

**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](mailto:uwueste@adfc-hrse.de) • [www.hrse.adfc.de](http://www.hrse.adfc.de)



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

Nr. 19— Ausgabe Oktober 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](mailto: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](mailto:uwueste@adfc-hrse.de)
- Ortsgruppe Bad Hersfeld: Martin Engel, [mengel@adfc-hrse.de](mailto:mengel@adfc-hrse.de)
- Ortsgruppe Chattengau: Mark Valentin, [mvalentin@adfc-hrse.de](mailto:mvalentin@adfc-hrse.de)
- Ortsgruppe Homberg: Christian Utpatel, [christian@utpatel.de](mailto:christian@utpatel.de)
- Ortsgruppe Melsungen: Hans-Joachim Kroll, [hajokroll@adfc-hrse.de](mailto:hajokroll@adfc-hrse.de)
- Ortsgruppe Schwalmstadt: Susanne Molis-Klippert, [sklippert@adfc-hrse.de](mailto:sklippert@adfc-hrse.de)

Weitere Informationen über den ADFC finden Sie auf unseren **Internetseiten**: [www.adfc.de](http://www.adfc.de) (Bund), [www.adfc-hessen.de](http://www.adfc-hessen.de) (Land Hessen) und [www.hrse.adfc.de](http://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 zur Änderung im Straßenverkehrsgesetz (StVG)
- Der ADFC zu Änderungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO)
- StVO-Novelle tritt in Kraft  
ADFC fordert Kommunen auf: Neue Spielräume mutig nutzen!
- Fraunhofer Studie „Fahrradland-Plus-Modell 2035“
- ADFC Positionspapier: „Radfahren und Naturschutz“
- Deutsche empfinden Aufteilung des Verkehrsraums als ungerecht
- Fahrradklima-Test 2024
- Unfälle mit Fahrrädern ohne und mit Motor – Statistik differenziert betrachtet
- Neue Daten zeigen Trends und Herausforderungen der E-Bike-Nutzung in Deutschland
- CO<sub>2</sub>-Abdruck und Recycling beim Fahrrad

### Radverkehr in Hessen

- KI-Assistenzsysteme auch fürs Radfahren
- Handlungsleitfaden Radfahren und Teilhaben  
Das Fahrrad als zuverlässiger Alltagsbegleiter für Menschen mit geringem Einkommen
- Öffentliches Fest zum neuen Bauabschnitt Langen Mitte der Radschnellverbindung Frankfurt–Darmstadt
- Radschnellweg Kassel–Vellmar: Baubeginn in Vellmar
- Endlich: Neue Brücke in Frankenberg nach Monaten freigegeben

### Radverkehr im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

- Haunetal-Radweg: Landkreis nur für Radwegfortführung an B27
- Asphalt statt Schotterpiste  
Neu ausgebauter Radwegeabschnitt bei Friedewald wurde offiziell eröffnet
- Radeln auf hellem Asphalt  
Haunetalradweg zwischen Oberhaun und Odensachsen offen
- Landkreis Hersfeld-Rotenburg: Bürgerinnen und Bürger gestalten das Radverkehrskonzept mit: Start der zweiten Beteiligungsrunde

### Radverkehr im Schwalm-Eder-Kreis

- Rund 278.000 Euro für Planung und Ausbau eines Radweges in Holzhausen
- Landesstraße wird saniert und Radweg gebaut

## Kurznachrichten aus „RADar Medienlage“

Stichworte: Fahrradland-Plus-Modell 2035, Änderung StVG, Abbiegeassistenten, Tempo 30 in Städten, Unfallforschung, Bundeshaushalt 2025, Radwege an hessischen Landesstraßen, FDP-Programm „Pro-Auto“

### Zum Schluss der besondere Lesetipp

Gesellschaft in Bewegung – wie wir unsere Straßen, Städte und unser Leben lebenswerter machen können.

## Berichte

### Radverkehr in Deutschland und der Welt

#### Der ADFC zur Änderung im Straßenverkehrsgesetz (StVG)

Die vom Bundestag im Herbst 2023 beschlossene Änderung des StVG wurde im Bundesrat abgelehnt. Im Vermittlungsausschuss wurde dann am 14.06.2024 folgende Formulierung des neuen § 6, Abs. 4a beschlossen:

„Rechtsverordnungen (...) können auch erlassen werden zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung, soweit sie nicht bereits nach Absatz 4 erlassen werden können. (...) Die nach Satz 1 erlassenen Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhenden Anordnungen müssen neben der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen und dürfen die Sicherheit nicht beeinträchtigen“.

Der ADFC begrüßt, dass die Verkehrssicherheit damit einen höheren Rang erhält als die Leichtigkeit. Er kritisiert, aber weiterhin, dass die Anwendung der neuen Ziele Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz sowie Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung immer die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen muss – und damit wie bisher praktisch den Kfz-Verkehr meint.

ADFC-Bundesgeschäftsführerin Caroline Lodemann sagt: „Es war höchste Zeit, dass das angestaubte Straßenverkehrsgesetz endlich in der komplexen Verkehrsrealität von heute ankommt. Mit der Reform werden Kommunen in der Lage sein, geschützte Radfahrstreifen, Fahrradstraßen und mehr Tempo 30 einzurichten und so zügig die zahllosen Lücken im Radwegenetz zu schließen, ohne durch unsinnige Bürokratie ausgebremst zu werden.“

Der ADFC kritisiert jedoch, dass auch im neuen StVG ein klares Bekenntnis des Gesetzgebers zur Vision Zero (keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr) fehlt, obwohl dies ausdrücklich das Leitbild des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundes ist. Damit fehlt ein eindeutiger Maßstab dafür, was mit dem Ziel Verkehrssicherheit im StVG überhaupt gemeint ist.

Quellen: ADFC Radwelt 3.2024, S. 6 und ADFC Pressemitteilung, Berlin, 17.07.2024

Weitere Kommentare zur Änderung des StVG siehe unter Kurznachrichten aus „RADar Medienlage“ am Ende dieses Newsletters

## Der ADFC zu Änderungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Am 5. Juli 2024 wurde die Novelle der Straßenverkehrsordnung vom Bundesrat beschlossen. Hier die wichtigsten Änderungen aus Radfahrersicht.

Die neue Ermächtigung in § 6 Abs. 4a StVG ermöglicht diese Ergänzung von § 45 Abs. 1 StVO:

„(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie.....

7. zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird, hinsichtlich .....b) der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.“

Nach § 45 Abs.9 und Abs. 10 StVO entfallen für Radverkehrsanlagen der Nachweis der „besonderen örtlichen Gefahrenlage“ und auch die Anforderung, dass sie auf Grund der besonderen Umstände „zwingend erforderlich“ sind. Allerdings gilt § 45 Abs. 9 S.1 bis 3 StVO unverändert: „Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“

Angesichts der zum Teil rechtsunsicheren Begriffe in der StVO wird von den Straßenverkehrsbehörden allgemein die Anpassung der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) möglichst zeitnah erwartet. Insbesondere werden hier vom Bundesrat Definitionen, Auslegungshilfen und Richtwerte gewünscht, ehe er seine Zustimmung zur Verwaltungsvorschrift gibt.

Ohne die Konkretisierungen aus der VwV-StVO lassen sich für den Fahrradverkehr aus der neuen StVO bisher folgende Maßnahmen ableiten:

Tempo 30 kann zusätzlich zu den bisher bestehenden örtlichen Gegebenheiten angeordnet werden bei Fußgängerüberwegen, Spielplätzen und hochfrequentierten Schulwegen. Und als maximal 500 m langer Lückenschluss zwischen bestehenden Tempo 30-Inseln.

Der § 45 Abs. 7 b StVO ermöglicht die Einrichtung von Fahrradstraßen und –zonen ohne Begründung mit der Verkehrssicherheit.

Auch die Einrichtung von Radfahrstreifen wird ohne die Begründung mit der Verkehrssicherheit ermöglicht.

Ebenso wird die Einrichtung von Fahrradparkplätzen und Fahrradständern zu Lasten des Kfz-Verkehrs erleichtert.

Nach § 45 Abs. 1 Nr.6 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken (...) beschränken oder verbieten 6. (...) zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen. Damit werden Verkehrsversuche leichter möglich.

Nach wie vor sind die Straßenverkehrsbehörden für die Anordnungen nach der StVO zuständig. Jetzt erhalten die Gemeinden ein Antragsrecht für den Erlass von Anordnungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung.

ADFC-Bundesgeschäftsführerin Caroline Lodemann kommentierte: „Die neue Straßenverkehrs-Ordnung erleichtert es den Kommunen, Platz für geschützte Radfahrstreifen und Fahrradparkplätze zu schaffen. Damit ist einer der Bremsklötze, die ein attraktives Fahrradland bisher verhindern, nun gelöst. ( ) Die Sicherheit hat nach der neuen StVO nun Vorrang vor der Leichtigkeit, das begrüßen wir. Es fehlt aber ein klares Bekenntnis zur Vision Zero – kei-

ne Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Die Chance auf eine echte Verkehrswende-Novelle wurde leider verpasst. “

Quellen: ADFC Pressemitteilung, Berlin 015/24 vom 5. Juli 2024 und ADFC Radwelt 3.2024, S. 6

## **Aktueller Nachtrag:**

### **StVO-Novelle tritt in Kraft**

#### **ADFC fordert Kommunen auf: Neue Spielräume mutig nutzen!**

Die im Sommer 2024 geänderte Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) tritt am Freitag, 11. Oktober, in Kraft. Damit wird für den Radverkehr vieles einfacher. Der ADFC appelliert an die Kommunen, jetzt die neuen Spielräume zu nutzen – und zeigt, wo die StVO neue Möglichkeiten für die fahrradfreundliche Gestaltung der Straßen bietet.

ADFC-Bundesgeschäftsführerin Caroline Lodemann sagt: „Die neue Straßenverkehrs-Ordnung tritt endlich in Kraft, das ist ein guter Moment für den Radverkehr in Deutschland. Die Zeiten, in denen erst Unfälle geschehen müssen, um einen Radweg einzurichten, sind vorbei. Kommunen können jetzt einfacher als je zuvor mehr für den Radverkehr tun. Sie können neue Pläne umsetzen, die auf Umwelt- oder Klimaschutz, Gesundheit oder städtebauliche Entwicklung zielen – und sie können Vorhaben erneut anpacken, die zuvor gestoppt wurden. Wenn die Gemeinden und Behörden jetzt Tempo machen und die neuen Spielräume zur Einrichtung von Radfahrstreifen, Fahrradparkplätzen, Fahrradstraßen und Tempo 30 mutig und entschlossen nutzen, kommen wir dem Fahrradland Deutschland einen entscheidenden Schritt näher. Allen Verantwortlichen in Politik und Verwaltung rufen wir deshalb zu: Treten Sie in die Pedale!“

Quelle: ADFC Berlin, Pressemitteilung 021/24 vom 10.10.2024

### **Fraunhofer Studie „Fahrradland-Plus-Modell 2035“**

Die Klimabilanz des Verkehrssektors bleibt der Knackpunkt für die deutschen Klimaziele. Während andere Sektoren Fortschritte machen, stagniert der Ausstoß klimaschädlicher Gase auf Deutschlands Straßen auf hohem Niveau. Um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen und mehr Lebensqualität in Städte und Gemeinden zu bringen, fordert der ADFC die konsequente Umsetzung des skizzierten „Fahrradland-Plus“. Der Fahrradclub ADFC hatte beim renommierten Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI eine Potenzialanalyse für den Radverkehr in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse am 28.05.2024 veröffentlicht wurden. Die Ergebnisse stellen grundlegende Potenziale dar, keine Prognosen.

Danach hat Deutschland das Potenzial, den Radverkehrsanteil an Wegen bis 30 Kilometer Länge bis 2035 zu verdreifachen und die Verkehrsemissionen im Nahbereich um 34 Prozent zu reduzieren. 19 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente können jährlich eingespart werden, wenn die Radwege hervorragend ausgebaut, gute Schnittstellen mit Bus und Bahn geschaffen und die Kommunen fahrradfreundlich mit kurzen Wegen geplant werden.

#### **Die zentralen Studienergebnisse zum Potenzial des Radverkehrs auf einen Blick:**

- Verdreifachung des Fahrradanteils am Gesamtverkehr auf 45 % möglich (aktuell: 13 %)
- Größtes Potenzial in Regiopolen (63 %), aber auch auf dem Land Verdreifachung möglich
- Einsparung von plus 19 Mio. t CO<sub>2</sub> p.a. gegenüber Fortführung aktueller Verkehrspolitik möglich
- Das entspricht 34 % der Emissionen im Personenverkehr

Die Ergebnisse gelten für den Zeithorizont 2035 und alle Wege im Personenverkehr bis 30 km.

**Für die volle Potenzialentfaltung wurden folgende drei Ausbaustufen zugrunde gelegt:**

- Einladende Radinfrastruktur: Verdreifachung und Verbesserung der Radwege – vom Autoverkehr getrennt und geschützt, in dichten, lückenlosen Netzen, sicher und komfortabel
- Gute Schnittstellen zu Bus und Bahn: Bahnhöfe und Haltestellen sind gut mit dem Fahrrad erreichbar und verfügen über moderne Fahrradparkplätze – besonders im ländlichen Raum
- Fahrradfreundliche Kommunen: Städte und Gemeinden schaffen kurze Wege und fahrradfreundliche Bedingungen durch verbesserte Nahversorgung, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und Umgestaltung von Parkraum.

Während die Bundesregierung im Nationalen Radverkehrsplan das Zieljahr 2030 für die Umsetzung des „Fahrradlandes“ anvisiert, wird in der Studie des Fraunhofer ISI ein längerer Zeithorizont bis 2035 gewählt, da die Umsetzung dieser Ausbaustufen Zeit braucht. Bei Beibehaltung des derzeitigen Kurses schätzen die Forschenden eine Erhöhung des Radverkehrsanteils im Nahbereich lediglich von 13 auf 15 Prozent bis 2035.

ADFC-Bundesvorsitzender Frank Masurat sagt: „Wir sind froh, nun den wissenschaftlichen Nachweis dafür zu haben, dass unsere These stimmt. Wenn es Deutschland mit den Klimazielen und hoher Lebensqualität ernst meint, kann Deutschland bis 2035 ein weltweit führendes ‚Fahrradland-Plus‘ werden, in dem die Menschen gerne und sicher fast die Hälfte der alltäglichen Wege auf dem Rad zurücklegen. Voraussetzung ist, dass die Verkehrspolitik den ambitionslosen ‚Weiter wie bisher‘-Kurs verlässt.“

Dr. Claus Doll, Projektleiter des Fraunhofer ISI ergänzt: „Klassische Prognosen unterschätzen die Potenziale des Radverkehrs bislang massiv, weil sie die besonderen Anforderungen dieser Verkehrsart nicht ausreichend berücksichtigen. Bei entsprechender politischer Ambition, ausreichenden Ressourcen und dem Abbau überflüssiger Bürokratie ist eine Verdreifachung des Radverkehrsanteils möglich. Voraussetzung dafür ist die vollständige Umsetzung der politischen Maßnahmen, die wir unseren Berechnungen zugrunde gelegt haben.“

**ADFC fordert die konsequente Umsetzung des „Fahrradland-Plus“ und:**

- Politischen Mut und Umsetzungswillen zum schnellen Ausbau durchgängiger, sicherer, einladender Radinfrastruktur in allen deutschen Kommunen.
- Den Nationalen Radverkehrsplan zu einem ambitionierten Aktionsplan für das Fahrradland-Plus weiterzuentwickeln
- Bis spätestens 2035 bundesweit lückenlose Radwegenetze zu schaffen und dafür die Mittel in Bund, Ländern und Kommunen aufzustocken und langfristig zu sichern
- Die fahrradfreundliche Modernisierung des Straßenverkehrsrechts (StVG und StVO) und der technischen Regelwerke umzusetzen
- Mobilitätsgesetze auf Länderebene zu verabschieden, um Kommunen zum Ausbau der Radwegenetze zu verpflichten

Laut der Fraunhofer-Umfrage wären viele Deutsche bereit, deutlich häufiger aufs Rad zu steigen, wenn die Bedingungen so gut wären wie in den Niederlanden. Die Chancen für eine Verkehrswende stehen also nicht schlecht.

Quellen: ADFC Pressemitteilung 011/24, Berlin, 28.05.2024 und t-online vom 28.05.2024

Weitere Kommentare zur Fraunhofer Studie siehe unter Kurznachrichten aus „RADar Medienlage“ am Ende dieses Newsletters

## **ADFC Positionspapier: „Radfahren und Naturschutz“**

Die Fachabteilung Tourismus der ADFC-Bundesgeschäftsstelle hat das Positionspapier „Radfahren und Naturschutz“ in drei Fachhearings erarbeitet, bei welchen sich Vertreter aus den Bereichen Tourismus, Naturschutz und Natursport mit Vertretern des ADFC austauschten. Der Bundesvorstand hat das vorliegende Papier abschließend als ADFC-Position im September 2024 verabschiedet. Der Fokus liegt auf Mountainbiking in ökologisch sensiblen Gebieten. Es geht ausschließlich um Radfahren zu Erholungszwecken, in Urlaub oder Freizeit. Probleme des Alltagsradverkehrs werden in dem Positionspapier nicht behandelt.

### **Anlass**

Radfahren in der Natur wirkt sich positiv auf die körperliche und mentale Gesundheit aus. Es lässt positive Erlebnisse entstehen und steigert die Wertschätzung sowie das Verantwortungsgefühl für die Natur. Deren Erhalt und Schutz ist eine der größten globalen Herausforderungen. Im Fokus des vorliegenden Positionspapiers steht das Mountainbiken, das immer beliebter wird und Radfahren – dank leichter oder funktionaler Ausstattung – auch unwegsames Gelände erschließt. Mountainbiking mit und ohne elektronische Unterstützung hat Auswirkungen auf Boden, Vegetation und Fauna. Neben den Auswirkungen auf Naturräume rücken zusätzlich Nutzungskonflikte zwischen Natursportlern in den Fokus, die durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Erholungsbedürfnisse entstehen, z. B. zwischen Radlern und Wanderern.

### **Gesetzliche Rahmenbedingungen**

Das sind:

§ 59 des Bundesnaturschutzgesetzes. Es regelt das Betreten der freien Landschaft, das das Betreten der freien Landschaft auf Straßen und Wegen sowie auf ungenutzten Grundflächen zum Zweck der Erholung allen gestattet (allgemeiner Grundsatz).

§ 14 des Bundeswaldgesetzes gestattet das Betreten des Waldes zum Zwecke der Erholung. Radfahren, Fahren mit Krankenfahrstühlen und Reiten im Walde sind nur auf Straßen und Wegen gestattet.

### **Anerkennung der Umweltauswirkungen des Radfahrens**

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass die stärksten Auswirkungen auf Ökosysteme bei der Erschließung neuer Areale für oder durch Radfahrende entstehen, sei es durch den Bau neuer Wege oder die eigenmächtige Erschließung neuer Pfade. Vor diesem Hintergrund kann es sinnvoller sein, Radfahrer auf bestehende Pfade zu konzentrieren, als sie durch den neuen Bau von Wegen weiter in die Fläche zu verteilen. Andererseits kann der Wegeneubau eine Möglichkeit sein, Besucher von schützenswerten Arealen wegzulenken.

### **Auswirkungen auf den Boden**

Wenn ein Weg neu angelegt wird oder sich durch Befahren/Begehen bildet wird der Boden verdichtet und der Bewuchs geht verloren. Verdichtung verändert den Wasser- und Lufthaushalt des Bodens und steigert infolge der geringeren Wasseraufnahmefähigkeit die Erosionsgefährdung auf unbefestigten Wegen. Insbesondere das Befahren steiler, unbefestigter Passagen kann Erosion fördern.

### **Auswirkungen auf die Pflanzenwelt**

Die Flora verändert sich am stärksten durch Bau neuer Wege. Die Pflanzen werden dort entfernt oder geschädigt und auch entlang des Weges wird die Begleitflora durch Änderung der Licht- und Wasserverhältnisse beeinflusst. Nicht zu unterschätzen ist auch das Potenzial der Fahrradreifen, Samen über weite Strecken zu verfrachten. Das kann sowohl positive Auswirkungen auf Ökosysteme haben als auch negative Effekte, z. B. durch das Einschleppen invasiver Arten oder den Transport von Krankheitserregern. Problematisch kann das insbesondere dann werden, wenn natürliche Grenzen durch den Weitertransport des Fahrrads mit dem Auto überwunden werden.

### **Auswirkungen auf die Tierwelt**

Direkt und kurzfristig versetzen Mountainbiker Tiere in Alarmbereitschaft und lösen einen Fluchreflex aus. Damit gehen geringere Ruhe- und Nahrungsaufnahmezeiten sowie ein erhöhtes Stresslevel einher. Langfristig führt das entstandene Wegenetz zur Verschlechterung

und Zerschneidung ihrer Lebensräume. Aktivitäten, die abseits der Wege stattfinden, wirken sich tendenziell stärker aus als Aktivitäten auf den Wegen, an die sich Tiere langfristig gewöhnen könnten. E-Mountainbikes könnten das Vordringen in entferntere, bislang wenig frequentierte Areale verstärken und damit neue Störungen hervorrufen.

### **Negative Umweltauswirkungen des Radfahrens anerkennen**

Wenn auch Natursportarten wie das Radfahren dazu beitragen, den Wert der Natur anzuerkennen und die Begeisterung für Naturschutzbelange zu fördern, so sind doch die problematischen Auswirkungen des Radfahrens sehr ernst zu nehmen. Radfahrende können irreversible Schäden in der Natur verursachen. Nicht selten sind für Radfahrer (und andere Natursportler) besonders jene Regionen attraktiv, in denen endemische und/oder seltene Arten vorkommen, z.B. Bergregionen, Küstengebiete oder Inseln.

### **Fazit: Sind Radfahren und Naturschutz vereinbar?**

Um das Radfahren in der Natur auch in Zukunft zu ermöglichen, braucht es intakte Wälder und Ökosysteme, zu deren Schutz der ADFC beitragen möchte. Grundsätzlich haben alle Aktivitäten in der Natur Auswirkungen auf Fauna, Flora und Böden, darunter auch das Radfahren. Aber Radfahrer können mit verantwortungsvollem Handeln und unter bestimmten Bedingungen die negativen Auswirkungen ihres Handelns minimieren:

- Handeln nach dem Vorsorgeprinzip und Anerkennung der eigenen Verantwortung für eine intakte Natur
- beim Radfahren respektvoll und achtsam mit dem natürlichen Umfeld und anderen Nutzern umgehen
- Wegeneubau nur bei absoluter Notwendigkeit und unter Berücksichtigung des Naturschutzes; gemeinsame Wegenutzung, um den weiteren Flächenverbrauch zu minimieren
- Fahren nur auf geeigneten Wegen, keine Nutzung von (für den Naturschutz) gesperrten Wegen, keine Fahrten abseits der Wege
- aktiver Beitrag zum Natur- und Klimaschutz, um langfristig betrachtet unsere Lebensgrundlage zu erhalten.

### **Maßnahmenvorschläge**

Abschließend werden einige Lösungsansätze vorgestellt, die zur Umsetzung der ADFC-Position zum Thema Naturschutz beitragen können. Die Beispiele sind den wesentlichen Handlungsfeldern „Kooperation“ und „Kommunikation“ zuzuordnen. Eine nachhaltige Erholungsnutzung von Naturräumen durch Radfahrende könnte mit dem Zusammenspiel von Forschung, Naturschutz, Management und politischen Lösungen gelingen.

Quelle: Herausgeber: ADFC BV, Berlin, 2024

## **Deutsche empfinden Aufteilung des Verkehrsraums als ungerecht**

Zweiradfahrende und Zufußgehende sind in Deutschland im Verkehr benachteiligt und einem hohen Risiko ausgesetzt. Dies ist das Ergebnis einer repräsentativen Tüv-Studie.

Mit einem Anteil von 58 Prozent hält eine deutliche Mehrheit der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger die Aufteilung des Verkehrsraumes in Deutschland für ungerecht. Mit Verkehrsraum wird der Platz bezeichnet, der für die verschiedenen Mobilitätsformen vom Auto über Fahrräder und E-Scooter bis zum Fußverkehr zur Verfügung steht. Jede dritte befragte Person (33 Prozent) hält die Verteilung für gerecht und neun Prozent sind unentschieden. Das ist ein Ergebnis der repräsentativen „Tüv Mobility Studie 2024“, für die Ipsos im Auftrag des Tüv-Verbands 2.500 Personen ab 16 Jahren befragt hat. Benachteiligt sind aus Sicht der Befragten vor allem Radfahrende (51 Prozent) und Zufußgehende (41 Prozent). 17 Prozent halten auch Autofahrer und Autofahrerinnen für benachteiligt, wenn es um die Verkehrsinfrastruktur geht. 16 Prozent geben an, dass keine Gruppe benachteiligt ist.

„Die Neugestaltung des Verkehrsraumes ist die Kernaufgabe für eine nachhaltige und sichere Mobilität“, sagte Michael Fübi, Präsident des Tüv-Verbands, bei Vorstellung der Studienergebnisse. „Mobilität ist vor allem dann gerecht, wenn unterschiedliche Verkehrsteilnehmende gleichermaßen sicher und schnell ans Ziel kommen.“ Im Straßenverkehr gefährdet oder sehr gefährdet sind aus Sicht der Befragten vor allem Radfahrende (88 Prozent) und E-Scooter-Fahrerinnen (87 Prozent). Auch motorisierte Zweiradfahrer (82 Prozent) und Fußgängerinnen (77 Prozent) seien großen Gefahren ausgesetzt. Autofahrer halten 40 Prozent für „eher gefährdet“ und nur sieben Prozent für „sehr gefährdet“. Fübi: „Wir brauchen eine Infrastruktur, die den öffentlichen Personenverkehr und Zweiradverkehr stärkt und die schwächeren Verkehrsteilnehmenden ernst nimmt.“

Quelle SAZ Bike, Kurznachricht vom 05.06.2024

## **Fahrradklima-Test 2024**

Zum elften Mal möchte der ADFC wissen: Wie erleben Menschen das Radfahren bei sich vor Ort? Geht der Daumen hoch oder nach unten? Radfahrende haben mit der Teilnahme am Fahrradklima-Test wieder die Möglichkeit, die Radfahrverhältnisse vor Ort und diesmal auch das Miteinander im Straßenverkehr zu bewerten. Der Fahrradklima-test startet am 01.09.2024 und läuft bis zum 30.11.2024. Mitmachen ist ganz einfach: Umfrage im Netz aufrufen (fkt.adfc.de), E-Mail-Adresse eingeben und über den zugeschickten Link die Umfrage starten. Im Test stehen Aussagen zu unterschiedlichen Aspekten des Radfahrens zur Auswahl und der Teilnehmer entscheidet, welche Aussage am ehesten auf seinen Wohnort zutrifft. Die Beantwortung der Fragen dauert ca. 10 Minuten. Je mehr Menschen teilnehmen, desto aussagekräftiger sind die Ergebnisse. Der ADFC freut sich über alle, die die Werbetrommel zur Teilnahme rühren.

Quelle: ADFC Radwelt Nr. 3/2024, S. 10

## **Unfälle mit Fahrrädern ohne und mit Motor – Statistik differenziert betrachtet**

Laut der jüngsten Auswertung des Statistischen Bundesamtes (Destatis) hat die Zahl der Pedelec-Unfälle mit Personenschaden gegenüber 2014 erheblich zugenommen: Im Jahr 2014 gab es 2223 solche Unfälle, 2023 waren es 23658 Unfälle. Wenn auch diese Feststellung zunächst erschreckend wirkt, so ist bei genauerer Betrachtung auch die deutlich gestiegene Nutzung einzubeziehen. Eine Studie des ZIV ergab, dass sich die durchschnittliche Fahrrad-km-Leistung je Bürger und Jahr von 290 km in 2007 bis zum Jahr 2020 nahezu verdoppelt hat. Berücksichtigt man noch die gestiegene Zahl von Radfahrenden und betrachtet die Zahl der tödlichen Unfälle, so ergibt sich folgendes Bild: 2007: alle 46,4 Millionen gefahrenen Rad-Kilometern ein tödlicher Unfall, 2020: knapp alle 98 Millionen Km ein tödlicher Unfall. Das wäre eine bemerkenswerte Verbesserung der Situation.

Enden Unfälle mit Pedelecs häufiger tödlich als mit nicht motorisierten Fahrrädern? Im Jahr 2023 kamen 256 Menschen auf nicht motorisierten Rädern ums Leben und 188 Menschen auf Pedelecs. Die Summe von 444 Todesfällen liegt im langjährigen Schwankungsbereich von 462 Menschen in 2009 und 354 in 2013. Destatis setzt die aktuellen Todesfälle nicht in Relation zur höheren Fahrleistung mit Pedelecs oder zu den absoluten Beständen an motorisierten und nicht motorisierten Fahrrädern sondern zur Zahl der registrierten Fahrradunfälle. Bezogen auf 1000 Pedelecunfälle im Jahr 2023 starben 7,9 Fahrer und Fahrerinnen, bei unmotorisierten Rädern sind es nur 3,6 Menschen. Pedelec-Unfälle mit Personenschaden enden damit häufiger tödlich. Allerdings ist die Zahl der Todesfälle je 1000 Pedelec-Personenschaden-Unfälle deutlich zurückgegangen; 2014 waren es noch 17,4 Getötete. Die höhere Todesrate bei Pedelecs ist auch auf das Alter der Verunglückten zurückzuführen: Menschen, die auf einem Pedelec verletzt oder getötet wurden, waren im Durchschnitt 53

Jahre alt und damit älter als auf einem nichtmotorisierten Fahrrad Verunglückte mit durchschnittlich 42 Jahren. Bei älteren Menschen ist die Wahrscheinlichkeit höher, sich bei einem Sturz schwer oder tödlich zu verletzen als bei jüngeren.

Auch in einer vor 2 Jahren veröffentlichten Studie der Unfallforscher der Versicherer wurde das Alter der Radfahrenden mit einbezogen. Dabei ergab sich für die mittlere Gruppe der 35 bis 74-Jährigen kein erhöhtes fahrleistungsbezogenes Risiko. Für jüngere (18 bis 24 Jahre alt) und für ältere Radfahrer (ab 75 Jahren) ergab die Studie allerdings ein erhöhtes fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko mit Pedelecs. Die Altersabhängigkeit zeigt sich auch in der von Destatis veröffentlichten Darstellung:



In der Studie der Unfallforscher der Versicherer wurde auch auf die Fahrleistung Bezug genommen und unterstellt, dass man mit Pedelecs im Durchschnitt 1,8 Mal längere Strecken zurücklegt. Die Studie kam zu dem Schluss, dass Pedelecs nicht gefährlicher sind als normale Fahrräder.

Die Relation zur Fahrleistung und zum Alter der Fahrenden ist bei Betrachtung der Unfallzahlen unbedingt zu berücksichtigen. „Die Darstellung des Fahrrades als eine gefährliche Art der Fortbewegung ist mindestens irreführend. Gleichzeitig kann sich niemand mit jährlich über 400 getöteten Fahrrad-fahrenden abfinden“ und „Die Infrastruktur bleibt der Schlüssel für den langfristigen Erfolg des Fahrrades“ schreibt VELOPLAN.

Quellen: VELOPLAN 03/24, Beitrag von D. Hrkac „Wie gefährlich ist das E-Bike-Fahren?“, S. 16 ff und Destatis, Pressemitteilung Nr. N014 vom 27.03.2024

Siehe dazu auch die Meldung vom 12.07.2024 unter Kurznachrichten aus „RADar Medienlage“ am Ende dieses Newsletters

## Neue Daten zeigen Trends und Herausforderungen der E-Bike-Nutzung in Deutschland

Ein neuer Bericht der IoT Venture GmbH beleuchtet die steigende Nutzung von E-Bikes in Deutschland und zeigt beeindruckende Zahlen auf. Der Bericht liefert Einblicke in die gefahrenen Strecken, CO<sub>2</sub>-Einsparungen und die Herausforderungen durch Diebstahl.

Die E-Bike-Nutzung in Deutschland erlebt einen anhaltenden Aufschwung. Im dritten Quartal 2024 wurden laut einem aktuellen Bericht der [IoT Venture GmbH](#) erneut beeindruckende

Zahlen verzeichnet. Demnach haben die aktivsten Radfahrer insgesamt etwa 2,3 Millionen Kilometer zurückgelegt, was einer Steigerung von rund 33 Prozent gegenüber dem zweiten Quartal entspricht. Das gleicht ungefähr 57 Erdumrundungen. Besonders der 22. September stach als Spitzentag heraus, an dem in Deutschland insgesamt über 201.000 Kilometer mit E-Bikes zurückgelegt wurden.

### **Daten und Fakten**

Interessanterweise sind die durchschnittlichen Fahrtstrecken unter der Woche kürzer als am Wochenende. Während werktags die Hälfte der Fahrten kürzer als 3,81 Kilometer ist, liegt die Durchschnittsstrecke am Wochenende bei 4,3 Kilometern. Auch der Kalorienverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Einsparungen spielen eine wichtige Rolle: Pro Fahrt werden durchschnittlich 78,5 Kilokalorien verbraucht und etwa 399 Gramm CO<sub>2</sub> eingespart. In den letzten drei Monaten summierten sich die CO<sub>2</sub>-Einsparungen durch E-Bike-Nutzung auf beeindruckende 2.760 Tonnen – das entspricht dem Ausstoß eines großen Kreuzfahrtschiffes auf der Strecke von Barcelona nach Oslo.

Besonders beliebt sind die Wochentage Dienstag und Donnerstag für E-Bike-Fahrten, während Städte wie Berlin, Frankfurt und Hamburg die Spitzenreiter in Bezug auf die Anzahl der Fahrten sind. Eine Heatmap aus Frankfurt zeigt, welche Strecken von den Fahrern am häufigsten genutzt wurden, wobei das Messegelände anlässlich der Eurobike ein besonderes Highlight darstellte.

Neben den positiven Aspekten der E-Bike-Nutzung gibt es auch Herausforderungen. So bleibt die Zahl der gemeldeten E-Bike-Diebstähle weiterhin konstant hoch, besonders in Großstädten. Rund 80 Prozent aller Diebstahlmeldungen kommen aus größeren Städten, während auf dem Land deutlich weniger Fälle verzeichnet werden.

Die Daten des Berichts basieren auf der Auswertung von über 100.000 GPS-Trackern und geben einen umfassenden Einblick in die aktuellen Trends und Herausforderungen der E-Bike-Nutzung in Deutschland. Angesichts dieser Entwicklung wird erwartet, dass E-Bikes weiterhin eine zentrale Rolle in der urbanen Mobilität spielen werden.

Quelle: SAZ Bike online, 09.10.2024, Auswertung Data Report on IoT Venture

### **CO<sub>2</sub>-Abdruck und Recycling beim Fahrrad**

„Gleich vorweg: Der CO<sub>2</sub>-„Reifenabdruck des Fahrradfahrens ist so gut wie bei keinem anderen Verkehrsmittel – je nach Berechnung arbeitet man mit etwa 30 Gramm CO<sub>2</sub> je Fahrradkilometer. Beim Auto sind es etwa um 100 Gramm pro Kilometer mehr.“ (VELOPLAN 2024)  
Diese Aussage ist auf den Betrieb bezogen, für die Herstellung eines Alu-Bikes hat die TU Berlin einen Fußabdruck von ca. 200 kg CO<sub>2</sub> berechnet, beim Auto wird mit 10 Tonnen CO<sub>2</sub> gerechnet. Aus Umweltsicht ist es aber auch wichtig, die Umwelteigenschaften sowie die Recyclingfähigkeiten der einzelnen Radkomponenten zu betrachten.

#### **Reifen**

Neben den ca. 100<sup>000</sup> Tonnen Reifen- und Bremsabrieb pro Jahr durch Kfz steuert auch der Reifenabrieb vom Fahrrad einen kleinen Teil zu dieser Umweltbelastung bei. Die Bemühungen um mehr Umweltverträglichkeit hat Continental dazu gebracht, einen Reifen aus Löwenzahn-Kautschuk zu entwickeln. Schwalbe bietet den Marathon-Reifen auch in einer „Green“-Version an, der aus fair angebautem Kautschuk und zu 80 Prozent aus recycelten und erneuerbaren Rohstoffen besteht. Allerdings spielen diese neuen Reifen noch keine große Rolle am Markt, im Gegensatz zu den Schläuchen, bei denen Recycling schon länger üblich ist.

#### **Rahmen**

Das früher meist verwendete Material Stahl ist nur bedingt recyclingfähig. Es handelt sich meist um Legierungen, die beim Einschmelzen kaum zu trennen sind. Der entstandene Stahl

ist von minderer Qualität und kann nicht wieder zur Herstellung von Radrahmen verwendet werden.

Heute werden Rahmen überwiegend aus Aluminium hergestellt. Aluminium braucht zwar viel Energie zur Erstgewinnung, kann aber leicht und ohne Qualitätsverlust recycelt und wieder verwendet werden.

Kohlefaser-Carbon-Verbundwerkstoff. Leicht und verwindungssteif, aber nur zu entsorgen bzw. nicht mit gleichem Qualitätsanspruch wieder zu verwenden. Einige Spezialunternehmen können mittlerweile beschädigte Carbonrahmen durch Laminieren der Schadstelle reparieren.

### **E-Bike-Akkus**

Nach dem Batteriegesetz müssen E-Bike-Akkus seit 2009 nach ihrer Nutzungszeit dem Recycling zugeführt werden. Der Handel ist verpflichtet, die Akkus kostenfrei zurückzunehmen. Die von 155 Herstellern und dem Handel getragene Stiftung „Gemeinsames Rücknahmesystem Batterien“ (GRS) kümmert sich um die Abholung und Weiterverwertung. Akkus enthalten wertvolle Rohstoffe, die für die Verwendung in neuen Batterien wieder genutzt werden können. Für die Reparatur von defekten Akkus besteht das Problem, dass die einzelnen Zellen eines Akkus unterschiedlich altern und es noch kein zuverlässiges Ausleseverfahren gibt.

Insgesamt nimmt das Recycling von Alt-Fahrrädern immer mehr zu. Zahlreiche Initiativen kümmern sich um die Reparatur bzw. um den Neuaufbau von Fahrrädern aus Altteilen.

Quelle: VELOPLAN 03/24, Beitrag „Das neue RE-Cycle“ von G. Bleicher, S. 44 ff

## **Radverkehr in Hessen**

### **KI-Assistenzsysteme auch fürs Radfahren**

Immer weniger Verkehrstote – das ist auch ein Verdienst von Künstlicher Intelligenz (KI), die seit Jahren massiv in Autos eingesetzt wird, etwa bei Notbrems-Assistenten. Ein Forschungsverbund der Universität Kassel will KI nun auch nutzen, um Radverkehr sicherer zu machen. Die hessische Landesregierung fördert das Vorhaben mit rund 4,8 Mio. Euro.

Das Projekt „DyNaMo: Sichere und Nachhaltige Mobilität in der Stadt von morgen“ setzt auf mehreren Ebenen an: Zum einen werden mit Hilfe KI-basierter Analysen Infrastrukturmaßnahmen – etwa Verkehrsberuhigungen auf bestimmten Straßen – angestoßen sowie Schulungen für Radfahrer aufgesetzt. Zum anderen soll das Verhalten von Radfahrern besser in den KI-Systemen von Autos abgebildet und damit Zusammenstöße verhindert werden. Und schließlich will die Forschungsgruppe auch für Radfahrer KI-basierte Assistenzsysteme entwickeln, analog zu den Systemen in Kraftfahrzeugen.

„Bisher fehlen einerseits in den Fahrzeug-Systemen die KI-Grundlagen, um detailliert das Fahrverhalten von Radfahrern zu erkennen, etwa wenn er oder sie vor dem Abbiegen den Arm hebt“, erläutert Prof. Dr.-Ing. Klaus David, Informatiker an der Universität Kassel und Sprecher des Konsortiums. „Auf der Seite der Radfahrer wird KI zur detaillierten Erkennung des Fahrverhaltens noch gar nicht eingesetzt, obwohl viele von ihnen sogenannte Wearables, also z.B. Smartwatches, oder ihr Smartphone dabei haben. Damit sind eigentlich genügend Sensoren vorhanden, um das Verhalten des Radfahrers zu erfassen. Hier sind die nötigen KI-Algorithmen zur Erkennung von Verhaltensfehlern noch nicht entwickelt und erforscht.“

Ziel ist es, die Zahl von Verkehrstoten im Radverkehr zu verringern und das Radfahren dadurch zugleich auch attraktiver zu machen. Derzeit stellen Verkehrsunfälle, insbesondere mit Beteiligung von Autos, für Kinder und junge Erwachsene bis 29 Jahre weltweit die Todesursache Nummer 1 dar.

Das Projekt verbindet Perspektiven der Informatik, der Rechtswissenschaft, der Verkehrswissenschaft und der Verkehrspsychologie. Beteiligt sind Prof. Dr.-Ing. Klaus David, Prof. Dr. Bernhard Sick, Prof. Dr. Gerrit Hornung, Prof. Dr. Angela Francke und Prof. Dr.-Ing Carsten Sommer. Assoziierter Partner ist die Hessische Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit, vertreten durch Polizeihauptkommissar Jens Peters.

Prof. Dr. Michael Wachendorf, Vizepräsident Forschung der Universität Kassel, freute sich über diesen Erfolg und gratulierte im Namen der Hochschulleitung.

Quelle: Universität Kassel, Pressemitteilung vom 28.06.2024

## **Handlungsleitfaden Radfahren und Teilhaben Das Fahrrad als zuverlässiger Alltagsbegleiter für Menschen mit geringem Einkommen**

Im Rahmen des Forschungsprojekts [Social2Mobility II](#), unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer, haben Wissenschaftler der Universität Kassel in Zusammenarbeit mit verschiedenen Projektpartnern einen umfassenden Handlungsleitfaden erstellt. In dem Projekt haben die Forschenden die beschriebenen Maßnahmen zunächst umgesetzt, erprobt und evaluiert. Dabei wiesen laut des Projektteams sechs konkrete Maßnahmen ein besonders hohes Potenzial auf, um die Fahrradmobilität insbesondere von armutsgefährdeten Personen zu fördern. Diese sind in dem Handlungsleitfaden mit Hinweisen und Tipps zur Umsetzung detailliert dargestellt:

1. Kostenloser Verleih von Fahrrädern und Zubehör
2. Gemeinsame Ausflüge mit dem Fahrrad
3. Fahrradaktionstage/-nachmittage
4. Mobile Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt
5. Radlernkurse für Menschen ohne Radfahrfähigkeiten und Vermittlung von Fahrrädern im Nachgang
6. Fahrradmärkte für Menschen mit geringem Einkommen

„Wer Fahrrad fährt, stärkt nicht nur seine Gesundheit, sondern trägt auch aktiv zur Verkehrswende in Deutschland bei“, erklärt Projektmitarbeiterin Franziska Henkel. Besonders armutsgefährdete Menschen nutzen das Fahrrad noch vergleichsweise wenig, obwohl es ein kostengünstiges Verkehrsmittel darstellt. Ziel des Leitfadens ist es, das Fahrrad zu einem festen Bestandteil des Alltags für Menschen mit geringem Einkommen zu machen und ihre soziale Teilhabe zu verbessern. Das Fahrrad soll zu einem zuverlässigen Alltagsbegleiter für werden.

Quellen: Universität Kassel, Bibliothek, Download Originalbeitrag und SAZ Bike, Beitrag vom 28.08.2024

## **Öffentliches Fest zum neuen Bauabschnitt Langen Mitte der Radschnellverbindung Frankfurt–Darmstadt**

Am Sonntag, 29. September, wurde beim Event „Radschnellweg live“ der nächste Bauabschnitt der Radschnellverbindung Frankfurt–Darmstadt vorgestellt. Direkt am Bahnhof in Langen wurde ein buntes und informatives Programm geboten.

Mit der neuen 900 Meter langen Teilstrecke von der Walter-Rietig-Straße bis zum Bahnhof Langen wird derzeit ein weiteres Teilstück der Radschnellverbindung zwischen Darmstadt-Wixhausen und Langen gebaut und für Radfahrende bis November freigegeben.

„Neben der regionalen Bedeutung freuen wir uns in Langen auch sehr über eine weitere Verbesserung des lokalen Radwegenetzes, die die bereits vorhandene Infrastruktur noch einmal deutlich aufwertet“, sagt Bürgermeister Prof. Dr. Jan Werner zur bevorstehenden Eröffnung zusammen mit Manfred Ockel, Bürgermeister der Stadt Kelsterbach und Geschäftsführer Regionalpark Südwest gGmbH.

Auch für das Land Hessen besitzt das Projekt große Priorität. Verkehrsminister Kaweh Mansoori betonte hierzu heute in Wiesbaden: „Mit der Fertigstellung des neuen Abschnitts in Langen wächst der Radschnellweg Frankfurt–Darmstadt weiter. Die kontinuierliche Umsetzung des Großprojekts ist vorbildlich für ganz Hessen. Ich danke dem Regionalpark Südwest, der Stadt Langen und allen Beteiligten für ihr geleistetes Engagement.“

Nach Abschluss der gesamten Baumaßnahmen wird die Strecke von Frankfurt bis Darmstadt über 30 Kilometer führen.

Quelle: AGNH/HMWVW, PM vom 11.09.2024

### **Radschnellweg Kassel–Vellmar: Baubeginn in Vellmar**

Im nordhessischen Vellmar haben die Bauarbeiten für den ersten Teilabschnitt des Radschnellwegs Kassel-Vellmar begonnen.

Der Bauabschnitt beginnt am Festplatz und verläuft durch den städtischen Ahnepark. Hier teilten sich bislang Fuß- und Radverkehr den gemeinsamen Weg. Künftig wird neben dem drei Meter breiten Radweg ein eigener Fußweg verlaufen. Zusätzlich wird die gesamte Strecke beleuchtet. Gute Witterung vorausgesetzt, ist mit einer Fertigstellung bis zum Jahresende zu rechnen. Die Kosten der Maßnahme belaufen sich auf ca. 1,1 Mio. Euro, das Land Hessen fördert das Projekt mit bis zu 90 % der förderfähigen Kosten.

Insgesamt ist die Umsetzung der gesamten Strecke in mehreren Bauabschnitten von Vellmar bis zur Uni Kassel geplant. Auch in Kassel haben die Vorarbeiten bereits begonnen. Dort startet voraussichtlich im kommenden Jahr der Komplettumbau der Gottschalkstraße zu einer attraktiven Fahrradstraße.

Quelle: AGNH/HMWVW, PM vom 19.09.2024

## Endlich: Neue Brücke in Frankenberg nach Monaten freigegeben



Die Ederdorfbrücke in Frankenberg ist für Radfahrer und Fußgänger offen. © Paulus, Jörg

„Die Beschichtung ist fertiggestellt, die Brücke ist für den Fußgänger- und Radverkehr freigegeben“, bestätigte Pressesprecher Florian Held. Die Brücke über die Eder verbindet das Wohngebiet Ederdorf mit der Innenstadt.

Im Mai 2024 hatte die Stadt Frankenberg den Deutschen Fahrradpreis gewonnen. Ihr Projekt „Smart, vernetzt und grün – integrierte Radverkehrsplanung in Frankenberg“ erhielt in Köln den Preis in der Kategorie Infrastruktur. Das Projekt zeichnet sich durch die schnelle Vernetzung von Quartieren aus und wird für seine Innovationen im Bereich ökologischer, nachhaltiger und wartungsarmer Infrastruktur gewürdigt. Wesentlicher Teil des Radverkehrskonzeptes ist die Ederdorfbrücke mit den neuen Radwegen.

Jetzt ist dieses Projekt als eines der Top-5-Projekte für den österreichischen VCÖ-Mobilitätspreis nominiert, wie die Stadtverwaltung mitteilte. Der Preis wird in Österreich für insgesamt 13 Kategorien verliehen. Frankenberg ist nominiert in der Kategorie „Internationale Vorbildprojekte“. Ein Publikums-Voting entscheidet über das Gewinnerprojekt.

„Die Nominierung ist eine Ehre und verdeutlicht die innovative Kraft des Frankenger Projekts auch im internationalen Rahmen“, sagt Bürgermeisterin Barbara Eckes. Jetzt zähle jede Stimme beim Online-Voting. „Stimmen Sie für Frankenberg mit ab“, ruft Eckes die heimische Bevölkerung zur Stimmabgabe auf und verspricht sich auf diesem Weg auch internationale Aufmerksamkeit für die Stadt.

Quelle: HNA online vom 17.07.2024 und Website der Stadt Frankenberg

## **Radverkehr im Landkreis Hersfeld-Rotenburg**

### **Haunetal-Radweg: Landkreis nur für Radwegfortführung an B27**

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg zeigt sich über Alternativvorschläge zu der Fortentwicklung des Radwegekonzeptes überrascht, die als seine Vorstellungen ausgegeben werden. So gibt es landkreisseitig keinerlei Planungen, den bestehenden Haunetalradweg weiterhin über die Kreuzung Bundesstraße 27/Landesstraße 3431 auf die andere Straßenseite zu führen.

Der Landkreis hält – im Gegenteil – nach wie vor die Fortführung des Radweges aus Richtung Burghaun parallel zur Bundesstraße, um nach Neukirchen (Berliner Straße) zu gelangen, für den einzig richtigen Weg. Nur so kann gewährleistet werden, dass Radfahrende einen überregionalen Radweg (Haunetal-Radweg) nicht über eine dreispurige Bundesstraße queren müssen. Offenkundig gibt es aber Vorschläge eines beauftragten Planungsbüros, das auch andere Optionen vorsieht. Diese sollen in einem Bürgerforum besprochen werden können.

Für den Haunetalradweg bleibt der Landkreis Hersfeld-Rotenburg mit Landrat Torsten Warnecke bei dem Vorschlag, den Radweg parallel zur Bundesstraße weiterzuführen. „Insofern mag es zwar einen Vorschlag eines Planungsbüros geben, das ist aber nicht der Vorschlag des Landkreises und wohl auch nicht der der Gemeinde Haunetal“, so Landrat Warnecke abschließend.

Quelle: Pressemitteilung des Landkreises vom 30.08.2024

### **Asphalt statt Schotterpiste**

#### **Neu ausgebauter Radwegeabschnitt bei Friedewald wurde offiziell eröffnet**

Friedewald – Das Sprichwort „Was lange währt, wird endlich gut“ scheint auch auf den Radwege-Ausbau zwischen Friedewald und Lautenhausen zutreffen: Zur offiziellen Eröffnung am Donnerstagmittag erinnerte Ideengeber Erich Hübener daran, dass er erstmals im Jahr 1980 angeregt habe, den rund 680 Meter langen, bislang nur geschotterten Feldwege-Abschnitt entlang der B62 mit einer festen Decke zu versehen und so für mehr Sicherheit und Komfort für Radler zu sorgen.

Nach 44 Jahren und unter dem inzwischen fünften Bürgermeister der Dreienberggemeinde sei es nun endlich gelungen, das Vorhaben in die Tat umzusetzen.

Umso reibungsloser habe sich nach dieser langen Vorgeschichte dann allerdings die Bau-phase selbst gestaltet, richtete Bürgermeister Julian Kempka (SPD) ein Lob an Oberbauleiter Matthias Doll von der Erfurter Baufirma Strassing. Dessen Team hat in den vergangenen Wochen zwischen der B 62-Unterführung bei Lautenhausen und dem Strommast in der Verlängerung des Irrlichterweges aus Richtung des Kernorts nicht nur jeweils 3200 Quadratmeter Frostschutzschicht und Asphaltdecke aufgebracht sowie etwa 1300 Meter Bankette modelliert. Auch auf den bereits asphaltierten Abschnitten des kombinierten Rad- und Wirtschaftswegs wurden Schadstellen ausgebessert und Schlaglöcher geschlossen.

Die Gesamtkosten des Ausbaus liegen bei rund 250 000 Euro und werden komplett vom Bund getragen. Mitte Juli hatte der Ausbau begonnen, Ende vergangener Woche waren die letzten Restarbeiten abgeschlossen worden. Seither wird die Verbindung entlang der B 62, über die unter anderem der Hessische Radfernweg R 7 von der Lahn zur Werra sowie die Kuppenrhön-Radtour führen, wieder rege genutzt.

An der offiziellen Eröffnung am Donnerstag mit dem symbolischen Durchschneiden eines Absperrbandes nahmen neben Madeleine Siebert, Fachdezernentin für die Planung von Radwegen in Osthessen bei der Straßenbauverwaltung Hessen Mobil, Vertretern der Ge-

meinderegremien und -verwaltung sowie Firmenvertretern auch mehrere Radfahrer aus der Dreienberggemeinde teil, die fürs Foto sogleich eine Probefahrt auf dem ausgebauten Wegabschnitt unternahmen.

Quelle: Hersfelder Zeitung / Lokales, 07.09.2024

## **Landkreis Hersfeld-Rotenburg: Bürgerinnen und Bürger gestalten das Radverkehrskonzept mit: Start der zweiten Beteiligungsrunde**

Nach einer erfolgreichen ersten Online-Beteiligung geht die Bürgerbeteiligung in die nächste Phase. Jetzt sind die Bürgerinnen und Bürger gefragt, bei der Bewertung der geplanten Maßnahmen mitzuwirken. Das Ziel: Prioritäten setzen, die auf dem Feedback der Bevölkerung basieren.

Seit der ersten Beteiligungsrunde im November 2023, in der über 1000 Hinweise eingegangen sind, hat sich einiges getan. „Das Planungsbüro hat alle Rückmeldungen gründlich geprüft, umfangreiche Befahrungen durchgeführt und sich eng mit allen Städten und Gemeinden im Kreis abgestimmt. In den vergangenen Monaten ist daraus ein etwa 1.000 km umfassendes Netz für den Alltagsradverkehr im Landkreis entwickelt worden“, erklärt Jörg Peters, Tourismusbeauftragter des Landkreises und ergänzt: „Wo das Netz Schwächen aufweist, gibt es nun konkrete Vorschläge für Verbesserungen.“ Am 24. September um 19:00 Uhr fand ein Livestream statt, in dem das Planungsbüro die nächsten Schritte vorstellte und Fragen beantwortete.

### **Mithilfe der Bürgerinnen und Bürger ist gefragt**

Bürgerinnen und Bürger können den aktuellen Entwurf des Radverkehrskonzepts online einsehen ([www.radverkehr-hef-rof.de](http://www.radverkehr-hef-rof.de)), sich über die geplanten Maßnahmen informieren und ihre Kommentare abgeben. Diese fließen in die weitere Planung und Priorisierung ein. Die Beteiligungsplattform ist noch bis zum 21. Oktober erreichbar. Das fertige Radverkehrskonzept soll Anfang 2025 vorliegen.

Quelle: Landkreis Hersfeld-Rotenburg, online Veröffentlichung vom 18.09.2024  
Pressesprecherin Jasmin Krenz, 06621-879100 [presse@hef-rof.de](mailto:presse@hef-rof.de)

## **Radeln auf hellem Asphalt Haunetalradweg zwischen Oberhaun und Odensachsen offen**

Hermannspegel – Sechs Monate haben die Ausbau- und Sanierungsarbeiten an dem Teilstück des Haunetalradwegs R12 zwischen Odensachsen und Oberhaun gedauert.

Am Tag der Deutschen Einheit wurde der Haunetalradweg wieder freigegeben. Die feierliche Eröffnung wurde vor dem Backhaus in Hermannspegel begangen.

In Anwesenheit des Landrats Torsten Warnecke und der Landtagsabgeordneten Tanja Hartdegen bedankten sich die Bürgermeister der Gemeinden Haunetal, Timo Lübeck, und Hauneck, Stephan Bolender, für die gute und reibungslose Umsetzung des Projektes beim Ingenieurbüro Falkenhahn aus Fulda sowie den Mitarbeitern des bauausführenden Unternehmens Räuber aus Bad Hersfeld.

Tatkräftig unterstützt worden war dieses Projekt auch durch die Beschäftigten der Bauämter der beiden Gemeinden Hauneck und Haunetal.

Der Radweg wurde mit Blick auf den Naturschutz auf einer Breite von drei Metern mit hellem Asphalt versehen, weil dadurch die Aufheizung des Belags in den Sommermonaten reduziert

wird. Unter Beachtung der Überschwemmungsproblematik in diesem Gebiet wurde auch unter Abstimmung mit der Deutschen Bundesbahn die Fahrstraße höhengleich verlegt.

Die Gesamtinvestitionen für den Ausbau beliefen sich auf 750 000 Euro, wovon das Land Hessen über die Verkehrsinfrastrukturförderung 75 Prozent der Kosten übernommen hatte.

Landrat Torsten Warnecke freute sich über den Abschluss der Arbeiten und unterstrich in seiner Eröffnungsansprache die Bedeutung des Haunetalradwegs für die Region, nicht nur als wichtige Verkehrsverbindung, sondern auch als beliebtes Freizeitangebot für die Bürgerinnen und Bürger.

Nach dem feierlichen Durchtrennen des rot-weißen Flatterbandes durften endlich die Radfahrer wieder die Strecke unter die Reifen nehmen. Zum Abschluss der Veranstaltung trafen sich die zahlreichen Besucher und Gäste vor dem Backhaus in Hermannspegel, wo fleißige Helfer bereits einige Spezialitäten zum Verzehr vorbereitet hatten. So konnten sich die Gäste bei kühlem Herbstwetter an dem warmen Zwiebel- und Kartoffelploatz aus dem Holzbackofen laben.

Quelle: Hersfelder Zeitung / Lokales, 05.10.2024

## **Radverkehr im Schwalm-Eder-Kreis**

### **Rund 278.000 Euro für Planung und Ausbau eines Radweges in Holzhausen**

Mit rund 278.000 Euro unterstützt das Land Hessen die Gemeinde Edermünde bei der Planung und dem Ausbau des Fuß- und Radweges entlang der ehemaligen Kreisstraße K 92 im Ortsteil Holzhausen. Dies teilte Wirtschafts- und Verkehrsminister Kaweh Mansoori in Wiesbaden mit. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf rund 397.000 Euro.

Der neue Radweg schafft eine neue sichere Verbindung zwischen Edermünde-Holzhausen und Baunatal Hertingshausen und schließt somit die derzeitige Lücke für Radfahrende. Durch den 280 Meter langen und 2,5 Meter breiten Ausbau soll der Alltagsverkehr zwischen den beiden Ortsteilen gestärkt und sicherer gemacht werden. Ziele des täglichen Bedarfs können dadurch bequem mit dem Rad erreicht werden. Die auf dem Streckenabschnitt vorhandene Brücke über den Hertingshausener Bach soll im Rahmen dieses Vorhabens ebenfalls erneuert werden. Die Verbindung ist Teil des Radverkehrskonzepts der Gemeinde Edermünde.

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

Die Bauarbeiten sollen voraussichtlich im Herbst 2024 beginnen und im Frühjahr 2025 abgeschlossen sein.

Quelle: AGNH/HMWVW, PM vom 20.06.2024

### **Landesstraße wird saniert und Radweg gebaut**

Mit der Sanierung der Landesstraße zwischen Neuental-Bischhausen und Bad Zwesten-Niederurff wird auch der Radweg zwischen den beiden Gemeinden gebaut. Entlang der Straße ist ein Radweg geplant, dessen Bau voraussichtlich noch in diesem Jahr beginnen soll.

Die Straße selbst soll im kommenden Jahr grundlegend erneuert werden, wie aus den aktuellen Planungen hervorgeht, berichtet Leonie Röntgen von Hessen Mobil auf Anfrage. Da die Arbeiten zunächst nur den Radweg betreffen, bleibt die Straße uneingeschränkt befahrbar.

Quelle: nh24.de vom 06.06.2024

## Kurzmeldungen übernommen aus „RADar Medienlage“

Dieser Newsletter ist ein Angebot des Mobilitätsforums Bund im Bundesamt für Logistik und Mobilität. Leider wurde er Ende September 2024 eingestellt.

Zahlreiche Medien greifen die Studienergebnisse der Fraunhofer Studie „**Fahrradland-Plus-Modell 2035**“ auf. Dem [ZDF](#) zufolge ist das Potenzial „riesig“. Der Verkehrssektor habe die Klimaziele im vergangenen Jahr „krachend verfehlt“. Der [WDR](#) verweist auf Städte wie Münster oder Wettringen, die zeigten, dass eine Verkehrswende möglich sei. Laut dem [Manager Magazin](#) wird der mögliche Beitrag des Radverkehrs zum Klimaschutz „völlig unterschätzt“.

Medienlage vom 29.05.2024

Die Einigung im Vermittlungsausschuss von Bundesrat und Bundestag zur **Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)** stößt auf positive Reaktionen aus Politik und Verbänden.

„Endlich ein positives Signal seitens der Länder zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes“, wird Bundesminister Volker Wissing in einer Mitteilung des [Bundesministeriums für Digitales und Verkehr](#) (BMDV) zitiert. „Wir haben nun eine Einigung, die den Interessen der Länder und des Bundes gerecht wird.“ Die Gesetzesänderung vermeide Bürokratie und erweitere „die Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen, ohne die Interessen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu vernachlässigen“, so der Minister.

Der [NDR](#) erläutert die bisherigen Bemühungen um die Reform des StVG und lässt Jan Arning zu Wort kommen, Hauptgeschäftsführer des Niedersächsischen Städtetags, der mit dem Kompromiss nur eingeschränkt zufrieden sei. Arning vermisse das Ziel der präventiven Verkehrssicherheit, da Kommunen weiterhin Gefährdungslagen nachweisen müssten.

Aus Sicht des [VCD](#) muss die StVG-Einigung „Auftakt zu weiteren Reformschritten sein“. Die Einigung sei „ein erster Schritt“. Wichtig sei aber, „dass ....auch die Reform der Straßenverkehrsordnung schnell folgt“.

Auch der [Deutsche Verkehrssicherheitsrat](#) (DVR) äußert sich positiv zu der Einigung. „Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Vorrang der Sicherheit eindeutig ins Straßenverkehrsgesetz hineingeschrieben wird“, sagte DVR-Präsidenten Manfred Wirsch laut Mitteilung. „Die für uns noch fehlende Klarstellung, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden gilt, werden die Kommunen in der Gestaltung des Verkehrsraums nach dem Präventionsprinzip umzusetzen wissen.“

Der [MDR](#) thematisiert die Herausforderungen für Kommunen beim Anlegen von Tempo-30-Zonen oder Fahrradspuren am Beispiel der Stadt Klötze in Sachsen-Anhalt. Deren Bürgermeister Alexander Kleine sehe in der Gesetzesänderung eine überfällige Entwicklung. Laut Verkehrsforscherin Juliane Haus ist noch unklar, wie rechtssicher die neuen Spielräume genutzt werden können.

Die [taz](#) titelt „Auto verliert Vorfahrt“. Nach Angaben der Zeitung ist „in vielen Kommunen [...] die Freude nach den langen Monaten des Stillstands groß“.

„Die Verkehrswende nimmt Fahrt auf, ganz langsam“, beobachtet beispielsweise der [WDR](#).

Laut Burkhard Stork, Geschäftsführer des Zweirad-Industrie-Verbands, begrüßt der ZIV die Reform „sehr“.

Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags, zufolge ist es „gut, dass die Novelle endlich kommt“, aber der „ganz große Wurf für mehr Entscheidungsfreiheit der Städte vor Ort“ sei sie „definitiv nicht“.

Aus Sicht der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ bildet die Reform die Grundlage dafür, „dass Städte, Gemeinden und Landkreise künftig mehr Handlungsspielräume erhalten“.

Agora Verkehrswende nennt die Reform eine „wichtige Etappe auf dem Weg zu besserer Mobilität und mehr Lebensqualität“.

Nach Einschätzung des Vereins Changing Cities sind mit der Novelle die „Chancen auf eine nachhaltige, sozial gerechte Verkehrswende [...] immens gestiegen“.

Die Deutsche Umwelthilfe nennt die Entwicklung eine „vertane Chance“ und kündigt ein Rechtsgutachten zur Unterstützung der Kommunen an, um „Rechtssicherheit für ihr Handeln zu schaffen“.

Medienlage vom 13.06.2024, vom 14.06.2024 und vom 17.06.2024

Seit dem 7. Juli sind **Abbiegeassistenten** für neu zugelassene Lkw in der EU verpflichtend. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) weist darauf hin, sich bei der Europäischen Kommission und bei den anderen EU-Mitgliedstaaten „erfolgreich für die Ausrüstungspflicht von Lkw mit Abbiegeassistenzsystemen eingesetzt“ zu haben.

Abbiegeassistenten seien „lebensrettende Sicherheitssysteme“, wird Bundesverkehrsminister Volker Wissing zitiert. „Sie leisten einen ungemein wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit auf unseren Straßen, indem sie vor allem Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern beim Rechtsabbiegen verhindern können.“

Medienlage vom 09.07.2024

Im Fachjournal Sustainability ist eine neue Studie zu den Auswirkungen von stadtweiten **Tempo-30-Limits** in Europa erschienen. Die Ergebnisse aus 40 verschiedenen europäischen Städten zeigen, dass eine Verringerung der Geschwindigkeitsbegrenzungen die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht, indem sie die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls und die Schwere der Unfälle verringert. Der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC stellt in den Vordergrund, dass die Behauptung, Tempo 30 führe zu mehr Verkehrsstaus und höheren Staukosten, ein Mythos sei, für den es keine Beweise gibt.

Medienlage vom 11.07.2024

Jede Woche gibt es im Schnitt vier tote und 58 schwerverletzte Radfahrende auf deutschen Landstraßen. Zu diesem Ergebnis kommt eine wissenschaftliche Studie der **Unfallforschung der Versicherer** (UDV) zu schweren Radunfällen auf Landstraßen. Damit verunglücken knapp 30 Prozent mehr als noch vor zehn Jahren. Zwar folge der Anstieg dem Trend, dass immer mehr Menschen Rad fahren, doch ließen sich viele Unfälle vermeiden, schreibt die UDV. Es seien mehr Radwege und geschützte Übergänge an Kreuzungen notwendig. Mehrere Medien greifen die Untersuchung auf, darunter der MDR und die FAZ.

Medienlage vom 12.07.2024

Der VCD kritisiert den **Bundshaushalt 2025**. Der Verkehrsclub hält es für „fatal“, dass der Verkehr „auf der Straße“ bleibe, „statt auf Schiene und Fahrrad verlagert zu werden“. Das

Plus von 33 Millionen Euro beim Radverkehr müsse man als „homöopathisch“ bewerten, meint die VCD-Bundesvorsitzende Kerstin Haarmann.

Medienlage vom 18.07.2024

Die hessische Landesregierung will laut der dpa an der Förderhöhe beim **Ausbau von Radwegen an Landesstraßen** festhalten. Dies gelte trotz schwieriger werdender Haushaltsrahmenbedingungen, erklärte demnach das Verkehrsministerium in einer Antwort auf eine Landtagsanfrage der Grünen. Im Nachtragshaushalt für 2024 seien keine Kürzungen im Bereich der Radverkehrsinvestitionen vorgesehen. Der Beitrag erscheint zum Beispiel in der Zeit.

Medienlage vom 06.08.2024

Die FDP-Spitze hat ein **Pro-Auto-Programm** verabschiedet. In dem FDP-Papier mit dem Titel „Fahrplan Zukunft – Eine Politik für das Auto“ fordert die Partei unter anderem, dass die Kommunen mehr Autos in die Innenstädte locken, indem sie das Parken kostenlos machen. Gleichzeitig wolle die Partei, dass weniger Fahrradstraßen und Fußgängerzonen eingerichtet werden und wenn, dann nur noch mit direkter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, berichten das ZDF und zahlreiche weitere Medien.

Der Tagesschau zufolge hat der „Pro-Autofahrerplan der FDP für attraktivere Innenstädte“ bei den Grünen „die erwartete scharfe Kritik ausgelöst“. Laut dem Spiegel sorgt der Beschluss „im politischen Berlin für breite Ablehnung“. Nach SPD und Grünen habe „nun auch die Union den liberalen Vorstoß zum kostenfreien Parken“ kritisiert. Nach Angaben des Magazins würden die FDP-Pläne „eine gerade erst in der Ampel mit SPD und Grünen beschlossene Reform des Straßenverkehrsgesetzes für mehr Radwege oder Fußgängerbereiche faktisch wieder zurücknehmen“.

Das neue FDP-Papier wird vielfach kommentiert. Laut Deutschlandfunk Kultur entpuppen sich die Vorschläge „bei genauerem Hinsehen“ als „Luftnummern“. Nach Einschätzung der Wirtschaftswoche ist das Problem der Innenstädte „nicht, dass man nicht hinkommt. Sondern dass man nicht hinwill.“ Der SWR sieht in einer Kolumne einen Zusammenhang zwischen dem „Hohelied aufs Auto“ und bevorstehenden Landtagswahlen. Der Tagesspiegel spricht von einem „Verkehrskonzept wie ein Aprilscherz“. Der VCD nennt das Programm eine „Verkehrspolitik von vorgestern“.

Medienlage vom 13.08.2024

## **Zum Schluss der besondere Lesetipp**

### **Gesellschaft in Bewegung – wie wir unsere Straßen, Städte und unser Leben lebenswerter machen können.**

Von Thalia Verkade und Marco Te Brömmelstroet, Marmota Maps, 1. Auflage in deutscher Sprache, ca. 279 Seiten (farbig). 22,00 Euro, ISBN: 978-3-946719-49-6

Das niederländische Autorenduo geht in seiner bereits 2020 in der Originalversion veröffentlichten Buch der Frage nach, wie Straßen unsere Städte, unser Leben und unsere Gesellschaft prägen und wie sich unsere Bewegungsgewohnheiten historisch entwickelt haben. Sie stellen fest, dass es nicht hilft, bei den Problemen im Handlungsfeld Mobilität und Gesellschaft zu klein zu denken. „Wir brauchen keine Verkehrswende – wir brauchen eine Gesellschaftswende“, so Professor Brömmelstroet. Neben der Analyse liefert das Buch auch Antworten, wie sich alte Denkmuster überdenken und verbessern lassen, um eine menschenrechte und entschleunigte Stadtplanung zu verwirklichen.

Quelle: VELOPLAN 03/24, S. 79