

**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. 22– Ausgabe Oktober 2025

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. ungefähr halbjährlich 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, cutpatel@adfc-hrse.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**:
<https://www.adfc.de> (Bund), <https://hessen.adfc.de> (Land Hessen) und <https://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 erwartet gerne Ihre Rückmeldungen, Verbesserung- und Änderungsvorschläge.

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 240.000 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

- Helsinki erreicht Vision Zero
- ADFC zu steigenden Unfallzahlen mit Radfahrern
- Changing Cities startet Protestaktion für sichere Radinfrastruktur
- Bundesrat bestätigt Straßenverkehrsreform: Mehr Spielraum für Kommunen
- Städte fordern mehr Spielraum für moderne Mobilität
- Neun Erkenntnisse des Nationalen Radverkehrskongresses (NRVK) 2025
- Patrick Schnieder – neuer Bundesminister für Verkehr – im Interview
- ADFC begrüßt geplante Erhöhung der Radwegemittel im Bundeshaushalt 2026
- Leitfaden des BMV eröffnet neue Perspektiven für den Fahrradsektor
- ADFC sieht Rückenwind für Radverkehr – jetzt zählt die Umsetzung des EKMi-Abschlussberichts
- Verkehrsdaten 2025, Autoverkehr fast auf Vor-Corona-Niveau, Radverkehr stagniert
- „Keine gemeinsamen Geh- und Radwege mehr“ – Deutsche Verkehrswacht verabschiedet Positionen für mehr Sicherheit im Fußverkehr
- Verkehrswacht fordert verpflichtende Fahrradtrainings für Jugendliche und Senioren
- Deutschland gegen Dänemark: Wie Fahrradkultur Mobilität beeinflusst
- Neuheit: Stihl stellt Lastenräder vor: Kettensägen mit dem E-Bike transportieren

Radverkehr in Hessen

- ADFC Hessen fordert Aufholjagd beim Radwegebau
- ADFC fordert mehr Polizeikontrollen
- HRFW: Fortsetzung der Kooperation mit dem Land Hessen
- Feierliche Einweihung der Bernhard-Rohloff-Straße in Fulda

Radverkehr im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

- Fahrradklima-Test 2024 für Bad Hersfeld
- Neue Fahrradboxen am Bahnhof Bebra mit ausreichend Platz und Sicherheit
- Erneute Vier-Sterne-Auszeichnung: Fulda-Radweg R1 hält Qualitätsstandards

Radverkehr im Schwalm-Eder-Kreis

- Fahrradklima-Test 2024, Ergebnisse aus Deutschland, Hessen und unserem Kreisverbandsgebiet
- Kreistag beschließt Radverkehrskonzept für den Landkreis
- Kräfte bündeln für Radverkehr im ländlichen Raum
- L 3074 Bischhausen – Niederurff: Sicher und komfortabel unterwegs mit dem Rad
- Neue Radwegeverbindung zwischen Niedergrenzebach und Obergrenzebach: Ein Schritt Richtung nachhaltiger Mobilität
- Land Hessen bezuschusst Planung und Bau von Fahrradabstellanlagen in Treysa und Wiera
- Fortschreibung des Fuß-und Radwegkonzeptes in Schwalmstadt
- B 254 bei Niedervorschütz: Neue Brücke über die Ems
- Stadtradeln 2025: Schwalm-Eder-Kreis ehrt engagierte Radlerinnen und Radler
- Freude auf Rädern für Seniorinnen und Senioren im Schwalm-Eder-Kreis
- Neuer Rad-Rundweg um Borken
- Schwalmradweg, bzw. Hessischer Fernradweg R4 zwischen Schrecksbach (Schwalm-Eder-Kreis) und Alsfeld-Heidelbach (Vogelsbergkreis) komplett asphaltiert

Berichte

Radverkehr in Deutschland und der Welt

Helsinki erreicht Vision Zero

In der finnischen Hauptstadt gab es seit über einem Jahr keine Verkehrstoten. Tempo 30 auf der Hälfte aller Straßen und datenbasierte Verkehrsplanung bringen für 690.000 Menschen mehr Sicherheit im Verkehr.

Seit Juli 2024 ist in Helsinki niemand mehr bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommen. Für die finnische Hauptstadt mit knapp 690.000 Menschen ist das ein historischer Erfolg – erstmals erreicht eine europäische Hauptstadt dieser Größe das Ziel von Vision Zero (keine Toten im Straßenverkehr).

Tempolimits als Schlüssel zum Erfolg

Verkehrsplaner Roni Utriainen sieht weitreichende Geschwindigkeitsbegrenzungen als wichtigsten Erfolgsfaktor. Auf mehr als der Hälfte der Straßen in Helsinki gilt mittlerweile Tempo 30 – besonders in Wohngebieten und im Stadtzentrum. Dass das Tempolimit eingehalten wird, wird durch zahlreiche Blitzer überwacht.

Zum Vergleich: In Frankfurt am Main, einer Stadt ähnlicher Größe, zählte die Polizei im vergangenen Jahr 17 Verkehrstote.

Systematische Verkehrsplanung zeigt Wirkung

Die positive Entwicklung ist laut Verkehrsplaner Utriainen das Ergebnis jahrzehntelanger systematischer Bemühungen: Helsinki baute ein großes Radwege-Netz, schuf sicherere Fußgängerübergänge und intelligente Kreuzungen mit Sensoren, die den Verkehrsfluss automatisch an die Verkehrslage anpassen und Ampelphasen optimal steuern. Zudem wurden Fahrbahnen verengt und wirken sich zusammen mit mehr Bäumen bremsend auf Autofahrende aus.

Ein Großteil der Maßnahmen wurde datenbasiert durch verbesserte Verkehrsüberwachungssysteme geplant. 2024 verzeichnete die Stadt 277 Verkehrsunfälle mit Verletzten – gegenüber 1.000 Unfällen und 30 Toten Ende der 1980er-Jahre.

Quelle: ADFC BV PM 12.08.2025, auch Tagesschau vom 03.08.2025, Spiegel vom 02.08.2025 und zahlreiche andere Medien.

Kommentar von J. Heyn: Helsinki hat bewiesen, dass sich VISION ZERO realisieren lässt. Die Werkzeuge dazu sind bekannt, wir müssen sie nur einsetzen. Ein weiteres Zögern ist nicht zu verantworten

ADFC zu steigenden Unfallzahlen mit Radfahrern

Das Statistische Bundesamt Destatis meldet neue Daten zu Fahrradunfällen. Demnach ist die Zahl der getöteten Radfahrenden zwischen 2014 und 2024 gegen den Trend gestiegen. Der ADFC fordert mehr Engagement der Bundesregierung für die Verkehrssicherheit, den schnellen Ausbau sicherer Radwege und Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts.

ADFC-Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann kommentiert: „Die gute Nachricht ist: Radfahren liegt im Trend. Immer mehr Menschen steigen für tägliche Wege auf das Rad oder das Pedelec. Diese Entwicklung ist gut für die Gesundheit, fürs Klima - und sie macht unsere Wohnorte lebenswerter. Dass der zunehmende Radverkehr aber mit einer steigenden Zahl von verunglückten Radfahrenden einhergeht, beunruhigt den ADFC als ihre Interessensvertretung natürlich sehr. Über 400 getötete und über 90.000 verletzte Radfahrerinnen und Radfahrer pro Jahr – das ist erschütternd. Die Sorge spiegelt sich auch im subjektiven Eindruck der Radfahrenden: 70 Prozent der Teilnehmenden des ADFC-Fahrradklima-

Tests fühlen sich im Straßenverkehr nicht sicher. Eine bittere Diagnose für ein Land, dem ein vernünftiges Verkehrssystem und die Sicherheit seiner Bürgerinnen und Bürger am Herzen liegt.“

„Dass Fahrradunfälle zunehmen, ist allerdings kein Wunder. Radwege sind oft kaputt, von Hindernissen übersät, viel zu schmal, zugeparkt oder fehlen - beispielsweise an Landstraßen - oft ganz. Häufig muss man sich die Fahrbahn mit dem schnelleren Autoverkehr teilen – und bekommt an der Ampel zur Geradeausfahrt grün, während gleichzeitig die Autos und Laster abbiegen dürfen. Das bringt Stress und Gefahr für alle Beteiligten. Wenn Radfahrende trotz Verbots aus Mangel an Alternativen auf den Fußweg ausweichen, dann häufen sich dort die Unfälle. Die Infrastruktur hinkt dem wachsenden Radverkehr weit hinterher. Bei weiter zunehmendem Radverkehr werden auch die Unfallzahlen weiter steigen. Dagegen müssen Bundesregierung und Kommunen endlich aktiv ansteuern.“

„Die Bundesregierung bekennt sich im Koalitionsvertrag zur Vision Zero. Sie will also Tote und Schwerstverletzte im Straßenverkehr auf Null reduzieren. Davon sind wir aber weit, weit entfernt. Für die Trendumkehr bei den Unfallzahlen brauchen wir den schnellen Ausbau sicherer, physisch geschützter Radwege flächendeckend im ganzen Land. Die Kreuzungen brauchen besonderes Augenmerk, da passieren die meisten Unfälle. Die wichtigsten Maßnahmen sind eigene Wegeführungen und eigene Ampelschaltungen für Radfahrende. Wir brauchen außerdem ein sicherheitsförderndes Verkehrstempo: Tempo 30 als Standard innerorts, Tempo 50 ist dann die Ausnahme. Die Vision Zero gibt es nicht durch warme Worte, sondern nur durch eine von der Bundesregierung kräftig geförderte Ausbauoffensive für geschützte Radwegenetze und politische Vernunft für mehr Verkehrsberuhigung.“

Quelle: ADFC BV PM 013/25; Berlin, 24. April 2025

Changing Cities startet Protestaktion für sichere Radinfrastruktur

In Reaktion auf die steigenden Unfallzahlen und die unzureichende Radinfrastruktur hat der Verein [Changing Cities](#) die Protestaktion „#SucheSicherenRadweg“ ins Leben gerufen. Diese Aktion wurde während des diesjährigen Berliner Stadtradelns initiiert und soll mehr Aufmerksamkeit auf die Sicherheitslücken für Radfahrende lenken. Denn die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrenden, darunter viele Todesfälle, ist alarmierend. Das [Statistische Bundesamt](#) (Destatis) berichtete kürzlich von einem Anstieg der getöteten Radfahrenden, was die Dringlichkeit der Forderungen unterstreicht. Der [Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club](#) (ADFC) hat bereits dazu Stellung bezogen und fordert schnellere Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit. Changing Cities geht noch einen Schritt weiter und setzt auf eine Protestbewegung.

Protestaktion als klarer Appell

„Wir fordern nicht nur Lippenbekenntnisse, sondern klare, schnelle Maßnahmen“, erklärt Ragnhild Sørensen von Changing Cities. Die Protestaktion zielt darauf ab, die Politikerinnen und Politiker in die Pflicht zu nehmen und ein stärkeres Augenmerk auf den Ausbau sicherer Radwege zu legen. Durch die Teilnahme an der Aktion können Bürgerinnen und Bürger ein starkes Zeichen setzen und auf die drängende Notwendigkeit einer sicheren und vernetzten Radinfrastruktur hinweisen.

In mehreren Städten, darunter Frankfurt, Nürnberg und Wuppertal, haben sich zusätzlich lokale Protestteams gegründet. Diese richten ihren Fokus nicht nur auf die Gefahren im Straßenverkehr, sondern auch auf die mangelnde politische Initiative und die schleppende Umsetzung von Verbesserungen im Radverkehrsbereich. Die Unzufriedenheit der Radfahrenden ist spürbar und wächst.

Die politische Forderung nach Veränderung

Das Hauptziel der Protestaktion ist es, die Politik zum Handeln zu bewegen. Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung erwähnt den Radverkehr lediglich in einem Satz, ohne

konkrete Maßnahmen zu nennen. Diese vage Haltung wird von Changing Cities scharf kritisiert. „Wie sollen wir eine sichere und nachhaltige Mobilität aufbauen, wenn wir den Radverkehr weiterhin nur als Nebenerscheinung behandeln?“, fragt Sørensen. Die Forderungen von Changing Cities umfassen unter anderem den flächendeckenden Ausbau von geschützten Radwegen, sicherere Kreuzungen und eine deutliche Reduzierung der innerstädtischen Geschwindigkeit auf Tempo 30, um die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen.

Bürger in der Verantwortung

Die Protestaktion richtet sich nicht nur an die Politik, sondern fordert auch die Gesellschaft auf, sich aktiv für den Radverkehr einzusetzen. „Die Bürger müssen sich ihrer Verantwortung bewusst werden und nicht nur fordern, sondern auch selbst aktiv werden“, so Sørensen. Jeder und jede einzelne Radfahrende, die an den Protesten teilnimmt, trägt dazu bei, die Sichtbarkeit der Bewegung zu erhöhen und eine Veränderung zu bewirken.

Quelle: SAZ Bike online, 25.04.2025

Bundesrat bestätigt Straßenverkehrsreform: Mehr Spielraum für Kommunen

Der Bundesrat hat am 21. März 2025 die Reform des Straßenverkehrsrechts in großen Teilen bestätigt. Die Länderkammer stimmte einer notwendigen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu, die den Kommunen Rechtssicherheit bei der Umsetzung der Reform gibt. Diese Entscheidung markiert den Abschluss einer Reformkette des Straßenverkehrsrechts in Deutschland.

Mehr Freiheit für Kommunen

Die Reform gibt Städten und Gemeinden mehr Entscheidungsspielräume für die Gestaltung des Verkehrs vor Ort. Neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs können nun auch Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden.

ADFC-Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann sagte zur Abstimmung im Bundesrat: „Der Bundesrat hat heute für eine vernünftige und moderne Verkehrspolitik gestimmt, das ist gut so. Jetzt können die Kommunen endlich anfangen, geschützte Radfahrstreifen, Fahrradstraßen und mehr Tempo 30 einzurichten. Das ist für die Verkehrssicherheit insgesamt und den Komfort von Millionen Radfahrerinnen und Radfahrern im ganzen Land immens wichtig. Die Bundespolitik hat mit der Reform des Straßenverkehrsrechts wichtige Weichen gestellt, um das wahre Potenzial des Radverkehrs zur Stauentlastung und zur Verlagerung von Pendelverkehr auf das Rad wirklich heben zu können. Ein guter Tag für den Radverkehr in Deutschland.“

Verbesserungen für den Radverkehr

Die Reform ermöglicht Kommunen, einfacher Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umzusetzen. Dazu gehören:

- Einrichtung von geschützten Radfahrstreifen
- Ausweisung von Fahrradstraßen
- Ausweitung von Tempo-30-Zonen

Die Änderungen erhöhen die Sicherheit für Fahrradfahrende und stärken den Radverkehr als Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Letzter Baustein der Reform

Die aktuelle Entscheidung des Bundesrats zur Verwaltungsvorschrift ist der letzte Baustein einer umfassenden Reform des Straßenverkehrsrechts: Am 14. Juni 2024 hatten Bundestag und Bundesrat bereits die Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) verabschiedet. Am 10. Oktober 2024 folgte die neue Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Nun folgte die VwV-StVO, auf die viele Straßenverkehrsbehörden gewartet haben, weil sie sich scheuten, die Möglichkeiten der StVO zu nutzen, solange die VwV-StVO keine konkreten Vorgaben macht. Rechtlich war das Zögern nicht notwendig.

Der ADFC hatte sich jahrelang für diese Modernisierung stark gemacht. Das veraltete Straßenverkehrsgesetz war zuvor in erster Linie auf den flüssigen Autoverkehr ausgelegt und verhinderte oft eine sinnvolle Umgestaltung der Kommunen zugunsten nachhaltiger Mobilität.

Weitere Detailinformationen zur Reform der VwV-StVO im Internet unter:
Die neuen Verkehrsregeln im Wortlautvergleich

Quelle: ADFC BV PM, 24.03.2025

Städte fordern mehr Spielraum für moderne Mobilität

Der Deutsche Städtetag fordert mehr rechtliche Handlungsspielräume für Städte, um zeitgemäße Mobilitätskonzepte umzusetzen. Das derzeitige Regelwerk gilt vielerorts als Hürde für moderne, stadtverträgliche Verkehrslösungen.

Der [Deutsche Städtetag](#) hat sich für eine stärkere kommunale Entscheidungsfreiheit bei der Gestaltung städtischer Mobilität ausgesprochen. In einem Interview mit [zdf.de](#) erklärte Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags, dass das bestehende Straßenverkehrsrecht den Städten zu enge Grenzen setze – selbst nach der jüngsten Novelle der Straßenverkehrsordnung.

Laut Dedy verfolgen die meisten Städte das Ziel, den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen und den Autoverkehr gleichzeitig umwelt- und stadtverträglicher zu gestalten. Das bisherige Leitbild der autogerechten Stadt habe keine Zukunft mehr. Stattdessen brauche es mehr Raum für Begegnung und alternative Mobilitätsformen.

Dedy betonte, dass niemand vom Verkehr ausgeschlossen werden solle. Personen, die auf das Auto angewiesen sind, sollen auch künftig Zugang zu den Innenstädten haben. Auch die Belieferung bleibe gesichert. Ziel sei es jedoch, überflüssige Autofahrten zu vermeiden. Einige Städte setzen hierzu bereits auf sogenannte City-Hubs, in denen Paketdienste Sendungen für die Umgebung bündeln. Die Zustellung erfolgt dann per elektrisch betriebenen Lastenrad.

Zudem verwies Dedy auf bestehende Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität: Vorrangschaltungen für Busse und Bahnen, separate Grünphasen sowie abgegrenzte Verkehrsbereiche für Radfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger seien in vielen Städten bereits umgesetzt worden. Darüber hinaus würden kommunale Fahrzeugflotten zunehmend auf alternative Antriebe wie Elektro- oder Wasserstofftechnologien umgestellt.

Für den weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs seien jedoch erhebliche Investitionen nötig – sowohl in Fahrzeuge als auch in die Infrastruktur. Dabei sei zu berücksichtigen, dass die verkehrlichen Voraussetzungen von Stadt zu Stadt unterschiedlich seien. Es brauche deshalb lokal angepasste Lösungen und innovative Konzepte.

Rechtliche Hürden behindern sinnvolle Maßnahmen

Trotz dieser bestehenden Maßnahmen kritisierte Dedy die aktuelle Gesetzeslage. Viele innovative Lösungen, wie etwa Tempolimits oder Mischverkehrsflächen, seien in der Praxis kaum umsetzbar, da das Straßenverkehrsrecht den Städten keine ausreichenden Freiräume gewähre. Dadurch könnten in vielen Fällen notwendige Maßnahmen nicht an den Stellen umgesetzt werden, wo sie aus Sicht der Städte am dringendsten benötigt werden.

SAZ Bike online, 25.04.2025

Neun Erkenntnisse des Nationalen Radverkehrskongresses (NRVK) 2025

Die folgenden neun Erkenntnisse sind auf dem Nationalen Radverkehrskongress entwickelt worden.

Rad, Raum & Regal: eine Chance!

Der Radverkehr ist kein Gegner des Einzelhandels – im Gegenteil: Er kann ein umsatzförderndes Verkehrsmittel sein. Zwar ist der Radverkehr allein nicht die alleinige Lösung für die Herausforderungen des stationären Handels, doch richtig eingesetzt kann er ein bedeutender Baustein sein und wird aktuell noch zu wenig genutzt. Ein angenehmes Umfeld lädt zum Verweilen, Flanieren und Einkaufen ein – das ist ein entscheidender Faktor für den Erfolg des stationären Handels. Eine klare, gut gestaltete Infrastruktur schafft Orientierung, vermeidet Reibung zwischen Verkehrsteilnehmenden und fördert ein entspanntes Miteinander im öffentlichen Raum.

Aktive Mobilität: Ein Schlüssel für Gesundheit und gesellschaftlichen Nutzen

Aktive Mobilität, auch und vor allem in der Alltagsmobilität, ist ein zentraler Schlüssel zur Gesundheitsförderung. Aktiv mobil sein verbessert die Lebensqualität und fördert eine gesunde Lebensweise. Das tatsächliche Potenzial bleibt jedoch bisher oft ungenutzt. Es gilt daher, den Nutzen stärker herauszuarbeiten und sektorenübergreifend auf allen Ebenen zu kommunizieren.

Radverkehr als Wegbereiter sozial gerechter Mobilität

Das Fahrrad ist als ein Baustein sozial gerechter Mobilität zu verankern, denn die Zugänglichkeit zum Radverkehr schafft sozial- und gesellschaftspolitischen Mehrwert, Teilhabe und Gesundheit. Potenzielle Zielgruppen sind insbesondere die Menschen, die bislang kaum Rad fahren, jedoch unter passenden Rahmenbedingungen motivierbar wären.

Radtourismus und Radsportevents als politische Hebel für nachhaltige Mobilität und regionale Entwicklung

Radtourismus und Radsportevents sind keine Nischenthemen – sie leisten einen relevanten Beitrag zur regionalen Wertschöpfung, fördern nachhaltige Mobilität und stärken das Image des Fahrrads als Freizeit- und Verkehrsmittel. Sie schaffen positive Aufmerksamkeit auf das Thema Fahrrad und machen das Thema Radfahren erlebbar – jenseits der klassischen Alltagsmobilität. Durch Radsportevents kann ein niedrigschwelliger Zugang zu einer neuen Zielgruppe entstehen.

Fahrradwirtschaft und Infrastruktur müssen gemeinsam den Radverkehr stärken

Fahrradindustrie, Fahrradwirtschaft und Infrastrukturausbau ergänzen sich strategisch – alle verfolgen das Ziel, mehr und besseren Radverkehr. Daher spielt der Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur eine wesentliche Rolle für die Fahrradwirtschaft. Unternehmen der Fahrradwirtschaft engagieren sich zunehmend aktiv in die lokale und regionale Radverkehrsförderung und -planung.

Um das volle Wirtschaftspotenzial zu heben, muss das Fahrrad als fester Bestandteil eines Mobilitätsmixes auch in den Förderstrukturen zu Forschung, Wissenschaft und Innovation in der Mobilität stärker berücksichtigt und in bestehende Strukturen der Wirtschaftsförderung als vollwertiges Verkehrsmittel integriert werden.

Radverkehr und Rettungskräfte stehen sich nicht im Weg!

Die Bedürfnisse des Radverkehrs und der Rettungskräfte stellen grundsätzlich keine Gegensätze dar. Durch gute Planung und frühzeitige Abstimmung können beide Seiten von Maßnahmen der Mobilitätswende sogar profitieren. Besonders wichtig sind ferner die Verbesserung der Aus- und Weiterbildung der Planenden, die Verfügbarkeit spezialisierter Ansprechpartner bei den Rettungs- und Sicherheitskräften sowie stets aktuelle Routing-Daten für das Rettungswesen.

Naturschutz und Radverkehr: Ein notwendiger Dialog für nachhaltige Infrastruktur im ländlichen Raum

Für die Radverkehrsförderung im ländlichen Raum ist ein Netz an sicheren und alltagstauglichen Wegen notwendig. Die Anforderungen an die Wegeinfrastruktur unterscheiden sich

jedoch zwischen Radverkehr und der land- bzw. forstwirtschaftlichen Nutzung. Zudem bedeutet der Infrastrukturausbau häufig Flächenverlust auf Seiten der Land- oder Forstwirtschaft. Für diese Situation müssen die Radverkehrsakteure sensibilisiert werden. Bei der Asphaltierung von Radwegen müssen derzeit zulasten der Land- und Forstwirtschaft Ausgleichsflächen geschaffen werden, was einen zusätzlichen Flächenverlust darstellt. Eine Lösung könnte in der Anpassung der Rechtslage bestehen, die den Radverkehr als klimafreundliches Verkehrsmittel mit Verlagerungspotenzial anerkennt und somit in diesem Fall auf Ausgleichsmaßnahmen verzichtet. Dies ist zu prüfen.

Fahrradfreundliche Immobilien als Schlüssel für nachhaltige Stadtentwicklung und wirtschaftliche Effizienz

Die Notwendigkeit der Mobilitätsförderung mit dem Fahrrad ist im Immobilienbereich angekommen und wird zunehmend als wirtschaftlich relevanter Faktor erkannt. Fahrradfreundliche Immobilien entstehen auch aus ökonomischen Gründen, da die Fahrradfreundlichkeit Baukosten senken kann und den Bedarf trifft. Erforderliche Änderungen in der Landesbauordnungen und Stellplatzsatzungen könnten Kommunen und der Immobilienbranche mehr Möglichkeiten und bessere Rahmenbedingungen für die Integration des Radverkehr in die Immobilienentwicklung schaffen.

Jugendliche und das Fahrrad: Mehr als Mobilität – ein Lebensgefühl mit Potenzial

Das Fahrrad ist für Jugendliche Sportgerät, Freizeitmittel und Alltagsmobilität und steht zugleich für Unabhängigkeit, Flexibilität und Gemeinschaft. Um Jugendliche zum Radfahren zu motivieren, sind zielgruppengerechte Kommunikationswege entscheidend. So können soziale Medien, passende Sprachwahl und authentische Multiplikatorinnen und Multiplikatoren – etwa Influencer mit Fahrradbezug – helfen, das Radfahren hip zu machen.

Die Anforderungen junger Menschen an die Infrastruktur ähneln grundsätzlich denen anderer Altersgruppen. Dennoch gibt es auch spezifische Bedürfnisse, etwa in Bezug auf das Wegenetz oder das subjektive Sicherheitsempfinden auf dem Weg zur Schule oder Ausbildungsstätte. Beispielsweise finden Jugendliche es wichtig, dass Radfahren so komfortabel ist, dass man nebeneinander fahren und sich dabei entspannt unterhalten kann. Um Bedürfnisse gezielter zu berücksichtigen, sollten junge Menschen nicht nur als Zielgruppe, sondern als aktive Mitgestaltende in Planungs- und Entscheidungsprozesse einbezogen werden.

Quelle: News-RADar Mobilitätsforum Bund, Juli 2025

Patrick Schnieder – neuer Bundesminister für Verkehr – im Interview

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD spielt der Radverkehr kaum eine Rolle. Der neue Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder dazu im Interview mit Veloplan: „Den Radverkehr werden wir als Bestandteil nachhaltiger Mobilität stärken und fördern. Er ist bereits heute wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsmixes. Mir ist es wichtig, dass Radverkehr funktioniert, verlässlich und sicher ist. Dafür braucht es bessere Radwege, gute und ausreichende Abstellmöglichkeiten, aber auch durchgängig befahrbare Netze – nur so wird das Fahrrad ein Mobilitätsangebot, das von allen genutzt werden kann. Dabei kommt es auch darauf an, das Verkehrsklima zwischen allen Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Ein klar gegliederter Straßenraum mit guter Infrastruktur stärkt in jeden Fall das Miteinander.“ Als Richtschnur bekennt sich der neue Minister zum Nationalen Radverkehrsplan 3.0.

Quelle: VELOPLAN, 02/25, S. 11

ADFC begrüßt geplante Erhöhung der Radwegemittel im Bundeshaushalt 2026

Der am 30.07.2025 im Kabinett verabschiedete Entwurf zum Bundeshaushalt 2026 sieht eine deutliche Erhöhung der Mittel für den Radverkehr vor. Der Fahrradclub ADFC begrüßt den Schritt, fordert aber Nachbesserungen beim Fahrradparken an Bahnhöfen.

ADFC-Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann kommentiert: „Die Bundesregierung plant, die Mittel für den Radverkehr von 442 Millionen in 2025 auf rund 620 Millionen Euro in 2026 zu erhöhen. Wir sehen darin durchaus ein Signal, dass die Regierung das Fahrrad als zukunftsgerichtetes Verkehrsmittel ernst nimmt. Jetzt kommt es darauf an, die Mittel für den bundesweiten Radwegeausbau langfristig zu sichern und am Bedarf auszurichten. Hierfür ist auch die geplante Anschaffung von Spezialfahrzeugen, die den Zustand von Radwegen schnell und systematisch erfassen können, ein wichtiger Schritt.“

„Nachbesserungsbedarf sehen wir bei der Finanzierung von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen. Hier hat es die Bundesregierung versäumt, das 2024 kurzfristig gestoppte Förderprogramm wieder aufzunehmen. Es fehlen nach wie vor über eine Million Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen. Dafür braucht es ein langfristig ausfinanziertes Programm.“

„Damit der Radverkehr vor Ort von den Bundesmitteln profitiert, sind die Länder und Kommunen gefragt. Wichtig ist genügend qualifiziertes Personal für die Planung und den Ausbau von Radwegen. Der ADFC-Fahrradklima-Test hat kürzlich erneut gezeigt, dass die Menschen in Deutschland mit der Qualität und Sicherheit der Radwege nicht zufrieden sind.“

Quelle: ADFC BV PM 020/25, Berlin, 30. Juli 2025

Leitfaden des BMV eröffnet neue Perspektiven für den Fahrradsektor

Der neue Leitfaden des Bundesverkehrsministeriums bietet Kommunen konkrete Ansätze zur Förderung nachhaltiger Mobilität im ländlichen Raum. Für die Fahrradbranche ergeben sich daraus neue Potenziale – von Infrastrukturprojekten bis hin zu Sharing-Systemen.

Handlungsleitfaden als strategische Grundlage

Das [Bundesministerium für Verkehr](#) (BMV) hat mit dem Handlungsleitfaden „Nachhaltig mobil in ländlichen Räumen“ ein praxisorientiertes Werkzeug vorgestellt, das Kommunen bei der Entwicklung zeitgemäßer Mobilitätsangebote unterstützt. Ziel ist es, alternative Fortbewegungsformen stärker in den Alltag zu integrieren – insbesondere in Regionen, in denen der öffentliche Nahverkehr bisher nur eingeschränkt verfügbar ist. Der Fokus liegt auf intermodalen und multimodalen Konzepten: Also der Kombination verschiedener Verkehrsmittel entlang eines Weges oder in der persönlichen Mobilitätswahl.

Der Leitfaden betont klar die Bedeutung des Fahrrads im zukünftigen Mobilitätsmix. Beispiele wie Bike+Ride-Angebote, Sharing-Konzepte oder die gezielte Förderung von Radverkehrsinfrastruktur zeigen, wie das Fahrrad als integraler Bestandteil nachhaltiger Verkehrslösungen gedacht wird – nicht nur in Städten, sondern auch auf dem Land.

Fahrräder als Teil vernetzter Mobilität

Konkret bedeutet das: Kommunen werden künftig verstärkt nach Partnern suchen, die technische Lösungen und robuste Produkte für den dauerhaften Einsatz liefern können. Die Nachfrage nach wartungsarmen, alltagstauglichen und gegebenenfalls elektrisch unterstützten Fahrrädern dürfte ebenso steigen wie der Bedarf an stationären oder flexiblen Sharing-Flotten. Gleichzeitig entsteht Raum für neue Dienstleistungen rund um Wartung, Logistik oder digitale Buchungssysteme.

Auch bürgerschaftliche Mobilitätsangebote wie das „Dörpsmobil“ oder regionale Sharing-Systeme wie „Usedom Rad“ machen deutlich, wie stark sich Mobilitätslösungen individualisieren – und wie Fahrräder als flexible, lokal anpassbare Komponente darin eingebettet werden.

Der Leitfaden ist nicht nur als Werkzeugkasten für Verwaltungen zu verstehen, sondern auch als Signal an die Wirtschaft: Die Mobilitätswende auf dem Land braucht neue Partner – und das Fahrrad ist ein zentraler Baustein darin.

Quelle: SAZ Bike online, 23.05.2025

ADFC sieht Rückenwind für Radverkehr – jetzt zählt die Umsetzung des EKMI-Abschlussberichts

Das [Bundesverkehrsministerium](#) hat am 16.07.2025 den Abschlussbericht des Expertenforums klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI) veröffentlicht. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club ([ADFC](#)) begrüßt zentrale Inhalte des Berichts, sieht jedoch Nachbesserungsbedarf beim Stellenwert des Radverkehrs.

„Die Empfehlungen des EKMI greifen zentrale Forderungen des ADFC auf“, erklärt die politische Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann. Besonders positiv hebt sie die geplante langfristige und bedarfsorientierte Förderung sowie flexiblere Mittelverwendung hervor. Diese Punkte seien essenziell, um verlässliche Förderstrukturen aufzubauen und die Radverkehrsinfrastruktur in die Fläche zu bringen.

Allerdings kritisiert der Verband, dass das Potenzial des Radfahrens in dem Bericht noch nicht ausreichend betont werde. Aus Sicht des ADFC bedarf es eines konsequenteren politischen Signals für den Radverkehr.

ADFC-Forderung: Netz und Verknüpfung stärken

Im Zentrum der ADFC-Forderungen steht der weitere Ausbau des Nationalen Radverkehrsplans ([NRVP](#)). Programme wie „Stadt + Land“ oder der Bau von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen müssten langfristig gesichert und ausgebaut werden. Ein deutschlandweites, durchgängiges Radwegenetz mit enger Verknüpfung zum Bahnverkehr sei dafür unerlässlich.

„Die Bundesregierung muss jetzt die richtigen Weichen stellen – auch im Haushaltsentwurf“, fordert Lodemann. Die Richtung stimme, doch auf die konsequente Umsetzung komme es jetzt an.

Für den Fahrradfachhandel und die Industrie ist die Haltung des ADFC ein wichtiges Signal. Wird das Potenzial des Radverkehrs politisch gestärkt, ergeben sich langfristige Chancen für Infrastruktur-, Produkt- und Serviceangebote. Gerade mit Blick auf die angespannte Haushaltslage und drohende Kürzungen im Verkehrsbereich gewinnt die Diskussion zusätzliche Brisanz.

Quelle: ADFC BV PM, 21.07.2025

Verkehrsdaten 2025:

Autoverkehr fast auf Vor-Corona-Niveau, Radverkehr stagniert

Der Verkehrswende-Radar von Agora Verkehrswende zeigt: Während Pkw-Verkehr und Fahrzeugbestand weiter wachsen, kommt der Radverkehr kaum voran. Nur der Schienenverkehr legt deutlich zu – getrieben vom Deutschlandticket.

Das Pkw-Aufkommen in Deutschland hat sich fast vollständig auf das Vor-Corona-Niveau zurückentwickelt. Auf Autobahnen liegt der Wert laut [Agora Verkehrswende](#) bei 99,5 Prozent, auf Bundesstraßen bei 97,7 Prozent. Gleichzeitig ist der Fahrzeugbestand um fast fünf Prozent auf 49,5 Millionen gestiegen. Der Trend zeigt: Der Autoverkehr bleibt stabil – trotz politischer Ziele zur Reduktion und neuer Mobilitätsangebote.

Im Gegensatz zum Autoverkehr legte der öffentliche Verkehr spürbar zu. Die pro Person gefahrenen Kilometer im Schienen-Nahverkehr liegen bei 119 Prozent, im Fernverkehr bei rund 113 Prozent im Vergleich zu 2019.

Fahrgastzahlen und Verkehrsleistung haben sich vollständig erholt. Agora sieht im Deutschlandticket den entscheidenden Faktor: Es senke nicht nur Kosten, sondern mache den Zugang einfacher und planbarer.

Radverkehr: Alltag stabil, Freizeit rückläufig

Zum ersten Mal liefert der Verkehrswende-Radar auch belastbare Daten zum Radverkehr. Auf Alltagsrouten liegt das Verkehrsaufkommen 2025 bei 103 Prozent des Werts von 2019 – ein leichter Zuwachs, aber kein Durchbruch. Auffällig ist der Rückgang auf Freizeitrouten, wo die Werte zuletzt unter das Vor-Corona-Niveau sanken.

Dr. Philine Gaffron, Projektleiterin bei Agora Verkehrswende, erklärt: „Ein nachhaltiger Trend zu mehr Radverkehr lässt sich aus diesen Zahlen nicht ablesen.“ Deutschland sei weit vom Ziel des Nationalen Radverkehrsplans entfernt, der bis 2030 eine Steigerung der Fahrradwege um 50 Prozent anstrebt.

E-Bikes bleiben Motor der Rad-Entwicklung

Insbesondere der Alltagsradverkehr profitiert von der Verbreitung von E-Bikes. Branchenverbände schätzen, dass rund jedes zweite verkaufte Fahrrad inzwischen elektrisch unterstützt ist. Doch auch hier fehlt es an Infrastruktur: Viele Kommunen melden weiterhin Engpässe bei sicheren Abstellplätzen und lückenlosen Radwegen. Die Agora-Zahlen belegen, dass das Wachstum des Radverkehrs nicht mit der Zunahme an Fahrrädern Schritt hält.

Die aktuellen Daten zeigen: Der Schienenverkehr profitiert von politischen Maßnahmen, der Autoverkehr bleibt unverändert stark, der Radverkehr stagniert. Ohne konsequente Investitionen in Radwege, Parkinfrastruktur und intermodale Anschlüsse bleibt die Verkehrswende eine Ankündigung.

Quelle: SAZ Bike online, 14.10.2025

Hinweis zum Beitrag: Agora Verkehrswende

Agora Verkehrswende ist ein Thinktank für klimaneutrale Mobilität mit Sitz in Berlin. Im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft setzt sich die überparteiliche und gemeinnützige Organisation dafür ein, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf null zu senken. Dafür entwickelt das Team wissenschaftlich fundierte Analysen, Strategien und Lösungsvorschläge. Initiiert wurde Agora Verkehrswende Anfang 2016 von der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation. Gesellschafter sind die beiden Stiftungen.

„Keine gemeinsamen Geh- und Radwege mehr“ – Deutsche Verkehrswacht verabschiedet Positionen für mehr Sicherheit im Fußverkehr

Im Anschluss an die Fachtagung der Deutschen Verkehrswacht e. V. (DVW) zum Thema "Es geht besser! - Perspektiven für einen sicheren Fußverkehr" hat sich die Jahreshauptversammlung des Verbandes für ein Maßnahmenpaket ausgesprochen, um die Sicherheit im Fußverkehr zu erhöhen.

So soll es bei Infrastruktur möglichst keine gemeinsamen Geh- und Radwege mehr geben. Durch die gleichzeitige Nutzung durch Gehende und Radfahrende besteht ein erhebliches Konfliktpotential und die Unfallgefahr steigt. Stattdessen sollten die Verkehrsträger konsequent getrennt werden und beide ausreichend dimensionierte Flächen erhalten.

Auch sind Gehwege und Querungsstellen durchgängig, barrierefrei und sichtbar zu gestalten. Die Grünphasen für den Fußverkehr an Ampeln müssen angemessen lang sein. Ein entsprechender Beschlussantrag, der eine Reihe von Maßnahmen vorsieht, wurde von den Mitgliedern und Delegierten einstimmig verabschiedet.

DVW-Präsidentin Kirsten Lühmann: "Pedelegs, Lastenräder, Elektro-Roller - immer neue Fortbewegungsmittel kamen in den letzten Jahren dazu. Diese sind oft genug auf die Geh-

wege gelenkt worden - die Konflikte mit dem Fußverkehr waren vorprogrammiert. Durch eine Trennung können wir den Raum für alle Verkehrsteilnehmende sicherer gestalten."

Mehr Sicht und weniger Tempo

Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Querungen müssen durch Parkverbote, bauliche Maßnahmen und klare Verkehrsführung gesichert werden. Tempo 30 sollte insbesondere in Wohngebieten und vor sensiblen Einrichtungen, beispielsweise Kindertagesstätten, Schulen und Pflegeeinrichtungen, zur Regel werden.

Verkehrserziehung und Aufklärung

Kinder müssen frühzeitig auf eine sichere Verkehrsteilnahme vorbereitet werden, beispielsweise im Rahmen der Verkehrserziehung ab dem Vorschulalter oder durch das Üben des sicheren Schulwegs. Öffentlichkeitsarbeit soll über Gefahren durch Ablenkung und die Einschränkung der Sichtbarkeit bei Dunkelheit aufklären sowie die gegenseitige Rücksichtnahme fördern.

Technik und Kontrolle

Fahrzeuge sollen mit Assistenzsystemen zum Schutz von zu Fuß Gehenden ausgestattet werden. Verstöße gegen Anhaltepflichten und Halteverbote an Überwegen sind konsequent zu ahnden. Das Gehwegparken gilt es weitestgehend aufzuheben und illegales Beparken von Gehwegen durch Kontrollen möglichst zu unterbinden, damit Personen mit Bewegungseinschränkungen, Kinderwagen etc. sich in einem sicheren Raum ungehindert bewegen können und Sichtbeziehungen beim Überqueren von Straßen ungehindert möglich sind.

Koordination vor Ort

Städte mit über 100.000 Einwohnenden sollen eine zentrale Ansprechstelle für den Fußverkehr einrichten. Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden sind als fester Bestandteil in kommunale Verkehrs- und Sicherheitsstrategien aufzunehmen.

Quelle: Verkehrswacht, PM 21.06.2025

Ähnliche Forderung des Deutschen Verkehrssicherheitsrats

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hatte in einer Broschüre im August 2023 eine ähnliche Stellung bezogen. Grundsätzlich gelte: „Ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg ist keine geeignete Radverkehrsanlage, sondern höchstens eine schlechte Notlösung für eine begrenzte Übergangszeit!“ Der DVR gibt in der Broschüre Empfehlungen für Planungsgrundsätze.

Quelle: News-RADar, Mobilitätsforum BUND, online 23.07.2025

Verkehrswacht fordert verpflichtende Fahrradtrainings für Jugendliche und Senioren

Im Verkehrsausschuss des Bundestages wurde der Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2022/2023 vorgestellt. Die Deutsche Verkehrswacht sieht Handlungsbedarf bei Radunfällen von Jugendlichen und Seniorinnen und plädiert für verbindliche Trainings in Schule und Alter.

Laut dem aktuellen Unfallverhütungsbericht steigt die Zahl schwerer Fahrradunfälle deutlich in zwei Altersgruppen: bei Kindern ab zwölf Jahren und bei Seniorinnen und Senioren.

Nach der Grundschule legen Jugendliche mehr Wege eigenständig mit dem Rad zurück, dürfen nicht mehr auf dem Gehweg fahren und sind damit stärker gefährdet. 2023 waren 48 Prozent der schwerverletzten oder getöteten Kinder ab zwölf Jahren mit dem Fahrrad unterwegs – insgesamt 427 Fälle.

Radfahrtraining in der Sekundarstufe gefordert

Die Deutsche Verkehrswacht ([DVW](#)) fordert deshalb ein verpflichtendes Radfahrtraining in der Sekundarstufe I. Präsidentin Kirsten Lühmann betont: „Nach der Grundschule und im höheren Alter sehen wir einen signifikanten Anstieg der Fahrradunfälle mit schweren und tödlichen Verletzungen.“

Gemeinsam mit der Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat die DVW bereits ein Schulungskonzept entwickelt und erprobt, das an die Radfahrausbildung der Grundschule anknüpft.

Pedelec-Trainings für ältere Menschen: Kompetenzen erhalten und ausbauen

Auch Seniorinnen und Senioren sind laut Bericht überproportional betroffen. 61 Prozent der getöte-ten Radfahrenden im Jahr 2023 waren über 65 Jahre alt – bei Pedelecs sogar fast 70 Prozent. Der Trend zum elektrisch unterstützten Fahren bringe mehr Mobilität, aber auch höhere Risiken, so die DVW.

Viele Wiedereinsteigerinnen und Wiedereinsteiger hätten Probleme mit der sicheren Fahrzeugbeherrschung. Die Verkehrswacht fordert daher mehr praktische Trainings speziell für Pedelec-Nutzende im höheren Alter.

Die Maßnahmen sollen helfen, die Fahrkompetenz zu sichern und Unfälle zu vermeiden. Nach Ansicht der DVW sind Radfahr- und Pedelec-Trainings ein wirksamer Beitrag zur Verkehrssicherheit – insbesondere in einer alternden Gesellschaft, in der das Fahrrad als Verkehrsmittel immer wichtiger wird.

Quelle: SAZ bike online, 09.10.2025

Deutschland gegen Dänemark: Wie Fahrradkultur Mobilität beeinflusst

Warum wird in Dänemark mehr Rad gefahren als in Deutschland – selbst bei ähnlicher Infrastruktur? Eine neue Studie von Forschenden der Universitäten Wuppertal und Kopenhagen zeigt, dass nicht nur Wege und Einkommen zählen, sondern auch eine regionale „Fahrradkultur“.

Ein internationales Forschungsteam um Leonard Arning von der [Bergischen Universität Wuppertal](#) und Mads Paulsen sowie Jeppe Rich von der Technischen Universität Dänemark hat untersucht, warum Menschen in manchen Regionen häufiger das Fahrrad nutzen. Grundlage ist ein gemeinsames Verkehrsmodell auf Basis groß angelegter Befragungen in Deutschland und Dänemark.

Das Ergebnis: Selbst wenn Faktoren wie Einkommen, Alter, Infrastruktur oder Steigungen berücksichtigt werden, zeigen dänische Nutzerinnen und Nutzer eine höhere Grundneigung zum Radfahren. Die Forschenden sprechen von einer „Basispräferenz“ für das Fahrrad, die auf kulturelle Unterschiede hinweist.

Kulturelle Effekte vor allem in Kopenhagen und Hamburg

Besonders auffällig: Nur wenige Regionen weichen deutlich von den Modellprognosen ab – Kopenhagen, das Umland der dänischen Hauptstadt und Hamburg. Diese Städte zeigen laut Studie eine „eigene Fahrradkultur“, die sich nicht allein durch objektive Faktoren erklären lässt.

„Wir messen Fahrradkultur nicht direkt, aber wir nähern uns ihr über Unterschiede zwischen modellierten und tatsächlichen Mobilitätsdaten“, schreibt Arning in seinem LinkedIn-Beitrag. Damit könne man sichtbar machen, wo soziale Normen, Einstellungen und Alltagsroutinen das Verkehrsverhalten prägen.

Infrastruktur oder Kultur – was wirkt stärker?

Die Studie bestätigt frühere Annahmen: Gute Wege allein machen noch keine Radnation. Vielmehr verstärken sich Infrastruktur und Kultur gegenseitig. Wo viele Menschen Rad fahren, wächst auch der politische Druck, Radwege zu bauen – und umgekehrt.

Das Forschungsteam will künftig untersuchen, wie sich kulturelle und materielle Faktoren langfristig gegenseitig beeinflussen, etwa beim Bau von Fahrradwegen oder der Akzeptanz von E-Bikes.

Bedeutung für die Verkehrspolitik

Für Politik und Planung bedeutet das: Verkehrsverhalten ist nicht nur eine Frage der Infrastruktur, sondern auch des gesellschaftlichen Klimas. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sollten daher symbolische und kommunikative Aspekte stärker einbeziehen – etwa Kampagnen, Bildung oder Stadtgestaltung, die Radfahren als selbstverständlich zeigen.

Die Arbeit erschien im *Journal of Cycling and Micromobility Research* (Vol. 6/2025) unter dem Titel „*Is it cycling culture? Explaining regional bicycle use in Denmark and Germany using a joint trip-level mode choice model*“.

Quelle: SAZ Bike online, 17.10.2025

Neuheit:Stihl stellt Lastenräder vor: Kettensägen mit dem E-Bike transportieren

Wie werden die städtischen Grünflächen zukünftig gepflegt? Zunehmend mit elektrisch angetriebenen Geräten. Freischneider, Rasenmäher, Kettensäge und Hochentaster, alle Geräte lassen sich mit Akkus betreiben. Doch wie kommen sie zur Grünfläche oder in den Park? Hier zeigt Stihl zwei innovative E-Lastenräder. Stihl hat zwei E-Lastenräder entwickelt, die die Mobilität bei der Garten- und Landschaftspflege in der Stadt verbessern.

Gerade in Städten, in denen die täglichen Fahrstrecken oft unter zehn Kilometern liegen, verbessern spezielle E-Lastenräder die Effizienz. Der Wegfall von Genehmigungen zur Zufahrt in spezielle Bereiche wie Parks oder Grünflächen trägt zusätzlich zur Zeit- und Kostenersparnis bei. Die Kleinfahrzeuge ermöglichen das Befahren enger Straßen und Weg, die Arbeitsorte können direkt angefahren werden, ohne dass Arbeitsmaterial aufwändig transportiert oder getragen werden muss.

Gleichzeitig sind diese Lastenräder umweltfreundlich, da sie keine Abgase erzeugen und leise sind. Dies entspricht den wachsenden Anforderungen an Emissionsvorgaben in urbanen Gebieten. Vorteile sind, dass keine Fahrerlaubnis erforderlich ist und sie jeder Mitarbeiter fahren darf. Die Kosten sind geringer, das fängt mit den Anschaffungskosten an, geht bei Wartungskosten und Kosten für Versicherung weiter. Auch die Energiekosten lassen sich durch den Einsatz von Elektromobilität minimieren. Diese Fahrzeuge entsprechen den wachsenden Anforderungen an Emissionsvorgaben in urbanen Gebieten.

Flexibel und effizient

Ein weiterer Vorteil urbaner Mikromobilität ist die hohe Flexibilität und Zugänglichkeit. Mikromobile Fahrzeuge ermöglichen das Befahren enger Straßen und Durchfahrten, die für größere Fahrzeuge oftmals unpassierbar sind. Dies erhöht die Effizienz, da Arbeitsorte direkt angefahren werden können, ohne dass Arbeitsmaterial aufwändig transportiert oder getragen werden muss. Gleichzeitig sind diese Fahrzeuge umweltfreundlich, da sie keine Abgase erzeugen und den Lärmpegel erheblich reduzieren. Zudem werden sie in der Öffentlichkeit positiv wahrgenommen. Noch handelt es sich bei den Fahrzeugen um Konzeptstudien.

Das Lastenrad DDG Intelectra wurde bei Stihl in Waiblingen entwickelt und überzeugt durch eine hohe Reichweite von 100 km und eine Zuladung von 400 kg:

Technische Daten Lastenrad DDG Intelectra:



- Zuladung: 400 kg
- Abmessungen: 313 cm Länge, 98 cm Breite, 106 cm Höhe (180 cm ohne Aufbau)
- Reichweite: 100 km
- Ladedauer: 1,5 Stunden
- Höchstgeschwindigkeit: 25 km/h
- Steigungsfähigkeit (beladen): bis zu 15 %
- Rückwärtsfahrt möglich
- Modularer elektrischer Antriebsstrang für geringeren Wartungsaufwand

Quelle: agrarheute, online 09.10.2025

Kommentar von J. Heyn: Es wird höchste Zeit, dass die lärmenden und stinkenden, mit Zwei- und Viertaktverbrennern angetriebenen Geräte aus dem Garten- und Kommunalbereich verschwinden.

Radverkehr in Hessen

ADFC Hessen fordert Aufholjagd beim Radwegebau

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Hessen hat bei seiner Landesversammlung 2025 in Kassel die schwarzrote Landesregierung aufgefordert, die dringend nötige Aufholjagd Hessens beim Bau von Radwegen außerorts zu starten. Weil es in Hessen an 88 Prozent der Landesstraßen und an 92 Prozent der Kreisstraßen keinen begleitenden Radweg gibt, sei der Nachholbedarf riesig, kritisiert der ADFC Hessen.

Der auch im Bundesländervergleich niedrige Ausstattungsgrad mit Radwegen wirkt sich einerseits in zunehmenden Unfällen aus, andererseits als Hemmnis für viele Menschen, das Rad überhaupt außerhalb geschlossener Ortschaften zu nutzen. Grund für den Rückstand beim Radwegbau seien laut ADFC Hessen die zu aufwändigen und zeitraubenden Planungsverfahren.

Hessen hat landesweit in den zehn Jahren von 2014 bis 2023 jährlich im Schnitt nur 5,3 Kilometer neue Radwege an Landesstraßen gebaut. „Das bedeutet nicht nur, dass es viele Generationen dauert, bis in Hessen ein nutzbares Radwegnetz von Kommune zu Kommune entsteht, sondern außerdem, dass die großen Potenziale, die sich durch technische Entwick-

lungen wie Pedelecs oder E-Lastenräder ergeben, ungenutzt bleiben“, kritisierte ADFC-Landesvorsitzender Ansgar Hegerfeld.

Der ADFC Hessen hat 2024 Vorschläge für die gesetzliche Beschleunigung der Radwegplanung entwickelt, rechtlich prüfen lassen und im November 2024 gemeinsam mit dem ADAC Hessen-Thüringen der Öffentlichkeit präsentiert. „Die Vorschläge zielen darauf ab, Radwege als im „überragenden öffentlichen Interesse liegend“ gesetzlich zu definieren, die Planung ohne Planfeststellungsverfahren zum Regelfall werden zu lassen sowie eine Umweltverträglichkeitsprüfung nur noch in besonders bedeutsamen Planungsfällen durchzuführen“, erläuterte Helga Hofmann, stellvertretende Landesvorsitzende den Vorschlag.

„Die schwarzrote Landesregierung hat sich im Koalitionsvertrag die besondere Förderung des ländlichen Raums, die Förderung der freien Wahl des Verkehrsmittels für alle Menschen in Hessen sowie Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung zum Ziel gesetzt“, erläuterte Landesgeschäftsführer Sofrony Riedmann. „Unser Vorschlag eines Planungsbeschleunigungsgesetzes für den Radwegbau ermöglicht der Landesregierung bei der Umsetzung aller dieser Ziele einen konkreten und bedeutsamen Fortschritt“, so Riedmann.

Die Forderung nach einem hessischen Planungsbeschleunigungsgesetz für den Radwegbau an Straßen außerorts beschloss die Landesversammlung in Form eines mit überwältigender Mehrheit angenommenen Leitantrages.

ADFC-Bundesvorsitzender Frank Masurat, der die Landesversammlung in Hessen besuchte, unterstützte die Forderungen des hessischen Landesverbands nach einem schnelleren Radwegbau. Er wies darauf hin, dass bisher eine langfristige Finanzierungssäule für den Radverkehr fehlt. Dafür biete das kürzlich vom Deutschen Bundestag beschlossene Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaschutz einen guten Rahmen: „Der Ausbau des Radverkehrs gehört zu einer vernünftigen Infrastrukturpolitik selbstverständlich dazu, denn jeder Euro, der in den Radwegbau fließt, ist eine Investition in Klimaschutz und in eine lebenswerte Zukunft“, betonte Masurat.

Die Delegierten wählten in Kassel turnusgemäß den Landesvorstand des ADFC Hessen neu: Ansgar Hegerfeld wurde als Vorsitzender bestätigt, ebenso Helga Hofmann als seine Stellvertreterin. Weiter gehören dem Landesvorstand Bertram Giebeler, Eva Henniges, Sigrid Hubert, Xavier Marc, Silke Westermeier und Paul Hilmer an.

Quelle: ADFC Hessen Newsletter 1/25 22.03.2025

ADFC fordert mehr Polizeikontrollen

Fahrrad-Verband sieht Verkehrssicherheit gefährdet

Für Radfahrer kann es im Straßenverkehr oft gefährlich werden. Alleine in 2024 verunglückten 4070 Menschen in Hessen mit einem Rad, Pedelec oder E-Bike. 21 Personen wurden getötet. Damit machten Fahrradfahrer und -fahrerinnen 16 Prozent aller im Straßenverkehr verunglückten Menschen aus. Die Verkehrssicherheit ließe sich durch zwei einfache Stellschrauben erhöhen, sagte Ansgar Hegerfeld, der Vorsitzende des ADFC-Landesverbandes Hessen, bei einem Symposium zur Verkehrssicherheit in Darmstadt. Auf der einen Seite sei dies der Ausbau einer baulich vom Kfz-Verkehr getrennten Radinfrastruktur, die Fahrfehler verzeihen und Konflikte vermeiden kann. Zum anderen ließen sich viele Unfälle vermeiden, wenn die hessische Polizei konsequent gegen zu schnelles Fahren, Handynutzung am Steuer, Falschparken auf Fuß- und Radwegen und zu geringe Überholabstände vorgehen würde. Dem entgegnete der Polizeioberrat Michael Beitz vom hessischen Innenministerium, dass eine flächendeckende Überwachung nicht machbar sei. Nach Andrea Kulpe-Winkler vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat könnten baulich getrennte Radwege und Tempo-30-Zonen für mehr Sicherheit dienen. Und: „Eine bewusste Entscheidung gegen die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs.“ Nach den Worten der Experten ist es das Ziel, 40 Prozent weniger Verkehrstote bis zum Jahr 2030 im

Vergleich zu 2021 und bis zur Mitte des Jahrhunderts gar keine Verkehrstoten mehr zu haben.

Laut Hessischen Verkehrsministerium sind gegenwärtig im Radroutenplaner Hessen rund 25000 Kilometer Wirtschaftswege, Radwege oder Fahrradstraßen dargestellt. Der Löwenanteil dieser Infrastruktur liege in den Kommunen. Entlang der Landesstraßen seien es rund 830 Kilometer, für den Bau weiterer Radwege an Landesstraßen seien im Haushalt 2025 17 Millionen Euro bereitgestellt, rund 10 Prozent der für Straßenbau vorgesehenen Investitionen. Für die Unterstützung der Kommunen bei Planung und Ausbau der Infrastruktur stehen trotz der schwierigen Haushaltslage 2025 rund 23,5 Millionen Landesmittel und 12,1 Millionen Euro Bundesmittel zur Verfügung. Langfristiges Ziel sei die Schaffung eines durchgängigen und sicheren Radnetzes in Hessen, gemeinsam mit Bund und Kommunen.

Dennoch gehe es ADFC-Landesvorsitzendem Ansgar Hegerfeld mit dem Ausbau nur sehr langsam voran. „Wir fordern daher, dass die Planungszeiten auf unter drei Jahre verkürzt werden. Dazu sollten langwierige Planfeststellungsverfahren nur noch in Ausnahmefällen genutzt und auch die Umweltverträglichkeitsprüfungen nur noch bei Planungen in Schutzgebieten durchgeführt werden.“

Nach Beobachtungen des ADFC gebe es auf hessischen Straßen ein zunehmendes Aggressionspotenzial. Der ADFC sprechen inzwischen von „motorisierter Gewalt“ als Sammelbegriff für Aktionen, bei denen Kfz als Waffe zum Ausbremsen, Abdrängen, Rammen oder absichtlich zu engem Überholen genutzt würden. Leider würden solche Straftaten nach Anzeige meist nicht strafrechtlich verfolgt.

Quelle: HNA, 17.09.2025



Kommentar von J. Heyn: Mit rund 12 Prozent Radwegen an Landesstraßen liegt Hessen im Vergleich der Bundesländer immer noch auf einem der letzten Plätze. Allein in Niedersachsen wurden bereits in 2016 rund 49 Prozent aller Landestraßen von Radwegen begleitet. Die vom früheren hessischen Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir versprochene Spitzenposition im Ländervergleich wird also noch eine Weile auf sich warten lassen.

HRFW: Fortsetzung der Kooperation mit dem Land Hessen

Der ADFC Hessen leistet einen wichtigen Beitrag dazu, dass die Hessischen Radfernwege (HRFW) mit einer wegweisenden Beschilderung ausgestattet sind, auf die sich alle verlassen können. Dazu führen wir regelmäßig Kontrollbefahrungen durch und kooperieren bei diesem Projekt seit vielen Jahren mit Hessen Mobil. Auch für die kommenden drei Jahre (2026-2028) ist die Zusammenarbeit fest beschlossen. An die hessische Straßenbaubehörde leiten wir die Ergebnisse der Kontrollbefahrungen weiter, so dass sie bei etwaigen Mängeln rasch für Abhilfe sorgen kann.

Für den Zeitraum Februar/März 2026 suchen wir motivierte Menschen in unserem Landesverband, die selbständig Kontrollbefahrungen übernehmen. Die Kontrolleur:innen erhalten selbstverständlich eine gründliche Schulung und eine angemessene Aufwandentschädigung. Wer Interesse an dieser Aufgabe hat, sollte sich für den Februar und März also schon einmal eine kleine Notiz im Kalender machen. Nähere Infos und die Möglichkeit, sich als Kontrolleur:in zu melden folgen dann im Verlauf des Herbstes.

Quelle: ADFC Hessen Newsletter 05/2025

Feierliche Einweihung der Bernhard-Rohloff-Straße in Fuldata

Mitte Mai kam es im hessischen Fuldata zu einem besonderen Moment für ein Unternehmen der Fahrradbranche, als die Bernhard-Rohloff-Straße eingeweiht wurde.

Mit großer Freude und spürbarem Stolz versammelten sich am 14. Mai 2025 Mitarbeitende der Rohloff AG, Vertreter der Gemeinde Fuldata sowie die Familie des 2023 verstorbenen Unternehmensgründers Bernhard Rohloff zu einem feierlichen Anlass: die Einweihung der Bernhard-Rohloff-Straße im Gewerbegebiet West von Fuldata.

Prägend für Standort Fuldata

Bürgermeister Tore Florin enthüllte im Rahmen eines Festakts das neue Straßenschild und würdigte in seiner Ansprache das Lebenswerk von Bernhard Rohloff. „Mit seiner Innovationskraft hat Bernhard Rohloff nicht nur die Fahrradtechnik revolutioniert, sondern auch unsere Region als Standort zukunftsweisender Technologie geprägt“, betonte Florin. Besonders hob er die Entwicklung der ersten Neunfach-Fahrradkette „S-L-T 99“ im Jahr 1984 sowie der legendären 14-Gang Nabenschaltung „Speedhub 500/14“ im Jahr 1998 hervor – Meilensteine, die weltweit Beachtung fanden und den Namen Rohloff zum Synonym für Qualität und Ingenieurskunst im Fahrradbereich machten.

Seit dem Produktionsbeginn am Standort Fuldata im Jahr 2004 fertigte die Rohloff AG über 400.000 Getriebenaben, die für ihre außergewöhnliche Langlebigkeit und Effizienz bekannt sind – vor allem geschätzt in Reiserädern und E-Pedelecs, wo höchste Belastbarkeit gefordert ist.

Vorstand Werner Schiller bedankte sich in seiner kurzen Rede bei Bürgermeister Tore Florin, dessen Amtsvorgänger Karsten Schreiber und dem Fuldataer Gemeinderat im Namen der Familie, der Gesellschaft und aller Mitarbeitenden der Rohloff AG für die besondere Ehre, die mit der Straßenwidmung zum Ausdruck gebracht wurde. Er versprach, zusammen mit Mirco Rohloff, dem Sohn des Firmengründers, sowie den Kolleginnen und Kollegen aus der Entwicklung den Innovationsgeist von Bernhard Rohloff fortzuführen.

Die Benennung der Straße nach Bernhard Rohloff ist weit mehr als eine symbolische Geste – sie steht für ein Lebenswerk, das Technik, Leidenschaft und Pioniergeist vereint. Für die Belegschaft der Rohloff AG ist sie Ansporn und Verpflichtung zugleich, die Zukunft der Fahrradmobilität mit Qualität „made in Fuldata“ mitzugestalten.

Quelle: SAZ bike online, 03.06.2025

Radverkehr im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Fahrradklima-Test 2024 Bad Hersfeld

Das Ergebnis für Bad Hersfeld, der einzigen bewerteten Kommune im Landkreis Hersfeld-Rotenburg, ist aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den Kommunen des Schwalm-Eder-Kreises in nächsten Kapitel dargestellt.

Neue Fahrradboxen am Bahnhof Bebra mit ausreichend Platz und Sicherheit

Fahrrad-, Bus- und Bahnfahren lässt sich in Nordhessen sehr gut verbinden – unter anderem dank sicherer Rad-Abstellanlagen an vielen Bahnhöfen im NVV-Gebiet. Diese gibt es ab sofort auch am Bahnhof Bebra. Die in sich abgeschlossenen Boxen bestehen aus einem

vandalismusresistenten Stahlsystem und bieten Platz für bis zu sechs Fahrräder oder Pedelecs. Die Räder sind in den Boxen vor Diebstahl und Witterung geschützt, sodass Pendlerinnen und Pendler beruhigt in den Zug oder Bus einsteigen und ihr Rad am Bahnhofstehen lassen können.

Die Stellplätze können online über radparken@nvv.de gebucht werden. Darüber hinaus steht Fahrradfahrerinnen und -fahrern eine Service-Toolstation mit Werkzeugen, Reifenheber sowie einer Pumpe mit Adaptern für verschiedene Ventile zur Verfügung. Die Gesamtkosten für die Anlagen in Höhe von knapp 30.000 Euro trägt die Stadt Bebra – sie erhält eine 80-prozentige Förderung vom Land Hessen über Hessen Mobil. "Die Fahrradboxen sind ein weiterer Baustein zur Vernetzung von nachhaltigen Mobilitätsformen in Bebra. Wir als Stadt Bebra möchten aktiv in der Mobilitätswende vorangehen und freuen uns über eine rege Nutzung der Boxen", sagt Stefan Knoche, Bürgermeister der Stadt Bebra.

Fahrgäste, die ihr Fahrrad trotz der neuen Abstellanlagen am Bahnhof auf der Zugfahrt mitnehmen möchten, gelangen dank Fahrradschieberampen und Aufzügen problemlos mit dem Rad in den Zug. Die Fahrradmitnahme ist im NVV-Gebiet weiterhin kostenlos möglich – sofern die Platzkapazitäten in den Fahrzeugen ausreichen.

Nordhessischer Verkehrs Verbund stellt Online-Buchungsplattform zur Verfügung

NVV-Geschäftsführer Marian Volmer verdeutlicht: „Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Bahnhofsnähe sind für unsere Fahrgäste von großer Bedeutung – sowohl im Berufs-, als auch im Freizeitverkehr. Deshalb möchte der NVV die nordhessischen Kommunen auch künftig dabei unterstützen, weitere buchbare Rad-Abstellplätze an allen wichtigen Haltepunkten anzubieten.“ Seit 2018 gibt es an größeren Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs im NVV-Gebiet digital gesteuerte Fahrrad-Abstellanlagen mit elektronischem Zugangssystem. Die Stellplätze können per App und Internet reserviert und gebucht werden. Der NVV unterstützt die Kommunen unter anderem mit Beratung bei der Planung und stellt eine Online-Buchungsplattform für die Fahrrad-Abstellanlagen bereit.

Bisher gibt es Standorte beispielsweise in Fritzlar am Busbahnhof, in Korbach, Wabern, Bad Karlshafen und in Schwalmstadt-Treysa am Bahnhof sowie an den Bahnhöfen in Kassel-Wilhelmshöhe und Immenhausen. Ziel ist es, die Kombination von Fahrrad und ÖPNV für die Alltags- und Freizeitnutzung immer attraktiver zu machen.

Quelle: Osthessennews online, 20.02.2025

Erneute Vier-Sterne-Auszeichnung: Fulda-Radweg R1 hält Qualitätsstandards

Der überregionale Fulda-Radweg R1 wurde beim diesjährigen ADFC-Radtourismuskongress in Bremen erneut mit vier Sternen ausgezeichnet. Jörg Peters, Tourismusbeauftragter des Landkreises und Qualitätsbeauftragter für den Fulda-Radweg, nahm gemeinsam mit Lena Pfaar von der GrimmHeimat Nordhessen die Auszeichnung entgegen. Der Fulda-Radweg verläuft auf rund 250 Kilometern von Gersfeld bis Bad Karlshafen. Er führt auch durch den Landkreis Hersfeld-Rotenburg: Von Niederaula und Bad Hersfeld über Bebra und Rotenburg bis Alheim.

„Die Bestätigung und erneute Auszeichnung des Fulda-Radwegs mit vier Sternen ist ein Zeichen für die kontinuierliche Weiterentwicklung und die enge Zusammenarbeit zwischen allen Partnerinnen und Partnern entlang der Route“, sagt Jörg Peters: „Für uns ist das wichtig, um neue Touristinnen und Touristen für die Region zu gewinnen und auch die intensive Nutzung der Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten.“

Lena Pfaar betont: „Die Gäste fragen aktiv nach Bett+Bike-Unterkünften. Das bestärkt uns, noch mehr Betriebe dafür zu begeistern. Wer auf dem Fulda-Radweg R1 radelt, lernt Nordhessen und die angrenzenden Regionen entlang des Weges kennen und lieben. Schmecken kann man es auch: Von der Ahlen Wurst bis hin zur nordhessischen Grünen Soße.“

Entlang des Fulda-Radwegs gibt es 77 Bett+Bike-Betriebe. Die Betriebe gehören genau wie die gute Anbindung an den ÖPNV zu wichtigen Faktoren für die Qualität und den Erfolg, der den Radweg ausmacht.

„Wir sind besonders stolz auf diese Merkmale. Wir optimieren kontinuierlich die Infrastruktur des Weges. Die Website bietet zudem kompakte Informationen für die Tourenplanung. Die ADFC-Sterne stehen nicht nur für schöne Wege, sondern für verlässliche Qualität. Daher freuen wir uns sehr über die erneute Vier-Sterne-Zertifizierung“, so Peters.

Hintergrund

Die ADFC-Sterneklassifizierung ist ein anerkanntes Gütesiegel für Radfernwege in Deutschland. Sie bewertet Kriterien wie die Oberflächenqualität, Wegbreite, Beschilderung und touristische Infrastruktur. Die Klassifizierung hat eine Gültigkeit von drei Jahren und motiviert zu kontinuierlichen Verbesserungen. Im Rahmen des Klassifizierungsverfahrens profitiert ein Radweg von der professionellen Prüfung, die nicht nur Schwachstellen aufdeckt, sondern dank eines verbundenen und umfassenden Qualitätsmanagements auch die Grundlage für gezielte Verbesserungen bildet.

Quelle: www.hef-rof.de/news, PM, 23. Mai 2025

Radverkehr im Schwalm-Eder-Kreis

Fahrradklima-Test 2024, Ergebnisse aus Deutschland, Hessen und unserem Kreisverbandsgebiet

Erläuterungen vorweg: Alle 2 Jahre werden bundesweit im vom Bundesverkehrsministerium geförderten, deutschlandweiten Fahrradklima-Test die Radfahrerinnen und Radfahrer aller Städte und Gemeinden mit den seit vielen Jahren identischen Fragen nach der Radverkehrssituation in ihrem Ort befragt. Dabei können sie auf die Fragen Noten von 1 bis 6 vergeben.

Mit der Gesamtnote 3,92 hat sich das Fahrradklima in Deutschland zwar leicht verbessert (2022: 3,96, 2020: 3,93), bleibt aber insgesamt unbefriedigend. 213 000 Menschen hatten sich im Herbst 2024 an der deutschlandweiten Umfrage beteiligt, 80 Prozent davon sind nicht Mitglieder im ADFC. Das Thema Sicherheit bereitet weiter große Sorgen, sagte der ADFC-Bundesvorsitzende Frank Masurat im Juni bei der Ergebnispräsentation im Bundesverkehrsministerium. „Mehr als zwei Drittel der Radfahrenden fühlen sich im Straßenverkehr nicht sicher. Am meisten stresst es, wenn Radwege zu schmal oder zugeparkt sind und wenn man auf Straßen ohne eigenen Radweg mit zu geringem Abstand überholt wird“.

Aus hessischer Sicht sind zunächst die ersten Plätze für die Stadt Frankfurt unter den Großstädten mit mehr als 500 000 Einwohnern (Note 3,49) und für Baunatal bei den Kommunen mit 20 000 bis 50 000 Einwohnern (Note 2,53) erfreulich. „In Frankfurt wurden viele breite Radwege angelegt, jedes Jahr kommen über 2000 Fahrradabstellplätze dazu und wir haben einen verbindlichen Leitfaden für die Führung von Rad- und Fußverkehr an Baustellen“, so Ansgar Hegerfeld, Vorsitzender des ADFC Hessen. Baunatal als „VW-Stadt“ liegt seit Jahren in der Spitzengruppe der Radverkehrsbewertung. Unter den Großstädten mit 100 000 bis 200 000 Einwohnern belegte Darmstadt mit Note 3,5 den zweiten Platz. Aus nordhessischer Sicht ist der erste Platz für Frankenberg unter den „Aufsteigern“ bei den kleinen Kommunen unter 20 000 Einwohnern besonders erfreulich.

Quelle: Radwelt, Das ADFC-Magazin, 3. 2025

Im Blick auf unser Kreisverbandsgebiet ist es enttäuschend, dass im Kreis Hersfeld-Rotenburg nur noch die Stadt Bad Hersfeld den Sprung über die Bewertungsgrenze von 50 Teil-

nahmen geschafft hat. Gleiches gilt auch für den Schwalm-Eder-Kreis. Konnten 2022 noch 8 Kommunen in die Auswertung einbezogen werden, so waren es 2024 nur noch vier.

Gudensberg, Edermünde, Borken und Fritzlar (Reihenfolge nach abnehmender Benotung in 2022) fielen 2024 weg. Es verblieben vier Kommunen in der Auswertung, jetzt in aufsteigender Reihenfolge: Homberg (4,02), Melsungen (3,84), Felsberg (3,81) und Schwalmstadt (3,68). Der besseren Vergleichbarkeit wegen beziehen sich die folgenden Betrachtungen auf diese 4 Kommunen aus dem Schwalm-Eder-Kreis und auf Bad Hersfeld, welches mit der Gesamtnote 4,49 deutlich schlechter abschnitt als die 4 Kommunen im Schwalm-Eder-Kreis.

Die Beteiligungsquote lag in Melsungen mit 54 Antworten, jeweils bezogen auf 10 000 Einwohner, am höchsten, vor Homberg (51 Antworten), Felsberg (48 Antworten) und Schwalmstadt (35 Antworten) und Bad Hersfeld (19).

Jetzt zu den einzelnen Bewertungen. Im Frageblock „Fahrrad- und Verkehrsklima“ mit, neben anderen, den wichtigsten Fragen, ob Radfahren hier Spaß mache und ob Radfahrende als Verkehrsteilnehmer akzeptiert würden, lagen alle 5 Kommunen relativ dicht beieinander. Am besten schnitt Schwalmstadt mit Note 3,4 ab, vor Felsberg mit 3,5, Melsungen mit 3,6, Homberg mit 4,0 und Bad Hersfeld mit 4,3.

Bei den Fragen nach dem Stellenwert des Radverkehrs, z. B. ob in jüngster Zeit besonders viel für den Radverkehr getan worden sei, ob das Parken auf Geh- und Radwegen überwacht würde und ob die Radwege regelmäßig gereinigt und im Winter geräumt würden, wurde auch hier Bad Hersfeld mit Note 4,9 am kritischsten bewertet, hinter Melsungen mit 4,6, Felsberg mit 4,5 und Homberg und Schwalmstadt mit jeweils 4,3. Insgesamt wurden in diesem Frageblock die schlechtesten Noten vergeben.

Aber mit nur geringem Abstand folgt der Frageblock nach der Sicherheit beim Radfahren. Dass er etwas besser abschneidet als der vorige Block, resultiert aus der recht positiven Bewertung der Frage nach der Häufigkeit von Fahrraddiebstahl, welcher den Antworten nach vor allem in Felsberg und in Schwalmstadt relativ selten vorkommt. Die übrigen Fragen nach dem Sicherheitsgefühl beim Radfahren und nach der Häufigkeit von Konflikten mit Autos und dem gemeinsamen Befahren der Fahrbahn werden in allen Kommunen wieder deutlich schlechter bewertet.

Im Frageblock nach Komfort beim Radfahren schneiden alle 5 Kommunen recht gut ab bei den Fragen nach Abstellmöglichkeiten und nach Mitnahmemöglichkeit in öffentlichen Verkehrsmitteln. Bei allen wird dagegen die Frage, ob man an Baustellen bequem und sicher vorbei geführt wird, mit sehr schlechten Werten benotet.

Im Verhältnis am besten schneiden alle Gemeinden im Frageblock „Infrastruktur und Radverkehrsnetz“ ab. Mit einem mittleren Wert von 2,82 wird die Frage nach der Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrende auch in Gegenrichtung unter allen 27 Einzelfragen am besten bewertet. Doch im Detail gibt es auch hier Unterschiede zwischen Melsungen (Note 2,1) und Bad Hersfeld (Note 4,1). Dass die Fragen nach der Erreichbarkeit der Ortsmitte und der angestrebten Ziele sowie nach der Orientierung anhand der Beschilderung in unseren recht kleinen Orten günstiger bewertet werden als in großen Städten, liegt auf der Hand.

Die Tabelle ermöglicht noch einmal den Vergleich der Frageblockbewertungen in den 5 Kommunen, sowie jeweils auch den Vergleich mit den Ergebnissen der Befragung 2022. Grün unterlegt sind alle Fälle mit Verbesserungen gegenüber 2022, rot mit Verschlechterungen. Bei weißem Hintergrund ist die Note gleich geblieben. In den 25 möglichen Jahresvergleichen ergibt sich in 19 Fällen eine Verbesserung, 3 mal eine gleiche Benotung und in 3 Fällen eine Verschlechterung. 1 mal in Bad Hersfeld und 2 mal in Melsungen. Insgesamt zeigt sich eine leichte Verbesserung der Radinfrastruktur in unseren 5 Kommunen, wobei allerdings so gut wie in allen Punkten weitere Verbesserungen dringend nötig sind.

	Fahrrad-und Verkehrsklima	Stellenwert des Radverkehrs	Sicherheit beim Radfahren	Komfort beim Radfahren	Infrastruktur und Radverkehrsnetz	Gesamt-note
Bad Hersfeld 2022	4,9	4,9	4,5	4,8	4,2	4,54
2024	4,3	4,9	4,5	4,5	4,3	4,49
Schwalmstadt 2022	4,3	4,3	4,4	4,0	3,3	3,84
2024	3,4	4,3	3,6	3,9	3,1	3,68
Melsungen 2022	4,5	4,5	4,4	4,0	3,4	3,92
2024	3,6	4,6	4,1	4,1	2,8	3,84
Felsberg 2022	4,8	4,8	4,7	4,6	4,0	4,23
2024	3,5	4,5	3,6	4,0	3,5	3,81
Homberg 2022	4,5	4,5	4,7	4,6	3,9	4,26
2024	4,0	4,3	3,9	4,3	3,6	4,02
Mittelwert 2022	4,6	4,6	4,5	4,4	3,8	4,2
Mittelwert 2024	3,8	4,5	3,9	4,2	3,5	4,0

Quelle: eigene Auswertung der vom ADFC Bundesverband online zur Verfügung gestellten Ergebnisdaten.

Kreistag beschließt Radverkehrskonzept für den Landkreis

Im September 2025 hat der Kreistag des Schwalm-Eder-Kreises das von der Firma IKS über mehrere Jahre erarbeitete Radverkehrskonzept für den Landkreis als Arbeitsgrundlage für weitere Planungen einstimmig beschlossen. Das Konzept soll helfen; Fahrten im Alltag und in der Freizeit vom Kfz auf das Fahrrad zu verlagern. Handlungsbedarf sieht das Konzept bei rund 322 Kilometern im Radwegenetz und mit mehr als 600 identifizierten Einzelmaßnahmen. Setze man alle Vorschläge um, so lande man am Ende bei rund 200 Millionen Euro. Dazu Katharina Kothe von der CDU: „Wir müssen realistisch bleiben, wir können das Konzept nicht vollumfänglich umsetzen, wir brauchen klare Priorisierungen“. Hans-Joachim Böhme-Gingold lobte bei der Erarbeitung des Konzeptes die Zusammenarbeit mit dem ADFC, der wesentliche Vorarbeiten und Vorschläge beigetragen habe.

Quelle: HNA, 23.09.2025

Kommentar von J. Heyn: Bis zu diesem Beschluss dieses Konzeptes, welches ausschließlich die außerkommunalen Situationen umfasst, hat es lange gedauert. Für die meisten Maßnahmen kommt es nun darauf an, gemeinsam mit den jeweils betreffenden Kommunen sinnvolle Lösungen zu finden und umzusetzen. Schön wäre es, wenn hierzu Zeitpläne entwickelt und auch öffentlich bekannt gemacht würden.

Kräfte bündeln für Radverkehr im ländlichen Raum

Einmal im Jahr werden Vertreterinnen und Vertreter des ADFC Kreisverbandes Hersfeld-Rotenburg – Schwalm-Eder in die Kreisverwaltung zu einem Austauschtreffen eingeladen. Dieses regelmäßige Treffen fand am 23.04.2025 wieder in Homberg statt. Es ist Teil der guten Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und dem ADFC. Ziel ist dabei die gegenseitige Information zu aktuellen Themen rund um die Weiterentwicklung des Radverkehrs im Schwalm-Eder-Kreis.

Dass der Radverkehr in der Region, trotz angespannter Haushaltslage in vielen Kommunen, einen hohen Stellenwert hat, steht für beide Seiten absolut fest. Und deshalb will man selbstverständlich auch weiterhin an einem Strang ziehen, um den Radverkehr zu stärken. „Auch wenn die finanziellen Mittel knapper werden, dürfen wir nicht stehen bleiben. Gemeinsam mit dem ADFC suchen wir kreative Lösungen, um den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten“, so Landrat Winfried Becker.

Konkrete Projekte wie die Qualitätsoffensive Schwalm-Radweg und die Rad-Sternfahrt am 24. Mai zeigen, dass viel Engagement in der Region vorhanden ist. Im Rahmen des Treffens informierte der Schwalm-Eder-Kreis auch über die laufenden Radwegeinfrastrukturprojekte im Rahmen des Förderprogramms der Rad- und Wanderwegebauförderung und über die Finalisierung des Radverkehrskonzeptes.

Der Schwalm-Eder-Kreis und der ADFC sind sich einig: Kräfte bündeln erhöht die Aufmerksamkeit auf Landes- und Bundesebene für die Belange von Radfahrerinnen und Radfahrern im ländlichen Raum. „Gerade in Zeiten knapper öffentlicher Mittel brauchen wir eine Verwaltung, die Radverkehr als Chance für nachhaltige Mobilität versteht und Projekte unbürokratisch vorantreibt. Wir dürfen den Schwung der letzten Jahre nicht verlieren“, so Tatjana Grau-Becker, Fachbereichsleiterin der Wirtschaftsförderung im Schwalm-Eder-Kreis.

Rad-Sternfahrt am 24. Mai nach Ziegenhain

Ein fruchtbares gemeinsames Projekt des Schwalm-Eder-Kreises und des ADFC Hersfeld-Rotenburg – Schwalm-Eder ist die Rad-Sternfahrt, die im vergangenen Jahr erfolgreiche Premiere feierte. Am 24. Mai, findet die zweite Rad-Sternfahrt statt. Insgesamt neun Routen mit zahlreichen Einstiegsmöglichkeiten führen in diesem Jahr zum Zielort Ziegenhain auf den Alleeplatz. Hier wartet für alle Teilnehmenden, aber auch Nicht-Radler, ab 15 Uhr ein buntes Programm.

Quelle: SEK PM, 20.05.2025

L 3074 Bischhausen – Niederurff: Sicher und komfortabel unterwegs mit dem Rad

Die Baumaßnahme zwischen Neuental/Bischhausen und Bad Zwesten/Niederurff entlang der Landesstraße L 3074 umfasst den Neubau eines Radwegs sowie die grundhafte Sanierung der Landesstraße in drei Bauabschnitten und wird voraussichtlich bis Dezember 2025 dauern.

Bislang verlief der Hessische Radfernweg R 4 in diesem Bereich über die Landesstraße 3074. Eine Situation, die für alle Verkehrsteilnehmenden nicht optimal war. Der Bau eines neuen Radwegs sorgt nicht nur für mehr Sicherheit, sondern wertet den Radfernweg R 4 wesentlich auf.

Im ersten der drei Bauabschnitte entsteht ein sogenannter Kombiradweg, der sowohl für den Rad- als auch den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist. Der Kombiradweg führt ab Bischhausen an der Kläranlage vorbei und verläuft dann parallel zur Schwalm. Auf etwa halber Strecke zwischen den beiden Ortschaften knüpft der Radweg wieder an die L 3074 an. Ab da verläuft er später neben der Landesstraße.

Der Vorteil dieser Variante ist, dass in diesem Bereich keine zusätzlichen Flächen versiegelt werden müssen, da ein bestehender Wirtschaftsweg genutzt wird. Der Kombiradweg erhält eine neue Fahrbahndecke mit einer Breite von 3,50 Metern. Dadurch passen landwirtschaftliche Fahrzeuge und Radfahrer sicher aneinander vorbei.

Für die Gesamtmaßnahme mit dem Bau eines neuen Radwegs sowie der Sanierung der Landesstraße L 3074 investiert Hessen Mobil rund 3,2 Millionen Euro.

Quelle: Bad Zwesten online, PM 21.03.2025

Neue Radwegeverbindung zwischen Niedergrenzebach und Obergrenzebach: Ein Schritt Richtung nachhaltiger Mobilität

Zwischen Niedergrenzebach (Schwalmstadt) und Obergrenzebach (Frielendorf) wurde eine neue Radwegeverbindung realisiert, die den Lückenschluss zwischen den beiden Ortsteilen/Kommunen schafft.



Im Zuge dieser Maßnahme wurden rund 700 Meter Weg ertüchtigt und 4,4 Kilometer Strecke von Niedergrenzebach bis Obergrenzebach ausgeschildert. Diese Umsetzung ist Teil des Radverkehrskonzepts des Schwalm-Eder-Kreis.

Die neue Wegeverbindung verkürzt die Streckenlänge um etwa 500 Meter und reduziert den Anteil des Mischverkehrs um rund 300 Meter. Zudem sorgt die fahrradfreundlichere Wegeoberfläche für mehr Verkehrssicherheit. Auch die Steigung von insgesamt 80 Metern ist gleichmäßiger über die Strecke verteilt, wodurch die Belastung für Radfahrende spürbar vermindert wird.

Die Maßnahme wurde mit einem Investitionsvolumen von ca. 27.000 Euro umgesetzt. Der Schwalm-Eder-Kreis hat die Maßnahme zu 75% (20.500 Euro) gefördert. Der Eigenanteil für die Kommunen lag für Frielendorf bei ca. 2.800 Euro und für Schwalmstadt bei ca. 3.700 Euro.

Mit dieser Radwegeverbindung wird nicht nur die regionale Fahrradinfrastruktur gestärkt, sondern auch ein nachhaltiger Beitrag zur Vernetzung und zur Förderung des Radverkehrs geleistet. Schwalmstadt und Frielendorf setzen ein positives Zeichen für moderne Mobilität und eine aktive Lebensweise.

Quelle: Gemeinde Frielendorf, PM, 25. Mai 2025

Land Hessen bezuschusst Planung und Bau von Fahrradabstellanlagen in Treysa und Wiera

Bescheiddatum: 28.05.2025

Mit 94.500 Euro unterstützt das Land Hessen die Stadt Schwalmstadt bei Planung und Bau von insgesamt 26 Fahrradabstellanlagen. Das teilte Wirtschafts- und Verkehrsminister Kaweh Mansoori in Wiesbaden mit. Die Gesamtausgaben für das Projekt belaufen sich auf rund 120.000 Euro.

Im Stadtteil Treysa sollen in der Altstadt sechzehn Fahrradboxen als Doppelstockanlage errichtet werden. Anwohnende sowie Besucherinnen und Besucher der Altstadt profitieren von den neuen Fahrradboxen, denn außer vereinzelten Anlehnbügeln gibt es in der Altstadt bisher keine sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten. Hier befinden sich das Rathaus, Arbeitsamt und einige Geschäfte. Im Stadtteil Wiera sind am Haltepunkt Wiera vier Fahrradboxen sowie

sechs Anlehnbügel geplant. Damit soll in Wiera die Verknüpfung von Bahn- und Radfahren attraktiver werden.

Die Zuwendung erfolgt aus dem Programm Starke Heimat Hessen 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 Arbeiten sollen schnellstmöglich beginnen und Ende 2025 abgeschlossen sein.

Quelle: www.Wirtschaft.Hessen.de., PM „Hessen investiert“

Fortschreibung des Fuß- und Radwegkonzeptes in Schwalmstadt

Bescheiddatum: 04.06.2025

Mit 10.200 Euro unterstützt das Land Hessen die Stadt Schwalmstadt bei der Fortschreibung ihres Fuß- und Radverkehrskonzeptes. Dies teilte Wirtschafts- und Verkehrsminister Kaweh Mansoori in Wiesbaden mit. Die Gesamtausgaben für das Projekt belaufen sich auf rund 15.000 Euro.

Das 2015 erstellte Radverkehrskonzept für Schwalmstadt diene in den letzten Jahren als Grundlage für zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs. Aufgrund der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs und auch des Fußverkehrs für die Mobilität der Menschen in Schwalmstadt und für die Stadtentwicklung soll das Konzept nun an aktuelle und zukünftige Bedarfe angepasst und erweitert 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 Planungen und Konzepte sowie Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit Zuschüsse erhalten. Das Projekt wird im Rahmen des Förderprogramms „Starke Heimat Hessen“ gefördert. Die Bearbeitung soll schnellstmöglich beginnen und bis Ende 2026 abgeschlossen sein.

Quelle: www.Wirtschaft.Hessen.de., PM „Hessen investiert“

B 254 bei Niedervorschütz: Neue Brücke über die Ems

Von Niedervorschütz kommend in Richtung Deute verläuft die Bundesstraße 254 auf zwei Brücken über die Ems und direkt dahinter über den Goldbach. Hier beginnt Hessen Mobil am Montag, 14. Juli, mit einer Baumaßnahme. Bis Ende 2026 entsteht eine neue Brücke, auf der die B 254 über die Ems geführt wird.

Sobald der Verkehr voraussichtlich ab Ende 2025 über die Behelfsumfahrung geleitet wird, können die beiden alten Brücken abgerissen werden. Über die Ems wird anschließend eine neue Brücke errichtet. Der Goldbach wird im Bereich der B 254 dauerhaft verrohrt, wodurch an dieser Stelle keine Brücke mehr nötig ist. Neben der Bundesstraße wird künftig auch ein neuer Radweg über den Goldbach verlaufen, der die bestehenden Radwege verbindet.

Der Bund investiert rund 2,7 Millionen Euro in die Maßnahme, das Land beteiligt sich mit etwa 20.000 Euro.

Quelle: SEK PM, 10.07.2025

Kommentar von J. Heyn: Damit wird endlich eine alte Forderung von Ulli Horstmann, früher Radbeauftragter des SEK, umgesetzt, Niedervorschütz an das bestehende Radwegenetz anzuschließen.

Stadtradeln 2025: Schwalm-Eder-Kreis ehrt engagierte Radlerinnen und Radler

Vom 24. Mai bis 13. Juni traten rund 230 Radfahrerinnen und Radfahrer kräftig in die Pedale. Gemeinsam legten sie über 60.000 Kilometer zurück – verteilt auf fast 2.700 Fahrten. „Das ist ein starkes Signal für den Radverkehr im Schwalm-Eder-Kreis. Zum ersten Mal haben wir das Stadtradeln auf Kreisebene durchgeführt – und der Erfolg spricht für sich“, betonte Landrat Becker.

Die Gewinnerinnen und Gewinner

Das Unternehmen ARI-Armaturen GmbH & Co. KG aus Homberg (Efze) sicherte sich mit 11.709 Kilometern gleich zwei erste Plätze: in der Kategorie „Unternehmen“ und bei den „meisten Teamkilometern“. Die Drei-Burgen-Schule Felsberg erradelte mit 6.905 Kilometern Platz 1 in der Kategorie „Schulen“. Der Verein Emtb Community Schwalm-Eder gewann die Kategorie „Vereine“ mit 6.005 Kilometern.

Auch Einzelpersonen wurden geehrt: Helmut Wiederhold (79 Jahre, 287 Kilometer), Jochen Böhme-Gingold (79 Jahre, 170 Kilometer) und Ursula Weinreich (älteste Teilnehmerin, 142 Kilometer) erhielten eine besondere Anerkennung. „Sie zeigen, dass Radfahren keine Frage des Alters ist. Das Fahrrad hält fit und macht mobil“, so Landrat Becker. Der jüngste Teilnehmende war übrigens erst zehn Jahre alt.

Ein Team der Kreisverwaltung sammelte ebenfalls fleißig Kilometer und erreichte mit fast 5.000 Kilometern einen Platz im Mittelfeld. Hier wurden besonders Heike Schottenhammer (774 Kilometer), Nils Römer (747 Kilometer) und Philipp Jäger (714 Kilometer) für ihre erfahrenen Kilometer besonders gewürdigt.

Dank und Ausblick

Besonderen Dank sprach Landrat Becker dem ADFC-Kreisverband für seine Unterstützung aus. Er erinnerte zudem an die gelungene Radsternfahrt nach Ziegenhain und kündigte weitere Aktionen an: Das nächste Stadtradeln im Schwalm-Eder-Kreis ist bereits für 2026 geplant. Für 2027 ist eine große Radsternfahrt in Kooperation mit der Gemeinde Wabern vorgesehen.

„Wir verfügen im Schwalm-Eder-Kreis schon heute über ein hervorragendes Radwegenetz. Mit dem neuen Radverkehrskonzept, das sich gerade in der Abstimmung in den politischen Gremien befindet, werden wir eine gute Grundlage haben, um auch für die Zukunft eine bedarfsgerechte Planung für das Radwegenetz im Schwalm-Eder-Kreis vornehmen zu können“, sagte Landrat Winfried Becker.

Mitmachen lohnt sich!

Das Stadtradeln zeigt: Jeder Kilometer zählt – für den Klimaschutz, die eigene Gesundheit und eine fahrradfreundliche Region. Der Schwalm-Eder-Kreis lädt alle Bürgerinnen und Bürger herzlich ein, sich im kommenden Jahr selbst aufs Rad zu schwingen und beim Stadtradeln 2026 dabei zu sein. Weitere Informationen werden frühzeitig im Jahr 2026 veröffentlicht.

Hintergrund – Was ist Stadtradeln?

Stadtradeln ist ein Wettbewerb, bei dem es darum geht, 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dabei ist es egal, ob man bereits jeden Tag fährt oder bisher eher selten mit dem Rad unterwegs ist. Jeder Kilometer zählt – erst recht, wenn er sonst mit dem Auto zurückgelegt worden wäre. Weitere Informationen zum Stadtradeln 2025 finden Sie hier: <https://www.stadtradeln.de/home>

Quelle: SEK PM, 17.09.2025

Freude auf Rädern für Seniorinnen und Senioren im Schwalm-Eder-Kreis

Schon beim Auftakt auf dem Alleeplatz in Ziegenhain war die Begeisterung groß. Kinder und Jugendliche nahmen neugierig in der Rikscha Platz. Am Abend warteten die Bewohnerinnen und Bewohner des DRK-Seniorenzentrums Schwalmwiesen voller Vorfreude auf das neue Gefährt. Die ersten Fahrten durch die Wasserfestung Ziegenhain sorgten dort für strahlende Gesichter. Auch Passantinnen und Passanten sowie Autofahrerinnen und Autofahrer reagierten mit Lächeln und Winken – ein deutliches Zeichen, wie gut die Idee ankommt.

Die E-Rikscha wird nun regelmäßig in verschiedenen Einrichtungen eingesetzt. Etwa alle vier Wochen wechselt sie den Standort, sodass Seniorinnen und Senioren in Schwalmstadt, Frielendorf und weiteren Kommunen in den Genuss von Ausfahrten kommen. Damit erleben sie nicht nur Abwechslung im Alltag, sondern auch Teilhabe am Leben draußen – bequem, sicher und gemeinsam.

„Das Fahrrad ist für uns alle ein Symbol für Mobilität, Bewegung und Lebensfreude. Dass wir mit der E-Rikscha nun auch älteren Menschen diese Erfahrung ermöglichen können, macht mich sehr glücklich. Mobilität mit dem Rad verbindet Generationen und stärkt unsere Gemeinschaft“, betont Landrat Winfried Becker.

„Solange das Wetter mitspielt, wird die Rikscha im Schwalm-Eder-Kreis unterwegs sein. Wir freuen uns über die vielen positiven Rückmeldungen und hoffen, dass noch viele Einrichtungen die Chance nutzen werden“, ergänzt Stefan Cichosz, Nahmobilitätskoordinator des Schwalm-Eder-Kreises.

Hintergrund:

Mit dem Programm „Radfahren gemeinsam neu entdecken“ fördert das Land Hessen Projekte, die neue Zielgruppen für den Radverkehr begeistern sollen. Der Schwalm-Eder-Kreis zeigt mit der E-Rikscha, wie Seniorinnen und Senioren auch im hohen Alter Freude am Radfahren erleben können – gemeinsam, sicher und voller Lebensfreude.

Quelle: SEK, PM, 05.10.2025



Neuer Rad-Rundweg um Borken

Am 22. Mai stellten die Verantwortlichen aus Borken, Bad Zwesten, Jesberg, Neuental und dem Schwalm-Eder-Kreis die neue Strecke vor, deren Schilder von einem kleinen Radfahrer gekennzeichnet sind. Eigentlich war der ca. 60 km lange Rundkurs nur für den Borkener Radlertag gedacht, der seit acht Jahren immer am letzten Sonntag im Juni stattfindet. Für 6800 Euro, davon 5200 Euro Förderzuschuss vom Schwalm-Eder-Kreis, waren 400 neue Schilder angeschafft worden, die eine dauerhafte Orientierung und Wegweisung auf dem Rundkurs ermöglichen. Angebunden sind die Orte Borken, Trockenerfurth, Nassenerfurth, Dillich, Dorheim, Schlierbach, Waltersbrück, Bischhausen, Jesberg, Niederurff, Bad Zwesten und Kerstenhauesen. Vorbei an der Stockelache, dem Gombether, Singliser und dem Neuenhainer See. Jürgen Kaufmann, erster Kreisbeigeordneter des Landkreises, lobte die Zusammenarbeit der 5 Kommunen bei diesem Projekt. Ergänzend hob er den Wert des Radwegs hervor: „Mit dem beschilderten Radweg können sich auch ortsunkundige Radler das Seenland und die Schwalm erschließen“.

Quelle: HNA, 23.05.2025

Schwalmradweg, bzw. Hessischer Fernradweg R4 zwischen Schrecksbach (Schwalm-Eder-Kreis) und Alsfeld-Heidelberg (Vogelsbergkreis) komplett asphaltiert

Wer seit kurzem den Schwalmradweg zwischen Alsfeld und Schrecksbach entlang radelt, kann erleben, wie leicht und sicher Radfahren sein kann.

Man ist nicht mehr abhängig von der Witterung der letzten Tage, kein Matsch, keine tiefen Löcher oder Furchen, keine Rutsch- und Sturzgefahr mehr.

Ein Ausweichen auf die Landstraße ist nicht mehr erforderlich.

In der zweiten Septemberhälfte wurde das rund 700 Meter lange unbefestigte Teilstück asphaltiert und vor ein paar Tagen freigegeben.

Es gab lange Jahre Gerangel über Zuständigkeit, Kosten, Finanzierung und Förderungsmöglichkeiten, bevor die Realisierung des Lückenschlusses gelang.

Mit der Fertigstellung ist nun eine weitere Hürde im hessischen Radwegenetz genommen.

Quellen: <https://www.oberhessische-zeitung.de/vogelsbergkreis/alsfeld/schwalmradweg-endlich-lueckenlos-93940463.html> und weitere lokale Zeitungen