

**Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Kreisverband Hersfeld-Rotenburg / Schwalm-Eder e.V.**

1. Vorsitzender Uli Wüstenhagen
Friederike-Mannel-Str. 1, 34613 Schwalmstadt, 06691 919838
uwueste@adfc-hrse.de • www.hrse.adfc.de



Regionaler ADFC-Radverkehrs-Newsletter für die Landkreise Schwalm-Eder und Hersfeld-Rotenburg

Nr. 18— Ausgabe Mai 2024

Um Mitglieder und Kommunen über aktuelle Entwicklungen im Bereich Radverkehr auf dem Laufenden zu halten, gibt der ADFC-Kreisverband Hersfeld-Rotenburg/Schwalm-Eder e. V. mehrmals im Jahr einen Newsletter heraus.

Redaktion: Dr. Johannes Heyn, Malsfeld, jheyne@adfc-hrse.de, Telefon: 05661 53239

Bei Fragen zum Inhalt nehmen Sie bitte Kontakt mit ihm auf, bei allen anderen Fragen zum Radverkehr kontaktieren Sie bitte den Vorsitzenden des Kreisverbandes oder die Sprecher unserer ADFC-Ortsgruppen:

- Vorsitz Kreisverband Hersfeld-Rotenburg/Schwalm-Eder: Uli Wüstenhagen
uwueste@adfc-hrse.de
- Ortsgruppe Bad Hersfeld: Martin Engel, mengel@adfc-hrse.de
- Ortsgruppe Chattengau: Mark Valentin, mvalentin@adfc-hrse.de
- Ortsgruppe Homberg: Christian Utpatel, christian@utpatel.de
- Ortsgruppe Melsungen: Hans-Joachim Kroll, hajokroll@adfc-hrse.de
- Ortsgruppe Schwalmstadt: Susanne Molis-Klippert, sklippert@adfc-hrse.de

Weitere Informationen über den ADFC finden Sie auf unseren **Internetseiten**: www.adfc.de (Bund), www.adfc-hessen.de (Land Hessen) und www.hrse.adfc.de (Kreisverband Hersfeld-Rotenburg/Schwalm-Eder).

Der Newsletter kann jederzeit abbestellt werden. Es reicht dazu eine E-Mail an die Redaktion. Wünsche auf Aufnahme in den Verteiler werden gerne entgegen genommen. Die Redaktion ist auf Ihre Rückmeldung, Verbesserungs- und Änderungsvorschläge gespannt.

Bitte beachten: Dieser Newsletters kann von den Kommunen bzw. von den bei ihnen für den Fahrradverkehr Verantwortlichen mitgestaltet werden, indem sie aktuelle Beschlüsse, Vorhaben, abgeschlossene Maßnahmen und Personalveränderungen in Sachen Radverkehr an die Redaktion melden und so möglicherweise anderen Kommunen Beispiele geben.

Kommentare der Autoren sind gekennzeichnet und erscheinen in kursiver Schrift.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) ist mit über 200.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.

Nachrichten im Überblick

Radverkehr in Deutschland und der Welt

- Der ADFC-Bundesverband zum Jahreswechsel 2023/24: Rückblick auf 2023 und Forderungen für 2024
- Ausschnitte aus dem „Fahrrad-Monitor 2023“
Zentrale Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung:
- Das Mobilitätsforum Bund, Über uns, Aufgaben, Kontakte
- Das Mobilitätsforum Bund, Förderfibel
- Das Mobilitätsforum Bund, Beispiele für aktuelle Meldungen aus den News RADar:
- Blinker jetzt für alle Fahrräder erlaubt

Radverkehr in Hessen

- Land fördert interkommunale Zusammenarbeit
- 8. Nahmobilitätskongress Hessen
- ADFC Hessen fordert mehr kommunale Freiheit beider Verkehrsplanung
Neue Landesregierung muss sich für modernes Straßenverkehrsrecht einsetzen
- 500 Dauerzählstellen bis Jahresende 2024

Radverkehr im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

- Radweg zwischen Ortsteilen Mecklar und Meckbach
- Mauer bremst Baustelle aus - Fulda-Radweg in Rotenburg bleibt bis Herbst gesperrt
- Sperrung des Haunetalradwegs bei Odensachsen
- Nur zwei Sterne für Radweg - Werratal-Route weist Mängel bei Wegweisung und Wegebreite auf

Radverkehr im Schwalm-Eder-Kreis

- Der neue Nahmobilitätskoordinator des Schwalm-Eder-Kreises stellt sich selbst vor
- „Vision Zero“ verstärkt im Fokus. Schwalm-Eder-Kreis und ADFC Kreisverband trafen sich zum Jahresgespräch in der Kreisverwaltung in Homberg (Efze)
- Großer Bahnhof in Treysa – Fahrradabstellanlagen der Superlative
- Gestatten: Ralf Niebeling, Radwegebeauftragter der Stadt Melsungen

Zum Schluss der besondere Lesetipp

RAD + RECHT, Ein Rechtsratgeber für Kommunen, Verbände und Radfahrende mit über 600 Gerichtsentscheidungen.

Berichte

Radverkehr in Deutschland und der Welt

Der ADFC-Bundesverband zum Jahreswechsel 2023/24: Rückblick auf 2023 und Forderungen für 2024

Der Fahrradclub ADFC blickt kritisch auf das Jahr 2023 zurück. Die Bundesregierung hat die Mittel für den Radverkehr deutlich zurückgefahren, der geplante flächendeckende Ausbau der Radwegenetze ist kaum vorangekommen, das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden ist weiterhin schlecht – und vor allem: Die dringend notwendige Modernisierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) ist durch die Blockade einiger Bundesländer vorerst gescheitert. Für das Jahr 2024 fordert der ADFC eine ideologiefreie Verkehrspolitik und die schnelle Einigung beim StVG zugunsten der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

Der ADFC-Bundesvorsitzender Frank Masurat: „Leider haben wir 2023 den Eindruck gewonnen, dass Verkehrspolitik immer parteitaktischer und ideologischer wird. Im Vordergrund stehen immer öfter nicht das Gemeinwohl, nicht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, nicht die faire Aufteilung des Straßenraums, nicht die Freiheit der Verkehrsmittelwahl auch auf dem Land – sondern partikuläre Interessen des motorisierten Verkehrs und künstlich aufgeheizte Debatten. Die legitimen Interessen von Radfahrenden und von Fußgängern, mehr Schutz und Freiraum auf der Straße zu bekommen, werden als ideologisch gebrandmarkt und diskreditiert. Gleichzeitig erinnert das Festhalten an den jahrzehntealten Privilegien des Autoverkehrs selbst an eine Ideologie. Damit muss 2024 wirklich Schluss sein. Deutschland muss zu einer sachorientierten Verkehrspolitik kommen, die allen dient und den Klimaschutz ernstnimmt. Dazu gehört ein kraftvoll modernisiertes Straßenverkehrsgesetz, das Platz und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet - nicht nur für die, die im Auto sitzen.“

2023 – Durchhänger beim Straßenverkehrsrecht

Die Bundesregierung hat sich mit dem Nationalen Radverkehrsplan vorgenommen, den Radverkehr bis 2030 zu verdoppeln und für durchgängige und sichere Radwegenetze im ganzen Land zu sorgen. Das Jahr 2023 hat zu diesem Ziel allerdings kaum beigetragen. Der ADFC-Fahrradklima-Test zeigte im April, dass 245.000 Befragte weiterhin unzufrieden mit den Bedingungen zum Radfahren sind. 80 Prozent finden die Radwege zu schmal und 70 Prozent fühlen sich beim Radfahren nicht sicher. Im Bundeshaushalt 2024 sind weitere Kürzungen geplant. Statt der notwendigen jährlichen Fahrradmilliarde zur Kofinanzierung von Radinfrastruktur in den Kommunen ist 2024 weniger als die Hälfte vorgesehen. Masurat: „Die härteste Bremse für den zukünftigen Ausbau der Radwegenetze allerdings war das vorläufige Scheitern der StVG-Reform im Bundesrat. Die Bundesregierung verfehlt so ihren eigenen Koalitionsvertrag und die Ziele des Nationalen Radverkehrsplans zugleich. Für viele Menschen in Deutschland bedeutet das, auch für kürzere Wege weiterhin ins Auto gezwungen zu sein, weil sichere und komfortable Alternativen für die tägliche Mobilität schlichtweg fehlen.“

2024 – StVG-Reform und jährliche Fahrradmilliarde endlich sichern

Der ADFC fordert von der Politik, klimafreundliche und sichere Mobilität für alle Menschen in Deutschland zu ermöglichen – und dafür Ideologien und Parteitaktik zu überwinden. Dafür müssen Bund und Länder im Vermittlungsausschuss eine Lösung für die vorerst gescheiterte Verkehrsrechtsreform finden, die den Kommunen endlich Spielräume für die Neuverteilung von Verkehrsflächen gibt und gleichzeitig die Zahl der Verkehrstoten und Schwerstverletzten gemäß Vision Zero gen Null bringt. Städte und Gemeinden müssen die Chancen des Radverkehrs nutzen, ohne ihn gegen den Fußverkehr auszuspielen oder als Anti-Auto-Maßnahme zu verteufeln. Außerdem fordert der ADFC anstelle zeitlich befristeter Förderprogramme einen Fonds, der die Finanzierung des Radwegebaus langfristig sicherstellt. Die

Höhe des Fonds muss sich an der jährlichen „Fahrradmilliarde“ orientieren, die die Verkehrsministerkonferenz als notwendig definiert hat.

Quelle: ADFC-Pressemitteilung, Berlin, 19.12.2023

Ausschnitte aus dem „Fahrrad-Monitor 2023“

Die Studienreihe „Fahrrad-Monitor“ wird seit 2009 im Zweijahresrhythmus vom Sinus-Institut durchgeführt. 4003 Bürgerinnen und Bürger zwischen 14 und 69 Jahren wurden von Mitte Mai bis Anfang Juni des vergangenen Jahres zu ihrem Mobilitätsverhalten und ihren Mobilitätspräferenzen mit Radverkehrsfokus befragt. Die Quotenprobe repräsentiert die deutsche Wohnbevölkerung nach Geschlecht, Alter, Bildung und Ortsgrößenklassen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat den Fahrrad-Monitor als Maßnahme zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 gefördert.

Quelle: VELOPLAN 01/24, S 21

Zentrale Ergebnisse:

Kapitel „Verkehrsmittelnutzung“ (1/10)

39 % der Deutschen zwischen 14 und 69 Jahren nutzen das Fahrrad bzw. Pedelec regelmäßig, d.h. täglich oder mehrmals pro Woche, als Verkehrsmittel und/oder in der Freizeit. Dieser Nutzeranteil bleibt gegenüber den Vorjahren (2021: 38 %, 2020: 40 % regelmäßige Nutzung) in etwa konstant.

Das Fahrrad bzw. Pedelec ist im Verkehrsmittelvergleich das Fortbewegungsmittel mit dem größten Wachstumspotenzial, denn in Zukunft wollen es 46 % der Befragten häufiger nutzen als bisher. Auf Platz 2 und 3 folgt die Fortbewegung mit dem Auto (32 %) und zu Fuß (31 %).

Kapitel „Nutzungsanlässe Fahrrad“ (2/10)

Etwa ein Drittel der Radfahrenden nutzt das Fahrrad intensiv, denn 29 % der Radfahrenden sind zuletzt mehr als 30 km mit einem Fahrrad in der Woche gefahren. Weitere 37 % der Radfahrenden sind weniger als 30 km und 31 % sind überhaupt nicht damit gefahren.

Generell wird das Fahrrad am häufigsten für kurze Erledigungen bzw. zum Einkaufen genutzt (57 % mindestens ein paar Mal pro Monat), für den Besuch von Freunden, Familien oder Bekannten (45 %) und Tagesausflüge (37 %).

Unter den Berufstätigen nutzen 22 % das Fahrrad regelmäßig auf dem Weg zur Arbeit, unter Personen in (Aus-)Bildung tun dies 28 %.

Etwas weniger als die Hälfte der Kinder zwischen 0 und 15 Jahren (47 %) fahren mehrmals in der Woche mit dem Rad. Das Fahrrad wird damit von Kindern häufiger genutzt als von Erwachsenen (39 %).

Kapitel „Gründe für und gegen die Fahrradnutzung“ (3/10)

25 % der deutschen Bevölkerung fahren selten bzw. nie Fahrrad oder Pedelec. Die fünf häufigsten Gründe der Selten- bzw. Nie-Radfahrenden gegen die Nutzung lauten:

Dem Wetter ausgesetzt sein (70 %)

Regelmäßige Transporte mit dem Auto (68 %)

Zu weite Strecken (67 %)

Sich anderen Verkehrsteilnehmenden ausgeliefert fühlen (65 %)

Radfahren ist zu anstrengend (62 %)

Kapitel „Sicherheit“ (4/10)

Einer Mehrheit aller Befragten (53 %) macht das Fahrradfahren in ihrer Gemeinde Spaß. Allerdings haben nur 40 % der Befragten das Gefühl, dass Verkehrsteilnehmende ausreichend aufeinander Rücksicht nehmen.

Das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden im Straßenverkehr liegt bei 60 % und ist damit im Vergleich zu 2021 leicht gesunken (2021: 63 %, 2019: 57 %).

Für Unsicherheit sorgen v.a. rücksichtslose Autofahrer/innen, zu viel Verkehr (59 %) und zu hohe Geschwindigkeiten von motorisierten Fahrzeugen (54 %).

Am sichersten fühlen sich die Befragten auf Radwegen und Kreuzungen, die möglichst separiert von anderen Verkehrsteilnehmenden verlaufen.

Als unsicher bewerten die Befragten vor allem das Radfahren ohne Separierung im Mischverkehr (nur 13 % fühlen sich bei Tempo 50 bzw. 21 % bei Tempo 30 sicher).

Fast die Hälfte (47 %) aller Radfahrenden trägt immer (29 %) bzw. meistens (18 %) einen Fahrradhelm. Gegenüber den Vorjahren ist ein kontinuierlicher Zuwachs zu verzeichnen (2021: 45 %, 2019: 38 %).

Kapitel „Fahrradinfrastruktur“ (5/10)

In den letzten Jahren wurden verstärkt „Protected Bike Lanes“ eingerichtet. 12 % aller Befragten haben diese schon einmal genutzt. Nach einer Erläuterung des Konzeptes bewertet eine große Mehrheit (88 %) der Befragten die Einrichtung generell positiv.

Fahrradstraßen werden ebenfalls positiv bewertet. Das zeigt sich zum einen daran, dass diese Art der Radverkehrsführung von Radfahrenden als sicher empfunden wird (83 % sehr/eher sicher) und zum anderen daran, dass 48 % der Radfahrenden, die schon einmal eine solche Fahrradstraße genutzt haben, die Fahrradstraße anderen Radwegen vorziehen.

Kapitel „Fahrradfreundlichkeit von Politik und Arbeitgebern“ (6/10)

Die Mehrheit der Deutschen bewertet die Politik als fahrradfreundlich. Für die Fahrradpolitik des Bundes vergeben 52 % die Bewertungen 1 bis 3 auf einer 6er Skala. Die Landesregierungen erhalten von 58 % und die Kommunen von 62 % eine entsprechende Beurteilung. Damit ist die Bewertung der Fahrradfreundlichkeit auf allen Politikebenen gegenüber der Vorgängerstudie 2021 deutlich gestiegen (Bund 2021: 42 % vergeben die Bewertungen 1 bis 3, Länder: 51 %, Kommunen: 56 %).

65 % der Befragten sind der Meinung, dass die Politik mehr Geld als bisher für Fahrradwege ausgeben sollte. Für die Umwidmung von Autospuren und Parkplätzen in Radwege findet sich keine Mehrheit (29 % dafür, 56 % dagegen).

Die fünf dringlichsten Forderungen aller Befragten an die Politik lauten:

- Mehr Radwege bauen (56 %)
- Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden (50 %)
- Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten (41 %)
- Sichere Fahrrad-Abstellanlagen (41 %)
- Mehr Fahrradstraßen einrichten (39 %)

Drei von vier Befragten (74 %) bewerten den eigenen Arbeitgeber bzw. ihren Ausbildungsplatz als grundsätzlich fahrradfreundlich und vergeben Bewertungen zwischen 1 und 3 auf einer 6er Skala.

Die Top 3-Wünsche an die Arbeitgeber/Ausbildungsstätten lauten:

- Finanzielle Zuschüsse rund um Radfahren (47 % wünschen sich das)
- Engagement bei der Kommune für bessere Radwege (41 %)
- Reparaturmöglichkeiten für das Fahrrad (37 %)

Kapitel „Fahrradmarkt“ (7/10)

Radfahrende nutzen vor allem herkömmliche Räder wie z.B. Stadt- oder Cityräder (45 %), gefolgt von Mountainbikes (28 %). Pedelecs nutzen aktuell 23 % der Radfahrenden und Lastenräder (nicht-elektrisch oder elektrisch) 3 % der Radfahrenden.

25 % aller Befragten planen in den nächsten 12 Monaten den Kauf eines Fahrrads oder Pedelecs. Die durchschnittliche Ausgabebereitschaft liegt bei ca. 1.424 Euro.

Die Wahl fällt besonders häufig auf das Pedelec: 48 % der potenziellen Käufer/innen geben an, sich ein Pedelec kaufen zu wollen. Den Lastenradkauf planen 7 % der potenziellen Käufer/innen.

Kapitel „Bike-Sharing, Pedelecs und Lastenräder“ (8/10)

Jede/r fünfte Befragte (21 %) hat Bike-Sharing schon einmal genutzt, 13 % nutzen es zumindest einmal im Jahr.

Etwas weniger als die Hälfte der Befragten ist schon einmal mit einem Pedelec gefahren (45 %). 18 % haben derzeit ein Pedelec im Haushalt und nutzen es selbst.

78 % aller Befragten kennen Lastenräder, aber nur 3 % nutzen sie mit bzw. ohne elektrische Unterstützung.

17 % aller Befragten können sich grundsätzlich vorstellen, ein Lastenrad anzuschaffen.

Kapitel „Fahrrad-Tourismus“ (9/10)

Viele Menschen in Deutschland sind grundsätzlich offen für einen Urlaub mit dem Fahrrad. So kommt für 36 % der Radfahrenden ein Kurzurlaub (ein bis drei Übernachtungen) und für 21 % ein längerer Fahrradurlaub (mindestens vier Übernachtungen) grundsätzlich als Urlaubsform in Frage.

Für potenzielle Rad-Urlauber/innen sind Aufenthalte (mind. 1 Übernachtung) im Inland, insbesondere in der näheren Wohnumgebung, deutlich relevanter als im Ausland

Kapitel „Radfahren in der Stadt vs. auf dem Land“ (10/10)

Bei der regelmäßigen (= täglich + mehrmals pro Woche) Verkehrsmittelnutzung finden sich deutliche Stadt-Land-Unterschiede:

Das Fahrrad/Pedelec wird auf dem Land am seltensten genutzt (37 % regelmäßige Nutzung). Am höchsten ist der Anteil regelmäßig Radfahrender in Großstädten mit mehr als 500.000 Einwohner/innen (45 %).

49 % der Menschen aus Mittelstädten wollen in Zukunft häufiger Rad fahren (vs. 46 % auf dem Land)

Verglichen mit Radfahrenden aus der Großstadt fühlen sich Personen aus Mittelstädten und dem Land sicherer beim Radfahren (Großstadt: 56 %, Mittelstadt: 61 %, Land: 63 %).

Radfahrende aus Großstädten sehen Gefahren im Straßenverkehr verstärkt in der Gefahr sich plötzlich öffnender Autotüren, rücksichtslosem Verhalten anderer Radfahrender sowie in der nicht ausreichenden Breite der Radverkehrsinfrastruktur. Radfahrende aus Kleinstädten identifizieren dagegen verstärkt fehlende (Teil-)Radwege als Grund für ihre Unsicherheit

Quelle: Fahrrad-Monitor 2023 – Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung, Kurzfassung
Stand: 24.11.2023, SINUS Markt- und Sozialforschung GmbH

Das Mobilitätsforum Bund

Über uns

Herzlich willkommen beim Mobilitätsforum Bund. Wir unterstützen Sie, Kommunen, Länder und Interessierte an Mobilitätsthemen, bei der Förderung des Radverkehrs und weiterer Themen einer nachhaltigen, inter- und multimodalen Mobilität. Als neues Wissenszentrum des Radverkehrs und zentrale Anlaufstelle des Bundes setzen wir uns für nachhaltige Verkehrsformen, die Umsetzung der nationalen Radverkehrsstrategie und eine lebendige Fahrradszene ein. Freuen Sie sich auf Fortbildungen zum Radverkehr und Wissenswertes rund um Förderprogramme, Modellbeispiele, Studien und vieles mehr. Vernetzen Sie sich mit uns.

Unsere Mission

Das Mobilitätsforum Bund dient der Förderung des Radverkehrs sowie weiterer Themen einer nachhaltigen, multi- und intermodalen Mobilität. Es wird zum Wissenszentrum des Radverkehrs und zentraler Anlaufstelle des Bundes für das Themenfeld Radverkehr aufgebaut, für Kommunen, Länder und Interessierte an Mobilitätsthemen.

Um unsere Mission zu realisieren und Deutschland als Fahrradland der Zukunft aufzubauen, setzen wir mit unseren Aufgaben auf die vier Säulen...

- **Themen** bietet ein Webportal mit einem Wissenspool, einer Terminübersicht und einem News-RADar . Veröffentlicht Erkenntnisse und Lehren aus geförderten Projekten. Analysiert gute Lösungsansätze und stellt erfolgreiche Projekte als Modellbei-

spiele dar. Informiert mit dem Wissenspool zu Studien, Richtlinien, Regelwerken Rechtlichem und Statistiken.

- **Förderungen bietet** mit der Transferstelle eine zentrale Anlaufstelle für die Radverkehrsförderung auf Bundesebene sowie zu individuellen, praxisrelevanten Unterstützungsmöglichkeiten. Die Förderfibel bietet als digitalen Wegweiser die Übersicht zu Förderprogrammen.
- **Fortbildungen** zur Vermittlung umfassender Fachexpertise im Rahmen von Fortbildungen, Konferenzen, Workshops sowie weiteren Veranstaltungen. Veranstaltet monatlich den „Diskurs am Dienstag“ als Webinar sowie mehrtägige Grundlagen- und Vertiefungsseminare zu verschiedenen Themen der Radverkehrsförderung und –planung. Organisiert Exkursionen im In- und Ausland.
- **Netzwerke**, durch die wir den Austausch von interessierten Akteurinnen und Akteuren zum Thema Radverkehr mit seinen Schnittstellen zu weiteren nachhaltigen Mobilitätsthemen fördern und ermöglichen, beispielsweise durch die Organisation von Netzwerkveranstaltungen.

An wen richtet sich das Angebot des Mobilitätsforums Bund?

- Fachverantwortliche und Fachleute aus den Bereichen Politik, Verwaltung, Forschung, Hochschulen und Wissenschaft, Wirtschaft, Verbandswesen sowie
- Bürgerinnen und Bürger, Aktionsbündnisse sowie die interessierte Öffentlichkeit.
- Alle Akteurinnen und Akteure mit unterschiedlichem Wissenshorizont werden angesprochen: Einsteiger, Aufsteiger, Vorreiter

Organisation

Zuletzt aktualisiert 1.1.2023

Das Mobilitätsforum Bund wurde 2021 auf Initiative des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) im heutigen Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) eingerichtet. Das BALM ist zentraler Projektträger für die Förderprogramme des BMDV zum Radverkehr. Das Mobilitätsforum Bund kann auf eine umfangreiche Wissensexpertise in diesem Themenfeld zurückgreifen. Es fördert den Radverkehr und wird den Wissenstransfer aktiv gestalten – für eine nachhaltige, multi- und intermodale Mobilität.

Als Institution des Bundes nimmt es Aufgaben als Dienstleister und Wegweiser zu Fördermöglichkeiten wahr, dient als Vermittler von Wissen und Neuigkeiten aus der Radverkehrsförderung, und als Institution, die Akteurinnen und Akteure zusammenbringt. Es ist als Dienstleister und Wissenszentrum konzipiert.

Kontakte = Quelle

Wir freuen uns auf Sie! Wie erreichen Sie uns?

Telefon-Hotline der Transferstelle 0221/5776-5699

Per E-Mail erreichen Sie uns:

- über das Postfach kontakt@mobilitaetsforum.bund.de
- und speziell zu den Fortbildungen unter veranstaltungen@mobilitaetsforum.bund.de.

Sie können auch unser [Kontaktformular](#) nutzen.

Bundesamt für Logistik und Mobilität, Referat F5 - Mobilitätsforum Bund, Werderstr. 34, 50672 Köln

Das Mobilitätsforum Bund Förderfibel

Wir weisen Ihnen den Weg zu den Förderprogrammen, die zu Ihrem Radverkehrsprojekt passen: Finden Sie mit der Förderfibel, dem aktuellen digitalen Wegweiser, die geeigneten Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und der Länder zum Radverkehr. Sie

können sich konkret in Bezug auf Ihr Bundesland und Ihre Situation informieren. Die Förderfibel ist insbesondere für Kommunen und die interessierte Öffentlichkeit von Bedeutung.

Wählen Sie die Art der Maßnahme

Wählen Sie bei der Art der Maßnahme zwischen „Planungen/Konzepte, „Infrastruktur Innerorts“ für die (Radverkehrs-) Infrastruktur innerorts, „Infrastruktur Außerorts“ für die (Radverkehrs-) Infrastruktur außerorts, oder Maßnahmen, die mit "Intermodalität / Abstellanlagen" verknüpft sind sowie „Sonstigen Maßnahmen“, wie beispielsweise der Öffentlichkeitsarbeit oder Verkehrssicherheit. Im nächsten Schritt können Sie Ihre Auswahl weiter nach Untermaßnahmen verfeinern. Eine ausführliche Erklärung der Untermaßnahmen finden Sie jeweils im angezeigten Informationsfenster „i“.

- [Planungen/Konzepte Filter auswählen Ergebnisse: \(11\)](#)
- [Infrastruktur innerorts Filter auswählen Ergebnisse: \(17\)](#)
- [Infrastruktur außerorts Filter auswählen Ergebnisse: \(16\)](#)
- [Intermodalität / Abstellanlagen Filter auswählen Ergebnisse: \(13\)](#)
- [Sonstige Maßnahmen Filter auswählen Ergebnisse: \(11\)](#)

Angaben laut Förderfibel derzeit für Hessen

Bezeichnung	Finanzierungstyp	Land
<u>Abbiegeassistenzsystem - Förderperiode 2023</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Betriebliches Mobilitätsmanagement</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Bike+Ride Offensive (Kommunalrichtlinie)</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Finanzhilfen für Radschnellwege</u>	Finanzierung	Bund bzw. bundesweit
<u>Förderinitiative Fußverkehr</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Förderung der Nahmobilität</u>	Förderung	Hessen
<u>Förderung von E-Lastenfahrrädern</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie)</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv)</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz (GAK)</u>		Bund bzw. bundesweit
<u>IKK - Nachhaltige Mobilität</u>	Finanzierung	Bund bzw. bundesweit
<u>Investitionskredit Nachhaltige Mobilität - Individualvariante</u>	Darlehen	Bund bzw. bundesweit
<u>Investitionskredit Nachhaltige Mobilität - Standardvariante</u>	Darlehen	Bund bzw. bundesweit
<u>Investive Maßnahmen zur klimafreundlichen gewerblichen Nahmobilität (Mikro-Depot-Richtlinie)</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit

Bezeichnung	Finanzierungstyp	Land
<u>Klimaschutz durch Radverkehr - Förderaufruf -</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Klimaschutzplan Hessen-Lastenradförderung</u>	Förderung	Hessen
<u>KoMoNa - Kommunale Modellvorhaben zur Umsetzung der ökologischen Nachhaltigkeitsziele in Strukturwandelregionen</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>LandStation – Verknüpfte Mobilität in ländlichen Räumen</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Mobilitätsfördergesetz</u>	Förderung	Hessen
<u>Modellvorhaben zur Stärkung des ÖPNV</u>		Bund bzw. bundesweit
<u>Modernitätsfonds (mFUND)</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Nachhaltige Stadtentwicklung (RiLiSE)</u>	Förderung	Hessen
<u>Nicht investive Maßnahmen im Rahmen des NRVP</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Radnetz Deutschland</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Radwege an Bundeswasserstraßen</u>	Finanzierung	Bund bzw. bundesweit
<u>Radwege an Landesstraßen</u>	Finanzierung	Hessen
<u>Regionale Entwicklung: Infrastruktur</u>	Förderung	Hessen
<u>Regionale Entwicklung: Tourismus</u>	Förderung	Hessen
<u>Sonderprogramm „Stadt und Land“</u>	Finanzierung	Bund bzw. bundesweit
<u>Städtebauförderung</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Transformationsinitiative Stadt-Land-Zukunft</u>	Förderung	Bund bzw. bundesweit
<u>Zuschüsse nach §17 Eisenbahnkreuzungsgesetz</u>	Projektförderung als Anteilsfinanzierung	Bund bzw. bundesweit

Quelle: kontakt@mobilitaetsforum.bund.de

Das Mobilitätsforum Bund

Beispiele für aktuelle Meldungen aus den News RADar:

Der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Verkehr des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB) fordert eine Modernisierung des Straßenverkehrsrechts. Es sei „aus Sicht der Kommunen unverständlich, warum die Reform des Straßenverkehrsgesetzes im Bundesrat gestoppt und bis heute der Vermittlungsausschuss nicht angerufen wurde“, heißt es in einer Mitteilung des DStGB. Den Kommunen würden „somit Möglichkeiten zur Umsetzung von Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit und Lebensqualität vor Ort vorenthalten“.

Ein dpa-Beitrag, der in der Zeit und weiteren Medien erscheint, geht auf die Ursachen für die wachsende Zahl an Unfällen mit Pedelecs ein. Dazu gehörten die stärkere Verbreitung von Pedelecs und die damit zurückgelegten längeren Strecken. Zudem gebe es mehr Radverkehr und mehr Betrieb auf den Radverkehrsanlagen. Laut der Unfallforschung der Versiche-

rer ließen sich Unfälle vermeiden, wenn die Radinfrastruktur verbessert würde, insbesondere an Kreuzungen und Ein- und Ausfahrten.

Quelle beider Meldungen: News-RADar Mobilitätsforum Bund, 17.04.2024,

Unter dem Motto „Mit Abstand sicher“ informiert der Landkreis Böblingen seit dem 8. April landkreisweit über den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand beim Überholen von Fahrradfahrenden. Plakate weisen auf sichere Überholabstände hin. Die seit April 2020 in der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) verankerten und vorgeschriebenen Mindest-Überholabstände von 1,50 Metern inner- und 2 Metern außerorts seien vielen Verkehrsteilnehmenden zu wenig bekannt und könnten von der Polizei nur stichprobenartig kontrolliert werden.

Quelle: News-RADar Mobilitätsforum Bund, 23.04.2024

Die diesjährige Ausgabe der Stadtradeln-Kampagne ist am 1. Mai offiziell vor der Porta Nigra in Trier gestartet. Bis Ende September können Bürgerinnen und Bürger „an jeweils 21 Tagen klimafreundliche Fahrradkilometer sammeln und so ein Zeichen für mehr Radförderung setzen“, schreibt das Klima-Bündnis in einer Mitteilung. Dem Bündnis zufolge handelt es sich um die „weltgrößte (kommunale) Fahrradkampagne“. Zahlreiche Regionalmedien berichten über den Start der Kampagne in ihrer Region oder Kommune.

Quelle: News-RADar Mobilitätsforum Bund, 23.04.2024

Die Finanzzeitung Investment Week befürchtet eine „Pleitewelle“ in der Fahrradbranche. Nach einem „Boom während der Pandemie“ erlebe die Fahrradindustrie „nun drastische Rabatte und eine Nachfrageflaute“. Dies sei eine „Zerreißprobe für Hersteller und Händler“.

Quelle: News-RADar Mobilitätsforum Bund, 07.05.2024

Deutschland kann laut einer Studie von Agora Verkehrswende im Verkehrssektor bis 2045 ohne Mehrkosten oder Einbußen in der Mobilität konsequent klimaneutral werden, wenn die Bundesregierung unverzüglich umfassende zusätzliche Maßnahmen ergreift. Steuere die Politik erst im Jahr 2030 um, wären die gleichen Emissionseinsparungen dagegen nur mit Mehrkosten von rund 500 Milliarden Euro möglich, hat die Denkfabrik errechnet.

Quelle: News-RADar Mobilitätsforum Bund, 14.05.2024

Blinker jetzt für alle Fahrräder erlaubt

Künftig sind Blinker für alle Fahrräder beim Abbiegen erlaubt. Der Bundesrat stimmte am 17.05.2024 einer entsprechenden Änderung der Vorschriften im Straßenverkehrsrecht zu. Verkehrs-Staatssekretär Oliver Luksic (FDP) begrüßte, dass die Länderkammer den Weg dafür frei gemacht habe, künftig Fahrradblinker zuzulassen. „Die technische Entwicklung der letzten Jahre hat diese Änderung ermöglicht“, sagte er. „Das ist gut für die Verkehrssicherheit, da Radfahrer dadurch beim Abbiegen besser wahrgenommen werden können. Es ist aber auch ein wichtiges Signal für die Fahrradbranche, die nun Produkte auf den Markt bringen kann.“ Bis waren „Fahrleistungsanzeiger“ nur bei mehrspurigen Fahrrädern und Rädern mit Aufbau zulässig.

Quelle: HNA vom 18.05.2024

Radverkehr in Hessen

Land fördert interkommunale Zusammenarbeit

Ab dem 01.01.2024 unterstützt das Land Hessen Städte, Gemeinden und Landkreise bei der Einstellung von Personal und bei Sachausgaben für die strategische Verkehrs- und Mobilitätsplanung mit 1,7 Mio. Euro pro Jahr. Das Förderprogramm ist als Teil des Klimaplanes Hessen unter der Maßnahme „Klimafreundliche Verkehrswende“ und somit für den Zeitraum bis zum Jahr 2030 geplant.

Nachhaltige integrierte Mobilitätspläne sind grundlegend für die strategische Mobilitätsplanung auf kommunaler und regionaler Ebene. Sie legen gemeinsam mit allen betroffenen Akteuren langfristig und Verkehrsmittel-übergreifend eine Leitvision für die Verkehrs- und Mobilitätsplanung fest, die daraus ableitend in Maßnahmenpakete oder weitere Pläne konkretisiert werden können. Die Pläne bauen auf den europäischen Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne („Sustainable Urban Mobility Plans“ oder SUMP) auf.

„Eine besondere Stärke des Förderprogramms ist es, dass wir hier Personal- und Sachkosten für die Kommune kombinieren und das Personal durch das Schulungsangebot ganz explizit bei der Aufgabe begleitet und unterstützt wird“, sagte Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir. Gefördert werden in der ersten Förderperiode Anträge zur Erstellung eines nachhaltigen Mobilitätsplans.

Gemeinden, Städte und Landkreise können dabei sowohl für die Einstellung von Personal als auch für die Sachausgaben von bis zu 60.000 Euro Mittel beantragen. Bei der Personalförderung wird sowohl die Neueinstellung von Personal gefördert als auch die Freistellung von bereits vorhandenem Personal von ihren Aufgaben, um einen Mobilitätsplan zu erstellen. In diesem Falle ist die Einstellung einer Vertretung dieser Person förderfähig.

Für die Erstellung des nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans wird eine Vollzeitstelle für einen Zeitraum von maximal 30 Monaten gefördert. Die Regelförderquote für die Förderung liegt bei 70 Prozent und hängt von der Finanzstärke der jeweiligen Kommunen ab.

Das Programm „Förderung von nachhaltigen integrierten Mobilitätsplänen“ wird durch ein Schulungsangebot des Fachzentrums „Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen – für Kreis und Kommune“ begleitet, das im Herbst des Jahres 2024 starten wird. Ziel des Schulungsprogramms ist es, dem geförderten Personal während des Aufstellungsprozesses ganz konkret hilfreiche Unterstützung an die Hand zu geben.

Quelle: Pressemitteilung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen vom 05.01.2024

8. Nahmobilitätskongress Hessen

Stärkung für den Fuß- und Radverkehr

Bereits zum achten Mal fand am 22.02.2024 der Nahmobilitätskongress Hessen statt. Rund 400 Vertreterinnen und Vertreter von Landkreisen, Städten und Gemeinden, aus Wissenschaft, Verbänden und dem Hessischen Landtag tauschen sich hier über neue Wege und Lösungen für eine zukunftsfähige Nahmobilität aus. Verkehrsminister **Kaweh Mansoori** machte deutlich, welche Punkte bei der Fuß- und Radverkehrspolitik der neuen Landesregierung an erster Stelle stehen.

„Wir wollen Verantwortung übernehmen und die Landkreise, Städte und Gemeinden aktiv dabei unterstützen, ihre Nahmobilitätskonzepte umzusetzen. Dabei steht klimaneutrale Mobilität und die Lebensqualität vor Ort im Mittelpunkt, ohne die individuelle Wahl des Verkehrsmittels einzuschränken“, betonte Mansoori. „Wir wollen allen Menschen ein verlässliches Angebot und damit eine echte Wahlmöglichkeit bei der Nutzung des Verkehrsmittels bieten.“

Konzepte vor Ort testen

Mit dem neuen Projekt „Straßen neu entdecken“ unterstützt das Land die Kommunen bei der Umgestaltung und Verbesserung der Verkehrsräume. Dieses Projekt ermöglicht es ab Sommer kleineren und mittelgroßen Kommunen die Umgestaltung von Ortsmitten, Haupt- und Geschäftsstraßen sowie kleineren öffentlichen Plätzen ganz konkret für mehrere Monate auszuprobieren und zu testen. Damit können ohne großen Aufwand für die jeweilige Kommune Planungen in der Praxis ausprobiert und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger vor Ort besprochen werden – immer mit dem Ziel die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, insbesondere für den Fußverkehr, zu verbessern. Das Angebot soll sich dabei insbesondere an kleinere Kommunen im ländlichen Raum richten.

Darüber hinaus soll auch die Einrichtung von Querungshilfen und Fußgängerampeln erleichtert werden. Sie sollen nicht mehr allein von der Anzahl der Querungsvorgänge abhängig sein, sondern sich an der Gefahrensituation orientieren. „Im Fokus stehen für mich dabei pragmatische Lösungen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs vor Ort, ganz nach dem Motto des Kongresses ‘Einfach machen‘“, erläuterte der Minister.

Datenbasiert und sachlich

Um die Diskussionen zur Mobilität vor Ort zu versachlichen, wird das Land das Netz der bereits vorhandenen 270 Dauerzählstellen für den Radverkehr ausbauen und den Kommunen weitere mobile Zählgeräte für den Fuß- und Radverkehr leihweise zur Verfügung stellen. Damit können in den Kommunen weitere konkret und anlassbezogen Daten zum Fuß- und Radverkehr erfasst werden.

„Mobilität ist eine grundlegende Voraussetzung für eine aktive Teilhabe am gesellschaftlichen Leben“, unterstricht Mansoori. Grundlagen dafür werden vor Ort in den Städten und Gemeinden geschaffen. Daher ist beabsichtigt, die finanzielle Förderung des Landes im bisherigen Umfang fortzusetzen. „Der Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr lässt sich nur als Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Land und Kommunen sinnvoll umsetzen.“

Neben der finanziellen Förderung von kommunalen Projekten finanziert das Land Hessen unter anderem bis 2030 Personalstellen zur Nahmobilitätskoordination bei den hessischen Landkreisen. Diese Personen sollen die kreisangehörigen Städte und Gemeinden bei der Planung und dem Bau von konkreten Infrastrukturprojekten für den Fuß- und Radverkehr fachlich unterstützen und so den Fuß- und Radverkehr im ländlichen Raum weiter stärken.

Quelle: Pressemitteilung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum vom 22.02.2024

ADFC Hessen fordert mehr kommunale Freiheit beider Verkehrsplanung Neue Landesregierung muss sich für modernes Straßenverkehrsrecht einsetzen

Unter dem Titel „Hessen fahrradfreundlich in Stadt und Land“ hat die 38. Landesversammlung des ADFC Hessen am 20.04.2024 einstimmig Forderungen an die neue schwarz-rote Landesregierung beschlossen. Sowohl in den Städten, wo der Radschnellwegebau kaum vorankomme und ein veraltetes Straßenverkehrsrecht den Ausbau der Radinfrastruktur behindere, als auch in den ländlichen Gebieten Hessens, müssen erhebliche Anstrengungen unternommen werden. Die schwarz-rote Landesregierung habe im Koalitionsvertrag betont, dass allen Menschen eine Wahlmöglichkeit bei der Nutzung des Verkehrsmittels geboten werden soll. Dies müsse nun durch eine verstärkte Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV in konkrete Politik umgesetzt werden.

Als eine der vordringlichsten Aufgaben muss die Landesregierung sich aktiv über den Bundesrat für eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung einsetzen. Neben dem ADFC fordern auch über 100 hessische Kommunen im Bündnis „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ sowie die kommunalen Spitzenverbände eine entspre-

chende Reform, die den Kommunen endlich mehr Freiheit bei der Schaffung von Radverkehrsanlagen und der Anordnung von Tempo 30 ermöglichen würde. Eine entsprechende Gesetzesänderung war im November 2023 überraschend im Bundesrat gescheitert – auch Hessen hatte nicht zugestimmt. „Wir brauchen jedoch dringend ein modernes Straßenverkehrsrecht um mehr Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Klimaschutz erreichen zu können. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf und es muss endlich Schluss sein mit der unnötigen Bevormundung der Kommunen“, so Landesvorsitzender Ansgar Hegerfeld.

Um außerhalb von Großstädten endlich attraktive Radwegenetze entstehen zu lassen, muss die Landesregierung zudem über eine Reform des Hessischen Straßengesetzes die Planung und den Bau von straßenbegleitenden Radwegen deutlich beschleunigen und auf ein neues Niveau heben. „89 Prozent der Radwege an Landesstraßen haben keinen Radweg. Hessen gehört hier seit vielen Jahren zu den Schlusslichtern in Deutschland und muss dringend aufholen. Es ist dringend nötig, dass jährlich 100 Kilometer Radwege an Landesstraßen geschaffen werden. Eine Landesregierung, die sich für den ländlichen Raum Hessens einsetzen möchte, muss dieses Thema ganz oben auf die eigene Agenda setzen“, fordert Helga Hofmann, stellvertretende Landesvorsitzende des ADFC Hessen.

Der Radfahrverband fordert die Landesregierung darüber hinaus auf, spürbar mehr für die Verkehrssicherheit zu tun. „Die Zahl der Radunfälle nimmt seit Jahren zu. Gefahren durch falsch parkende Pkw, zu enges Überholen und zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs müssen entschiedener angegangen werden, um das Radfahren sicherer zu machen“ erläutert Sigrid Hubert, Mitglied im Landesvorstand des ADFC. Zudem fordert der Mobilitätsverband, dass durch konsequente Anwendung der aktuellen technischen Regelwerke flächendeckend sichere Verkehrsinfrastruktur entstehen muss, um perspektivisch die Vision Zero – keine Toten und Schwerverletzten im Verkehr – zu erreichen.

Als wichtiger Baustein für die Entschärfung der Verkehrsprobleme in den hessischen Ballungsräumen, muss die neue Landesregierung den Bau der Radschnellwege in den kommenden deutlich beschleunigen. „Wir haben hierzu vor der Wahl konkrete Vorschläge gemacht: Das Land muss hier endlich deutlich mehr Verantwortung übernehmen, endlich die Baulast für die Radschnellwege übernehmen, ein Sonderbauprogramm auflegen und die zügige Umsetzung in die Verantwortung eines oder einer Sonderbeauftragten im Verkehrsministerium geben, unterstreicht Silke Westermeier, Mitglied des ADFC-Landesvorstands. Angesichts der jüngsten politischen Entwicklungen in Deutschland bekannten sich die Delegierten der Landesversammlung in einem weiteren Antrag zu Vielfalt, Demokratie, Rechtsstaatlichkeit, Wissenschafts- und Pressefreiheit. Der ADFC Hessen wendet sich damit aktiv gegen Diskriminierung, Hassparolen, Rechtsextremismus und die Leugnung des menschengemachten Klimawandels.

Quelle: ADFC Landesverband Hessen, Pressemitteilung vom 20.04.2024

500 Dauerzählstellen bis Jahresende

Radverkehr wird mit Induktionsschleifen erfasst

Bis Ende 2024 sollen rund 500 automatische Dauerzählstellen flächendeckend und rund um die Uhr den Radverkehr in Hessen erfassen. Gegenwärtig sind es etwa 270 – bis Jahresende sollen laut dem Verkehrsministerium die übrigen rund 230 Zählstellen dazukommen. Die Gesamtkosten sind mit circa 7,3 Millionen Euro veranschlagt. Hessens Verkehrsminister Kaweh Mansoori (SPD) wollte gestern in Wiesbaden den Auftakt für die zweite und letzte Ausbaustufe des Projekts einläuten. Radfahren gilt in Zeiten von Klimawandel und Bewegungsarmut als ökologisch und gesund.

Die Zählstellen sind in Hessen seit März 2022 in den Boden an Straßen und Radwegen verlegt worden. Sie messen den Radverkehr mit Induktionsschleifen, die für Radler und Fußgänger nur als mehrere parallele Linien auf dem Asphalt zu sehen sind. Die Zählstellen übermitteln ihre Daten laut dem Verkehrsministerium per Mobilfunk einmal täglich an einen

zentralen Server „in einem Hochsicherheits-Serverpark in Frankreich“. Persönliche Daten würden nicht erfasst.

Nach früheren Angaben der Straßenbaubehörde Hessen Mobil lassen sich so „wichtige Rückschlüsse für die notwendige Ausgestaltung der Infrastruktur, zum Beispiel die Breite von Wegen oder die Steuerung von Lichtsignalanlagen, treffen“. Beim Verkehrsministerium heißt es: „Ohne Daten kein Wissen. Um den Ausbau und die Förderung der Nahmobilität systematisch voranzubringen, sind repräsentative Daten eine unverzichtbare Grundlage.“

Alleine in diesem Jahr hat das Zählstellennetz in Hessen bislang etwa 5,7 Millionen Radfahrten registriert. Der tägliche Durchschnitt pro Zählstelle liegt bei 195. Allerdings gibt es große Unterschiede von null registrierten Radfahrten wegen Bauarbeiten am Ort der Zählstelle bis hin zu beispielsweise 2645 Fahrten pro Tag an der Bockenheimer Landstraße (Südseite) in Frankfurt.

Quelle: Hersfelder Zeitung, 20.04.2024, Aus den Ländern

Kommentar von Johannes Heyn: Bereits im letzten Newsletter des ADFC-KV waren die Zählstellen in unseren Kreisgebieten ein wichtiges Thema. Und es wurde an unsere Kommunen appelliert, sich um die Einrichtung fester Zählstellen bei Hessen Mobil zu bemühen. Von den jetzt angekündigten neuen Zählstellen sollte ein wesentlicher Anteil in Nordhessen eingerichtet werden. Hier besteht noch erheblicher Nachholbedarf.

Radverkehr im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Radweg zwischen Ortsteilen Mecklar und Meckbach

Mit mehr als 40.000 Euro unterstützt das Land Hessen die Gemeinde Ludwigsau bei der Planung eines neuen Radweges. Dies teilte Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir am Donnerstag in Wiesbaden mit. Die Gesamtausgaben für das Projekt belaufen sich auf rund 56.000 Euro.

Die 3,5 Kilometer lange Radwegeverbindung soll zwischen den Ortsteilen Mecklar und Meckbach der Gemeinde Ludwigsau verlaufen und auf eine Breite von drei Metern ausgebaut werden. Derzeit müssen Radfahrende zwischen den Ortsteilen die Kreisstraße gemeinsam mit Autos und Lkw nutzen. Geplant wird eine sichere Verbindung abseits der Kreisstraße auf bestehenden Wirtschaftswegen. Diese sollen ausgebaut und mit entsprechenden Markierungen und Beschilderungen ausgestattet werden.

Die Zuwendung erfolgt nach der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität. Nach dieser können neben investiven Maßnahmen zur Stärkung des Fuß- und Fahrradverkehrs auch entsprechende Planungen, Konzepte und Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit Zuschüsse erhalten.

Die Planungsarbeiten beginnen voraussichtlich noch in diesem Jahr und sollen bis zum Sommer 2024 abgeschlossen werden.

Quelle: Pressemitteilung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen vom 09.11.2023

Mauer bremst Baustelle aus - Fulda-Radweg in Rotenburg bleibt bis Herbst gesperrt

Rotenburg – Die millionenschwere Umgestaltung des Fulda-Ufers in Rotenburg wird länger als die zunächst anvisierten neuneinhalb Monate dauern. Die Stadt Rotenburg nennt auf Nachfrage unserer Zeitung als neues Zieldatum zur Fertigstellung des Südufers den

September – das wären dann zwölf Monate Bauzeit. Zu Jahresbeginn hatte die Prognose bei „bestenfalls Mai und schlimmstenfalls September“ gelegen.

Der Fulda-Radweg kann erst wieder freigegeben werden, wenn die Bauarbeiten, für die am Südufer 2,1 Millionen Euro eingeplant sind, beendet sind. Bis dahin gilt für Radler eine Umleitung ab der Brücke am Campingplatz durch die Neustadt bis zur Brücke am Sportplatz Wittich. Grund für die Verzögerung ist neben dem im Januar und Februar lang anhaltenden Hochwasser vor allem ein Problem, das sich im Erdreich versteckt hatte: Als die Mauer auf Höhe des Wehres freigelegt war, wurde der schlechte Zustand sichtbar.

Es besteht Handlungsbedarf – nicht nur aus optischen Gründen, denn die Mauer stützt auch die Feuerwehrezufahrt vom Alten Schlosspark auf den Vorplatz des Landgrafenschlosses.

Wie genau das Problem behoben wird, werde derzeit in intensiven Gesprächen mit der Unteren Denkmalschutzbehörde beim Landkreis und der Oberen auf Landesebene abgestimmt. Die Mauer gehört dem Land Hessen. „Die Gespräche laufen auf Hochtouren, wir arbeiten gemeinsam konstruktiv an einer guten Lösung“, sagt der neue Rotenburger Bürgermeister Marcus Weber.

Für den Red Castle Run Ende August steht die Stadt im Austausch mit der Agentur Speed aus Neuenstein – der Veranstalter arbeitet für den sonst genutzten Bereich am Wehr einen Alternativstandort aus. Zum Strandfest kann das beliebte Entenrennen des FC Lommel nach heutigem Stand der Dinge – unter Auflagen – stattfinden.

Im oberen Bereich der Baustelle wurden in den zurückliegenden Wochen unter anderem Versorgungsleitungen umgelegt und an verschiedenen Stellen weitere Bodenarbeiten ausgeführt. Die Sanierung der Stadtmauer zwischen Alter Fuldabrücke und Brücke der Städtepartnerschaften hat begonnen.

Quelle: Hersfelder Zeitung, 23.03.2024, Titelseite, Autor: Ch. Ziermann

Sperrung des Haunetalradwegs bei Odensachsen

Haunetal – Der Haunetalradweg R12 zwischen der Haune-Radbrücke bei Odensachsen und Oberhaun wird ausgebaut. Dabei handelt es um ein Gemeinschaftsprojekt der Gemeinden Haunetal und Haunack. Die Ausbauarbeiten finden vom 15. April bis Ende Juni statt. In diesem Zeitraum ist der Radweg im genannten Abschnitt vollgesperrt.

Quelle: Hersfelder Zeitung, 05.04. 2024

Kommentar von Martin Engel: Mit dem Ausbau erfolgt ein lang ersehnter wichtiger Lückenschluss für den Radverkehr im Kreis Hersfeld-Rotenburg. Bisher ist der zum Rad-Hauptnetz Hessen gehörende Abschnitt überwiegend geschottert bzw. mit Splittoberfläche versehen und daher bei Regenwetter und vom Herbst bis zum Frühjahr nur eingeschränkt nutzbar. Es bleibt zu hoffen, dass auch die Brücke über die Haune bei Odensachsen zu einem späteren Bauabschnitt für den Radverkehr befahrbar neu errichtet wird. Für die bestehende sehr enge Holzkonstruktion gilt bislang Absteigepflicht. Mit größeren Spezialrädern und Fahrrädern mit Anhängern ist sie nur schwer bis gar nicht passierbar und die steilen Metallgitterrampen bergen Rutsch- und Sturzgefahr.

Nur zwei Sterne für Radweg - Werratal-Route weist Mängel bei Wegweisung und Wegebreite auf

Nur zwei von fünf möglichen Sternen hat der Werratal-Radweg bei einer Qualitätsprüfung des allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) erlangt.

Um künftig die höchsten Bewertungen zu erhalten, müsse jetzt zwingend hinsichtlich der Beschilderungen und der Wegebreiten nachgebessert werden, teilt der Verein Werratal-Touristik mit, der sich seit fast 30 Jahren länderübergreifend um die Belange der 300 Kilometer langen Strecke vom Rennsteig bis Hann. Münden kümmert.

Da sich ein Radfernweg heute im Wettbewerb der Radreiseangebote nur mit Sterne-Qualität behaupten könne, habe sich der Tourismusverband mit seinen Mitgliedskommunen in Thüringen, Hessen und Niedersachsen zum Ziel gesetzt, den Werratal-Radweg als ADFC-Qualitätsroute klassifizieren zu lassen. Dafür gelten die acht Kriterien Routenführung, Infrastruktur, Wegweisung und Ausstattung, Wegebreite und -oberfläche, Verkehrssicherheit, Anbindung an den ÖPNV und Marketing. Vergangenen Sommer war der ADFC-Prüfer im Werratal unterwegs. Er lobte in seinem Abschlussbericht vor allem die landschaftliche Schönheit des Radwegs und seine kulturelle Vielfalt.

Während fünf Kategorien mit vier oder sogar fünf Sternen bewertet wurden, erzielten die wichtigen Sicherheits-Kriterien „Wegweisung“ und „Wegebreite“ unterdurchschnittliche Ergebnisse und schmälerten somit das Gesamtergebnis.

Auf dem waldhessischen Abschnitt des Radwegs durch Philippsthal und Heringen verlaufe ein relativ großer Streckenanteil parallel zu oder sogar auf Straßen, verdeutlicht Carola Schumacher, Projektbeauftragte der Touristischen Arbeitsgemeinschaft Nördliche Kuppenrhön der fünf Ostkreis-Kommunen. „Damit haben wir oft eine hohe Verkehrsbelastung, was sich negativ auf die Klassifizierung auswirkt.“

Was das kritische Stück zwischen Leimbach und der Abzweigung nach Widdershausen betrifft, hat die Stadt Heringen alle Maßnahmen getroffen, um den Radweg weg von der Straße zu verlegen. Hier finden derzeit die letzten Abstimmungen mit Hessen Mobil statt, danach kann die Ausschreibung für den Wegebau beginnen“, erklärt die Tourismusbeauftragte.

Die Wegweisung sei in der Nördlichen Kuppenrhön sehr gut, der Weg vorbildlich ausgeschildert. „Das liegt vor allem daran, dass in Hessen die Beschilderung zentral von Hessen Mobil gemanagt wird, während in Thüringen die Kommunen für die Beschilderung zuständig sind“, so Schumacher. Die Beschaffenheit sei ebenfalls sehr gut, da der Werratalradweg im Kreis durchgängig asphaltiert sei und sich – abgesehen vom kritischen Stück bei Leimbach – in gutem Zustand befinde.

Die Infrastruktur punktet nach Einschätzung der Tourismusbeauftragten ebenfalls: In beiden Kommunen gebe es Übernachtungs- und Einkehrmöglichkeiten sowie Rastplätze direkt am Radweg. Besonders schön ist nach Carola Schumachers Einschätzung der Abschnitt durchs Burgholz von Harnrode nach Philippsthal: „Hier lässt es sich ruhig und entspannt fernab der Straße direkt an der Werra entlang radeln“.

Um im Ergebnis der Klassifizierung drei oder gar vier Sterne zu erreichen, müssen laut Werratal-Touristik die Akteure in Thüringen und Niedersachsen die Mängel bis Ende September beheben. In Hessen werde das Radwegemanagement idealerweise von Hessen Mobil übernommen. Zu den dringendsten Aufgaben gehören die Anbringung der bundeseinheitlichen Radwegbeschilderung und die Reinigung beziehungsweise der Ersatz schlecht lesbarer und beklebter Wegweiser. Hinsichtlich der Wegebreite seien der Rückbau von Pollern oder Umlaufschranken, die keine Notwendigkeit haben, erforderlich. Ein erfahrener Radwegplaner wurde beauftragt, die Mängelbehebung zu koordinieren.

Die Werratal-Touristik freut sich über Unterstützung bei der Klassifizierung – von der Mängelmeldung bis zu eigenen Gestaltungsmaßnahmen an der Strecke.

Kontakt: Vorschläge und Ideen nimmt die Werratal-Touristik-Geschäftsstelle in Bad Salzungen unter 0 36 95/86 14 59 oder per E-Mail an info@werratal.de entgegen.

Quelle: Hersfelder Zeitung, 09. 04.2024, Autor: J.-Ch. Eisenberg

Radverkehr im Schwalm-Eder-Kreis

Der neue Nahmobilitätskoordinator des Schwalm-Eder-Kreises stellt sich selbst vor

Mein Name ist Stefan Cichosz und seit Januar dieses Jahres arbeite ich als neuer Nahmobilitätskoordinator des Schwalm-Eder-Kreises. Meine Aufgaben umfassen die Abstimmung von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer, die Zusammenarbeit mit verschiedenen Interessengruppen wie Kommunen, Verkehrsbetrieben und Bürgerinitiativen - dabei natürlich auch mit dem ADFC - sowie die Bereitstellung von Informationen und Unterstützung für Projekte im Bereich der Nahmobilität. Kurz gesagt, der Nahmobilitätskoordinator arbeitet daran, dass mehr Menschen zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren können, indem er verschiedene Initiativen koordiniert und fördert.

Die Abstimmung über das Radkonzept des Schwalm-Eder-Kreises befindet sich in der finalen Phase. Dieses Konzept wird eine ausgezeichnete Grundlage für die Entwicklung des Radwegebaus im Kreis und meiner Arbeit darstellen. Auch die Pläne der einzelnen Kommunen spielen dabei eine bedeutende Rolle.

Als passionierter Fahrradfahrer und Triathlet bin ich selbst oft mit dem Rad unterwegs und weiß daher aus eigener Erfahrung, wie wichtig sichere Rad- und Schulwege sind. Diese Themen liegen mir besonders am Herzen da meine beiden kleinen Söhne gerade erst damit beginnen, Fahrrad zu fahren. Ich freue mich daher auf den Austausch und eine gute Zusammenarbeit mit dem ADFC und unseren Kommunen, um gemeinsam bessere Infrastrukturen für Radfahrerinnen und Radfahrer zu schaffen.



Text und Foto: Stefan Cichosz

„Vision Zero“ verstärkt im Fokus Schwalm-Eder-Kreis und ADFC Kreisverband trafen sich zum Jahresgespräch in der Kreisverwaltung in Homberg (Efze)

Es war einmal mehr ein konstruktiver Austausch. Vor Kurzem fand das jährliche Treffen zwischen den Vertreterinnen und Vertretern des ADFC Kreisverbandes Hersfeld-Rotenburg – Schwalm-Eder und dem Schwalm-Eder-Kreis statt. Dabei herrschte Einigkeit über die Relevanz vieler Themen und Projekte im Radverkehr.

Einig war man sich besonders darüber, dass das Thema Sicherheit von Radfahrenden und damit die sogenannte „Vision Zero“ zukünftig noch stärker im Mittelpunkt stehen und Grundlage vieler verkehrlicher Maßnahmen sein soll. Das Ziel der „Vision Zero“: „Zero“, also keine

Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden. „Der Fokus liegt hier insbesondere auf möglichen Verbesserungen von Straßenüberquerungsstellen, die Rad- und Fußverkehr mehr Sicherheit geben“, so Korinna Jäger, Leiterin der Straßenverkehrsbehörde des Schwalm-Eder-Kreises.

Auch die Radsternfahrt zum 50-jährigen Jubiläum des Landkreises nach Melsungen am 15. Juni war Thema des Gesprächs. Die Sternfahrt erfolgt mit tatkräftiger Unterstützung des ADFC Kreisverbandes. „Die Planung der Sternfahrt wäre ohne die Mithilfe der engagierten und erfahrenen Tourenleiter des ADFC sicher nur schwer möglich gewesen“, bedankte sich die Fachbereichsleiterin der Wirtschaftsförderung Tatjana Grau-Becker insbesondere beim Vorsitzenden des ADFC-Kreisverbandes Ulrich Wüstenhagen.

Neben der Rad- und Wanderwegebeauftragten Annika Burghardt, die Ihre Funktion seit 2022 wahrnimmt, erhielt das Team der Wirtschaftsförderung Schwalm-Eder zu Jahresbeginn zudem Zuwachs in Person von Stefan Cichosz, der als Nahmobilitätskoordinator die Kommunen im Landkreis bei zukünftigen Mobilitätsprojekten, mit dem Fokus auf Radverkehr, unterstützt.

Weiterhin wurde auch über die laufenden Radweeginfrastrukturprojekte, bei denen der Landkreis die Kommunen im Rahmen des Förderprogramms der Rad- und Wanderwegebauförderung unterstützt, sowie über den aktuellen Stand des Radverkehrskonzeptes informiert.

Quelle: Pressemitteilung des Schwalm-Eder-Kreises, veröffentlicht am: 16.05.2024

Großer Bahnhof in Treysa – Fahrradabstellanlagen der Superlative

Ein beheiztes Zelt am Bahnhof Treysa war am späten Vormittag des 19. April der Rettungsanker für den bevorstehenden Festakt. Mitten im April war der Winter mit frostigen Temperaturen und Dauerregen zurückgekehrt.

Auf dem Bahnhofsgelände sollten Fahrradabstellanlagen der Superlative nach langer Planungszeit eröffnet werden. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und die Stadt Schwalmstadt hatten hochrangige Vertreter/innen aus Landesregierung, Kommunalverwaltung und eine große Anzahl lokaler Akteurinnen und Akteure aus Gewerbe und Interessensverbänden eingeladen. Der kalten Witterung zum Trotz hatten sich zahlreiche Gäste am Bahnhof Treysa eingefunden. Nachdem Schwalmstadts Bürgermeister Kreuter die Eröffnungsfeier mit Grußworten eingeläutet hatte und den Werdegang der bereits lang geplanten Fahrradparkplätze in Erinnerung rief, lobten Rednerinnen und Redner vom NVV, Verkehrsministerium und von der Deutschen Bahn die Entwicklung in Schwalmstadt, die mit der Fertigstellung der vom Bund geförderten Fahrradparkplätze am Bahnhof einen Höhepunkt erfuhr. Vor einigen Jahren war bereits der Grundstein zu einem modernen, barrierefreien Bahnhof gelegt worden.

Die innovativen Radabstellanlagen machen es möglich, dass ab sofort der Weg zum Bahnhof mit dem hochwertigen Tourenrad, Mountainbike oder Pedelec angetreten werden und in Treysa die Reise mit dem Zug fortgesetzt werden kann. Und das ohne Gefahr, dass das teure Rad bei der Rückkehr womöglich beschädigt oder entwendet worden ist. Diese Praxis war viele Jahre wegen fehlender adäquater Parkmöglichkeiten am Bahnhof nicht mehr möglich gewesen.

Die neu errichtete Anlage besteht aus einer digital zugänglichen Sammelgarage, zahlreichen ebenfalls online buchbaren Fahrradboxen, überdachten Fahrradbügeln und einem ungewöhnlichen, ins Auge fallenden Fahrradparkturm, dem sog. „V-Locker“. Der „V-Locker“ ist mehr als ein überdachter Fahrradparkplatz. Mittels App-Zugangscode wird die Eingangstür des „Fahrstuhls“ geöffnet. Nachdem das Fahrrad hineingeschoben wurde, und die Tür sich geschlossen hat, wird das Rad automatisch zu einem der insgesamt sechs turmförmig angeordneten Stellplätze befördert.

Darüber hinaus verfügen einige Fahrradboxen jeweils über einen Stromanschluss, um den Fahrrad-Akku in Abwesenheit aufladen zu können.

Jetzt muss sich zeigen, wie schnell die neuen Radabstellanlagen angenommen werden. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier; von daher wird vermutlich Geduld von Nöten sein. Sicher ist, dass die Installation dieser modernen Anlagen ein richtiger und wichtiger Schritt in die Zukunft ist. Allerdings gehört auch die sichere Anfahrt zum Bahnhof dazu, d.h. die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur auf Straßen bleibt ein wichtiges Thema.

Ein Bericht von Susanne Molis-Klippert

Gestatten: Ralf Niebeling, Radwegebeauftragter der Stadt Melsungen

Na, der Titel ist ein wenig sperrig und so stellt sich auch in der Praxis die Aufgabe dar, das vorliegende Radverkehrskonzept für die Stadt Melsungen, die Ausarbeitungen des Arbeitskreises Radverkehr und die Möglichkeiten der Stadt zur Umsetzung unter einen Hut zu bekommen.

Aber vorab noch etwas zu meiner Historie in Sachen (Rad)Verkehr: Als Neubürger Melsungens im Jahr 1989 habe ich mich in der Politik engagiert und wurde in 1993 erstmalig Stadtverordneter in Melsungen. Es wurde die RADinitivive gegründet, der Anspruch war schon damals, den Radverkehr in Melsungen zu fördern. Was sich u.a. in der Radbörse manifestierte, wir haben dieses Jahr die 28. Auflage durchgeführt. Im weiteren Verlauf meiner politischen Karriere war ich mehrere Legislaturperioden Vorsitzender des Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr und später auch Magistratsmitglied.

Seit 2023 liegt, angeschoben von ADFC, dem Arbeitskreis Radverkehr und beauftragt von der Stadtverordnetenversammlung ein Radverkehrskonzept, erstellt vom Planungsbüro „Cooperative Infrastruktur und Umwelt“ in Kassel vor. Dieses umfangreiche Konzept in umsetzbare Einheiten gemeinsam mit der Verwaltung der Stadt Melsungen aufzuteilen, es konzeptionell an laufende bauliche Maßnahmen im Ort anzupassen und haushaltswirksamen Entscheidungen der Stadtverordnetenversammlung vorzubereiten und zu unterstützen bin ich angetreten. Es ist ein Ehrenamt – nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Ich bin auch mit 63 Jahren motiviert, Verbesserungen im Alltagsradverkehr zu prüfen, mir Gedanken zu Bedarfen und zur Umsetzung zu machen. Ich freue mich über alle zielgerichteten hilfreichen Infos und Anregungen. Und natürlich bin ich aktiver Alltagsradler, ich weiß um die Bedarfe der Radler, aber auch um die Belange der übrigen Verkehrsteilnehmer. Dieses Jahr werden wir die ersten, mit dem Haushalt 2024 beauftragten Umsetzungen in Melsungen wahrnehmen. Erste Radabstellanlagen und eine neue Servicestation in der Rotenburger Straße kündigen von den Veränderungen. Und weitere folgen. Die derzeitige Personaldecke der Stadt erlaubt die Unterstützung für das Radverkehrskonzept leider nur eingeschränkt, ich hoffe auf baldige personelle Verstärkung. Und ich freue mich auf die Optimierung der Verbindung zwischen Felsberg und Melsungen. Aber auch hier ist zu spüren: Behörden und Ämter sind für Planungen arg unter Zeit- und Personalnot.

Text: Ralf Niebeling

Zum Schluss der besondere Lesetipp

RAD + RECHT

Ein Rechtsratgeber für Kommunen, Verbände und Radfahrende mit über 600 Gerichtsentscheidungen. Von Harald E. Siedler, Thimo Graf Verlag, 1. Auflage 2023, ca. 430 Seiten, ISBN: 978-3-94021-736-3, 54,95 Euro

Das Nachschlagewerk führt seine Nutzer*innen durch die zahlreichen Vorschriften und Verordnungen zum Thema Radverkehr und zeigt, wie Gerichte diese in der Praxis ausgelegt haben. Enthalten sind etwa die Straßenverkehrsordnung, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung und das Straßenverkehrsgesetz. Auch die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, das Bürgerliche Gesetzbuch und das Ordnungswidrigkeitengesetz beleuchtet der Autor im Detail. Das Buch ist eine Informationsstütze für die Verantwortlichen in vielen Behörden und Ämtern. Nebenbei erhalten die Leser*innen tiefere Einblicke, wie das deutsche Rechtssystem funktioniert. Tieferliegend findet sich in dem faktenlastigen Werk auch ein Appell. Es ist dringend notwendig, den vielen Vorschriften für Radfahrer*innen mehr Aufmerksamkeit zuteilwerden zu lassen.

Quelle: VELOPLAN 01/24, S. 78