rahmen – von der Strategie bis zur konkreten Umsetzung. Im Zentrum steht ein klarer Gedanke: Hindernisse pragmatisch überwinden, Prozesse beschleunigen und dadurch schnell sichtbare Verbesserungen für die Verkehrssicherheit und die Nahmobilität schaffen.

Ein weiterer Erfolg ist: Anfang April fand die konstituierende Sitzung der AGFK Deutschland statt. Das neue bundesweite Netzwerk, in dem auch die AGFS NRW Mitglied ist, verfolgt das Ziel, die Vernetzung der Arbeitsgemeinschaften aller Bundesländer zu stärken. Direkt im April hat es offiziell seine Arbeit aufgenommen. Erste wichtige Auftritte erfolgten bereits auf der Hauptversammlung des Deutschen Städtetages in Hannover und beim Nationalen Radverkehrskongress in Berlin.

Ein Instrument, das die Umsetzung nahmobilitätsfreundlicher Infrastruktur weiter beschleunigen kann, ist der Einsatz künstlicher Intelligenz und digitaler Werkzeuge. Richtig angewendet, ermöglichen sie eine deutliche Effizienzsteigerung in wiederkehrenden Prozessen und entlasten zugleich wertvolle Personalressourcen.

Im Schwerpunkt dieser Ausgabe der nahmobil beleuchten wir deshalb verschiedene Anwendungsmöglichkeiten digitaler Technologien – und werfen vor allem einen Blick auf die Chancen und auch die Herausforderungen, die mit ihnen verbunden sind.

Viel Spaß beim Lesen

Ihre



Dipl.-Ing. Christine Fuchs

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



Inhalt

SCHWERPUNKTTHEMA

- 8 Wie KI die Verkehrsplanung verändert
- 12 Was KI in der Verkehrsplanung leisten darf – und was nicht
- 13 Digitale Daten für die Radverkehrsplanung
- 14 AGFK MV stellt Werkzeugkasten für Rad- und Nahmobilitätskonzepte zur Verfügung
- 15 KI-Zählgerät der AGFS NRW
- 16 Smarte Lösungen für eine nachhaltige Zukunft in Aachen
- 18 Smart-City-Apps – Möglichkeiten und Lösungen
- 18 Schlaue Technik macht „Bettelampel“ überflüssig
- 20 Digitaler Zwilling optimiert Radwege in Dortmund
- 21 Verkehrssteuerung mit KI: Leipzig und Landau in der Pfalz werden Modellstädte
- 22 Digitalisierung, und KI für die Mobilitätswende
Zahlen – Daten – Fakten

INTERVIEW

- 24 Neue Wege gehen: Künstliche Intelligenz in der Verkehrsplanung



**Fangen sie an.
KI ist gekommen,
um zu bleiben.**

*Monika Löber, stellvertretende
Geschäftsführerin bei der
Kompetenzplattform KI.NRW*

UMSETZUNGSINITIATIVE

- 28 Die AGFS-Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“
- 32 AGFS NRW aktualisiert Leitfaden Sofortmaßnahmen
Titelthema

AUS DER AGFS

- 33 „Auf den Punkt: Neue Wege, klare Regeln“
- 34 Die AGFS NRW wächst weiter
- 34 Glückliche Gewinner beim 25. Jubiläum
- 36 Neue Module begeistern
- 37 Bundesweites Netzwerk für Fuß- und Radverkehr geht an den Start
- 38 Mit Nahmobilität zur altersgerechten Kommune
- 39 Die AGFS-Fachtagung 2025:
„Wege schaffen – Wege gehen“

PLANUNGSTECHNISCHE FRAGESTELLUNGEN

- 40 Orientierungs- und Grenzwerte in der Verkehrsplanung: Konfektionsgröße oder Maßanzug?
Titelthema

FUSSVERKEHR

- 42 Bundesweiter Monitor Fußverkehr 2024
- 44 Zwölf NRW-Kommunen machen den Fußverkehrs-Check 2025
- 45 Fußverkehrspreis 2025:
In diesen Städten geht man besser
- 46 Neue Beauftragte für den Fußverkehr in Köln
- 46 Themenkarte zeigt Projekte zur Fußverkehrsförderung

INFRASTRUKTUR

- 47 Bochum setzt auf Schwammstadt-Prinzip
- 48 Einzelhandel profitiert von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung
- 48 Neuigkeiten aus Köln
- 52 Viel Komfort für den Radverkehr
- 53 Ergebnisse zum Testfeld Lastring
- 54 Mönchengladbach legt Beschwerde gegen Rückbau der Protected Bike Lane ein
- 54 Ausbau des Düsseldorfer Radhauptnetzes geht voran
- 57 Erstmals flächendeckend roter Asphalt auf Düsseldorfer Fahrradstraße

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 58 Dülmens Weg zur Klimaneutralität bis 2035
- 59 Stadt Coesfeld erhält Gold-Zertifikat als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“
- 59 mCAST – Der Innovationspodcast
- 60 Emil und der Klimaschutz
- 62 Ladepäuschen im Kreis Unna
- 62 Erfolgreicher Test: Geldern führt temporäre Schulstraßen ein
- 63 Stadt Essen erweitert umweltfreundlichen Mobilitätsmix
- 64 Blickkontakt kann Leben retten!

KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 65 Neue Impulse für die Zukunft des Radverkehrs
- 66 „meinSigggi“ – fünf Jahre in Bewegung
- 67 Stadt Aachen tritt NRW-Netzwerk #sicherimStraßenverkehr bei
- 68 Beratungsangebot Betriebliches Mobilitätsmanagement im Kreis Viersen

TOURISMUS

- 69 RVR nimmt neuen Fahrrad-Rastplatz an der Erzbahntrasse in Gelsenkirchen in Betrieb

Titelthema

UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 70 Warum das Fahrrad zum Symbol für eine lebenswerte Zukunft wird
- 71 Schwalbe erhält CSR-Preis der Bundesregierung
- 72 Fahrradbranche robust in herausfordernden Zeiten
- 73 Radverkehr und Fahrradwirtschaft stärken!

TERMINE

BEST PRACTICE



Jedes sechste Todesopfer im Straßenverkehr war 2024 mit dem Fahrrad unterwegs

Im Jahr 2024 starben laut Unfallstatistik des Statistischen Bundesamtes 441 Radfahrende (davon 192 E-Bike-Fahrende) im Straßenverkehr. Vor allem ältere Menschen und E-Bike-Fahrer sind häufig unter den Unfallopfern. Im Zehnjahresvergleich entwickelt sich die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Radfahrenden gegenläufig zur Gesamtstatistik: 2024 kamen 18,3% weniger Menschen im Straßenverkehr ums Leben als vor zehn Jahren – die Zahl der getöteten Radfahrenden stieg hingegen um 11,4%.

Bei mehr als zwei Dritteln der Fahrradunfälle mit Personenschaden waren andere Verkehrsteilnehmende beteiligt, am häufigsten Pkw-Fahrende: 70,7% der 92.882 Fahrradunfälle mit Personenschaden waren Kollisionen mit Pkw, wobei die Pkw-Fahrenden in 75,3% der Fälle die Hauptschuld trugen, so das Statistische Bundesamt. Vor allem ältere Menschen sind einem hohen Risiko ausgesetzt. 63,5% der tödlich verletzten Radfahrenden waren 65 Jahre oder älter.

Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Radfahrende

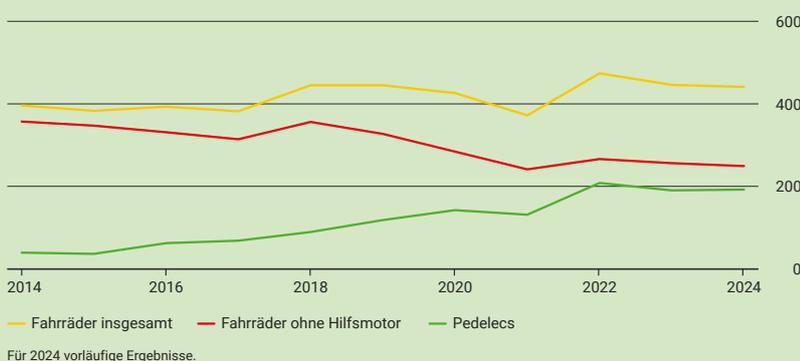


Abbildung: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025



www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/04/PD25_N020_461.html

Anreize für nachhaltiges Mobilitätsverhalten

Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, sind neben Innovationen, Maßnahmen und Infrastruktur auch Verhaltensänderungen erforderlich. Das neue Factsheet des Umweltbundesamtes stellt insgesamt zwölf erfolgreiche nationale und internationale Beispiele für Anreize zur Änderung des Mobilitätsverhaltens vor. Es wird zwischen finanziellen, immateriellen und spielerischen Anreizen unterschieden. Die untersuchten Projekte unterscheiden sich stark hinsichtlich der eingesetzten Anreizformen, der geförderten Verkehrsmittel und des Einsatzortes. Dennoch lassen sich einige allgemeine Erkenntnisse über den Einsatz von Anreizmaßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität ableiten.

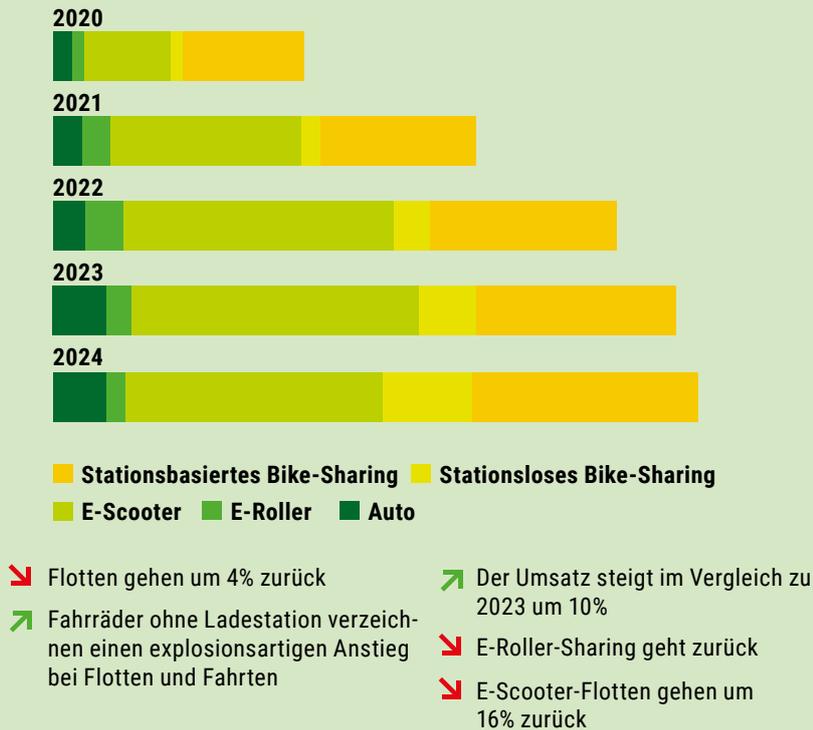


www.umweltbundesamt.de/publikationen/anreize-fuer-nachhaltiges-mobilitaetsverhalten



Shared Mobility auf dem europäischen Markt

Quelle: Fluctuo, 2024



Mehr Städte heben Parkgebühren an

Nach Angaben der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH) sind die Parkgebühren für Anwohnende in den vergangenen drei Jahren in 41 deutschen Städten gestiegen. Am teuersten ist das Anwohnerparken demnach in Bonn mit 360 Euro im Jahr, am günstigsten in Berlin mit 10,20 Euro. Die DUH kritisiert, dass die Parkgebühren in vielen Städten zu niedrig sind. 66 Städte verlangen nur 31 Euro oder weniger im Jahr. Sie fordert mindestens 360 Euro pro Jahr für Anwohnerparkausweise sowie zusätzlich höhere Gebühren für SUVs und andere besonders große Fahrzeuge. Die DUH sieht in höheren Parkgebühren einen notwendigen Schritt für die Mobilitätswende und eine gerechtere Verteilung des ohnehin knappen öffentlichen Raums. Die daraus gewonnen Einnahmen sollen in den Ausbau von Bus und Bahn sowie Rad- und Gehwegen fließen. Als gutes Beispiel nennt die DUH die Stadt Koblenz, die eine nach Fahrzeuggröße linear ansteigende Gebühr eingeführt hat. Neben Bonn erheben die Städte Tübingen (240–300 Euro) und Münster (260 Euro) die höchsten Anwohnerparkgebühren. Für die Erhebung wurden die Gebühren in 107 Städten abgefragt.

Shared Mobility in Europa wächst auf 640 Mio. Fahrten

Der aktuelle European Shared Mobility Index von Fluctuo zeigt: London und Paris werden zu Hauptakteuren bei der rasanten Verbreitung von Bike-sharing in Europa. Der Bericht verzeichnet für das Jahr 2024 rund 640 Mio. Fahrten mit Shared Mobility. Trotz eines Rückgangs der Gesamtflottengröße um 4% stieg die Gesamtzahl der Fahrgäste im Vergleich zu 2023 um 5%, da Bike-sharing immer beliebter wird und Carsharing in urbane Mobilitätsstrategien integriert wird. London und Paris geben beim Bike-sharing den Ton an – jede dritte Fahrt mit Bike-Sharing fand in diesen beiden Städten statt. Allein London verzeichnete im Jahr 2024 28 Mio. Fahrradfahrten mit stationslosen Bike-Sharing, was einem Drittel aller

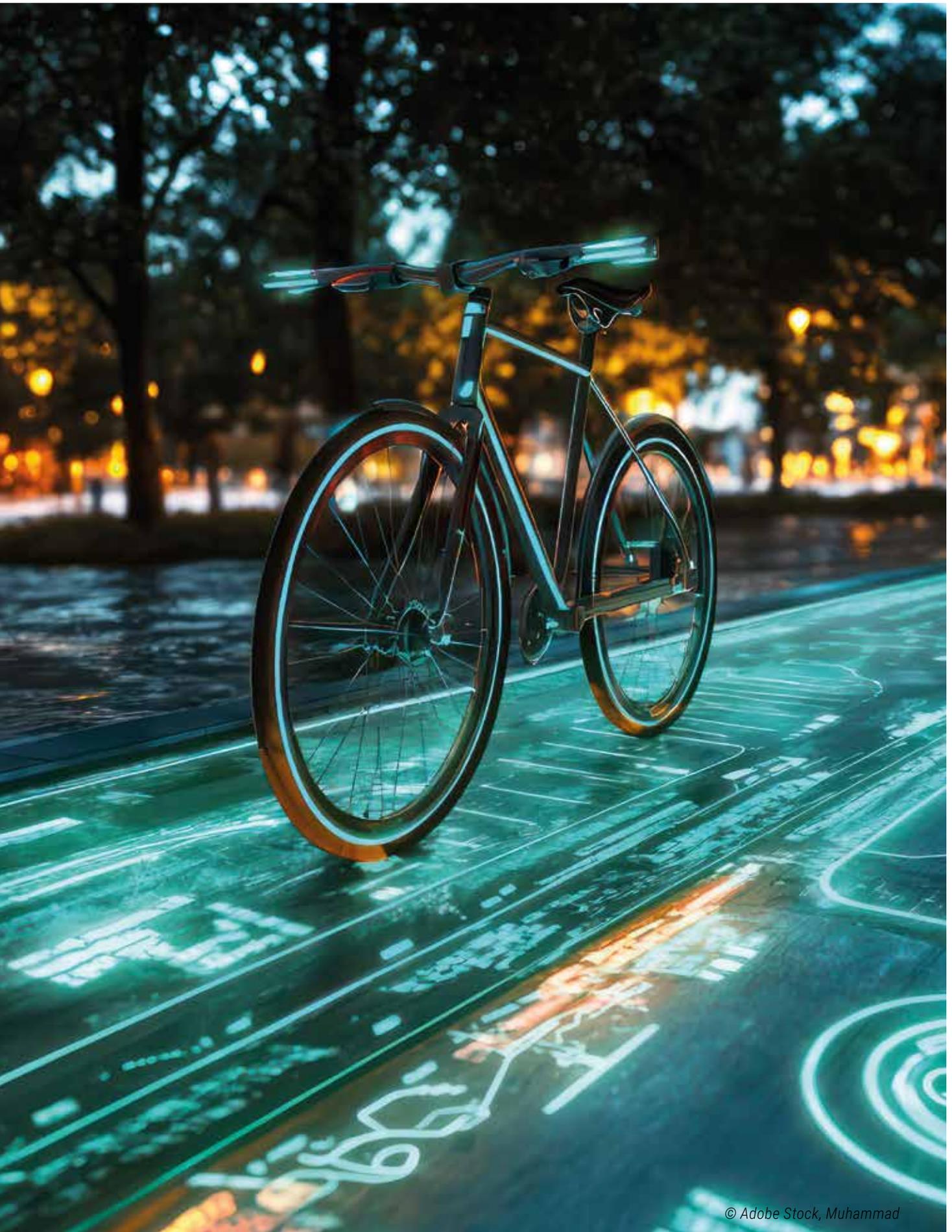
Fahrten in Europa entspricht. Auch das stationsbasierte Bikesharing verzeichnet ein starkes Wachstum: Der Pariser Dienst Vélib bleibt mit fast 50 Mio. Fahrten im Jahr 2024 das größte Bikesharingsystem Europas. Die deutsche Hauptstadt Berlin fördert die Nutzung von Rollern und Carsharing und bleibt insgesamt der größte Markt für Shared Mobility in Europa.



https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/shared-mobility-trips-europe-rose-640-million-2024-according-new-report-2025-04-03_en



<https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/neue-abfrage-der-deutschen-umwelthilfe-zu-anwohnerparkausweisen-immer-mehr-staedte-erheben-hoehere-pa/>



© Adobe Stock, Muhammad

Der Weg zur smarten Stadt:

Wie KI die Verkehrsplanung verändert

Der Mensch ist bemerkenswert anpassungsfähig. Große Umbrüche haben in der Menschheitsgeschichte immer wieder bestehende Strukturen erschüttert – und gleichzeitig Innovationen und Veränderungen angestoßen. Gerade Krisen schaffen oft den nötigen gesellschaftlichen Druck, um Neues möglich zu machen. 2020 etwa führte die Pandemie zu einem plötzlichen Digitalisierungsschub – auch in der Verwaltung. Heute stehen Kommunen erneut unter Handlungsdruck: Fachkräftemangel, leere Kassen und die Klimakrise verlangen nach neuen Lösungen. Digitalisierung und künstliche Intelligenz (KI) können dabei helfen, Verwaltungsprozesse zu entlasten und die Mobilitätswende aktiv zu gestalten. Die Frage ist nicht mehr, ob wir KI nutzen – sondern wie wir sie verantwortungsvoll einsetzen.

Die Zukunft ist schon längst da

Ende 2022 hat ChatGPT einen regelrechten Hype ausgelöst – und KI für die breite Masse greifbar gemacht. Dabei ist KI keine völlig neue Erfindung: Schon seit den 1950er-Jahren wird daran geforscht und entwickelt, und in vielen Bereichen ist sie längst im Einsatz – auch in der kommunalen Verwaltung. Eine der frühesten und bekanntesten Anwendungen ist der Spamfilter, der bereits seit 1997 zuverlässig unerwünschte E-Mails aus dem Posteingang sortiert – ob im privaten Postfach oder im Rathaus.

Doch KI kann deutlich mehr: Analyse- und Prognoseverfahren unterstützen etwa die Instandhaltung der kommunalen

Infrastruktur oder helfen dabei, Verwaltungsvorgänge effizient zu steuern, indem sie Aufgaben intelligent den zuständigen Stellen zuordnen. Die Technik wirkt oft unsichtbar – doch sie ist längst Teil des Alltags geworden.

Digitalisierung, Algorithmen und KI

Digitalisierung und KI werden häufig synonym verwendet. Digitalisierung meint aber den allgemeinen Vorgang, bei dem analoge Prozesse in digitale umgewandelt werden – ob Informationen, Arbeitsabläufe oder Kommunikation. Wenn also Online-Umfragen Papierfragebögen für die Bürgerbeteiligung ersetzen oder für eine Radverkehrszählung nicht mehr Menschen, sondern Sensoren eingesetzt werden. Die dadurch erfassten digitalen Daten sind die Voraussetzung für Künstliche Intelligenz.

KI ist ein Teilbereich der Digitalisierung und umfasst Systeme, die selbstständig „denken“, lernen oder Entscheidungen treffen können. Zum Beispiel wenn ein System aus den digitalen Verkehrsdaten selbstständig erkennt, wo Radwege benötigt werden. Aber: Nicht alles, was wie Intelligenz aussieht, ist schon KI. Viele Systeme nutzen klassische Algorithmen – nur wenn ein System aus Daten lernt und sich anpasst, sprechen wir von (schwacher) künstlicher Intelligenz. Ein Algorithmus hingegen folgt festen Regeln und Grenzwerten, die von Menschen vorgegeben werden: „Wenn auf Strecke X > 1000 Fahrten/Monat → als Hauptachse markieren.“ Die KI lernt aus Mustern selbst, welche Eigenschaften zu welcher Entscheidung

Anwendung	Algorithmus (klassisch)	KI (lernend, adaptiv)
Radverkehrszählung	Zählsensor und feste Zähllogik	KI erkennt aus Zählmustern saisonale Veränderungen
Ampelschaltung	Feste Phasensteuerung nach Uhrzeit	KI passt Ampelphasen an Fußgängerströme in Echtzeit an
Bürgerfeedback auswerten	Keyword-Suche in Excel	KI erkennt Themen, Stimmungen, Vorschläge in Freitexten
Planung neuer Radwege	Manuell, basierend auf Karten und Zählpunkten	KI identifiziert Lücken im Netz aus Bewegungs- und Unfalldaten

Digitale Anwendungen oder KI? So können die verschiedenen Anwendungen in der Verkehrsplanung eingesetzt werden. – Eigene Darstellung basierend auf einer Antwort von ChatGPT (OpenAI, 2025)

führen: „Strecken mit mehr als 800 Fahrten, gut beleuchtet, aber < 2 m breit → trotzdem oft genutzt → ins Netz aufnehmen.“

Von Tabellen zu Texten: Wie KI heute lernt

Die Grundlage digitaler Anwendungen – und auch vieler sogenannter schwacher KI-Systeme, die heute bereits vielfach verwendet werden – sind strukturierte, maschinenlesbare Daten wie etwa Tabellen. Anders verhält es sich bei sogenannten GPTs (Generative Pre-trained Transformers): Diese Systeme können auch unstrukturierte Daten wie Fotos, Videos oder Fließtexte analysieren – und daraus z.B. neue Texte generieren oder Bilder erzeugen. GPTs basieren auf einem Deep-Learning-Modell, das speziell für die Verarbeitung von Sprache trainiert wurde. Dabei wird das System mit riesigen Mengen an Textdaten „gefüttert“ und lernt so, Muster, Bedeutungen und Zusammenhänge in Sprache zu erkennen. Ihr Wissen ist dabei auf einen festen Stand trainiert (z.B. 2023 oder 2024) – sie lernen also nicht kontinuierlich weiter wie ein Mensch, sondern arbeiten auf Basis des gelernten Trainingswissens.

Daten, Daten, Daten

Ob bei der Digitalisierung von Mobilitätsangeboten oder beim Einsatz künstlicher Intelligenz: Ohne Daten geht es nicht. Digitale Anwendungen wie Zählsensoren, Bürger-Apps oder GIS-Systeme erzeugen laufend neue Daten – doch erst KI kann diese in komplexe Zusammenhänge bringen, daraus Prognosen ableiten oder Handlungsempfehlungen generieren. Dafür braucht es jedoch eine verlässliche, maschinenlesbare und zugängliche Datenbasis – und genau hier liegt die größte strukturelle Hürde.

In Deutschland – und insbesondere in NRW – ist die Datenlandschaft zersplittert, heterogen und rechtlich stark reguliert. Datenschutzvorgaben, föderale Zuständigkeiten und fehlende Standards bei der Datenerhebung führen bislang dazu, dass Daten oft systemübergreifend nutzbar oder für weitere Analysen verwendbar sind. Gerade kleinere und mittlere Kommunen stehen hier unter erheblichem Druck, denn ihnen fehlen häufig personelle und technische Ressourcen, um eigene Datenstrategien zu entwickeln.

Föderale IT-Infrastruktur – ein digitales Fundament für alle

Laut dem Zukunftsradar 2024 des Deutschen Städte- und Gemeindebunds (DStGB) wünschen sich 94% der befragten Kommunen eine verbindliche, föderale IT-Infrastruktur

mit einheitlichen Schnittstellen und zentralen Basisdiensten – also genau das Fundament, das nicht nur die Digitalisierung beschleunigen, sondern auch den sinnvollen Einsatz von KI überhaupt erst ermöglichen würde.

Keine Angst vor der KI

Die rasante Entwicklung künstlicher Intelligenz löst bei vielen Beschäftigten die Sorge aus, durch Maschinen ersetzt zu werden. Doch noch kann KI längst nicht alles, was Menschen leisten. Die bisher verfügbaren Anwendungen übernehmen vor allem klar definierte, repetitive Aufgaben – und unterstützen bei Routinetätigkeiten. Umso wichtiger ist eine offene Kommunikation in der Verwaltung und die frühzeitige Einbindung aller Teams. KI ist eines von vielen Werkzeugen, um mit der steigenden regulatorischen Komplexität, der zunehmenden Arbeitsverdichtung und dem Fachkräftemangel Schritt zu halten.

Wer nicht mit der Zeit geht, wird von ihr überholt

Wie jede technische Revolution verändert auch KI den Arbeitsmarkt grundlegend. Laut einer aktuellen McKinsey-Studie könnten durch generative KI bis 2030 bis zu 12 Mio. Beschäftigte in Deutschland signifikant neue Aufgaben übernehmen oder beruflich umsteigen müssen – vor allem in Bereichen mit hoher Wiederholungsrate oder stark standardisierten Tätigkeiten. Gleichzeitig steigt die Bedeutung von kognitiven, sozialen und kreativen Fähigkeiten – besonders in wissensintensiven und führenden Positionen.¹

Gerade für Kommunen mit knappen Haushalten und begrenzten personellen Ressourcen können Digitalisierung und KI eine echte Entlastung darstellen. Statt Daten manuell auszuwerten oder jeden Planungsschritt selbst zu stemmen, können digitale Werkzeuge zukünftig viele Aufgaben schneller, transparenter und effizienter erledigen. Intelligente Systeme unterstützen Planungssämter etwa dabei, Verkehrsströme zu analysieren, Potenziale für den Radverkehr zu identifizieren oder Bürgerfeedback automatisiert auszuwerten – ohne dass dafür ein KI-Studium nötig wäre.

Mit Blick auf den zunehmenden Fachkräftemangel wird der Einsatz solcher Technologien zur Notwendigkeit: Bereits heute fehlen vielerorts qualifizierte Fachkräfte, bis 2030 droht ein zusätzlicher Engpass von über einer Million Beschäftigten allein in öffentlichen Verwaltungen.² Schon heute zeigen erste Pilotprojekte, dass KI z.B. in der Verkehrsplanung wiederkehrende Aufgaben automatisieren,



© Adobe Stock, N Joy Art

Simulationen beschleunigen und Planungsteams gezielt unterstützen kann – mit dem Ziel, gute Entscheidungen nicht zu ersetzen, sondern sie besser und fundierter zu machen.

Wichtig ist: Die Hoheit bleibt bei den Menschen. KI liefert Vorschläge – die Entscheidung trifft nach wie vor die Kommune. So wird KI nicht zum Selbstzweck, sondern zum praktischen Werkzeug, das die kommunale Mobilitätswende effizient und zukunftsfähig begleitet.

Zwischen Science-Fiction und Realität: Wie weit ist KI wirklich?

Ob und wann eine sogenannte starke, selbstdenkende KI – also eine, die wie ein Mensch flexibel lernt, denkt und handelt – Wirklichkeit wird, ist derzeit offen. Expertenschätzungen reichen von „in wenigen Jahren“ bis „nicht in diesem Jahrhundert“. Für Kommunen ist das aber keine akute Frage. Viel relevanter ist: Schon heute übernehmen spezialisierte KI-Systeme komplexe Aufgaben – von der Verkehrsdatenauswertung bis zur Entscheidungsunterstützung. Sollte eines Tages tatsächlich eine allgemeine, selbstlernende KI entwickelt werden, wären rechtliche, ethische und gesellschaftliche Leitplanken unabdingbar:

Wer haftet bei Fehlentscheidungen? Wie bleibt der Mensch in der Kontrolle? Und wie verhindern wir Diskriminierung durch automatisierte Entscheidungen? Diese Fragen werden bereits heute diskutiert – auch mit Blick auf die Entwicklung kommunaler KI-Leitlinien. Die EU arbeitet mit dem KI-Gesetz („AI Act“) an einem rechtlichen Rahmen, der sicherstellen soll, dass auch hoch entwickelte KI-Systeme transparent, nachvollziehbar und menschenzentriert bleiben – insbesondere im öffentlichen Raum.

Julia Groth/Redaktion nahmobil

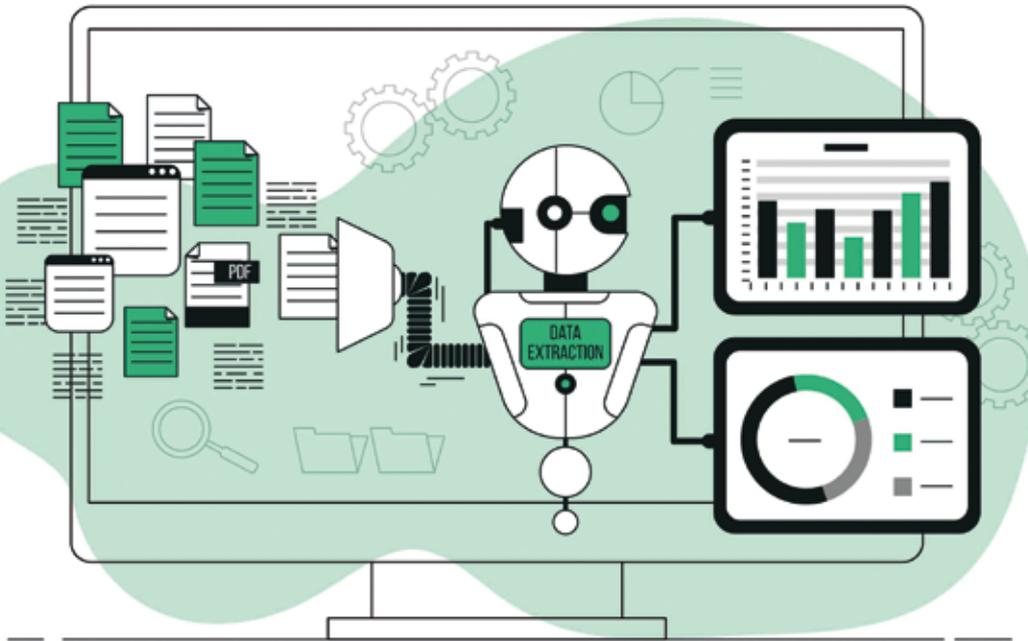
¹ McKinsey (2024): KI beschleunigt Umbrüche am Arbeitsmarkt: Produktivitätsschub von 3% möglich – KI beschleunigt Umbrüche am Arbeitsmarkt: Produktivitätsschub von 3% möglich | McKinsey
² PWC (2022): Fachkräftemangel im Öffentlichen Sektor – <https://www.pwc.de/de/branchen-und-markte/oeffentlicher-sektor/pwc-fachkraeftemangel-im-oeffentlichen-sektor.pdf> (letzter Abruf am 11.06.2025)

Prognos (2024): Potenzialindex Deutschland: Mit Digitalisierung gegen den Fachkräftemangel (Potenzialindex Deutschland: Mit Digitalisierung gegen den Fachkräftemangel | Prognos)

BMDV (2024): Digitalisierung kommunaler Verkehrsprojekte (BMDV – Förderprogramm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ für nachhaltige Mobilitätslösungen in ländlichen und städtischen Räumen)

Zwischen Datenmacht und Gemeinwohl

Was KI in der Verkehrsplanung leisten darf – und was nicht



Wer trifft die Entscheidung – Mensch oder Maschine?

KI kann Handlungsempfehlungen geben, doch sie bleibt ein Werkzeug. Entscheidungen – etwa zur Umgestaltung von Straßenräumen – müssen für Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbar bleiben. Intransparente „Black Box“-Modelle gefährden das Vertrauen. Erklärbare Systeme („Explainable AI“) und der Mensch als letzte Entscheidungsinstanz sind deshalb unverzichtbar.

Gleichbehandlung und Teilhabe

Ein weiteres Risiko liegt in der ungleichen Datenverfügbarkeit.

Wenn etwa ländliche Räume schlechter digital erfasst sind als urbane Zentren, droht eine Verzerrung. KI könnte dann Entscheidungen treffen, die bestimmte Gruppen benachteiligen – ohne böse Absicht, aber mit realen Folgen. Auch deshalb braucht es regelmäßige Prüfungen auf Fairness und einen kritischen Umgang mit den Datengrundlagen.

Haftung bleibt menschlich

Wer haftet, wenn eine KI-gestützte Verkehrsprognose zu einem Schaden führt? Noch ist diese Frage nicht eindeutig geregelt. Der geplante „AI Act“ der EU soll hier Klarheit schaffen – vor allem für sogenannte Hochrisiko-Anwendungen. Bis dahin gilt: Verantwortung lässt sich nicht an Systeme delegieren. Sie bleibt bei den Menschen, die sie einsetzen.

Kommunikation schafft Akzeptanz

Je stärker digitale Analyseverfahren und KI-gestützte Auswertungen zur Grundlage kommunaler Entscheidungen werden, desto wichtiger wird der Dialog mit der Öffentlichkeit. Transparente Prozesse, offene Datenplattformen und Beteiligungsformate helfen, Ängste abzubauen und die Potenziale digitaler Planung erlebbar zu machen.

Julia Groth/Redaktion nahmobil

Digitale Daten und erste KI-Anwendungen finden zunehmend ihren Weg in die Verkehrsplanung. Sie helfen dabei, Mobilitätsmuster zu analysieren, Engpässe zu erkennen und Infrastruktur zielgerichteter zu gestalten. Doch je stärker datenbasierte Systeme – von klassischen Algorithmen bis hin zu lernenden KI-Anwendungen – in kommunale Entscheidungsprozesse eingebunden werden, desto drängender werden rechtliche und ethische Fragen.

Datenschutz ist Pflicht, nicht Kür

KI lebt von Daten – oft in Echtzeit und in großem Umfang. In der Verkehrsplanung stammen diese etwa aus Mobilfunkdaten, GPS-Signalen oder Sensoren im öffentlichen Raum. Aus diesen Daten dürfen sich keine Rückschlüsse auf individuelle Bewegungsprofile ziehen lassen. Die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) macht hier klare Vorgaben: Nur anonymisierte oder pseudonymisierte Daten dürfen ohne Zustimmung verarbeitet werden. Portale wie z.B. Posmo, Bike Citizens, Radverkehr in Deutschland oder der Mobility Data Space bieten Kommunen faire und sichere Datenquellen.

Digitale Daten für die Radverkehrsplanung

Chancen und Herausforderungen

Nutzergenerierte Daten eröffnen der Radverkehrsplanung neue Wege: Sie ermöglichen eine präzisere und flächendeckende Erfassung der tatsächlich gefahrenen Strecken der Radfahrenden und können so helfen, die Netzplanung auf die Nutzer:innen auszurichten, Schwächen im Netz zu identifizieren und zielgerichtet Maßnahmen abzuleiten. Darüber hinaus bieten sie die Grundlage für digitale Planungsanwendungen, wie sie aktuell beispielsweise im Projekt DigiRad entwickelt werden. Richtig eingesetzt, können Sie den bestehenden Werkzeugkasten kommunaler Planung sinnvoll ergänzen.

Warum nutzergenerierte Daten so wertvoll sind

Der besondere Mehrwert nutzergenerierter Daten liegt in ihrer Realitätstreue. Sie spiegeln das tatsächliche Nutzungsverhalten der Radfahrenden wider – weit über das hinaus, was punktuelle Erhebungen oder Schätzungen liefern können. Und nicht zuletzt stärken sie die Mitgestaltung: Wer Daten liefert, gestaltet seine Stadt indirekt mit – das erhöht die Identifikation mit den Maßnahmen und fördert Vertrauen in die Planungsprozesse.

Digitale Werkzeuge für die Radverkehrsplanung

Communitys: Datenspenden für klimafreundliche Städte

Die Datengenossenschaft **Posmo** sammelt und verwaltet Mobilitätsdaten ihrer Mitglieder, um sie für Forschung und Entwicklung, Planung und Politikgestaltung zugänglich zu machen. Über die Posmo Project App können Nutzer:innen ihre Bewegungsdaten erfassen. Egal ob zu Fuß, mit dem Rad, dem Bus oder dem Auto: Eine künstliche Intelligenz erkennt automatisch das Verkehrsmittel. Anschließend werden die Daten anonymisiert und aggregiert, wobei die Teilnehmenden die Kontrolle über ihre Daten stets behalten. Ein Ethikrat kümmert sich um die Einhaltung strikter ethischer Richtlinien. Mit dem VelObserver bietet Posmo außerdem eine Plattform zur Bewertung der Infrastruktur an. So entsteht ein verlässliches Gesamtbild der Infrastruktur. Die Genossenschaft sitzt in der Schweiz, ist aber auch in Deutschland aktiv.

Einen ähnlichen Community-Ansatz verfolgt auch das Projekt **Bike Citizens** mit Sitz in Graz und Berlin. Mit der Navigations-App können sowohl unerfahrene und sicher-

heitsliebende Personen als auch erfahrene Biker:innen die für sie passenden Routen finden und ihre Stadt noch besser kennenlernen. Die getrackten Daten können freiwillig – anonymisiert und aggregiert – für die Radnetzplanung gespendet werden. Durch Kampagnen und Challenges motiviert Bike Citizens die Nutzenden, öfter Fahrrad zu fahren.

Nutzergenerierte Daten mit wissenschaftlicher Aufbereitung

Das Projekt **MoveOn**, initiiert von der TU Dresden und Partner:innen, nutzte GPS-Daten aus der STADTRADELN-Kampagne, um umfassende Informationen über das Radverkehrsverhalten zu sammeln. Die Daten wurden mittels von Radverkehrsforscher:innen entwickelten Algorithmen im Portal „Radverkehr in Deutschland“ aufbereitet und den Kommunen zur Verfügung gestellt. Das Portal bietet vielfältige Analysemöglichkeiten, darunter Verkehrsmengen, Geschwindigkeiten und Quelle-Ziel-Beziehungen, und unterstützt Kommunen bei der bedarfsorientierten Planung ihrer Radverkehrsinfrastruktur. Das Projekt MoveOn endete 2024, an einer Fortsetzung wird aktuell gearbeitet. Forschungsseitig wird die Datenbereitstellung im neuen Portal **BIKE MONITOR** durch ein Konsortium um Klima-Bündnis und TU Dresden weiterentwickelt. So können auch die Daten der STADTRADELN-Kampagne 2025 den Kommunen zur Verfügung gestellt werden.

DigiRad: Automatisierte GIS-gestützte Radnetzplanung

Mit dem Projekt **DigiRad** entwickelt ein Projektteam der Vision Velo UG und der IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH derzeit ein GIS-Tool, das nutzergenerierte Daten verwendet. Es unterstützt die Kommunen bei der (teil)automatisierten Planung von Radverkehrsnetzen. Durch die Integration verschiedener Datenquellen, einschließlich nutzergenerierter GPS-Daten, ermöglicht DigiRad eine effiziente und datenbasierte Planung. Das Tool soll insbesondere kleinere und mittlere Kommunen bei der Entwicklung sicherer und attraktiver Radverkehrsinfrastrukturen unterstützen. Das Projekt untersucht auch die Chancen und Herausforderungen bei der Verwendung von GPS-Tracking-Daten zur Planungsbeschleunigung.

Herausforderungen: Verzerrung, Datenschutz, Interpretation

Die neuen Datenquellen bieten viel Potenzial. Bei ihrer Verwendung sollten einige Fragen berücksichtigt werden:

- **Repräsentativität:** Welche Gruppen werden abgebildet? Dominieren einzelne Sichtweisen? Dieser Aspekt gilt gleichermaßen für alle anderen Daten- und Informationsquellen – egal ob nutzergeneriert, Haushaltsbefragung oder eigene Befahrung.
- **Datenschutz:** Besonders GPS-Daten müssen sensibel behandelt werden – nur mit klaren Regelungen lässt sich Vertrauen sichern. Mit diesem Problem müssen sich Kommunen jedoch nur befassen, wenn sie selbst GPS-Daten erheben – andernfalls liegen Zuständigkeit und Verantwortung beim Provider.
- **Quantität vs. Qualität:** Eine rein datengetriebene Analyse könnte wichtige emotionale oder subjektive Aspekte übersehen – etwa das Sicherheitsempfinden. Sind gefahrene Strecken auch tatsächlich gut geeignet oder sind einfach keine Alternativen vorhanden?

Angebot und Nachfrage: Was bestimmt was?

Nutzergenerierte Daten befeuern auch eine grundlegende

Debatte: Soll Planung vor allem dort ansetzen, wo heute schon viele radeln (nachfrageorientiert)? Oder soll Infrastruktur dort ausgebaut werden, wo noch Potenzial besteht, den Radverkehr zu fördern (angebotsorientiert)?

Die oben genannten Projekte unterstützen je nach Blickwinkel beide Ansätze. Die Visualisierung von Radverkehr in der Fläche unterstützt sowohl eine strategische und angebotsorientierte Planung – nämlich dort, wo bisher offenkundige Lücken im Netz herrschen – als auch eine nachfrageorientierte Planung bzw. Priorisierung von Maßnahmen anhand des Radverkehrsaufkommens.

Digitale Daten als Schlüssel zur zukunftsfähigen Radverkehrsplanung

Nutzergenerierte Daten machen Planung transparenter, präziser und partizipativer. Bewusst eingesetzt, können Sie sie die bewährten Methoden sinnvoll erweitern. Wie bei allen Datenquellen, braucht es den klugen Umgang mit ihren Grenzen – in technischer wie gesellschaftlicher Hinsicht.

Julia Groth/Redaktion nahmobil

AGFK MV stellt Werkzeugkasten für Rad- und Nahmobilitätskonzepte zur Verfügung



Nachhaltige Mobilitätsprojekte scheitern in der Planung oft an finanziellen und personellen Ressourcen. Die Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern (AGFK MV) hat für diesen Zweck den „Werkzeugkasten für Rad- und Nahmobilitätskonzepte“ entwickelt. Als praxisorientiertes Hilfsmittel unterstützt dieser Kommunalverwaltungen und engagierte

Bürger:innen in kleinen und ländlichen Gemeinden dabei, eigenständig ein Radverkehrskonzept zu erstellen. Zur Seite steht KONRAD, ein KI-Assistent, der den Schreibprozess durch einen interaktiven Frage-Antwort-Dialog erleichtert. So entsteht ein fundiertes Konzept, das hilft, Förderanträge zu stellen und die langfristige Umsetzung zu sichern.

Ideal für Kommunen, die unabhängig von externer Unterstützung selbst aktiv werden wollen

Der Werkzeugkasten für Rad- und Nahmobilitätskonzepte wurde speziell für die Bedürfnisse kleiner Kommunen entwickelt. Er bietet einen klar strukturierten Fahrplan für die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes – von der Bestandsaufnahme über die Zielformulierung bis zur Maßnahmenplanung. Dabei werden praxisnahe Werkzeuge und verständliche Erläuterungen zur Verfügung gestellt, die auch ohne fachliche Vorkenntnisse leicht anwendbar sind.

Der Werkzeugkasten wurde im Rahmen eines von der Initiative Mobilitätskultur geförderten Projekts entwickelt und im März 2025 veröffentlicht.

Alle Informationen zum Angebot und weitere Details finden Sie unter: agfk-mv.de/werkzeugkasten/

Text und Grafik: AGFK MV



Kommunen können mit dem neuen KI-Zählgerät den Verkehr effizienter messen und auswerten. –

Foto: Bernard Gruppe

KI-Zählgerät der AGFS NRW



Präzise Verkehrserhebungen dank KI – der BERNARD Mobility Analyser

Eine integrierte Mobilitätsplanung braucht belastbare Daten zur Verkehrsmenge und zur jeweiligen Art der Verkehrsteilnehmenden. Aus diesem Grund hat die AGFS NRW 2024 ihr Kontingent an ausleihbaren Zählgeräten um ein videobasiertes Erfassungssystem, welches dank KI-Technologie sehr genau unterschiedliche Verkehrsarten zuverlässig erkennen und zählen kann, erweitert. Der BERNARD Mobility Analyser (BMA) ist bei der AGFS NRW vor dem Hintergrund, Kommunen besser bei der Erhebung von Fußverkehren und Fußverkehrsströmen unterstützen zu können, angeschafft worden. Systembedingt kann die KI jedoch ebenfalls die Anzahl der Verkehrsteilnehmenden und der Fahrzeugklassen sowie deren jeweiligen Richtungsbezug erkennen. So können z.B. ganze Knoten-

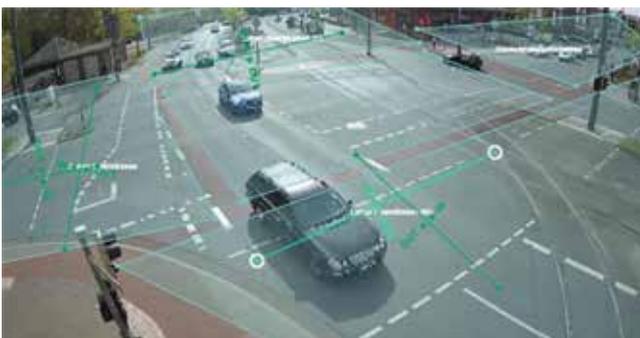
punkte mit Verkehrsströmen aller Verkehrsarten parallel erhoben werden. Durch die DSGVO-konforme Datenauswertung im Kamerasystem können die Ergebnisse direkt in Form von Tabellen und Knotenstromdiagrammen online bereitgestellt und heruntergeladen werden. Die für Mitgliedskommunen kostenfreie Bereitstellung des BMA ermöglicht es, auch in Zeiten knapper Haushalte qualitativ hochwertige Verkehrserhebungen durchzuführen.

Weitere Infos zu diesem und den anderen kostenfrei ausleihbaren Verkehrszählgeräten der AGFS NRW finden Sie im Campus.

Max Mundorf/Redaktion nahmobil

Genau und umfangreiche Daten werden schnell erfasst. –

Foto: Bernard Gruppe



Das System funktioniert auch für Besuchermessungen auf Messen. – Foto: P.3 Agentur



Digitalisierung in der Mobilität

Smarte Lösungen für eine nachhaltige Zukunft in Aachen



Das Mobilitätsdashboard – Foto: Stadt Aachen

Die Stadt Aachen nutzt Digitalisierung und innovative Technologien, um die Mobilität smarter, nachhaltiger und effizienter zu gestalten. Dabei stehen nicht nur technische Fortschritte im Fokus, sondern vor allem eine verbesserte Lebensqualität für die Bürger*innen. Durch gezielte Maßnahmen und die enge Zusammenarbeit mit Hochschulen, Unternehmen, Start-ups sowie den Austausch mit anderen Städten entstehen wegweisende Projekte, die den Alltag der Aachener Bevölkerung erleichtern und gleichzeitig Umwelt und Ressourcen schonen. Ob vernetzte Fahrzeuge, intelligente Verkehrssysteme, Passantenfrequenz-Erfassung oder digitale Parklösungen – die Digitalisierung verändert grundlegend, wie wir uns in der Stadt fortbewegen, und macht Aachen zu einer Vorzeigestadt für smarte Mobilität.

Handlungsfelder und Projekte für die digitale Transformation

Sechs zentrale Handlungsfelder machen sichtbar, wie Aachen mithilfe digitaler Technologien die Mobilitätswende systematisch vorantreibt.

• Das Mobilitätsdashboard:

Alle Infos sind an einem Ort gebündelt und in Echtzeit abrufbar. Dazu gehören z.B. die aktuellen Zahlen der Radzahlstellen, die aktuelle Verkehrslage oder Informationen zu Baustellen. Auch der öffentliche Nahverkehr ist eingebunden. Durch anschauliche Grafiken werden die Daten leicht verständlich dargestellt. Das macht das Dashboard nicht nur für Fachleute, sondern auch für Bürger*innen nützlich. Wer in Aachen unterwegs ist, kann sich schnell über die aktuelle Verkehrssituation informieren.

• Intelligente Verkehrssysteme und Digitale Zwillinge:

Digitale Zwillinge – virtuelle Abbilder der Stadt – ermöglichen die Echtzeitanalyse von Verkehrsströmen und dienen zur Planung und Optimierung urbaner Infrastrukturen. Im Projekt KomIT werden diese digitalen Modelle genutzt, um Planungs- und Baumaßnahmen effizient zu steuern und unnötige Baustellen zu vermeiden.

• Datenanalyse und Echtzeit-Verkehrsdaten:

Durch moderne Sensorik und die Analyse großer Datenmengen lassen sich Verkehrsflüsse optimieren und Umweltfaktoren wie Lärm und Luftqualität berücksichtigen.

Das AC-DATEP-Projekt nutzt moderne Sensoren, um den Verkehr, Passantenfrequenzen und Umweltfaktoren wie Lärm und Luftqualität zu messen. Die gewonnenen Daten unterstützen z.B. die Stadtplanung und helfen, eine lebenswerte Umgebung zu schaffen.

- **Nachhaltige und smarte Mobilitätslösungen:**

Intelligente Verkehrssteuerung hilft, CO₂-Emissionen zu senken und alternative Mobilitätsangebote zu stärken. Ziel ist es, klimafreundliche Mobilität zur attraktiven Wahl zu machen – sowohl im Alltag als auch langfristig in der Stadtplanung.

- **Vernetzte Fahrzeuge (V2X-Technologie):**

Durch die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur (Vehicle-to-Everything) wird der Straßenverkehr sicherer und effizienter. Ein Beispiel: Im Projekt BUS2DATA wird erprobt, wie Busse auf der Vaalser Straße digitale Geschwindigkeitsempfehlungen erhalten, um Ampelphasen optimal zu nutzen. Das macht die Busbevorrechtigung für das Fahrpersonal erlebbarer, verbessert die Pünktlichkeit und schont die Umwelt.

- **Einsatz neuer Technologien: KI, IoT und 5G:**

Künstliche Intelligenz, das Internet der Dinge (IoT) und 5G-Kommunikation bilden die technologische Basis smarterer Mobilitätslösungen. Sie ermöglichen vorausschauende Verkehrsplanung, vernetzte Fahrzeuge und reibungslose Kommunikation zwischen allen Systemen – für eine resiliente, zukunftssichere Infrastruktur.

Innovationsprojekte zur Digitalisierung der Stadt Aachen:

- **AC-DATEP – Aachener Datenpool für technische Entwicklung und Planung** (www.m2c-lab.fh-aachen.de/ac-datenpool/)

Ziel: Verbesserung von Verkehrsfluss und Stadtplanung durch Umweltdatenanalyse.

Besonderheit: 120 Sensorboxen messen Passantenfrequenzen, Verkehr, Temperatur, Lärm und Luftqualität.

- **BUS2DATA – Smarter öffentlicher Nahverkehr** (www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-projekte/bus2data.html)

Ziel: Beschleunigung von Bussen durch V2X-Technologie. Nutzen: Weniger Wartezeit an Ampeln, mehr Pünktlichkeit, geringere Emissionen.

- **KomIT – Koordination von Infrastrukturprojekten** (www.onion-innovation.de/2024/04/29/komit/)

Ziel: Effiziente Planung von Bauvorhaben durch eine zentrale Datenplattform und einen Digitalen Zwilling „auf, unter und über der Straße“.

Besonderheit: Digitaler Zwilling der Stadtinfrastruktur.

- **KOMPAKT – Smarte Parkraumnutzung** (www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-projekte/kompakt.html)

Ziel: Effizientere Nutzung öffentlicher und privater Stellflächen.

Nutzen: Reduzierter Parksuchverkehr, mehr Transparenz durch appgestützte Buchung.

- **SchwarmMessRad – Mobilität trifft Umweltdaten** (www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-projekte/schwarmmessrad.html)

Ziel: Präzise und hochaufgelöste Erfassung von Luftqualität in urbanen Gebieten mittels Leihfahrrädern als mobile Messplattformen.

Nutzen: Durch die innovative Nutzung von Leihfahrrädern und Crowdsourcing wird eine detaillierte und breite Datengrundlage geschaffen.

Innovationsprojekte zur Digitalisierung der Stadt Aachen:

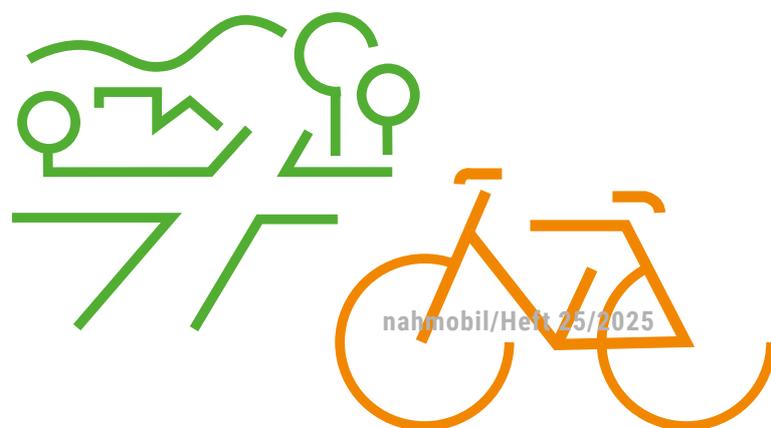
Aachen stellt eine Reihe digitaler Anwendungen bereit, die den Alltag der Bürger:innen erleichtern und eine aktive Beteiligung fördern:

- **Mobilitätsdashboard** (verkehr.aachen.de): Livedaten zum Verkehrsaufkommen
- **Stadtnavi** (stadtnavi.aachen.de): datenschutzkonformer und multimodaler Routenplaner für alle Verkehrsmittel
- **Zukunftsrouting** (zukunftsrouting.aachen.de): Navigation, basierend auf geplanten Baumaßnahmen
- **Mängelmelder** (maengelmelder.aachen.de): Plattform zur Meldung von Mängeln und Bedarfen in der Stadt

Fazit: Aachen auf dem Weg zu einer smarten Mobilität

Aachen zeigt beispielhaft, wie Digitalisierung und Technologie sinnvoll eingesetzt werden können, um Mobilität nachhaltiger, effizienter und menschenfreundlicher zu gestalten. Mit einem klaren Fokus auf Daten, Innovation und Kooperation geht die Stadt mutig voran – und macht damit deutlich, dass die Mobilität der Zukunft nicht nur vernetzt und digital, sondern vor allem lebenswert ist.

Dr. Michael Pielen & Merle Lorenzen/Stadt Aachen –
Fachbereich Mobilität und Verkehr



Smart-City-Apps – Möglichkeiten und Lösungen

Kriterienkatalog vergleicht Open-Source-Lösungen



und stellen sie den Bürgerinnen und Bürgern mit wenigen Klicks einfach und schnell zur Verfügung. Das stetig wachsende Angebot an Apps macht es für Kommunen oft schwierig, sich einen unabhängigen Überblick über mögliche Apps zu verschaffen.

Ein neuer Leitfaden aus der Begleitforschung zum Programm Modellprojekte Smart Cities (MPSC) unterstützt Kommunen bei der Auswahl der passenden App. Er vergleicht bestehende Lösungen und bewertet sie u.a. nach Funktionen, Nutzungslizenzen und technischen Eigenschaften. Grundlegende Begriffe und Zusammenhänge werden erläutert und verschiedene Smart-City-Apps mit ihren Funktionalitäten und Einsatzmöglichkeiten vorgestellt. Die jeweilige Nutzungslizenz stellt dabei ein zentrales Unterscheidungsmerkmal dar, es wird zwischen proprietären und Open-Source-Apps unterschieden. Ein Kriterien- und Bewertungskatalog für Open-Source-Apps unterstützt Verwal-

tungen bei der Auswahl einer geeigneten Smart-City-App. So sparen sie wertvolle Zeit und vermeiden aufwendige Recherchen oder gar Fehlinvestitionen.

Die Publikation „Smart-City-Apps – Möglichkeiten und Lösungen“ des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) ist Teil der Begleitforschung der Koordinierungs- und Transferstelle Modellprojekte Smart Cities (KTS). Die Studie wurde vom Fraunhofer-Institut für Experimentelles Software Engineering IESE erstellt.

Hier können Sie die Publikation kostenfrei herunterladen:



www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2025/smart-city-apps.html

Maria Rene Cordova/Redaktion nahmobil

Gute Nachrichten für Radfahrende in Dortmund

Schlaue Technik macht „Bettelampel“ überflüssig

Die Stadt Dortmund setzt auf innovative Technologien für mehr Komfort beim Radfahren. Intelligente Sensoren sorgen dafür, dass Radfahrende seltener an roten Ampeln warten müssen. Dafür kam die Stadt jetzt unter die Top-5-Projekte beim Deutschen Fahrradpreis 2025.

Statt bei Rot anzuhalten und die Anforderungstaste der „Bettelampel“ zu drücken, haben es Radfahrende an vielen Stellen in Dortmund schon besser. Spezielle Sensoren an der Ampel erkennen sich nähernde Radfahrende automatisch und fordern schon rund 35 m vor dem Haltebalken Grün an. Im Idealfall geht es dann ganz ohne Stopp wei-

ter – wenn nicht gerade Rushhour ist. Aber auch dann ist die Wartezeit kürzer, weil Grün bereits automatisch angefordert wurde. Mit ihren technischen Verbesserungen zur Radverkehrsbeschleunigung wurde die Stadt Dortmund als eines der fünf Top-Projekte für den Deutschen Fahrradpreis 2025 in der Kategorie „Infrastruktur“ nominiert. Die Gewinner werden im Juni bei der Preisverleihung auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Berlin ausgezeichnet.

Schlaue Technik an Ampeln – die gibt es auch für Autofahrende und zu Fuß Gehende. Ziel ist dabei immer, den Verkehr so reibungslos wie möglich fließen zu lassen. Für die Beschleunigung des Radverkehrs auf besonders wichtigen Verkehrsachsen gibt es ein eigenes Konzept. Die smarten Sensoren verkürzen Wartezeiten und erhöhen die Reisegeschwindigkeit, indem Radfahrende frühzeitig erkannt und Grünphasen bei Bedarf verlängert werden. Radfahren wird so attraktiver. Die Optimierung der Grünphasen wirkt sich dabei nur geringfügig auf andere Verkehrsteilnehmende aus.

Während der Projektlaufzeit von 2020 bis 2025 wurden und werden 37 Anlagen nachgerüstet. Das Vorhaben wird bis zu 95% durch Landesmittel gefördert. Vier Anlagen verfügten schon vor Beginn des Förderprogramms über die neue Technik. An aktuell 30 Knotenpunkten in Dortmund wird der Radverkehr detektiert und beschleunigt. Elf weitere kommen bis Ende des Jahres hinzu.

Hendrik Konietzny/Stadt Dortmund



Grüne Welle auf der Bahnhofstraße in Dortmund – Foto: Stadt Dortmund/Hendrik Konietzny



Radfahrende haben kürzere Wartezeiten an Ampeln. – Foto: Stadt Dortmund/Hendrik Konietzny



Mehr Komfort beim Radfahren durch smarte Sensoren – Foto: Stadt Dortmund/Hendrik Konietzny

Digitaler Zwilling optimiert Radwege in Dortmund

Daten erleichtern Planung und Unterhalt der Infrastruktur



Quad-Kameras erfassen Radwege in Dortmund. – Foto: Stadt Dortmund/Hendrik Konietzny

Voll bepackt mit Kameras, Scannern und Sensoren hat ein spezielles Quad Dortmunds straßenferne Radwege befahren. Das Fahrzeug war unterwegs, um möglichst viele Details zum Zustand der Radwege zu dokumentieren.

2021 wurden Straßen, Fuß- und Radwege von Messfahrzeugen digital erfasst. 2023 folgten rund 200 km straßenferne Wege, die nicht parallel zu den Straßen verlaufen und als Radwege genutzt werden. Ein mit Messtechnik ausgestattetes Quad hat diese Radwege, die in der Baulast des Tiefbauamtes liegen, abgefahren und erfasst. Spezielle Kameras und Lasertechnik zur Erfassung der Längs- und Querebene machen die Aufzeichnung möglich. Die Zustandsdaten, die dabei entstehen, sind für die Stadtverwaltung sehr wertvoll. Sie werden künftig an vielen Stellen zum Einsatz kommen, z.B. wenn es darum geht, Sanierungen zu planen und zu priorisieren. Die Informationen ergänzen die bereits bestehenden Daten aus der ersten Befahrung der straßenbegleitenden Radwege im Infrastrukturmanagementsystem der Stadt Dortmund.

Arbeitsprozesse werden effizienter

Die Informationen dienen vorrangig der betrieblichen Unterhaltung der Infrastruktur und werden in die Straßendatenbank des Tiefbauamtes einfließen. Die erhobenen Daten zu den Radwegen werden dabei ebenfalls für die in-



Spezielle Quads fahren durch das Stadtgebiet. – Foto: Stadt Dortmund/Hendrik Konietzny

terne Planung von Bauprogrammen verwendet. Auch das Vermessungs- und Katasteramt wird die Daten nutzen, um die vorhandenen Geodaten zu ergänzen und Teile davon allen Beschäftigten der Stadt zur Verfügung zu stellen. Die Erhaltungsplanung kann dank der hochwertigen und aktuellen Daten zukünftig mit vielen weiteren Ebenen, wie z.B. der Bedeutung der Radwege, den Kosten der Instandhaltung und den geplanten Baustellen im Straßenbau, verknüpft werden. Neben z.B. Oberflächenschäden oder Unebenheiten wurden auch Bestandsdaten (z.B. Belagsart, Breite, Straßenschilder) erfasst. Alle personenbezogenen Daten wurden anonymisiert.

Nach der qualitativen Überprüfung der Ergebnisse werden diese den Fachexpert*innen der Unterhaltung zur Verfügung gestellt.

Knapp 800 km Radwege befinden sich innerhalb der Dortmunder Stadtgrenzen. Die Stadt Dortmund arbeitet kontinuierlich an der Instandhaltung und Verbesserung des Radwegenetzes. Mit dem Aufbau des Infrastrukturmanagements wird die Planung der Arbeitsabläufe maßgeblich verbessert. Bauliche und personelle Ressourcen können noch zielgenauer, ökonomischer und nachhaltiger eingesetzt werden.

Hendrik Konietzny/Stadt Dortmund

Verkehrssteuerung mit KI: Leipzig und Landau in der Pfalz werden Modellstädte

Potenziale für Städte und ländliche Regionen im Fokus



Bundesverkehrsminister a.D. Dr. Volker Wissing stellte die Städte Leipzig und Landau in der Pfalz als erste Pilotregionen vor. – Foto: BMV

Am 10. April 2025 wurden die Städte Leipzig und Landau in der Pfalz vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) als erste Pilotregionen im Forschungsprojekt „AIAMO – Artificial Intelligence And MObility“ vorgestellt. Im Zentrum des Projekts stehen die Entwicklung und Erprobung KI-gestützter Lösungen zur Verknüpfung von Mobilitätsdaten, zur Optimierung von Verkehrsflüssen, zur besseren Organisation des Pendlerverkehrs und zur effizienteren Vernetzung des öffentlichen Nahverkehrs. Die Besonderheit: Die Projektergebnisse sollen für kleine und mittlere Kommunen übertragbar sein.

AIAMO nutzt KI, um Mobilitätsdaten systematisch zu analysieren, zu verknüpfen und eine KI-Datenbasis für innovative Anwendungen zu entwickeln, wie z.B.:

- Intelligente Verkehrsleitsysteme: Diese reagieren dynamisch auf aktuelle Verkehrsbedingungen, um Staus zu vermeiden und den Verkehrsfluss zu verbessern.
- Mobilitäts-Apps: Sie integrieren Angebote unterschiedlicher Verkehrsträger wie ÖPNV, Sharingdienste oder Fahrradverkehr und bieten Tür-zu-Tür-Routenplanung.

- Verkehrsprognosen: KI kann präzisere Vorhersagen treffen, um Verkehrsflüsse vorausschauend zu steuern.
- Umweltdatenmessnetze: Die Erfassung und Verarbeitung von Daten zur Luftqualität und zu Emissionen unterstützen klimafreundliche Entscheidungen.

Im Rahmen des Projekts wird Leipzig ein Umweltdatenmessnetz mit 50 Stationen aufbauen, während Landau bestehende Sensorik entlang zentraler Verkehrsachsen nutzt, um innovative Steuerungsansätze zu testen.

Das Projekt „AIAMO“ ist Teil der KI-Strategie der Bundesregierung und wird durch das BMDV mit insgesamt 16,7 Mio. Euro unterstützt. Ziel ist es, Mobilitätsdaten effizient zu nutzen, um die Verkehrssteuerung in Städten und ländlichen Regionen zu optimieren, den CO₂-Ausstoß zu minimieren und gleichzeitig die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu erhöhen.

Bundesministerium für Verkehr (BMV)

Zahlen – Daten – Fakten

Digitalisierung, und KI für die Mobilitätswende



95%

Mehr förderale IT-Infrastruktur

der befragten Kommunen würden es begrüßen, wenn eine verbindliche, föderale IT-Infrastruktur mit einheitlichen Schnittstellen und zentralen Basisdiensten zur Verfügung stehen würde. Sie wäre das digitale Fundament, auf dem Kommunen gemeinsam aufbauen könnten.

Quelle: www.dstgb.de/themen/digitalisierung/aktuelles/zukunftsradar-2024-gemeinsamer-digitaler-sicherer/newsletter/

Potenzial bei unstrukturierten Daten

Rund 80%* aller Daten in Unternehmen weltweit sind unstrukturiert, d.h., sie schlummern in E-Mails, PDFs, Bildern ...

Mit KI können sie **erschlossen, quantifiziert und genutzt werden** – z.B. um Maßnahmen zu priorisieren, Förderbedarf zu belegen oder Kommunikation zu verbessern.



Strukturierte Daten sagen, wo und wie oft ein Problem besteht. Unstrukturierte Daten zeigen, wie es sich anfühlt – und warum es wichtig ist. Erst mit KI können Kommunen beides zusammenbringen.



Angaben variieren je nach Studie und Quelle. Siehe auch: https://de.wikipedia.org/wiki/Datenmanagement?utm_source=chatgpt.com

Effiziente Parkraumkontrolle

Mobility Dataspace ist ein fairer Datenmarktplatz für alle Akteure im Mobilitätsbereich. Im Datenkatalog finden sich **vielfältige Datensätze aus Bereichen wie Verkehr, Umwelt, Wetter, Versicherungen und öffentlicher Verwaltung**. Die Datenhoheit verbleibt stets bei den Anbietern, die selbst entscheiden, wer ihre Daten zu welchem Zweck nutzen darf.

Quelle: www.mobility-dataspace.eu/de/

Daten aus dem Katalog

Die Stadt Amsterdam konnte durch den Einsatz von Scan-Fahrzeugen die Zahl der überprüften Parkberechtigungen pro Stunde und Team **von 100 auf 1.000** steigern. Die Zahl der Parkdelikte beim Kurzzeitparken ist seitdem **um ein Drittel gesunken**.

Quelle: www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/Parken-III/56_Parken-3.pdf



CO₂-Einsparpotenziale durch schnelle Digitalisierung

Bis zu 5,5 Mt CO₂e* könnten durch digitale Verkehrsnetze und Verkehrsnetzoptimierung 2030 eingespart werden – bei einer beschleunigten Digitalisierung. Bei Standard-Digitalisierung wären es 2,4 Mt CO₂e.

* Co₂-Äquivalente

Quelle: Digitalisierung kann jede fünfte Tonne CO₂ einsparen | Presseinformation | Bitkom e.V.

Resiliente Kommunen durch Digitale Zwillinge

DIN SPEC 91607 ist der erste Standard für Urbane Digitale Zwillinge (UDZ). Mit den virtuellen Abbildern kann simuliert werden, wie sich geplante Maßnahmen auf die reale Welt auswirken. So machen sie die Zukunft greifbarer und können zu fundierteren, schnelleren und dadurch kosteneffizienteren Entscheidungen beitragen.

Quellen: www.din.de/de/din-und-seine-partner/presse/mitteilungen/digitale-zwillinge-fuer-staedte-und-kommunen--1142556;
Kommunale Resilienz stärken mithilfe Urbaner Digitaler Zwillinge – Anwendungsbeispiele aus TwinBy | DKSR



Was KI heute schon kann:

- ✓ Mit unstrukturierten Daten (Texte, Bilder, Audio) umgehen, weil sie darauf trainiert wurde.
- ✓ Generalisierungen machen aus dem, was sie gelernt hat.
- ✓ Kann den eigenen Code analysieren und Vorschläge zur Verbesserung machen.

Was KI heute noch nicht kann:

- ✗ Den eigenen Code verändern.
- ✗ In Echtzeit dazu lernen.
- ✗ Denken wie ein Mensch.



Monika Löber ist stellvertretende Geschäftsführerin bei der Kompetenzplattform KI.NRW. Zuvor setzte sie über viele Jahre hinweg als Transfermanagerin Kooperationsaktivitäten mit Akteuren aus Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft um und unterstützte die Unternehmensbegleitung sowie die Fachkommunikation von KI.NRW. Nach ihrem Abschluss als Diplom-Kulturwirtin an der Universität Passau leitete sie Public-Private-Partnership-Projekte an diversen Standorten in Deutschland.

Neue Wege gehen: Künstliche Intelligenz in der Verkehrsplanung

Monika Löber erklärt, warum sich Kommunen mit KI für die Zukunft rüsten sollten und wie die neue Technologie dabei hilft, innovative Lösungen für Städte und Gemeinden zu entwickeln.

nahmobil: Frau Löber, warum ist gerade jetzt der richtige Zeitpunkt für Kommunen, KI in der Verkehrsplanung einzusetzen?

Künstliche Intelligenz ist längst in unserem Alltag angekommen und auch in der Wirtschaft bereits in vielen Anwendungsfeldern etabliert. Bei kommunalen Verwaltungen kommt aktuell viel Bewegung in die Thematik. Der aktuelle mediale Hype um KI bietet insbesondere Kommunen eine Chance, in der Belegschaft das nötige Momentum aufzubauen und in die ersten pragmatischen KI-Anwendungsgebiete einzusteigen. Und der Bereich Mobilität sticht tatsächlich ins Auge, da KI-Systeme vor allem dort hervorragende Ergebnisse liefern, wo wir Menschen wegen einer Vielzahl von sich bedingenden oder ausschließenden Faktoren und aufgrund von unübersichtlichen, großen Datenmengen längst den Überblick verloren haben.



Fangen sie an. KI ist gekommen, um zu bleiben.

Ob für die jeweilige Kommune tatsächlich der KI-Einsatz in der Verkehrsplanung an vorderster Stelle steht, das kann ich natürlich nicht sagen. KI-Use-Cases sollten grundsätzlich vom Bedarf her konzipiert werden. Daher könnte die Entscheidung der einen Kommune beispielsweise auf

Analyse- und Prognoseverfahren für die Instandhaltung der kommunalen Infrastruktur wie Straßen oder Kanalisation fallen – und bei einer anderen Kommune auf Assistenzsysteme für Verwaltungsvorgänge, beispielsweise Chatbots für Bürgerdienste.

Welche konkreten KI-Einsatzgebiete sehen Sie im Hinblick auf Nahmobilität und nachhaltige Mobilitätskonzepte – und insbesondere die Verkehrsplanung?

Die KI-Lösungen, die wir im Bereich Mobilität häufig sehen, erstrecken sich auf die Tourenplanung (z.B. bei kommunalen Entsorgungsdienstleistungen), die Auslastungsop-

timierung im Transport von Gütern, Verkehrssicherheitsanalysen oder auch auf Planungs- und Steuerungsprozesse rund um die Infrastruktur (z.B. Ladeinfrastruktur oder Verkehrsflusssteuerung). So können Kommunen, die im Sinne einer nachhaltigen Mobilität den Ausbau der Ladeinfrastruktur vorantreiben, KI-Tools für die Standortauslegung für Ladesäulen nutzen. Sie können KI einsetzen, um den Zustand von Straßen zu überwachen und dabei Mängel an Verkehrszeichen, illegale Müllablagerungen oder Schlaglöcher zu identifizieren. KI hilft dabei, Unfallhäufungen an Knotenpunkten zu analysieren, was insbesondere für den Radverkehr relevant ist. Verkehrsflüsse können mit KI optimiert werden, indem smarte Systeme die Steuerung der Lichtsignalanlagen übernehmen. Und natürlich sehen wir KI auch im Einsatz bei der Parkraumbewirtschaftung. Viele dieser KI-Use-Cases haben wir auf unserer KI-Landkarte unter www.ki.nrw zum Nachlesen und Nachahmen gesammelt.

Ein aktuelles Highlight rund um KI für die Mobilitätsplanung: Der Landkreis Osnabrück erarbeitet im Rahmen des in Gelsenkirchen angesiedelten Projekts URBAN.KI eine KI-Potenzialprognose für On-Demand-Verkehre im ländlichen Raum. Der bestehende On-Demand-Verkehr, der den ÖPNV ergänzt, soll dort mithilfe KI-gestützter Prognosen auf Wirtschaftlichkeit und Ausbaufähigkeit hin bewertet werden. Ich schätze, wir werden in diesem Bereich noch viele weitere Use Cases sehen, denn eine ganz ähnliche Lösung wird beispielsweise auch im Kreis Heinsberg im Projekt MultiBus-Prognose erarbeitet.

Welche infrastrukturellen und organisatorischen Voraussetzungen müssen Kommunen erfüllen, um KI erfolgreich in der Verkehrsplanung zu implementieren?

Hier gibt es keine allgemeingültige Antwort, denn Kommunen sind insgesamt sehr unterschiedlich aufgestellt und die Erfolgsfaktoren (wie z.B. Datenverfügbarkeit oder KI-Kompetenzen in der Belegschaft) werden maßgeblich vom KI-Use-Case abhängen. Grundsätzlich hilft ein klares



Künstliche Intelligenz ist eines von vielen Werkzeugen, um mit steigender regulatorischer Komplexität, Arbeitsverdichtung und einem zunehmenden Fachkräftemangel Schritt zu halten.

Bekennnis für den Einsatz von KI seitens der Führungsspitze, flankiert von breit angelegten Informationsmaßnahmen für die gesamte Belegschaft. Es ranken sich viele Mythen rund um die Technologie, sowohl was ihre Auswirkungen auf die menschliche Arbeit als auch ihre Leistungsfähigkeit angeht. KI kann nicht alles und weiß nicht alles. Sie übernimmt in der Regel fest umrissene Aufgaben und assistiert den Mitarbeitenden, ersetzt sie aber nicht. Ein aktives Erwartungsmanagement ist daher zentral für den Erfolg von KI-Projekten.

Aus organisatorischer Sicht spannend ist auch,

wer KI-Bedarfe in der Organisation entdeckt und entwickelt. KI ist ein Team sport. Die KI-Entwicklung muss das Silo der IT- oder EDV-Abteilung verlassen und benötigt die Expertise derjenigen, die mit der KI-Lösung arbeiten werden. Es lohnt sich daher, in einen flächendeckenden Wissens- und Kompetenzaufbau zu investieren. Sie sehen es beispielhaft am „Digitalen Bauhaus“ Dortmund: Dort wandelt sich der IT-Dienstleister der Stadtverwaltung gerade von einem reinen Service-Anbieter zu einem aktiven Mitgestalter der Digitalisierung – mit allen organisatorischen und kulturellen Veränderungen, die dieser Prozess mit sich bringt. Für KI-Projekte hat diese Transformation aber einen klaren Vorteil: Die städtischen Ämter bringen aktiv Prozesswissen ein, um gemeinsam mit dem IT-Systemhaus Digitalisierungsvorhaben neu zu denken.

Wie wichtig sind die Qualität und die Verfügbarkeit von Daten für den Einsatz von KI in der Verkehrsplanung, und wie können Kommunen ihre Datenstrategie entsprechend ausrichten?

Ohne die „richtigen“ Daten gibt es keine erfolgreichen KI-Lösungen. Organisationen, die ihre Hausaufgaben in Bezug auf Data Governance und Datenstrategie gemacht haben, werden daher ganz klar von besseren, datengetriebenen Prozessen und Entscheidungen profitieren. Ich höre in Gesprächen allerdings, dass sich Organisationen damit schwertun, vor den ersten sichtbaren KI-Projekten zunächst in eine solide Datenbasis und passende

Dateninfrastrukturen zu investieren. Dazu bedarf es teilweise eines sehr langen Atems – und das alles, noch bevor der Nutzen durch künstliche Intelligenz für die Belegschaft spürbar wird. Vor diesem Hintergrund finde ich die Angebotspalette an Lösungen spannend, die „vortrainiert“ eingekauft werden oder bei denen man auf KI-Modelle aus vorangegangenen Forschungsprojekten aufbauen kann. Beispiele hierfür sind große KI-Modelle, die sich hinter Anwendungen wie z. B. ChatGPT verbergen, oder auch KI-Lösungen für die Prozesssteuerung von Anlagen (z.B. Kläranlagen), die auf einem großen Datensatz zahlreicher anderer Anlagen aufsetzen. Diesen Lösungen liegen bereits Daten zugrunde, sodass Anpassungen an den spezifischen Einsatzfall geringer ausfallen. Dies wiederum reduziert die Rüstzeiten für die Entwicklung der KI-Lösung und senkt je nach Anwendungsbereich auch die Anforderungen an den Umfang der eigenen Da-



Kaum ein Bereich wird in Zukunft ohne KI auskommen.

den Nutzenden. Sie müssen somit transparent und vertrauenswürdig sein, robust laufen, unsere Sicherheitsstandards respektieren und den Datenschutz wahren. Dazu braucht es einen gesamtgesellschaftlichen Konsens darüber, was genau unter ethischer, sicherer und vertrauenswürdiger KI zu verstehen ist. Hinzu kommen überprüfbare technische Standards und Normen, die eine neutrale Beurteilung der Systeme ermöglichen. Im KI.NRW-Flagshipprojekt ZERTIFIZIERTE KI werden beispielsweise Qualitätsstandards für die vertrauenswürdige Anwendung von KI erarbeitet sowie ein Zertifizierungsprozess für die Überprüfung von zugesicherten Eigenschaften entwickelt. Am Kriterienkatalog, der im Rahmen des Projekts veröffentlicht wurde, kann man sich jetzt schon gut orientieren. [Informationen unter: www.zertifizierte-ki.de/]

Ich möchte aber insgesamt betonen, dass wir im Einsatz eine Vielzahl von KI-Anwendungen sehen, die diese Anforderungen ganz mühelos meistern. Beispielsweise verarbeiten viele Systeme nur maschinelle Daten, keine personenbezogenen. Dies ist aus ethischer Sicht oder auch im Hinblick auf den Datenschutz natürlich weniger komplex.

Wie können Kommunen Transparenz und Vertrauen in KI-Systeme fördern, insbesondere wenn diese Entscheidungen mit direkter Auswirkung auf die Bürgerinnen und Bürger treffen?

Künstliche Intelligenz ist in der Verwaltungsdigitalisierung eines von vielen Werkzeugen, um mit steigender regulatorischer Komplexität, Arbeitsverdichtung und einem zunehmenden Fachkräftemangel Schritt zu halten. Meistens handelt es sich dabei um Systeme, die den Mitarbeitenden einer Kommune assistieren, Entscheidungen auf Grundlage von Daten vorbereiten oder einfache Prozesse steuern. Wir überlassen den Systemen in der Regel keine Entscheidungen, die maßgeblichen Einfluss auf Menschen haben – und sollten wir das ausnahmsweise wollen (z.B. im Bewerbendenmanagement), greift eine ganze Reihe von regulatorischen Maßnahmen seitens der KI-Verordnung oder der DSGVO, um die Risiken für den einzelnen zu reduzieren. Um sicherzustellen, dass KI-Systeme verlässlich arbeiten, sind auch bei einfachen Assistenztools immer Menschen „im Loop“. Als Beispiel: Als Bürgerin beantrage ich eine Sperrmüllabholung. Das KI-System schätzt das



KI kann nicht alles und weiß nicht alles. Sie übernimmt in der Regel fest umrissene Aufgaben und assistiert den Mitarbeitenden, ersetzt sie aber nicht.

ten. Es lohnt sich daher, vor langwierigen Eigenentwicklungen erst einmal zu prüfen, ob es im jeweiligen Bereich, beispielsweise der Verkehrsplanung, bereits geeignete Lösungen am Markt gibt.

Welche ethischen und datenschutzrechtlichen Herausforderungen sehen Sie beim Einsatz von KI in der kommunalen Verkehrsplanung, und wie können diese adressiert werden?

Ganz unabhängig vom Einsatzbereich sollten die von uns genutzten KI-Systeme natürlich so verlässlich wie möglich sein – allein schon mit Blick auf ihre Akzeptanz bei

Volumen und die Art der Gegenstände ab, die ich abholen lassen möchte, und weist mir direkt einen möglichst frühen Termin für die Abholung zu. Gleichzeitig entwirft es die ideale Route, um möglichst spritsparend mit den passenden Fahrzeugen alle terminierten Abholorte anzufahren und weist diese den spezifischen Mitarbeitenden als Tagestour zu. Mitarbeitende der kommunalen Entsorgung beaufsichtigen die Vorschläge des Systems konstant, können bei Beschwerden reagieren und sorgen außerdem dafür, dass das System bei Bedarf dazulernt.

Wie sehen Sie die zukünftige Rolle von KI in der kommunalen Verkehrsplanung, und welche Entwicklungen erwarten Sie in den nächsten fünf bis zehn Jahren? Ist die kommunale Verwaltung ohne KI in Zukunft überhaupt denkbar?

Kaum ein Bereich wird in Zukunft ohne KI auskommen. Künstliche Intelligenz ist ein sehr vielseitiger Methodenkoffer und mittlerweile so umfangreich, dass mit geeigneten Daten und entsprechendem Know-how eine passende Lösung für nahezu jede Herausforderung gefunden werden kann. Hinzu kommt, dass konstant neue Methoden entwickelt werden, mit denen wir Maschinen bzw. Computersysteme noch besser dazu befähigen, uns intelligent zur Seite zu stehen. Ich bin davon überzeugt, dass der Fachkräftemangel in den kommunalen Verwaltungen dazu führen wird, dass auch hier vermehrt auf KI gesetzt wird. Routineaufgaben werden nun einmal mit Unterstützung von KI-Systemen effizienter abgearbeitet. Warum sollte man sich hier nicht von zeitgemäßen Tools helfen lassen? In Dingen wie einer komplexen Verkehrsplanung oder der Steuerung von On-Demand-Angeboten in Echtzeit übertreffen verlässliche KI-Systeme meines Erachtens auch die kognitiven Fähigkeiten von Menschen. Wer kann schon von sich behaupten, gut mit Big Data und großen Zahlenräumen umzugehen. Im Projekt KI4Safety hat das von Forschenden entwickelte KI-System beispielsweise die Luft- und Befahrungsbilder von 1.000 Kreisverkehren in Nordrhein-Westfalen nach sicherheitsrelevanten Merkmalen abgesucht – eine Fleißarbeit, die wir Menschen einfach nicht stemmen können.



Wer kann schon von sich behaupten, gut mit Big Data und großen Zahlenräumen umzugehen.

Welche Empfehlungen würden Sie Kommunen geben, die gerade erst beginnen, sich mit dem Thema KI in der Verkehrsplanung auseinanderzusetzen?

Viele Kommunen machen sich das jüngst geweckte Interesse der Mitarbeitenden zunutze, um eine kleine KI-Community aufzubauen, die KI-Anwendungen andenkt oder

Good Practices anderer Kommunen einholt. Dazu braucht es nicht viele Personen: Auch in großen Unternehmen sind es teilweise nur 30 Personen. Entmystifizieren Sie zugleich in der gesamten Organisation den KI-Begriff, um ein gemeinsames Verständnis für die Technologie zu schaffen und Ängste von

vornherein abzubauen.

Und dann geht es natürlich an den konkreten Einsatz: Um erste Erfahrungen mit KI-Anwendungen zu machen, empfiehlt es sich, pragmatische KI-Use-Cases mit messbarem und zugleich zeitnahe Erfolg auszuwählen. Das befeuert die Begeisterung für die Möglichkeiten, die wir durch den Werkzeugkasten der KI an die Hand bekommen. Ob das direkt die Verkehrsplanung sein wird, weiß ich nicht. Es lohnt sich, alle nützlichen KI-Anwendungsfelder zu sammeln und zu bewerten, um die Auswahl zu treffen. Aber sobald das passiert ist: Fangen sie an. KI ist gekommen, um zu bleiben.

Das Interview führte Julia Groth/Redaktion nahmobil

2. Umsetzungsebene

- Vorrang Lückenschlüsse vor Komfortsteigerungen
- Sofortmaßnahmen
- Maßnahmen zur Steigerung der Akzeptanz

1. Strategisch-planerische Ebene

- Definition eines Fuß- und Radverkehrsnetzes
- Integrierte Parkraumstrategie
- Priorisierung von Hauptverbindungen

3. Politische Ebene

- Beschleunigung von Entscheidungsprozessen
- Grundsatzbeschlüsse
- Festlegung von „laufendem Verwaltungshandeln“
- Rückendeckung für Sofortmaßnahmen

4. Verwaltungsinterne Ebene

- Nahmobilität ist Querschnittsaufgabe
- Schnell handlungsfähige, übergreifende Projektteams

5. Öffentlichkeitsebene

- Kommunikative Begleitung der Sofortmaßnahmen
- Aktivierung von Bürgerschaft und Öffentlichkeit
- Schaffung von Identifikation und Motivation
- Positives Framing etablieren

Die AGFS-Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“

Veränderung sichtbar machen – mit kleinen Schritten

Ein pragmatischer Weg zur „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“

Die Vision der AGFS NRW ist klar: Städte und Gemeinden sollen sich zu echten Lebens- und Bewegungsräumen entwickeln – öffentliche Räume, die aktiv zum Bewegen einladen, körperliche Aktivität fördern, zum Verweilen einladen und sich wieder am Maßstab Mensch orientieren. Die „bewegte Stadt“ ist dabei nicht nur planerisches Leitbild, sondern Ausdruck eines grundlegenden Perspektivwechsels: weg von der technokratischen Verkehrsoptimierung, hin zur menschenfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raums.

Doch dieser Wandel erfordert nicht weniger als eine Transformation – und die ist in der kommunalen Praxis mit vielen Hürden verbunden. Die Idee der Mobilitätswende ist deshalb nicht gescheitert – sie ist aktueller denn je. Aber die Strategie des „großen Wurfs“, also der Versuch, die gesamte Infrastruktur in einem Zug grundlegend zu verändern, stößt an ihre Grenzen: Komplexe Planungsprozesse, zunehmender Fachkräftemangel, knappe Haushalte und langwierige politische Abstimmungen bremsen vielerorts den Fortschritt.

Stillstand wird sichtbar und erzeugt Frust

Die Folge: Die notwendigen Veränderungen bleiben oft jahrelang unsichtbar. Das Vertrauen der Bevölkerung in die kommunale Handlungsfähigkeit leidet. Gleichzeitig wächst die sogenannte Transformationsmüdigkeit: Viele Menschen zweifeln, ob die angekündigten Verbesserungen jemals spürbar werden. Und ohne sichtbare Erfolge lassen sich auch engagierte Ratsmitglieder, Verwaltungsmitarbeitende oder Verbündete aus der Zivilgesellschaft nur schwer dauerhaft mobilisieren.

Dabei ist die Lösung so klar wie naheliegend: Menschen lassen sich nicht durch Strategien überzeugen, sondern durch konkrete Erfahrungen. Was zählt, sind Maßnahmen, die unmittelbar erlebbar sind, die Sicherheit und Aufenthaltsqualität spürbar verbessern und damit zeigen, dass Wandel möglich ist.

Die Umsetzungsinitiative als Weg zur Vision

Was wir brauchen, ist kein Rückzug von der Vision, sondern ein wirksamer Weg dorthin: ein Programm der kleinen Schritte, die in bestehenden Gegebenheiten einen Unterschied machen.

Genau hier setzt die AGFS-Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“ an. Sie ist keine Notlösung und kein Ersatz für langfristige Planung, sondern eine pragmatische Ergänzung. Sie übersetzt die große Idee von der Stadt und Gemeinde als Lebens- und Bewegungsraum in umsetzbare Schritte mit zügigem Nutzen für den Fuß- und Radverkehr. Und sie liefert Kommunen praktikable Instrumente, um auch unter schwierigen Bedingungen sichtbare Verbesserungen zu erreichen.

Der Kerngedanke: Hindernisse pragmatisch überwinden, Prozesse beschleunigen und dabei schnell sichtbare Verbesserungen schaffen. Die Initiative strukturiert sich entlang fünf zentraler Handlungsebenen::

1. Strategisch-planerische Ebene

Grundlage erfolgreicher Nahmobilitätsförderung ist die Definition eines strukturierten kommunalen Fuß- und Radverkehrsnetzes, unterteilt in Hierarchieebenen (z.B. Hauptverbindungen, Nebenverbindungen). Diese Netzbildung ist Voraussetzung für eine systematische Priorisierung: Im Fokus steht zunächst der Lückenschluss entlang der priorisierten Hauptverbindungen. Eine Umsetzung nach dem Gießkannenprinzip würde auf Jahre hinaus ein fragmentiertes Angebot zementieren.

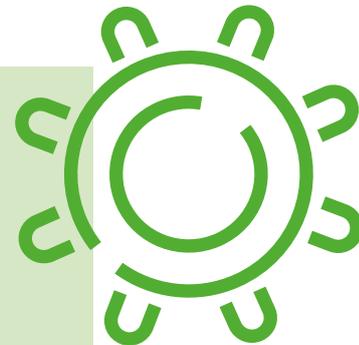
Ergänzt werden muss die Netzbildung um ein kommunales Parkraumkonzept oder eine integrierte Parkraumstrategie sowie einen Abgleich mit den Netzen der anderen Verkehrsarten. Nur eine übergeordnete Betrachtung der Flächenkonkurrenzen im gesamten Gemeindegebiet schafft Spielräume für sichere aktive Mobilität. Digitale Werkzeuge wie GIS-gestützte Analysen oder interaktive Teilnehmungsplattformen unterstützen dabei zunehmend die Planungsprozesse.

Definition Sofortmaßnahme im Sinne der Umsetzungsinitiative

Eine Sofortmaßnahme ist eine Maßnahme,

- die kurzfristig realisiert werden kann oder
- die – in der Alternative zu einer aufwendigen Maßnahme – in deutlich kürzerer Zeit realisiert werden kann oder
- die als Zwischenlösung dient, bis eine mit größerem Aufwand verbundene und langfristig umsetzbare Maßnahme umgesetzt wird.

Sofortmaßnahmen verbessern kurzfristig bzw. in (deutlich) kürzerer Zeit als bei einer klassischen Lösung die Nutzbarkeit der Infrastruktur oder stellen diese für den Fuß- und Radverkehr erstmalig her.



2. Umsetzungsebene

In der Umsetzung gilt: Vorrang hat der Lückenschluss. Überall dort, wo keine ausreichende oder sichere Infrastruktur vorhanden ist, müssen die Defizite schnell behoben werden. Komfortsteigerungen wie Verbreiterungen bestehender Wege sind erst nachrangig zu betrachten.

Wo aufwendige Lösungen kurzfristig nicht realisierbar sind, sollen Sofortmaßnahmen greifen.

Ziel ist es, Lücken schnell zu schließen und durchgängige, sichere Wege erlebbar zu machen – mit möglichst geringem Ressourcenaufwand.

Pilotprojekte und temporäre Verkehrsversuche können darüber hinaus wertvolle Erkenntnisse liefern und die Akzeptanz neuer Maßnahmen erheblich steigern.

3. Politische Ebene

Politische Entscheidungsprozesse müssen beschleunigt werden, ohne die demokratische Legitimation aufzugeben. Maßnahmen, die keine gravierenden Eingriffe bedeuten (z.B. Markierungen, Einbahnstraßenöffnungen für den Radverkehr), sollten als laufendes Verwaltungshandeln definiert werden. Politische Gremien konzentrieren sich auf Grundsatzbeschlüsse: Netzdefinition, Priorisierung, Grundsatzentscheidungen zu Parkraumstrategien.

Gerade in Bezug auf Sofortmaßnahmen ist politische Rückendeckung entscheidend: Sie ermöglicht ein zügiges Verwaltungshandeln ohne langwierige Beschlusslagen und sendet zugleich ein klares Signal in die Verwaltung und in die Öffentlichkeit. Die konsequente Priorisierung

der Nahmobilität durch Ratsbeschlüsse schafft zudem den nötigen Handlungsrahmen, um kurzfristige Verbesserungen schnell auf die Straße zu bringen.

4. Verwaltungsinterne Ebene

Nahmobilität ist eine bereichsübergreifende Querschnittsaufgabe. Sie muss die Verkehrsplanung ebenso einbinden wie Stadtentwicklung, Umwelt-, Gesundheits- und Bildungsbereiche.

Schnell handlungsfähige, übergreifende Projektteams können kurzfristig aktiviert werden, um unabhängig von etablierten Routinen pragmatisch voranzugehen. Diese Teams sollen insbesondere die Umsetzung von Sofortmaßnahmen priorisieren – mit dem Ziel, spürbare Verbesserungen im Netz schnell und sichtbar zu realisieren. Ein begleitendes Monitoring sorgt für Rückkopplung und Sichtbarkeit der erzielten Fortschritte.

Mittelfristig bildet ein professionelles Mobilitätsmanagement – verankert direkt unterhalb der Verwaltungsspitze – die zentrale Schnittstelle. Es koordiniert interne Abstimmungen, initiiert Prozesse und überwacht die Umsetzung. Um Sofortmaßnahmen schnell umzusetzen, braucht es schlanke Verfahren, klare Zuständigkeiten und Handlungsspielräume auf Arbeitsebene.

5. Öffentlichkeitsebene

Die Transformation der Mobilitätsinfrastruktur muss kommunikativ begleitet werden – gerade wenn schnelle, sichtbare Veränderungen wie Sofortmaßnahmen umgesetzt werden.

Transparente, kontinuierliche Kommunikation schafft Akzeptanz, baut Vorbehalte ab und macht Fortschritte für die Bürgerschaft unmittelbar erlebbar. Testaktionen wie temporäre Fahrradstraßen oder Reallabore zeigen anschaulich, wie sich die Nahmobilität konkret verbessert. Beteiligungsformate bieten Raum für Rückmeldungen und fördern die Identifikation der Menschen mit dem Wandel.

Ziel ist es, Nahmobilität als positiven Bestandteil einer lebenswerten Stadtgesellschaft zu verankern – sichtbar, erfahrbar und unmittelbar nachvollziehbar.

Finanzierung: Notwendige Bedingung

Ohne ausreichende finanzielle Unterstützung bleibt jede Initiative wirkungslos. Bund und Land NRW sind gefordert, über stabile, mehrjährige Förderprogramme hinauszugehen und den Zugang zu Fördermitteln radikal zu vereinfachen – nach dem Prinzip „einfach x einfach“: schnell, unbürokratisch, handhabbar.

Fazit: Die Umsetzungsinitiative als Katalysator der Vision der „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“

Die AGFS-Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“ liefert einen handlungsorientierten Rahmen, um die Vision

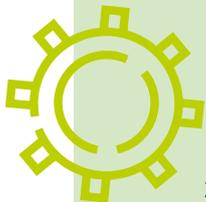
der bewegten Stadt in den Kommunen Nordrhein-Westfalens greifbar zu machen, trotz begrenzter Ressourcen und schwieriger Rahmenbedingungen. Sie setzt dort an, wo klassische Strategien ins Stocken geraten: bei der Frage, wie konkrete Verbesserungen auch unter komplexen Voraussetzungen schnell und sichtbar realisiert werden können.

Nicht Perfektion ist das Ziel, sondern Wirkung: Der Fokus liegt auf der pragmatischen Überwindung von Hindernissen, dem zügigen Schließen von Lücken und dem sichtbaren Fortschritt im Alltag der Menschen. Mit einfachen Mitteln, klaren Prioritäten und entschlossener Umsetzung eröffnet die AGFS-Umsetzungsinitiative neue Handlungsspielräume für Städte und Gemeinden, die die aktive Mobilität ernsthaft voranbringen wollen.

Sie macht Mut, neu zu denken – nicht in Jahrzehnten, sondern im Hier und Jetzt. Sie zeigt, dass Wandel möglich ist, wenn man ihn beginnt.

Die Umsetzungsinitiative ist nicht das Ende der Vision – sie ist der Anfang ihrer Verwirklichung.

Michael Vieten/Redaktion nahmobil



Die AGFS-Umsetzungsinitiative: Durch Umsetzung zur Vision

Um die Vision der Stadt und Gemeinde als Lebens- und Bewegungsraum Wirklichkeit werden zu lassen, müssen wir gemeinsam ins Machen kommen. Deshalb hat die AGFS NRW mit dem Leitfaden zu Sofortmaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr einen ersten, praxisnahen Impuls gegeben – abgestimmt mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium und gedacht als Blaupause für schnelle, lokal umsetzbare Verbesserungen. Der Leitfaden erleichtert den Einstieg, zeigt konkrete Handlungsmöglichkeiten auf und macht Mut, direkt loszulegen.

Der Leitfaden ist kein Endpunkt, sondern ein Ausgangspunkt für eine breiter angelegte Initiative: die Umsetzungsinitiative der AGFS NRW. Diese Initiative ist ein eigenständiger Impuls der AGFS NRW, entwickelt aus der Überzeugung, dass Wandel vor Ort nur durch praktisches Handeln gelingt. Der Landtag NRW hat diesen Ansatz ausdrücklich gewürdigt. Er hat die Landesregierung beauftragt, der AGFS-Umsetzungsinitiative zu folgen und insbesondere Sofortmaßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs verstärkt anzuwenden.

Die AGFS NRW unterstützt ihre Mitgliedskommunen aktiv bei der Umsetzung mit Angeboten, Formaten und Beratung, die auf die lokalen Gegebenheiten zugeschnitten sind. Denn: Nur wenn die Vision erlebbar wird, wächst das Vertrauen in den Wandel und die Handlungsfähigkeit der Kommunen. Die nächsten Bausteine der AGFS-Umsetzungsinitiative sind in Vorbereitung - interessierte Partner sind eingeladen, den Weg mitzugehen.

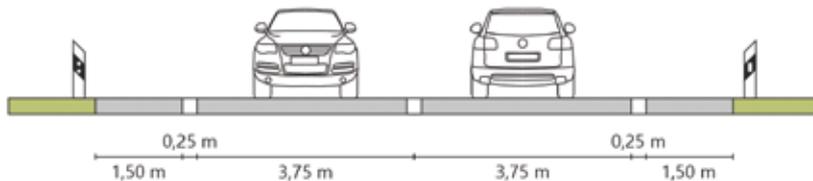


Jetzt ist der Moment, ins Handeln zu kommen.

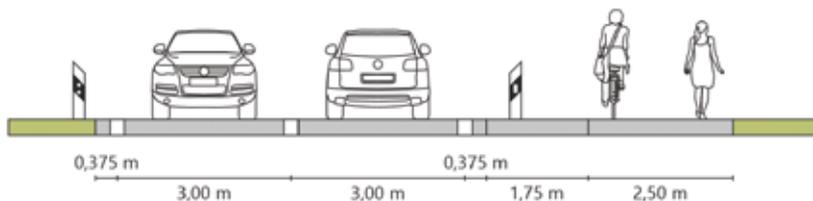
AGFS NRW aktualisiert Leitfaden Sofortmaßnahmen

Neue Steckbriefe erweitern die AGFS-Loseblattsammlung zu Sofortmaßnahmen

Vor der Maßnahmenumsetzung



Nach der Maßnahmenumsetzung



Umgestaltung von Landstraßen mit überbreitem Querschnitt zur Herstellung einer Verkehrsfläche für den Rad- und Fußverkehr –

Grafik: IGS mbH

Die AGFS NRW hat den Leitfaden Sofortmaßnahmen aktualisiert. Die überarbeitete Loseblattsammlung unterstützt Planende mit zahlreichen Maßnahmen bei der Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur. Die neue Version enthält fünf neue Steckbriefe mit streckenbezogenen Maßnahmen sowie fünf neue Steckbriefe mit punktuellen Maßnahmen.

Als wichtige außerörtliche Maßnahme wurde ein Beispiel für die Umgestaltung von Landstraßen mit überbreitem Querschnitt ergänzt, welches in enger Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW erarbeitet wurde. Mit dieser Maßnahme kann der Rad- und Fußverkehr auch in außerörtlichen Bereichen deutlich attraktiver gestaltet werden. Darüber hinaus ist der Leitfaden um Lösungsansätze zur Klimafolgenanpassung im städtischen Raum erweitert worden, welche vor allem innerstädtische Fußverkehrsachsen aufwerten sollen. Und auch die Markierung von Gehwegen in Bereichen von alten Dorfstraßen oder

Aufwertung von Fußverkehrsbereichen durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität – Foto:

IGS mbH



allgemein bei beengten Straßenraumbreiten ist eine Maßnahme, die helfen soll, Lücken in Fußverkehrsnetzen zu schließen. Mit diesen und mit weiteren Maßnahmen sind nun deutlich mehr Steckbriefe zur Förderung des Fußverkehrs hinzugekommen.

Der Leitfaden wurde im Rahmen der AGFS-Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“ veröffentlicht und unterstützt die Kommunen dabei, die Infrastruktur vor Ort kurzfristig und kostengünstig fahrrad- und fußgängerfreundlicher zu gestalten. Weitere Ergänzungen des Leitfadens unter Berücksichtigung der StVO-Novelle sowie der neuen VwV-StVO sind im Laufe des Jahres geplant.

Christian Eckert/Redaktion nahmobil

„Auf den Punkt: Neue Wege, klare Regeln“

Online-Seminar zur StVO- und VwV-StVO-Novelle stößt auf großes Interesse



Zur Premiere des neuen Formates waren Christine Fuchs, AGFS NRW sowie Rene Usath und Sandra Terporten aus dem MUNV zu Gast, Michael Vieten, P.3 Agentur, moderierte die Veranstaltung. – Foto: P.3 Agentur

Kompakt, aktuell und praxisnah: Mit dem neuen Online-Format „Auf den Punkt: Neue Wege, klare Regeln“ hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV) gemeinsam mit seinen Kompetenznetzwerken für Mobilität in NRW einen Nerv getroffen. Über 850 kommunale Fachkräfte schalteten sich am 13. Mai 2025 zur Auftaktveranstaltung ein.

Ziel des neuen Formats ist es, Kommunen und ihre Mitarbeitenden kompakt und praxisnah über relevante rechtliche Entwicklungen und fachliche Neuerungen im Bereich der Mobilität sowie deren Bedeutung für die Nahmobilität zu informieren. Im Mittelpunkt des ersten Webinars der neuen Reihe, dessen inhaltliche Vorbereitung und technische Umsetzung die AGFS NRW übernommen hatte, standen die Novelle der StVO und die am 10. April 2025 in Kraft getretene VwV-StVO.

Nach der Begrüßung durch Michael Vieten von der P.3 Agentur, der die Veranstaltung moderierte, gaben Dr.-Ing. Sandra Terporten, Leiterin des Referats VII A 2, und René Usath, Leiter des Referats VII A 4 (beide MUNV), gemeinsam mit Christine Fuchs (AGFS NRW) eine kurze Einführung in das neue Format.

Bezirksregierung und AGFS NRW erläutern die Änderungen von StVO und VwV-StVO

Lauren Elsiepen von der Bezirksregierung Düsseldorf erläuterte die Neuerungen der StVO- und VwV-StVO-Novelle und deren Auswirkungen auf die Praxis. Neben den neuen Anordnungszielen zur Verbesserung des Umwelt-, Klima-

und Gesundheitsschutzes sowie zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung wurden u.a. folgende Neuerungen vorgestellt: die Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr, die neuen Verkehrszeichen 230 (Ladebereich für Be- und Entladevorgänge) und 257-59 (Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge), Bussonderfahrstreifen und Sonderfahrstreifen zur Erprobung neuer Mobilitätsformen, Erleichterungen beim Bewohnerparken sowie die Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30.

Wolfram Mischer und Nils Schmitter von der AGFS NRW blickten aus Sicht der AGFS auf die Novellen der StVO 2024 und der VwV-StVO 2025. Sie beleuchteten anhand konkreter Beispiele die Auswirkungen der Novellen auf die Nahmobilität.

Nachlese im Campus der AGFS NRW

Die Vorträge stehen in der Mediathek im Campus der AGFS NRW zum Download bereit, die Aufzeichnung des Seminars zusätzlich auch für die Teilnehmenden. Die Fragen der Teilnehmenden zum Seminar werden dort in Kürze zur Ansicht bereitgestellt.



Die rege Beteiligung an der Premierenveranstaltung des neuen Formats „Auf den Punkt: Neue Wege, klare Regeln“ hat gezeigt, wie groß das kommunale Interesse an verständlichen, kompakten und direkt vermittelten Informationen rund um aktuelle rechtliche Entwicklungen ist. Genau das brauchen viele Kommunen, um schnell und zielorientiert auf alltägliche Herausforderungen der Planung reagieren zu können und eine sichere sowie zukunftsfähige Mobilität in NRW zu schaffen.

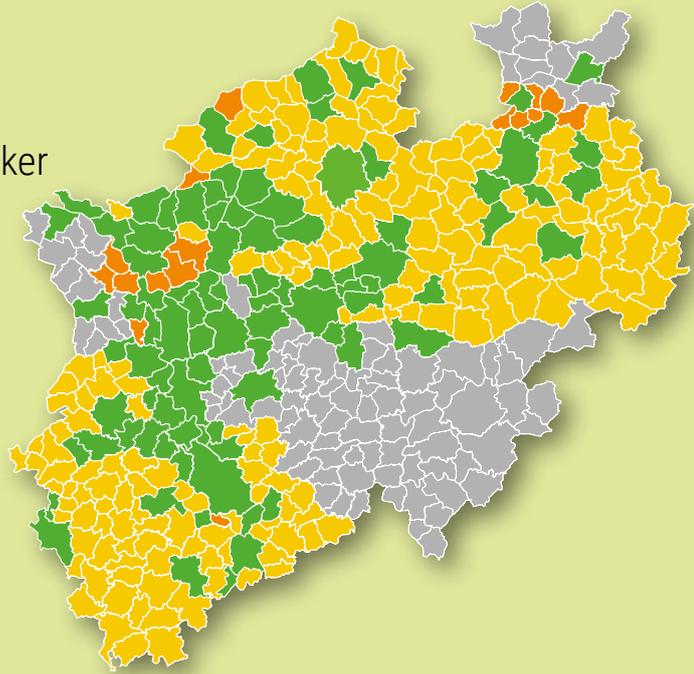
„Auf den Punkt“ geht weiter! Auch in Zukunft wird das Format in unregelmäßigen Abständen aktuelle Themen aufgreifen und Orientierung für die kommunale Praxis bieten. Ein gelungener Start für ein vielversprechendes Informationsangebot!

Norbert Schläger und Max Mundorf/Redaktion nahmobil

Die AGFS NRW wächst weiter

Kommunales Netzwerk um fünf Mitglieder stärker

Das neue Jahr hat für den Fuß- und Radverkehr gut begonnen: Mit dem Kreis Wesel, der Gemeinde Südlohn, der Stadt Gronau, der Stadt Wesseling und dem Kreis Herford zählt die AGFS NRW nun 116 fußgänger- und fahrradfreundliche Kommunen in Nordrhein-Westfalen. Vor Ort überreichten Vorstand Christine Fuchs und Minister Oliver Krischer bzw. Staatssekretär Viktor Haase die offiziellen Urkunden an die Mitglieder. Sie lobten das Engagement der Kommunen für die Nahmobilität und für lebenswerte Städte und Gemeinden in NRW. Wie die neuen Mitglieder überzeugen konnten, lesen Sie hier: www.agfs-nrw.de/service/presse. Weitere Bereisungen in NRW sind bereits für dieses Jahr geplant.



Der Deutsche Fahrradpreis 2025

Glückliche Gewinner beim 25. Jubiläum



Viola Koch (Bezirksamt Altona) erhält den Preis von Patrick Schnieder (Bundesminister für Verkehr).



Christine Fuchs (AGFS NRW) übergibt den Pokal an Jens Joost-Krüger (Mitte) und Peter Sämann von der Wirtschaftsförderung Bremen GmbH.

Die Stadt Hamburg, die Wirtschaftsförderung Bremen und die Initiative „AKTIONfahRRAD“ aus Nordrhein-Westfalen gewinnen den Deutschen Fahrradpreis, der 2025 zum 25. Mal verliehen wurde. In der Kategorie Infrastruktur gewinnt die Stadt Hamburg mit dem klimangepassten und zukunftsweisenden Umbau der Louise-

Schröder-Straße in Altona. Das Bremer Projekt „BIKE IT!“ überzeugte die Fachjury in der Kategorie Service & Kommunikation mit seiner kreativen Integration der Radkultur in das Stadtmarketing. In der Kategorie Ehrenamt geht der Preis an die Initiative „AKTIONfahRRAD“ für den einzigartigen, vernetzenden Ansatz zur nachhaltigen Förderung



Die Gewinner des 25. Deutschen Fahrradpreises wurden auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Berlin ausgezeichnet – alle Fotos: Deutscher Fahrradpreis/Deckbar

des Radfahrens an Schulen. Die Preisverleihung fand am 3. Juni 2025 auf dem Nationalen Radverkehrskongress im Bundesministerium für Verkehr in Berlin statt.

Patrick Schnieder, Bundesminister für Verkehr: „Seit 25 Jahren setzen die Gewinner des Wettbewerbs innovative Impulse für besseren Radverkehr. Auch in diesem Jahr sind sie Vorbilder mit einer Strahlkraft weit über ihre Regionen hinaus: Die Stadt Hamburg zeigt mit dem Umbau der Luise-Schröder-Straße, wie öffentliche Räume mit breiten Radwegen und viel Grünflächen klimaresilient und lebens-

Stadtmarketing und Kultur – etwa mit Fahrradkonzerten oder kreativen Aktionen rund ums Rad. Alle drei Projekte demonstrieren, wie modern und nachhaltig Radverkehr gestaltet werden kann.“

Christine Fuchs, Vorstand der AGFS NRW: „Die diesjährigen Gewinnerprojekte überzeugen mit innovativen Ideen, kreativen Ansätzen und außergewöhnlichem Engagement. Der Rückblick auf die Gewinnerprojekte der letzten 25 Jahre zeigt, wie sich die Radverkehrsförderung weiterentwickelt hat – und dass viele der ausgezeichneten Projekte als Blaupause für nachfolgende Initiativen gedient haben.“

Julia Groth/Redaktion nahmobil



Ulrich Fillies (li.), Initiator der „AKTIONfahRRAD“, nahm den Preis von Burkhard Stork vom ZIV entgegen.

wert gestaltet werden können. Die Initiative ‚AKTIONfahRRAD‘ vermittelt Kindern und Jugendlichen Freude am Radfahren, sodass es bereits in jungen Jahren für sie zum Alltag wird. Der dritte Gewinner, das Bremer Projekt ‚BIKE IT!‘, verbindet seit mehr als einem Jahrzehnt Radverkehr,

Zum 25. Jubiläum schnitt Preisträgerin Viola Koch (Mitte) stellvertretend die Torte an – mit Christine Fuchs (AGFS NRW) und Christian Hirte (Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr) sowie Schüler:innen der Carl-von-Ossietzky-Gemeinschaftsschule in Berlin.



Neue Module begeistern

Erfolgreiche Tour der neuen Verkehrssicherheitsaktion für Schulen

Kurz vor den Osterferien haben die Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums am Markt in Bünde noch einmal kräftig in die Pedale getreten und ihre Reaktionsfähigkeit unter Beweis gestellt: Die neue Verkehrssicherheitsaktion der AGFS NRW machte ihren letzten Stopp in dieser Saison, bevor es im Herbst in die nächste Runde geht. Ziel der Wanderausstellung ist es, die jungen Radfahrenden spielerisch fit für den Schulweg zu machen und sie zu motivieren, ihre Alltagswege regelmäßig mit dem Fahrrad zu bewältigen.

Die Verkehrssicherheitsaktion startete im Herbst 2024 mit neuen Modulen und besuchte an 80 Tagen insgesamt 71 Schulen in 39 Mitgliedskommunen. Die Aktion hat bei den Jugendlichen an den verschiedenen Stopps viel Neugier geweckt und sie freuten sich, die neuen Module selbst ausprobieren zu können.

Alltägliche Herausforderungen auf dem Schulweg

Eine Station der Tour war Herzogenrath. Auch hier beschäftigten sich die Mädchen und Jungen mit verschiedenen Facetten der Verkehrssicherheit. Am Fahrradsimulator lernten die jungen Radfahrenden, Entfernungen und Geschwindigkeiten im Straßenverkehr richtig einzuschätzen. „Die neuen Videosimulationen mit realitätsnahen und teilweise ‚brenzigen‘ Verkehrssituationen kamen sehr gut an – sowohl bei uns als auch bei den Schüler:innen“, so Svenja Rakers, Verkehrsplanerin der Stadt Herzogenrath. „Es spiegelt die alltäglichen Herausforderungen im

Straßenverkehr authentisch wider und fördert die Sensibilisierung für das Thema Verkehrssicherheit.“ Besonders der Buzzer, an dem die jungen Teilnehmenden ihre eigene Reaktionszeit testen konnten, begeisterte, denn er „sorgte nicht nur für eine höhere Motivation bei den Schüler:innen, sondern lockerte auch die anderen Lerneinheiten auf“. Anhand einer großen Straßenkarte lernte die Schulklasse in kleinen Gruppen auch wichtige Verkehrszeichen und -regeln kennen. Wie wichtig Sichtbarkeit im Straßenverkehr ist, erfuhren sie beim Testen von reflektierender Kleidung und Materialien.

Verkehrssicherheit in Ihrer Kommune stärken

Die neue Verkehrsaktion löst die beliebte „Aktion Licht“ ab und kommt mit den neuen Modulen bei den Schüler:innen sowie den Lehrkräften gut an, wie die positiven Rückmeldungen zeigen. Die Kinder haben viel Spaß an den Stationen und machen gut mit. Sie lernen spielerisch, sich als Radfahrende sicher im Straßenverkehr zu verhalten und tragen so zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. „Durch die praxisnahen Inhalte und das interaktive Konzept scheint das Thema Verkehrssicherheit bei den Schüler:innen wirklich anzukommen und im Alltag hängen zu bleiben“, zieht die Verkehrsplanerin in Herzogenrath ein positives Fazit. „Man merkt, dass sie nicht nur zuhören, sondern aktiv mitdenken und mitmachen.“ Die Kommune möchte sich auch für die kommende Tour der Verkehrssicherheitsaktion anmelden.

Wollen auch Sie die Nahmobilität in Ihrer Kommune stärken? Die Verkehrssicherheitskampagne für Schulen geht im Herbst wieder auf Tour. Im Frühjahr wird bei den Mitgliedern abgefragt, wer sich an der Aktion beteiligen möchte.

Weitere Informationen zur Aktion finden Sie im AGFS-Campus: <https://.campus.agfs.nrw>

Maria Rene Cordova/Redaktion nahmobil

Die neue Verkehrssicherheitsaktion lädt Schüler:innen zum Mitmachen ein. – Foto: P.3 Agentur



Bundesweites Netzwerk für Fuß- und Radverkehr geht an den Start

AGFK Deutschland vertritt Interessen von über 1.000 Kommunen

Die Kräfte von über 1.000 Kommunen bündeln: Mit dieser Mission haben sich elf kommunale Arbeitsgemeinschaften für Rad- und Fußverkehrsförderung in der AGFK Deutschland zusammengeschlossen. Am 7. April 2025 sind sie in Hannover zur konstituierenden Sitzung zusammengekommen. Ihr gemeinsames Ziel ist es, die fachlichen Interessen der Kommunen im Fuß- und Radverkehr in bundesweite Entscheidungen einzubringen, den Austausch untereinander zu fördern und Synergien zu nutzen.

Verständigung auf Zuständigkeiten und gemeinsame Projekte

Teil der neuen AGFK Deutschland sind die Arbeitsgemeinschaften aus Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen/Bremen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen, Schleswig-Holstein und Thüringen.

Die Koordinierungsstelle der AGFK Deutschland wird bei der AGFS NRW geführt. Sprecherin ist Christine Fuchs, der geschäftsführende Vorstand der AGFS NRW. In Hannover wurden zudem zum ersten stellvertretenden Sprecher Frank Kutzner vom wegebund (Sachsen) und Anna Hussinger von der AGFK Baden-Württemberg zur zweiten stellvertretenden Sprecherin gewählt.

Gemeinsame Interessenvertretung

Die AGFK Deutschland wird zukünftig den Austausch der Arbeitsgemeinschaften der Bundesländer organisieren. „Jedes Flächenland hat inzwischen eine Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, für die Vernetzung und Unterstützung der Kommunen miteinander sowie als Bindeglied zur Landespolitik“, so Fuchs. „Dieses Prinzip übertragen wir mit der AGFK Deutschland nun auf die Bundesebene: Wir vernetzen die kommunalen Arbeitsgemeinschaften untereinander und vertreten gemeinsam die Interessen unserer Kommunen auf Bundesebene,“ erklärt Fuchs weiter.

Austausch von Wissen und Formaten

Ziel des Austauschs ist außerdem, vorhandene Ressourcen effizienter zu nutzen. „Wenn in Bayern ein Leitfaden

veröffentlicht wird, der in Schleswig-Holstein auch genutzt werden kann, dann muss die gleiche Arbeit in Zukunft nicht zweimal gemacht werden. Die AGFK Deutschland vernetzt alle Akteure miteinander und stellt sicher, dass Materialien und Formate – wo möglich – übernommen werden können. So unterstützen wir uns gegenseitig“, erklärt Frank Kutzner die Zusammenarbeit.

Ein interner Projektkatalog zeigt, welche Materialien die Arbeitsgemeinschaften zum Tausch anbieten und zu welchen Bedingungen. Das Portfolio beinhaltet neben Leitfäden und fachlichen Broschüren auch Konzepte für die Öffentlichkeitsarbeit.

„Der informelle Austausch zwischen den Arbeitsgemeinschaften hat schon immer stattgefunden. Angesichts der wachsenden Zahl der Institutionen und der zunehmenden Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs wird es jedoch immer wichtiger, die Kooperation jetzt auf eine formelle Ebene zu heben“, fügt Anna Hussinger hinzu.

Erste gemeinsame Auftritte absolviert

Der erste gemeinsame Auftritt nach der konstituierenden Sitzung fand auf der Hauptversammlung des Deutschen Städtetags statt. Die AGFK Deutschland war mit einem Stand auf der begleitenden Ausstellung vertreten. Auch auf dem Nationalen Radverkehrskongress am 3. Juni 2025 in Berlin vertrat Christine Fuchs die AGFK Deutschland im Abschlussplenum und stellte das neue Netzwerk auf Bundesebene vor. Die Zusammenarbeit wird mit Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr gefördert.

Julia Groth/Redaktion nahmobil

AGFK Deutschland: Am 7. April 2025 fand die konstituierende Sitzung der AGFK Deutschland statt. – Foto: Sophie Kocherscheidt



Mit Nahmobilität zur altersgerechten Kommune

Neuer Leitfaden der AGFS NRW und der Landesseniorenvertretung NRW



Der praktische Leitfaden wurde bei einem Treffen der Landesseniorenvertretung NRW in Detmold vorgestellt.

Die AGFS NRW und die Landesseniorenvertretung NRW (LSV NRW) haben gemeinsam den Leitfaden „Mit Nahmobilität zur altersgerechten Kommune“ veröffentlicht. Er unterstützt lokale Seniorenvertretungen dabei, Kommunen nahmobilitätsfreundlich und somit altersgerecht zu gestalten.

Übersichtlich gestaltete Checklisten helfen den Seniorinnen und Senioren dabei, Handlungsbedarf vor Ort zu identifizieren und konkret zu benennen. So kann die kommunale Verwaltung die Wünsche und Bedürfnisse älterer Bürgerinnen und Bürger gezielt in politische Diskussionen einbinden, um Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr anzustoßen und zeitnah umzusetzen.

Die Förderung sicherer, barrierefreier Nahmobilität ist ein gemeinsames Ziel der AGFS NRW und der LSV NRW – von dem ältere Menschen in besonderem Maße profitieren. AGFS-Vorstand Christine Fuchs lobte das Ergebnis der guten Zusammenarbeit: „Der Leitfaden bietet eine strukturierte Arbeitshilfe für Seniorinnen und Senioren in NRW

und erleichtert ihnen die konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen.“

Auch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW würdigt die Bedeutung der LSV NRW und beruft den Landesvorsitzenden Karl-Josef Büscher in die Auswahlkommission für fuß- und radverkehrsfreundliche Kommunen, der Beisitzende Uli Fischer wurde als dessen Vertreter benannt.

Die AGFS NRW ist Initiatorin und Herausgeberin der neuen Broschüre. Der Leitfaden steht in der Mediathek der AGFS NRW unter www.agfs-nrw.de zum Download bereit und kann als Printversion ebenfalls über die AGFS NRW bestellt werden.

Guido Ensemeier/AGFS NRW

Drei Fragen an Karl-Josef Büscher, Vorsitzender der Landesseniorenvertretung NRW



Foto: Landesseniorenvertretung NRW

Wie sind Sie am liebsten unterwegs?

Am liebsten mit dem Fahrrad in der nahen Umgebung und für weitere Strecken mit dem ÖPNV, SPNV und der DB. Mit dem Auto fahre ich auch, aber es ist schon lange nicht mehr mein Hauptverkehrsmittel. Wäre der ÖPNV, der SPNV und die DB noch besser ausgebaut und verlässlicher, dann wäre das Auto fast nicht mehr notwendig. Mit anderen Worten: Ich versuche die Verkehrswende zu praktizieren und habe Freude daran, jedenfalls meistens.

Warum setzt sich die LSV NRW für mehr Nahmobilität ein?

Viele ältere Menschen bewegen sich im Nahraum, das heißt in ihrem Viertel, Quartier, Stadtteil oder in ihrer Gemeinde. Daher sind die Möglichkeiten zur Mobilität im Nahraum besonders wichtig. Mobilität im nahen Umfeld bedeutet einfach Teilhabe am Leben. Zudem hält Bewegung im Nahraum, sei es nun zu Fuß, mit dem Rollator, dem Rollstuhl oder dem Fahrrad, fit. Und da wir alle über uns hinaus eine Verantwortung für jüngere Generationen haben, ist es wichtig, Nahmobilität auch als Schutz für Umwelt und Klima zu praktizieren. Insbesondere als öffentlich geförderte Organisation* haben wir eine besondere Verpflichtung, uns für das Gemeinwohl einzusetzen, und dazu gehört der öffentliche Nahraum, in dem sich die Menschen bewegen.

Was wünschen Sie sich von den Kommunen?

Manchmal mehr Einsicht und Engagement, denn es wird noch längst nicht überall erkannt, wie wichtig Nahmobilität auch für ältere Menschen ist. Allerdings brauchen Kommunen Unterstützung bei dem, was sie umsetzen wollen, da fehlt es immer öfter am richtigen Personal und leider oft an den entsprechenden Mitteln. Wir freuen uns über alle Kommunen, die sich des Themas annehmen und dabei die Stimme der Älteren und natürlich auch die der jüngeren Menschen einbeziehen. Gute Beispiele lassen sich aufzeigen und sicher kommen immer mehr dazu!

** Die Landessenorenvertretung wird von dem Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes NRW gefördert.*

Die AGFS-Fachtagung 2025: „Wege schaffen – Wege gehen“

Am 20. Februar 2025 fand die AGFS-Fachtagung unter dem Motto „Wege schaffen – Wege gehen“ im Rahmen der Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“ im Congress Center Süd der Messe Essen statt. Rund 350 Teilnehmende aus Kommunen, Landesbehörden, Planungsbüros sowie erstmals in größerem Umfang auch aus Straßenverkehrs- und Polizeibehörden diskutierten praxisnahe Lösungen für eine schnellere und dennoch sichere Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Im Mittelpunkt standen die neuen Maßnahmen aus dem Leitfaden Sofortmaßnahmen, beschleunigte Planungs- und Umsetzungsprozesse sowie die Optimierung rechtlicher und administrativer Rahmenbedingungen. In drei parallelen Foren wurden Themen wie rechtssichere Anordnungen im Zuge der neuen StVO und VwV-StVO, Verkehrssicherheit und die Umsetzungsinitiative sowie die Weiterentwicklung von Mobilitätskonzepten intensiv diskutiert.

Besonders hervorzuheben ist die interdisziplinäre Zusammensetzung der Teilnehmenden, die einen wertvollen Austausch zwischen verschiedenen Fachbereichen ermöglichte. Die Fachtagung endete mit der Vorstellung von fünf zentralen Thesen, die als Leitlinien für die zukünftige Gestaltung des Fuß- und Radverkehrs dienen sollen.

Die Veranstaltung zeigte eindrucksvoll, wie durch einfache, aber effektive Maßnahmen und eine enge Zusammenarbeit verschiedener Akteure nachhaltige Fortschritte in der Nahmobilität erzielt werden können. Die Vorträge und der Handlungsleitfaden stehen in der Mediathek der AGFS NRW zum Download bereit:



https://campus.agfs.nrw/goto_agfsnrw_cat_3434.html

Norbert Schläger/Redaktion nahmobil

Volles Haus bei der AGFS-Fachtagung in Essen – Foto: Dirk Baumbach/AGFS NRW



Orientierungs- und Grenzwerte in der Verkehrsplanung: Konfektionsgröße oder Maßanzug?

Wie können Verkehrsplanende geltende Regelwerke und Leitfäden nutzen, um lebenswerte Städte und Gemeinden zu gestalten?

Planung ist kein Schema F

Verkehrsplanung ist eine Disziplin, die sich im Spannungsfeld zwischen technischen Regelwerken, politischen Zielsetzungen und den Bedürfnissen der Menschen vor Ort bewegt. Besonders in bestehenden Infrastrukturen, wie wir sie in den Städten und Gemeinden vorfinden, ist jeder Eingriff, jede Veränderung ein Balanceakt zwischen den Anforderungen des Verkehrs, der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität. Dabei spielen Orientierungs- und Grenzwerte aus Regelwerken und Leitfäden eine zentrale Rolle. Doch wie gehen wir als Planende mit diesen Werten um? Dienen sie uns als starre Grenzen – oder eher als Richtschnur, die uns hilft, individuell passende Lösungen zu entwickeln?

Regelwerke bieten Orientierung

Regelwerke wie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) oder technische Merkblätter und Leitfäden bieten uns einen wertvollen Rahmen. Sie zeigen bewährte Lösungsansätze, beruhen auf Erfahrungen, Forschung und gesammelten Erkenntnissen. Ihre Orientierungs- und Grenzwerte sollen die Planung erleichtern, sicherstellen, dass bestimmte Mindeststandards eingehalten werden, und uns helfen, einen möglichst einheitlichen Stand der Technik umzusetzen.

Aber – und das ist entscheidend – sie ersetzen nicht die eigene planerische Beurteilung. Sie dienen als Orientierungshilfen. Planen ist kein bloßes Ausfüllen eines Formulars, kein reines Anwenden von Tabellen. Planen heißt: abwägen, kontextbezogen entscheiden, Lösungen entwickeln, die den spezifischen Anforderungen vor Ort gerecht werden. Ein Grenzwert, der für eine Neubausituation auf der „grünen Wiese“ sinnvoll sein mag, lässt sich in einer gewachsenen Bestandsstruktur nicht immer eins zu eins umsetzen. Das wissen wir alle aus unserer täglichen Arbeit.

Und: Die starre Einhaltung von Orientierungs- und Grenzwerten darf niemals dazu führen, dass bestehende, ungenügende und ebenfalls den Regelwerken nicht entsprechende Situationen einfach bestehen bleiben – nur deshalb, weil eine mögliche Alternative diese Werte ebenfalls nicht in Gänze erfüllt. Vielmehr müssen wir uns fragen: Ist die geplante Maßnahme eine Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand? Trägt sie zur Sicherheit, zur Aufenthaltsqualität oder zur Förderung nachhaltiger Mobilität bei? Wenn ja, dann verdient auch eine Lösung Beachtung, die vielleicht nicht alle Idealmaße erreicht, aber dennoch eine deutliche qualitative Aufwertung darstellt.

Zudem dürfen wir nicht vergessen, dass die Orientierungs- und Grenzwerte der Regelwerke häufig auf abstrakten Beispielen beruhen – auf theoretischen Anwendungsfällen, die so in der realen Vielfalt unserer Städte und Gemeinden oft gar nicht in einer solchen Reinform existieren. Sie können und sollen die komplexen Realitäten vor Ort nicht vollständig abbilden. Die Anforderungen des Verkehrs, der Sicherheit, des Komforts und der Aufenthaltsqualität unterscheiden sich massiv zwischen ländlichen Räumen, suburbanen Gebieten und hochverdichteten urbanen Quartieren. Ein Maßstab, der für eine breite Ausfallstraße am Stadtrand entwickelt wurde, passt selten zu einer engen Altstadtgasse oder einer dörflichen Hauptstraße. Hier sind differenzierte Lösungen gefragt – und die Bereitschaft, die Spielräume innerhalb der Regelwerke auszuschöpfen.

Der Ermessensspielraum der Planenden

Genau hier setzt der Ermessensspielraum an, den wir als Fachleute haben – und auch nutzen sollten. Regelwerke räumen uns in vielen Bereichen bewusst Flexibilität ein, um planerisch auf den Einzelfall eingehen zu können. Dieser Spielraum ist kein Zufall, sondern ausdrücklich Teil des planerischen Selbstverständnisses.

Die Einhaltung eines Grenzwertes – etwa bei Verkehrsbelastungen in Fahrradstraßen oder bei Breiten von Fahrstreifen – ist eine wichtige Richtschnur. Aber: Sie ist nicht immer zwingend, wenn wir durch ergänzende Maßnahmen oder besondere Rahmenbedingungen eine gleichwertige oder gar bessere Lösung erzielen können. Der Kontext entscheidet: Wie sieht die örtliche Verkehrszusammensetzung aus? Gibt es alternative Routen? Welche Ziele verfolgt die Kommune mit ihrer Planung? Welche Akzeptanz ist vor Ort gegeben? All das sind Faktoren, die mitgedacht werden müssen und die uns die Möglichkeit geben, Lösungen auch jenseits der Tabelle zu entwickeln.

Verantwortung übernehmen – individuell entscheiden

Das bedeutet aber auch: Wir als Planende tragen Verantwortung. Wer von Orientierungs- oder Grenzwerten abweicht, sollte dies fachlich begründen können. Das erfordert eine saubere Dokumentation, nachvollziehbare Argumente und eine fundierte Einzelfallbetrachtung. Doch genau darin liegt die Qualität unserer Arbeit. Gute Planung ist immer auch das Ergebnis fundierter Abwägung – und keine bloße Anwendung von Zahlen.

Ein Beispiel: Die ERA sehen für beidseitige Radverkehrsanlagen bestimmte Mindestbreiten vor. In einer Altstadt mit engem Straßenquerschnitt und hoher Aufenthaltsqualität ist diese Breite aber häufig nicht erreichbar, ohne den gesamten Straßenraum grundlegend umzubauen. Hier gilt es, kreative Lösungen zu finden: Mischverkehrsregelungen oder temporäre Verkehrsberuhigungen können sinnvolle Alternativen sein, die trotz Abweichung vom Standard im Einzelfall den verkehrlichen Anforderungen genügen können.

Miteinander sprechen – Transparenz schaffen

Insbesondere im Zusammenspiel zwischen Planung und Straßenverkehrsbehörden ist dieser Gedanke zentral. Oft erleben wir, dass Grenzwerte in Genehmigungsprozessen als starre Vorgaben gelesen werden. Doch die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die zugehörigen Verwaltungsvorschriften lassen ebenfalls Raum für Beurteilungen. Ziel ist stets die Sicherheit und Flüssigkeit des Fahrverkehrs, aber auch der Schutz und die Förderung des Fuß- und Radverkehrs, der Auf-

enthaltsqualität und des Klimaschutzes.

Deshalb ist der Dialog wichtig: Zwischen Planenden, Genehmigungsbehörden und der Politik. Fachliche Abwägungen müssen transparent gemacht, Spielräume genutzt und gemeinsame Lösungen gefunden werden. Wenn wir als Verkehrsplanende und Verkehrsbehörden miteinander sprechen, können wir individuelle Wege beschreiten – und das Bestmögliche für den jeweiligen Standort erreichen.

Fazit: Den Maßanzug schneidern, nicht von der Stange kaufen

Orientierungs- und Grenzwerte sind unser Werkzeug – aber sie sind nicht das Ziel. Verkehrsplanung im Bestand ist immer eine Maßarbeit. Sie verlangt von uns, genau hinzusehen, das Umfeld zu verstehen und Lösungen zu entwickeln, die passen. Kein Standort ist wie der andere, und kein Regelwerk kann alle Besonderheiten eines Quartiers, einer Straße oder eines Verkehrsraums erfassen.

Wir müssen diesen Ermessensspielraum mutig nutzen, mit fachlicher Sorgfalt und Verantwortung. So können wir passgenaue, sichere und lebenswerte Lösungen schaffen – für den Fuß- und Radverkehr, für den ÖPNV, für den Autoverkehr, für alle Menschen, die den Raum nutzen.

Denn eines ist sicher: Verkehrsplanung ist immer eine Einzelfallbetrachtung. Und das macht sie so spannend.

Michael Vieten/Redaktion nahmobil

Verkehrsplanung im Bestand ist immer Maßarbeit und erfordert individuelle Lösungen, mit fachlicher Sorgfalt und Verantwortung. – Foto: P.3 Agentur



Bundesweiter Monitor Fußverkehr 2024

Repräsentative Befragung zum Fußverkehr

Der „Monitor Fußverkehr 2024“ liefert erstmals eine fundierte Datengrundlage zum Fußverkehr in Deutschland. Die bundesweite Erhebung beleuchtet das Stimmungsbild und das Verhalten rund ums Zufußgehen – darunter die wahrgenommene Fußgängerfreundlichkeit am Wohnort, das subjektive Sicherheitsempfinden, intermodale Wegeketten sowie die Gestaltung von Schulwegen. Unterschieden wird zwischen Erwachsenen ab 14 Jahren und Kindern im Alter von 6 bis 13 Jahren.

Zufußgehen ist beliebt bei den Erwachsenen

Das erfreuliche Ergebnis der Erwachsenenbefragung: Zufußgehen ist mit 83% die am häufigsten genutzte Mobilitätsform. Bei der Bewertung der Fußverkehrsfreundlichkeit des Wohnortes ist noch Luft nach oben. 55% bewerten die Fußgängerinfrastruktur als sehr gut oder gut.

Zentrale Ergebnisse der Kinderbefragung

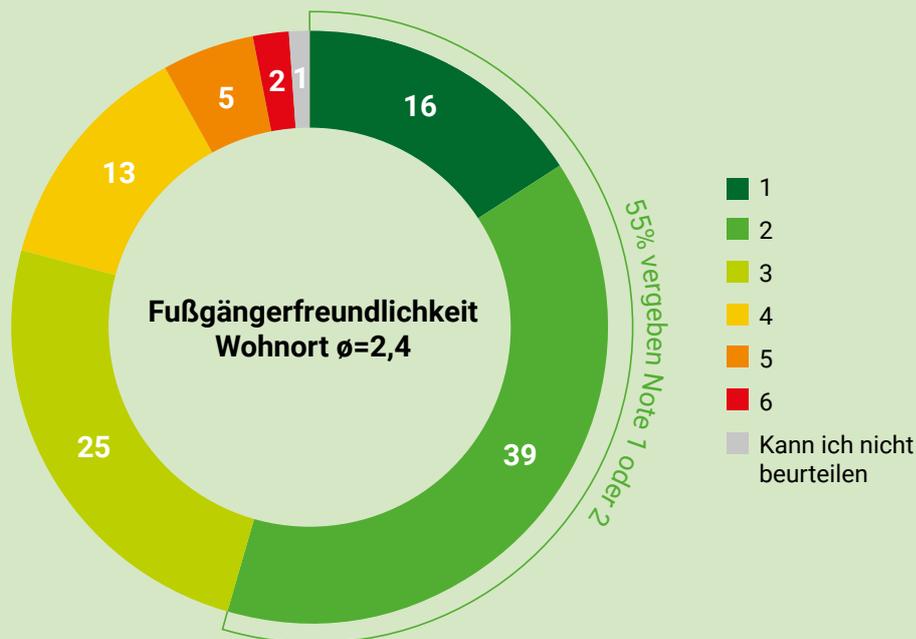
Die Kinder sind etwas weniger kritisch: Zwei Drittel der Befragten gaben an, gerne oder sehr gerne zu Fuß unterwegs zu sein. Auf dem Weg zum Kindergarten oder zur Schule sind die Kinder mit 54% am häufigsten zu Fuß oder mit einem Tretroller unterwegs, 40% nutzen öffentliche Verkehrsmittel und 38% gaben an, auch regelmäßig mit dem „Elterntaxi“ gebracht zu werden. Der größte Angstfaktor beim Zufußgehen ist für Kinder Dunkelheit. Auch Autos und Straßenkreuzungen tragen zum Unwohlsein bei.

Die Studie wurde vom SINUS-Institut im Rahmen der Förderinitiative Fußverkehr durchgeführt und vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert. Alle Ergebnisse finden Sie unter: www.sinus-institut.de/media-center/studien/monitor-fussverkehr

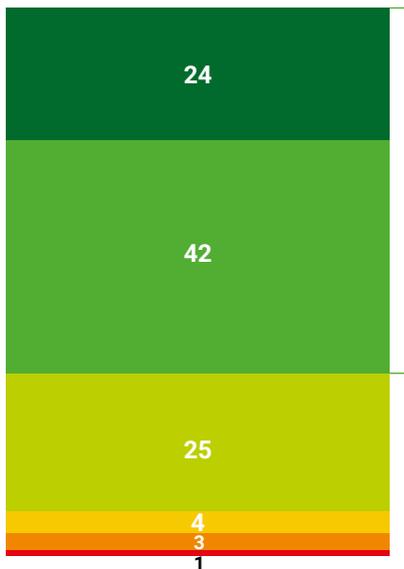
Maria Rene Cordova/Redaktion nahmobil

Fußgängerfreundlichkeit des Wohnortes

Als wie fußgängerfreundlich bewerten Sie Ihren Wohnort allgemein?



Quelle: SINUS (2025), n=4.006 Fälle, alle Befragten (ab 14 Jahren), Angaben in %, Bewertung nach Schulnoten



66% der Kinder gehen sehr gerne oder gerne zu Fuß

Beliebtheit Zufußgehen

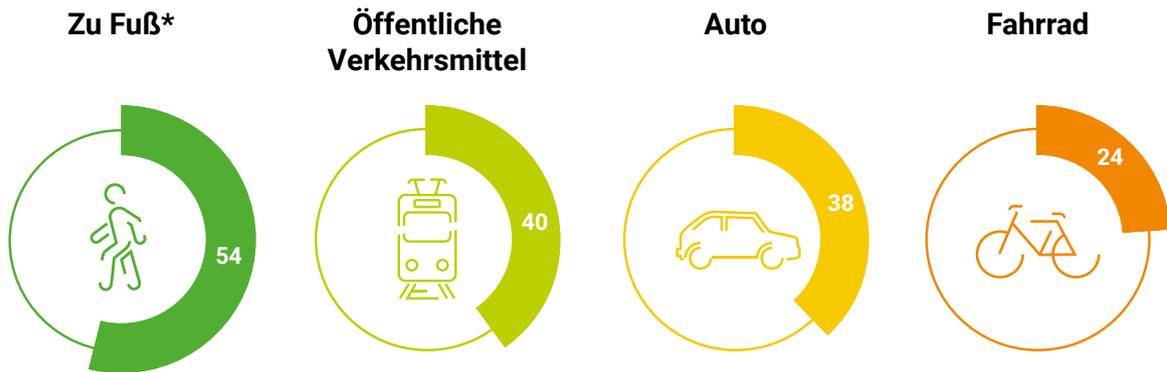
Wie gerne bist du zu Fuß unterwegs?
Beliebtheit Zufußgehen $\bar{X}=2,2$

- Sehr gerne
- Gerne
- Ganz in Ordnung
- Könnte besser sein
- nicht so gerne
- Gar nicht gerne

Quelle: SINUS (2025), n=500 Fälle, alle befragten Kinder, Angaben in %, Abweichungen zwischen Einzelwerten und Summen sind rundungsbedingt

Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule

Wie kommst du normalerweise in den Kindergarten/zur Schule?



Quelle: SINUS (2025), n=499 Fälle, nur Kinder, die in den Kindergarten/zur Schule gehen, * die Fortbewegung mit einem Tretroller, Skateboard oder Inlineskates/Rollschuhen wurden ebenfalls als Zufußgehen gewertet, da hierfür i.d.R. der Fußweg genutzt wird, Angaben in %

Ängste und Unsicherheiten beim Zufußgehen aus Kindersicht

Manchmal gibt es Gründe, warum man sich beim Zufußgehen nicht so sicher fühlt. Bitte sage uns, ob das auf dich zutrifft. Ich habe Angst ...

..., wenn ich bei **Dunkelheit** zu Fuß gehe.

82

... vor **Autos**, wenn ich zu Fuß gehe.

51

... an **Straßenkreuzungen**.

44

Quelle: SINUS (2025), n=500 Fälle, alle befragten Kinder, Angaben in %

Zwölf NRW-Kommunen machen den Fußverkehrs-Check 2025

Minister Oliver Krischer überreicht Teilnahmeurkunden in Düsseldorf



NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer mit den Vertreterinnen und Vertretern der teilnehmenden Kommunen sowie des Zukunftsnetzes Mobilität NRW – Foto: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Die Fußverkehrs-Checks werden auch 2025 wieder in zwölf Kommunen durchgeführt. Sie haben unter den 31 Bewerbungen am meisten überzeugt und erhielten am 9. April 2025 im Verkehrsministerium eine Teilnahmeurkunde von Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Landesweit 31 Bewerbungen

Im Wettbewerbsverfahren werden jährlich Städte und Gemeinden ausgewählt, die professionelle Unterstützung für einen Fußverkehrs-Check erhalten. Die Bedingungen: Sie müssen Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW sein



Minister Krischer informierte sich über die Ergebnisse, Erfolge und Herausforderungen bei der Umsetzung der Fußverkehrs-Checks. – Foto: MUNV NRW/Caroline Seidel

und ein glaubhaftes Interesse an der Förderung des Fußverkehrs nachweisen können. Gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und Politik sowie Vertreterinnen und Vertretern weiterer Interessengruppen

werden sie dann in mehreren Terminen vor Ort überprüfen und erörtern, wo es Verbesserungsmöglichkeiten in Sachen Fußverkehr gibt und wie diese am besten umgesetzt werden können.

„Gehen hält fit und ist gut fürs Klima“, sagte Minister Krischer bei der Urkundenübergabe im Verkehrsministerium. „Um sicher und bequem zur Arbeit, in die Schule oder zum Einkaufen zu gehen, brauchen wir fußgängerfreundlich gestaltete Wege und Plätze. Mit den Fußverkehrs-Checks unterstützen wir Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen dabei, Fußwege attraktiver und sicherer zu machen.“

Folgende Kommunen in NRW machen den Fußverkehrs-Check 2025

- Gemeinde Langerwehe
- Gemeinde Ostbevern
- Gemeinde Schlangen
- Gemeinde Wachtberg
- Stadt Espelkamp
- Stadt Haan
- Stadt Rheinberg
- Stadt Velen
- Stadt Werne
- Stadt Wesseling
- Stadt Witten
- Stadt Würselen

Erfolgreiche Umsetzung in Lohmar

Die Stadt Lohmar im Rhein-Sieg-Kreis ist eine von 82 Kommunen in NRW, die den Fußverkehrs-Check bereits durchgeführt und inzwischen viele der gewonnenen Anregungen umgesetzt haben. Am 23. April 2025 informierte sich Minister Krischer vor Ort über die bisherigen Erfolge und Herausforderungen. Bürgermeisterin Claudia Wieja stellte die baulichen Neuerungen und verkehrssichernden Maßnahmen des Fußverkehrs-Checks vor. Mit besonderem Augenmerk auf Kinder und andere besonders

schutzbedürftige Gruppen im Straßenverkehr wurden u.a. sichere Querungen, barrierefreie Knotenpunkte und ein durchdachtes Schulwegkonzept umgesetzt. Auch die ersten Elternhaltestellen (Hol- und Bringzonen) stehen kurz vor der Realisierung. Bürgermeisterin Claudia Wieja hob die positiven Effekte des Fußverkehrs-Checks (FVC) hervor: „Der FVC hat uns wertvolle Impulse geliefert – seither wird der Fußverkehr in vielen Bereichen anders als vorher mitgedacht.“

MUNV/Zukunftsnetz Mobilität NRW

Fußverkehrspreis 2025: In diesen Städten geht man besser

Fußgängerlobby zeichnet vorbildliche Kommunen aus

Die Gewinnerstädte des Deutschen Fußverkehrspreises 2025 sind Leipzig und Leinfelden-Echterdingen bei Stuttgart. Den Sonderpreis „Kinder sicher und gerne zu Fuß“ gewinnt der wegebund (Sachsen). Mit dieser Auszeichnung ehrt der Fachverband FUSS e.V. Kommunen, die sich vorbildlich für sichere und attraktive Wege einsetzen. Die Preise in Form eines „goldenen Fußabdrucks“ wurden am 29. März 2025 auf dem bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress BUVKO in Karlsruhe verliehen.

Fußgängerfreundliche Projekte

Die Stadt Leipzig erreicht mit vielen kleinen Schritten große Fortschritte. So sorgen beispielsweise Gehwegnasen an Kreuzungen und Markierungen für einen besseren Überblick für zu Fuß Gehende. Verkehrsberuhigte Bereiche machen Straßen klima- und fußgängerfreundlicher. Die Jury, bestehend aus Fachleuten für Verkehrs- und Stadtplanung, Kinder-Mobilität und Behinderungen, zeichnete diese kostengünstigen und vielfach anwendbaren Einzelmaßnahmen für mehr Fußverkehrsfreundlichkeit aus. Auch Leinfelden-Echterdingen bei Stuttgart überzeugt: Die 41.000-Einwohner-Gemeinde sticht mit ihrer intensiven Kommunikation zur Förderung des Fußverkehrs hervor.

Durch Fußverkehrs-Checks wurden Potenziale ermittelt und mit Bürger:innenbeteiligung ein umfassendes Konzept entwickelt. Der Sonderpreis mit dem Motto „Kinder sicher und gerne zu Fuß“ geht an den wegebund (Sachsen). Die Arbeitsgemeinschaft bewarb sich mit dem Projekt „Wege-Checks“, das vor allem auf die Beteiligung von Erwachsenen und Kindern auf Augenhöhe setzt.

Der Fußverkehrspreis Deutschland 2025 ist ein Projekt des FUSS e.V. Alle Informationen finden Sie unter:

www.fuss-ev.de/staedte/fussverkehrspreis/

FUSS e.V.

Der Fußverkehrspreis 2025 zeichnet wegweisende Projekte aus.

– Foto: FUSS e.V.



Neue Beauftragte für den Fußverkehr in Köln

Britta Buch setzt sich für eine fußgängerfreundliche Stadt ein

„Fußverkehr ist ein kommunalpolitisches Gewinnerthema“, sagt Britta Buch (46). Als neue Fußverkehrsbeauftragte möchte sich die Stadtplanerin für die Belange der zu Fuß Gehenden, für hohe Qualität, Sicherheit und eine faire Verteilung des begrenzten Straßenraums einsetzen. „Es soll bequem und sicher sein und darüber hinaus Spaß machen, zu Fuß durch Köln mit seinen Veedeln zu gehen.“ Geboren in Frankfurt am Main, studierte sie Raum- und Umweltplanung in Kaiserslautern, bevor sie in freien Planungsbüros in ihrer Heimatstadt

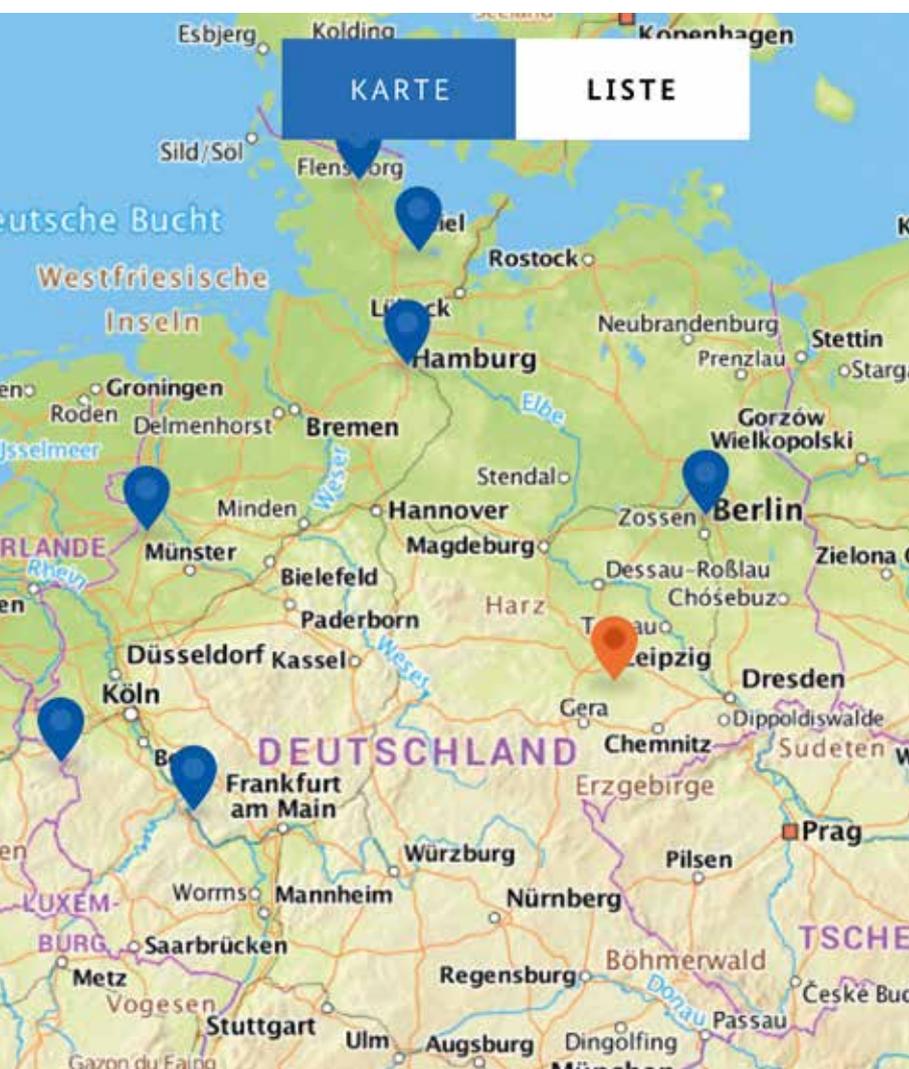
sowie seit 2012 in Köln projektleitend Konzepte zur Stadtentwicklung erarbeitete, dies immer mit Beteiligung der Stadtgesellschaft. Sie freue sich sehr, „nun konzeptionell und strategisch den Fußverkehr als zentralen Bestandteil nachhaltiger Mobilitätsentwicklung in Köln zu positionieren“. Es gelte, die Stadt „Schritt für Schritt“ fußgängerfreundlich und somit lebenswerter zu machen. „Dies gelingt nur integriert und in Zusammenarbeit mit Politik, Verwaltung und Bürgerschaft“, so Britta Buch.

Christian Deppe/Stadt Intern Magazin



Britta Buch tritt für die zu Fuß Gehenden in Köln ein. – Foto: Christian Deppe

Themenkarte zeigt Projekte zur Fußverkehrsförderung



Das Mobilitätsforum Bund zeigt mit einer neuen Themenkarte eine Auswahl von Projekten zum Thema Fußverkehrsförderung. Diese wurden durch die Förderinitiative Fußverkehr des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) gefördert und durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) bewilligt. Mit der Förderinitiative Fußverkehr unterstützt das BMV investive und nicht investive Maßnahmen des Fußverkehrs in Deutschland, die zur Stärkung des Fußverkehrs, als klimafreundlichste und in intermodalen Verkehrsketten notwendige Verkehrsart beitragen.

Die Themenkarte und weitere Informationen finden Sie unter:



www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Themenkarten/Fussverkehrsprojekte/Fussverkehr_Themenkarte.html

Bundesministerium für Verkehr (BMV)

Screenshot von der zitierten Webseite

Bochum setzt auf Schwammstadt-Prinzip

Bauarbeiten auf der Castroper Straße termingerecht abgeschlossen



Oberbürgermeister Thomas Eiskirch und sein Team geben den Straßenabschnitt zwischen Klinikstraße und Schwanenmarkt frei. Rechts: Auch an der Castroper Straße hat die Stadt auf das Prinzip der Schwammstadt gesetzt. – Fotos: Pressestelle Stadt Bochum

Die Baumaßnahme auf der Castroper Straße im Abschnitt Klinikstraße bis Schwanenmarkt ist pünktlich fertig. Von Mai 2022 an sind hier die Entwässerung, die Leitungen und die Straße selbst auf den neuesten Stand gebracht worden. Am Donnerstag, dem 6. Februar 2025, gab Oberbürgermeister Thomas Eiskirch den runderneueren Straßenabschnitt frei.

„Das ist ein weiterer, wichtiger Schritt auf dem Weg zur Erüchtigung des Netzes unserer großen Einfallstraßen, der City-Radialen“, so Oberbürgermeister Eiskirch. „Wir bauen alle Einfallstraßen nachhaltig und zukunftsfest um, und das Ergebnis kann sich sehen lassen: sicherer Radverkehr, weniger Asphalt, mehr Grün, mehr Bäume, mehr im Boden gespeichertes Wasser: eine Win-win-Situation für alle.“

Die Stadt setzte auch an der Castroper Straße auf das Schwammstadt-Prinzip und hat nicht nur den Kanal des Mischwassersystems erneuert, sondern hat ein Netz aus Mulden und Rigolen installiert, um Regenwasser aufzufangen und langsam wieder an die Umgebung abzugeben. So fließt nun auch viel weniger Regenwasser in Richtung Schwanenmarkt, der früher regelmäßig unter Wasser stand.

Unter der Erde ist alles für die technischen und klimatischen Herausforderungen der Zukunft hergerichtet und auch oberirdisch hat sich viel getan: Neue Gehwege, großzügige Parkflächen auf der östlichen Seite, Radverkehrsanlagen, taktile Übergänge und natürlich auch eine Fahrspur je Richtung für den motorisierten Verkehr gestalten die Castroper Straße völlig neu. Die Rigolen an den Seiten und in der Straßenmitte mit den darin stehenden neuen Bäumen sorgen für ein stimmiges Gesamtbild dieser wichtigen Verkehrsader, die den Bochumer Norden und die dortigen Autobahnanschlüsse mit der Bochumer Innenstadt verbindet. Die Bäume dienen auch der Verbesserung des Mikroklimas an der Castroper Straße.

Kanal- und Straßenbau, aber auch der Leitungsbau der Stadtwerke Bochum haben den Bauablauf kontinuierlich an die Herausforderungen des Projektes angepasst und so den ambitionierten Zeitplan exakt eingehalten. Die Kosten der Neugestaltung lagen bei rund 10 Mio. Euro, zum Großteil aus Fördermitteln.

Pressestelle Stadt Bochum



Einzelhandel profitiert von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung

Difu-Analyse bestätigt positive Auswirkungen

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen für den Einzelhandel kein Problem sein, sie können auch zur Lösung beitragen. Das zeigt eine neue Analyse des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu), die die Auswirkungen solcher Maßnahmen auf den Einzelhandel in den Blick nimmt. Für die Studie wurden empirische Untersuchungen und Praxisberichte aus dem In- und Ausland ausgewertet. Das Ergebnis: Es gibt keinen ursächlichen Zusammenhang zwischen Verkehrsberuhigung und wirtschaftlichen Nachteilen für den Einzelhandel. Im Gegenteil: Ein attraktiver öffentlicher Raum steigert die Aufenthaltsqualität und zieht mehr Menschen an – mit positiven Effekten für Geschäfte.

Die untersuchten Studien zeigten auch, dass Radfahrende und zu Fuß Gehende zwar pro Besuch weniger Geld ausgeben als Menschen, die mit dem Auto zum Einkaufen fahren. Sie suchen den Einzelhandel jedoch häufiger auf, sodass sie insgesamt einen höheren Umsatz bringen. Von Umgestaltungen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs profitiert daher auch der Einzelhandel. „Wichtig für den Erfolg von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist, dass die Erreichbarkeit des Einzelhandels auch unabhängig vom Auto sichergestellt ist“, so Difu-Studienleiterin Michaela Christ. Hierfür müssen die Alternativen zum Auto, also ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr, langfristig gestärkt und ihre

Nutzung attraktiver gemacht werden. Durch Parkraumbewirtschaftung kann die Erreichbarkeit auch für Menschen sichergestellt werden, die auf den Pkw angewiesen sind.

Das Difu Policy Paper finden Sie unter:



<https://difu.de/publikationen/2025/verkehrsberuhigung-und-einzelhandel-dann-wirds-laut>

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)

Neuigkeiten aus Köln

Mobilitätswende auf den Ringen

Erstmals mehr Radfahrende als Autos gezählt

Zum ersten Mal in der Kölner Mobilitätsgeschichte fuhr am 12. Mai 2025, mehr Radfahrer*innen über die Ringe als Kfz-Fahrer*innen. Als das bundesweite Vorreiterprojekt „RingFrei“ mit viel Rückenwind durch die eigens gegründete Bürgerinitiative gestartet wurde, zählte das Radverkehrsteam der Stadt Köln auf dem Hohenzollernring 18.000 Kfz- und 4.000 Radfahrer*innen. Am 12. Mai 2025, überholten die Radfahrer*innen mit 11.256 die gezählten 10.585 Kfz. Ein grandioser Erfolg, den wir

vor Jahren nicht für möglich gehalten hätten, kommentiert Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität der Stadt Köln. „Wir haben nicht nur mit dem Projekt „RingFrei“ eine durchgängige und sichere Führung des Radverkehrs auf den Kölner Ringen erreicht, sondern können anhand dieses Beispiels zeigen, dass ein Umdenken der Kölner*innen hin zur Nutzung von umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln heute schon stattfindet. Allen, die zu diesem Erfolg beigetragen haben, sage ich herzlichen Dank.“



Foto: Stefanie Gregel/Stadt Köln

Fahrrad-Piktogrammreihe auf der Odenthaler Straße

Pilotprojekt für mehr Verkehrssicherheit der Radfahrenden

Auf der Odenthaler Straße in Köln-Dünnwald wurde im März 2025 zwischen Berliner Straße und Ortsausgang eine Fahrrad-Piktogrammreihe markiert. Zudem wurde am Ortseingang eine bauliche Ausschleusung für den Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn ausgeführt. Mit der Piktogrammreihe hat die Stadt Köln Lücken in der Radverkehrsführung auf der Odenthaler Straße – die Teil des Radverkehrskonzeptes ist – geschlossen. Die Piktogrammreihe soll verdeutlichen, dass Radfahrende auf der Fahrbahn fahren dürfen, da die vorhandenen Radwege hinsichtlich der Lage und Beschaffenheit teilweise nicht mehr heutigen Standards entsprechen.



Es ist die erste von drei geplanten Piktogrammreihen, die im Rahmen eines Pilotprojektes getestet werden. Dabei wird der Kfz-Verkehr durch eine Reihe von auf der Fahrbahn aufgetragenen Fahrradsymbolen auf die Radfahrenden besonders aufmerksam gemacht. Piktogrammreihen zielen hauptsächlich darauf ab, die Verkehrssicherheit des Radverkehrs und das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu verbessern.

Die Stadt macht die Odenthaler Straße fit für Radfahrende. – Foto: Tolga Sonay

Im zweiten Schritt werden die Piktogrammreihen auf der Mommensenstraße in Lindenthal im Abschnitt zwischen Dürener Straße und Sülzgürtel sowie auf der Niehler Straße in Niehl im Abschnitt zwischen Niehler Kirchweg und Graditzer Straße aufgebracht.

Sanierung der Niehler Hafenbrücke abgeschlossen

Die Stadt Köln hat die Sanierungsarbeiten an der Niehler Hafenbrücke abgeschlossen. Die Niehler Hafenbrücke verbindet die Straße „Am Molenkopf“ mit dem Niehler Damm und stellt eine wichtige Rad- und Fußverkehrsverbindung des Stadtteils Niehl mit dem Rheinufer und der Innenstadt dar.

Die Kosten für die Wiederherstellung der Brücke belaufen sich auf insgesamt rund 1,5 Mio. Euro. Am 18. Oktober 2023 hatte ein Schiff mit aufgestelltem Kran bei der Einfahrt in den Niehler Hafen die Stahlkonstruktion der Niehler Hafenbrücke schwer beschädigt. Wesentliche Teile der Tragkonstruktion – wie Hauptlängsträger, Querträger und Hänger – wurden dabei sichtbar verformt. Da die Brücke nach dem Unfall aufgrund der gravierenden Schäden nicht mehr stand- und verkehrssicher war, musste die Stadt den Zugang zu der Rad- und Fußverkehrsbrücke sperren.



Die Niehler Hafenbrücke ist wieder freigegeben. – Foto: Stadt Köln

Mit dem Rad sicher und komfortabel von Mülheim nach Nippes

Die Stadt Köln schafft eine attraktive Fuß- und Radverbindung entlang des Gürtels zwischen Mülheim und Nippes. Diese neue Verbindung wird sich über rund 5 km zwischen dem Clevischen Ring/Wiener Platz und der Geldernstraße erstrecken. Auch eine bessere Anbindung von Ehrenfeld an das rechtsrheinische Mülheim ist geplant. Darüber hinaus wird die Radverkehrsführung am Niehler Gürtel künftig Teil des Kölner RadPendlerRouten-Netztes sein. Dieses Netz richtet sich insbesondere an Pend-

ler:innen aus den äußeren Stadtbezirken und den Umlandgemeinden, die mit dem Fahrrad nach Köln fahren.

Die Stadt Köln hat an der Kreuzung Niehler Gürtel und Niehler Kirchweg eine vorfahrtsberechtigzte Radquerung eingerichtet. Zudem hat sie den parallel zur Hochbahn verlaufenden Radweg angehoben, um die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende zu erhöhen. Gleichzeitig wurde die Fahrbahn am Niehler Kirchweg verengt, um den Kfz-Verkehr zu ver-

langsamen, sodass dieser bei querendem Fuß- und Radverkehr warten muss.

Langfristig plant die Stadt Köln eine umfassende Neugestaltung des gesamten Bereichs um die Haltestelle „Neusser Straße/Gürtel“. Ziel ist es, das Areal mit dem GrünZug Nippes zu verbinden und die Haltestellen für den Busverkehr barrierefrei auszubauen. Für diese Maßnahmen sind jedoch noch umfangreiche Planungen und Abstimmungen erforderlich.

„Freie Ecke“ – freie Sicht

Besserer Überblick an Kreuzungen und Einmündungen

Am Leipziger Platz hat die Kölner Verwaltung eine der ersten „Freien Ecken“ eingerichtet. Damit möchte die Stadt Köln die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende erhöhen. Kreuzungsbereiche sollen frei von geparkten Fahrzeugen bleiben, um die Sicht für die Verkehrsteilnehmenden zu verbessern und auch Rettungsfahrzeugen ein hindernisfreies Abbiegen zu ermöglichen.

Was ist eine „Freie Ecke“?

In der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist zwar geregelt, dass der Fahrbahnrand vor und hinter einer Kreuzung bzw. Einmündung von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten jeweils auf einer Länge von 5 m von parkenden Fahrzeugen frei zu halten ist. Dort, wo in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, müssen sogar 8 m frei gehalten werden.

Die Realität sieht aber häufig anders aus: Dicht an Kreuzungen abgestellte Fahrzeuge behindern die Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmenden und gefährden zu Fuß Gehende, insbesondere Kinder.

Mit dem Projekt „Freie Ecke“ soll eine Neuordnung des Straßenraums, mit eindeutigen Markierungen und im Parkraum platzierten Fahrradbügeln, bewirken, dass sol-

che Ecken frei bleiben und nicht mehr zugestellt werden. Dadurch entsteht ein besserer Überblick für alle Verkehrsteilnehmenden, die Verkehrssicherheit wird erhöht und darüber hinaus wird der öffentliche Raum neu geordnet.



Vorher – Foto: Tolga Sonay



Nachher – Foto: Tolga Sonay

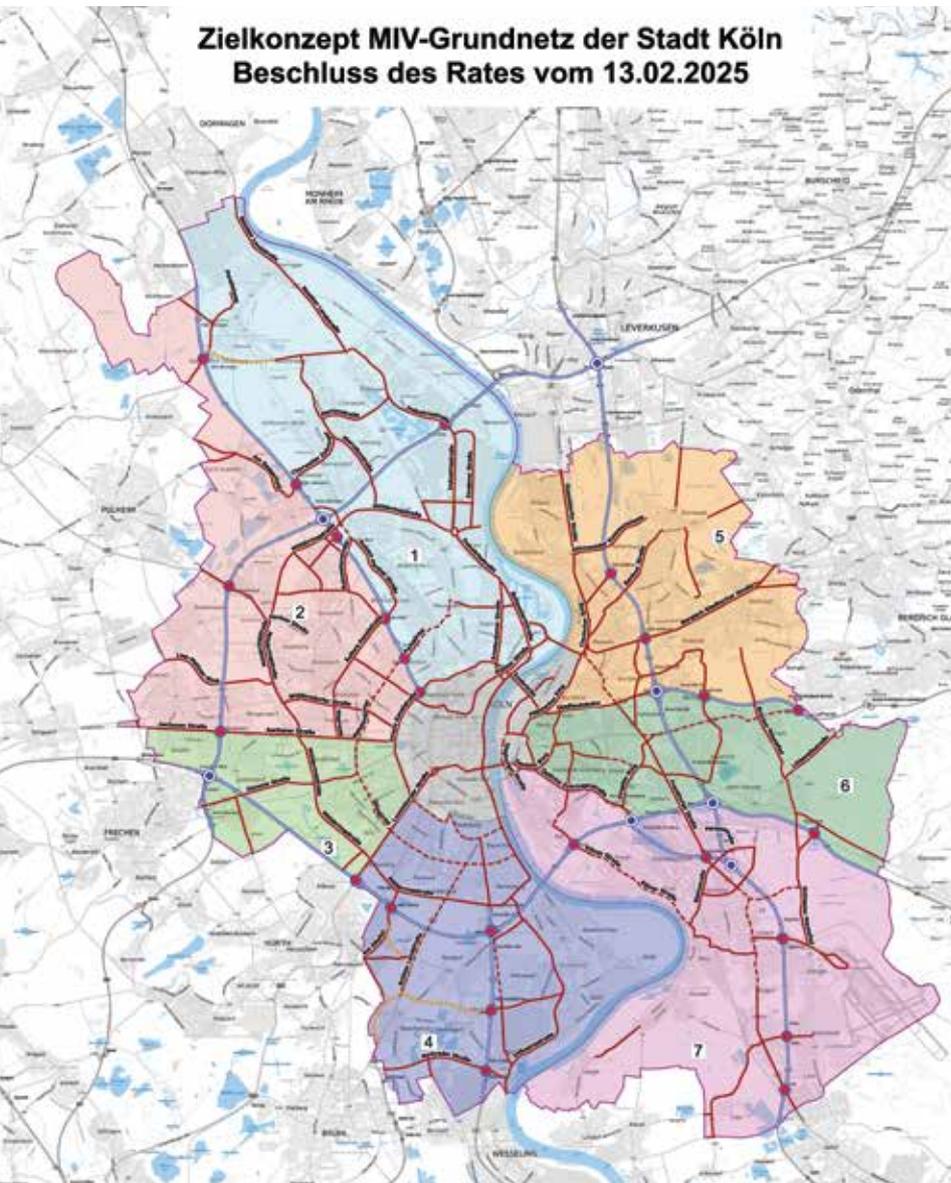
Die Zülpicher Straße wird grüner – Entsiegelungsmaßnahmen beginnen

Mit Blick auf eine an den Klimawandel angepasste Stadt ist Entsiegelung ein wichtiger Baustein. Mitte März 2025 begann die Stadt Köln daher mit konkreten Entsiegelungsmaßnahmen an der Zülpicher Straße, die insgesamt eine Fläche von 1.000 m² umfassen. Dies hatte der Ausschuss für Klima, Umwelt und Grün im August 2023 beschlossen. Die Arbeiten finden im Bereich des Inneren Grüngürtels statt – zwischen den Kreuzungen zum Alphons-Silbermann-Weg sowie zur Meister-Ekkehart-Straße nördlich bzw. Wilhelm-Waldeyer-Straße südlich der Zülpicher Straße.

Im Januar 2018 wurde die Zülpicher Straße zwischen der Wilhelm-Waldeyer-Straße und dem Hans-Meyer-Weg nach einem zweijährigen Verkehrsversuch zur Fahrradstraße erklärt und für den Durchgangsverkehr gesperrt. Die Flächen der damals entfallenen etwa 30 Stellplätze sowie weitere Parkplätze werden nun entsiegelt und für

die neuen zusammenhängenden Grünflächen umgebaut. Zudem wird ein Teil der alten baulichen Radwege zurückgebaut, um die Grünfläche zu erweitern und die Gehwege zu verbreitern. Im Zuge der Arbeiten werden die Gehwege außerdem mit einem Leitsystem für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen ausgebaut. Der Fahrradverkehr wird komplett auf die dafür vorgesehene Fahrradstraße geleitet.

Im nördlichen Teil der Zülpicher Straße wird die vorhandene Grünanlage durch einen Rasenstreifen erweitert. Im südlichen Teil werden die weggefallenen Stellplätze entsiegelt und in artenreiche Wiesen umgestaltet. Die vorhandenen Bäume mit ihrer Unterpflanzung werden in die neue Grünfläche integriert, die bestehenden Einfassungen werden zurückgebaut.



MIV-Grundnetz beschlossen

Der Rat der Stadt Köln hat im Juni 2021 die Verwaltung beauftragt, ein neues Grundnetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu definieren. Auf den Straßen des MIV-Grundnetzes soll der Kfz-Verkehr prioritär geführt werden, während der Straßenraum abseits dieses Netzes gezielt auch anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden soll. Das Grundnetz gewährleistet damit als Kfz-Vorrangroutennetz die Versorgung und Erreichbarkeit der Stadt, während gleichzeitig die Aufenthaltsqualität in den verschiedenen Veedeln durch die Umverteilung der Flächen zugunsten des öffentlichen Raums steigt. Das von der Verwaltung erstellte Zielkonzept des MIV-Grundnetzes hat der Rat der Stadt Köln mit kleinen Änderungen beschlossen.

Alle Artikel/Stadt Köln

Viel Komfort für den Radverkehr

Hernes neueste Fahrradstraße wurde nach dem Leitfaden der AGFS NRW realisiert



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

In der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) 2024 wurde die neue Fahrradstraße in der Vinckestraße in Herne offiziell eingeweiht. 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 (MIV) im Herner Stadtgebiet. Angestrebt wird eine Reduzierung des MIV um rund 30% innerhalb der nächsten rund zehn Jahre. Dies betrifft sowohl den bereits vorhandenen Verkehr als auch den durch zusätzliche Nutzungen neu hinzukommenden Verkehr. Erreicht werden soll dies u.a. durch eine konsequente Förderung des Umweltverbunds aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie durch die Herbeiführung eines veränderten Mobilitätsverhaltens.

Sichere und komfortable Infrastruktur

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. Im Zuge einer Straßenerneuerungsmaßnahme sollte nun mit der Einrichtung einer Fahrradstraße und der Markierung von wechselseitigem

Parken eine Entschleunigung des Kfz-Verkehrs erzielt werden. Gleichzeitig wird die Sicherheit für den Radverkehr erhöht und es entsteht eine attraktive West-Ost-Verbindung für den Radverkehr.

Die Markierung der Fahrradstraße wurde nach Vorlage des Leitfadens Fahrradstraßen der AGFS NRW umgesetzt: 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 hier ausreichend Abstand zu parkenden Fahrzeugen. Die geänderte Vorfahrtregelung hin zu einer Bevorrechtigung der Fahrradstraße ermöglicht einen störungsfreien Verkehrsfluss für Radfahrende.

Das Bild der Fahrradstraße (s.u.) erreichte beim EMW-Fotowettbewerb des Umweltbundesamtes in der Kategorie „Dauerhafte Maßnahme“ das Finale des Wettbewerbs.

Lea Gemmeke/Stadt Herne



Vorfahrt für die Fahrradstraße. Finalisten-Foto beim EMW-Fotowettbewerb – Foto: Lea Gemmeke, Stadt Herne

Ergebnisse zum Testfeld Lastring

Rot eingefärbte Fahrradspuren werden gut aufgenommen



Die rot eingefärbten Radfurten sind im Kreuzungsbereich gut sichtbar und sorgen für mehr Sicherheit. – Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf



An 13 signalgeregelten Verkehrsknotenpunkten entlang des Lastring, an denen der Radverkehr gleichzeitig mit dem parallel laufenden Autoverkehr Grün hat, wurden vorhandene Radverkehrsfurten rot eingefärbt. – Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf

Seit April 2024 hat Düsseldorf an 13 Kreuzungen entlang des Lastring Fahrradspuren rot eingefärbt. Ziel ist es, die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen und die Sicherheit an Ampelkreuzungen zu verbessern. Eine begleitende Untersuchung durch die Ruhr-Universität Bochum bestätigt nun: Die Maßnahme zeigt Wirkung.

Weniger Konflikte, höhere Sicherheit

Die Universität untersuchte drei ausgewählte Knotenpunkte mithilfe von Verkehrszählungen, Unfalldaten und Videobeobachtungen. Das Ergebnis: Nach der Roteinfärbung sank die Zahl kritischer Situationen – wie Vorfahrtsverletzungen oder starkes Bremsen – um 57% von 111 auf 54 Fälle. Zudem nutzen mehr Radfahrende und zu Fuß Gehende ihre vorgesehenen Wege, was das Miteinander verbessert.

Auch die Auswertung der Unfalldaten zeigt: Viele Unfälle geschehen bei guten Sichtverhältnissen – also genau dann, wenn rote Markierungen besonders gut wirken. Die Maßnahme schafft also nicht nur gefühlt, sondern messbar mehr Sicherheit.

Radfahrende fühlen sich sicherer

Im Rahmen der Studie wurden Radfahrende vor Ort befragt: Das Sicherheitsgefühl an den markierten Kreuzungen stieg von 6,7 auf 7,2 Punkte (auf einer Skala von 1 bis 10). 82% der Befragten bewerteten die roten Furten positiv oder sehr positiv – niemand äußerte sich negativ. Bereits vor der Um-

setzung war eine Roteinfärbung häufig als Verbesserungsvorschlag genannt worden.

Stadt plant Ausweitung

Auf Basis der positiven Ergebnisse hat der Ordnungs- und Verkehrsausschuss im März 2025 beschlossen, ein Konzept für eine stadtweite Ausweitung zu entwickeln. Bei allen künftigen Planungen sollen Radfurten standardmäßig rot markiert werden. „Die Roteinfärbung ist ein sichtbares und wirksames Mittel, um den Radverkehr sicherer zu machen“, sagt Mobilitäts- und Umweltdezernent Jochen Kral. „Sie hilft, Konflikte zu vermeiden, und schafft Vertrauen – ein wichtiger Schritt für eine fahrradfreundlichere Stadt.“

Hintergrund: Was ist das Testfeld Lastring?

Der Lastring ist eine stark befahrene Umfahrung der Innenstadt, von der Kreuzung „Mörsenbroicher Ei“ im Norden bis zum Südring im Süden. Zwischen Mecumstraße und Grafenberger Allee wurden Radfurten an 13 Ampelkreuzungen rot eingefärbt – genau dort, wo Rad- und Autoverkehr gleichzeitig Grün haben. Die Kosten für die Markierungsarbeiten lagen bei rund 70.000 Euro.



Mehr zur Evaluation: www.duesseldorf.de/radverkehr/programm/infrastruktur/testfeld-rotmarkierung-am-lastring

Amt für Verkehrsmanagement/Landeshauptstadt Düsseldorf

Mönchengladbach legt Beschwerde gegen Rückbau der Protected Bike Lane ein

Oberbürgermeister Heinrichs: „Werden keine unsichere Situation zulassen“

Die Stadt Mönchengladbach hat Beschwerde gegen einen Beschluss des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 25. Februar 2025 eingelegt. Das Gericht hatte angeordnet, die baulich getrennte Protected Bike Lane auf der Hohenzollernstraße innerhalb von drei Wochen zurückzubauen – einschließlich der Klebebordsteine und Markierungen. Die Stadt legte am 10. März 2025 fristwährend Beschwerde ein. Der Hauptausschuss befasste sich in einer Sondersitzung mit dem Thema.

Das Gericht argumentierte, dass auf der früher vierspurigen Straße bereits abgetrennte Radwege existieren und die Voraussetzungen für eine Fahrspur-Umwidmung nicht vorlägen. Zudem zweifelte es die straßenverkehrsrechtliche Zulässigkeit der Klebebordsteine an. Die Stadt hält den Rückbau in der gesetzten Frist für nicht umsetzbar und verweist auf die schlechte bauliche Qualität der alten Radwege, deren Benutzungspflicht bereits 2017 aufgehoben wurde. Die Verwaltung sieht weiterhin die Notwendigkeit eines sicheren Radwegs auf der Hohenzollernstraße. Oberbürgermeister Felix Heinrichs betont: „Niemand hätte Verständnis dafür, wenn es an der Hohenzollernstraße nun gar keinen benutzbaren Radweg mehr gäbe. [...] Wir werden keine unsichere Situation für den Radverkehr zulassen.“

Parallel zur Beschwerde arbeitet die Verwaltung an alternativen Lösungen. Geplant ist, die ursprünglich für 2026/2027 vorgesehene Erneuerung der Fahrbahndecke vorzuziehen. Während der Osterferien soll ein neuer Deckenüberzug auf allen Spuren aufgebracht und dabei die beanstandeten Klebebordsteine entfernt werden – auch zur Verbesserung der Fahrbahn für den Autoverkehr.

Zudem ist vorgesehen, auf der jeweils rechten Fahrspur einen provisorischen Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie zu markieren. Dieser darf nur in Notfällen oder zum Erreichen von Einfahrten überfahren werden. Die Maßnahme soll als Zwischenlösung bis zur Entscheidung im Beschwerdeverfahren oder einem endgültigen Gerichtsurteil dienen.

Eine umfassende Sanierung des alten Radwegs entlang der Baumreihe lehnt die Stadt ab: Diese würde mehrere Millionen Euro kosten und zum Verlust zahlreicher Bäume führen. Ein Verzicht auf einen sicheren Radweg sei laut Regelwerken keine Option.

Stadt Mönchengladbach

Ausbau des Düsseldorfer Radhauptnetzes geht voran

Jetzt mehr Sicherheit und Komfort

Die Stadt Düsseldorf hat mehrere Maßnahmen zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs abgeschlossen. Besonders hervorzuheben ist der neue, baulich getrennte Radweg entlang der Koblenzer Straße. Die sogenannte Protected Bike Lane ist rund 400 m lang, 3 m breit und in beide Richtungen nutzbar. Sie ist durch Trennelemente und flexible Poller vom Autoverkehr abgetrennt – das erhöht die Sicherheit, insbesondere im Umfeld von Schulen und Sportanlagen.

„Die Protected Bike Lane stärkt das Sicherheitsgefühl und die tatsächliche Sicherheit der Radfahrenden. Sie ist ein wichtiger Baustein auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt“, sagt Jochen Kral, Mobilitätsdezernent der Stadt.

Im Zuge der Bauarbeiten wurde zudem ein Geh- und Radweg in der Nähe saniert und verbreitert sowie mit rotem Asphalt besser sichtbar gemacht. Auch neue Fahrrad-



Links: An der Koblenzer Straße ist ein 400 m langer, geschützter Radweg angelegt worden. Rechts: Der Radweg vom Strandbad Lörick in Richtung Parkplatz wurde auf fast 400 m modernisiert und sorgt dort nun für eine sichere und komfortable Verbindung. – Fotos: Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

ständer wurden installiert. Mit der Maßnahme wird der Gehweg entlang der Koblenzer Straße entlastet – Rad- und Fußverkehr sind nun klar getrennt. Die Kosten für den Umbau betragen rund 140.000 Euro.

Weitere abgeschlossene Radverkehrsprojekte

Neben der Koblenzer Straße hat Düsseldorf weitere Maßnahmen für mehr Radverkehrssicherheit umgesetzt:

- **Martinstraße:** Eine neue Protected Bike Lane entschärft eine frühere Unfallstelle an einer Gleisquerung. Sie schützt Radfahrende besser, auch vor sogenannten Dooring-Unfällen durch geöffnete Autotüren. Zusätzlich wurde eine sichere Aufstellfläche für Fahrräder eingerichtet.
- **Linksrheinisches Düsseldorf:** Der Geh- und Radweg zwischen Minigolfanlage und Strandbad Lörick wurde auf etwa 2 km Länge saniert. Auch der anschließende Abschnitt bis zum Parkplatz wurde modernisiert – für mehr Komfort und Sicherheit.
- **Hildener Straße:** Hier wird seit Februar 2025 der Straßenraum neu gestaltet, um die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Die Arbeiten dauern rund 15 Monate, die Kosten belaufen sich auf etwa 4,4 Mio. Euro.
- **Limburgstraße und Gutenbergstraße:** In Grafenberg entstehen zwei Fahrradstraßen. Ziel ist ein sicherer, klar getrennter Verkehrsraum für Rad- und Fußverkehr. Autos dürfen weiter fahren, müssen aber Rücksicht nehmen – etwa durch geringere Geschwindigkeit und Überholverzicht.

Weitere Einzelmaßnahmen zum Ausbau des Radhauptnetzes unter: www.duesseldorf.de/radverkehr/programm/infrastruktur

Nord-Süd-Radleitroute 1: Öffnung der Fahrradstraße am Landtag

Mit der Nord-Süd-Radleitroute 1 setzt Düsseldorf sein bislang größtes Radverkehrsprojekt um. Die Arbeiten laufen seit Ende 2024, ein erster Abschnitt wurde nun fertiggestellt: Eine neue Fahrradstraße am Landtag ist offiziell eröffnet. Sie verbindet die Rheinuferpromenade mit der Moselstraße und wird bereits rege genutzt. Eine klare Beschilderung und Piktogramme auf der Fahrbahn kennzeichnen die Strecke deutlich.

„Unser Ziel ist ein sicherer und komfortabler Verkehrsraum für alle. Die klare Trennung der Verkehrsarten reduziert auch Konflikte mit dem Fußverkehr“, so Mobilitätsdezernent Jochen Kral.

Ein weiterer Abschnitt mit barrierefreiem Zweirichtungsradweg wurde zwischen Fürstenwall und Ernst-Gnoß-Straße eingerichtet. Eine intelligente Ampelsteuerung soll dort im Spätsommer für sichere Querungen sorgen. Der Ausbau entlang der Völklinger Straße wird parallel fortgesetzt. Auch nördlich der Moselstraße schreiten die Arbeiten voran: Auf dem stark genutzten Abschnitt an der Rheinuferpromenade wurde das beschädigte Pflaster saniert und Unebenheiten beseitigt. Mit über einer Million Radfahrenden pro Jahr gehört diese Strecke zu den meistbefahren-



Links: Ein neuer Zweirichtungsradweg verbindet seit März 2025 die Rheinuferpromenade mit der Moselstraße. Rechts: Zwischen Fürstenwall und Ernst-Gnoß-Straße wurde ein rot gepflasterter, barrierefreier Radweg mit weißem, taktilem Leitstreifen eingerichtet, der klar vom Gehweg abgesetzt ist. – Fotos: Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

nen in Düsseldorf. „Gerade auf solch wichtigen Achsen ist ein guter Zustand der Radwege entscheidend“, betont Katharina Metzker vom Amt für Verkehrsmanagement. Die Maßnahmen sollen Sicherheit und Komfort für Radfahrende spürbar verbessern.

West-Ost Radleitroute 2 – Stadtrat bewilligt zweiten Abschnitt

Auch bei der zweiten Radleitroute geht es bald los. Der Stadtrat hat Ende Februar 2025 dem Bau und der Finanzierung des zweiten Abschnitts zugestimmt. Die rund 2,9 km lange Strecke schließt an die bereits im Bau befindliche Fahrradstraße „Am Wehrhahn“ an und führt weiter bis zur Kreuzung Hellweg/Junkersstraße. Der Baustart ist für

das dritte Quartal 2025 geplant. Insgesamt soll die Route auf 11,7 km die westliche Stadtgrenze mit Gerresheim im Osten verbinden. Für eine bessere Umsetzung wurde das Projekt in vier Bauabschnitte unterteilt. Die Arbeiten übernimmt die städtische Tochtergesellschaft Immobilien Projekt Management Düsseldorf GmbH (IPM).

Die Kosten für den zweiten Abschnitt betragen rund 9,1 Mio. Euro. Das Gesamtprojekt wird auf etwa 20 Mio. Euro geschätzt und mit Mitteln der EU und des Landes NRW gefördert. Weitere Förderprogramme werden geprüft.

Amt für Verkehrsmanagement/Landeshauptstadt Düsseldorf



Links: Hansaallee mit Protected Bike Lane. Rechts: Hellweg zwischen Dieselstraße und Flinger Broich – Fotos: Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

Erstmals flächendeckend roter Asphalt auf Düsseldorfer Fahrradstraße

Fahrradstraße und attraktiver Seitenraum für Fußgänger fast fertig

In Düsseldorf wurde erstmals auf einer Fahrradstraße flächendeckend roter Asphalt verbaut. Der Umbau des Straßenraums „Am Wehrhahn“ zwischen Jacobistraße und Oststraße geht damit in die letzte Phase. Die Maßnahme ist Teil des Ausbaus des Radhauptwegenetzes sowie der Wiederherstellung der Oberfläche entlang der Wehrhahnlinie.

Anfang April 2025 wurde auf rund 200 m die auffällige rote Asphaltdecke eingebaut. Aus diesem Anlass besuchten Mobilitäts- und Umweltdezernent Jochen Kral sowie Katharina Metzker, Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagement, die Baustelle. „Die Neugestaltung des Straßenraums Am Wehrhahn ist ein positives Beispiel für unsere kontinuierliche Arbeit an einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur. Wir schaffen nicht nur einen sicheren Raum für Radfahrende, sondern auch für Fußgängerinnen und Fußgänger, die nun von der verbesserten Gestaltung der Seitenräume profitieren. Die Verlängerung der Shadowstraße [...] wird somit nicht nur für den Radverkehr optimiert, sondern auch für den Fußverkehr und den lokalen Einzelhandel. Der Umbau steigert die Lebensqualität und fördert eine moderne, stadtverträgliche Mobilität“, erklärte Kral.

Metzker ergänzte: „Die neue Fahrradstraße hebt sich optisch deutlich ab. Erstmals haben wir in der Landeshauptstadt auf einer Straße flächendeckend roten Asphalt verwendet. So sorgen wir für mehr Sicherheit und Komfort für die Radfahrerinnen und Radfahrer, aber auch für den Fußverkehr.“

Die neue Fahrradstraße hat eine Breite von 6,50 m. Neben der gesetzlich vorgeschriebenen Beschilderung sorgen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen sowie Markierungslinien für Sichtbarkeit. Ein mittig verlaufender Gussasphaltstreifen (1 m breit) soll Überholmanöver durch Kraftfahrzeuge verhindern.

Ab Oststraße bis Cantadorstraße wurde die Anzahl der Autospuren in Richtung Osten reduziert – die äußere Spur ist nun ein Radfahrstreifen. In Gegenrichtung wurden zwei Spuren erhalten: eine zur Oststraße, eine die sowohl zur Tonhallenstraße/Jacobistraße als auch zur Oststraße

führt. Der Radverkehr wird auf einem Radfahrstreifen geführt. Die Seitenräume wurden niveaugleich gestaltet, bieten Platz für Taxis und Lieferverkehr sowie Aufenthaltsqualität durch Bäume, Sitzbänke, Papierkörbe und moderne Beleuchtung.



Im Zuge der Maßnahme wurde auch der Seitenraum für die zu Fuß Gehenden attraktiv ausgebaut, zehn neue Bäume wurden gepflanzt sowie Sitzbänke, Papierkörbe und Fahrradständer ergänzt. – Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf/Uwe Schaffmeister

Am Knotenpunkt Jacobistraße/Tonhallenstraße/Am Wehrhahn wurde die Straßenführung in Zusammenarbeit mit der Polizei angepasst – auch zur Terrorprävention. Auf dem gesamten Abschnitt gilt Tempo 30. Radfahrende dürfen nebeneinanderfahren, Autofahrende müssen besondere Rücksicht nehmen. Halten und Parken ist nur in gekennzeichneten Bereichen erlaubt.

Auf dem Abschnitt zwischen Jacobistraße und Oststraße gilt vorerst „Anlieger frei“ – die Regelung wird im Rahmen einer sechsmonatigen Testphase evaluiert.

Die Projektkosten betragen rund 3,4 Mio. Euro. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz fördert das Vorhaben über die Nationale Klimaschutzinitiative mit etwa 350.000 Euro.

Amt für Verkehrsmanagement/Landeshauptstadt Düsseldorf

Dülmens Weg zur Klimaneutralität bis 2035

Ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept

Mit ihrem neuen Mobilitätskonzept stellt die Stadt Dülmen die Weichen für eine klimaneutrale Zukunft: Bis 2035 möchte die Stadt ihre CO₂-Emissionen auf null reduzieren – ein ambitioniertes Ziel, bei dem der Mobilitätssektor eine zentrale Rolle spielt. Denn hier lassen sich auf kommunaler Ebene erhebliche Einsparungen erzielen.

Im Fokus steht eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität, die allen Bevölkerungsgruppen zugutekommt. Das Mobilitätskonzept soll dazu beitragen, die Verkehrsmittelwahl zu verändern und vor allem den Umweltverbund – das heißt, die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Rad- und Fußverkehr – zu stärken. Für das neue Mobilitätskonzept wurden vorhandene Strategien und Konzepte zusammengeführt: Hierzu gehören das Radverkehrskonzept, das Fahrradstraßenkonzept oder das integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK). Diese wurden nun gebündelt, um übergeordnete Ziele und sich daraus ableitende Maßnahmen zu definieren.

Zu diesen Zielen zählen beispielsweise eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, ein gezielter Ausbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie die Erwei-

terung des öffentlichen Nahverkehrsangebotes (ÖPNV). Auch eine bessere Verknüpfung und Digitalisierung verschiedener Verkehrsarten, eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, die Förderung von Elektromobilität und eine Neustrukturierung des Parkraumangebotes in der Innenstadt stehen auf der Agenda. Auf Grundlage dieser Ziele wurden konkrete Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmittel erarbeitet, die sowohl kurzfristig als auch langfristig umgesetzt werden sollen.

„Das neue Mobilitätskonzept ist ein entscheidender Schritt auf dem Weg zu einer klimaneutralen und lebenswerten Stadt. Es bietet eine langfristige Vision für Dülmen, die den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger gerecht wird und gleichzeitig die Umweltauswirkungen des Verkehrs reduziert“, sagt Philipp Scholz, Abteilungsleiter Projektsteuerung. Wenn die Maßnahmen wie geplant umgesetzt werden, werde Dülmen nicht nur seinen CO₂-Ausstoß verringern, sondern auch die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner steigern.

Katharina Stamer/Stadt Dülmen



Katharina Stamer und Lennart Mania verstärken seit Kurzem den Fachbereich Stadtentwicklung und kümmern sich um Mobilitätsprojekte. – Foto: Stadt Dülmen/André Siemes

Stadt Coesfeld erhält Gold-Zertifikat als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“

ADFC prüfte Kriterien und Angebote im Audit

Die Stadt Coesfeld wurde vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber ausgezeichnet. Nach einem Audit am 13. März 2025 erhielt die Stadtverwaltung am 17. März die Nachricht, dass sie das Zertifikat in „Gold“ erreicht hat.

Der ADFC bewertet im Rahmen seines Zertifizierungsprogramms die Fahrradfreundlichkeit von Arbeitgebern anhand verschiedener Kriterien, darunter die Infrastruktur für Radfahrende, Serviceangebote und die Förderung einer fahrradfreundlichen Unternehmenskultur. Die Auszeichnung in Gold ist die höchste Stufe und unterstreicht das Engagement der Stadt Coesfeld für nachhaltige Mobilität und die Gesundheit ihrer Mitarbeitenden. Die Stadtverwaltung setzt sich schon länger aktiv für die Förderung des Radverkehrs ein, nicht nur in der Stadt für die Einwohnerschaft, Berufspendelnde und auswärtige Gäste, sondern auch für ihre eigenen Mitarbeitenden. Mobilitätsmanager Thomas Külper betont: „Wir möchten als gutes Beispiel vorangehen und unseren Mitarbeitenden attraktive Bedingungen für den Umstieg aufs Fahrrad bieten.

Und eine fahrradfreundliche Infrastruktur trägt auch zur Verkehrswende und zum Klimaschutz bei.“ Die Stadtverwaltung plant, ihre Bemühungen in diesem Bereich weiter auszubauen, und hofft, als Vorbild für andere Arbeitgeber in der Region zu dienen.

Thomas Külper/Stadt Coesfeld



Statt aufs Rad ging es beim Audit mit Dr. Andreas K. Bittner vom ADFC (2.v.l.) zunächst mal an den Tisch: Die Coesfelder Stadtverwaltung wird geprüft, ob sie ein fahrradfreundlicher Arbeitgeber ist. – Foto: Stadt Coesfeld

mCAST – Der Innovationspodcast

Innovationen aus der Forschung für die Mobilität der Zukunft auf die Ohren

Der Podcast „mCast – Der Innovationspodcast: Forschung für die Mobilität der Zukunft“ stellt Forschungs- und Entwicklungsprojekte rund um digitale Anwendungen für die Mobilität der Zukunft vor. Das Moderatorenteam Johanna Drumann und Felix Schneider diskutiert mit Fachexperten über technologische Innovationen, die Umsetzung zukunftsweisender Mobilitätskonzepte und deren gesellschaftliche Auswirkungen. Der Podcast stellt Themen wie künstliche Intelligenz oder innovative Beteiligungstools in der Bauplanung vor und beleuchtet, was On-Demand-Mobilität oder Predictive

Maintenance in der Verkehrsinfrastruktur bedeuten. Verschiedene Fragen, z.B. wie wir uns in Zukunft fortbewegen und welche Maßnahmen und technologischen Fortschritte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, werden beantwortet. Experten erläutern, wie realistische Konzepte wie die 15-Minuten-Stadt sind und ob sie wirklich nachhaltiger, kostengünstiger und inklusiver sind.

Jeden Monat erscheint eine neue Folge. Der Podcast ist Teil der Begleitforschung zu mFUND, dem Förderprogramm des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) für datenbasierte Anwendungen für die

Mobilität der Zukunft und gibt Einblicke in die Ideen und Ziele der Projekte.

Weitere Informationen finden Sie unter:



www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/News-RADar/_texte/mFund_mCAST-Podcast.html

Hier können Sie direkt in die Folgen reinhören: <https://mcast-der-innovationspodcast.podigee.io/>

Maria Rene Cordova/Redaktion nahmobil

Emil und der Klimaschutz

Neue Wege kommunaler Kommunikation in Kamen



Einladung zur digitalen Mobilitätsbildungsreise nach Kopenhagen

– Foto: Stefanie Haake/Stadt Kamen

Emil ist ein Lastenrad und seit 2020 als Verwaltungs(draht)esel Bestandteil des klimafreundlichen Fuhrparks der Stadt Kamen. Da er aber zu Coronazeiten mithilfe von AGFS-Fördermitteln angeschafft werden durfte, war von Anfang an klar, dass Emil nicht nur ein Dienstfahrzeug sein würde. Dem Fördermittelzweck entsprechend war von Beginn an das Ziel, mit ihm das Thema Öffentlichkeitsarbeit rund ums Fahrrad zu befahren. So hat er also im September 2021 als erstes kommunales Lastenrad bundesweit seinen eigenen Instagramaccount bekommen. Seither ist er dort kontinuierlich als Mobilitätsbotschafter und Nachhaltigkeitsenthusiast auf seiner Klimaschutzmission unterwegs. Mit seinen über 1.800 ReisebegleiterInnen erreicht er mittlerweile bis zu 70.000 NutzerInnen pro Monat.

Unterwegs in den sozialen Medien

Die Themenvielfalt auf dem Instagramaccount ist sehr groß. Das Spektrum umfasst neben dem Kernthema Mobilität u.a. Themen wie Ernährung, Abfallvermeidung, Upcycling, Artenvielfalt und Naturschutz, Ressourcenschutz sowie bürgerschaftliches Engagement. Die Zielgruppe, die dadurch erreicht wird, ist sehr groß und vielfältig. Bei



Emil beim Meet and Greet mit Oliver Krischer auf dem Mobilitätstag NRW 2023 in Essen – Foto: Stefanie Haake/Stadt Kamen

FollowerInnen, die eher aus dem Bereich Naturschutz kommen, tauchen dann also Mobilitätsthemen auf. Die Beiträge sind niederschwellig und unterhaltsam. Als Klimaschutzbotschafter zeigt der Account kreative Lösungen auf und fährt immer mit gutem Beispiel voran, ohne dabei jedoch dogmatisch zu sein. Verzichtsnarrative tauscht Emil gegen positive Bilder aus. Er möchte Mut machen, dass ein Wandel möglich ist.

In der Stadt Kamen dokumentiert die soziale Plattform die Fortschritte beim Ausbau der Fahrradinfrastruktur und ist z.B. vor Ort, wenn die Fahrradstraße eine neue Markierung erhält. Auch organisiert der Account auf lokaler Ebene Mobilitätsaktionen mit Schulen, Kitas sowie in der eigenen Verwaltung. So bringt Emil z.B. den Reparaturwagen der Radstation an insgesamt sieben Schulen, um dort die Räder der Kinder wieder flottzumachen.

Wie funktioniert Emil genau?

Emil steht für „Elektromobilität ist Leidenschaft“. Die Mitarbeiterin hinter dem Account, Stefanie Haake, hat es sich selber zur Aufgabe gemacht, diese Botschaft ganz persönlich mit Leben zu füllen. Über die Jahre hat sie daher

unterschiedliche Veranstaltungen, wie z.B. das STADTRADELN, dazu genutzt, Mobilitätsexperimente für sich zu erproben. So hat sie im Mai 2022 ausprobieren dürfen, ob ihr täglicher Arbeitsweg von 50 km (hin und zurück) mit einem Pedelec zu bewältigen ist und sich dies mit dem Familienalltag vereinbaren lässt. Für die 21 Tage hat sie dafür ein Pedelec der örtlichen Radstation nutzen dürfen. Seit der dadurch gewonnen Erkenntnis „Funktioniert!“, begleitet Emil sie auf dem Weg ihrer persönlichen Mobilitätswende. Insgesamt hat Haake nun bereits beachtliche 20.000 km in nur zweieinhalb Jahren erradelt und dabei zwischendurch auch noch ihr Familienzweitauto verkauft. Es sind die Geschichten hinter den 20.000 km, die Emil auf Instagram erzählt.

Emil entdeckt Paris und Kopenhagen

Einen Redaktionsplan gibt es nicht. Das Wetter und die Jahreszeiten geben die Themen vor. So sind es im Herbst z.B. Ausstattungsempfehlungen für das Radeln im Winter, zum Jahresende präsentiert Emil eine absolut klima- und umweltfreundliche Christbaumalternative aus alten Fahrradfelgen. Er hat aber auch schon Fahrradtaschen aus städtischen Bannern nähen lassen, um diese z.B. als Preise an die TeilnehmerInnen beim STADTRADELN verlosen zu können. Ganz besonders hervorzuheben sind dabei noch zwei Mobilitätsbildungsreisen, die Emil in der Vergangenheit gemacht und dokumentiert hat. Er hat sich Paris und Kopenhagen aus der Perspektive eines Fahrers

des angesehen und die Menschen auf Instagram in seinen Storys dabei digital mitgenommen. Die Informationen sind auch jetzt noch in den Storyhighlights abrufbar. Weitere Reisen sind in Planung. Auch sonst nutzt Emil regelmäßig die vielfältigen Möglichkeiten, die Instagram als Kommunikationsplattform bietet. Über Co-Autorenschaften z.B. mit dem RVR und dem ADFC Bundesverband generieren Beiträge mitunter sehr große Reichweiten. Durch ein hohes Maß an Interaktion knüpft er ein enges Netzwerk in unterschiedlichen Themenfeldern.

Mehr als nur Mobilität

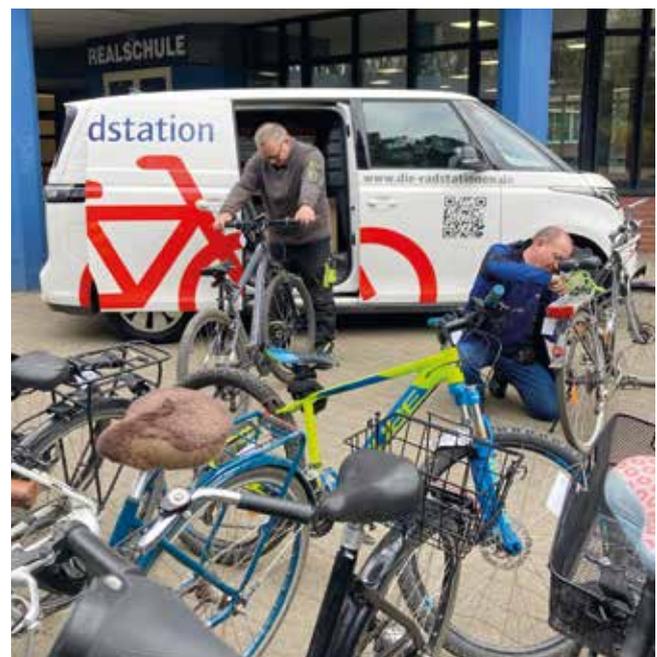
Mit Blick auf ökologische Themen postet Emil z.B. nicht nur Infos über Igel. Er nimmt einen hilfsbedürftigen Igel zum Winter hin bei sich auf und erzählt dann die Geschichte des Igels mit allen notwendigen Hintergrundinformationen zum Thema Igelpflege und verknüpft dies wiederum mit der Botschaft, wie wichtig artenreiche Gärten für Insekten und somit auch für Igel sind.

Mit dieser Art der kommunalen Kommunikation besitzt Emil ein Alleinstellungsmerkmal. Er kommuniziert niemals mit dem erhobenen Zeigefinger, sondern lädt immer zum Mitmachen ein. Zu Beginn oftmals belächelt, leistet Emil mittlerweile einen echten Beitrag zur gesellschaftlichen Wahrnehmung und Sensibilisierung in Sachen Mobilitätswende und Klimaschutz.

Stefanie Haake/Stadt Kamen



Upcycling-Fahrradtasche aus städtischen Werbebannern – Foto: Stefanie Haake/Stadt Kamen



Reparaturtag an der Realschule – Foto: Stefanie Haake/Stadt Kamen



Ladepäuschen im Kreis Unna

Energieschub für die Mobilitätswende

Über 100 Cafés, Restaurants, Geschäfte sowie öffentliche und kirchliche Einrichtungen machen bei der Aktion „Ladepäuschen“ mit. Ein gelb-oranger Aufkleber zeigt: Radfahrende sind willkommen und können ihr E-Bike kostenlos aufladen. So wird vorhandene Infrastruktur genutzt – ganz ohne aufwendige neue Ladestellen.

Gamechanger E-Bike

E-Bikes sind mehr als ein Rentner-Fahrzeug: Auch längere Pendelstrecken lassen sich kraftsparend zurücklegen. Wer vom Auto aufs E-Bike umsteigt, spart täglich im Schnitt 3,2 kg CO₂. Selbst bei Gegenwind kommt man entspannt ans Ziel. Studien zeigen: E-Bike-Fahrer sind aktiver, gesünder und häufiger auf dem Rad unterwegs – Bewegung und frische Luft inklusive.

Ladepäuschen und die Europäische Mobilitätswoche

Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2023 wurde im Kreis Unna das Projekt „Ladepäuschen“ gestartet – unterstützt vom Kreis, der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) und allen zehn Kommunen. Über 100 Betriebe stellten Ladepunkte zur Verfügung. Das Netz bleibt auch nach der Aktionswoche bestehen. Mit dem Regionalverband Ruhr (RVR) als Multiplikator wird das Projekt auch über den Kreis Unna hinaus bekannt gemacht.

Schnell zum eigenen Ladepäuschen-Netz

Auf der RVR-Website finden Interessierte bundesweit alle Informationen. Kommunen, Wohnungsbaugesellschaften, Gastronomie, Handel und Verbände wie der ADFC können das Modell leicht übernehmen. Die Ladepunkte werden dokumentiert und in OpenStreetMap eingespeist – kostenfrei, abgesehen vom Aufkleber.

Kleiner Aufwand – große Wirkung

Teilnehmende müssen nur eine Steckdose bereitstellen und den Aufkleber sichtbar anbringen. Die Stromkosten liegen bei maximal 40 Cent pro Ladung. Das Ladegerät bringen Radfahrende selbst mit. Die Außenwirkung: modern, nachhaltig, gastfreundlich. Viele Anbieter haben ihre Radinfrastruktur aufgewertet – mit besseren Fahrradständern oder Überdachungen. Ein Gewinn für alle: für Betriebe, Radfahrende und das Klima.

Mit Mini-Budget ausgezeichnet

Das Ladepäuschen-Projekt belegte beim Mobilitätspreis NRW 2023 Platz vier – hinter millionenschweren Vorhaben. Auch das Umweltbundesamt nahm es in seine Ideenliste zur Mobilitätswoche auf. Nun sind auch Sie eingeladen mitzumachen: Als Open-Source-Projekt stehen alle Unterlagen auf der RVR-Website bereit.

Stefanie Haake/Stadt Kamen

Erfolgreicher Test: Geldern führt temporäre Schulstraßen ein

Fünf städtische Grundschulen beteiligt

Im vorigen September hat sich die Stadt Geldern (35.000 Einwohner) als erste Kommune im Kreis Kleve erstmals an der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) – ein Aktionsprogramm der EU-Kommission – beteiligt. Als eine von 20 durchgeführten Aktionen, Programmen und Maßnahmen testete die Stadt in dieser Woche auch die (temporäre) Einrichtung von Schulstraßen.

Aktion „Sicher und selbstbewusst zur Schule!“

Geldern ist aufgrund der vielen Schulen u.a. auch als

Schulstadt bekannt. Neben sieben weiterführenden Schulen gibt es auch sieben Grundschulen. Und wie in anderen Kommunen gibt es auch in Geldern das Problem chaotischer (Verkehrs-)Situierungen mit Elterntaxis im Rahmen der täglichen Bring- und Abholsituationen an den Schulen. Genau hier setzte die EMW-Aktion „Sicher und selbstbewusst zur Schule!“ an, die während der Europäischen Mobilitätswoche täglich an einer Gelderner Grundschule stattfand.

Jeden Tag wurde an einer anderen Grundschule eine spezielle temporäre Hol- und Bringzone eingerichtet, um so den Schulweg für die Grundschüler sicherer zu machen. Zudem gab es an zwei Grundschulen in Zusammenarbeit mit der Polizei und den Grundschulkindern eine „Dank- & Dankzettel“-Aktion für Autofahrer. Außerdem gab es seitens der Polizei Tipps zur Verkehrssicherheit von Fahrrädern und die Verkehrswacht im Kreis Kleve förderte im Fahrradparcours Geschicklichkeit und sicheres Verhalten im Verkehr. Nach der Woche zogen die Beteiligten bei der Stadt Geldern ein sehr positives Fazit, wie Janine Segref, Leiterin des Bereichs Umwelt, Klima und Mobilität, berichtet: „Die EMW gab uns die Möglichkeit, Neues auszuprobieren und die Sicherheit der Schulkinder eine Woche lang besonders in den Fokus zu nehmen. Wir haben im

Nachgang viel positives Feedback erhalten und viele Erkenntnisse für die Zukunft und künftige Verkehrsplanungen mitnehmen können.“

Adrian Terhorst/Stadt Geldern



Die Albert-Schweitzer-Schule war eine der Grundschulen, an denen die Schulstraßen-Aktion in Geldern durchgeführt wurde. –

Foto: Stadt Geldern/Terhorst

Stadt Essen erweitert umweltfreundlichen Mobilitätsmix

Lastenradverleih StadtLastenRad startet durch an zwölf Standorten

Essen verfügt über ein vielfältiges öffentliches Verkehrsangebot, darunter Straßenbahnen, U-Bahnen, Busse, Taxibusse, Bussi (ein On-Demand-Angebot in den Abendstunden), Bikesharing, E-Scooter und Carsharing. Das Mobilitätsportfolio wird nun durch ausleihbare Lastenräder ergänzt. Das StadtLastenRad wird in Kooperation mit nextbike GmbH angeboten.

An zwölf Standorten im Stadtgebiet steht jeweils ein StadtLastenRad zur Verfügung. Die Nutzung erfolgt über eine App, die eine einfache Registrierung ermöglicht. Nach Anmeldung können Nutzer:innen Räder reservieren, an der Station freischalten und direkt losfahren. Die Gebühren sind gestaffelt: 2,50 Euro für die ersten 30 Minuten, danach 1,25 Euro pro weitere halbe Stunde, mit einer Tageshöchstgrenze von 25 Euro. Neukund:innen und Nutzer:innen des ÖPNV-Anbieters Ruhrbahn erhalten Rabatt.

Das StadtLastenRad ist ein E-Dolly, ein elektronisch unterstütztes Cargobike mit Mittelmotor, 600-Wh-Akku und bis zu 80 kg Ladungskapazität. Es wiegt 53 kg und ist mit einer stabilen Kunststoffbox ausgestattet, ideal für Einkäufe, Familienausflüge oder Baumarktbesuche.

Das Angebot unterstützt die Klimaziele der Stadt, die bis 2035 75% der Wege mit dem Umweltverbund (zu Fuß, mit

dem Rad oder mit dem ÖPNV) zurücklegen möchte. Das Lastenrad ist eine flexible, preiswerte und umweltfreundliche Transportlösung, um Alltagsmobilität ohne Auto zu ermöglichen. Die Stadt investiert bis 2030 rund 200 Mio. Euro in den Ausbau des Radwegenetzes und plant, noch in diesem Jahr acht weitere Standorte für das StadtLastenRad zu eröffnen.

Roger Weil/Stadt Essen



StadtLastenRad: klimafreundlich, preiswert und flexibel –

Foto: Stadt Essen



Tobias Stapper, Radverkehrsverantwortlicher der Kreispolizeibehörde Viersen, sprüht ein Piktogramm. – Foto: Polizei Viersen

Blickkontakt kann Leben retten!

Neue Kampagne der Polizei Viersen soll Radfahrende schützen

Gerade in stressigen Verkehrssituationen kommt es immer wieder zu gefährlichen Momenten: Eine grüne Ampel, ein schneller Tritt in die Pedale und plötzlich übersehen Autofahrende beim Abbiegen den Radverkehr. Solche Unfälle entstehen häufig durch Unachtsamkeit. Dabei könnte eine einfache Geste das Risiko deutlich verringern: Blickkontakt.

Mit einem Blick Leben retten

Die Polizei Viersen setzt genau hier an. Durch auf Radwege aufgesprühte Piktogramme mit dem Schriftzug „Blickkontakt“ sollen Radfahrende im Kreis Viersen daran erinnert werden, kurz ins Fahrzeug zu schauen, um sich zu vergewissern, dass sie wahrgenommen wurden. Denn viele Kollisionen zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen passieren durch Fehler beim Abbiegen oder durch Missachtung der Vorfahrt. Ein kurzer Blick kann Missverständnisse vermeiden und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen.

Unfallhäufungsstellen im Fokus

„Natürlich kann es an jeder Kreuzung, Einmündung und Grundstückseinfahrt zu solch einem Unfall kommen, aber es ist weder zielführend noch umsetzbar, den gesprühten Hinweis an jeder Straßenecke aufzubringen“, so Polizeihauptkommissar Tobias Stapper, Radverkehrsverantwortlicher der Kreispolizeibehörde. Vielmehr fokussiert sich die Maßnahme der Verkehrsunfallprävention auf die Un-

fallhäufungsstellen mit Radverkehrsbezug und besonders gefährliche Kreuzungen. Darüber hinaus konnten auch die neun kreisangehörigen Kommunen ihre Vorschläge für geeignete Einsatzörtlichkeiten einbringen. So wurden insgesamt 25 verschiedene Stellen herausgearbeitet, die nun seit Mitte März 2025 mit den Graffitis versehen sind.

„Uns ist klar, dass bei dieser Art von Unfällen die Ursache nicht von den Radfahrenden gesetzt wird. Dennoch möchten wir hier an die gefährdeten Verkehrsteilnehmenden appellieren, nötigenfalls mal auf den Vorrang zu verzichten, um sich damit selbst zu schützen, auch wenn das Ärgernis über das Fehlverhalten der Kraftfahrzeugführenden absolut nachvollziehbar ist“, so Stapper.

Unterstützung durch die Kreisverkehrswacht

Möglich wurde die Durchführung der Kampagne durch die finanzielle Unterstützung der Kreisverkehrswacht Viersen e.V., die die Kosten für die Sprühschablonen übernommen hat.

Mit dieser einfachen, aber wirkungsvollen Maßnahme hofft die Polizei Viersen, die Zahl der Unfälle im Kreisgebiet weiter zu senken und Radfahrenden eine sicherere Fahrt zu ermöglichen. Denn ein Moment der Aufmerksamkeit kann Leben retten.

Julia Kühl und Tobias Stapper/Kreispolizeibehörde Viersen

Neue Impulse für die Zukunft des Radverkehrs

Rund 180 Teilnehmende: Bürgerdialog in Düsseldorf erfolgreich



Rund 180 Menschen, darunter Vertreter aus Politik und Stadtverwaltung, waren zum Bürgerdialog „Düsseldorf fahrradfreundlich“ ins NRW-Forum Düsseldorf gekommen. – Fotos: Landeshauptstadt Düsseldorf/Claus Langer

Der Bürgerdialog zur Radverkehrsförderung in Düsseldorf im Januar 2025 war ein voller Erfolg: Rund 180 Teilnehmende aus Politik, Stadtverwaltung und Bürgerschaft diskutierten im NRW-Forum über die Zukunft des Radverkehrs. Die Veranstaltung begann mit Einblicken in die Mobilitätsplanung der Stadt und die Radverkehrsförderung. Im „Düsseldorfer Fahrradcafé“ hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich aktiv einzubringen.

Mobilitäts- und Umweltdezernent Jochen Kral stellte die Marke „Wege für alle“ vor, die im September 2024 eingeführt worden war. Sie steht für eine gleichberechtigte Mobilität für alle Düsseldorfer:innen, unabhängig von der Fortbewegungsart. Ziel ist es, eine Mobilität zu schaffen, die gerecht, klimafreundlich und zukunftsfähig ist, wobei Klimaschutz eine zentrale Rolle spielt. Katharina Metzker und Birgit Muéll berichteten über die bisherigen Erfolge und geplanten Projekte, um Düsseldorf fahrradfreundlicher zu machen und das Mobilitätsangebot zu verbessern.

Im interaktiven Austausch wurden in sechs Gesprächsrunden verschiedene Themen behandelt. Dabei ging es um die Attraktivität von Fahrradstraßen, Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereichen, die Förderung von „Mobility Sharing“ und die Rolle der Digitalisierung bei der

Nutzung der Radinfrastruktur. Auch wurden Impulse für Verhaltensänderungen gegeben, etwa durch bessere Radwegmarkierungen, mehr sichere Abstellmöglichkeiten und eine „Grüne Welle“ für Radfahrende.

Metzker betonte die Bedeutung des Dialogs: „Ich freue mich über das Engagement, mit dem sich sowohl die Bürgerinnen und Bürger wie auch die politischen Fraktionen aktiv in den Dialog eingebracht haben.“ Der Austausch zeigt, wie wichtig eine kontinuierliche Zusammenarbeit ist, um die nachhaltige und fahrradfreundliche Entwicklung Düsseldorfs voranzutreiben. Die Veranstaltung unterstrich, dass die gemeinsame Diskussion zwischen Stadtverwaltung, Politik und Bürger:innen ein zentraler Baustein für eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik ist.

Amt für Verkehrsmanagement/Landeshauptstadt Düsseldorf





„meinSiggis“ lässt sich schnell und einfach über die App oder online buchen. – Foto: moBiel GmbH/Sarah Jonek

„meinSiggis“ – fünf Jahre in Bewegung

Bielefelds Fahrradverleihsystem feiert Jubiläum und blickt in die Zukunft

Fünf Jahre „meinSiggis“ – im Mai 2025 feiert das Bielefelder Fahrradverleihsystem sein erstes Jubiläum. Seit dem Start im Jahr 2020 hat sich „meinSiggis“ mit mehr als 650 Fahrrädern als wichtiger Baustein im städtischen Mobilitätsmix etabliert. Was einst als Pilotprojekt begann, ist heute für viele Bürgerinnen und Bürger aus dem Alltag nicht mehr wegzudenken. Eine aktuelle Umfrage zeigt: Die Zufriedenheit ist hoch. Die Gesamtnote 2,4 (auf einer Skala von 1 bis 6) spricht für sich. Besonders positiv bewertet wurde die gute Verfügbarkeit der Räder im gesamten Stadtgebiet. Gleichzeitig äußerten viele den Wunsch nach einer besseren Kennzeichnung der Stationen sowie einer Erweiterung des Nutzungsbereichs.

Mit über 334.000 Ausleihen im Jahr 2024 und rund 60.000 registrierten Nutzerinnen und Nutzern verzeichnet „meinSiggis“ eine stabile Nachfrage. Vor diesem Hintergrund bereiten die Stadt Bielefeld und die moBiel GmbH aktuell die Neuausschreibung des Betriebs vor. Der aktuelle Betreibervertrag läuft noch bis Ende April 2026. Ziel ist es, das System im Zuge der Neuvergabe organisatorisch und betrieblich weiterzuentwickeln, an veränderte Nutzungsanforderungen anzupassen und unter reduzierten städtischen Zuschüssen wirtschaftlicher zu gestalten.

Angebot wird neu gedacht

Im Zuge dieser Neuausrichtung wird es einige Änderungen geben. So werden künftig ausschließlich konventionelle

Fahrräder angeboten. Pedelecs und Lastenräder entfallen, da deren geringe Nutzungszahlen den hohen betrieblichen Aufwand nicht rechtfertigen. Dadurch kann das Angebot gezielter und wirtschaftlicher gestaltet werden – mit dem Ziel, möglichst vielen Menschen ein zuverlässiges und flächendeckendes Verleihsystem bereitzustellen.

Zudem ist vorgesehen, Ausleihen und Rückgaben überwiegend an festen Stationen zu bündeln. Diese Maßnahme soll zur Verbesserung des Stadtbilds und zur Erhöhung der Systemzuverlässigkeit beitragen. Bestehende stark frequentierte Standorte sowie alle gegenwärtigen und geplanten Mobilstationen bleiben weiterhin Teil des Systems.

Seit fünf Jahren steht „meinSiggis“ mit über 1.920.000 gefahrenen Kilometern in Bielefeld für eine nachhaltige, flexible und moderne Art der Fortbewegung und wird auch in Zukunft einen wichtigen Beitrag dazu leisten. Mit frischem Schwung im Jubiläumsjahr blickt das System auf eine erfolgreiche Vergangenheit zurück und strebt eine vielversprechende Weiterentwicklung an. Bielefeld bleibt in Bewegung – mit „meinSiggis“ als verlässlichem Begleiter.

Jürgen Deppemeier und Jennifer Janzen/Stadt Bielefeld und
moBiel GmbH

Stadt Aachen tritt NRW-Netzwerk #sicherimStraßenverkehr bei



Beitritt zur NRW-Initiative #sicherimStraßenverkehr im Rahmen der feierlichen Eröffnung der Motorradsaison in Simmerath – Foto: Stadt Aachen

Die Stadt Aachen ist seit April 2025 Teil der NRW-Initiative #sicherimStraßenverkehr. Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen erhielt die Beitrittsurkunde in Begleitung von Uwe Müller, dem Leiter des Fachbereiches 68 Mobilität und Verkehr, und Claudia Nowak, der Projektleiterin des Aktionsplans Verkehrssicherheit, bei der Eröffnung der Motorradsaison in Simmerath von NRW-Innenminister Herbert Reul. Die Initiative ist ein „Zusammenschluss von verschiedenen Protagonisten der Verkehrssicherheitsarbeit. Sie verfolgt das Ziel, mit gemeinsamen Aktionen die Anzahl der Verkehrsunfälle zu reduzieren und für die Gefahren des Straßenverkehrs zu sensibilisieren“, so das Netzwerk.

führung liegt beim Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste (LZPD) NRW in Duisburg. Hier laufen dynamisch Fachwissen und Erfahrungswerte sowie die bisherigen Kampagnen aller Netzwerkpartner*innen zusammen.

Weiterführende Informationen: <https://sicherimstrassenverkehr.nrw/>

Claudia Nowak/Stadt Aachen

Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen nimmt die Beitrittsurkunde für die Stadt Aachen von NRW-Innenminister Herbert Reul entgegen. – Foto: Stadt Aachen

Verkehrssicherheit stärken

Aachen hatte die Mitgliedschaft beantragt, da sie in dem Präventionsnetzwerk eine wertvolle gemeinsame Plattform sieht, auf der sich bereits vorhandene lokale Netzwerke zur Verkehrssicherheit austauschen, miteinander kommunizieren und voneinander lernen können.

Die Initiative gründete sich am 4. Oktober 2024 unter Federführung der Ministerien des Innern sowie für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit 24 Partnerorganisationen in Herne. Ihre Geschäfts-



Beratungsangebot Betriebliches Mobilitätsmanagement im Kreis Viersen

Kreis zeigt Unternehmen, wie sie die Mobilität ihrer Mitarbeitenden nachhaltiger gestalten können

Die Schaffung eines Beratungsangebotes zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement ist Bestandteil des flankierenden Maßnahmenkatalogs des kreisweiten Radverkehrskonzeptes sowie des integrierten Klimaschutzkonzeptes des Kreises Viersen. Auf dieser Basis wurden über die Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement von Ende 2023 bis Ende 2024 acht kreisansässige Unternehmen zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement beraten. Im Laufe des Prozesses wurden in Bezug auf die Arbeitswege der Mitarbeitenden betriebsspezifische Potenziale und Maßnahmenkonzepte entwickelt. Der Beratungsprozess wurde über einen externen Auftragnehmer unter Beteiligung des Kreises Viersen durchgeführt und gliederte sich dabei in folgende Schritte:



Schritte des Beratungsprozesses im Kreis Viersen – Abbildung: Kreis Viersen

Nach der detaillierten Datenerfassung und -analyse im bzw. um den Betrieb herum, wurden für die Themenpunkte ÖPNV (z.B. Anbindung, Umstiege und Fahrtzeit), Rad- bzw. Fußverkehr (z.B. infrastrukturelles Umfeld, Abstellanlagen und S-Pedelecs) und Kommunikation (z.B. Kostenvergleiche, Fahrgemeinschaften oder Mitmachwettbewerbe) verschiedene Potenziale und Maßnahmen aufgezeigt.

Das vom Berater vorgeschlagene individuelle Mobilitätsbudget soll beispielsweise alle Mobilitätsformen im gleichen Maße unterstützen. Während die Belegschaft häufig kostenlose Parkplätze erhält, werden Mitarbeitende mit anderem Mobilitätsverhalten oft nicht bezuschusst. Das Mobilitätsbudget setzt genau dort an und bietet verschiedene Boni, wie z.B. wetterfeste Kleidung oder Kilo-

meterpauschalen (Betrag X pro gefahrenen Kilometer) für nachhaltige Mobilitätsformen. Über einen guten Mix aus verschiedenen Maßnahmen kann eine nachhaltige Mobilität in den Betrieben sichergestellt werden.

ÖPNV	Radverkehr	Kommunikation
Ergebnisse: <ul style="list-style-type: none"> Viele Umstiege und Haltestellen auf dem Weg zur Arbeit Fahrgäste und Schichtdienst passen nicht zusammen 	Ergebnisse: <ul style="list-style-type: none"> Potenziale bei Abstellanlagen Ausbau Zwänge zu Betrieben Pedelecs über insbesondere S-Pedelecs mit großem Umstiegspotenzial 	Ergebnisse: <ul style="list-style-type: none"> Kosten für eigenen PKW meist unterschätzt Elektrautos und Fahrgemeinschaften nur in geringem Maße genutzt Besonderlicher Mehrwert (Radfahren) wird wenig kommuniziert
Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> Gespräche mit Verkehrsgesellschaft, um Verbesserungspotenziale zu diskutieren Bewertung des JobTicket 	Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Infrastrukturen Verstärkung von S-Pedelecs als kosten-sprechende Alternative 	Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> Förderung von überbetrieblichen Fahrgemeinschaften z.B. innerhalb eines Gewerbegebietes, um Synergien zu nutzen Ausbau Ladeninfrastruktur Öffentl. Kommunikation der Vorteile nachhaltiger Verkehrsmittel

Allgemeine Ergebnisse des Beratungsprozesses im Kreis Viersen – Abbildung: Kreis Viersen

Regelmäßiger Austausch

Um die identifizierten Potenziale auch langfristig in den Betrieben aktivieren zu können, wurde parallel zur Beratung ein Netzwerk mit den teilnehmenden Betrieben aufgebaut, um regelmäßig im Austausch zu bleiben und wichtige Themen ansprechen und behandeln zu können. Nach zwei Veranstaltungen während des Beratungsprozesses wurde das Netzwerk im Rahmen der Abschlussveranstaltung am 12. Dezember 2024 geöffnet, um auch neuen Betrieben und relevanten Institutionen einen Zugang zu geben und den fachlichen Austausch zu fördern. Mit den bis dato erreichten Schritten hat der Kreis Viersen eine gute Grundlage geschaffen, um das Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement weiterzuentwickeln.

Linus Steinbach/Kreis Viersen

Exemplarische Urkundenübergabe bei der Abschlussveranstaltung

– Foto: Kreis Viersen



Farbenfroh und fahrradfreundlich:

RVR nimmt neuen Fahrrad-Rastplatz an der Erzbahntrasse in Gelsenkirchen in Betrieb



Farbenfroher Rastplatz an Holgers Erzbahnbude an der Radwegkreuzung der Erzbahntrasse – Foto: RVR/Wiciok

An der Kreuzung von Erzbahntrasse und Zollverein-Radweg auf der Stadtgrenze Gelsenkirchen, Bochum und Herne ist ein moderner Rastplatz mit überdachten und beleuchteten Sitzbereichen, Fahrrad-Abstellflächen und einer barrierefreien Toilettenanlage entstanden. Die Außenwände hat der Gelsenkirchener Graffiti-Künstler Beni Veltum mit farbenfrohen Motiven aus der Region und der Internationalen Gartenschau IGA 2027 im Ruhrgebiet verziert.

Die größte Herausforderung beim Bau der neuen Anlage war der Anschluss der Versorgungsleitungen an das bestehende Netz. Allein der Höhenunterschied zwischen der parallel verlaufenden Ostpreußenstraße und dem Bahndamm, auf dem der Radweg verläuft, beträgt 16 m.

„Der neue Rastplatz an einem der meistbefahrenen Abschnitte im radrevier.ruhr ist ein Gewinn für alle, die gerne für ihre Touren unsere tollen Radwege als Teil der grünen

Infrastruktur nutzen“, sagt Nina Frense, Beigeordnete für Umwelt beim RVR.

Regionalverband Ruhr (RVR)



Der Rastplatz an Holgers Erzbahnbude an der Radwegkreuzung der Erzbahntrasse bekommt durch Graffiti-Künstler Beni Veltum (rechts) die künstlerische Note. Mit dabei Nina Frense, RVR-Beigeordnete für Umwelt und Grüne Infrastruktur und Marc Hennenberg, Fachbereichsleiter RVR Ruhr Grün. – Foto: RVR/Wiciok

Mobilität neu denken:

Warum das Fahrrad zum Symbol für eine lebenswerte Zukunft wird

JOBRAD



Klimafreundlich im Alltag unterwegs. – Foto: Christoph Duepper



Einfach und schnell von A nach B kommen. – Foto: Christoph Duepper

Was braucht es von unserer Politik und der Wirtschaft, damit die Verkehrswende gelingt? Nach Jahrzehnten autozentrierter Stadtplanung haben sich viele Städte und Gemeinden weltweit bereits auf den Weg gemacht, diese Wende einzuleiten – und setzen dabei auf das Fahrrad. Paris hat binnen vier Jahren 300 km Radwege geschaffen, Kopenhagen investiert jährlich 40 Euro pro Einwohner:in in Fahrradinfrastruktur. Nicht nur, aber auch deshalb sind diese Städte lebendige Orte, an denen Menschen gerne verweilen, sich treffen, im Café sitzen, in Läden stöbern. Diese Transformation ist notwendig, um Antworten auf die drängenden Fragen unserer Zeit zu finden: Wie gestalten wir lebenswerte Städte? Wie begegnen wir der Klimakrise? Wie ermöglichen wir bezahlbare Mobilität für alle?



Das Fahrrad ist demokratisch. Es schafft Mobilitätsgerechtigkeit über alle sozialen Grenzen hinweg: Kinder“

Das demokratischste Verkehrsmittel

Das Fahrrad ist demokratisch. Es schafft Mobilitätsgerechtigkeit über alle sozialen Grenzen hinweg: Kinder und Senioren, Menschen ohne Führerschein, Einheimische und Zugezogene, Menschen auf dem Land und Menschen in der Stadt. Studien zeigen: In Städten mit guter Fahr-

radinfrastruktur sind mehr Menschen aus allen Bevölkerungsschichten mobil.

Gleichzeitig entlastet jeder Umstieg aufs Rad unsere Infrastruktur. Ein Auto steht im Schnitt 23 Stunden am Tag und blockiert eine Fläche von 10 m² – die Größe eines Kinderzimmers. Eine Fahrspur, die Platz für 2.000 Menschen mit dem Auto bietet, bringt auf gleicher Breite 7.000 Radfahrende unter. Das ist gelebte Raumgerechtigkeit.

Gerade im ländlichen Raum, wo der ÖPNV oft schwach ausgebaut ist, bietet das E-Bike neue Möglichkeiten. Es überbrückt Distanzen, die für konventionelle Fahrräder zu

lang erschienen. Die durchschnittliche Pendelstrecke in Deutschland beträgt 17 km – mit dem E-Bike problemlos machbar.

Die Menschen haben das Potenzial des E-Bikes als schnelles und kostengünstiges Verkehrsmittel schon erkannt. Über 15 Millionen E-Bikes rollen durch Deutschland, jährlich kommen mehr als zwei Millionen hinzu. Zum Vergleich:

Bei E-Autos sprechen wir von rund einer Million Fahrzeugen insgesamt. Die elektromobile Revolution findet also längst statt – nur anders als erwartet.

Die Entscheidung liegt bei uns

Der Umbau kostet Geld, doch die Investition rechnet sich. Kopenhagen hat berechnet, dass jeder mit dem Rad gefahrene Kilometer der Gesellschaft 0,16 Euro einbringt, während jeder Auto-Kilometer 0,10 Euro kostet. Deutschland könnte durch konsequente Radverkehrsförderung Milliarden Euro an Gesundheitskosten einsparen.

Die Frage sollte nicht sein, ob wir die Verkehrswende wollen, sondern wie wir sie gestalten. Die Antwort liegt auf

der Straße. Viele Akteur:innen aus der (Fahrrad-)Wirtschaft bringen sich bereits aktiv dafür ein: durch nachhaltige Mobilitätslösungen und durch politische Arbeit.

Die Infrastruktur muss folgen – politisch wie planerisch

Für eine echte Verkehrswende braucht es jedoch mehr. Sie braucht Räume. Radwege, Abstellflächen für E-Bikes und Lastenräder, sichere Kreuzungen. Vor allem aber braucht sie politischen Willen. Städte müssen so gestaltet werden, dass alle gleichberechtigt unterwegs sein können. Hier sind Kommunen, Unternehmen und die Zivilgesellschaft gefragt.

Florian Baur/CEO der JobRad GmbH

Schwalbe erhält CSR-Preis der Bundesregierung

SCHWALBE [↗]

Familienunternehmen in der Kategorie „Gute Geschäftspraktiken“ für Fair-Rubber-Engagement ausgezeichnet



Mit dem CSR-Preis der Bundesregierung werden herausragende Beispiele gesellschaftlicher Verantwortung in Unternehmen honoriert. – Foto: J. Konrad Schmidt/BMAS

Der Fahrradreifenhersteller Schwalbe hat den CSR-Preis der Bundesregierung 2025 in der Kategorie „Gute Geschäftspraktiken“ gewonnen. Das Familienunternehmen hat die weltweit erste faire Naturkautschuk-Lieferkette für Reifen aufgebaut.

Bereits seit 2020 setzt sich Schwalbe gemeinsam mit dem Fair Rubber e.V. für den fairen Handel mit Natur-

kautschuk ein und unterstützt aktiv die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen von Kautschuk-Zapfenden. Naturkautschuk ist der wichtigste Rohstoff für die Herstellung von Fahrradreifen – gleichzeitig leiden die Kautschuk-Zapfenden unter zu niedrigen Weltmarktpreisen für ihren Rohstoff. Schwalbe zahlt pro Kilogramm eine zusätzliche Prämie von 0,50 Euro.

SCHWALBE | Ralf Bohle GmbH

ZIV veröffentlicht Marktzahlen 2024

Fahrradbranche robust in herausfordernden Zeiten



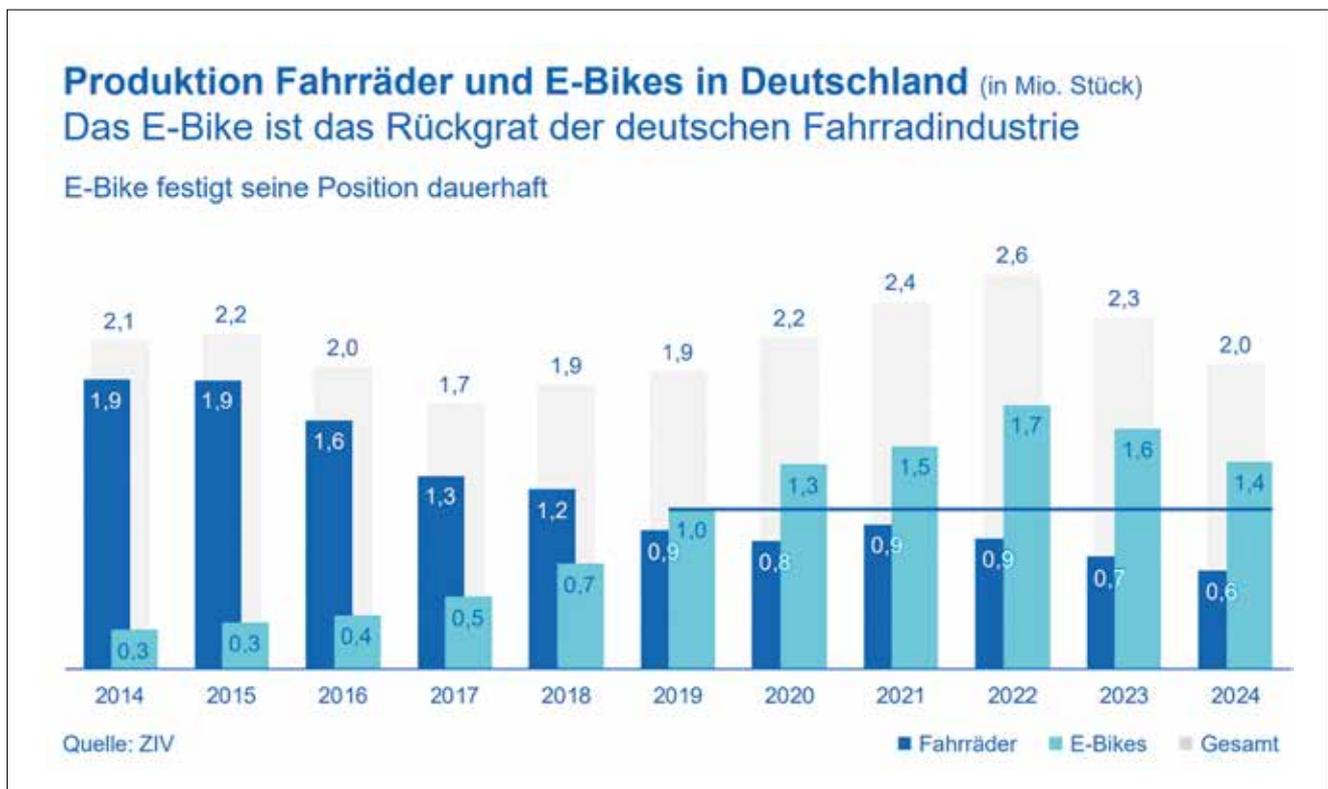
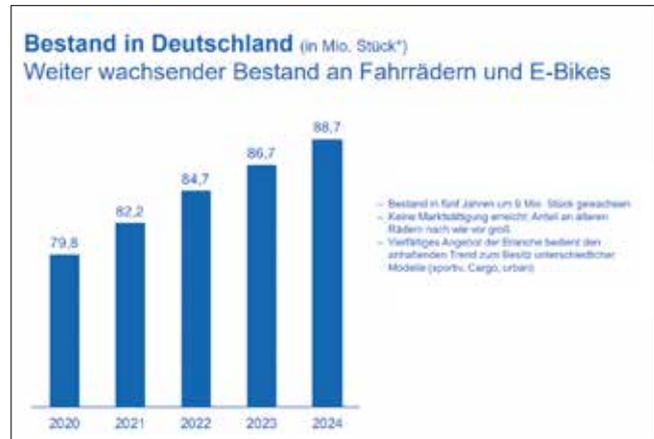
Der Verband ZIV – Die Fahrradindustrie hat die Marktdaten für das Jahr 2024 veröffentlicht. Die Branche zeigt sich trotz wirtschaftlicher Herausforderungen stabil. Im Jahr 2024 blieb der Anteil der in Deutschland verkauften Elektrofahrräder mit 53% auf dem Niveau des Vorjahres, wie aus den Marktdaten des ZIV hervorgeht. Insgesamt wurden 2024 in Deutschland 3,85 Mio. Fahrzeuge verkauft (2,05 Mio. E-Bikes und 1,8 Mio. Fahrräder), was einem Rückgang von 2,53% gegenüber 2023 entspricht. Der Umsatz bleibt 2024 relativ stabil: Der Gesamtumsatz mit Fahrrädern und E-Bikes lag bei über 6,33 Mrd. Euro (2023: 7,06 Mrd. Euro), was einem Rückgang von 10,3% gegenüber dem Vorjahr entspricht, aber immer noch deutlich über dem Umsatz von 2019 (4 Mrd. Euro) liegt.

Fahrrad- und E-Bike-Bestand in Deutschland wächst

Im Jahr 2024 produzierte die deutsche Fahrradindustrie 1,97 Mio. Einheiten. Das Produktionsniveau entspricht damit in etwa dem des Jahres 2019. Die Produktion von klassischen Fahrrädern sank um 11,7% auf 641.000 Stück

(2023: 726.000 Stück). Die Produktion von E-Bikes fiel um 14,8% auf 1.330.000 Einheiten (2023: 1.561.000 Einheiten). Der Bestand an klassischen Fahrrädern in Deutschland wuchs auf 73 Mio. Für das Jahr 2024 ergibt sich ein Bestand von 15,7 Mio. E-Bikes. Damit gibt es in Deutschland insgesamt rund 89 Mio. Fahrräder und E-Bikes.

ZIV – Die Fahrradindustrie



Radverkehr und Fahrradwirtschaft stärken!

VSF. für Mensch
und Rad

Appell der Fahrradverbände

Deutschland ist ein bedeutender Produktions- und Innovationsstandort und der globale Leitmarkt für Fahrräder und E-Bikes. Mit über 360.000 Arbeitsplätzen und Umsätzen im Milliardenbereich trägt der Fahrradsektor erheblich zur Beschäftigungssicherheit und zum Wohlstand des Landes bei. Von der Produktion von Fahrrädern und Komponenten über Werkstätten und Fachhändler bis hin zu Serviceangeboten, Dienstleistungen und Radtourismus – die Fahrradbranche sorgt für direkte Wertschöpfung in Deutschland und steigert zugleich die Lebensqualität in Städten und Gemeinden sowie die Gesundheit der Radfahrenden. Um diese Position zu stärken, benötigen die Unternehmen der Fahrradbranche die verlässlichen politischen Rahmenbedingungen eines zeitgemäßen attraktiven Standorts. Die Fahrradverbände haben vier politische Betätigungsfelder identifiziert, die aus ihrer Sicht unbedingt zusammen gedacht werden sollten.

1. Wirtschaftsfaktor Fahrrad nutzen

„Die Fahrradwirtschaft in Deutschland ist stark! Sie ist Motor und Innovationstreiber für den weltweiten Fahrradmarkt. Um die Wertschöpfung am Standort nachhaltig sichern zu können, müssen wir in Netzwerke und Cluster eingebunden werden, brauchen gezielte Unterstützung bei der Digitalisierung der Branche und flexiblere Ausbildungsangebote für Quer- und Seiteneinsteiger. Die Aufwendungen für echten Fortschritt sind gering, das Potenzial auf mehreren gesellschaftlichen Ebenen hingegen groß“, sagt Uwe Wöll, Geschäftsführer beim Verband VSF.

2. Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrrädern fördern

„Fast die Hälfte der Menschen in Deutschland will häufiger mit dem Fahrrad oder E-Bike fahren. Um das zu unterstützen, sollte die kommende Bundesregierung den Zugang zu Fahrrädern und E-Bikes mit verschiedenen Maßnahmen aktiv fördern und damit den Jobmotor Fahrradwirtschaft in Deutschland weiter stärken. Das Dienstradleasing muss ins Einkommensteuergesetz, dazu sollten Mobilitätsbudgets vereinfacht werden. Die Integration von Bikesharing in den ÖPNV oder die Neuausrichtung der öffentlichen Beschaffungs- und Vergabepolitik sind weitere wirkungsvolle Hebel. Grundsätzlich sollte das Fahrrad bei Investitions- und Förderprogrammen immer mitgedacht werden, zum

Beispiel bei der Elektromobilität“, sagt Wasilis von Rauch, Geschäftsführer des Verbandes Zukunft Fahrrad.

3. Ungeschützte Verkehrsteilnehmende besser schützen

„Wir wünschen uns ein klares Bekenntnis der neuen Bundesregierung beim Thema Verkehrssicherheit, denn diese ist eine entscheidende Voraussetzung für unsere sehr erfolgreiche deutsche Fahrradindustrie und deren Absatzmarkt mit Produkten made in Germany! Nur wer sich auf unseren Straßen sicher fühlt, kauft unsere Fahrräder“, sagt Burkhard Stork, Geschäftsführer beim ZIV – Die Fahrradindustrie.

4. Radverkehrsinfrastruktur an Bedarf und Potenzial ausrichten

„Radfahren ist die Mobilität der Zukunft. Um das Potenzial im Radverkehr voll auszuschöpfen, brauchen wir stabile und verlässliche Investitionen in die Infrastruktur. Lückenlose, sichere und komfortable Radwegenetze mit verbindlichen Standards und moderne Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen gibt es nicht umsonst. Der Bund muss dafür eine Milliarde Euro pro Jahr bereitstellen und langfristig mit einer festen Säule für den Radverkehr im geplanten Sondervermögen für die Infrastruktur absichern. Die Mittel sind gut angelegt: Gute Radinfrastruktur führt zu mehr Radverkehr, die Vorteile liegen auf der Hand – weniger Stau, bessere Luft, gesündere Menschen“, sagt Caroline Lodemann, Geschäftsführerin beim ADFC.

Verbund Service und Fahrrad (VSF)

Die Fahrradverbände fordern verlässliche politische Rahmenbedingungen eines zeitgemäßen attraktiven Standorts. – Foto:

www.freepik.com



nanmobil/Hefr 26/2023

Termine 2025



1. MAI BIS 30. SEPTEMBER 2025

STADTRADELN

Radeln für das Klima – unter diesem Motto steht der Wettbewerb STADTRADELN. Die Kampagne des Klima-Bündnisses startet einmal im Jahr einen Aufruf, gemeinsam in die Pedale zu treten und möglichst viele Fahrradkilometer zu machen. Auch NRW-Kommunen sind eingeladen, an 21 aufeinander folgenden Tagen ein Zeichen für Klimaschutz und Radverkehrsförderung zu setzen. Im Jahr 2024 haben 400 NRW-Kommunen fast 49 Mio. km klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Möglichkeit zur Anmeldung finden Sie unter: www.stadtradeln.de/home

4. SEPTEMBER 2025

Tagung „Modalitäten – Mobilitätskulturen in Bewegung“ in Braunschweig

Die Tagung der Ostfalia-Stiftungsprofessur für Radverkehrsmanagement wirft einen wissenschaftlichen Blick auf den Radverkehr und die Mobilitätskulturen der Zukunft und möchte die Stellschrauben in Politik, Planung, Gesellschaft und Medien ausloten. In interaktiven Sessions haben die Teilnehmenden zudem die Möglichkeit, ihre eigenen Perspektiven einzubringen. Gemeinsam mit den sieben BMV-Stiftungsprofessuren und inspirierenden Expert*innen möchten die Veranstalter*innen Wissen teilen, Herausforderungen angehen und Lö-

sungen schärfen. Die Veranstaltung ist kostenlos und richtet sich an alle Mobilitätsinteressierten aus Wissenschaft, Politik, Praxis und Zivilgesellschaft. Mehr Details unter: www.ostfalia.de/cms/de/ifvm/radverkehrsmanagement/tagung-2025

16. BIS 23. SEPTEMBER 2025

Europäische Mobilitätswoche

Es ist wieder so weit: Jedes Jahr im September begeistert die Europäische Mobilitätswoche Bürger:innen in Städten und Gemeinden durch praktisches Ausprobieren und Mitmachen für nachhaltige urbane Mobilität. Die Initiative der Europäischen Kommission ermutigt alle Bürger:innen, ihr Mobilitätsverhalten hin zu aktiver Mobilität, öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen sauberen und intelligenten Verkehrslösungen zu ändern. Alle Aktionen und Veranstaltungen finden Sie hier: www.mobilityweek.eu/home/

11. UND 12. NOVEMBER 2025

Fahrradkommunalkonferenz (Fakoko) 2025 in Landau in der Pfalz

Fahrradexperten aus ganz Deutschland treffen sich jährlich auf der wichtigsten Fachtagung zum kommunalen Radverkehr zum kollegialen Fachaustausch. Die diesjährige Konferenz findet im rheinland-pfälzischen Landau in der Pfalz statt. Die Fakoko bietet Radverkehrsverantwortlichen die Möglichkeit, sich über

aktuelle Themen der Radverkehrsplanung und -förderung zu informieren. Veranstalter sind das Mobilitätsforum Bund und die Stadt Landau in der Pfalz: [www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Netzwerke/Netzwerkveranstaltungen/Fahrradkommunalkonferenz_node.html](http://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Netzwerke/Netzwerkveranstaltungen/Fahrradkommunalkonferenz/fahrradkommunalkonferenz_node.html)

Die AGFS NRW bietet ihren Mitgliedskommunen und -kreisen für das zweite Halbjahr 2025 wieder zahlreiche spannende Veranstaltungen:

28.08.2025

Facharbeitskreis in Münster

09.09.2025

AG Kreise in der AGFS NRW in Neuss

25.09.2025

Nachgefragt! Die Sprechstunde für AGFS-Mitglieder

07./08.10.2025

Planungswerkstatt in Wuppertal

04.11.2025

Fachbereichsleiter-Konferenz

27.11.2025

Nachgefragt! Die Sprechstunde für AGFS-Mitglieder

04.12.2025

Mitgliederversammlung in Krefeld

Tempo 30 in Bologna: Deutlich weniger Verkehrsunfälle



In Bologna gab es erstmals seit 1991 keine tödlich verunglückten zu Fuß Gehenden. – Foto: damla_ayaz@pexels

Bologna nennt sich seit Januar 2024 „Città 30“: Die Universitätsstadt ist die erste italienische Großstadt, in der Tempo 30 auf den Straßen gilt. In 70% des Stadtgebiets gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h, ausgenommen sind die innerstädtischen Schnellstraßen. Mit diesem Mobilitätskonzept will die Stadt Bologna die Zahl der Verkehrstoten in der Stadt reduzieren und ein Zeichen für mehr Verkehrssicherheit, weniger Lärm und Luftverschmutzung sowie nachhaltige Mobilität setzen. Nach einem Jahr zieht Bologna eine erste erfolgreiche Bilanz: Zum ersten Mal seit 1991 sind in der Stadt keine zu Fuß Gehenden mehr tödlich verunglückt. Die Zahl der Verkehrstoten konnte halbiert werden und es wurden 31% weniger Schwerverletzte erfasst. Die Zahl der Unfälle mit zu Fuß Gehenden ging um 16% zurück. Der Autoverkehr hat um 5% abgenommen, wodurch die Umweltbelastung durch den Stadtverkehr um 29% gesunken ist. Die Fahrradnutzung stieg um 10% und die Nutzung von Bikesharing-Systemen sogar um 69%. Das Verkehrskonzept umfasst neben Tempo 30 sowohl bauliche Maßnahmen in der Infrastruktur zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden als auch städtebauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie den weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes einschließlich der Mobilstationen.

Weitere Informationen unter:



www.comune.bologna.it/notizie/citta30-dati-primi-anno
www.bolognacitta30.it/

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion, Gestaltung und Produktion

P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH, Köln

Fachliche Betreuung

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Beiträge, Leserbriefe, Kritik bitte an:

AGFS NRW

c/o Rathaus Stadt Krefeld
Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld

Tel.: +49 21 51/86-42 83

E-Mail: info@agfs-nrw.de

www.agfs-nrw.de

 @agfsnrw

 @AGFS NRW

© Krefeld, Juli 2025

Mit freundlicher Unterstützung

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



UNTERNEHMEN
FAHRAD!



MIX
Papier | Fördert
gute Waldnutzung
FSC® C119539

Wir sind die AGFS NRW

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

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

 @agfsnrw

 @AGFS NRW