

**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. 20— Ausgabe März 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, Verbesserungs- 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

- Appell der Fahrradverbände an künftige Bundesregierung: Radverkehr und Fahrradwirtschaft stärken!
- Die neue StVO 2024 aus Sicht des ADFC
- 1,5 Billionen Euro Investitionsbedarf für nachhaltige Mobilität in Europa bis 2050
- Mobilitätsbarometer 2024: Erwartungen an ÖPNV-Anbindung werden nicht erfüllt
- „Weckruf an die nächste Bundesregierung“ - ADFC Bundesverband zum Mobilitätsbarometer 2024
- Unfallzahlen in Deutschland bleiben 2024 auf Vorjahresniveau
- Berlins Unfallbilanz 2024: Am häufigsten sind Radfahrer unter den Toten
- Jeder dritte tödliche Radunfall bei Stürzen ohne Unfallgegner – größte Gefahr im Winter
- Starre Pfosten auf Radwegen bergen hohes Unfallrisiko
- Studie zeigt massive Gefahrenpotenziale für Radfahrende im DACH-Raum auf
- Der Verkehr in Deutschland wird zunehmen
- Neue Daten zeigen Trends und Herausforderungen der E-Bike-Nutzung in Deutschland
- Interview mit Christian Hoffmann, Präsident des Bundesamtes für Logistik und Mobilität
- Dienstrad-Leasing für Landesbedienstete in Rheinland-Pfalz gestartet
- Dienstrad-Leasing: Stabilität durch klare Prozesse und politische Absicherung

Radverkehr in Hessen

- Mobilitätsbarometer 2024, Länder-Steckbrief: Hessen
- Zu wenig Radwege an Hessens Landesstraßen: ADAC und ADFC fordern Ausbau
- Hessen: Radschnellwege kommen nur langsam voran
- „500 Dauerzählstellen bis Jahresende 2024“ – Ziel verfehlt
- Radverkehr messen auf neuem Niveau
- Rad-Bronze vom ADFC für den Verlag Dierichs

Radverkehr im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

- Radler gehen leer aus - Bund gibt Heringen Mitschuld für gestrichene Förderzusage
- Werratalradweg glänzt auf der CMT in Stuttgart: Drei-Sterne-Klassifizierung als ADFC-Qualitätsroute
- Rund 18.000 Euro für Planung einer Radwegeverbindung zwischen Hainrode und Ersrode

Radverkehr im Schwalm-Eder-Kreis

- Kinder fahren im BiciBus zur Schule in Homberg
- Radwege in Dorla beschildert: Bike und Bauer in Harmonie
- Rund 213.000 Euro für Lückenschluss des Hessischen Radfernwegs R4 bei Schrecksbach
- Untersuchungsergebnisse zu Reaktivierungsstrecken in Nordhessen: Für Kanonenbahn werden bis zu 670 zusätzliche Fahrgäste erwartet - NVV empfiehlt detaillierte Kostenprüfung als nächsten Schritt
- Rund 46.000 Euro für Machbarkeitsstudie für einen Radweg auf der ehemaligen Kanonenbahn
- 13.000 Euro für Planung eines Geh- und Radwegs am Fuldaufer Melsungen

Zum Schluss der besondere Lesetipp

Radfahren auf dem Gehweg – Fußgänger auf dem Radweg

Regeln – Konflikte – Verbesserungspotential

Berichte

Radverkehr in Deutschland und der Welt

Appell der Fahrradverbände an künftige Bundesregierung: Radverkehr und Fahrradwirtschaft stärken!

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) und die Fahrradwirtschaftsverbände Verbund Service und Fahrrad (VSF), ZIV – Die Fahrradindustrie und Zukunft Fahrrad fordern in ihrem gemeinsamen Impulspapier „Das Fahrrad stärkt!“ entschlossene politische Maßnahmen, um das Fahrrad in der Wirtschafts- und Verkehrspolitik der neuen Bundesregierung fest zu verankern. Die zentralen Anliegen der Verbände: den Fahrradwirtschaftsstandort Deutschland stärken und die vielfältigen Potenziale des Radverkehrs ausschöpfen.

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

Wirtschaftsfaktor Fahrrad nutzen

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

Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrrädern fördern

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

Ungeschützte Verkehrsteilnehmende besser schützen

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

Radverkehrsinfrastruktur an Bedarf und Potenzial ausrichten

Radfahren ist die Mobilität der Zukunft. Um das Potenzial im Radverkehr voll auszuschöpfen, brauchen wir stabile und verlässliche Investitionen in die Infrastruktur. Lückenlose, sichere und komfortable Radwegenetze mit verbindlichen Standards und moderne Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen gibt es nicht umsonst. Der Bund muss dafür eine Milliarde Euro

pro Jahr bereitstellen und langfristig mit einer festen Säule für den Radverkehr im geplanten Sondervermögen für die Infrastruktur absichern. Die Mittel sind gut angelegt: Gute Radinfrastruktur führt zu mehr Radverkehr, die Vorteile liegen auf der Hand – weniger Stau, bessere Luft, gesündere Menschen“, sagt Caroline Lodemann, Geschäftsführerin beim ADFC.

Quelle: ADFC Pressemitteilung; Berlin 07.03.2025, presse@adfc.de

Die neue StVO 2024 aus Sicht des ADFC

In einem Dossier des ADFC-Bundesverbands sind alle wichtigen Änderungen beschrieben und nachzulesen. (<https://www.adfc.de/artikel/die-neue-stvo-2024-verbesserungen-fuer-rad-bus-und-fussverkehr>)

Bereits im letzten Newsletter des ADFC-KV Hersfeld-Rotenburg / Schwalm-Eder e.V. wurden die wichtigsten Neuerungen beschrieben. In diesem Newsletter Nr. 20 werden die Regelungen, die den Radverkehr betreffen, noch einmal aus Sicht des ADFC kommentiert.

2024 hat der Gesetzgeber neue Ziele in das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) aufgenommen. Damit wurde die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag der Ampel umgesetzt: „Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrs-Ordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.“

Neue Ziele verankert

Eine neue Ermächtigung in § 6 Abs. 4a StVG hat folgende Ergänzung von § 45 Abs. 1 StVO ermöglicht: „(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und 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

a)und

b) der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.“

Nachweis der besonderen örtlichen Gefahrenlage entfällt

Hinzu kommt eine Ausnahme von **allen** Anforderungen des § 45 Abs. 9 StVO u. a. hinsichtlich „der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr“ in § 45 Abs. 10 StVO: „Absatz 9 gilt nicht, soweit, und für Anordnungen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 7.“

Aufgrund dieser Ausnahme entfällt für Radverkehrsanlagen, die mit den neuen Zielen begründet werden, der Nachweis der „besonderen örtlichen Gefahrenlage“ und auch die Anforderung, dass sie auf Grund der besonderen Umstände „zwingend erforderlich“ sind.

Absatz 9 ist in den ersten drei Sätzen unverändert geblieben und lautet: „**Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen** sind nur dort anzuordnen, wo dies **auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich** ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. 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.“

Satz 3 verlangt eine „besondere örtliche Gefahrenlage“. Satz 4 enthält einen Katalog von Ausnahmen von dieser Anforderung. Wenn die Straßenverkehrsbehörde den Ausnahmekatalog anwendet, muss sie immer noch Satz 1 beachten. Wenn sie Anordnungen für den Bus-, Fahrrad- oder Fußverkehr stattdessen mit den neuen Zielen der StVO begründet, entfällt die Prüfung nach Absatz 9 vollständig.

Antragsrecht der Gemeinden

Gemeinde und Straßenverkehrsbehörde sind unterschiedliche Stellen, auch wenn sie im selben Rathaus sitzen können. Bisher konnte die Kommune Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde nur anregen oder Prüfaufträge erteilen. § 45 Abs. 1j StVO enthält jetzt ein Antragsrecht, das nach Auslegung von Verkehrsjurist:innen einen Anspruch auf eine begründete Entscheidung und ein Klagerecht einschließt: „(1j) Die Gemeinde kann bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 1i beantragen.“

Ergänzungen im Ausnahmekatalog des § 45 Abs. 9 StVO

Die folgenden Erweiterungen des Ausnahmekatalogs vom Nachweis der besonderen örtlichen Gefahrenlage waren auch ohne die neue Ermächtigung in § 6 Abs. 4a StVG möglich: „Nr. 4. Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c und kurze Streckenabschnitte (bis zu 500 Meter) zwischen zwei Tempo 30-Strecken, [...]“

Nr. 6 Tempo 30-Anordnungen auf überörtlichen und Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern,

Nr. 7a Sonderfahrstreifen,

Nr. 9. Bussonderfahrstreifen (Busspuren, Zeichen 245),

Nr. 10. Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen, Zeichen 350).“

Die Einzelheiten werden weiter im Zusammenhang mit Tempo 30, Busfahrstreifen und Zebrastreifen erläutert.

Was fehlt noch?

Die StVO-Änderung ist am 11. Oktober 2024 in Kraft getreten. Jetzt muss noch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO angepasst werden, um neue, unbestimmte Begriffe auszufüllen (z. B. „hochfrequentierte Schulwege“). Die Änderung ist für das Frühjahr 2025 angekündigt.

Viele Straßenverkehrsbehörden scheuen sich, Möglichkeiten der StVO zu nutzen, solange die VwV-StVO keine konkreten Vorgaben macht. Rechtlich ist das Zögern nicht notwendig.

Was geht, was geht nicht?

Die StVO-Änderung bringt neue Möglichkeiten der Anordnung („Die Straßenverkehrsbehörden können...“) Eine gesetzliche Verpflichtung der Straßenverkehrsbehörden besteht nicht. Das neue Antragsrecht der Gemeinden oder politischer Druck aus der Bevölkerung kann sie zum Handeln bewegen.

Das können Straßenverkehrsbehörden auch künftig nicht umsetzen: Flächendeckendes Tempo 30 innerorts war politisch unerwünscht. Es ist in der StVO weiterhin nicht vorgesehen, obwohl die neuen Ziele im StVG diese Erweiterung in der StVO zugelassen hätten.

Das geht: Die Gesetzesbegründung des StVG kann bei der Interpretation der neuen StVO nur begrenzt helfen. Sie enthielt von Anfang an widersprüchliche Aussagen zum Verhältnis der alten und neuen Ziele und berücksichtigt nicht die Änderung im Vermittlungsausschuss. Die Auslegung muss sich deshalb in erster Linie auf den Wortlaut und auf den Sinn und Zweck der neuen Vorschriften stützen. Der Bundesrat hat das Bundesverkehrsministerium bereits um Ergänzungen in der VwV-StVO um Definitionen, Auslegungshilfen und Richtwerte gebeten. Dazu ist seine Zustimmung erforderlich.

Wenn Maßnahmen auf die neuen Ziele gestützt werden, ist die Leichtigkeit des Verkehrs (nur) als ein Aspekt zu berücksichtigen; die Verkehrssicherheit darf nicht beeinträchtigt werden. Die nachträglich durch den Vermittlungsausschuss eingefügte hervorgehobene Bedeutung der Sicherheit des Verkehrs konnte die amtliche Gesetzesbegründung noch nicht kennen.

Sie lautet: „Diese Berücksichtigung setzt einen mit vertretbarem Aufwand ermittelten prognostischen Vorher-Nachher-Vergleich hinsichtlich der Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und eine Abwägung gegenüber den entsprechend ermittelten prognostizierten Effekten – je nach Anordnungsgrund – für die Verbesserung des Umwelt- und Klimaschutzes, die Verbesserung des Gesundheitsschutzes oder die Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung voraus.“

In der Regel werden Bestandsaufnahmen und Verkehrsprognosen für die Abwägung notwendig sein. Eine Prognose, z. B. der Klimaschutzwirkung in eingesparten Kilogramm CO₂, ist mit vertretbarem Aufwand nicht leistbar. Auch für Maßnahmen zur Verkehrssicherheit wurde bisher keine zahlenmäßige Vorhersage vermiedener Verkehrsunfälle verlangt. Die Anforderungen dürfen nicht überspannt werden. Auch das Bundesverwaltungsgericht verlangt nicht mehr als eine vertretbare, plausible Prognose.

Die Begründung „zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ setzt nach verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung ein städtebauliches Verkehrskonzept wie einen Radverkehrsplan voraus.

Das ADFC-Dossier zur neuen Straßenverkehrs-Ordnung enthält Steckbriefe für die folgenden acht Maßnahmen:

1. StVO Novelle: Steckbrief Tempo 30 km/h
2. StVO-Novelle: Steckbrief Fahrradstraßen und modale Filter
3. StVO-Novelle: Steckbrief Radfahrstreifen
4. StVO Novelle: Steckbrief Busfahrstreifen
5. StVO-Novelle: Steckbrief Fahrradparken
6. StVO-Novelle: Steckbrief Parken von Anwohnenden und Antragsrecht der Gemeinde
7. StVO-Novelle: Steckbrief Fußverkehrsflächen und Fußgängerüberwege
8. StVO-Novelle: Steckbrief Verkehrsversuche

In diesen Steckbriefen werden die einzelnen Themen jeweils ausführlich behandelt.

Quelle: ADFC Dossier vom 28.11.2024,
<https://www.adfc.de/artikel/die-neue-stvo-2024-verbesserungen-fuer-rad-bus-und-fussverkehr>

1,5 Billionen Euro Investitionsbedarf für nachhaltige Mobilität in Europa bis 2050

Laut der jüngsten Studie „Cost and Benefit of the Urban Mobility Transition“ der Initiative der Europäischen Union EIT Urban Mobility sind 1,5 Billionen Euro an Investitionen bis 2050 nötig, um die Ziele des Green Deal für den Verkehrssektor zu erfüllen.

Die neue Studie aktualisiert den Berichtsstand aus dem Jahr 2021. Sie bietet eine detaillierte Simulation von drei Übergangsszenarien für zwölf europäische Stadtprototypen, die die Vielfalt des urbanen Raums in der EU widerspiegeln. Der einzige Weg, die Emissionen der urbanen Mobilität zu reduzieren und das Green-Deal-Ziel für 2030 zu erreichen, verlangt einen Rückgang des Ausstoßes um 44 Prozent, erfordert jedoch ein verändertes Verhalten und ist mit erheblichen Herausforderungen in Bezug auf die öffentliche Akzeptanz verbunden.

Die Studie unterstreicht, dass sich geringere Emissionen durch PKW-Zugangsbeschränkungen wie Umweltzonen und eine Kombination aus attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln und geteilten Mobilitätsalternativen erreichen lassen. Bis 2030 könnten

diese Maßnahmen zu einem Anstieg der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln um sieben Prozent und zu einer Verringerung der privaten Autofahrten um bis zu 16 Prozent führen.

Maria Tsavachidis, CEO von EIT Urban Mobility, zu den Ergebnissen: „ Der öffentliche Verkehr erweist sich als die erschwinglichste und umfassendste Lösung, um die CO₂-Emissionen zu verringern. Dieser Wandel bringt jedoch Herausforderungen mit sich. Wir brauchen koordinierte Anstrengungen auf allen Ebenen - von der Gemeinde bis zur europäischen Ebene - um sicherzustellen, dass die notwendigen Investitionen erfolgen und dass die Bürgerinnen und Bürger bei dieser Entwicklung einbezogen und unterstützt werden.“

Vorteile überwiegen Kosten

Alle drei in der Studie untersuchten Szenarien sollen bis 2050 die Dekarbonisierungsziele des Green Deal für den Verkehrssektor erfüllen. Zur Erreichung der Ziele sind Investitionen in Höhe von mindestens 1,5 Billionen Euro erforderlich, darunter 500 Milliarden Euro für die Umsetzung und Steuerung verschiedener Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität. Obwohl diese Kosten beträchtlich sind, wird in der Studie hervorgehoben, dass die Vorteile - wie verringerte CO₂-Emissionen, verbesserte öffentliche Gesundheit und geringere externe Kosten - die finanziellen Aufwendungen überwiegen. Eine Verlagerung auf aktivere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer könnte bis 2050 zu kumulativen Gesundheitseinsparungen von bis zu 1.170 Euro pro Kopf führen, die auf einen aktiveren Lebensstil zurückzuführen sind. Darüber hinaus dürfte sich die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen, wobei die Zahl der Verkehrstoten bis 2050 dank einer sichereren Infrastruktur und der Einführung intelligenter Verkehrssysteme um bis zu 70 Prozent sinken sollte.

Die Studie „Cost and Benefit of the Urban Mobility Transition“ bietet politischen Entscheidungsträgern, Stadtplanern und Interessenvertretern eine wichtige Orientierungshilfe, um die komplexen Herausforderungen in Europa zu meistern.

Quelle :SAZ Bike online, 15.10.2024

Mobilitätsbarometer 2024: Erwartungen an ÖPNV-Anbindung werden nicht erfüllt

Allianz pro Schiene, BUND und DVR stellen zweite repräsentative Befragung zum Anschluss an ÖPNV sowie zum Sicherheitsempfinden im Rad- und Fußverkehr vor

Berlin, 25.11.2024. Mehr als 80 Prozent der Menschen in Deutschland nehmen bei ihrer Anbindung an Bus und Bahn keine positive Veränderung wahr. Jede/r Dritte ist unzufrieden mit dem ÖPNV-Angebot am eigenen Wohnort. Auch die gefühlte Sicherheit auf Radwegen und zu Fuß hat sich nicht verbessert. Das ist das Ergebnis des Mobilitätsbarometers 2024, einer repräsentativen Umfrage im Auftrag von Allianz pro Schiene, BUND und Deutschem Verkehrssicherheitsrat. Das Forschungsinstitut Kantar hat dafür zum zweiten Mal Menschen in ganz Deutschland befragt. Die drei Verbände fordern eine Angebotsoffensive für den ÖPNV sowie sichere Wege für den Rad- und Fußverkehr, die den Bedürfnissen der Menschen gerecht werden.

Bus und Bahn: Menschen wünschen sich dichtere Takte

Im bundesweiten Ranking stechen Sachsen-Anhalt, Niedersachsen und Brandenburg als Schlusslichter hervor. Im Ländervergleich vorn liegen – hinter den drei Stadtstaaten – Hessen, Nordrhein-Westfalen und Mecklenburg-Vorpommern.

Die diesjährige Befragung bestätigt erneut deutlich, dass ein Großteil der Menschen nicht primär die Entfernung zur nächsten Haltestelle als Problem empfindet, sondern vor allem zu seltene Abfahrten an den Haltestellen. Jede/r Dritte ist damit unzufrieden (34%).

Außerdem sollten die Teilnehmenden angeben, ob sich die Zahl der Abfahrten an ihrer nächstgelegenen Haltestelle in den vergangenen fünf Jahren verbessert oder verschlechtert

hat. Bundesweit nahmen nur 17 Prozent der Befragten eine positive Veränderung wahr. 68 Prozent spürten keinerlei Veränderung, 15 Prozent eine Verschlechterung.

Dazu sagte der **Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege**: „Mehr als 80 Prozent der Menschen beklagen entweder Stillstand oder sogar eine Verschlechterung des ÖPNV-Angebots am eigenen Wohnort. Die Antwort darauf kann unmöglich sein, das Deutschlandticket ständig infrage zu stellen. Aus der Befragung lässt sich ein Auftrag an die Politik ableiten, mit den Erwartungen der Menschen Schritt zu halten und ein besseres Angebot bereitzustellen.“

Nachholbedarf bei sicherem Rad- und Fußverkehr

Die mehr als 2.000 Teilnehmenden wurden außerdem danach gefragt, ob sie sich sicher fühlen, wenn sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad in ihrer Umgebung unterwegs sind.

Die Sicherheit auf dem Rad hat in den Augen der Befragten insgesamt keine Fortschritte gemacht, knapp die Hälfte bemerkt keine Veränderung. 27 % geben sogar an, sich weniger sicher zu fühlen als vor fünf Jahren. Besonders viele Radfahrerinnen und Radfahrer sind mit der Infrastruktur in Thüringen, Sachsen-Anhalt und im Saarland unzufrieden.

Manfred Wirsch, Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrats: „Bus und Bahn sind für die Verkehrssicherheit das Fortbewegungsmittel der Wahl – im ÖPNV sind wir schon ganz nah an der Vision Zero. Jedoch müssen die Menschen erst einmal zum Abfahrtsort gelangen. Wenn weniger als die Hälfte – nur 44 Prozent der Befragten – angibt, dass ihnen ausreichend sichere Fahrradwege zur Verfügung stehen, muss dringend nachgebessert werden.“ Auch für den Fußverkehr gibt es bundesweit großen Nachholbedarf. Wirsch: „85 Prozent der Menschen empfinden, dass sich ihre Sicherheit als Fußgängerin oder Fußgänger in den vergangenen fünf Jahren nicht verbessert hat. Die Vision Zero bedeutet, für alle Arten der Verkehrsteilnahme sichere Verkehrswege bereitzustellen. Wenn das in den Augen der Bevölkerung nicht gelingt, ist das ein Alarmsignal.“

Neuausrichtung der Verkehrspolitik

Alle drei Verbände fordern einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik. **Tina Löffel-send, Abteilungsleiterin Klimaschutz des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)**: „Unsere Befragung zeigt: Die Menschen wollen mehr Öffentlichen Personennahverkehr, sie wollen sichere Radwege, und sie wollen bedenkenlos zu Fuß unterwegs sein. Bei Bussen und Bahnen und der Sicherheit im Straßenverkehr gibt es deutlichen Nachholbedarf. Eine neue Bundesregierung muss die Verkehrspolitik stärker an den unterschiedlichen Bedürfnissen ausrichten.“

Hintergrundinformationen

Mit der repräsentativen Studie für das Mobilitätsbarometer 2024 beauftragt war das Meinungsforschungsinstitut Kantar. Im September und Oktober 2024 wurden mehr als 2.000 Menschen ab 14 Jahren im gesamten Bundesgebiet telefonisch und online befragt. Es ist bereits die zweite Untersuchung zur Zufriedenheit der Menschen mit dem ÖPNV. Das erste Mobilitätsbarometer wurde Ende November 2022 veröffentlicht.

(Zur Hessen-spezifischen Sicht siehe auch „Mobilitätsbarometer Steckbrief Hessen“ im Block „Radverkehr in Hessen“)

Quelle: <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/mobilitaetsbarometer-2024>

„Weckruf an die nächste Bundesregierung“ - ADFC Bundesverband zum Mobilitätsbarometer 2024

Die Allianz pro Schiene hat heute mit Partnern das repräsentative Mobilitätsbarometer 2024 vorgelegt. Es zeigt deutliche Unzufriedenheit in der Bevölkerung sowohl mit dem ÖPNV-Angebot als auch mit der Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs.

ADFC-Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann sagt: „Deutschland braucht ein funktionales Verkehrssystem mit dem Fahrrad als leistungsstarkes Verkehrsmittel im Nahbereich, aber die Bedingungen zum Radfahren sind weiterhin dürrtig. Das zeigt auch der ADFC-Fahrradklima-Test. Bei unserer letzten Umfrage haben sogar 70% von 245.000 Befragten gesagt, dass sie sich beim Radfahren nicht sicher fühlen. Und die Fahrradunfälle auf dem Weg zur Arbeit steigen bedenklich an. Das muss für die nächste Bundesregierung ein Weckruf sein, den Ausbau sicherer Radwegenetze schneller als bisher voranzutreiben. Sicherheit und zügiges Vorankommen für Radfahrende kommen nicht durch gutes Zureden, sondern nur durch gute Radwege.“

Quelle: ADFC BV Berlin, Pressekommentar 027/24 vom 25.11.2024

Unfallzahlen in Deutschland bleiben 2024 auf Vorjahresniveau

Die am 12. Dezember 2024 veröffentlichte Verkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2024 basiert auf Daten für den Zeitraum Januar bis September 2024. Fani Zaneta, Referentin für Verkehrssicherheit, Führerschein und Fahreignung beim TÜV-Verband, kommentiert die Hochrechnung: „Die Unfallstatistik 2024 gibt keinen Anlass zur Freude. Die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland wird 2024 voraussichtlich auf dem Niveau von 2023 bleiben. Gleiches gilt für die Zahl der Verletzten. Insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, ältere Menschen und Kinder müssen besser geschützt werden. Um die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern, müssen wir unsere Verkehrsflächen gerechter verteilen und in den Ausbau einer sicheren Infrastruktur investieren.“

Laut Zaneta ergibt der Blick auf die letzten zehn Jahre ein ernüchterndes Bild: Stagnation statt Fortschritt. Während das Statistische Bundesamt im Jahr 2014 noch 302.435 Unfälle mit Personenschaden meldete, liegt die Hochrechnung für 2024 bei rund 290.000 Unfällen. „Diese marginale Verbesserung ist angesichts moderner Technologien und Sicherheitsprogramme schlicht inakzeptabel. Die Vision Zero, die eine Welt ohne Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr anstrebt, rückt in immer weitere Ferne. Verkehrssicherheit ist kein Selbstläufer - sie braucht politischen Willen und gesellschaftliches Engagement. Wir brauchen dringend mehr Investitionen in eine sichere Infrastruktur.“

Quelle: SAZ Bike online, 13.12.2024

Berlins Unfallbilanz 2024: Am häufigsten sind Radfahrer unter den Toten

Die Zahl der Menschen, die in Berlin durch Unfälle im Straßenverkehr starben, ist in diesem Jahr erneut relativ niedrig. Bis Mitte Dezember kamen 33 Menschen ums Leben.

Die Zahl der Verkehrstoten in Berlin ist ähnlich niedrig wie im Vorjahr. Im gesamten vergangenen Jahr waren es 34 Verkehrstote, die niedrigste Zahl der vergangenen Jahrzehnte. 2021 waren es 40, ein Jahr zuvor 50 Tote. Bis Anfang des Jahrtausends lagen die Zahlen weitaus höher.

Im laufenden Jahr starben den Angaben zufolge zwölf Radfahrer, elf Fußgänger, fünf Motorrad- oder Rollerfahrer, vier Autofahrer und eine Rollstuhlfahrerin. 24 der Opfer waren Männer, neun Frauen.

Die Gesamtzahl der Unfälle und die Zahl schwer- und leichtverletzter Menschen liegen bis September dieses Jahres vor. Demnach wurden 99.088 Straßenverkehrsunfälle in Berlin registriert, das waren laut Polizei etwa 3.500 mehr als im Vorjahreszeitraum. Bei etwa 90 Prozent der Unfälle gab es nur Blebschäden und keine verletzten Menschen. Insgesamt wurden den Angaben zufolge in den ersten neun Monaten des Jahres bei Unfällen 10.732

Menschen leicht verletzt und 1.583 Menschen schwer verletzt, knapp vier Prozent weniger als 2022.

SAZ Bike online, 10.01.2025

Jeder dritte tödliche Radunfall bei Stürzen ohne Unfallgegner – größte Gefahr im Winter

Jeder dritte getötete Radfahrende und knapp jeder zweite Schwerverletzte verunglückte im letzten Jahr bei so genannten Alleinunfällen ohne weitere Beteiligte. Besonders hoch ist die Gefahr zwischen Dezember und Februar. Das zeigt eine Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. „Sichere Radwege und vorausschauendes Fahren vermeiden Unfälle“, sagt UDV-Leiterin Kirstin Zeidler.

Bei knapp 27.400 Radunfällen ohne weitere Beteiligte verletzten sich rund 6.400 schwer und 147 tödlich. Auch wenn schwere Alleinunfälle überwiegen – die deutlich schwereren und schlimmstenfalls tödlichen Folgen haben Kollisionen zwischen einem Rad und einem Pkw (2023: 5.112 Schwerverletzte und 178 Getötete). „Rad-Alleinunfälle haben sich in den letzten 15 Jahren mehr als verdoppelt, dabei ist die Dunkelziffer hoch“, so Zeidler. Radfahren ist immer populärer, zunehmend auch bei Älteren: „War damals noch jeder siebte allein Verunfallte älter als 66 Jahre, ist es inzwischen jeder fünfte.“ Senioren reagieren langsamer, verlieren schneller das Gleichgewicht und sind verletzlicher als Jüngere.

Witterung und Infrastruktur begünstigen Unfälle

Gut jeder dritte Alleinunfall geht nach Polizeiangaben auch auf das Konto mangelhafter Infrastruktur; Verunglückte selbst sehen hier die Hauptursache. Vor allem Bordsteinkanten und Straßenbahnschienen machen es Radfahrenden schwer. Poller, Masten und Schilder spielen selten eine Rolle. Laut der Verunfallten passieren die meisten Stürze zwischen Dezember und Februar. Nässe, Eis, Schnee und Laub sind besonders gefährlich.

Fahrweise entscheidend

Fast zwei Drittel der betroffenen Radfahrenden räumt ein, dass auch ihre Fahrweise zum Unfall führte. Laut Polizei fuhr knapp jeder dritte allein Verunfallte für die jeweilige Situation zu schnell. Auch starkes Bremsen und Unaufmerksamkeit sind wesentliche Unfallursachen. Alkohol war laut Befragung bei jedem 25. Alleinunfall im Spiel, bei den polizeilich erfassten Unfällen sogar bei jedem sechsten.

Pedelec-Alleinunfälle häufiger schwer

Auffällig ist, dass sich alle Altersgruppen bei Alleinunfällen mit Pedelecs häufiger schwer verletzen als mit nichtmotorisierten Rädern. Zeidler: „Pedelecs sind zwar per se nicht gefährlicher als klassische Räder. Sie sind aber schwerer, beschleunigen stärker und daher nicht ganz leicht zu handhaben.“

Sichere Radinfrastruktur, vorsichtiges Fahren

Entscheidend für weniger Unfälle sind gut befahrbare Radwege. Kommunen sind in der Pflicht, diese instand zu halten, von Laub und Schnee zu befreien. „Städte müssen Borde an Übergängen beseitigen und zu Straßenbahnschienen ausreichend Abstand schaffen – wenn nötig unter Aufgabe von Parkflächen oder eigenen Fahrradstraßen im Nebennetz“, so Zeidler. Radfahrende sollten in der kalten Jahreszeit besonders vorsichtig und aufmerksam fahren, auf Licht am Rad achten und Helm tragen. „Der Helm verringert nachweislich lebensbedrohliche Kopfverletzungen“, so Zeidler. Beim Neukauf ist Fahrrad-ABS zu empfehlen, vor allem für Pedelecs. Zudem sind Fahrtrainings sinnvoll. Alkohol steigert das Unfallrisiko erheblich und ist auch auf dem Rad ein Tabu.

Über die Studie

Für die Studie untersuchte die UDV unter anderem rund 8.000 Rad-Alleinunfälle in fünf Bundesländern, Unfallhergänge von knapp 1.500 Alleinunfällen, befragte online mehr als 1.500

betroffene Radfahrende, analysierte Örtlichkeiten, zog Infrastrukturplanende, Polizei und Mediziner hinzu.

Quelle: <https://www.udv.de/udv/presse/jeder-dritte-toedliche-radunfall-bei-stuerzen-ohne-unfallgegner-groesste-gefahr-im-winter--184464>

Starre Pfosten auf Radwegen bergen hohes Unfallrisiko

Für den Dekra Verkehrssicherheitsreport 2024 „Verkehrsräume für Menschen“ wurde ein Lastenrad in zwei Crashtests jeweils gegen einen flexiblen bzw. einen starren Pfosten gefahren. Die Auswirkungen könnten kaum unterschiedlicher sein.

Ampel- oder Lichtmasten, Verkehrsschilder oder Sperrpfosten – sie alle haben auf Straßen und in ihrem Seitenraum oft eine wichtige Funktion. „Gleichzeitig können sie aber Hindernisse darstellen, die zu Unfällen führen oder Unfallfolgen verschlimmern“, warnt Dekra Unfallforscher Markus Egelhaaf.

In den letzten Jahren werden zunehmend Verkehrsräume zugunsten aktiver Mobilitätsformen umgewidmet. Dabei kommen neben der rein optischen Markierung etwa von Rad- oder Fußwegen häufiger auch Sperrpfosten zum Einsatz. Pfosten kommen auch zum Einsatz, wenn es darum geht, eine optische Barriere an Kreuzungen und Einmündungen zu schaffen oder das Einfahren in Rad- oder Fußwege beispielsweise mit Pkw zu verhindern. Allerdings können derartige Poller beim Anprall insbesondere mit einem Fahrrad gravierende Folgen nach sich ziehen.

Um die Risiken von starren Pollern für Radfahrende zu visualisieren, hat Dekra einen Crashtest mit einem Lastenrad durchgeführt. Ein identischer Test erfolgte zudem in gleicher Konstellation gegen einen nachgiebigen Pfosten aus Kunststoff. Verwendet wurde dabei ein zweispuriges E-Lastenrad der Aufbauform „Hecklader/Trike“, die Kollisionsgeschwindigkeit lag bei 25 Km/h. Im Test gegen den starren Pfosten kam es zu einer starken Verzögerung, durch die der Dummy vom Sattel in Richtung Lenker geschleudert wurde. Der Pfosten knickte ab und fungierte so als Rampe. Das Heck des Fahrrads wurde angehoben, der Dummy abgeworfen, das Fahrrad kippte um.

Flexible Pfosten minimieren Verletzungsrisiko

„In einer realen Fahrsituation hätte der Aufsasse des Lastenrads schwere Verletzungen davongetragen“, so Egelhaaf. Im Versuch mit dem flexiblen Pfosten wurde dieser einfach überfahren und stellte sich anschließend wieder selbst auf. Zu nennenswerten Verzögerungen kam es nicht, der Dummy blieb auf dem Sattel. Der Fahrzustand blieb kontrollierbar. „Ein weiterer Vorteil der nachgiebigen Poller besteht darin, dass im Falle einer Kollision mit einem Kraftfahrzeug sowohl die Schäden an der Infrastruktur als auch am anprallenden Fahrzeug gering gehalten werden“, erklärt der Experte.

Viel zu oft legen Egelhaafs Ansicht nach die für die Straßen und Wege zuständigen Stellen nicht genug Wert darauf, die Wege selbst freizuhalten. So spare man beispielsweise durch den Ampelmasten in der Mitte des Geh- und Radwegs Geld für den ansonsten erforderlichen längeren Ausleger, oder eine temporäre Baustellenbeschilderung werde gerne mal auf den Gehweg gestellt, um so auf Ampelregelungen oder Umleitungsstrecken zu verzichten. „Die Gefährdung, die daraus entsteht, wird viel zu oft einfach hingegenommen – etwa für Menschen in Rollstühlen oder mit Rollatoren, für Sehbehinderte, für Personen mit Kinderwagen oder für Kinder auf Fahrrädern: Sie müssen wegen Engstellen zum Beispiel auf die Fahrbahn ausweichen, und das oft in Bereichen ohne abgesenkten Bordstein“, kritisiert der Unfallforscher.

Unfallzahlen könnten steigen

„Durch die zunehmende Breite und Geschwindigkeit im Fahrradbereich müssen wir damit rechnen, dass solche Unfälle häufiger passieren“, prognostiziert Markus Egelhaaf. Die Forderungen verschiedener Organisationen zum Schutz der Interessen von Radfahrenden nach

einem gänzlichen Verzicht auf Poller seien daher zunächst nachvollziehbar. Allerdings gebe es auch Situationen, in denen ihre Verwendung bei ganzheitlicher Betrachtung Sicherheitsvorteile bringe. „Dabei gilt es dann aber sicherzustellen, dass die Poller durch entsprechende Farbgebung und eine passende Mindesthöhe bei allen Licht- und Wetterverhältnissen gut zu sehen sind“, erklärt der Unfallforscher.

Quelle: SAZ Bike online, 08.11.2024

Studie zeigt massive Gefahrenpotenziale für Radfahrende im DACH-Raum auf

Ein länderübergreifendes Forschungsprojekt hat in Deutschland, Österreich und der Schweiz untersucht, mit welchen Mitteln das Radfahren unter beengten Platzverhältnissen sicherer gemacht werden kann.

Ein besonderer Fokus des Forschungsprojekts Radbest lag dabei auf dem Überholabstand von Motorfahrzeugen gegenüber Radfahrern. Während Deutschland und Österreich einen Mindestabstand von 1,5 Metern beim Überholen von Velos auf der Straße vorschreiben, gibt es in der Schweiz keine solche Regel.

Im Rahmen des Projekts wurden mehr als 7000 Überholvorgänge ausgewertet. Zum Einsatz kamen dabei spezielle Räder, die mit mehreren Sensoren zur Messung der Überholabstände ausgerüstet sind. Die Resultate belegen eine breite Streuung des Überholabstands, wobei der in Deutschland und Österreich vorgeschriebene Abstand in der Schweiz deutlich unterschritten wird. Allerdings zeigen die Messungen, dass Biker trotz anderslautender Vorschrift im Mittel in allen drei Ländern mit zu wenig Seitenabstand überholt werden.

Als Folge davon wird das Velofahren im Straßenverkehr als unsicher empfunden. Dieser Umstand hindert viele Menschen daran, sich für das Velo als Verkehrsmittel zu entscheiden. Dass das Radfahren von vielen Personen als gefährlich interpretiert wird, illustrieren zudem die Ergebnisse der Radbest-Befragung auf den Teststrecken. Die Aussage „Radfahren im Straßenverkehr erfordert Mut“ wurde in der Schweiz deutlich stärker befürwortet als in Deutschland oder Österreich.

Wie also kann der Veloverkehr sicherer gemacht werden? „Für Radfahren bei beengten Verhältnissen gibt es keine optimale Lösung“, schreiben die Radbest-Autorinnen und -Autoren. Vielmehr gelte es, die bestmögliche Lösung abseits der Wunschlösungen zu finden. Wo der Raum eng und beschränkt ist, empfiehlt die Studie die Umsetzung von schmalen Kernfahrbahnen mit breiten Radstreifen auf beiden Seiten. In den Untersuchungen hätten Kernfahrbahnen – Straßen mit beidseitigen Radstreifen jedoch ohne Leitlinie in der Mitte – zu „signifikant höheren Überholabständen“ geführt. Als zusätzliche Maßnahme wird die Signalisation solcher Strecken mit Tempo 30 empfohlen.

Quelle: SAZ Bike online, 11.02.2025

Der Verkehr in Deutschland wird zunehmen

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) legt eine umfassende Verkehrsprognose für 2040 vor: Diese zeigt ein deutliches Wachstum im Güter- und Personenverkehr sowie neue Rekorde bei der Schiene. Die Prognose für den Radverkehr ist bestenfalls verhalten.

Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing hat in Berlin gemeinsam mit Studienautor Dipl.-Math. oec. Tobias Kluth von Intraplan die Ergebnisse der neuen Verkehrsprognose 2040 vorgestellt. Sie reicht bis ins Jahr 2040 und löst die bisherige Prognose 2030 ab. Sie dient

als Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung und damit die Neuausrichtung der Verkehrsinvestitionen.

Zentrale Ergebnisse

Bis 2040 wird der Verkehr in Deutschland zunehmen, besonders stark im Güterbereich. Im Vergleich zu 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie, steigt die Verkehrsleistung um rund ein Drittel – von 689 auf 905 Milliarden Tonnenkilometer. Auf der Schiene legt der Güterverkehr am stärksten zu (+35 Prozent). Der Lkw bleibt mit einem Plus von 34 Prozent das dominierende Verkehrsmittel, während Transporte per Wasserstraße zurückgehen.

Der Personenverkehr wird um rund 8 Prozent auf 1.323 Milliarden Personenkilometer in 2040 ansteigen. Auch hier wächst die Bahn am stärksten (+60 Prozent) vor dem Luftverkehr (+30 Prozent). Der Straßenverkehr geht gemessen an den Personenkilometern leicht zurück (-1 Prozent). Gemessen am Modal-Split bleiben Auto und Motorrad aber mit Abstand beliebtestes Fortbewegungsmittel in Deutschland, zwei Drittel der Wege werden damit zurückgelegt.

Das Fahrrad findet ebenfalls Beachtung. Demnach soll der Anteil des Radverkehrs am Modal Split um 0,7 Prozent steigen. Für die zurückgelegten Personenkilometer mit dem Fahrrad wird ein Zuwachs um 32 Prozent prognostiziert.

Bundesminister Volker Wissing: „Die Verkehrsprognose 2040 hat eine klare Botschaft: Der Verkehr in Deutschland wird deutlich zunehmen. Um in Zukunft einen Verkehrsinfarkt zu verhindern, müssen wir weiter entschlossen handeln und in alle Verkehrsträger investieren: Wir brauchen ein hochbelastbares Bestandsnetz. Der Ausbau der Bahn muss weiter mit Volldampf vorangetrieben werden. Gleichzeitig sind auch Erhalt und Neubau von Straßen unerlässlich, denn das Auto bleibt das Rückgrat der Mobilität in Deutschland.

Reduktion bei CO₂-Emissionen

Durch den Umstieg auf klimafreundliche Antriebe auf allen Verkehrsträgern sinken laut Prognose die direkten CO₂-Emissionen im Verkehr um 77 Prozent gegenüber dem Jahr 1990. Beim Pkw-Verkehr um über 80 Prozent. Die Verkehrsprognose zeige damit große Fortschritte, den Verkehr in Deutschland zu dekarbonisieren und auch die Straße zu einem klimaneutralen Verkehrsträger umzubauen.

Quelle: SAZ Bike online, 25.10.2024

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, CO₂-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 CO₂-Einsparungen spielen eine wichtige Rolle: Pro Fahrt werden durchschnittlich 78,5 Kilokalorien verbraucht und etwa 399 Gramm CO₂ eingespart. In den letzten drei Mona-

ten summierten sich die CO₂-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

Interview mit Christian Hoffmann, Präsident des Bundesamtes für Logistik und Mobilität

Ausschnitte aus einem Interview, welches Sebastian Gengenbach, Chefredakteur von VELOPLAN, führte.

Christian Hoffmann ist seit gut 2 Jahren Präsident des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM). Mit der Umbenennung des früheren Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) wurde auch das Aufgabenfeld der dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BDMV) unterstellten und in Kölner ansässigen Behörde erheblich erweitert. Zu den klassischen Aufgaben in der Verkehrswirtschaft – Kontrolldienst, Maut, Ahnung – kamen die Beförderung und Verteilung ukrainischer Geflüchteter als ad hoc reagierende Krisenmanagementbehörde und der Bereich der modernen Mobilität hinzu. Hier ist das BALM als zentraler Projektträger zur Förderung des Radverkehrs im Auftrag des BMDV erste Anlaufstelle für viele Fragen zur Finanzierung und Förderung des Rad- und Fußverkehrs, des ÖPNV und des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Viele Fördermaßnahmen des Bundes mit Radverkehrsbezug werden vom BALM verwaltet. Als wesentliche Elemente des „Mobilitätsforums Bund“ werden mit der „Transferstelle“ und den „Förderlotsen“ werden im Vorfeld konkreter Projektplanung Erfahrungen und Best-Practice-Beispiele als nicht-monetäres Angebot über Netzwerke zur Verfügung gestellt. Mit der „Förderfibel“ wird versucht, etwas Durchblick in die zunehmend komplexe Förderlandschaft zu verschaffen. Das „Mobilitätsforum Bund“ und Aus- und Fortbildungsveranstaltungen wie die jährlich stattfindenden „Fahrradkommunalkonferenzen“ zeigen, wie man mit dem BALM in Kontakt treten kann und wie Förderungen gelingen können. Mit der Geschäftsstelle „Radnetz Deutschland“ hat das BALM ein breites Aufgabenspektrum. Hier geht es nicht nur darum, wichtige Radwege instand zu halten, auszubauen und zu verbessern, sondern auch darum, diese erlebbar zu machen und durch Marketingkonzepte bekannt zu machen. Speziell in diesem Aufgabenfeld „Radtourismus“ ist die Zusammenarbeit mit dem ADFC sehr wichtig, um die genauen Verhältnisse vor Ort zu erfahren. Um sich selbst Eindrücke vor Ort zu verschaffen, führt das BALM auch eigene Exkursionen durch. Im letzten Jahr konnten in Paris die Auswirkungen der städtischen Verkehrspolitik mit der deutli-

chen Reduzierung des Individualverkehrs besichtigt werden. In den kommenden Jahren möchte das BALM mit wachsender Expertise und in einem dynamischen Entwicklungsprozess das Aufgabenfeld der modernen Mobilität seine Aufgaben noch zielgenauer und treffsicherer erfüllen.

Quelle: VELOPLAN, 4/24, S. Gengenbach: „Man muss am Puls der Zeit bleiben“

Kommentar von J. Heyn: Im Newsletter Nr. 19 wurden noch zahlreiche der täglichen Kurzmeldungen des „Mobilitätsforums Bund“ zitiert. Dieser tägliche Kurzmeldedienst des Forums wurde mittlerweile eingestellt.

Dienstrad-Leasing für Landesbedienstete in Rheinland-Pfalz gestartet

Seit dem 30. Januar 2025 können berechnigte Landesbedienstete in Rheinland-Pfalz das neue Dienstrad-Leasing-Angebot über ein vollständig digitales Antragsverfahren nutzen. „Mit dem Dienstrad-Leasing bieten wir den Bediensteten eine attraktive Möglichkeit, umweltfreundlich und gesundheitsfördernd mobil zu sein“, sagt Klimaschutz- und Mobilitätsministerin Katrin Eder zum Projektstart. Sie hofft auf eine rege Beteiligung: „Uns ist wichtig, dass neben Beamten und Beamtinnen, Richtern und Richterinnen sowie Tarifbeschäftigten in Rheinland-Pfalz auch den Bediensteten der Hochschulen und Universitäten das Dienstrad-Leasing eröffnet werden kann. Jedes weitere geleaste Fahrrad kann einen Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen leisten.“

Sie haben nun die Möglichkeit, über die Deutsche Dienstrad MobilityHub – dem Online-Marktplatz mit einer Auswahl von über 300.000 Fahrrädern – oder auch direkt im Fachhandel vor Ort, Fahrräder zu beziehen. Deren Wert einschließlich des leasingfähigen Zubehörs darf den Betrag von 7.000 Euro (Hersteller-UVP) nicht übersteigen. Die Bediensteten sind frei hinsichtlich der Wahl des Fahrrads (Marken, Modelle, Typen). Auch E-Bikes, Lastenräder und Fahrräder für Menschen mit Behinderungen sind möglich. Das Dienstrad kann auch privat und auch von Haushaltsangehörigen genutzt werden.

Quelle: SAZ Bike online, 03.02.2025

Dienstrad-Leasing: Stabilität durch klare Prozesse und politische Absicherung

Das Dienstrad-Leasing hat sich als wichtiger Wachstumstreiber der Fahrradbranche etabliert. Um das Leasing feuerfest zu machen, fordert der Verband Zukunft Fahrrad eine gesetzliche Verankerung im Einkommensteuergesetz sowie eine Optimierung der Prozesse.

Die Vorteile des Dienstrad-Leasings sind sowohl für Unternehmen als auch für Arbeitnehmende unbestritten. Es fördert nachhaltige Mobilität, reduziert Emissionen und trägt zur Gesundheit der Beschäftigten bei. Eine Studie von Zukunft Fahrrad und Deloitte hat erstmals das wirtschaftliche Potenzial des Modells konkret beziffert. Auch Analysen des Transportation Think Tank (T3) unterstreichen den volkswirtschaftlichen Nutzen.

Ohne Leasing hätten sich die Herausforderungen der letzten Jahre deutlich schwieriger gestaltet. So bringt zum Beispiel das Angebot für Pendlerinnen und Pendler Stabilität in die ganze Branche. Weitere Studien lassen erkennen, dass eine Verdopplung des Markts in den kommenden Jahren möglich ist. Allerdings wird dieses Wachstum mit mehr Aufwand als in den ersten zehn Jahren verbunden sein, den die Marktakteure gemeinsam gestalten müssen.

Wasilis von Rauch, Geschäftsführer von Zukunft Fahrrad: „Nach über einem Jahrzehnt beispiellosen Wachstums stagnieren die Leasing-Zahlen erstmals. Die Branche steht nun vor

der Herausforderung, das Leasing nachhaltig erfolgreich zu gestalten.“ Die aktuelle Komplexität mit zahlreichen Anbietern, diversen Versicherungspaketen und unterschiedlichen Digitalisierungsgraden führt zu teilweise aufwendigen und teuren Prozessen. „Wir wollen Best Practices und mögliche Vereinfachungen erarbeiten und führen dazu zahlreiche Gespräche“, so von Rauch.

Politische Absicherung als Schlüsselfaktor

Ein weiteres zentrales Anliegen ist die gesetzliche Verankerung des Dienstrad-Leasings. Wasilis von Rauch erklärt: „Das Dienstrad-Leasing muss im Einkommensteuergesetz festgeschrieben werden, um langfristige Planungssicherheit zu gewährleisten. Dafür setzen wir uns nachdrücklich ein. Das derzeitige Modell und die steuerliche Vergünstigung sind keine Selbstverständlichkeit.“

Die politische Landschaft in Berlin wird sich voraussichtlich verändern, weshalb es wichtig bleibt, den Austausch mit Parlamentariern, Ministerien, Gewerkschaften und Verbänden aktiv zu gestalten. Nur so können potenzielle Risiken frühzeitig erkannt und abgewehrt werden.

Quelle: SAZ Bike online, 18.02.2025

Radverkehr in Hessen

Mobilitätsbarometer 2024, Länder-Steckbriefe: Hessen

ÖPNV

77 % der Menschen in Hessen fühlen sich an ihrem Wohnort insgesamt gut angebunden mit Bus und Bahn. Jede/r Vierte (26 %) ist jedoch unzufrieden mit der Anzahl der Abfahrten an der nächstgelegenen Haltestelle. Für 73 % der Befragten hat sich der angebotene Takt in den vergangenen fünf Jahren nicht verändert, für 15 % sogar verschlechtert.

Radverkehr

Nur 36 % der Befragten in Hessen stehen ausreichend sichere Radwege zur Verfügung. 29 % fahren nie Fahrrad, ein höherer Wert als im bundesweiten Durchschnitt (22 %). Verglichen mit der Situation vor fünf Jahren fühlen sich 27 % der Radfahrenden heute sicherer, während 30 % unsicherer unterwegs sind. Für 43 % hat sich das Sicherheitsgefühl auf dem Fahrrad nicht verändert.

Fußverkehr

Lediglich 11 % fühlen sich heute sicherer als vor fünf Jahren, wenn sie an ihrem Wohnort zu Fuß unterwegs sind, 12 % fühlen sich hingegen unsicherer. Für 76 % hat sich das Sicherheitsgefühl beim Gehen nicht verändert.

Quelle: <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/mobilitaetsbarometer-2024/laendersteckbriefe>

Zu wenig Radwege an Hessens Landesstraßen: ADAC und ADFC fordern Ausbau

Nur knapp jede zehnte Landesstraße in Hessen verfügt über einen begleitenden Radweg – deutlich zu wenig, kritisiert der ADAC. Für ein sicheres Pendeln zwischen den Kommunen fordert er gemeinsam mit dem ADFC mehr und bessere Radwege.

In einem über 3-minütigen Video berichtete der HR über die gemeinsame Pressekonferenz von ADAC und ADFC am 12.11.2024 in Wiesbaden. Im Video fährt zunächst der ADFC-LV-

Vorsitzende Ansgar Hegerfeld mit dem Rad auf einer Landesstraße und beschreibt die Gefährlichkeit. Waldwege mit rauem Belag und zusätzlichen Höhenmetern seien keine Alternative zu Straßen in Tallage.

In Hessen gab es 2016 nur an 11 % der Landesstraßen einen Radweg, seitdem sind bis 2024 nur 0,4 % hinzu gekommen. Im gleichen Zeitraum gab es in Bayern 4,8 %, in NRW 5,6 % und in Mecklenburg-Vorpommern 6,9 % Zuwachs von Radwegen an Landesstraßen.

Aus Sicht des ADAC würden mehr Radwege auch dem Kfz-Verkehr durch weniger Staus und Unfälle zugute kommen.

Der ADFC fordert strukturelle Verbesserungen und Beschleunigung bei den Planungsschritten.

Gemeinsam werden folgende Forderungen formuliert:

- Radwegebau als „Überragendes öffentliches Interesse“ gesetzlich festschreiben,
- komplizierte Planfeststellungsverfahren nur noch in Ausnahmefällen anwenden
- Umweltverträglichkeitsprüfung nur noch bei RW > 10 km Länge.

Der zuständige hessische Wirtschaftsminister Kawee Mansoori ist nicht mit allen Forderungen einverstanden, aber auch er sieht ein Problem mit „überbordender Bürokratie“ und „komplexen Genehmigungsverfahren“, und möchte den Radverkehr nicht nur im Nahbereich sondern auch als Verbindungsalternative von Ortschaften über größere Entfernungen fördern. Er sagt zu, einfachere Verfahrensschritte zu prüfen und möglich zu machen.

Quelle: hessenschau vom 12.11.24, 19:30 Uhr, Video mit 03:22 Min. Dauer

Hessen: Radschnellwege kommen nur langsam voran

Radschnellwege versprechen flotte Fahrt. Die Planung ist allerdings kompliziert. 2025 soll es in Hessen weitere Fortschritte geben.

Eine Aufstellung des hessischen Verkehrsministeriums führt insgesamt 18 geplante Schnellverbindungen auf, die teils auch in benachbarte Bundesländer führen sollen. Zwei Verbindungen befinden sich nach jahrelanger Planung in Bau. Eine soll von Frankfurt nach Darmstadt führen. Der südliche Abschnitt zwischen Darmstadt und Langen ist nun fertig - neun Jahre, nachdem die Machbarkeitsstudie vorgelegt wurde. In Nordhessen wächst inzwischen ein weiterer Schnellweg zwischen Vellmar und Kassel.

Im Rhein-Main-Gebiet sind neben der Verbindung Frankfurt-Darmstadt acht weitere Schnellwege in Planung. Mit ersten Bauarbeiten ist voraussichtlich 2026 zu rechnen. Für diese Radschnellwege sind Machbarkeitsstudien abgeschlossen. „Jetzt schauen wir, ob es Teilabschnitte gibt, wo man schon einmal mit vergleichsweise geringem Aufwand beginnen kann. Ziel der Wege ist, mit attraktiver Infrastruktur Menschen zum Umstieg vom Auto aufs Rad zu überzeugen“, sagte Rouven Kötter (SPD), Erster Beigeordneter des Regionalverbands „FrankfurtRheinMain“ der Deutschen Presse-Agentur.

Sparvorgaben könnten Vorhaben verzögern

Die Planung sei aufwendig, Eigentumsverhältnisse müssten geklärt werden und der Bau könne auch schnell ins Geld gehen, wenn etwa eine Bundesstraße gequert werden müsse. Bauherren seien meist die einzelnen Kommunen, bei ihnen verblieben 20 bis 30 Prozent der Kosten. „Angesichts der aktuellen Sparvorgaben kann es sein, dass hier einzelne Abschnitte ins Stocken geraten“, erklärte Kötter.

Die Regionale Radverkehrsbeauftragte Antje Quitta ergänzte, schon einzelne Abschnitte seien für den Radverkehr eine gute Nachricht: „Jedes Stückchen hilft und sorgt für eine Verbesserung in der Radinfrastruktur. Das Potenzial kommt von den Wegen zwischen den Kommunen.“ Die wenigsten Radpendler würden die Schnellwege komplett fahren. Auch

Schüler profitierten, zudem seien die Wege touristisch sehr interessant. „Der eigentliche Fortschritt ist, dass Radverkehr hier zum ersten Mal wirklich gemarkungsübergreifend in einer Strecke gedacht wird.“

Quelle: SAZ Bike online, 02.01.2025

„500 Dauerzählstellen bis Jahresende 2024“ – Ziel verfehlt

Hessens Verkehrsminister Kaweh Mansoori (SPD) erklärte im April 2024 in Wiesbaden den Auftakt für die zweite und letzte Ausbaustufe des Projekts „Dauerzählstellen“. Bis Ende 2024 sollten rund 500 automatische Dauerzählstellen flächendeckend und rund um die Uhr den Radverkehr in Hessen erfassen. Damals waren es etwa 270 – bis Jahresende sollten laut dem Verkehrsministerium die übrigen rund 230 Zählstellen dazukommen. Die Gesamtkosten wurden mit circa 7,3 Millionen Euro veranschlagt.

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

Beim Verkehrsministerium hieß es: „Ohne Daten kein Wissen. Um den Ausbau und die Förderung der Nahmobilität systematisch voranzubringen, sind repräsentative Daten eine unverzichtbare Grundlage.“

Quelle: Hersfelder Zeitung, 20.04.2024, Aus den Ländern

Kommentar von J. Heyn: Die Sinnhaftigkeit der Zählstellen ist unbestritten. Besser als das Verkehrsministerium kann man den Nutzen nicht beschreiben. Allerdings ist aus dem groß angekündigten Zuwachs von 230 Zählstellen bis Jahresende 2024 nur ein kümmerliches Plus von 11 Zählstellen (Stand Anfang März 2025: 281 Dauerzählstellen) geworden. Da der Ausbau in 2024 in der „zweiten und letzten Ausbaustufe“ erfolgen sollte, ist also mit einem weiteren Ausbau des Dauerzählstellennetzes leider nicht zu rechnen.

Zum gleichen Thema:

Radverkehr messen auf neuem Niveau

Trotz dieses minimalen Zuwachses bleibt Hessen mit seinen Zählstellen noch der größte Kunde von Eco Counter. Ab diesem Jahr wird die Datenvalidierung mit künstlicher Intelligenz unterstützt. So sollen die Wetterdaten mit in die Auswertung einbezogen werden. Und das neue induktionsschleifenbasierte System ZELT Evo kann Fahrräder und E-Scooter unterscheiden. Weitere Merkmale wie Abbiegebeziehungen oder Near-Miss-Situationen sollen sich auf einer Straßenbreite von bis zu 30 m durch ein ergänzendes Kamerasystem erfassen lassen.

Quelle: VELOPLAN 04/24, S. 76 ff

Radbronze vom ADFC für den Verlag Dierichs

Der ADFC-Bundesverband hat den Verlag Dierichs mit dem Bronzezertifikat als fahrradfreundlichen Arbeitgeber ausgezeichnet. ADFC-Projektleiterin Sara Tsudome erklärte: „Der Verlag Dierichs hat umfangreiche Maßnahmen implementiert, um das Fahrradfahren zu einem attraktiven und sicheren Teil des Arbeitsweges zu machen. Dieses Engagement wirkt sich nicht nur positiv auf die Gesundheit der Mitarbeitenden aus, sondern stärkt auch die Position als fortschrittlicher und umweltbewusster Arbeitgeber.“ Damit liegt der Verlag, in dem

die HNA erscheint, im Trend: immer mehr Arbeitgeber unterstützen ihre Beschäftigten mit dem Rad zur Arbeit zu kommen.

Quelle: HNA vom 27.12.2024

Radverkehr im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Radler gehen leer aus - Bund gibt Heringen Mitschuld für gestrichene Förderzusage

Der überregionale Werratal-Radweg ist zwischen Heringen und Widdershausen alles andere als ein Aushängeschild: Folgen nicht ortskundige Radfahrer den offiziellen Wegweisern, finden sie sich hinter Leimbach auf der Landesstraße 3172 wieder, deren Bankette ausgebrochen und deren Asphaltdecke mit Schlaglöchern übersät ist. Am sogenannten Dippacher beziehungsweise Leimbacher Kreuz müssen sie dann auf die Kreisstraße 4 wechseln, deren schmale Fahrbahn sie sich dann ebenfalls mit Lastwagen und Autos teilen.

Mit Unterstützung von Land und Bund soll die Verkehrssituation eigentlich schrittweise verbessert werden. Der Bau eines separaten Radwegs parallel zur Kreisstraße zwischen Dippacher Kreuz und Widdershausen ist vorerst jedoch nicht absehbar: Anfang 2022 hatte die Stadt für diesen Abschnitt zwar einen Bewilligungsbescheid über 1,35 Millionen Euro aus dem Bundesprogramm „Radnetz Deutschland“ erhalten. Allerdings hat das zuständige Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) die Laufzeit der bis Ende 2023 gültigen Zusage nicht verlängert. Das hatte Bürgermeister Daniel Iliev (SPD) im vergangenen November während einer Stadtverordnetenversammlung bekanntgegeben (die Hersfelder Zeitung berichtete).

Auf Nachfrage unserer Zeitung begründet das BALM diese Entscheidungen auch mit Versäumnissen der Stadt: „Innerhalb des jeweiligen Förderzeitraums ist das entsprechende Förderprojekt abzuschließen oder eine Laufzeitverlängerung und/oder Mittelübertragung ins Folgejahr zu beantragen. Ein Antrag auf Laufzeitverlängerung und Mittelübertragung wurde jedoch erst deutlich verspätet im Mai 2024 gestellt“, teilt ein BALM-Sprecher mit. Änderungen des Zahlungsplanes stünden zudem unter Vorbehalt der Bewilligungsbehörde kassenmäßig zur Verfügung stehender Mittel. „Es besteht kein Rechtsanspruch auf Änderung des Finanzierungsplanes. Der Änderung des Finanzierungsplans und der Verlängerung der Projektlaufzeit konnte aufgrund unzureichender Haushaltsermächtigungen nicht stattgegeben werden“, führt der BALM-Sprecher weiter aus.

Den verspäteten Antrag auf Laufzeitverlängerung erklärt Bürgermeister Daniel Iliev mit dem krankheitsbedingten Ausfall eines Verwaltungsmitarbeiters im betreffenden Zeitraum. Gleichwohl bezeichnet der Rathauschef den Verweis auf die Frist als fadenscheiniges Argument des BALM für die offenkundig den Sparzwängen des Bundes geschuldete Rücknahme der Förderzusage. Auch bei früheren Projekten habe die Stadt eine Fristverlängerung erst nachträglich beantragt und bewilligt bekommen. Ohnehin sei im Vorfeld kaum absehbar, ob ein Vorhaben innerhalb des im Bescheid festgesetzten Ausführungszeitraums von zwei Jahren realisiert werden könne. Im konkreten Fall des Radweges verweist Iliev auf zeitaufwändige Abstimmungen mit Hessen Mobil und den Naturschutzbehörden zum konkreten Streckenverlauf. Der sei jedoch Grundlage für alle weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte gewesen.

Für die Radfahrer im Werratal sei der Wegfall der Bundesförderung ernüchternd: „Niemand braucht sich zu fragen, warum die Menschen von Entscheidungen des Bundes frustriert sind“, merkt Iliev, der als Direktkandidat der Sozialdemokraten zur Bundestagswahl antritt, an. Zeit und Aufwand seien jedoch nicht vergebens in das Vorhaben investiert worden, betont der Rathauschef: „Die Stadt verfügt nun über eine fertige Planung, auf die sie zurückgreifen kann, wenn entsprechende Förderprogramme zur Verfügung stehen.“

Für das Förderprogramm „Radnetz Deutschland“ ist nach Auskunft des BALM aktuell kein neuer Förderaufruf geplant. „Die Stadt Heringen hat die Möglichkeit, Kontakt mit der Transferstelle des Mobilitätsforums Bund aufzunehmen, um sich zu informieren, ob für das Vorhaben oder auch weitere geplante Projekte andere Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten infrage kommen“ teilt der Sprecher der Behörde dazu auf Nachfrage mit.

Bereits seit mehr als einem Jahrzehnt beschäftigt der Werratalradweg die Heringer Stadtpolitik: Er führte zwischen Kernstadt und Widdershausen ursprünglich am Fluss entlang – und damit auch über den vom Land in den 1980er Jahren errichteten Bohlensteg am Naturschutzgebiet Rohrlache. Seit dessen Wiederaufbau infolge eines Hochwassers im Jahr 2013 duldet das Land dort zwar Radfahrer, erlaubt jedoch keine offizielle Beschilderung. Das bekräftigt auf Nachfrage nochmals das zuständige Regierungspräsidium Kassel und verweist auf mehrere Gründe des Naturschutzes. 2020 schlossen Stadt und Hessen Mobil eine Verwaltungsvereinbarung für einen Radweg von Leimbach bis zur Kreisstraße 4 ab. Dafür sollen zunächst städtische Feldwege in der Werra-Aue provisorisch ausgebaut werden. Weil diese jedoch aus Naturschutzgründen nicht mit einer festen Decke versehen werden dürfen, soll im Zuge der für 2027 in Aussicht gestellten Sanierung der Landesstraße ein paralleler, asphaltierter Radweg bis zur K4 gebaut werden. Der Lückenschluss von dort bis Widdershausen sollte über die nun geplatzte Bundesförderung finanziert werden.

Quelle: Hersfelder Zeitung / Lokales, 17.01.2025, JAN-CHRISTOPH EISENBERG

Werratalradweg glänzt auf der CMT in Stuttgart: Drei-Sterne-Klassifizierung als ADFC-Qualitätsroute

Der Radweg der Bergwerke und Burgen führt im Landkreis Hersfeld-Rotenburg durch Heringen und Philippsthal

Der Werratalradweg hat auf der CMT in Stuttgart, der größten Publikumsmesse für Tourismus und Freizeit weltweit, eine herausragende Auszeichnung erhalten. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat dem rund 300 Kilometer langen Radweg, der im Landkreis Hersfeld-Rotenburg durch Heringen und Philippsthal führt, drei Sterne verliehen. Damit wurde der Werratalradweg zum ersten Mal als Qualitätsroute ausgezeichnet.

„Die Klassifizierung des Werratalradwegs mit drei Sternen ist ein großartiges Zeichen für unsere Region. Das hohe Engagement und die Investitionen der Kommunen und Tourismusorganisationen in die Qualität und Attraktivität unserer Radwege entfaltet Wirkung. Die Auszeichnung zeigt, wie wichtig eine gute Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer ist – sowohl für den Freizeit- als auch für den Alltagsverkehr“, sagt Landrat Torsten Warnecke.

„Die Klassifizierung ist jetzt bis 2027 gültig. Bis dahin wollen wir mit allen Partnern das Ziel ins Auge fassen, die vier-Sterne-Klassifizierung zu erreichen“, so Jörg Peters Tourismusbeauftragter des Landkreises Hersfeld-Rotenburg.

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: Pressemitteilung des Landkreises Hersfeld-Rotenburg vom 31.01.2025

Rund 18.000 Euro für Planung einer Radwegeverbindung zwischen Hainrode und Ersrode

Wiesbaden, 29. November 2024

Mit 18.100 Euro unterstützt das Land die Gemeinde Ludwigsau bei der Planung eines Radweges zwischen Hainrode und Ersrode (Landkreis Hersfeld-Rotenburg). Dies teilte Wirtschafts- und Verkehrsminister Kaweh Mansoori in Wiesbaden mit. Die Gesamtausgaben für das Planungsprojekt belaufen sich auf rund 22.700 Euro.

Die rund ein Kilometer lange Verbindung schafft eine attraktive und komfortable Radverbindung zwischen den beiden Ortsteilen Hainrode und Ersrode der Gemeinde Ludwigsau. Es ist vorgesehen, die derzeit marode Strecke auf einer Breite von drei Metern grundhaft zu erneuern, so dass Risse und Löcher beseitigt werden und Radfahrende sie das ganze Jahr über sicher nutzen können.

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

Die Planungen sollen im Juni 2025 beginnen und im Oktober 2025 abgeschlossen sein.

Quelle: Pressemitteilung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum vom 29.11.2024

Kommentar hierzu von Johannes Heyn: diesen Abschnitt befahre ich mehrmals im Jahr. Es ist ein asphaltierter, ausreichend breiter Wirtschaftsweg. Ja, er weist einige Schlaglöcher auf. Angesichts der selten dort anzutreffenden Radfahrer kommt die Sanierung wohl eher den ansässigen Landwirten zugute.

Radverkehr im Schwalm-Eder-Kreis

Kinder fahren im BiciBus zur Schule in Homberg

Am Morgen des 26. September 2024 war es soweit: Der erste BiciBus rollte durch die Straßen von Homberg.

Initiiert von Hans-Joachim Schwietering (ADFC) und Robin Hohmann, führte die neue Initiative Schülerinnen und Schüler auf zwei Rädern sicher zur Schule. Der BiciBus, ein organisiertes Radfahrkollektiv, hat das Ziel, Kindern und Jugendlichen mehr Verkehrssicherheit zu vermitteln, Bewegung vor dem Unterricht zu fördern und Freude am Radfahren zu wecken.



Der BiciBus funktioniert wie ein herkömmlicher Schulbus – jedoch ohne Motor und Abgase. An verschiedenen Haltepunkten sammeln sich die Schülerinnen und Schüler mit ihren Fahrrädern, bevor sie gemeinsam zur Schule radeln. Dabei werden sie von erwachsenen Begleitern unterstützt, die für Sicherheit und die Einhaltung der Verkehrsregeln sorgen. Dieses Mal waren neben den Initiatoren Lea Beckmann von der HNA, Stefan Cichosz vom Schwalm-Eder-Kreis, Elke Ritz, Kristin Kromrei und Alexej Herbold mit dabei. Begleitet wurde die Aktion vom Ordnungsamt der Stadt Homberg. An unserer Schule wurden die Radfahrerinnen und Radfahrer von der ersten Stadträtin Claudia Ulrich und von Schulleiter Dr. Ralf Weskamp begrüßt.

„Wir möchten die Kinder nicht nur fit für den Straßenverkehr machen, sondern ihnen auch zeigen, wie viel Spaß es macht, mit dem Rad zur Schule zu fahren“, erklärt Hans-Joachim Schwietering. Besonders in einer Zeit, in der die Themen Gesundheit und Umweltschutz immer mehr in den Vordergrund rücken, ist der BiciBus ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Die Schule unterstützt das Projekt als Teil ihrer Gesundheits- und Verkehrserziehung, denn regelmäßige Bewegung vor Schulbeginn verbessert nicht nur die körperliche Fitness, sondern fördert auch die Konzentrationsfähigkeit der Jugendlichen im Unterricht.

Der erste BiciBus-Tag war ein voller Erfolg, und die Initiatoren hoffen, dass sich die Idee bald auch in anderen Stadtteilen und Schulen durchsetzt. Für unsere Schule sind wöchentliche Fahrten geplant.

Quelle: Bundespräsident-Theodor-Heuss-Schule, Homberg, [Schulportal](#) vom 26.09.2024

Radwege in Dorla beschildert: Bike und Bauer in Harmonie

Diese Schilder sollen bei gleichzeitiger Nutzung der Feldwege von Landwirten und Radfahrern zu gegenseitiger Rücksichtnahme ermuntern. In Anlehnung an die „Rücksicht macht Weg breit“-Kampagne des Hessischen Bauernverbandes hat der Dorlaer Ortsvorsteher und Vollerwerbslandwirt Dr. Karsten Heyner diese Schilder gestaltet. Die 8 neuen Schilder wurden von der Stadt Gudensberg finanziert. Obwohl die Schilder noch nicht lange stehen, ist Herr Heyner schon sehr positiv darauf angesprochen worden. „Die Radler finden es einladend und es soll ja auch ein Willkommensgruß in unserer schönen Gegend und ein Zeichen der Harmonie zwischen Biker und Bauer sein“, so Karsten Heyner.



Quelle: Heimatnachrichten vom 01.03.2025, Manfred Schaake

Rund 213.000 Euro für Lückenschluss des Hessischen Radfernwegs R4 bei Schrecksbach

Mit 212.900 Euro unterstützt das Land Hessen die Gemeinde Schrecksbach bei einem Lückenschluss auf dem Hessischen Radfernweg R4, der unter dem Motto „Von Dornröschen zu den Nibelungen“ von Bad Karlshafen an der Weser bis nach Hirschhorn am Neckar verläuft. Dies teilte Wirtschafts- und Verkehrsminister Kaweh Mansoori in Wiesbaden mit. Die Gesamtausgaben für das Projekt belaufen sich auf rund 250.000 Euro.

Aktuell ist der Abschnitt, auf dem sowohl der R4 als auch der Schwalmradweg verlaufen, im Bereich der Gemeinde Schrecksbach in Richtung Alsfeld ein unbefestigter Weg mit starken Mängeln. Damit er sicher und komfortabel befahren und zu Fuß genutzt werden kann, entsteht entlang der Schwalm auf einer Länge von rund 700 Metern ein asphaltierter Fuß- und Radweg.

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

Die Bauarbeiten sollen schnellstmöglich beginnen und im Sommer 2025 abgeschlossen werden.

Quelle: Pressemitteilung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum vom 02.12.2024

Untersuchungsergebnisse zu Reaktivierungsstrecken in Nordhessen: Für Kanonenbahn werden bis zu 670 zusätzliche Fahrgäste erwartet - NVV empfiehlt detaillierte Kostenprüfung als nächsten Schritt

Für die als „Kanonenbahn“ bekannte ehemalige Eisenbahnstrecke zwischen Homberg und Schwalmstadt-Treysa im Schwalm-Eder-Kreis werden bis zu 670 Fahrgäste pro Tag auf dem Streckenabschnitt Treysa – Frielendorf - Homberg erwartet. Das ist das Ergebnis der Potenzialanalyse, die der Nordhessische Verkehrsverbund 2023 beauftragt hatte. Damit bewegen sich die erwarteten Fahrgastzahlen für die Reaktivierungsstrecke in einem mittleren Bereich.

Ein weiteres Ergebnis liegt zum Kostenrahmen vor: Laut Gutachter dürfen die Investitionskosten bei den verschiedenen Varianten 70 Millionen Euro (Pendelverkehr zwischen Homberg – Treysa) bzw. 90 Millionen Euro (Homberg – Treysa inkl. Elektrifizierung mit Durchbindung nach Frankfurt) nicht überschreiten. Andernfalls ist mit einem Wert unter 1 bei der noch notwendigen Nutzen-Kosten-Untersuchung zu rechnen. Ein Ergebnis über 1 ist jedoch die Voraussetzung zur Finanzierung durch Bundes- und Landesmittel. Ohne diese Förderung wäre das Projekt nicht realisierbar.

Angesichts der allgemeinen Baukostensteigerung ist nach Einschätzung des NVV eine genaue Kostenschätzung für die Strecke sinnvoll, um das Untersuchungsergebnis weiter abzusichern. Auf Basis des ermittelten Kostenrahmens kann dann eine fundierte Entscheidung getroffen werden, ob und wie es mit der Kanonenbahn weitergehen soll. Eine entsprechende Empfehlung hat der NVV an den Landkreis Schwalm-Eder gegeben.

Hintergrundinformationen

Die Potenzialabschätzung zur Kanonenbahn erfolgte nach der aktuell gültigen Verfahrensanweisung der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr Version 2016+“ und enthält eine Vielzahl von Rahmenbedingungen, um eine Fahrgastprognose für die Reaktivierungsstrecken berechnen zu können. Dazu gehören u.a. :

- der alte Streckenverlauf der Kanonenbahn von Treysa nach Homberg mit sechs neuen Haltepunkten: Leimfeld, Frielendorf, Silbersee, Wernswig, Sondheim und Homberg (Efze)
- zwei verschiedene Linienverläufe Homberg – Treysa:
- erste Untersuchungsvariante: stündlicher Pendelverkehr mit einem zusätzlichen Fahrzeug und Anschlussverbindungen in Treysa Richtung Frankfurt und Kassel
- zweite Untersuchungsvariante: stündliche Verlängerung der Regionalzuglinie RB41 Frankfurt -Treysa bis nach Homberg mit zwei zusätzlichen Fahrzeugen und einem passenden Anschluss in Treysa zum Regionalexpress 30 nach Kassel inklusive der Elektrifizierung zwischen Treysa und Homberg
- die Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Busverkehr am Bahnhof Homberg
- der Standort des Bahnhofs in Homberg mit einer Empfehlung für der Wachsmuthshäuser Straße statt der Bahnhofstraße
- weitere Einflussgrößen wie die Fahrzeit, die Umsteigehäufigkeit, Wartezeit und Takt
- eine gutachterliche Einschätzung, welche Höhe bei den Investitionskosten maximal erreicht werden darf, damit die Strecke förderfähig wäre.

Dabei wird der bei der Potenzialanalyse ermittelte Nutzen der Streckenreaktivierung den erwarteten Investitionskosten gegenübergestellt. Nur bei einem Nutzen-Kosten-Wert über 1 kann das Projekt durch Bund und Land gefördert werden. Ohne Fördergeld wäre die Reaktivierung jedoch finanziell nicht zu stemmen.

Quelle: NVV online, 09.12.2024

Rund 46.000 Euro für Machbarkeitsstudie für einen Radweg auf der ehemaligen Kanonenbahn

Das Land Hessen unterstützt den Schwalm-Eder-Kreis mit 46.500 Euro bei der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Verlegung des Hessischen Radfernwegs R5 auf die ehemalige Kanonenbahntrasse zwischen den Gemeinden Knüllwald und Malsfeld. Dies teilte Wirtschafts- und Verkehrsminister Kaweh Mansoori in Wiesbaden mit. Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf rund 89.000 Euro.

Aktuell führt der R5 im Bereich der Gemeinden Knüllwald und Malsfeld über die Kreisstraße K29 gemeinsam mit dem Autoverkehr, auf der es keine separate Führung für Fußgänger und Radfahrende gibt. Um die Verkehrssicherheit inkl. der Barrierefreiheit sowie die Attraktivität zu erhöhen, plant der Schwalm-Eder-Kreis, den Radweg künftig auf den rund 5,2 Kilometer Abschnitt der Kanonenbahntrasse zu verlegen.

Die Kanonenbahn wurde ursprünglich als Teil der Eisenbahnstrecke Leinefelde–Treysa erbaut, wird aber in diesem Bereich seit 1988 nicht mehr für den Bahnverkehr genutzt.

Die Machbarkeitsstudie soll nun klären, wie diese Umlegung erfolgen kann, um eine sichere und vom Autoverkehr getrennte Verbindung für Radfahrende und Fußgänger zu schaffen. Die Untersuchung ist ein wichtiger Schritt, um den Radfernweg attraktiver und sicherer zu gestalten. Die neue Verbindung hat großes Potenzial, sowohl für touristisches Radfahren als auch für sämtliche Freizeit- und Alltagswege der Menschen vor Ort.

Die Zuwendung erfolgt nach der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität. Nach dieser können neben investiven Maßnahmen zur Stärkung des Fuß- und Fahrradverkehrs auch entsprechende Planungen und Konzepte und sogar Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit Zuschüsse erhalten. Die Untersuchungsarbeiten sollen schnellstmöglich beginnen und im August 2027 abgeschlossen sein.

Quelle: Pressemitteilung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum vom 22.11.2024

13.000 Euro für Planung eines Geh- und Radwegs am Fuldaufer in Melsungen

Mit einer Zuwendung in Höhe von 13.000 Euro unterstützt das Land Hessen die Stadt Melsungen bei der Planung eines Geh- und Radweges am Fuldaufer im Stadtgebiet. Dies teilte Wirtschafts- und Verkehrsminister in Wiesbaden mit. Die Gesamtausgaben für das Projekt belaufen sich auf rund 30.000 Euro.

Die durch die Stadt Melsungen verlaufende Route des Radfernweges R1 entlang der Sandstraße soll zukünftig vom KFZ-Verkehr getrennt werden und eigenständig entlang des Fuldaufers verlaufen. Auf einer Länge von rund 250 Metern soll der gemeinsame Geh- und Radweg ausgebaut werden und an den bestehenden Hessischen Radfernweg R1 anschließen. Auch von Berufspendelnden wird die Verbindung häufig genutzt. Mit der Planung verbessert die Stadt Melsungen die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

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

Die Planung soll schnellstmöglich beginnen und im Frühjahr 2025 abgeschlossen werden.

Quelle: Pressemitteilung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum vom 04.11.2024

Zum Schluss der besondere Lesetipp

Radfahren auf dem Gehweg – Fußgänger auf dem Radweg Regeln – Konflikte – Verbesserungspotential

Autor: Dietmar Rudolph

Stand: 10.01.2025

Werkstatt-Reihe des FUSS e. V.,

Herausgeber: FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Download: <https://fuss-ev.de/ueber-uns/unsere-medien/publikationen>

In der Broschüre wird umfangreich auf die im Titel genannten Regeln, Konflikte und Verbesserungsmöglichkeiten im Verhältnis zwischen Fußgängern und Radfahrern eingegangen. Ein gutes Kompendium zum Nachlesen.