

# nahmobil

No.26 – NOVEMBER 2025



## Führungskultur

Mit neuen Konzepten und  
Arbeitsweisen Mobilität gestalten

Seite 8

## Gut zu Fuß

Köln geht vor: Teilnahme am Projekt  
„Besseres Klima in Kommunen geht gut“

Seite 34

## Vernetzt, intermodal, nachhaltig

MOBIDROM: Mobilitätsdaten für die  
Stärkung des Radverkehrs in NRW

Seite 48

## Führung mit Haltung: Wege zur Mobilitätswende

Ab Seite 8

# einfach x einfach

Die Broschüre zur AGFS-Umsetzungsinitiative



[www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)

## Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Führung – was bedeutet das eigentlich? Und welche Werte brauchen wir, um die Mobilitätswende wirklich voranzubringen?

Führung ist kein Selbstzweck. Sie ist die Kunst, Orientierung zu geben, Vertrauen zu schaffen und Veränderung möglich zu machen. Gerade in den Kommunen entscheidet die Qualität von Führung darüber, ob gute Ideen auch Wirklichkeit werden.

Eine moderne Führungskultur schafft Klarheit: Wohin wollen wir? Welche Werte tragen uns? Welche Ziele sind nicht verhandelbar? Sie sorgt für Transparenz, damit Prioritäten nachvollziehbar bleiben und Entscheidungen Akzeptanz finden. Und sie braucht Mut: den Mut, zu entscheiden, auch wenn nicht jedes Detail bekannt ist. Denn Tempo ist maßgebend, wenn wir die Verkehrswende gestalten wollen.

Führung bedeutet auch, Fehler zuzulassen. Wer Neues wagt, darf scheitern. Wichtig ist, daraus zu lernen. Eine gelebte Fehlerkultur schafft Vertrauen, nicht durch Kontrolle, sondern durch Rückhalt. So entstehen kreative Lösungen und Teams, die Verantwortung übernehmen und gemeinsam vorangehen.

Gute Führung heißt, Aufgaben zu delegieren, Kompetenzen zu vertrauen und Menschen zu befähigen, selbst zu handeln. Denn Wandel gelingt nicht durch Einzelne, sondern durch viele, die an einem Strang ziehen.

Die Mobilitätswende braucht genau diese Art von Führung: klar, mutig, transparent und vertrauensvoll. Eine Führung, die Menschen mitnimmt und Veränderung möglich macht, in den Köpfen wie auf den Straßen.

In dieser Ausgabe der *nahmobil* geht es um die besonderen Herausforderungen kommunaler Führung. Wir zeigen, wie Führung gelingen kann – mit Haltung, Offenheit und Mut.

Viel Freude beim Lesen!  
Ihre



Dipl.-Ing. Christine Fuchs

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



# Inhalt

## SCHWERPUNKTTHEMA

- 8 Mit neuen Konzepten und Arbeitsweisen  
Mobilität gestalten

**Titelthema**

- 12 Führen ohne Titel

- 13 Koordinator:in statt Beauftragte:r –  
was Sprache in Führung bewirkt

- 14 Führungskräfte fördern Radverkehr  
im Kreis Steinfurt

- 16 Führung in Zahlen – ein Blick auf Trends  
und Perspektiven

**Zahlen – Daten – Fakten**

## UMSETZUNGSINITIATIVE

- 18 Einfach. Schnell. Wirksam.

## INTERVIEW

- 20 Raum für Transformation

## AUS DER AGFS NRW

- 24 Neues aus der AGFS NRW

- 26 Verkehrsplanung: Job mit Zukunft

- 28 Einblicke in niederländische Radverkehrs-  
förderung: Exkursion nach Arnhem

- 29 AGFS-Fachtagung 2026:  
Netze als Schlüssel zur Nahmobilität

- 29 2026 wird das Jahr des Fußverkehrs

## PLANUNGSTECHNISCHE FRAGESTELLUNGEN

- 30 24h Planung – die Planungswerkstatt  
der AGFS NRW

## FUSSVERKEHR

- 32 Nationaler Fußverkehrskongress 2026  
in Bielefeld

- 33 Fußverkehr: Auf dem Weg zu neuen Richtlinien

- 33 Sicherheit von zu Fuß Gehenden

- 34 Köln geht vor: Teilnahme am Projekt  
„Besseres Klima in Kommunen geht gut“

**Titelthema**

- 35 Zebrastreifen neu gedacht

- 35 „Mit Neugier durchs Quartier“

## INFRASTRUKTUR

- 36 RS1 in Bochum

- 38 Lückenschluss zwischen der Klever  
Innenstadt und Ortsteilen

- 39 Fahrrad hat Vorfahrt

- 40 Aktuelles zum Radverkehr in Münster

- 43 Best Practices aus Köln

- 45 Mehr Platz für Bus-, Fuß- und Radverkehr  
auf dem Dortmunder Wall

- 46 Fahrgeschwindigkeiten auf der „freien Strecke“

## KOMMUNIKATION UND SERVICE

- 48 **MOBIDROM: Mobilitätsdaten für die Stärkung des Radverkehrs in NRW**  
**Titelthema**
- 49 Digitales E-Lastenrad-Sharing im Kreis Coesfeld
- 50 Kommunale Partnerschaft für eine klimafreundliche Mobilität
- 52 Aachen: Sonderpreis beim ADFC-Fahrradklima-Test 2025
- 53 „Perspektivwechsel“ – Erlebnisberichte aus Aachen
- 54 Wie gestaltet die Stadt Köln die Mobilität in den Veedeln?
- 55 Rücksicht mit Rückblick
- 56 Stadt Krefeld testet Schulstraße
- 58 Neue Radabstellanlage Nord und ADFC-Rezertifizierung
- 60 Elternhaltestellen für mehr Schulwegsicherheit in Coesfeld
- 60 167 Schulwege überprüft: Nur 5% wurden als sicher eingestuft

## TOURISMUS

- 61 Neue Radwanderkarte für die Radregion Rheinland
- 61 Rheinische Bahn: RVR und Stadt Essen geben neu asphaltierten Abschnitt frei

## UNTERNEHMEN FAHRRAD!

- 62 Neu bei Unternehmen FahrRad!
- 63 Lebensraum statt Verkehrsstau
- 64 busch+müller feiert Jubiläum
- 65 Schwalbe erhält den Deutschen Nachhaltigkeitspreis

## TERMINE

### BEST PRACTICE



*Interview Seite 20*

**Sie führen also über starke Narrative, Geschichten, die eine Welt beschreiben, der andere zugehörig sein wollen.**

*Oliver Haas,  
Management- und Organisationsberater,  
Coach, Dozent, Mediator und Moderator*

# Parlamentskreis Fahrrad im Bundestag neu konstituiert



**Fahrradfreundliche Bundestagsabgeordnete setzen sich für die Förderung des Fahrrads im Bundestag ein.** – Foto: Büro Rehbaum

Mit prominenter Unterstützung und Rückenwind aus der Fahrradhauptstadt Münster hat sich im September 2025 der Parlamentskreis Fahrrad im Deutschen Bundestag neu konstituiert. Henning Rehbaum (CDU) aus dem Kreis Warendorf wurde einstimmig zum neuen Vorsitzenden gewählt, ebenso wie seine Stellvertreter Victoria Broßart (Grüne) und Stefan Zierke (SPD). Neben 15 Abgeordneten aus ganz Deutschland war auch Markus Lewe (CDU), Oberbürgermeister von Münster, zu Gast. Als Vorsitzender des Parlamentskreises Fahrrad will Henning Rehbaum radbegeisterte Abgeordnete aller Fraktionen der Mitte des Bundestags zusammenbringen mit dem Ziel, bundespolitische Impulse für eine alltagstaugliche Radverkehrspolitik zu setzen.

## Ihre Stimme für den Mobilitätspreis.NRW

Am 8. Dezember 2025 wird wieder der Mobilitätspreis.NRW verliehen. Wer den Preis erhält, können Sie mit Ihrer Stimme beeinflussen. Eine Experten-Jury hat aus allen eingegangenen Bewerbungen eine Shortlist erstellt, die unter <https://www.buendnis-fuer-mobilitaet.nrw.de/> vorgestellt wird. Ab November können Sie für das Projekt abstimmen, dass Sie gerne auf dem Siegertreppchen sehen möchten.

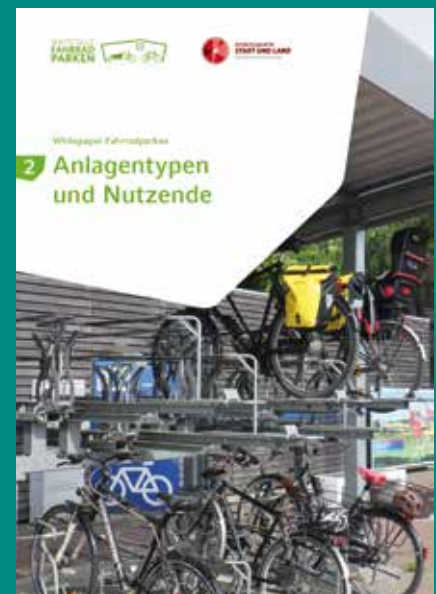


**fuer-mobilitaet.nrw.de/** vorgestellt wird. Ab November können Sie für das Projekt abstimmen, dass Sie gerne auf dem Siegertreppchen sehen möchten.

## Gute Abstellanlagen für unterschiedliche Nutzergruppen

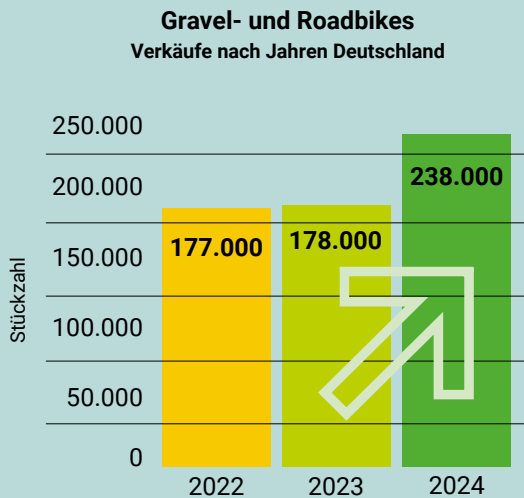
Wie sieht gutes Fahrradparken aus? Egal, ob Pendler:innen, Kinder, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder andere Radfahrende: Sie alle brauchen passende Abstellmöglichkeiten für ihre zunehmend vielfältiger werdenden Räder, wie Pedelecs, Lastenräder, Spezialräder und Ähnliches. Das neue Whitepaper der Infostelle Fahrradparken untersucht, wie zeitgemäße Abstellanlagen gestaltet werden können, um diesen vielfältigen Bedürfnissen gerecht zu werden, und erarbeitet konkrete Gestaltungsempfehlungen.

Nach der ersten Veröffentlichung zur Standortwahl von Abstellanlagen erweitert diese zweite Ausgabe den Wissensstand zu verschiedenen Abstellplatztypen und bewertet die Eignung dieser Typen für verschiedene Fahrradtypen.



**Das neue Whitepaper zeigt, welche Anlagentypen zu welchen Nutzergruppen passen.**

## Gravelbikes und Rennräder im Trend – auch für Alltagsstrecken



*Insbesondere der Markt für Gravelbikes ohne Motor boomte laut ZIV im Jahr 2024 ganz besonders.*

Gravel- und Rennräder sind laut dem Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) seit längerem im Aufschwung – und besonders viele Frauen entdecken die sportlichen Bikes ohne Motor für sich. Zwischen 2023 und 2024 stiegen die Verkaufszahlen deutlich, vorneweg die der Gravelbikes. Sie verbinden Rennrad-Feeling mit Geländetauglichkeit und passen so ideal in den vielseitigen Alltag – vom Arbeitsweg bis zur Freizeit.

Neue Angebote wie Community Rides, der Ausbau der Radinfrastruktur und erfolgreiche Radsportlerinnen verstärken den Trend. „Städte und Regionen, die in den letzten Jahren ihre Fahrradinfrastruktur verbessert haben, bringen neue Zielgruppen aufs Rad – darunter besonders viele junge Frauen, die sich zuvor im Straßenverkehr nicht sicher fühlten“, so Anke Schöffner, Leiterin Politik beim ZIV.

## KI für mehr Effizienz in Städten



**Cover der Studie „Künstliche Intelligenz in smarten Städten und Regionen“**

In Hamburg erleichtert KI die Bürgerbeteiligung: Mit dem Portalsystem DIPAS\_analytics werden dort Rückmeldungen der Bürger:innen automatisiert ausgewertet. Themen werden erkannt, gebündelt und in Beteiligungsprozesse eingebracht. So können Straßenquerungen, sichere Radwege oder Fußgängerzonen adressiert werden – nicht mehr in Einzelfällen, sondern systematisch.

Eine neue Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und

Raumforschung (BBSR) zeigt anhand verschiedener Anwendungsbeispiele, wie künstliche Intelligenz Städte effizienter und gerechter machen kann. Sie bietet Kommunen praktische Handlungsempfehlungen, wie KI-Lösungen strategisch eingebettet werden können – auch für kleine und mittlere Städte lohnt sich der Blick darauf.

## App „Rad+“ der DB: Radeln für Kaffee und bessere Infrastruktur

Die Deutsche Bahn hat die App „Rad+“ bundesweit gestartet. Radfahrende können ihre Strecken aufzeichnen und die anonymisierten Daten den Partnerkommunen für die Planung und Bewertung von Radinfrastruktur bereitstellen. Die Radfahrenden profitieren zusätzlich: Ab 25 km gibt es z.B. einen Gratis-Kaffee, ab 50 km Rabatte bei Partnern wie adidas oder Jack Wolfskin und ab 100 km einen 5-Euro-DB-Gutschein. Kommunen, die Partner werden, erhalten nicht nur Zugang zu den Daten, sondern auch Unterstützung der DB bei Marketing- und PR-Maßnahmen. Gleichzeitig baut die Bahn ihr „Bike & Ride“-Angebot weiter aus, um den Wechsel vom Rad zur Bahn noch einfacher zu machen.



„Herne nimmt Fahrt auf“ – Aktionstag zur Europäischen Mobilitätswoche 2025 – Foto: Thomas Schmidt

## Mit neuen Konzepten und Arbeitsweisen Mobilität gestalten

**Die Mitarbeiter in den Verwaltungen gestalten den Verkehr der Zukunft. Damit das gelingt, müssen viele Abläufe neu geordnet werden und alle Beteiligten Führungsaufgaben übernehmen. Wie das geht, zeigt ein Blick in vier Städte.**

Die Stadt Herne hat sich für die kommenden Jahre ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: 30% mehr Bus und Bahn, 30% weniger Autoverkehr. Der Druck, es zu erreichen, ist groß. Denn mitten im Stadtzentrum, direkt am Bahnhof, entsteht ein neues Quartier zum Wohnen, Forschen und Studieren. Allein an der neuen Hochschule für Polizei und Verwaltung werden in zwei Jahren täglich bis zu 4.000 Studenten unterwegs sein.

Geht es nach Hernes Mobilitätsplanerin Dana Jakert, werden viele der Studenten mit Bus, Bahn oder Rad zur Hochschule kommen. Sie hat die Aufgabe, die Bürger und Besucher von Herne zu motivieren, klimafreundliche Ver-

kehrsmittel zu nutzen und sie über die anstehenden Veränderungen zu informieren. Dafür hat sie im Team mit Hernes Mobilitätsmanagerin, ihrer Kollegin Klaudia Meyer, und einer Agentur ein umfassendes Kommunikationskonzept entwickelt, das die Bevölkerung aktiv einbindet.

Aufgaben wie diese gehören mittlerweile zum Alltag vieler kommunaler Verkehrsplaner. Neben der klassischen technischen Planung sollen die Verwaltungsmitarbeiter ihre Mitbürger für den Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel begeistern, Konflikte moderieren und Reibungsverluste vermeiden. Häufig stehen sie dabei unter Zeitdruck. Denn der Wandel im Verkehr soll Fahrt aufnehmen. Deshalb optimieren die Mitarbeiter in den Verwaltungen Planungsprozesse, entwickeln neue Arbeitsweisen und einigen sich mit der Politik und den Bürgern auf gemeinsame Leitlinien und Strategien. Städte wie Herne, Solingen, Bielefeld und Düsseldorf verfolgen dabei ganz unterschiedliche Ansätze.

In Herne setzt Dana Jakert auf gute Kommunikation. „Unser umfangreiches Konzept passt eher zu größeren Städten wie Köln“, sagt sie. Doch die Erfahrung zeigt: Die Mobilitätswende wird schnell emotional diskutiert, wenn etwa Fahrspuren zu Radspuren werden. Deshalb war es dem Team wichtig, die Vorteile des Wandels sichtbar zu machen und die Bevölkerung umfassend zu informieren und strategisch einzubinden.

### Den Wandel sichtbar machen

Das Herzstück der Kampagne ist die eigene Webseite „herne-mobil.de“ mit dem eigens entwickelten Slogan „Herne ist, was uns bewegt!“. „Die Seite ist leicht zu finden und hat durch das eigene Layout und den Slogan auf Postern oder Baustellenbannern einen hohen Wiedererkennungswert“, erklärt Dana Jakert. Der Claim fordert die Bürger auf, sich mit eigenen Ideen aktiv an der Mobilitätswende zu beteiligen. Jakerts zentrale Botschaft: „Wir wollen nichts verbieten, sondern die Wahlmöglichkeit vergrößern.“



**Im Mobilitätssalon diskutieren Bürger und Fachleute über Ideen und Strategien der Mobilitätswende in Herne.** – Foto: Frank Dieper/Stadt Herne

Neben der Beteiligung liegt ihr daran, die Fortschritte der Verkehrswende sichtbar zu machen. Auf der Webseite sind alle umgesetzten Maßnahmen dokumentiert – vom Schutzstreifen bis zur Protected Bike Lane. „Die Teilnehmer unserer Veranstaltungen wie dem Mobilitätssalon sind oft überrascht, was sich schon alles in der Stadt verändert hat“, sagt sie.

Der Mobilitätssalon, ein klassisches Beteiligungsformat mit Vortrag und Workshop, zieht vor allem Interessierte an. Mit Ständen bei Aktionstagen, auf Wochenmärkten oder Festen wie der Cranger Kirmes, dem größten Jahrmarkt in NRW, sucht das Team gezielt den Kontakt zu anderen Zielgruppen. „Wer zur Kirmes geht, will sich amüsieren

und nicht informieren“, sagt Jakerts Kollegin Klaudia Meyer und fügt hinzu: „Aber mit unserem Glücksrad und kleinen Gewinnen locken wir die Laufkundschaft an unseren Stand und kommen ins Gespräch.“ Dass der Ansatz funktioniert, zeigen die Zahlen: Nach den Veranstaltungen steigt der Zugriff auf die Webseite von rund 40 bis 50 Klicks am Tag auf über 200.

Ob das Kommunikationskonzept aus Information, gezielter Ansprache und Beteiligung tatsächlich aufgeht, wird die Evaluation zeigen. Eine Hochschule begleitet den Prozess in den kommenden drei Jahren. Regelmäßig können die Bürger online bewerten, was gut läuft, was besser geht und ihre Wünsche äußern. Dieses Feedback ist Dana Jakert wichtig. „Wir wollen den Wandel effizient begleiten und unser Konzept weiter verbessern“, sagt sie. In drei Jahren will sie die Kampagne mit ihrem Team in Eigenregie fortführen.

### Der Wandel geht nur gemeinsam

Die Mobilitätswende ist eine Aufgabe, die jede Kommune beschäftigt. „In Solingen ziehen Politik und Verwaltung an einem Strang und gehen die Herausforderungen der Mobilitätswende gemeinsam an“, sagt Andreas Budde, Dezernent für Planung, Bauen, Verkehr und Umwelt. Doch wie vielerorts entzündeten sich auch dort hitzige Debatten, sobald Straßenraum neu aufgeteilt werden soll – oft auch mit den Bürgern.

Das soll sich zukünftig ändern. 2023/2024 hat die Verwaltung mit dem „Integrierten Mobilitätskonzept der Klingensstadt Solingen“ (IMKS) einen Leitfaden für die strategische Verkehrsplanung entwickelt. Der Prozess war aufwendig: Die Stadtgesellschaft wurde repräsentativ eingebunden, Experten, Politiker und Verwaltungsmitarbeiter wurden direkt beteiligt. Budde und die Mitarbeiter der Abteilung für Mobilität, ÖPNV und generelle Planung organisierten oder begleiteten rund ein Dutzend Workshops und eine zweistufige Online-Befragung.

Gemeinsam mit Bürgern, Jugendlichen, Interessengruppen und Fachleuten erarbeiteten sie Leitlinien für die Planung. Dabei entstanden Slogans wie „Straßenraum ist Lebensraum“ oder „Barrierefrei und rücksichtsvoll mobil“. Sie fassen zusammen, was den Menschen in Solingen wichtig ist und welches Miteinander sie sich im Verkehr wünschen. „Diese Themen zogen sich durch alle Workshops und wurden von allen Interessengruppen benannt“, sagt Viviane Stölting.



**Die Auftaktveranstaltung des IMKS in Solingen fand am 22. Mai 2023 mit der Bürgerschaft, der Politik und der Stadtverwaltung sowie weiteren Stakeholdern statt.** – Foto: IGS

Die Teilnehmer des IMKS brachten die Vorteile der Mobilitätswende prägnant auf den Punkt. Die Slogans spiegeln ihre Wünsche und Ansprüche an den öffentlichen Raum wider. Künftig wollen Andreas Budde und Viviane Stöling diese Botschaften stärker in die interne und externe Kommunikation einbinden.

Neben den Slogans entstanden 15 Projektsteckbriefe, die beispielhaft zeigen, wie etwa Fahrradstraßen, barrierefreie Gehwege oder auch Kreisverkehre künftig aussehen sollen. „Den Steckbrief ‚Aufenthaltsqualität‘ haben wir bereits beim Rückbau eines Doppelkreises umgesetzt“, berichtet Budde. Der Gewinn an Aufenthaltsqualität sei spürbar: Die Asphaltfläche wurde halbiert, der Verkehrslärm sank, und wo früher Busse und Autos dominierten, gibt es nun Außengastronomie und Grünflächen. „Die Lebensqualität vor Ort ist deutlich gestiegen“, betont er.

Aber Budde macht auch deutlich: „Die Steckbriefe beschreiben unsere Idealvorstellung. Jede Straße oder Kreuzung hat ihre Eigenheiten und muss individuell geprüft werden.“ Dennoch seien die Steckbriefe für Politik und Verwaltung ein wertvoller Wegweiser, da sie im Konsens mit der Bevölkerung entstanden sind.

Im IMKS-Prozess wurde auch ein Hauptnetz für Rad- und Autoverkehr definiert. Jetzt können die Netze ausgebaut und Lücken geschlossen werden. Die Standards für jede Maßnahme sind durch die Steckbriefe festgelegt.

### Verwaltung verbessert Abläufe

Einige Städte optimieren auch ihre Arbeitsweisen, um die Verkehrswende effizienter voranzutreiben und die Interessen von Politik, Bürgern sowie Verwaltung besser zu vereinen. Bielefeld hat bereits vor Jahren seine Prozesse

überarbeitet, um verschiedene Interessen frühzeitig einzubinden, Planungen zu beschleunigen und Projekte schneller umzusetzen.

„Damals stand die Umsetzung des neuen Radverkehrskonzepts an“, erinnert sich Patrick Kühn, Abteilungsleiter Mobilitätsplanung im Amt für Verkehr in Bielefeld. Gleichzeitig plante die Stadt, den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) neu zu organisieren. Für Kühn und seine Kollegin Barbara Choryan war schnell klar: Die Mobilität der Stadt neu zu denken, erfordert eine Zusammenarbeit über Fachbereiche und Hierarchien hinweg. Verkehrsträger getrennt zu betrachten, wie es bis dahin üblich war, funktioniert nicht mehr. „Die Pläne für einen neuen Radweg oder eine Fahrradstraße wanderten durch unzählige Ämter“, erklärt Kühn. Das kostete Zeit, Ressourcen und führte zu Reibungsverlusten.

### Prozesse wie in der freien Wirtschaft

Kühn und seine Kollegin Barbara Choryan entschieden, die Mobilitätswende ganzheitlich anzugehen. Dafür musste die Verwaltung allerdings ihre Arbeitsweise grundlegend ändern. „Wir haben uns an der freien Wirtschaft orientiert“, sagt Kühn. Statt einzelner Beauftragter für Rad- und Fußverkehr oder ÖPNV arbeiten nun Projektleiter mit interdisziplinären Teams an konkreten Themen. Diese Teams setzen sich je nach Bedarf aus Experten verschiedener Ämter zusammen. Neu ist: Alle Beteiligten sind von Anfang an eingebunden. Mit dieser Herangehensweise lassen sich mögliche Hindernisse früh erkennen und lösen, die StVO-Richtlinien direkt umsetzen und auch die Ampelschaltungen rechtzeitig anpassen.

Die neue Arbeitsweise ist herausfordernd, denn sie verschiebt Verantwortlichkeiten. Zwar bleiben die Dezernenten und Amtsleiter weiterhin über Projekte und Fortschritte informiert, doch die Projektleiter tragen deutlich mehr Eigenverantwortung als zuvor. Damit das gelingt, müssen die Projektziele klar definiert sein. „Außerdem müssen die Projektleiter wissen, in welchem Rahmen sie eigenständig entscheiden können“, sagt Kühn. Diese klaren Spielregeln geben den Projektleitern Sicherheit und erzeugen bei den Vorgesetzten das Vertrauen, Verantwortung abgeben zu können. Das zahlt sich aus: Da die Entscheidungen nicht mehr von höheren Ebenen abgesegnet werden müssen, arbeiten die Teams laut Kühn deutlich agiler.

### Prozessmanagement als Grundlage

Bevor die Projektarbeit startete, führte die Verwaltung mit den Mitarbeitern ein umfassendes Prozessmanagement durch. Für jeden Arbeitsschritt entstanden konkrete Arbeitsanweisungen – von der Vergabe von Bauleistungen über die Durchführung von Verkehrszählungen bis zur Organisation von Beteiligungs- und Kommunikationsprozessen. Heute folgen alle Mitarbeiter einem klar strukturierten Ablauf und bearbeiten definierte Aufgabenpakete. „Dieser Aufwand war nötig, um einheitliche Arbeitsweisen zu schaffen“, sagt Kühn. Davon profitieren auch die 30 neuen Mitarbeiter, die in kurzer Zeit eingestellt und eingearbeitet wurden.

Erste Erfolge der neuen Arbeitsweise zeigen sich beim Umbau der vierspurigen Artur-Ladebeck-Straße. Die Straße erhielt eine 2,5 m breite Bike Lane und wurde innerhalb eines Jahres auf zwei Spuren reduziert. Im Projektteam arbeiteten u.a. Vertreter der Baustellenkoordination, der Straßenverkehrsbehörde und des Teams für Lichtsignalanlagen zusammen. Durch die ganzheitliche Betrachtung konnten dann auch mit Vertretern der IHK und des Radentscheids wesentliche Meilensteine im Projekt zusammen angegangen werden. „Die interdisziplinäre Zusammenarbeit der verschiedenen Interessenvertreter machte diesen schnellen Umbau erst möglich“, sagt Kühn.

### Interdisziplinär arbeiten im Stadtrat

Diese Form der Zusammenarbeit zahlt sich auch politisch aus. In Düsseldorf hat der Stadtrat im Jahr 2020 die „Kleine Kommission Radverkehr“ gegründet, damit Politik und Verwaltung beim Ausbau des Radverkehrs stärker an einem Strang ziehen. Die Aufgabe der Kommissionsmitglieder: im Stadtrat und im Verkehrsausschuss für den Radverkehr werben.

„Wir wollen die Planung verbessern und die Akzeptanz für den Ausbau des Radverkehrs steigern“, sagt Christian Rütz, CDU-Ratsmitglied und Vorsitzender des Gremiums. Dem Gremium gehören Vertreter aller Fraktionen an, Mitglieder des ADFC und des VCD sowie bei Bedarf externe Experten. Um eine gemeinsame Vision für einen zeitgemäßen Ausbau der Radinfrastruktur in Düsseldorf zu entwickeln, reisten die zehn Mitglieder nach Utrecht und Den Haag. Dort ließen sie sich moderne Radverkehrsprojekte zeigen.

Seitdem bringen sie bei jeder Planung ihre Nutzerperspektive ein. Bei Grundsatzfragen wie der Gestaltung von



**Christian Rütz, Vorsitzender der Kleinen Kommission Radverkehr, Mobilitätsdezernent Jochen Kral und Norbert Czerwinski, Vorsitzender Ordnungs- und Verkehrsausschuss (v.l.n.r.) bei der Radtour in Den Haag** – Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

Fahrradstraßen, der Verkehrsführung an Baustellen oder der Einführung des grünen Pfeils beraten sie die Planer zu den Rahmenbedingungen. Parallel dazu sprechen sie mit ihren Parteikollegen, besonders mit denen, die selbst nicht Radfahren, über die Notwendigkeit und Ausgestaltung der Maßnahmen.

„Wir wollen die Akzeptanz für den Radverkehr erhöhen – bei politischen Entscheidungsträgern und in der Öffentlichkeit“, betont Rütz. Das sei entscheidend, denn in Düsseldorf herrsche ein harter Wettbewerb um Flächen. „Manchen geht der Ausbau der Radinfrastruktur nicht schnell genug, andere werfen uns vor, nur noch ‚Radpolitik‘ zu machen und das Auto zu vernachlässigen“, sagt er. Auch Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern erschweren die Arbeit. „Mit besserer Planung und klarer Kommunikation wollen wir diese Spannungen entschärfen“, erklärt er.

„Im Stadtrat sind Rütz und seine Mitstreiter direkte Ansprechpartner für Bürger und Radfahrer.“ Sie sammeln Anfragen und Beschwerden und bringen diese mit Nachdruck in die Verwaltung ein. Gleichzeitig treiben sie Veränderungen voran – wie die Rotmarkierungen von Radwegen an 13 Kreuzungen im Rahmen eines Pilotprojekts. Eine wissenschaftliche Auswertung der Ruhr-Universität Bochum zeigte, dass die farbigen Markierungen die Sicherheit für Radfahrer erhöhen. Nun soll ein stadtweites Konzept folgen.

Rütz bleibt realistisch: Radverkehrspolitik sei immer auch Kompromisspolitik. Aber er sagt mit Nachdruck: „Wir wollen für den Radverkehr die bestmöglichen Kompromisse erreichen – nicht den kleinsten gemeinsamen Nenner.“

*Andrea Reidl, freie Journalistin*



**Man braucht keinen Titel, um etwas zu bewegen: Ilona Benz zeigt, wie informelle Führung Teams stärkt und die Verkehrswende ins Rollen bringt.** – Foto: Thomas Kierok

## Führen ohne Titel

Wie Nahmobilität von informeller Führung profitieren kann

Themen werden durch Menschen vorangebracht. Eine zentrale Rolle spielen dabei Führungskräfte. Sie bringen Themen auf die Tagesordnung, führen wichtige Entscheidungen herbei und stellen Ressourcen zur Umsetzung bereit. Dabei darf Führung (auch Leadership) nicht auf klassische Führungsrollen reduziert, sondern muss breiter gedacht werden. Denn es gibt mehrere Arten von Führungsrollen. Neben denjenigen mit offiziellen Titeln und herausgehobener Stellung in der Hierarchie gibt es die Führungskräfte ohne Titel, ohne Eckbüro und ohne eigene Kachel im Organigramm. Diese Menschen führen nicht qua Funktion, sie sind ohne offiziellen Führungsauftrag. Sie steuern und überzeugen durch individuelles Verhalten, außergewöhnliche Expertise oder besonderes Charisma. Diese informellen Führungskräfte sind nicht weniger wichtig, wenn es darum geht, ein Querschnittsthema wie die Nahmobilität in die Fläche zu tragen. Mithilfe von Prinzi-

pien wie der kompetenzbasierten Führung und bestimmten organisationskulturellen Werkzeugen kann das Wirken dieser Menschen unterstützt werden.

### **Führung folgt Kompetenz und Erfahrung – nicht Titeln**

Mit dem Ansatz der kompetenzbasierten Führung wird informelles Führen in besonderer Weise gefördert. So kann beispielsweise im Projektmanagement die Leitung eines (Teil-)Projekts an die Person mit den für die Aufgabe relevantesten fachlichen oder sozialen Fähigkeiten verliehen werden – unabhängig von deren hierarchischer Position. Im kommunalen Kontext bedeutet dies etwa, dass Projekte nicht zwingend von der Amtsleitung, sondern beispielsweise auch von engagierten Sachbearbeiter:innen geleitet werden können. Entscheidungen werden in der Folge dezentral und damit in der Regel auch schneller und auf der Grundlage des notwendigen Fachwissens und Erfahrung

getroffen. Darüber hinaus werden Mitarbeiter:innen für (formelle) Führungsaufgaben befähigt, ihre Kompetenzen besser genutzt und ihre Eigenverantwortung gestärkt.

### Mit Nahbarkeit, Transparenz und Kommunikation zu mehr verteilter Führung

Nicht ohne Grund erfreuen sich Trends wie Du-Kultur, flache Hierarchien und eine offene Kommunikationskultur steigender Beliebtheit. Auf diese Weise sollen in Organisationen nicht nur bewusst Barrieren für Vernetzung und Zusammenarbeit abgebaut werden. Es geht dabei auch um die Förderung von Leadership abseits der wenigen verliehenen Führungsfunktionen. Das heißt, dass jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter unabhängig von der hierarchischen Stellung in die Lage versetzt werden soll, andere führen zu können. Denn die Organisation profitiert insgesamt davon, wenn Führungsaufgaben nicht auf wenige Positionen konzentriert werden, die dann schnell überfordert sind. Vorhandenes Potenzial kann besser gehoben und Entscheidungen können schneller getroffen werden, wenn jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter im jeweils eigenen Kompetenzbereich eine Führungsrolle einnehmen und dadurch andere mitziehen kann. Denn Führungskräfte sind immer auch Vorbilder. Ihr Verhalten und ihre Äußerun-

gen werden von anderen intensiver beobachtet und letztlich vielfach übernommen. Mehr Führungskräfte bedeuten mehr Dynamik, Innovationskraft und Verantwortung.

### Nahmobilität durch informelle Führung fördern

Nahmobilität ist ein Querschnittsthema, das in Netzwerken gedacht und vorangetrieben werden muss. Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Gesellschaft müssen an einem Strang ziehen und gemeinsam gute Kompromisse finden. Formale Weisungsbefugnis hilft selten, wenn es darauf ankommt, zwischen unterschiedlichen Interessen zu vermitteln, Vertrauen aufzubauen und Motivation zu schaffen. Deshalb braucht gute Nahmobilität ebenso informelle Führungskräfte, die gemeinsam mit offiziellen Führungsrollen Verantwortung für Projekte übernehmen und selbst Vorbilder sind. Menschen lassen sich führen und überzeugen durch fundierte Argumente, gute Ideen und Authentizität. Sie lassen sich vom richtigen Mindset anstecken. Nahmobilität braucht Macher:innen – keine Titel.

*Dr. Ilona Benz, die auch die Autorin dieses Artikels ist, berät als Managerin Kunden im öffentlichen Sektor in Digitalisierungs- und Transformationsprojekten.*

## Koordinator:in statt Beauftragte:r – was Sprache in Führung bewirkt

**B**eauftragte für Fuß- oder Radverkehr gibt es in vielen Kommunen. Die Idee klingt gut: Eine feste Person kümmert sich darum, die Stadt oder die Gemeinde fit für die Nahmobilität zu machen. Doch in der Praxis landet damit oft ein Riesepaket Verantwortung auf einem einzelnen Schreibtisch – während alle anderen denken, das Thema ist damit erledigt.

Genau deshalb lohnt sich der Blick auf die Macht von Jobtiteln. Der Landkreis Regensburg, bundesweit vorne beim Thema Digitalisierung, hat bewusst auf den „Beauftragten“ verzichtet. Die Begründung: Wer diesen Titel trägt, wird schnell zur alleinigen Projektperson – während Kolleginnen und Kollegen das Thema innerlich abhaken. Führung sieht anders aus.

Denn Transformationen wie die Digitalisierung oder die Verkehrswende gelingen nicht durch Einzelkämpfer, sondern nur durch Zusammenarbeit. Führungskräfte, die auf Titel wie „Koordinator:in“ setzen, senden damit eine klare Botschaft: Verantwortung wird geteilt, es geht ums Vernetzen, Abstimmen, Voranbringen – nicht ums Alleinmachen.

Sprache schafft Wirklichkeit. Wer führt, sollte also auch bei Jobbezeichnungen bewusst gestalten. Titel können dazu beitragen, dass Mitarbeitende Verantwortung übernehmen – oder sich elegant entziehen. Gute Führung heißt, Rahmenbedingungen zu schaffen, in denen alle gefragt sind. Und manchmal beginnt das schon mit einem einzigen Wort auf dem Türschild.

*Julia Groth/Redaktion nahmobil*



**Landrat Dr. Martin Sommer mit weiteren Führungskräften bei einer Planerradtour zur „Triangel“** – Foto: Kreis Steinfurt/Pressestelle

## Führungskräfte fördern Radverkehr im Kreis Steinfurt

Motivierte Mitarbeitende und strategische Umsetzung

**F**ührungskräfte sind nicht nur Vorbilder – sie prägen das Verhalten der Mitarbeitenden aktiv. Wer Verantwortung trägt, sollte nicht nur Anweisungen geben, sondern durch eigenes Handeln Maßstäbe setzen und Engagement sichtbar machen. Mitarbeitende lernen nicht nur aus Vorgaben, sondern auch durch das Verhalten ihrer Vorgesetzten.

Rund 1.400 Menschen arbeiten in der Kreisverwaltung Steinfurt. Die Organisation ist hierarchisch gegliedert, mit Abteilungen, Referaten, Dezernaten, Fachbereichen und Gruppen. Über- und Unterordnungsverhältnisse definieren Entscheidungsbefugnisse und Verantwortlichkeiten. Eine breit gefächerte Führungsstruktur ist daher unerlässlich und erfordert ein ganzheitliches Führungskonzept – das im Kreis Steinfurt erfolgreich umgesetzt wird.

### Radverkehrsförderung als Beispiel

„Die Radverkehrsförderung zeigt exemplarisch, wie Führungskräfte strategisch und operativ wirken“, erklärt Thomas Stiller, Radverkehrsbeauftragter des Kreises Steinfurt im Amt für Planung, Mobilität und Naturschutz. Die Förderung umfasst Infrastruktur, Planung, Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrssicherheit und die Einbindung aller relevanten Akteure – von der strategischen Ebene bis zur praktischen Umsetzung. Führungskräfte setzen damit ein klares Signal für Prioritäten und Werte der Verwaltung.

### Strategie trifft Umsetzung

Führung in der Radverkehrsförderung erfordert strategisches Denken, ausreichende Ressourcen, kommunikative Kompetenz und die Fähigkeit, verschiedene gesellschaftliche Akteure mitzunehmen. „Führung heißt, unterschiedli-

che Geschwindigkeiten zu respektieren und trotzdem voranzukommen. Der Kreis Steinfurt zeigt, dass strategische Planung und konsequente Umsetzung gemeinsame Erfolge bringen, wie die Auszeichnung als TOP-Projekt beim Deutschen Fahrradpreis 2024 zeigt“, so Stiller.

### Erfolgreiche Projekte im Kreis

Die enge Zusammenarbeit des Kreises mit seinen 24 Städten und Gemeinden zeigt sich in zahlreichen Projekten. Mit dem Projekt „Triangel“ entstanden auf ehemaligen Bahntrassen über 60 km sichere Radwege zwischen Stadt- und Ortszentren. Diese verbinden Alltags- und touristischen Radverkehr effizient. Geplante Ausbauten an den Betriebswegen am Dortmund-Ems- und am Mittellandkanal werden durch Mitfinanzierung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsbehörden unterstützt. Zahlreiche weitere Vorhaben befinden sich in Planung und haben gute Aussichten auf Förderung aus unterschiedlichen Töpfen.

### Qualitätssicherung durch Führung

Führungsverantwortung zeigt sich in der Sicherung bestehender Infrastruktur: ausreichende Personalausstattung, Verkehrssicherheitsarbeit, Unfallprävention, Verkehrserziehung sowie Unterstützung der Kommunen bei Fördermittelanträgen, etwa für Radabstellanlagen. „Transparente Kommunikation über Prioritäten und Ressourcen ist entscheidend. Personal, Finanzen und Flächen müssen strategisch eingesetzt werden, Sicherheit hat immer Vorrang“, betont Stiller. Beispiele hierfür sind das Radwegebauprogramm und die Unterhaltung ehemals kommunaler Radwege, die nun in Verantwortung des Kreises liegen.

### Vorbildfunktion der Verwaltung

Auch für Mitarbeitende setzt der Kreis sichtbare Zeichen: hochwertige Radabstellanlagen, Unterstände mit Spinden und Duschen sowie Pedelecs und E-Scooter für Dienstfahrten fördern die Nutzung des Fahrrads und stärken die Vorbildfunktion der Verwaltung. Diese Maßnahmen zeigen, dass die Kreisverwaltung Radverkehr nicht nur plant, sondern aktiv lebt.

### Zusammenarbeit auf allen Ebenen

Der Landrat Dr. Martin Sommer hat den Radverkehr als prioritäres Thema definiert. Zahlreiche Ämter sorgen dafür, dass Radverkehrsförderung und -infrastruktur in der Region präsent bleiben – vom Straßenbau über Tourismus bis zur Kreispolizei und zur Verkehrswacht. Bürgermeisterinnen, Bürgermeister und Ratsmitglieder beteiligen sich aktiv: Bei Sommerradtouren des Landrats werden Ideen,

Erfahrungen und Anliegen direkt ausgetauscht. Gemeinsames Radfahren fördert so Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Politik.

Alle 24 Kommunen nehmen seit Jahren am STADTRADELN teil. Rheine und der Kreis Steinfurt richten aufgrund ihrer bisherigen Erfolge die bundesweite Siegerehrung aus. Wettringen erhielt beim ADFC-Fahrradklima-Test mehrfach die beste Note bundesweit.

### Vision Zero als Grundlage

„Während der ADFC teilweise schnellere Veränderungen fordert, muss ein gesellschaftlich tragfähiger Weg gefunden werden. Grundlage aller Planungen ist Vision Zero – Verkehrstote und schwere Verletzungen sollen vollständig vermieden werden“, betont Stiller.

### Bedeutung des Radverkehrs heute

Angesichts von Klimawandel, wachsender Verkehrsbelastung und begrenzten Ressourcen gewinnt Radverkehr als umweltfreundliche, gesunde und effiziente Verkehrsform weiter an Bedeutung. Die Förderung des Radverkehrs kann nicht allein den Kommunen oder Ehrenamtlichen überlassen werden – sie ist zentrale Aufgabe der Kreisverwaltung und damit „Chefsache“.

*Matthias Lehmkuhl/Kreis Steinfurt*

# Zahlen – Daten – Fakten

## Führung in Zahlen – ein Blick auf Trends und Perspektiven

### 372 Milliarden Gründe für starke Führung und klare Prioritäten

Bis 2030 müssen Kommunen rund **372 Mrd. Euro** in ihre Verkehrsinfrastruktur investieren – allein, um die Funktionsfähigkeit von Straßen, Brücken und ÖPNV-Angeboten sicherzustellen. Diese gewaltige Summe bietet jedoch auch eine einmalige Chance: Wenn die notwendigen Investitionen konsequent an den Zielen der Verkehrswende ausgerichtet werden, lassen sich bestehende Abhängigkeiten vom motorisierten Verkehr abbauen und neue Prioritäten setzen. Durch eine zielgerichtete Umgestaltung könnten zudem **Einsparungen von etwa 21 bis 63 Mrd. Euro** bei Straßen- und Stellplatzflächen erzielt werden.

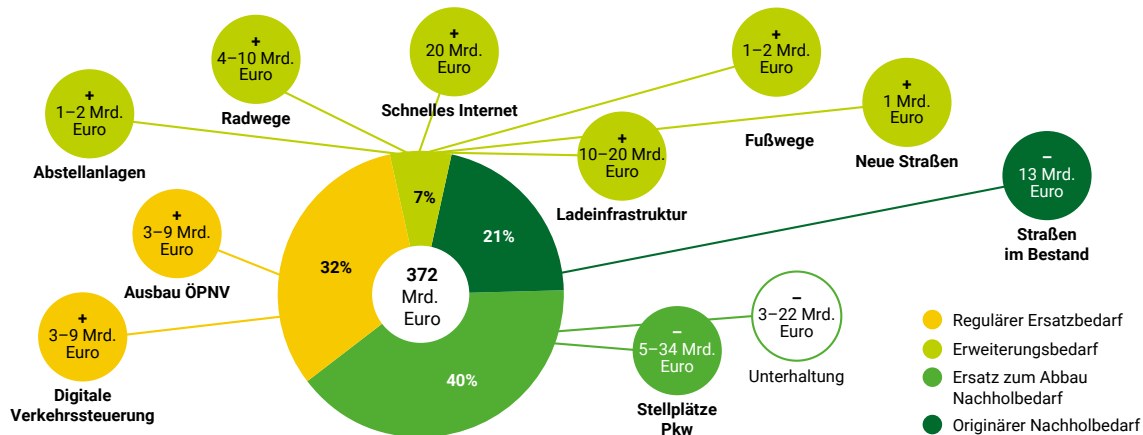
Quelle: *Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem – Schwerpunkt kommunale Netze, Deutsches Institut für Urbanistik (2023)*

#### Kommunales Beispiel: Stadt mit 10.000 Straßenparkplätzen

**Annahme:** mittlere Herstellungskosten von 2.000 Euro/Platz = 20 Mio. Euro Investitionswert  
**Unterhalt:** 150 Euro/Platz/Jahr = 1,5 Mio. Euro pro Jahr  
**Wenn die Stadt beschließt, den Autostellplatzbestand um 20% zu reduzieren (2.000 Plätze), ergeben sich:**

- Investitionersparnis von 4 Mio. Euro (kein Neubau, kein Ersatz)
- laufende Entlastung von ca. 0,3 Mio. Euro/Jahr für Betrieb und Unterhalt
- Flächengewinn von rund 24.000–30.000 m<sup>2</sup> = Platz für Radwege, Bäume, Außengastronomie

Quelle: *Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise, Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022)*



### Fachkräfte binden

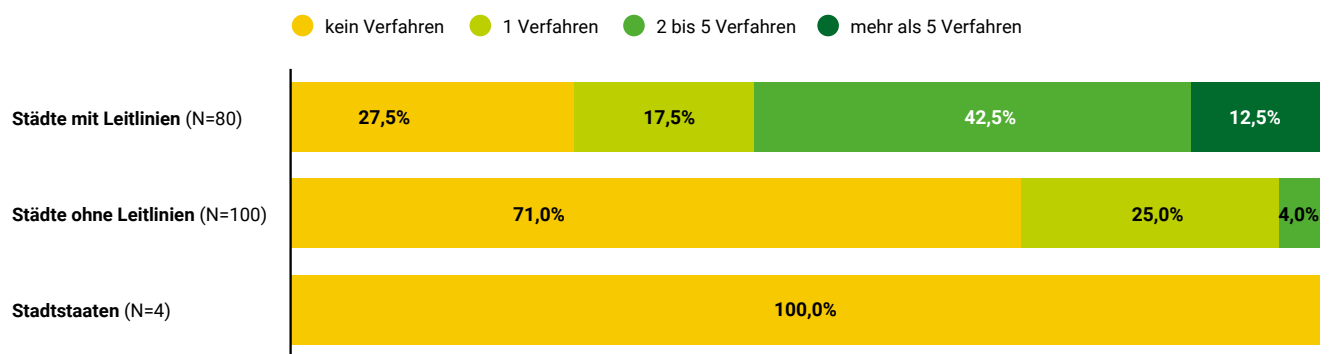
80% der Beschäftigten in der öffentlichen Verwaltung können sich vorstellen, den Arbeitgeber zu wechseln. Dadurch erhoffen Sie sich bessere Bezahlung, höhere Flexibilität, modernere Ausstattung sowie Anerkennung und Wertschätzung. Ein positives Arbeitsklima sowie die klare Kommunikation der Ziele und Werte der Behörde sind zentrale Bausteine, um dem Verlust von Know-how durch hohe Fluktuation entgegenzuwirken.

Quelle: *Bleibebarmeter Öffentlicher Dienst – Eine Befragung zu Bindungsfaktoren in der Verwaltung, Next:Public GmbH (2022)*

## Leitlinien wirken: Kommunen mit klaren Regeln setzen mehr Beteiligungsverfahren um

Beteiligungsverfahren in Projekten der Verkehrswende sind zum Glück keine Ausnahme mehr. Eine wissenschaftliche Untersuchung zeigt jedoch: Gerade konsultative Beteiligungsformate sind noch längst nicht flächendeckend eta-

bliert. Besonders deutlich wird der Unterschied zwischen Städten mit und ohne Leitlinien für Beteiligung – wo Leitlinien bestehen, finden deutlich häufiger Verfahren statt.



Quelle: Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bei kommunalen Mobilitätsprojekten: Eine quantitative Erhebung konsultativer Beteiligungsverfahren in Deutschland, Mark, Laura; Holec, Katharina; Escher, Tobias in Raumforschung und Raumordnung / Spatial Research and Planning (2024)

## Führungskräfte fordern Transformation der Verwaltung

Eine Befragung unter Führungskräften aus der Wirtschaft macht deutlich: Die **Modernisierung der Verwaltung** gilt als dringlichstes Handlungsfeld. **61,3%** sehen hier einen sehr großen, weitere **22,9%** einen eher großen Reformbedarf. Auch im Bereich **Verkehr und Infrastruktur** ist der Veränderungsdruck hoch: **43,2%** fordern sehr große, **37,0%** eher große Anpassungen.

Quelle: FÜHRUNGSKRÄFTEUMFRAGE 2025 – Der Blick der Führungskräfte auf den Standort Deutschland, für den Deutschen Führungskräfteverband – ULA e.V., den bdvb – Bundesverband Deutscher Volks- und Betriebswirte e.V. und die Friedrich-Nauermann-Stiftung für die Freiheit (2025)



# Einfach. Schnell. Wirksam.

Die AGFS NRW stärkt kommunale Führungskräfte bei der Umsetzung der Nahmobilität



**Vielfältige Veranstaltungsformate bieten eine ideale Plattform für Impulse und kollegialen Austausch.** – Foto: Dirk Baumbach

Nach den ersten 100 Tagen im Amt wird gerne die Arbeit von Politikerinnen und Politikern bewertet: Welcher Führungsstil wird gelebt, wie werden die Prioritäten gesetzt und schafft dies Vertrauen? Gerade im Bereich der Mobilität erwarten Bürgerinnen und Bürger spürbare Verbesserungen bei Sicherheit, Angebot und Zuverlässigkeit.

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS NRW) unterstützt Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, Landrätinnen und Landräte, Kommunalpolitik sowie kommunale Führungskräfte dabei, diese Erwartungen zügig in konkrete Maßnahmen zu übersetzen.

Mit der Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“ hat die AGFS NRW einen praxisorientierten Ansatz entwickelt, der Kommunen befähigt, schnell ins Handeln zu kommen. Ziel ist es, Lücken in den Fuß- und Radwegenetzen zu schließen, dadurch die Verkehrssicherheit zu erhöhen und so die Lebensqualität in Städten und Gemeinden unmittelbar zu verbessern.

## Formate für Führung und Umsetzung

Um kommunale Entscheidungsträgerinnen und Entschei-

dungsträger gezielt zu unterstützen, hat die AGFS NRW drei Formate entwickelt, die Wissen, Austausch und Handlungskompetenz miteinander verbinden:

### 1. Konferenz für die Leitungsebene der Fachbereiche und Ämter

*Donnerstag, 22. Januar 2026, Design Offices Düsseldorf*

Die Fachbereichsleitungskonferenz richtet sich an leitende Beschäftigte in den Kommunalverwaltungen. Im Mittelpunkt stehen die rechtlichen, organisatorischen und kommunikativen Rahmenbedingungen, die eine erfolgreiche Förderung der Nahmobilität im Sinne von „einfach x einfach“ ermöglichen.

Das Programm beleuchtet zentrale Fragen:

- Inwiefern stellt die Förderung des Fuß- und Radverkehrs eine gesetzlich verankerte Pflichtaufgabe dar?
- Wie lässt sich eine konstruktive Beteiligungskultur sichern?
- Welche Rolle spielt ressortübergreifende Zusammenarbeit bei der Umsetzung?

Die Teilnehmenden erhalten praxisnahe Impulse, um den Wandel aktiv zu steuern und innerhalb der Verwaltung



**Formate wie die AGFS-Fachtagung machen Potenziale sichtbar und unterstützen die Entwicklung neuer Strategien.** – Foto: Dirk Baumbach

tragfähige Allianzen zu bilden. Eingeladen sind Amts- und Fachbereichsleitungen aus den Kreisen und Kommunen Nordrhein-Westfalens. Eine gesonderte Einladung erfolgt noch, ergänzend wird über den AGFS-Newsletter informiert.

**2. „einfach x einfach“ – Online-Seminar für die Kommunalpolitik zur AGFS-Umsetzungsinitiative**

Dienstag, 18. November 2025, Online

Das Online-Seminar richtet sich an Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker, die die Förderung der Nahmobilität in ihrer Kommune aktiv voranbringen möchten. Es zeigt, wie Kommunen die Nahmobilität mit der Umsetzungsinitiative schnell und auch mit wenig Ressourcen effektiv und sichtbar fördern können.

Die Teilnehmenden erhalten konkrete Anregungen, wie sie die Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“ in ihre kommunalen Strategien integrieren können und welche Rolle die Kommunalpolitik übernehmen kann, um dies zu ermöglichen.

Christine Fuchs und weitere Expertinnen und Experten geben Impulse zu den rechtlichen und planerischen Aspekten.

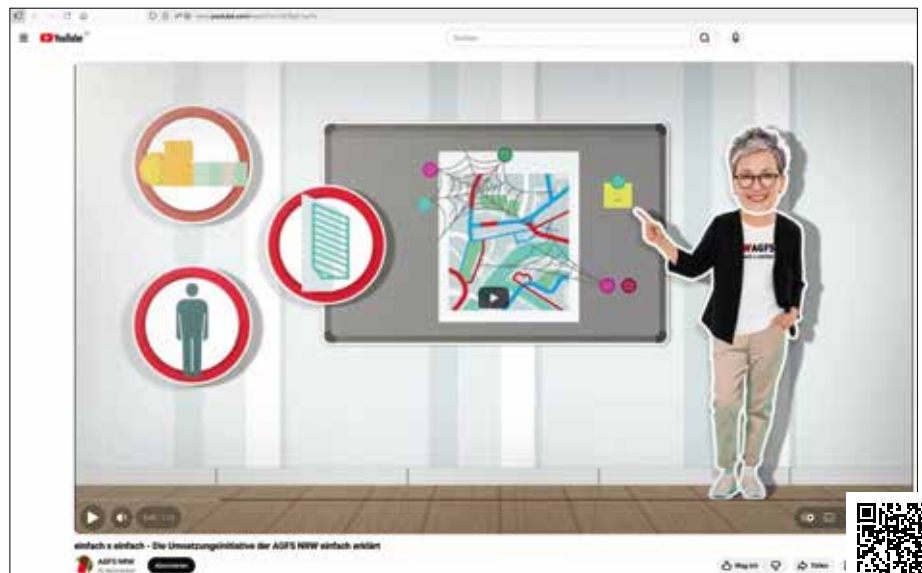
Eine gesonderte Einladung erfolgt noch, ergänzend wird über den AGFS-Newsletter informiert. Das Seminar wird anschließend in der AGFS-Mediathek zur Verfügung stehen.

**3. Der Film zur Umsetzungsinitiative**

Mit dem kurzweiligen Film zur Umsetzungsinitiative wird veranschaulicht, wie pragmatische Schritte den Wandel im Straßenraum anstoßen können – vom provisorischen Radweg über neue Querungsmöglichkeiten bis hin zur Umgestaltung von Parkflächen.

Der Film macht deutlich: Schon kleine Maßnahmen können große Wirkung entfalten, wenn Führung den Mut hat, Entscheidungen zu treffen und sichtbar zu handeln.

<https://www.youtube.com/watch?v=1zERgS-eu7w>



Julia Groth/Redaktion nahmobil



**Die Umsetzungsinitiative ist ein gemeinsamer Weg.**

*Wir möchten die Kommunen darin bestärken, ins Handeln zu kommen – mit Klarheit, Mut und der Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen. Gute Führung zeigt sich dort, wo Bewegung ermöglicht wird.*

*Christine Fuchs, Vorstand der AGFS NRW*



**Oliver Haas ist Management- und Organisationsberater, Coach, Dozent, Mediator und Moderator. Seit über 20 Jahren begleitet er Organisationen in Veränderungsprozessen. Nach Stationen in der internationalen Zusammenarbeit (GIZ, Weltbank) ist er Partner bei osb international in Wien. Er lehrt an der European Business School/Reutlingen und der TU Kaiserslautern-Landau, ist Redakteur der Zeitschrift OrganisationsEntwicklung (ZOE) und Autor zahlreicher Fachbücher und -artikel zu Transformation, Change Management und Führung.**

## Raum für Transformation

Wie Politik, Verwaltung und Gesellschaft die Mobilität der Zukunft neu gestalten

Die Verkehrswende fordert Politik, Verwaltung und Gesellschaft gleichermaßen heraus. Im Gespräch erklärt Oliver Haas, warum echte Transformation mehr ist als gute Planung – und wie gemeinsames Lernen, Vertrauen und klare Führung den Wandel möglich machen.

**nahmobil: Die Verkehrswende kann nicht allein vom Planungsamt getragen werden. Welche Faktoren sind entscheidend, damit eine Kommune erfolgreich die Transformation gestalten kann?**

Zuerst muss einmal klar sein, worin sich die „Spielart der Veränderung“, die wir Transformation nennen, von anderen Veränderungs- ausprägungen wie bspw. der Optimierung oder dem Krisenmanagement unterscheidet. Transformationen sind episodische Veränderungen, die Strukturen, Prozesse, aber auch Kulturen in gleicher Weise betreffen – und all das meist unter Zeitdruck. Anders als bei reiner Optimierung, wo es darum geht, das Bestehende nur etwas besser zu machen, wird bei einer Transformation das Bestehende auf den Prüf-

stand gestellt. Die Verkehrswende ist insofern nicht nur ein Transformationsanlass, der eine andere Form der Mobilität zum Ziel hat, sondern sollte auch einen Anlass bieten, zu hinterfragen, ob die bisherige Umsetzungspraxis diesen Ansprüchen überhaupt genügt.

**Was genau meinen Sie damit?**

Organisationen sind auf Stabilität ausgelegt und Verwaltungen noch einmal ganz besonders. Es ist ihre Aufgabe, Rahmenbedingungen und Regelsysteme zu entwerfen, die Umsetzungssicherheit ermöglichen. Diese sind bei Transformationen genauso zu hinterfragen, wie der Transformationsanlass. Konkret bedeutet das, dass alle Beteiligten – und hier würde ich neben dem Planungsamt auch die Bürgerschaft sehen – neben einem geteilten Verständnis der Notwendigkeit auch ein gemeinsames Bild des Zielbildes, der Vision, haben.

Warum kann es so nicht weitergehen und warum ist Handeln jetzt notwendig? Und wohin soll all das führen? Was ist konkret anders, wenn die Verkehrswende umgesetzte Realität ist? Dieses Verständnis muss von allen Be-



**Viele Kommunen unterschätzen, wie sehr Transformation ein Lernprozess ist ...**

teiligten nicht nur geteilt werden, sondern es gilt sich auch in den Dienst dieses Bildes zu stellen. Wenn Bürger:innen und lokale Akteure das Gefühl haben, dass sie gehört werden und Einfluss nehmen können, wächst die Akzeptanz enorm. Transformation gelingt dann, wenn sie nicht „von oben“ verordnet, sondern als gemeinsamer Prozess erlebt wird.

### **Welche Aspekte sind neben einer geteilten Notwendigkeit und Zielvorstellung noch von Bedeutung?**

Sie haben absolut recht, mit diesem Verständnis allein ist noch nichts bewirkt. Weiter ist es entscheidend, dass dieses Bild in konkrete – pragmatische und umsetzbare – Schritte übersetzt wird. Das ist leichter gesagt als getan, denn es bedeutet, sich bewusst in die Unsicherheit und Unsteuerbarkeit zu begeben. Nichts spricht gegen Pläne, aber Wandel funktioniert nicht nach Plan, sondern es gilt Dinge umzusetzen, zu reflektieren, zu lernen und auf dieser Erkenntnis dann die nächsten Schritte vorzunehmen. Viele Kommunen unterschätzen, wie sehr Transformation ein Lernprozess ist – man braucht Räume für Qualifizierung und Erfahrungsaustausch. Fakt ist, ob Sie es mit der Transformation ernst meinen, zeigt sich im geschlossenen Handeln. Sie können von der Bürgerschaft nicht erwarten, Dinge anders zu machen, wenn Sie als Initiator dies nicht selbst vorleben. Und das alles, und das ist der letzte Aspekt, geht nur mit ausreichend Ressourcen. Das ist neben Budget, Zeit, Personal und Aufmerksamkeit.

### **Was können die frisch gewählten Bürgermeister:innen und Landrät:innen in NRW konkret dazu beitragen, dass die Transformation gelingt und wie unterscheidet sich ihre Rolle von Führungspersonen aus der Wirtschaft?**

Den Begriff der Rolle übersetze ich in der Regel mit Erwartungsbündeln, also in diesem Fall, welche Erwartungen haben kommunale Entscheidungsträger:innen zu erfüllen, um dem Transformationsziel zu entsprechen. Bürgermeister:innen haben aus meiner Sicht eine doppelte Rolle: Sie sind politische Repräsentant:innen und gleichzeitig Gestalter:innen komplexer Verwaltungsorganisationen. Sie geben der Verwaltung jeden Tag, was sie will, d.h. Regelkonformität und -erfüllung, und gleichzeitig müssen sie sich fragen, was die Verwaltung braucht, also wo genau diese Regelerfüllung eben nicht mehr wirksam ist. Anders als in der Wirtschaft können sie nicht einfach per Order bestimmen. Das bedeutet, dass sie Führungsallianzen bilden müssen, um wirkmächtig zu sein und Brücken zu schlagen – zwischen Fachämtern, Parteien, Zivilgesellschaft und regionalen Partnern. Während unternehmerische Ent-

scheidungsträger vorrangig ökonomische Kennzahlen im Blick haben müssen, geht es Bürgermeister:innen darum, gesellschaftliche Legitimation und langfristige Gemeinwohlorientierung sicherzustellen. Sie können durch klare Prioritäten zeigen: „Wir investieren in Mobilität, weil es die Lebensqualität erhöht und die Kommune zukunftsfähig macht.“ Sie führen also über starke Narrative, Geschichten, die eine Welt beschreiben, der andere zugehörig sein wollen.

### **Wie bedeutend ist es, Verwaltung, Politik und Bürger:innen für die Verkehrswende zu gewinnen? Und wie kann es gelingen?**

Es ist unbedingt nötig, denn ohne geht es nicht. Wie schon angesprochen, sind Transformationen tiefgreifende Veränderungen, die nicht nur eine Organisation, sondern ganze Branchen, gesellschaftliche Subsysteme umkrepeln. Kurzum: Transformation ist ein Gemeinschaftsprojekt. Dabei müssen Verwaltung und Politik sich gegenseitig als voneinander abhängige Partner verstehen: Die Verwaltung bringt Fachwissen ein, die Politik sorgt für demokratische Rückendeckung. Und allein das würde ich schon einmal infrage stellen, ob das heute wirklich passiert. Fakt ist doch, dass eine Verkehrswende nur dann gelingen wird, wenn Verwaltung und Politik anerkennen, dass sie diese nur gemeinsam erzielen werden. Das ist nicht anders als in der Wirtschaft, wo man auf der Top-Führungsebene erkennen muss, dass der eigene Verantwortungsbereich gegebenenfalls reduziert wird, aber wenn dadurch das Unternehmen zukunftsfähig bleibt, dann ist dies umzusetzen. Praktisch bedeutet das: Verwaltungsmitarbeitende früh einbinden, damit sie nicht das Gefühl haben, „getrieben“ zu werden. Politik sollte die Erfolge sichtbar machen und bei unausweichlicher Spannung moderierend, statt verschärfend oder gar polarisierend zu agieren. Die einzelnen Bürger:innen überzeugt man dann, wenn man den Wandel nicht nur beschreibt, sondern am ganz konkreten Werkstück erlebbar macht – etwa Pilotversuche für Radwege oder neue Buslinien, die zeigen: Wir meinen es ernst, es verändert sich wirklich etwas und es lohnt sich.

### **Gerade bei Verkehrsversuchen kommt es vor, dass Projekte gegen den Rat der Expert:innen vorzeitig abgebrochen werden. Welche psychologischen Stellschrauben sind entscheidend, damit zwischen Bürgermeister:in und Fachabteilungen Vertrauen und Verlässlichkeit entstehen?**

Es gibt diesen schönen Satz von Kurt Lewin, der da heißt: „Man lernt eine Organisation erst dann richtig kennen,

wenn man versucht sie zu verändern.“ Ich würde vermuten, dass bereits ohne Veränderungsabsichten, das Kooperationsverhältnis zwischen Politik und Bürgermeistern angespannt ist. Mein Tipp dabei wäre, dass dies auf ungelösten Unterschiedlichkeiten in den Steuerungslogiken basiert. Während Expert:innen in erster Linie einer fachlich-inhaltlichen Umsetzungslogik folgen, bei der sich Gestaltungswille in der sachlichen Richtigkeit zeigt, orientiert sich Politik primär am Erhalt von Macht und Einfluss. Hier geht es nicht um sachliche Richtigkeit, sondern Konsensauflösungen, die machtpolitisch vermittelbar sind. Diese Widersprüchlichkeit lässt sich weder auflösen noch durch die Überbetonung einer Seite beherrschen. Vielmehr muss es darum gehen, dass sich die involvierten Akteure dieser paradoxen Kooperationsbeziehung bewusst werden und klären, wann welche Logik für welche Frage die sinnvollere ist. Leider passiert in der Praxis meist genau das Gegenteil und man verkämpft sich in nicht endenden Befassungen, bei der jede Seite die Richtigkeit für sich beansprucht.

#### **Und was wären aus Ihrer Sicht mögliche Schritte, um aus dieser misslichen Lage zu kommen?**

Wenn Bürgermeister:innen von Beginn an offenlegen, warum ein Versuch gestartet wird, welche Kriterien den Erfolg messen und wie mit Rückmeldungen umgegangen wird, ist diese Form der Transparenz ein Angebot, was wiederum durch die andere Seite gespiegelt werden kann. Worum geht es den Expert:innen? Was ist aus ihrer Sicht Erfolg? Mit dieser Erkenntnis lässt sich auch erklären, was die Nachteile wären, wenn man nur eine der Sichtweisen betonen würde. So wäre vermutlich der Nachteil einer Überbetonung der Fachperspektive eine mögliche Verlangsamung in der Umsetzung oder wirtschaftlich nicht vermittelbare Budgets, die es für die Umsetzung bedarf. All das geht jedoch nur, wenn im ersten Schritt psychologische Sicherheit in den Fachabteilungen existiert: Mitarbeitende müssen spüren, dass sie Fehler machen und Neues ausprobieren dürfen, ohne sofort abgestraft zu werden. Transformation heißt auch, Ungewissheit auszuhalten und mit dieser Ungewissheit klug umzugehen. Und schließlich spielt persönliche Beziehung eine Rolle: Ein Bürgermeister, den ich begleite, hat regelmäßige Jour-fixe mit seinem Mobilitätsamt eingeführt – nicht nur zu Projekten, sondern auch zu Haltungen und Erfahrungen. Das schafft Vertrauen jenseits der Sachfragen.

#### **Wenn es an die Parkplätze oder Flächenverteilung geht, ist Widerstand oft vorprogrammiert. Wie können Bürgermeister:innen konstruktiv mit Kritik und Wider-**

#### **stand aus Bürgerschaft, aber auch aus Politik oder Verwaltung umgehen, ohne den Prozess auszubremsen?**

Widerstand im Wandel ist in erster Linie eine Informationsquelle. Sie liefert Hinweise darauf, was geschützt wird. Stellen Sie sich vor, ich würde Sie auffordern, bei der nächsten Besprechung mit Ihren Kolleg:innen ein Lied zu singen. Vermutlich würden Sie dies nicht nur als befremdlich abqualifizieren, sie würden aus Sorge der Scham und des Gesichtsverlusts vermutlich auch in den Widerstand gehen und diese Aufforderung ablehnen. Zu Recht: Warum sollten Sie im Kollegenkreis singen? Was soll das? Das macht überhaupt keinen Sinn. Nicht anders ist es bei Themen wie Flächenverteilung. Es zeigt, dass das Thema die Menschen berührt. Bürgermeister:innen sollten diesen Widerstand daher nicht abwehren, sondern klären, worum es hier konkret geht. Ist es ein Mangel an Verständnis? Dann kann man mehr Fakten und Informationen liefern. Sind Menschen nicht einverstanden, dann lohnt sich eine aktive Einbindung durch Dialogveranstaltungen, mobile Sprechstunden oder Bürgerforen. Zentral erscheint mir dabei, Widerstand nicht zu personalisieren. Es geht nicht um „gegen die Autofahrer:innen“ oder „gegen die Wirtschaft“, sondern um die Frage: Wie gestalten wir eine lebenswerte Stadt? Wer das Narrativ verschiebt, kann auch harte Debatten konstruktiv führen. Und wie angedeutet, ist nichts überzeugender als konkret erlebbare Ergebnisse: Wenn ein neu gestalteter Platz nicht nur weniger Parkplätze, sondern auch mehr Aufenthaltsqualität bringt, überzeugt das oft stärker als jede PowerPoint-Präsentation.

#### **Wie können Bürgermeister:innen überzeugend kommunizieren, wenn es um umstrittene Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung oder Radwege geht?**

Kommunikation ist unwahrscheinlich, d.h., was auch immer man glaubt zu senden, stößt auf der anderen Seite auf Glaubenssätze, Denkprämissen und nicht zuletzt Gefühle. Man nennt dies auch innere Landkarten. Sie sprechen mit uns und sind wie ein Filter, der sich in die Kommunikation einwebt. Insofern ist aus meiner Sicht ein erster Schritt, diese Landkarten ins Gespräch zu bringen, d.h., offenzulegen, mit welchen Bildern man auf das Thema der Verkehrswende schaut. Wenn diese mit Sorgen oder gar Aggression belegt sind, bspw. weil man einen Nachteil durch Parkraumbewirtschaftung vermutet, dann gilt es, diese Bilder in die Kommunikation zu bringen und zu klären, woher sie kommen. Christine Erlach und Michael Müller haben hierfür den schönen Begriff der „Störnarrative“ geprägt. Störnarrative sind Erzählungen oder Deu-

tungsmuster, die gezielt oder unbewusst den öffentlichen Diskurs stören, verzerren oder in eine bestimmte Richtung lenken sollen. Sie tauchen häufig in politischen, medialen oder gesellschaftlichen Debatten auf. „Deutschland alleine kann ja sowieso nichts ändern“ ist ein Beispiel dafür. Mit dieser Grundhaltung werden auch keine Fakten oder Informationen überzeugen. Wenn die Störnarrative offengelegt sind, haben sie die Möglichkeit, neue Narrative, Zukunftsnarrative, zu entwickeln und zu vermitteln.

### Und wie geht das?

Sie wollen eine Welt vermitteln, der andere zugehörig sein wollen. Ich musste nicht verstehen, wie der iPod funktioniert, ich wusste aber, dass ich jeden Song zu jeder Zeit hören wollte. Also habe ich ihn mir damals gekauft. Und genauso ist es bei transformationalen Themen wie der Verkehrswende. Um ein solches Narrativ zu entwickeln, lohnt es sich, über die folgenden Fragen nachzudenken: Warum die Verkehrswende? Warum jetzt? Wohin soll die Verkehrswende führen und was ist dann wirklich anders? Was genau bedeutet das für jeden Einzelnen? Und: Was passiert als Nächstes? Gerade bei der letzten Frage tun sich viele Menschen schwer, einfach weil sie unter Ungewissheit handeln. Daher gilt hier: Prozessinformation vor Ergebnisinformation. Für Entscheidungsträger:innen muss es in der Transformation darum gehen, die Deutungshoheit zu haben. Sie müssen schneller kommunizieren als andere.

### Nach 100 Tagen wird traditionell eine erste Bilanz gezogen. Welche Weichen sollten Bürgermeister:innen gleich zu Beginn stellen, damit sie in fünf Jahren auf eine erfolgreiche Amtszeit zurückblicken können.

Sie müssen initiieren, moderieren, entscheiden, beschwichtigen, fordern und vieles mehr. Die ersten 100 Tage sind daher zentral und prägend, weil in dieser Zeit klar werden muss, in welchen Rollen braucht es mich als Bürgermeister:in jetzt. Das muss sehr schnell klar sein. Mit dieser Rollenklarheit gilt es zu zeigen, wie ernst es jemand mit der Transformation meint. Das wiederum erzeugt Authentizität bei der Bürgerschaft, weil Vermittlung und Handlung konsistent sind. Wichtig ist daher, gleich zu Beginn Prioritäten zu setzen: Welche Projekte haben langfristige Wirkung und sollten sofort angestoßen werden? Dazu gehören etwa Radwegenetze oder die Umstellung des ÖPNV-Fuhrparks – Maßnahmen, deren Umsetzung mehrere Jahre dauert. Genauso wichtig ist es aber auch, das eigene Team zu stärken: Welche Personen tragen die Transformation, wo braucht es externe Partner, welche

Kompetenzen fehlen noch? Und schließlich: Kommunikation. Als Bürgermeister:innen können Sie in der Transformation nicht unterkommunizieren oder diese Tätigkeit delegieren. Stattdessen muss es darum gehen, von Anfang an eine klare Haltung zu zeigen und zugleich Dialogformate zu eröffnen, die Mitgestaltung ermöglichen. Bürgermeister:innen sind in der Transformation in ganz verschiedenen Rollen.

### Mit der Umsetzungsinitiative will die AGFS NRW den Transformationsprozess beschleunigen. Welchen Beitrag kann die kommunale Führung für eine schnellere Umsetzung leisten?

Die kommunale Führung kann drei Hebel nutzen: Priorisierung, Entbürokratisierung und Kooperation. Priorisierung heißt, dass Transformationsprojekte nicht nebenbei laufen, sondern politisch und organisatorisch ganz oben stehen. Entbürokratisierung bedeutet, dass Bürgermeister:innen aktiv dafür sorgen, Genehmigungs- und Abstimmungsprozesse zu vereinfachen – oft ist das wichtiger als zusätzliches Geld. Und Kooperation verweist auf die regionale Ebene: Keine Kommune steht allein. Wer Netzwerke wie die AGFS NRW nutzt, kann von Erfahrungen anderer lernen und gemeinsam Tempo machen. Bürgermeister:innen sind hier Schlüsselfiguren. Sie können das Signal geben: „Wir wollen schneller werden – und wir stehen als Spitze geschlossen hinter diesem Ziel.“ Das wirkt intern motivierend und extern beschleunigend.

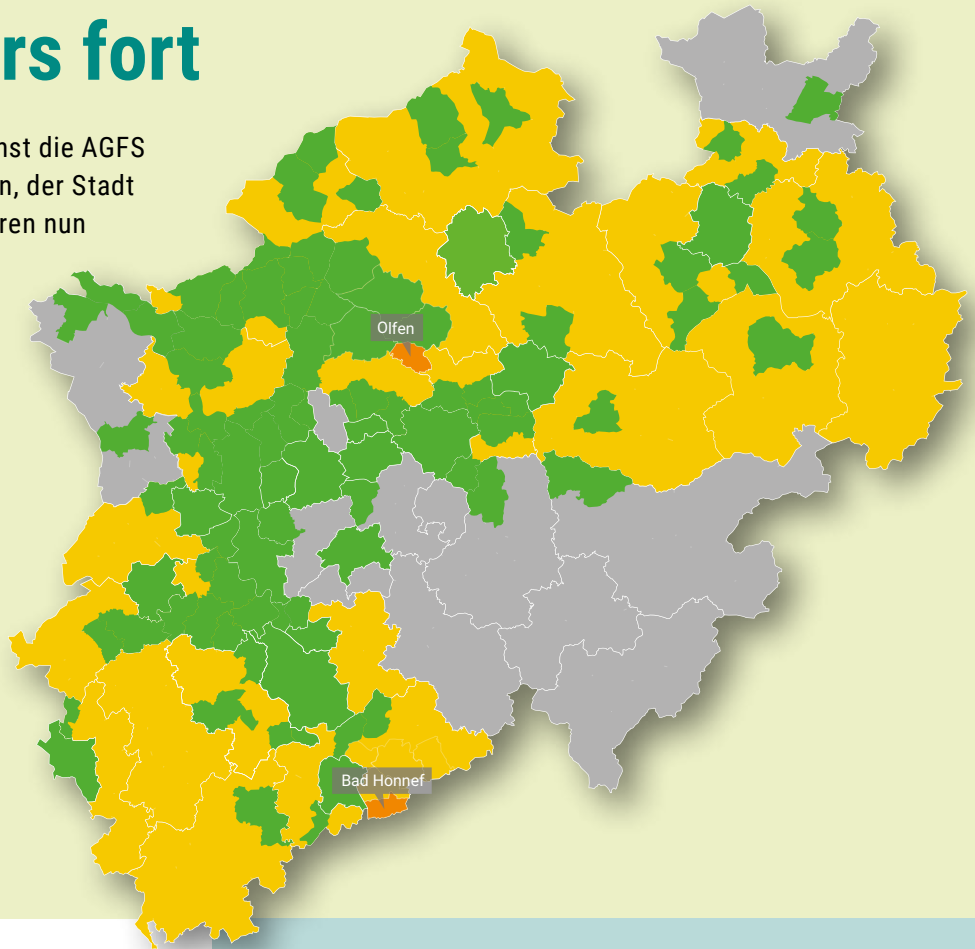
*Das Interview führte Julia Groth/Redaktion nahmobil*

### Weiterführende Literatur:

- Haas, Oliver; North, Klaus; Pakleppa, Claus-Bernhard (2022): *Transformation. Tiefgreifende Veränderungen verstehen, ermöglichen und gestalten*. Verlag Franz Vahlen. München
- Haas, Oliver (2023): *Wohin tragt der Amtsschimmel?*. Erschienen in: *OrganisationsEntwicklung*, Ausgabe 3/2023, Fachverlag der Verlagsgruppe Handelsblatt, Düsseldorf
- Müller, Michael; Erlach, Christiane (2024): *In Aktanz gehen*. Carl Auer Verlag. Heidelberg
- Wimmer, Rudolf; von der Reith, Frank (2014): *Organisationsentwicklung und Change Management*. Erschienen in: Wimmer, Rudolf; Meissner, Jens O.; Wolf, Patricia (2014): *Praktische Organisationswissenschaft. Lehrbuch für Studium und Beruf. 2., erweiterte und überarbeitete Auflage*. S. 139-166. Carl-Auer Verlag. Heidelberg

# AGFS NRW setzt Wachstumskurs fort

Auch in der zweiten Jahreshälfte wächst die AGFS NRW weiter: Mit den neuen Mitgliedern, der Stadt Olfen und der Stadt Bad Honnef, gehören nun 118 Mitglieder zu den fußgänger- und fahrradfreundlichen Kommunen in NRW. Positiv entschieden hat die Bereisungskommission zudem bereits über die Aufnahme des Hochsauerlandkreises und der Stadt Viersen. Damit stehen weitere neue Mitglieder fest, deren offizielle Aufnahmen in Kürze mit der Verleihung der Mitgliedsurkunde gefeiert wird. Mit welchen Maßnahmen die neuen Mitglieder die Bereisungskommission überzeugt haben, erfahren Sie unter: <https://www.agfs-nrw.de/service/presse>



## AGFS NRW kooperiert weiter mit Deutschem Institut für Urbanistik (Difu)

Die AGFS NRW und das Difu setzen ihre Kooperationsvereinbarung fort. Damit haben AGFS-Mitgliedskommunen die Möglichkeit, kostenlos an der Online-Fortbildung „Sicher zu Fuß und per Rad im ländlichen Raum – Infrastruktur attraktiv gestalten“ teilzunehmen. Die Fortbildung vermittelt praxisnahes Fachwissen zur verkehrssicheren und nachhaltigen Gestaltung von Ortsdurchfahrten – basierend auf aktuellen Empfehlungen (z.B. DVR, StVO, ERA, EFA) und ergänzt durch nationale sowie internationale Praxisbeispiele.

## StVO-Workshops für Kreise

Am 25. November 2025 startet die AGFS NRW beim Kreis Paderborn ein neues Format. Ziel ist es, aktuelle Themen der StVO, Erlasse und Regelwerke zu diskutieren. Im zweiten Teil der Veranstaltung sollen die diskutierten Themen anhand von Planfällen aus der Praxis angewandt und vertieft werden. Die verschiedenen Perspektiven der teilnehmenden Planer:innen, Mitarbeitenden der Straßenverkehrsbehörden und Tiefbauämtern sowie der Polizei und von Straßen. NRW bereichern die Diskussion und den fachlichen Austausch. Neben den Verantwortlichen des AGFS-Kreises sind auch die Mitarbeitenden aller kreisangehörigen Städte und Gemeinden angesprochen.

## Mitgliederversammlung 2025



Foto: Dirk Baumbach

Am 4. Dezember 2025 findet die jährliche Mitgliederversammlung der AGFS NRW im Mies van der Rohe-Campus in Krefeld statt. Dort wird NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer Christine Fuchs den Förderbescheid zur institutionellen Förderung der AGFS NRW überreichen. Außerdem wird nach den Kommunalwahlen ein neues Präsidium gewählt. Um der steigenden Mitgliederzahl gerecht zu werden, sollen künftig fünf statt wie bisher drei Vertretende gewählt werden. Aufgabe des Präsidiums ist die Kontrolle des Vorstandes und die Vertretung des Vereins nach außen. Außerdem erhalten zwölf Mitglieder ihre Verlängerungsurkunde.

## Facharbeitskreis in Münster

Am 28. August 2025 erkundeten 43 Teilnehmende des Facharbeitskreises (FAK) mit dem Fahrrad die Stadt Münster. Während der Radtour stellte das Fahrradbüro der Stadt verschiedene Projekte der Radverkehrsinfrastruktur vor, die in den vergangenen Jahren umgesetzt wurden. Auf dem Programm standen u.a. mehrere Fahrradstraßen, die nach den städtischen Qualitätsstandards gestaltet wurden, sowie die Kanalpromenade, die 2023 mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet worden war.

An jeder Station bot sich den Teilnehmenden die Möglichkeit, Fragen zu stellen und in den fachlichen Austausch zu gehen. Das Team des Fahrradbüros vermittelte dabei anschaulich die Hintergründe und Erfahrungen aus Planung und Umsetzung – dafür gilt ihm ein herzlicher Dank.



Foto: AGFS NRW

# Verkehrsplanung: Job mit Zukunft



Wie die Berufskampagne „PLANE DEINE STADT!“ und andere Maßnahmen dem Fachkräftemangel entgegenwirken

Der Fachkräftemangel in der Verkehrsplanung ist längst kein Randthema mehr – er betrifft Kommunen, Planungsbüros und Hochschulen gleichermaßen. Um dem entgegenzuwirken, setzt die AGFS NRW mit ihrer Berufskampagne „PLANE DEINE STADT!“ gezielt auf Nachwuchsförderung. Der aktuelle Workshop an der Hochschule Bochum zeigt, wie junge Menschen bereits zu Studienbeginn für das Berufsfeld begeistert werden können.

Wir haben mit Prof. Dr.-Ing. Iris Mühlenbruch, Professorin für Verkehrswesen und nachhaltige Mobilität an der Hochschule Bochum, über die Bedeutung solcher Maßnahmen gesprochen.



**Iris Mühlenbruch ist Professorin für Verkehrswesen und nachhaltige Mobilität an der Hochschule Bochum.** – Foto: AGFS NRW

**Der Fachkräftemangel in der Verkehrsplanung ist bundesweit spürbar. Inwiefern kann ein Format wie „PLANE DEINE STADT!“ dazu beitragen, junge Menschen frühzeitig für diesen Beruf zu begeistern und langfristig zu binden?**

Der Planungsworkshop „PLANE DEINE STADT!“ ist zu Beginn eines fachlich passenden Studiums in meinen Augen genau richtig platziert. Denn vielen ist auch zu Beginn des Studiums das Berufsfeld „Verkehr“ noch unbekannt. Mit dem Workshop erfahren die Studierenden viel über das spannende Arbeitsfeld „Verkehrsplanung“. Sie können

dann im Laufe eines Bau- und Umweltingenieurstudiums die entsprechenden Wahlmodule wählen und den Bereich vertiefen.

**Wie hat sich die Zahl der Studierenden im Bereich Verkehrsplanung bzw. Bau- und Umweltingenieurwesen an der Hochschule Bochum in den letzten Jahren entwickelt? Gibt es einen erkennbaren Trend?**

Für uns an der Hochschule Bochum und unseren Fachbereich gesprochen, haben wir über die letzten Jahre hinweg stabile Zahlen, insbesondere im Bauingenieurwesen. Im kommenden Wintersemester fangen über 150 Studierende im Bauingenieurwesen (Bachelor) bei uns an. Dazu kommen Bachelor-Studierende des Umweltingenieurwesens, des Studiengangs Regenerative Energiesysteme und der Nachhaltigen Entwicklung sowie noch Studierende im Master.

**Die Kampagne „PLANE DEINE STADT!“ möchte gezielt junge Menschen für die Verkehrsplanung begeistern. Welche Faktoren spielen bei der Wahl des Studiums und beim Berufseinstieg eine Rolle – und wie kann die Hochschule hier gezielt unterstützen?**

Um die Wahl des Studiums an sich zu beeinflussen, müsste bereits an der Schule angesetzt werden, hier finden ja auch

**AGFS-Referent Michael Milde stellt die Kampagne an der Hochschule Bochum vor.** – Foto: AGFS NRW



„PLANE DEINE STADT!“-Workshops statt. An der Hochschule kann in den entsprechenden Fächern, wie Bau- und Umweltingenieurwesen oder auch Raum- und Stadtplanung, schon von grundlegenden Fähigkeiten für den Beruf der Verkehrsplanung ausgegangen werden. Insofern kann Nachwuchs hier gezielter angesprochen werden.

### Mit der neuen Fahrradprofessur an der Hochschule Bochum setzt das Land NRW ein starkes Zeichen. Welche Impulse erwarten Sie davon für die Ausbildung und die langfristige Sicherung von Fachkräften in der Verkehrsplanung?

Durch die Fahrradprofessur können zusätzlich attraktive

Lehrangebote ergänzt werden. Diese können zum einen das Interesse bei Studierenden wecken und Aufmerksamkeit darüber hinaus wecken. Zum anderen werden die nötigen Fachinhalte vermittelt, um dem Fachkräftemangel im Bereich Radverkehrsplanung und -bau entgegenzuwirken. Denn in der Praxis fehlt es speziell für den Radverkehr an qualifizierten Arbeitskräften. Durch eine Verzahnung mit der Praxis auch schon während des Studiums erwarten wir eine steigende Zahl an Absolvierenden, die später den erlernten Beruf in der Praxis ausübt.

*Die Fragen stellte Barbara Terbrüggen/Redaktion nahmobil.*

## „PLANE DEINE STADT!“-Einführungsworkshop an der Hochschule Bochum mit 230 Studierenden

Bereits zum zweiten Mal war die Hochschule Bochum Gastgeberin des praxisorientierten Einführungsworkshops der AGFS-Kampagne „PLANE DEINE STADT!“. In enger Kooperation mit der Stadt Bochum und der AGFS NRW erhielten rund 230 Erstsemester der Fachbereiche Bau- und Umweltingenieurwesen sowie Wirtschaftsingenieurwesen Bau einen spannenden Einstieg in die Welt der nachhaltigen Verkehrsplanung.

Ziel des Workshops ist es, junge Menschen frühzeitig für zukunftsweisende Mobilitätslösungen zu begeistern und ihnen die vielfältigen beruflichen Perspektiven im Bereich innovativer Verkehrsplanung näherzubringen.

Im Workshop entwickelten die Studierenden in Kleingruppen kreative Konzepte zu einer realen Verkehrsplanungsaufgabe, die gemeinsam mit der Stadt Bochum konzipiert wurde. So sollten die Teilnehmenden den Bereich zwischen der Musikschule und dem Musikforum rund um den Marienplatz und die Humboldtstraße verbessern und einen entsprechenden Straßenquerschnitt gestalten. Dabei sollten sie die Fußwegeverbindung aufwerten und Parkmöglichkeiten der Anwohnenden und Elterntaxis berücksichtigen.

Begleitet wurden sie dabei von erfahrenen Fachleuten aus der Verkehrsplanung und Studierenden höherer Semester. Die praxisnahe Arbeit ermöglichte nicht nur einen direkten Einblick in kommunale Planungsprozesse, sondern förderte auch das interaktive Lernen und Kennenlernen der Studierenden untereinander.

Alle Gruppen überzeugten mit innovativen Ideen und realistischen Lösungsvorschlägen. Ein Projekt stach besonders hervor und wurde von einer Fachjury, bestehend aus Verkehrsplanungsexpert:innen der Stadt Bochum sowie der IGS Ingenieurgesellschaft Stolz, Professor:innen und Masterstudenten der Hochschule Bochum sowie einem Referenten der AGFS NRW, ausgezeichnet.

**Ein spannender Workshop, der einen echten Praxisbezug für die Erstsemester bietet** – Foto: AGFS NRW



# Einblicke in niederländische Radverkehrsförderung: Exkursion nach Arnhem

14 Verkehrsplaner:innen erkundeten Best Practices



**Die Exkursion führte über die bekannte Waalbrücke in Nijmegen.**  
– Foto: AGFS NRW



**Nach der erfolgreichen Exkursion nehmen die Teilnehmenden zahlreiche Impulse für die eigene Planungspraxis mit.** – Foto: AGFS NRW

Am 18. September 2025 reisten 14 Verkehrsplaner:innen aus den Mitgliedskommunen gemeinsam mit den AGFS-Referenten Arne Blase und Nils Schmitter ins niederländische Arnhem, um Best Practices der Radverkehrsförderung kennenzulernen. Unterstützt wurden sie von der Dutch Cycling Embassy sowie zwei niederländischen Planungsexperten.

## Mehr als nur Infrastruktur

Zu Beginn stellte Skadi Tirpak von der Dutch Cycling Embassy das niederländische Erfolgsmodell vor, das auf einem Zusammenspiel aus Hardware (Infrastruktur), Software (Verhaltensänderung) und Orgware (Zusammenarbeit der Akteure) basiert. Dabei wurde deutlich: Erfolgreiche Radverkehrsförderung braucht weit mehr als nur den Bau von Radwegen.

In zwei Fachvorträgen wurde das niederländische Vorgehen weiter vertieft. Sjors van Duren, Experte für Radinfrastruktur, betonte, dass Radverkehr nur dann funktioniert, wenn er attraktiv, komfortabel und sicher ist. Radschnellwege leisten dabei mehr als reine Pendlerverbindungen – sie stärken auch Schulwege, den Einzelhandel und die Freizeitmobilität. Ebenso sei es essenziell, Politik und

Wirtschaft frühzeitig einzubinden und Marketingmaßnahmen zu ergreifen.

Verkehrsplaner Ruben Loendersloot unterstrich, dass Radwege klaren Zielen dienen müssen – etwa Aufenthaltsqualität, Effizienz und Förderung nachhaltigen Verhaltens. Seine prägnante Zusammenfassung der niederländischen Philosophie: „Sei willkommen mit dem Auto – aber ein bisschen mehr mit dem Rad.“

## Praxis selbst erleben

Am Nachmittag konnten die Teilnehmenden die vorgestellten Prinzipien direkt erleben. Auf dem Radschnellweg Arnhem–Nijmegen stand die Besichtigung von Knotenpunkten, Querungen und Leuchtturmprojekten auf dem Programm.

Die Exkursion endete mit einer offenen Reflexionsrunde, begleitet von Getränken und neuen Impulsen für die eigene Arbeit. Fazit der Teilnehmenden: Solche Exkursionen sind motivierend, praxisnah und bieten wertvolle Anregungen für die Radverkehrsförderung in NRW.

Rene Cordova/Redaktion nahmobil

# AGFS-Fachtagung 2026: Netze als Schlüssel zur Nahmobilität

Am 26. Februar 2026 lädt die AGFS NRW zur nächsten Fachtagung im Congress Center West der Messe Essen ein. Unter dem Schwerpunkt „Netze als Schlüssel



**Die AGFS-Fachtagung schafft eine Plattform für kollegiales Networking und neue Impulse für die Nahmobilität.** – Foto: Dirk Baumbach

zur Nahmobilität“ steht bei der Fachtagung die Gestaltung komfortabler Infrastrukturnetze im Mittelpunkt.

Das Land NRW informiert über den aktuellen Stand des landesweiten Radvorrangnetzes sowie den Bedarfsplan für Radschnellverbindungen. In den Fachforen am Nachmittag rücken Themen des Fußverkehrs in den Fokus – vom Schlüsselfaktor Infrastruktur über Verhalten und Wahrnehmung bis hin zu blau-grüner Infrastruktur. Zudem werden innovative, teils KI-basierte Tools vorgestellt, die die Planung und Umsetzung von Radverkehrsnetzen erleichtern sollen. Die Fachtagung bietet wie immer Gelegenheit zum Austausch, Netzwerken und praxisnahen Input für Kommunen, Fachplanende und alle, die die Nahmobilität in NRW voranbringen möchten.

*Julia Groth/Redaktion nahmobil*

## 2026 wird das Jahr des Fußverkehrs

Mit Kampagnen, Fachveranstaltungen und Publikationen stärkt die AGFS NRW den Fußverkehr als Basis der Mobilitätswende

Die AGFS NRW rückt im kommenden Jahr den Fußverkehr in den Mittelpunkt ihrer Arbeit – und damit eine oft unterschätzte, aber zentrale Säule nachhaltiger Mobilität. Geplant sind zahlreiche Aktivitäten: Neben mehreren Fachveranstaltungen zur Gestaltung und Qualität von Fußverkehrsinfrastruktur startet auch eine landesweite Kommunikationskampagne. Zudem widmet sich eine Sonderausgabe des Magazins nahmobil schwerpunktmäßig diesem Thema.

Anlass für den thematischen Schwerpunkt ist der 6. Deutsche Fußverkehrskongress, der am 29. und 30. September 2026 in Bielefeld stattfindet. Dort treffen sich Fachleute aus Verwaltung, Planung, Wissenschaft und Politik, um die Zukunft des Zufußgehens zu diskutieren – als wichtigen Beitrag zu lebenswerten, sicheren und klimafreundlichen Städten.

Die AGFS NRW trägt den Fußverkehr bereits seit 2012 im Namen und setzt sich seither für seine gleichberechtigte Rolle neben dem Radverkehr ein. Denn: Rad- und Fußverkehr stehen nicht in Konkurrenz, sondern ergänzen sich – beide schaffen Raum für Begegnung und Bewegung.

Mit dem „Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen“, der Ergänzung des Leitfadens „Querungsstellen für die Nahmobilität“ um Beispiele für den Fußverkehr, der AG Fußverkehr sowie weiteren Veröffentlichungen und Maßnahmen hat die AGFS NRW das Thema in den vergangenen Jahren kontinuierlich vertieft und praxisnah aufbereitet.

Aktuelle Informationen zu den geplanten Aktivitäten, Veranstaltungen und Publikationen finden Sie regelmäßig auf der AGFS-Homepage und im AGFS-Newsletter.

*Julia Groth/Redaktion nahmobil*

# 24h Planung – die Planungswerkstatt der AGFS NRW

Teilnehmende erarbeiteten Lösungen zu fünf Planungsfällen

Zehn Projektleitende aus AGFS-Mitgliedskommunen und -kreisen trafen sich am 7. und 8. Oktober 2025 im codeks in Wuppertal, um gemeinsam mit externen Fachleuten praxisnahe Lösungen für konkrete Planungsfälle zu entwickeln, die sie selbst eingebracht hatten.

In einem Impulsvortrag zum Thema „Effektiv Planen – Hinweise für die Praxis“ stellte Prof. Dr. Isabelle Dembach von der TH Köln zentrale Anforderungen und Rahmenbedingungen für einen effizienten und erfolgreichen Planungsprozess vor.

## Was ist die AGFS-Planungswerkstatt?

Die Planungswerkstatt bietet Planenden aus verschiedenen Kommunen die Möglichkeit, konkrete Fälle aus der täglichen Praxis gemeinsam zu reflektieren und neue Lösungsansätze zu entwickeln. Die Teilnehmenden profitieren von den Impulsen für ihre eigene Arbeit und unterstützen zugleich Kolleg:innen bei deren Projekten. Begleitet wird der Prozess von externen Expert:innen, die ihr Fachwissen einbringen.

## Der Ablauf der Planungswerkstatt

Der erste Veranstaltungstag begann im bewährten Format mit einer kurzen Vorstellungsrunde und einem einleitenden Fachvortrag. Anschließend präsentierten die Teilnehmenden ihre Planungsfälle, um sich auf die gemeinsame Bearbeitung am Folgetag vorzubereiten. Der Tag klang bei

einem gemeinsamen Abendessen und anregenden Gesprächen aus.

Der zweite Tag stand ganz im Zeichen der intensiven Bearbeitung der fünf Planungsfälle. Zwei Arbeitsgruppen entwickelten parallel Lösungsvorschläge zu allen Fällen, die anschließend im Plenum vorgestellt und diskutiert wurden.

## Fünf Planungsfälle zu unterschiedlichen Fragestellungen

Diesmal stand die Planungswerkstatt unter keinem vorgegebenen Schwerpunktthema. Somit boten die eingereichten Planfälle ein breites Spektrum der teilweise recht komplexen kommunalen Planungsaufgaben. Im Folgenden werden die einzelnen Fälle kurz vorgestellt:

### Pulheim: Einrichtung einer Fahrradstraßenachse in Nord-Süd-Relation

Schwerpunkt der Planungsaufgabe war die Ausgestaltung eines Knotenpunktes, bei dem die aktuelle Situation nur eine sehr schmale Verbindung zur Querung mit der Hauptverkehrsstraße aufweist, die zudem von Fuß- sowie Radverkehr genutzt werden muss. Bei Einrichtung einer Fahrradstraße muss hier zwingend eine breitere Alternative gefunden werden, um den Fuß- und Radverkehr sicher auf die Querung zuzuführen.

### Blomberg: Radverkehrsführung auf einer Landstraße

Im Zuge der Sanierung einer Landesstraße sind in den Streckenabschnitten Führungen des Radverkehrs vorgesehen worden. Nicht genauer überplant wurden jedoch die Gestaltungen der Knotenpunkte in den Ortsdurchfahrten. Schwerpunkt der Planungsaufgabe im Rahmen

**Im Plenum wurden die Planfälle vorgestellt und anschließend die Ergebnisse der Gruppen präsentiert und diskutiert.** – Foto: Christian Eckert/IGS





**In kleinen Gruppen wurden die Planfälle gemeinsam mit Expert:innen intensiv bearbeitet und Lösungsvorschläge entwickelt.** – Foto: Christian Eckert/IGS

der Planungswerkstatt war die Gestaltung eines innerörtlichen Knotenpunktes. Zentrale Fragestellungen ergaben sich bei der Ausgestaltung des Knotenpunktes in Bezug zur Führung des Radverkehrs (eigene Verkehrsfläche oder Mischverkehrsführung) und zur Verkehrsregelung des Knotenpunktes (Signalisierung oder Vorfahrtregelung).

### **Lünen: Umgestaltung eines komplexen Unfallschwerpunktes**

Planungsaufgabe war die Umgestaltung eines sehr komplexen Verkehrsbereichs, der zudem als Unfallschwerpunkt gilt. Die Einmündung eines reinen Fuß- und Radwegs auf die Fahrbahn einer Anliegerstraße mit Linienbusverkehr weist teilweise sehr schlechte Sichtbeziehungen auf. Hinzu kommt die Einfahrt zum Parkplatz eines großen Nahversorgungszentrums, die im aktuellen Bebauungsplan festgeschrieben ist. Beide Faktoren führen zu problematischen Verkehrsabläufen, die insbesondere den Radverkehr, aber auch den Fußverkehr in diesem Bereich gefährden.

### **Köln: Einmündung im Kurvenbereich einer übergeordneten Straße**

Grundlagen des Planungsfalls bildeten die Einmündung einer untergeordneten Straße im Kurvenbereich der übergeordneten Straße sowie der Zulauf eines reinen Rad- und

Fußweges. Die Führung des Radverkehrs in der untergeordneten Straße sowie in einer Zufahrt der übergeordneten Straße sind in Seitenlage auf einer eigenen Verkehrsfläche gegeben. Durch eine Engstelle im weiteren Verlauf des weiteren Arms der Vorfahrtstraße ist die Radverkehrsführung nur im Mischverkehr auf der Fahrbahn möglich. Die Planungsaufgabe bestand in der Entwicklung einer sicheren und komfortablen Verkehrsführung für den Radverkehr im Knotenpunktbereich sowie im Bereich der angrenzenden Engstelle.

### **Rheinisch-Bergischer Kreis: Linksseitige Führung des Radverkehrs in Innerortslage**

Grundlage des Planungsfalls war die neue Erlasslage des Landes NRW zur Führung des linksseitigen Radverkehrs in Innerortslagen. Exemplarisch wurden zwei innerörtliche Führungen des Radverkehrs vorgestellt, die aktuell durch Benutzungspflicht linksseitig geführt werden. Die Planungsaufgabe be-

stand darin, eine Lösung zu finden, die die Benutzungspflicht bei linksseitiger Führung des Radverkehrs aufhebt und eine sichere Alternative zur Führung des Radverkehrs beinhaltet.

Bei der gemeinsamen Bearbeitung der Planungsfälle entwickelten beide Gruppen zahlreiche Ideen und diskutierten intensiv über die verschiedenen fachlichen Fragestellungen. Besonders spannend war der anschließende Vergleich der Ergebnisse: In drei Fällen (Pulheim, Lünen und Köln) kamen die Gruppen zu nahezu identischen Lösungen. Beim Planungsfall des Rheinisch-Bergischen Kreises unterschieden sich die Vorschläge lediglich in einigen Details, während im Fall aus Blomberg zwei völlig gegensätzliche Ansätze entstanden.

Am Ende eines intensiven Arbeitstages zogen die Teilnehmenden ein durchweg positives Fazit. Vor allem der lebhaft fachliche Austausch wurde als äußerst bereichernd hervorgehoben. Die Vielfalt der Aufgabenstellungen bot zudem reichlich Inspiration und neue Ideen für die eigene Planungspraxis.

*Christian Eckert/Redaktion nahmobil*



## Nationaler Fußverkehrskongress 2026 in Bielefeld

Wichtigstes Netzwerktreffen für den Fußverkehr kommt nach Nordrhein-Westfalen

Der Nationale Fußverkehrskongress (FUKO) kommt zum zweiten Mal nach Nordrhein-Westfalen: Am 29. und 30. September 2026 findet die sechste Ausgabe des bundesweit wichtigsten Netzwerktreffens für den Fußverkehr in der Stadthalle Bielefeld statt. Gastgeber ist das Land Nordrhein-Westfalen, unterstützt durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) und die Stadt Bielefeld.

Der FUKO hat sich als zentrale Plattform für den Fußverkehr in Deutschland etabliert. Er bringt Fachleute aus Verwaltung, Politik, Wissenschaft und Planungspraxis zusammen, um Wege aufzuzeigen, wie der Fußverkehr im Alltag gestärkt und sicherer gestaltet werden kann. Ziel des Kongresses ist es, den Fußverkehr stärker in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik zu rücken und den Austausch zwischen den vielfältigen Akteurinnen und Akteuren zu fördern.

Neben Expertinnen und Experten aus der Fußverkehrsförderung werden auch Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft, Tourismus, Gesundheitswesen, Stadtentwicklung und Klimaschutz erwartet. Damit bietet der Kongress eine einmalige Gelegenheit, interdisziplinär über die Zukunft der grundlegendsten Fortbewegungsart – des Zufußgehens – zu diskutieren: von sicheren Querungen über fußgängerfreundliche Stadtgestaltung bis hin zu gesunden und lebenswerten Quartieren.

Mit dem Austragungsort Bielefeld setzt NRW erneut ein starkes Zeichen als Land der kurzen Wege und der aktiven Mobilität. Bereits der erste FUKO fand 2014 in Wuppertal statt – nun kehrt das wichtigste Forum für den Fußverkehr in Deutschland zurück nach Nordrhein-Westfalen.

*Julia Groth/Redaktion nahmobil*

# Fußverkehr: Auf dem Weg zu neuen Richtlinien

FGSV-Arbeitskreis überarbeitet die R-FGÜ

Nach über zwei Jahrzehnten steht eine grundlegende Überarbeitung der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) an. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat hierzu einen Arbeitskreis eingerichtet – mit dabei ist auch Arne Blase, Bereichskoordinator Fachplanung und Mitglieder der AGFS NRW.

Hintergrund ist die Änderung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), mit der die Vorgabe entfallen ist, dass die R-FGÜ vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden erlassen werden muss. Stattdessen wird die FGSV das Regelwerk künftig fortschreiben.

Diese Änderung stärkt die Rolle der FGSV als Fachgremium und öffnet die Tür für eine Aktualisierung der R-FGÜ, praxisnah und fundierend auf neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen. Denn: Die derzeit gültige Fassung stammt aus dem Jahr 2001. Seither hat sich im Bereich der Nahmobilität viel getan – neue Erkenntnisse, verän-

derte Mobilitätsmuster und eine Vielzahl von Ländererlassen zur sicheren Gestaltung von Fußgängerüberwegen machen eine Überarbeitung dringend notwendig.

Der neue Arbeitskreis hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, die Richtlinien an den aktuellen Stand von Technik und Forschung anzupassen. Neben neuen Aspekten wie beispielsweise FGÜ über Radverkehrsanlagen wird auch besonderer Wert auf eine bessere Verständlichkeit gelegt werden. Die R-FGÜ werden dabei Aussagen aus den Planungsregelwerken wie RAST und EFA ergänzen, aber nicht ersetzen.

Um ein möglichst breites Meinungsbild aus Praxis und Planung zu gewinnen, wird die FGSV in Kürze eine Umfrage zur Fortschreibung der R-FGÜ starten. Auch Kommunen, Fachbüros und Organisationen aus dem Bereich der Nahmobilität werden eingeladen, ihre Erfahrungen und Erwartungen einzubringen. Die AGFS NRW wird rechtzeitig über den Start der Umfrage informieren.

*Julia Groth/Redaktion nahmobil*

## Sicherheit von zu Fuß Gehenden

Auftaktveranstaltung der NRW-Initiative für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Mit einem bunten Aktionstag startete am 27. Oktober 2025 in Krefeld der neue Jahresschwerpunkt der NRW-Initiative #sicherimStraßenverkehr. Unter dem Motto „Sicherheit von zu Fuß Gehenden“ stand die Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern im Mittelpunkt – einer Gruppe, die im Straßenverkehr besonders gefährdet ist.

### Auftakt mit prominenter Unterstützung

Gemeinsam mit NRW-Innenminister Herbert Reul, NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer und Krefelds Oberbürgermeister Frank Meyer eröffnete die Landesinitiative den Markt der Möglichkeiten rund um das Seidenweberhaus. Zahlreiche Aktionen luden die Besucherinnen und Besu-

cher zum Mitmachen ein: vom Fußverkehrscheck über Präventionsangebote bis hin zu einem Konzert des Landespolizeiorchesters NRW. Auch ein Perspektivwechsel war möglich – etwa durch die sogenannte Rauschbrille oder beim Blick aus Kinderhöhe auf den Straßenverkehr.

### AGFS NRW aktiv dabei

Die AGFS NRW beteiligte sich als Mitglied des Netzwerks mit einem eigenen Aktionsstand. Dort konnten Interessierte eine Ausstellung zum Fußverkehr entdecken, ihr Wissen in einem Quiz testen und mithilfe von Seniorenbrillen und Tiefsehröhr erfahren, wie sich eingeschränktes Sehen im Straßenverkehr anfühlt.

*Julia Groth/Redaktion nahmobil*

# Köln geht vor: Teilnahme am Projekt „Besseres Klima in Kommunen geht gut“

Erfolgreiche Bewerbung für das Projekt des Fachverbands FUSS e.V.

Im Rahmen des Projekts „Besseres Klima in Kommunen geht gut“ werden in Köln, einer von vier Modellkommunen, innerhalb von zwei Jahren die Potenziale des Zusammenspiels von Maßnahmen der Klimaanpassung und der Fußverkehrsförderung beleuchtet. In 2026 sollen dabei auch Möglichkeiten experimentell in Form von temporären Maßnahmen auf die Straße gebracht werden. Untersuchungsgebiet ist das Winzerviertel sowie Teile des Pantaleonsviertels.

## Ziele

Das integrierte Modellprojekt möchte Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs und des Stadtklimas gemeinsam mit den AnwohnerInnen in den Fokus stellen. Es verbindet die Ziele der Erhöhung der Lebensqualität und der Klimaresilienz als Stellschrauben nicht nur zum Anstoßen der Mobilitätswende. Ziel dabei ist es, Möglichkeiten zu testen und übertragbare Lösungen – auch für andere Stadtteile – aufzuzeigen, um die Aufenthaltsqualität insbesondere bei Hitze für FußgängerInnen im hochversiegelten Stadtgebiet zu verbessern. Hierbei wird ein besonderer Fokus auf vulnerable Personengruppen gelegt. Im Rahmen des Projektes gibt es sogenannte QuartiersgeherInnen, eine Beteiligungsveranstaltung sowie eine Aktionswoche im Sommer 2026.

Mit kontinuierlicher Beteiligung will das Projekt herausarbeiten, wie ein Ort in Köln gemeinsam mit seinen Be-



**Im Rahmen des Projektes wurden „Quartiersgeher\*innen“ gesucht, die ihre Beobachtungen auf ihren täglichen Fußwegen dokumentieren.** – Plakat: Stadt Köln

wohner:Innen lebenswerter gestaltet werden kann. Dies gelingt im hochverdichteten und als Hitzeinseln eingestuften Bereich der südlichen Innenstadt Kölns mit den Stichworten „Sicherheit“, „Grün“, „Schatten“, „Trinken“ und „Sitzen“.

die 3,05 m Fahrbahnmindestbreite für Rettungsfahrzeuge nicht gegeben waren. Hier besteht großes Potenzial modellhaft aufzuzeigen, wie ein solcher Straßenraum entsiegelt, begrünt und fußgängerfreundlicher gestaltet werden kann.

Weitere Themen des Projektes werden Fassadenbegrünungen, Pflanzkübel und Grünpatenschaften sowie Gehwegparken sein.



Mehr Infos unter: <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/mobilitaet/zufuss-durch-koeln>

Britta Buch/Stadt Köln

# Zebrastreifen neu gedacht

Impulse für sichere Querungen

Überall in Deutschland überqueren wir im Durchschnitt alle zwei Minuten eine Fahrbahn – und oft fehlen sichere, gut gestaltete Querungsmöglichkeiten. Der Verein FUSS e.V. nimmt das zum Anlass, mit der neuen Broschüre „Zebrastreifen“ ein kompaktes Nachschlagewerk vorzulegen, das mehr ist als eine technische Anleitung: Es richtet sich an Planende, Entscheidende und engagierte Bürger:innen und zeigt, wie Zebrastreifen bewusster geplant und umgesetzt werden können.

Ein zentraler Impuls kommt aus der aktuellen Reform der Planungsvorschriften: Behördliche Hürden wie verpflichtende Zäh-

lungen oder der Nachweis besonderer Gefährdung entfallen in vielen Fällen. Außerdem kann an Zebrastreifen künftig Tempo 30 angeordnet werden – ein wichtiger Schritt für mehr Sicherheit. Die Broschüre erläutert die neuen Standards und bietet praxisnahe Hinweise zu Standortwahl, Gestaltung und rechtlicher Umsetzung.

Der wachsende Anteil des Fußverkehrs zeigt, wie relevant sichere Querungen sind: Laut der aktuellen Erhebung der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) werden inzwischen 26% aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Besonders ältere Menschen und Schulkinder profitieren von gut



**Die Broschüre „Zebrastreifen“ steht kostenlos auf [fuss-ev.de](http://fuss-ev.de) zum Download bereit.** – Abbildung: FUSS e.V.

gestalteten Überwegen – und auch der motorisierte Verkehr, wenn Ampeln entfallen können.

Julia Groth/Redaktion *nahmobil*

## „Mit Neugier durchs Quartier“

Spaziergänge, die Stadtteile neu erlebbar machen

Das Projekt „Mit Neugier durchs Quartier“ des FUSS e.V. Bochum zählt zu den Gewinnern der Nachbarschaftsheld:innen 2025 der nebenan.de-Stiftung. Ziel: gemeinschaftliche Spaziergänge durch das eigene Viertel zu initiieren – unter dem Motto „Dialog im Gang“. Teilnehmende entdecken neue Blickwinkel, kommen ins Gespräch, erleben ihre Nachbarschaft mit achtsamem Blick und gemeinsamem Austausch.

Beim Ausklang mit Kaffee und Kuchen wird bewusst Raum für Begegnung geschaffen – denn Gemeinschaft gilt als zentraler Baustein einer lebenswerten Stadt. Das Pro-

jekt setzt damit nicht nur auf Bewegung und Gesundheit, sondern auch auf soziales Miteinander.

Langfristig ist geplant, die Spaziergänge durch Spaziergangs-Paten-schaften zu verankern: Ehrenamtliche übernehmen Verantwortung, regelmäßige Gruppen werden aufgebaut – eine Art Netzwerk für die Nachbarschaft auf Fußwegen.

Für Verkehrsplaner:innen und Kommunen bietet das Projekt wichtige Impulse: Es zeigt, wie man Alltagsmobilität und Fußverkehr mit Teilhabe verbindet, wie Räume neu entdeckt und Zugänge für alle geschaffen wer-

den – weit über reine Infrastrukturmaßnahmen hinaus.

Julia Groth/Redaktion *nahmobil*



**Das Bochumer Projekt „Mit Neugier durchs Quartier“ zählt zu den Gewinnern der Nachbarschaftsheld:innen 2025.** –

Foto: Anna Kleinsteinberg

# RS1 in Bochum

## Rückgrat der Radverkehrswende

Der Radschnellweg Ruhr (RS1) ist das zentrale Infrastrukturprojekt für den Radverkehr im Ruhrgebiet. 2014 wurde er durch eine Machbarkeitsstudie als erste Radschnellverbindung in Deutschland identifiziert – mit dem Anspruch, den Radverkehr auf einer Ost-West-Achse von Moers bis Hamm leistungsfähig und attraktiv zu machen. Mit der rechtlichen Gleichstellung von Radschnellwegen mit Landesstraßen im Jahr 2016 wurden fortan auch aufwendige Planungs- und Genehmigungsverfahren notwendig. Seit 2020 sorgt zudem ein landesweiter Leitfaden für klare Qualitätsstandards.

Bochum übernimmt in diesem Prozess eine Schlüsselrolle: Rund 17 km des RS1 verlaufen über das Stadtgebiet. Die Stadt verantwortet sowohl die Ortsdurchfahrten als auch – auf Basis einer Verwaltungsvereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW – die sogenannten freien Strecken. Damit wird sichergestellt, dass der RS1 durchgängig, einheitlich und systematisch umgesetzt wird – und Bochum wird zu einem Motor der Radverkehrswende im Herzen des Ruhrgebiets.

### Qualität mit Anspruch

Der RS1 setzt neue Maßstäbe:

- Breite: bis zu 4,0 m für den Radverkehr, ergänzt um einen 2,5 m breiten Gehweg.
- Komfort: geringe Steigungen, weite Radien, minimierte Wartezeiten.
- Sicherheit: klare Trennung von Rad- und Fußverkehr, taktile Leitelemente.
- Qualität: langlebige Beläge und gute Beleuchtung.
- Betrieb: Reinigung und Winterdienst auch auf freien Strecken.

Diese Standards machen den RS1 zur schnellen und komfortablen Alternative für Pendler, Schüler und Freizeitnutzer – und zeigen, dass Radverkehr auf Augenhöhe mit anderen Verkehrsträgern geplant werden kann.

### Bauabschnitte im Überblick

#### **Abschnitt A1 – Stadtgrenze Gelsenkirchen bis Darpestraße**

Am 19. August 2025 wurde der Abschnitt A1 feierlich für den Verkehr freigegeben. Auf 3 km bietet er einen 4,0 m

breiten Radweg und einen 2,5 m breiten Gehweg, getrennt durch taktile Noppenplatten. Eine KI-gestützte Detektion an der hoch belasteten Blücherstraße sorgt dafür, dass Radfahrende möglichst ohne Halt queren können.

Die alte Eisenbahnbrücke an der Parkstraße wurde Ende 2024 abgerissen. Der 16 m lange Ersatzneubau wird aktuell geplant und nach Abschluss der laufenden Kanalbauarbeiten neu errichtet.

#### **Abschnitt A2 – Darpestraße bis Gahlensche Straße**

Dieser Abschnitt ist durch komplexe Ingenieurbauwerke geprägt: ein Brückenbauwerk über die sieben Fahrspuren der A 40, ein Tunnel unter den Gleisen von Thyssenkrupp Steel und die ökologische Aufwertung des Marbachs. Eine Fertigstellung ist nicht vor 2030 realistisch.

Als Zwischenlösung hat Bochum im Juli 2025 eine Umfahrung über die Wattenscheider Straße eingerichtet. Der Verkehrsversuch wird wissenschaftlich begleitet und zeigt bislang keine nennenswerten Konflikte.

#### **Abschnitt A3 – Gahlensche Straße bis Stahlhauser Straße**

Der südliche Teil ist seit April 2025 fertiggestellt und bereits befahrbar. Der nördliche Abschnitt wird in Abstimmung mit der Maßnahme der Emschergenossenschaft realisiert, um Synergien zu nutzen. Damit rückt die durchgehende Verbindung zur Innenstadt näher.

#### **Abschnitt A4 – Stahlhauser Straße bis Bessemerstraße**

Bereits 2022 wurde dieser Abschnitt freigegeben – der erste Teil des RS1 in Bochum. Er führt über eine Fahrradstraße und einen separaten Geh- und Radweg durch ein ehemaliges Industrieareal.

#### **Innenstadt I – Bessemerstraße bis Klever Weg**

Die Entwurfsplanung läuft. Eine Mikrosimulation hat gezeigt, dass die stark belastete Königsallee mit einer neuen Ampel gequert werden kann, ohne spürbare Reisezeitverluste zu verursachen. Herausforderung bleibt der sehr hohe Parkdruck in den angrenzenden Quartieren.



**Der RS1 in Bochum: breite Wege, klare Markierungen und hoher Fahrkomfort** – Foto: Daniel Eickmeier

### Innenstadt II – Klever Weg bis Lohring

Zwei große Brückenbauwerke über Universitätsstraße und Wittener Straße sowie die Trassenführung durch den Kortumpark machen diesen Abschnitt besonders anspruchsvoll. Hier müssen Belange des Denkmalschutzes, des Naturschutzes und bestehende Friedhofsnutzungen berücksichtigt werden.

### Abschnitt B – Lohring bis Stadtgrenze Dortmund

Die ursprünglich in der Machbarkeitsstudie vorgesehene Trasse ist nicht realisierbar. Eine neue Streckenführung wird ab 2026 in enger Abstimmung mit der Stadt Dortmund und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW entwickelt.

### Erfolge sichtbar machen

Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass der RS1 in Bochum deutlich Gestalt annimmt:

- Mit dem Bauabschnitt A1 wurde 2025 einer der längsten neuen Abschnitte fertiggestellt.
- Durch die Kombination von A1, A3 Süd, A4 und der Umfahrung von A2 entsteht bereits jetzt eine durchgehende Verbindung vom Bochumer Zentrum nach Wattenscheid, Gelsenkirchen und Essen.
- Die KI-gesteuerte Ampel an der Blücherstraße sorgt für kurze Wartezeiten und liefert zugleich Daten, die zeigen: Der RS1 wird von Beginn an sehr gut angenommen.
- Durch die Umnutzung ehemaliger Bahntrassen konnte eine komfortable, leistungsfähige Führung mit sanften Steigungen und großzügigen Radien geschaffen werden.
- Die enge Zusammenarbeit von Stadt, Land, Stadtwerken und Emschergenossenschaft ermöglicht eine effiziente Umsetzung und schafft Mehrwert über das reine Bauprojekt hinaus.

Diese Erfolge sind nicht nur für Bochum von Bedeutung, sondern auch für die gesamte Region: Der RS1 verbindet Städte, Menschen und Arbeitsplätze – und macht den Radverkehr zu einer echten Alternative.

### Bedeutung für Stadt und Region

Der RS1 schafft eine Infrastruktur, die weit über Bochum hinauswirkt. Er verbindet schon jetzt wichtige Kernstädte des Ruhrgebiets, bietet sichere und schnelle Wege für den Alltag und macht das Radfahren zu einer selbstverständlichen Option. Für Bochum bedeutet das:

- bessere Erreichbarkeit innerhalb der Stadt,
- eine klare Stärkung des Umweltverbundes,
- mehr Lebensqualität durch sichere und attraktive Radwege.

Damit leistet der RS1 einen spürbaren Beitrag zum Klimaschutz und zur Verkehrswende – und setzt ein sichtbares Zeichen, dass moderne Mobilität im Ruhrgebiet Realität wird.

### Fazit

Der RS1 in Bochum zeigt: Die Umsetzung schreitet voran, und die Erfolge sind sichtbar. Erste durchgehende Verbindungen bestehen bereits – und sie werden Jahr für Jahr weiter ausgebaut.

Die Erfahrungen bestätigen die Erwartungen: hohe Akzeptanz, steigende Nutzung und eine klare Verbesserung der Radinfrastruktur. Bochum ist damit mittendrin im RS1 – und ein entscheidender Motor für die Radverkehrswende im Ruhrgebiet.

Daniel Eickmeier/Stadt Bochum

# Lückenschluss zwischen der Klever Innenstadt und Ortsteilen

Radvorrangroute mit Radwegbrücke entlang des Gewässers „Spoyskanal“ in Kleve

Mit dem Ausbau der rund 1,5 km langen Radvorrangroute entlang des Spoyskanals sowie dem Bau einer Radwegbrücke über den Tweestrom schließt die Stadt Kleve eine wichtige Lücke im Radverkehrsnetz. Damit wird eine direkte und komfortable Verbindung zwischen Innenstadt, Gewerbegebiet und den Ortsteilen geschaffen. Für das Projekt investiert die Stadt insgesamt 4,7 Mio. Euro. Der größte Teil der Summe – 4,46 Mio. Euro – wird durch Fördermittel aus der Förderrichtlinie Nahmobilität sowie dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ gedeckt.

In diesem und im kommenden Jahr wird die Stadt Kleve die Radvorrangroute entlang des Spoyskanals bis in die Innenstadt ausbauen. Dabei quert sie den Tweestrom über eine neue Radwegbrücke. Als Bestandteil des Mobilitätsentwicklungskonzeptes und des Klimaschutzfahrplans der Stadt leistet die Radvorrangroute einen wichtigen Beitrag zu einem sicheren, komfortablen und schnellen Radverkehr in Kleve.

## Wichtiger Lückenschluss im Radverkehrsnetz

Mit dem neuen Radweg entsteht eine durchgängige Radvorrangroute, die alle klima- und radverkehrsrelevanten Anforderungen berücksichtigt. Geplant ist ein 3 m breiter, eigenständig geführter Zweirichtungsradweg, auf dem ein reibungsloser Begegnungsverkehr möglich ist. Die Trassenführung ermöglicht größtenteils eine Geschwindigkeit

von bis zu 30 km/h, wobei die für Radvorrangrouten vorgeschriebenen Mindeststradien eingehalten werden.

Für die Überquerung des Tweestroms ist eine schlanke Rohrbogenbrücke aus Stahl mit abgehängter Fahrbahn geplant. Sie wird ausschließlich als Radwegbrücke genutzt. Die Stützweite zwischen den Widerlagern beträgt rund 25 m, die lichte Breite zwischen den Geländern ist mit 4 m geplant. Als Belag kommt ein rutschhemmender Kunststoff in Holzbohlenoptik zum Einsatz.

## Startschuss für Radvorrangroute

Zum Start der Baumaßnahme wurde im Februar 2025 zunächst das Baufeld von Bewuchs befreit. Die erforderlichen Fäll- und Rodungsarbeiten waren bis zum 28. Februar abgeschlossen. Anschließend konnten nach der europaweiten Ausschreibung der Planungs- und Ingenieurleistungen die Ausführungs- und Ausschreibungsunterlagen für die Radwegbrücke einschließlich Verbau sowie für den Radweg erstellt werden. Im September 2025 folgten die öffentlichen Ausschreibungen für den Bau der Brücke über den Tweestrom samt Verbauarbeiten sowie für den Ausbau des Radwegs. Nach Abschluss des Vergabeverfahrens ist der Baubeginn für Oktober/November 2025 vorgesehen. Bei einem planmäßigen Start ist mit einer Fertigstellung des Radwegs und dem Einhub der Brücke im Frühjahr 2026 zu rechnen.

Pascale van Koeverden/Stadt Kleve



Mit dem geplanten Radweg direkt am Wasser erreicht die Stadt einen wichtigen Lückenschluss im Radverkehrsnetz. – Foto: Stadt Kleve



Sonderprogramm  
**STADT UND LAND**

# Fahrrad hat Vorfahrt

Stadt Rees ändert Bevorrechtigung zugunsten von Radfahrenden auf beliebter Freizeitstrecke



**Fahrrad hat Vorfahrt: Das testeten der Reeser Bürgermeister Sebastian Hense, Stephanie Schlebusch, Fachbereich Planen, Bauen und Umwelt, und der Fahrradbeauftragte Georg Messing (v.l.n.r.). – Foto: Stadt Rees**

Vorfahrt auf dem beliebten Planetenradweg der Stadt Rees: An fast allen Überquerungen des ca. 6,6 km langen Weges am Niederrhein haben Fahrräder jetzt vor dem kreuzenden Straßenverkehr Vorfahrt. Zählungen im Frühjahr und Sommer 2024 haben gezeigt, dass auf diesem Stück deutlich mehr Radfahrende unterwegs sind als Kraftfahrzeuge auf den kreuzenden Wirtschaftswegen.

## Neue Regelung

Die gesamte Verkehrssituation wurde im Vorfeld gemeinsam mit der Straßenverkehrsbehörde Kleve, der Kreispolizeibehörde Kleve sowie dem Fahrradbeauftragten der Stadt Rees begutachtet. Auf dieser Basis beantragte die Stadt die notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnungen beim Kreis Kleve, die im Mai 2025 genehmigt wurden. Auf die geänderte Verkehrsführung wird mit neuen Verkehrs-

schildern, Pfosten, roter Markierungsfarbe und Fahrradpiktogrammen aufmerksam gemacht. An einer Straße erfolgte außerdem ein höhentechnischer Ausgleich der Fahrbahn, um die Befahrbarkeit für Radfahrer zu verbessern.

Die fahrradfreundliche Stadt Rees, die beim ADFC-Fahrradklima-Test in NRW den zweiten Platz belegte, hat darüber hinaus weitere Maßnahmen umgesetzt: 100 Sperren wurden entfernt oder ersetzt, um die Durchfahrt und die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern. Zudem entstanden neue Fahrradstellplätze, Fahrradboxen an Mobilstationen und markierte Fahrradstraßen.

Ole Engfeld/Stadt Rees

# Aktuelles zum Radverkehr in Münster

## Umweltspur im Verkehrsversuch

### Gemeinsame Bus- und Radspur auf der Warendorfer Straße

Auf eine Spur gebracht“ – unter diesem Motto läuft seit April ein Verkehrsversuch auf einem stark frequentierten Abschnitt der Warendorfer Straße. Ziel ist es, Rad- und Fußverkehr sicherer sowie den ÖPNV verlässlicher zu machen. Dafür wurde stadteinwärts ein 3,5 m breiter, rot markierter Radfahrstreifen auf der Fahrbahn eingerichtet. Er ist auch für Linienbusse freigegeben und ermöglicht ihnen eine zügige Fahrt in die Innenstadt. Gleichzeitig entstand mehr Platz für Außengastronomie und Fußverkehr, Konflikte mit Radfahrenden wurden entschärft.

Täglich nutzen rund 9.000 Radfahrende, ebenso viele Autofahrende und über 4.000 Busfahrgäste den etwa 200 m langen Abschnitt. Die Umweltspur macht die Durchfahrt

für den Radverkehr sicherer und komfortabler, Busse können pünktlicher fahren. Ladezonen beugen Behinderungen durch Lieferverkehre vor.

Neben Markierungsarbeiten wurde auch die Beschilderung angepasst. Mit Beginn des Versuchs entfiel die zuvor noch geduldete Möglichkeit zum Parken am Fahrbahnrand. Der Verkehrsversuch läuft bis Frühjahr 2026. Die Stadt will prüfen, ob sich die gemeinsame Nutzung von Rad- und Linienbusverkehr bewährt und ob die Lieferbereiche akzeptiert werden. Die Ergebnisse sollen Grundlage für die endgültige Gestaltung sein.

*Fahrradbüro/Stadt Münster*

## Mehr Platz für sicheres Radfahren auf der Hoyastraße

### Instandsetzung einer Kfz-Sperrfläche sorgt für breitere Wegführung fürs Rad

Die Hoyastraße liegt im Münsteraner Kreuzviertel. Das Quartier ist dicht beparkt, was in der Hoyastraße dazu führt, dass auch ordnungswidrig Kfz abgestellt werden. Hierzu werden u.a. auch Sperrflächen und Verkehrsinseln genutzt. Dadurch wird der Platz für andere Verkehrsteilnehmende teils massiv eingeschränkt. So z.B. auch auf einem Teilstück zwischen Nordstraße und Kreuzkirche. Die bisherige Wegführung für den Radverkehr war dort sehr schmal und führte direkt am ruhenden Verkehr vorbei, der dort unerlaubt auf einer sehr abgenutzten Sperrfläche parkte. Mitte September 2025 wurde diese Situation mittels Markierungsarbeiten entschärft. Das Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster erneuerte in diesem Bereich die Sperrfläche auf der Hoyastraße und verbreiterte in dem Zuge die Radverkehrsführung auf 2 m. Der Straßenabschnitt ist als Basisroute Teil des politisch beschlossenen Fahrradnetzes 2.0.

Mit der neuen Markierung wird die kaum noch erkennbare Sperrfläche neben der Radverkehrsführung wieder klar

gekennzeichnet. So ist unzulässiges Parken parallel zum Radverkehr nicht mehr möglich. Unfälle durch Autotüren, die sich zum Radweg hin plötzlich öffnen, werden verhindert. Das Ordnungsamt der Stadt Münster wird verstärkt überwachen, dass in diesem Abschnitt keine Kraftfahrzeuge mehr parken.

*Fahrradbüro/Stadt Münster*

**Neu markierte Radwegführung** – Foto: Stadt Münster



# Radfahrenden den roten Teppich ausrollen

Weitere rote Fahrradstraßen in Münster



**Die Schillerstraße vor und nach dem Umbau zur Fahrradstraße Plus** – Foto: Stadt Münster

Der Ausbau der Fahrradstraßen geht weiter: Seit September 2025 ist der Umbau einer etwa 500 m langen Strecke auf der Wilhelmstraße zur Fahrradstraße Plus abgeschlossen. Sie ist Teil einer Veloroute und wird von vielen Menschen als Verbindung zwischen Hochschuleinrichtungen und Innenstadt genutzt.

Die Straße erfüllt damit den Standard, den sich die Stadt für Fahrradstraßen im urbanen Raum gesetzt hat: Fahrgassen werden flächig rot eingefärbt und mit dem Fahrradstraßen-Sinnbild versehen. Die Roteinfärbung signalisiert den Vorrang des Radverkehrs und erhöht die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden. Durch Fahrgassen von 4 bis 5 m Breite plus Sicherheitstrennstreifen von 0,5 bis 0,75 m Breite können Radfahrende problemlos nebeneinanderfahren und überholen. Kfz-Parkraum wird reduziert oder entfällt, wenn es die Breite erfordert.

Dieser Standard gilt in Münster für Fahrradstraßen Plus im urbanen Raum. Für anbaufreie Bereiche wurde der Standard Fahrradstraßen Basis entwickelt. Dort wird die Roteinfärbung nur an Knotenpunkten eingesetzt, ergänzt durch auffällige Piktogramme und Markierung der Dooring-Zone. Erste Umsetzungen stehen bevor.

### Rote Fahrgasse, breite Gehwege, neue Bäume

Durch den Umbau hat die Wilhelmstraße nun fast durchgängig eine 4,50 m breite rote Fahrgasse mit 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen. Der Gehweg wurde verbreitert, sieben neue Bäume verbessern das Mikroklima, über 60 Anlehnbügel schaffen sichere Radabstellplätze.

Nutzende genießen Vorfahrt vor einmündenden Nebenstraßen. Bauliche Anpassungen an den Einmündungen verbessern die Sicht und erhöhen die Sicherheit. Im Zuge der Arbeiten wurden auch Gas-, Wasser- und Stromleitungen sowie Regen- und Schmutzwasserkanäle erneuert. Der Umbau dauerte 19 Monate und kostete rund 1,65 Mio. Euro.

Auch Münsters älteste Fahrradstraße wurde im Herbst 2024 zur Fahrradstraße Plus umgebaut. Damit ist ein weiteres Teilstück der Veloroute Everswinkel-Münster fertiggestellt. Auffällig sind die rote Asphaltierung, Fahrradstraßen-Piktogramme und vor allem viel Platz für den Radverkehr. Zuvor auf beiden Seiten möglich, gilt jetzt nur noch einseitiges Parken. 90 Stellplätze entfielen, um eine übersichtliche Verkehrssituation mit Platz für über 70 neue Fahrradablenkbügel, zwei neue Bäume sowie breitere Gehwege zu schaffen. Eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung begleitete den Prozess und sorgte für politische Unterstützung.

### Älteste Fahrradstraße und seit 2024 mit Qualität

Auf Interim folgt Fahrradstraße

### Voraussichtlich Ende 2026 wird auch ein Teilstück der Veloroute Greven-Münster zur Fahrradstraße Plus umgebaut. Bis dahin gibt es eine Übergangslösung: Die Radwegbenutzungspflicht entfällt, Fahrbahnausbesserungen führen zu mehr Komfort und Markierungen leiten den Radverkehr sicher auf die Fahrbahn. Piktogramme verdeutlichen die Nutzung, zusätzliche Markierungen und Sicherheitstrennstreifen erhöhen die Verkehrssicherheit.



Weitere Informationen gibt es unter: [www.stadt-muenster.de/fahrradstrassen](http://www.stadt-muenster.de/fahrradstrassen)

Fahrradbüro/Stadt Münster

## Brückenneubau schließt Lücke im Alltagsradverkehr

Neue Fuß- und Radverkehrsbrücke nach zehnmonatiger Bauzeit fertig



**Die neue Brücke bietet mit 3,50 m viel Platz für Rad- und Fußverkehr.** – Foto: Stadt Münster

Nach zehn Monaten Bauzeit wurde in Münster Anfang September 2025 eine neue Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Wese fertiggestellt und freigegeben. Im Frühjahr 2022 musste die alte Holzbrücke wegen gravierender Schäden gesperrt werden. Der Neubau ist eine langlebige Stahlkonstruktion, die sich durch zwei satte Grüntöne in die Umgebung einfügt.

Im städtischen Fahrradnetz 2.0 ist die Verbindung wegen ihrer Bedeutung für den Alltagsradverkehr zwischen Handorf und Gelmer als Basisroute klassifiziert. Auch beim touristischen Radverkehr ist die Route als Teil des Wese-Radwegs beliebt.

Mehr als 2 Mio. Euro hat der Ersatzneubau gekostet. 90% konnte die Stadt Münster refinanzieren durch Bundesmittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“.

Die vier Brückenteile wurden im Werk vormontiert und per Sondertransport geliefert. Das größte Einzelteil ist das Hauptfeld: 35 m lang, 3,50 m breit, 1,95 m hoch und 12,5 t schwer. Es erhielt wegen der großen Spannweite und der leichten Konstruktion einen Schwingungsdämpfer. Bohrpfähle aus Stahlbeton, die bis zu 10 m tief im Boden stecken, halten die Brücke. Der neue Belag aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) ist rutschhemmend. Die rund 88 m lange Brücke wurde in ihrer Linienführung begradigt.

*Fahrradbüro/Stadt Münster*

## Umstrukturierung des Parkens auf dem Münsteraner Hansaring

Sicherer und übersichtlicher – für alle!

Die Parksituation entlang des Hansarings, einem Teilstück des Münsteraner Rings um die Innenstadt, war lange Zeit konfliktbehaftet. In den Parkbuchten wurde entgegen dem vorgeschriebenen Längsparken senkrecht zur Fahrbahn geparkt. Zusätzlich wurden in vielen Bereichen Autos, teilweise illegal, auf der Fahrbahn abgestellt. Die Fronten der parkenden Autos ragten auf den Radweg und schränkten diesen damit erheblich in der Breite ein. Radfahrende mussten zum Teil auf die Gehwege ausweichen. Dadurch entstanden wiederum heikle Situationen zwischen Rad- und Fußverkehr. Darüber hinaus blockierten Lieferverkehr und Kfz-Falschparkende regelmäßig den Verkehrsfluss auf der Fahrbahn, sodass auch der Busver-



**Hansaring vor Neuordnung** – Foto: Stadt Münster/Patrick Schulte

kehr durch die vorhandene Situation behindert und die Straße entsprechend unübersichtlich wurde.

Mit der Neuordnung des Parkens wurden die vorhandenen Flächen wieder denjenigen zur Verfügung gestellt, für die diese auch ursprünglich gedacht waren. Die Parkbuchten sind jetzt durch Markierungen gekennzeichnet. Zusätzlich wird mit einer neuen Beschilderung das Längsparken verdeutlicht. Das Parken auf der Fahrbahn ist zudem vollständig unterbunden, sodass durch bessere Sichtbeziehungen und klare Verkehrsführung die Situation für alle sicherer und komfortabler ist. Zusätzlich sind zwei Ladezonen geschaffen worden, um den fließenden Verkehr und v.a. den ÖPNV nicht zu behindern.

Nach der Umgestaltung werden die Radwege sowie die Kreuzungsbereiche von parkenden Autos frei gehalten und auch der Verkehrsfluss auf dem Hansaring hat sich verbessert. Die Resonanz aus der Bevölkerung für das Projekt ist dabei positiv, wozu sicherlich auch die frühzeitige und transparente Information von Anwohnenden und Öffentlichkeit beigetragen hat. Die geordnete Neugestaltung

des Verkehrsraums mit Markierungsarbeiten erhöht die Qualität der Straße und schafft mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Die neuen Regelungen ermöglichen ein besseres Miteinander – egal ob zu Fuß, mit dem Rad, im Bus oder mit dem Auto.

Fahrradbüro/Stadt Münster



**Hansaring nach Neuordnung** – Foto: Stadt Münster/Patrick Schulte

## Best Practices aus Köln

### Mit großen Schritten zum Radverkehrsnetz

Köln zeigt, wie städtische Radverkehrsplanung punktuell und flächendeckend funktioniert. Maßnahmen reichen von Unfallstellenentschärfung über neue Standards bis hin zu Lückenschlüssen – und die Erfolge sind messbar.

#### Gefahrenstellen entschärfen: Universitätsstraße/Aachener Straße

Ein bekannter Unfallbrennpunkt wurde entschärft, indem der freilaufende Rechtsabbieger gesperrt und die Nebenfahrbahn Universitätsstraße zur Fahrradstraße umgewandelt wurde. Kfz können weiterhin über die Ampel abbiegen. Rad- und Fußverkehr sind nun deutlich besser geschützt, ohne dass die Kreuzung ihre Funktion für Autos verliert.

#### Neue Standards setzen: Niehler Kirchweg

An der Kreuzung zum Niehler Kirchweg hat die Stadt Köln zum ersten Mal die Vorfahrt für den Radverkehr nicht nur



**Vorfahrtsberechtigter Rad- und Fußweg am Niehler Gürtel** – Foto: Stadt Köln

mit Schildern, Markierungen und Piktogrammen kenntlich gemacht, sondern auch durch eine bauliche Erhöhung des Radwegs. Die auf 3,80 m verengte Fahrbahn sorgt für langsames Passieren der Kfz, ein Zebrastreifen erleichtert

tert zu Fuß Gehenden das Überqueren. Damit hat die Stadt Köln eine neue Musterlösung für den vorfahrtsberechtigten Radverkehr umgesetzt. Praxisorientiert, verkehrssicher und verständlich – so sieht das Verkehrsministerium des Landes NRW die Musterlösung.

### Lücken schließen: Vorgebirgsstraße

Beidseitige Fahrradschutzstreifen schließen eine 1,2 km lange Lücke in der Radwegachse von Zollstock bis zur Innenstadt. Die Neuaufteilung der Fahrbahn reduziert die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, senkt den Lärm und erhöht die Sicherheit, während Schrägparken weiterhin möglich ist.



**Der Verkehr in Köln wird fahrradfreundlicher.** – Foto: Stadt Köln

Stadt Köln

### Radverkehr in stark frequentierten Bereichen: Barbarossaplatz

Auf der Trierer Straße und auf der Pfälzer Straße wird ein Kfz-Fahrstreifen in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Gleichzeitig werden zu Fuß Gehende durch die Entfernung einer kleinen Insel und eines Rechtsabbiegestreifens besser über die Neue Weyerstraße geführt. Der Gehweg wird verbreitert und mit Sitzbänken, Bäumen und Fahrradstellplätzen aufgewertet. Die Maßnahmen ergänzen die geplante Bahnsteiganhebung am Barbarossaplatz und sollen gemeinsam umgesetzt werden.

### Erfolge sichtbar machen: mehr Radverkehr in Köln

Die Maßnahmen zeigen Wirkung: Bei der zehnten Auflage von STADTRADELN legten im Jahr 2025 Kölner Teams erstmals mehr als zwei Millionen Kilometer zurück – organisiert in 492 Teams mit über 10.600 Aktiven. Auch die Dauerzählstellen bestätigen den Trend: Im ersten Halbjahr 2025 wurden insgesamt 10,44 Millionen Radfahrende registriert, 12% mehr als im Vorjahr. An besonders stark genutzten Stellen wie dem Hohenzollernring übertraf die Zahl der Radfahrenden an einzelnen Tagen erstmals die der Kfz, mit Rekordwerten von über 13.000 Radfahrenden an einem Tag.

## Zentrale Verkehrsachsen werden fahrradfreundlicher

Köln richtet den Blick auf seine wichtigsten Verkehrsachsen: Die Stadt will die zentrale Ost-West-Achse und die Achse „Nord-Süd-Fahrt“, die durch die Innenstadt verlaufen, fahrradfreundlich umbauen. Beide Straßenverbindungen verlaufen durch die Innenstadt und prägen den Alltagsverkehr. Die nächsten Umsetzungsschritte sollen im zweiten Halbjahr 2025 starten.

### Weniger Autospuren, mehr Platz fürs Rad

Die Planungen sehen vor, einzelne Kfz-Spuren in Radfahrstreifen umzuwandeln. Erste Abschnitte wurden bereits realisiert: Wo zuvor Rad- und Fußverkehr in Konflikt gerieten, zeigen sich seitdem deutliche Verbesserungen. Weitere Umbauten folgen 2025 in der Turiner und Aachener Straße, u.a. mit einer Spurverringern auf zwei statt drei Kfz-Fahrstreifen

### Mehr Sicherheit und neue Verbindungen

Die neuen Radstreifen schaffen direkte und sichere Verbindungen zwischen wichtigen Stadtteilen. Gleichzeitig entfallen Engstellen, an denen sich bisher Fuß- und Radverkehr die Flächen teilen mussten. Auch für den Kfz-Verkehr gibt es punktuelle Verbesserungen, etwa durch klarere Abbiegespuren, die Staus und Konflikte verringern.

### Stadtweite Bedeutung

Der Stadtrat hatte 2021 beschlossen, die beiden Achsen mit höchster Priorität fahrradfreundlich auszubauen. Sie bilden das Rückgrat des städtischen Radverkehrsnetzes. Auch eine perspektivische Verlängerung der Achsen in die Außenbezirke soll bei der Umsetzung bedacht werden.

Stadt Köln

# Mehr Platz für Bus-, Fuß- und Radverkehr auf dem Dortmunder Wall

Bus- und Radspur eingerichtet



**Am Ende des neuen Radfahrstreifens wird der Radverkehr mit einer roten Fahrradfurt zurück auf den Radweg im Seitenraum geführt.** – Foto: Stadt Dortmund/Konietzny

Der Burgwall und der Königswall unmittelbar vor dem Dortmunder Hauptbahnhof haben jetzt auf dem Innenring einen neuen breiten Radfahrstreifen, den auch Busse nutzen dürfen. Auf dem Außenring steht eine eigene Busspur zur Verfügung. Dadurch wurde mitten in der City Platz geschaffen für den klimafreundlichen Verkehr.

Auslöser für die Schaffung der neuen Fahrspuren für Busse und Fahrräder ist der Start der neuen Citybuslinie 400, die ab Herbst 2025 im 10-Minuten-Takt durch die Dortmunder City fährt und Innenstadtquartiere besser vernetzt. Die Citybuslinie 400 schafft attraktive neue Querverbindungen zum bestehenden Stadtbahnangebot. Schon vor dem Start der Linie profitieren alle Buslinien, zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, die auf den Abschnitten unterwegs sind.

## Verkehrsführung auf dem Dortmunder Wall geändert

Das Tiefbauamt hat die Fahrbahn markiert und die Schilderbrücken am Königswall neu beschriftet. Auf dem Außenring des Königswalls, also in Fahrtrichtung Westen, verläuft eine Busspur ab dem Kreuzungsbereich Burgtor bis zur Einmündung Freistuhl. Auf einem kurzen Stück östlich der Kreuzung Burgtor wird die mittlere der drei Wall-Spuren zur Busspur, die Rechtsabbiegerspur in Rich-

tung Norden bleibt erhalten. Westlich dieser Kreuzung ist die rechte von drei Spuren auf insgesamt 245 m für den Linienbusverkehr reserviert.

Auf dem Innenring des Königswalls, also in Fahrtrichtung Osten, hat das Tiefbauamt die äußere Spur auf rund 516 m zu einem ca. 3 m breiten Radfahrstreifen umgewandelt, den der Linienbusverkehr mitnutzen darf. Er beginnt an der Schmiedingstraße und verläuft bis zum Freistuhl. Radfahrende haben nun mehr Komfort und Sicherheit als zuvor. Zu Fuß Gehende können die ehemaligen Radwege im Seitenraum nutzen und gewinnen ebenfalls Raum.

Optisch sorgen Bus-Piktogramme auf dem Außenring und Fahrrad-Piktogramme auf dem Innenring für Orientierung. Die Kreuzungsbereiche wurden auf der Fahrbahn rot markiert und so besonders hervorgehoben. Auch die Schilderbrücken, die anzeigen, welche Fahrspur zu welchem Ziel führt, wurden neu beschriftet und beklebt. Mit der neuen Busspur, dem komfortablen Radfahrstreifen und den erweiterten Gehwegen ist der Dortmunder Hauptbahnhof für alle, die klimafreundlich unterwegs sind, noch besser und schneller erreichbar.

Hendrik Konietzny/Stadt Dortmund



**Die neue rote Fahrradfurt an der Ecke Königswall / Schmiedingstraße leitet Radfahrende und E-Scooter-Fahrende auf die neue Fahrradspur am Innenwall. Der Radweg ist auch für den Linienbusverkehr freigegeben.** – Foto: Stadt Dortmund/Konietzny

# Fahrgeschwindigkeiten auf der „freien Strecke“

Bachelorarbeit zum Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW an der Hochschule Bochum



**Videoaufnahme als Beispiel (beim Radschnellweg Ruhr, dem RS1)** – Foto: Bastian Stahlhut

## Anlass und Rahmen der Bachelorarbeit:

Basierend auf den Rückmeldungen der Kommunen und des Landesbetriebs Straßenbau NRW (Straßen.NRW) sowie aufgrund der Erfahrungen des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV NRW) wurde beschlossen, den Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW aus dem Jahr 2019 erstmalig zu evaluieren und zu überarbeiten. Im Rahmen dieser Evaluation ist der Arbeitsgruppe bewusst geworden, dass es keine validen Untersuchungen gibt, die sich mit den Fahrgeschwindigkeiten und somit mit den tatsächlich benötigten Planungsgeschwindigkeiten auf Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR) beschäftigen.

Aufgrund der guten Zusammenarbeit zwischen der Hochschule Bochum und dem MUNV NRW kam die Überlegung auf, diese Untersuchung im Rahmen einer Bachelorarbeit durchzuführen. In deren Rahmen wurden von Bastian Stahlhut von der Hochschule Bochum die Fahrgeschwindigkeiten des Radverkehrs auf ausgewählten RVR und RSV in NRW gemessen. Die Arbeit wurde gemeinsam von Iris Mühlenbruch, Professorin an der Hochschule Bochum, und Philipp Mandel, Referent im MUNV NRW, betreut.

## Forschungsfrage:

Die Forschungsfrage der Arbeit lautete: Welche Fahrgeschwindigkeiten erzielen Radfahrende auf ausgewählten RVR und RSV in Nordrhein-Westfalen und inwiefern werden die geltenden Planungsgeschwindigkeiten diesen realen Gegebenheiten gerecht?

## Methodik

Im Rahmen der Arbeit wurden ein Seitenradarmessgerät (viacount II) und Videokameras (Miovision Scout) eingesetzt. Radfahrende wurden gezählt und ihre Geschwindigkeiten erfasst. Es handelte sich um Zähltag in den Monaten Mai und Juni 2025, täglich von 6:00 bis 19:00 Uhr, insgesamt an 19 Erhebungstagen. Gemessen wurde an Wochentagen, Wochenenden, Feiertagen und an einem Brückentag.

Voraussetzung für die Wahl der Messabschnitte waren u.a. freie Strecken mit einer Mindestlänge von über 500 m sowie die Baulastträgerschaft des Landes NRW. Für die Messung mussten geeignete Masten vorliegen und es wurden unterschiedliche Breiten der Radwege gewählt.

An folgenden Stellen wurden Messungen durchgeführt:

- RS1, Mülheim an der Ruhr (Breite 4 m)
- Zweirichtungsradweg entlang der L 622 in Gelsenkirchen (Breite ca. 3 m)
- Zweirichtungsradweg entlang der B 9 in Köln (Breite ca. 4 m, formal Einrichtungsrادweg)
- Zweirichtungsradweg entlang der B 8 in Köln (Breite ca. 5 m)

Die Abschnitte weisen vergleichbare Längen von etwa 700 m bis etwa 950 m auf.

**Ergebnisse**

Zunächst zeigte sich, dass auf dem RS1 deutlich mehr Radverkehr gemessen werden konnte als an den anderen drei Standorten. So lagen beim RS1 Spitzenstundenwerte (im Stundendurchschnitt) von über 1.200 Radfahrenden vor, während es bei den anderen Messpunkten nur zwischen 70 und 350 Radfahrende waren. Besonders niedrig war das Aufkommen des Radverkehrs auf der L 622.

An den Standorten wurden mittlere Geschwindigkeiten zwischen 17 und 22 km/h gemessen, wobei die schnellste mittlere Geschwindigkeit am RS1 zu verzeichnen war. Der v85 wurde im Rahmen der Arbeit als verkehrsplanerischer Wert zur Überprüfung der Planungsgeschwindigkeit angewandt. Dieser zeigt Geschwindigkeiten (über alle Tage hinweg) zwischen 24 und 27 km/h, wobei erneut die höchste Geschwindigkeit am RS1 gemessen wurde, wie die unten stehende Abbildung 1 verdeutlicht.

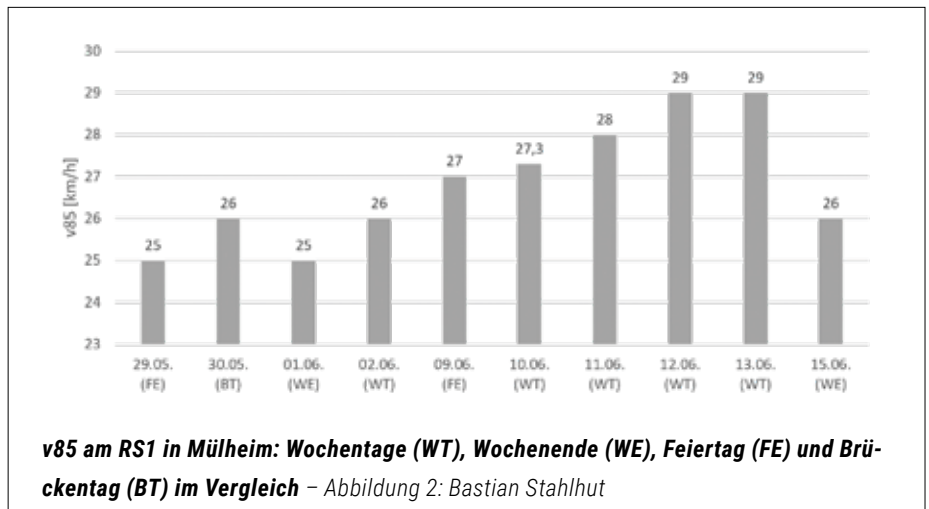
Wird der RS1 genauer betrachtet, so zeigt sich, dass der v85 innerhalb der verschiedenen Tage zwischen 25 und 29

km/h variiert und an zwei Wochentagen (WT) die höchsten Werte von 29 km/h aufweist (siehe Abbildung 2).

Die gemessenen Geschwindigkeiten decken sich weitestgehend mit Studien aus dem Ausland (z.B. Dänemark, Niederlande, China), wobei keine vollständige Vergleichbarkeit hinsichtlich der Messmethodik vorliegt.

**Empfehlungen und Ausblick**

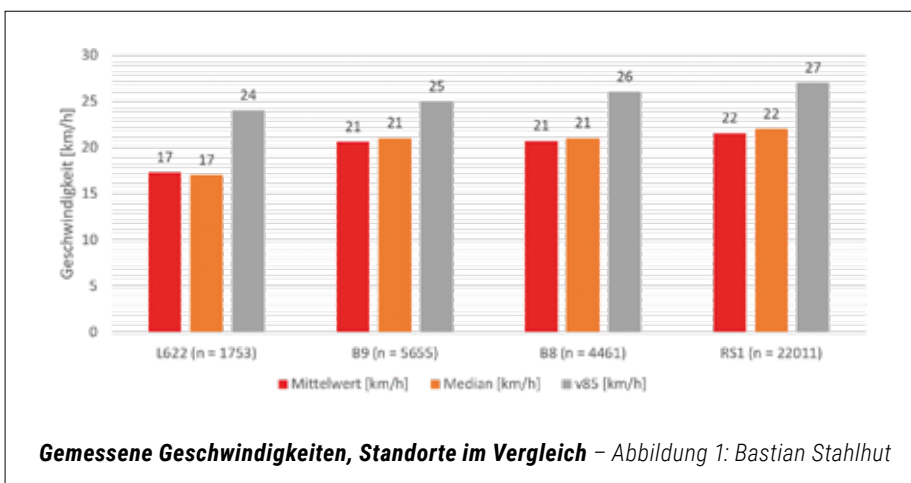
- Eine Planungsgeschwindigkeit von 30 km/h ist zu empfehlen und kann durch diese Arbeit gestützt werden.



- Über alle Messstellen hinweg lässt sich feststellen, dass die Verkehrsstärken an Wochentagen in den Morgen- und Abendstunden am höchsten sind. Es zeigt sich, dass Berufspendler das Angebot von RVR und RSV nutzen, insbesondere über die Radverbindungen der B 8 und des RS1.
- Vorsichtig kann eine Korrelation der Geschwindigkeit mit der Radwegbreite und ggf. mit Komfort festgestellt werden. Auf dem RS1 wurde am schnellsten gefahren.

Die Arbeit bringt Limitationen mit sich, insbesondere hinsichtlich Stichprobenumfang und Erhebungstechnik. Um verlässliche Aussagen abzuleiten, müssten eine größere Anzahl und größere Zeiträume gemessen werden. Zudem sollte die Erhebungstechnik eindeutige Ergebnisse liefern.

Bastian Stahlhut, Iris Mühlenbruch/  
Hochschule Bochum



# MOBIDROM: Mobilitätsdaten für die Stärkung des Radverkehrs in NRW

Die Landesagentur für Mobilitätsdaten (MOBIDROM) unterstützt aktiv die Wende zu vernetzter, intermodaler und nachhaltiger Mobilität in NRW

Mit der Gründung der NRW.Mobidrom GmbH im Jahr 2023 hat Nordrhein-Westfalen eine Landesagentur für Mobilitätsdaten etabliert. Ihr Auftrag ist es, Angebote intelligent zu vernetzen, multimodale Wege zu vereinfachen und die Mobilitätswende digital voranzubringen. MOBIDROM sammelt, bündelt und stellt Daten bereit – neutral, landesfinanziert und praxisnah.

## Eine Plattform für alle Akteure

Die MOBIDROM Datenplattform bringt Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft digital zusammen. Seit dem Start im Mai 2025 wächst das Angebot stetig. Wer Verkehrsangebote betreibt, planen oder koordinieren will, findet hier eine konsolidierte Datengrundlage. Auch das Anliefern von Daten ist einfach. Für Reisende fördert die Plattform den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln – etwa vom Auto auf Bus und Bahn oder aufs Rad.

## Fokus auf Radverkehr und Sharing

Besondere Bedeutung haben Radverkehrsdaten: das Radverkehrsnetz NRW, Themenrouten, nach HBR NRW beschriebene Strecken, grenzüberschreitende Verbindungen sowie aktuelle Baustelleninformationen. Sie stammen aus dem Radroutenplaner des Verkehrsministeriums NRW. Ein

weiterer Schwerpunkt liegt auf Bike- und E-Scooter-Sharing-Daten. Dazu zählen Angebote von nextbike, DB Call a Bike, Voi und Lime, die in zahlreichen NRW-Städten verfügbar sind.

## Zonenmanager als Praxiswerkzeug

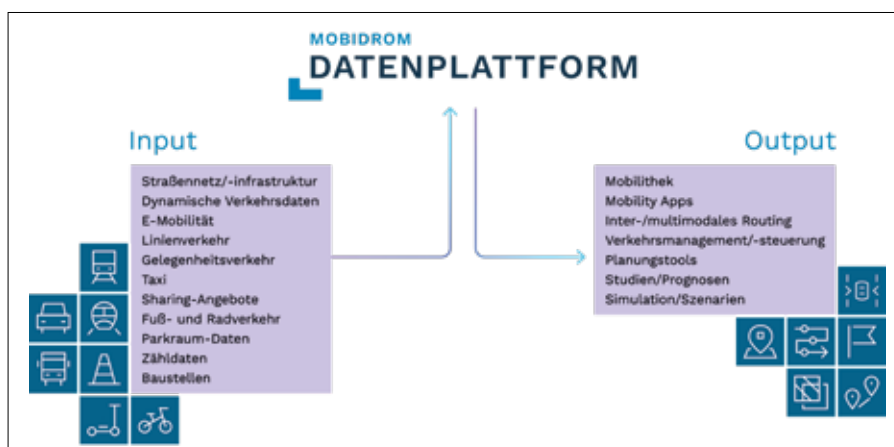
Das Wachstum von Sharing-Angeboten bringt auch Herausforderungen mit sich – etwa, wenn abgestellte Fahrzeuge die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Mit dem Zonenmanager stellt MOBIDROM Kommunen ein kostenloses Werkzeug bereit, um Sharing aktiv zu steuern. Über eine benutzerfreundliche Kartenanwendung lassen sich Gebots- und Verbotszonen, Bedienegebiete und Fahrzeugzahlen definieren. Die Vorgaben werden direkt an Anbieter übermittelt. Über standardisierte Schnittstellen fließen wertvolle Nutzungsdaten zurück, die der kommunalen Verkehrsplanung dienen.

## Blick nach vorn

Künftig sollen Daten von Radzählstellen integriert werden. So können Entwicklungen im Radverkehr landesweit besser nachvollzogen werden – eine wertvolle Grundlage für Politik und Verwaltung.

## Mehrwert für alle

Die zentrale Datenplattform schafft Vorteile für alle: Kommunen und Unternehmen erfüllen ihre Datenbereitstellungspflichten komfortabel und erhalten verlässliche Grundlagen, Reisende profitieren von vernetzten Informationen und reibungslosen Reiseketten, Politik und Verwaltung gewinnen wertvolle Einblicke für eine zukunftsfähige Mobilität. Ein robustes Fundament für nutzerfreundliche, nachhaltige Mobilität in Nordrhein-Westfalen.



**Die MOBIDROM Datenplattform ist das zentrale System des Landes, das alle wichtigen Mobilitätsdaten aus NRW zusammenträgt, bündelt und einfach zugänglich macht.** – Grafik:

NRW.Mobidrom GmbH

Pascal Helfer/NRW.Mobidrom GmbH

# Digitales E-Lastenrad-Sharing im Kreis Coesfeld

Ein Erfolgsmodell für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum



**Strahlkraft über die Region hinaus – ausgezeichnetes Projekt im Wettbewerb „Zu Hause unterwegs. Mobil in ländlichen Räumen“**  
– Foto: BBR, Bundesfoto, Guido Schiefer

## Von der Idee zur Umsetzung

Angesichts des Klimawandels und des steigenden Bedarfs an nachhaltiger Mobilität setzen die Kommunen im Kreis Coesfeld auf ein erfolgreiches Projekt aus Nordkirchen: das digitale E-Lastenrad-Sharing. Ziel ist eine flexible, umweltfreundliche Mobilitätslösung – für Einkäufe, Familienfahrten oder Freizeitaktivitäten. Auch Menschen ohne eigenes Auto oder mit begrenztem Einkommen sollen davon profitieren.

## Technik trifft Alltagstauglichkeit

Seit 2022 etabliert sich das Projekt in sieben von elf Kommunen. Autarke Lastenradgaragen mit Photovoltaik und Batteriespeichern versorgen die E-Lastenräder mit Energie. Per App lassen sie sich in Echtzeit buchen und schlüssellos entsperren. Familien transportieren Kinder, Pendler ersetzen kurze Autofahrten, Einkäufe lassen sich bequem erledigen. So verbindet das Projekt individuelle Mobilität mit Teilen, weniger Verkehr, weniger Lärm und besserer Luft.

## Erfahrungen und Resonanz

Eine Nutzerbefragung 2024 zeigt: Über 90% der Befragten sind sehr zufrieden. Gelobt werden die App und die Qualität der Lastenräder. Mehr als 70% hätten die Fahrten sonst mit dem Auto zurückgelegt. Insgesamt wurden über 86.000 km gefahren und rund 8,5 t CO<sub>2</sub> eingespart.



**Ausgezeichnetes Projekt mit Zukunft – das digitale E-Lastenrad-Sharing im Kreis Coesfeld** – Foto: Kreis Coesfeld

## Kooperation als Erfolgsrezept

Koordiniert durch die Digitalagentur Kreis Coesfeld entstand ein Netzwerk mit über 20 Lastenrad-Standorten. App-Entwickler und Hersteller der Boxen trugen zur Umsetzung bei. Die Zusammenarbeit zeigt: Nachhaltige Mobilität funktioniert im ländlichen Raum, wenn Kommunen, Technikpartner und Bürger zusammenwirken.

## Ausgezeichnetes Projekt mit Zukunft

2024 wurde das Projekt im Wettbewerb „Zu Hause unterwegs. Mobil in ländlichen Räumen“ des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen ausgezeichnet. Das E-Lastenrad-Sharing ist ein Modellprojekt mit Strahlkraft weit über die Region hinaus.

## Ausblick

2025 ist eine Erweiterung in weiteren Kommunen geplant. Das Projekt hat sich etabliert, wird begeistert genutzt und zeigt, wie ländliche Regionen die Verkehrswende aktiv mitgestalten können.



Weitere Informationen zum Projekt:  
[www.kreis-coesfeld-digital.de](http://www.kreis-coesfeld-digital.de)

*Mathias Raabe, Fachdienstleiter Mobilität & Kreisentwicklung/  
Kreis Coesfeld*



**Bei den Open Streets in Harare werden Straßenabschnitte für den Autoverkehr gesperrt und für zu Fuß Gehende und Radfahrende geöffnet (2024).** – Foto: Tanaka Maxwell Chembezi/Ravenspinee Photography

## Kommunale Partnerschaft für eine klimafreundliche Mobilität

Wie München und Harare gemeinsam Fahrt aufnehmen

Zwei Städte, zwei Kontinente, ein Ziel: Mehr Lebensqualität durch nachhaltige Verkehrsplanung. Die langjährige Partnerschaft zwischen München und Harare in Simbabwe zeigt, wie enge Zusammenarbeit den Wandel beschleunigen kann.

Eine Leiter wird quietschend aufgeklappt, Farbdosen aufgehebelt, Pinsel in dickflüssiges Gelb, Rot und Grün getaucht. Lackgeruch steigt in die Nasen der Passant:innen, die neugierig stehen bleiben. An der Wand vor ihnen entsteht Strich für Strich ein Bild von Menschen in Bewegung: Ob auf dem Rad, im Rollstuhl, mit dem Skateboard oder zu Fuß – alle mit breitem Grinsen im Gesicht. Die Botschaft: Nachhaltige Mobilität macht Spaß, fördert Teilhabe und ist gesund. In Simbabwes Hauptstadt Harare im südlichen Afrika, wie auch in vielen anderen Städten weltweit, ist diese Sichtweise kein Mainstream. Das Fahrrad hat dort noch immer ein Imageproblem, während Autos als Statussymbol gelten. Gerade deshalb will die Kunst-Aktion bewusst neue Bilder in den Köpfen verankern.

### Nachhaltige Mobilität sichtbar machen

„Wir verfolgen Aktionen wie diese in unserer Partner-

stadt Harare mit großem Interesse“, sagt Viktor Goebel, Projektleiter im Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München. „Sie zeigen, wie sich Menschen erfolgreich für nachhaltige Mobilität sensibilisieren lassen – das ist auch bei uns in München ein wichtiges Thema. Denn: Während Veränderungsprozessen ist eine gute Kommunikation nach außen essenziell.“

Für beide Städte geht nachhaltige Mobilität mit einem ganzheitlichen Ansatz einher: Sie steht für Gesundheit, Inklusion, Klima- und Ressourcenschutz. In Harare braucht es dazu sichere Radwege, die Vororte mit großen Busbahnhöfen verbinden sollen, um dann mit dem öffentlichen Nahverkehr ins Stadtzentrum zu kommen. In München sind derzeit z.B. Radschnellwege geplant, damit der zunehmende Radverkehr mehr Raum bekommt.

### Eigeninitiative als Inspiration

Besonders beeindruckt war Goebel von der Tatkraft in Harare, als Eltern gemeinsam mit der Stadtverwaltung kurzfristig und in Eigenleistung Radwege angelegt haben. „In Deutschland dauert das meist Jahre von der Planung bis zur Umsetzung“, so Goebel.

Isaiah Zvenyika Chawatama, Direktor des Dezernats für Bauwesen der Stadt Harare, betont, wie wichtig solche Schritte gemeinsam mit der Bevölkerung sind: „Viele Menschen sehen das Fahrrad als Transportmittel für Arme. Wir wollen zeigen, dass Radfahren modern, gesund und nachhaltig ist.“

**Partnerschaft, die Wirkung zeigt**

Die Städtepartnerschaft zwischen Harare und München besteht schon seit 1996. Seit 2017 arbeiten die beiden Kommunen zudem im Rahmen einer Klimapartnerschaft zusammen. Von digitaler Stadtplanung mit einem Geoinformationssystem (GIS) über fachlichen Austausch und öffentlichkeitswirksame Fahrradtage – die Klimapartnerschaft zeigt längst Wirkung weit über einzelne Aktionen hinaus.

„Die enge Zusammenarbeit mit München gibt uns Zugang zu Wissen und Ressourcen, die wir alleine nicht hätten“, so Brian Zvomuya, Verkehrs- und Transportplaner bei der Stadt Harare. „Und ohne die Unterstützung durch die Servicestelle Kommunen in der Einen Welt könnten wir viele unserer gemeinsamen Projekte gar nicht umsetzen – sie hilft uns nicht nur mit Finanzierung, sondern auch mit Know-how und Netzwerken.“

**Gemeinsam Richtung Zukunft**

Die Partnerschaft zeigt, dass nachhaltige Mobilität mehr ist als Technik. Sie lebt von Kreativität, Mut und Menschen, die den Wandel gemeinsam gestalten. Aktuell bereiten beide Städte einen Förderantrag im Rahmen von Nakopa vor. Die Abkürzung steht für „Nachhaltige Kommunalentwicklung durch Partnerschaftsprojekte“. Über dieses Unterstützungsangebot können entwicklungspolitische Projekte mit einer Fördersumme in Höhe von bis zu 250.000 Euro ermöglicht werden. Ziel ist ein Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), der Harare langfristig eine strategische Grundlage für klimafreundliche Verkehrsplanung geben soll.

„Natürlich haben wir unterschiedliche Rahmenbedingungen“, so Goebel. „Aber gerade das macht den Austausch in der kommunalen Entwicklungspolitik wertvoll. Wir lernen, Herausforderungen aus einem anderen Blickwinkel zu sehen – und finden

dadurch auch in München manchmal pragmatischere Lösungen.“

*Christine Rohrer, freie Redakteurin/  
Servicestelle Kommunen in der Einen Welt von Engagement Global*

**Lernen Sie die Aktiven aus beiden Städten kennen und erfahren Sie mehr über den Mehrwert kommunaler Partnerschaften!**



<https://www.youtube.com/watch?v=-Zce-zjh7Xk>

**Das Wandbild zeigt, wie Mobilität der Zukunft in Harare aussehen kann (2024).** – Foto: Tanaka Maxwell Chembezi/Ravenspinee Photography



**Partner aus Harare bei der Bike Parade auf der Konferenz Velocity in Leipzig 2023** – Foto: Landeshauptstadt München



# Aachen: Sonderpreis beim ADFC-Fahrradklima-Test 2025

Engagement wird honoriert



**Bodenpiktogramm in Aachen** – Foto: Stadt Aachen, FB 68

Die Stadt Aachen hat beim ADFC-Fahrradklima-Test 2025 einen Sonderpreis für ihr Engagement für ein besseres Miteinander im Verkehr erhalten. Studien der Unfallforschung zeigen: Die Aggression im Straßenverkehr nimmt zu. Dem gesamtgesellschaftlich zu beobachtenden Problem, dass Menschen zunehmend Eigeninteressen über die Verkehrsregeln stellen, nimmt sich die Stadt aktiv an. Im Rahmen des Aktionsplans Verkehrssicherheit und zahlreicher weiterer Aktivitäten wirbt sie für mehr gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

## Mehr Rücksichtnahme in allen Formen

Die Stadt verwendet bewusst verschiedene Kanäle, um die gesamte Stadtgesellschaft zu erreichen, und setzt dabei z.B. auf Videoserien, wie den „Perspektivwechsel“, Bodenmarkierungen „Fair zusammen“ sowie inzwischen elf verschiedene Motive in digitaler oder Printform „Achtsam unterwegs“, die sie in Stadtinformationsanlagen oder auf Postkarten zeigt. Ziel ist, den Menschen zu vermitteln und in Erinnerung zu rufen, welche Regeln und Pflichten im Straßenraum verkehrsmittelunabhängig gelten. Auch inspiriert sie fahrzeugführende Menschen, beim Aussteigen aus dem Auto die Fahrzeugtür mit der rechten Hand zu öffnen und dadurch ganz automatisch den Schulterblick zu machen.

Jüngst kam eine Beschilderung hinzu, die an Baustellen Radfahrende zum Absteigen auffordert, wenn die legal zu befahrenen Flächen baustellenbedingt kurzzeitig nicht

zur Verfügung stehen. Was vielen nicht bewusst ist: Menschen, die auf Gehwegen zu Fuß unterwegs sind, haben keinen Rückspiegel. Sie erschrecken, wenn sie rücklings von Menschen auf Fahrrädern überholt werden, und fühlen sich bedrängt – speziell ältere Menschen berichten von ihrer Angst.

## Aufklärung und Appelle

Diese Probleme sind verkehrsplanerisch alleine kaum lösbar – schließlich ist die straßenverkehrsrechtliche Situation oft klar. Aber die Städte sind oft eng – Flächen sind begrenzt. Daher setzt die Stadt Aachen ergänzend zu guter Infrastruktur ungebrochen auch auf Aufklärung und Appelle, sich an die Regeln zu halten.

Geworben wird im konkreten Straßenraum, aber auch mit Hilfe von Multiplikator\*innen, die dem Thema Verkehrssicherheit und Rücksichtnahme in der Öffentlichkeit mehr Gehör verschaffen. Auf Aktionstagen oder Bezirksfesten wird der Austausch mit Bürger\*innen gesucht und sich über die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse ausgetauscht.

Der Sonderpreis des ADFC in Anerkennung des Engagements für ein besseres Miteinander ist eine schöne Bestätigung für die Stadt Aachen, dass sie auf dem richtigen Weg ist. Danke dafür!

Mehr unter: [www.aachen.de/AChtsam-unterwegs](http://www.aachen.de/AChtsam-unterwegs)

*Claudia Nowak/Stadt Aachen*

**Am 17. Juni 2025 wurde dem Fachbereichsleiter Uwe Müller (m.) von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (r.) und ADFC-Bundesvorsitzenden Frank Masurat (l.) der Sonderpreis des ADFC überreicht.** – Foto: © ADFC/Dirk Deckbar



# „Perspektivwechsel“ – Erlebnisberichte aus Aachen

Verkehr durch die Augen der Oberbürgermeisterin und der Stadtbaurätin

Als Baustein des Aktionsplans Verkehrssicherheit der Stadt Aachen wurde die Videoserie „Perspektivwechsel“ ins Leben gerufen. Inspiriert wurde sie durch die Kampagne „Liebe braucht Abstand“ der AGFS NRW. Im Rahmen der Serie wechseln prominente Protagonist:innen das Verkehrsmittel und berichten von ihren Erfahrungen. In den Folgen 1 und 2 stehen die Stadtspitzen im Mittelpunkt.

## Auftakt mit Oberbürgermeisterin und Stadtbaurätin

In Folge 1 wechselt Stadtbaurätin Frauke Burgdorff die Perspektive und setzt sich in Begleitung von Fahrlehrer Ralf Dovermann ans Steuer eines Lkw. Der Fahrlehrer fährt anschließend mit der Stadtbaurätin Fahrrad. Beide berichten von ihren Eindrücken aus dem Lkw bzw. vom Rad.

In Folge 2 setzt sich Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen in Begleitung von Fahrlehrer Christof Extra ans Steuer eines ASEAG-Busses und beschreibt, was sie beim Lenken des Busses empfunden hat. Der Fahrlehrer gewährt im Gegenzug Einblicke, wie Busführende im Rahmen ihrer Ausbildung hinsichtlich eines verständnisvollen Miteinanders mit Radfahrenden auf Aachens Straßen ausgebildet werden.

## Neue Perspektiven eröffnen sich

Die Stadt Aachen nutzt mit der Serie die Neugier der Zuschauer:innen, Menschen in für sie ungewohnten Situationen zu begleiten. Die Tatsache, dass es sich bei den begleiteten Protagonist:innen um „Prominente“ der Aachener Stadtgesellschaft handelt, macht es für die Aachener:innen noch einmal reizvoller.

**Die an Folge 1 des Perspektivwechsels Beteiligten: Stadtbaurätin, Fachbereichsleitung, Abteilungsleitung und Projektleitung** – Foto: Stadt Aachen, FB 68

Die Hauptdarsteller:innen beschreiben ihre individuellen Empfindungen, formulieren Erstaunen und berichten von einer neu gewonnenen Erkenntnis, die ihr eigenes Verhalten auf den Aachener Straßen auch zukünftig nachhaltig beeinflussen wird. Die Teilhabe der Zuschauer:innen an der erlebten Herausforderung eröffnet die Chance, dass sich die Zuschauer:innen die Berichte zu eigen machen und selbst zukünftig ebenfalls verständnisvoller, rücksichtsvoller und verkehrssicherer in Aachen (AC) „Acht-sam unterwegs“ sein werden.

## Zu den Videos der Serie:



**Folge 1:** <https://www.youtube.com/watch?v=iyUZ3eCG7Tg>



**Folge 2:** <https://www.youtube.com/watch?v=fY7XuAVeSg4&t=1s>

*Claudia Nowak/Stadt Aachen*



# Wie gestaltet die Stadt Köln die Mobilität in den Veedeln?

Mit Beteiligung der Kölner:innen!



**Wie die Veedel in der ganzen Stadt lebenswerter gestaltet werden können, war Thema des ersten Kölner Bürgerrats „Mobil im lebenswerten Quartier“.** – Foto: alle freiheit Werbeagentur GmbH

Im Frühjahr 2025 tagte in Köln der erste Bürgerrat zum Thema „Mobil im lebenswerten Quartier“. In einem moderierten Verfahren entwickelten 55 Kölner:innen Empfehlungen für eine lebenswerte Gestaltung der Veedel. Der Bürgerrat formulierte Ziele, Kriterien zur Priorisierung von Straßen und Plätzen sowie Vorschläge für künftige Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Ergebnisse werden derzeit von der Verwaltung fachlich eingeordnet und fließen in ein stadtweites Mobilitätskonzept ein.

## Pilotprojekt „Lebenswertes Winzerveedel“

Erste Ideen werden im Projekt „Lebenswertes Winzerveedel – gut unterwegs, gerne da“ umgesetzt. Ziele sind ist ein Verkehrskonzept für das Quartier sowie die Aufwertung des öffentlichen Raums, etwa durch Begrünung. Zudem dient das Projekt als Modell für weitere Veedel. Der Impuls kam 2023 aus einer Bürgereingabe.

## Klima- und fußgängerfreundlichere Veedel

Das Winzerveedel ist Teil des Projektes „Besseres Klima in Kommunen geht gut“ des FUSS e. V. Quartiersgeher\*innen dokumentieren derzeit ihre Beobachtungen und bringen Verbesserungsvorschläge ein. Bis Ende 2026 folgen weitere Aktionen:

- ein „Geh-Klima-Check“ gemeinsam mit den Quartiersgänger\*innen und Fachleuten
- eine öffentliche Ideenwerkstatt im Frühjahr 2026
- eine temporäre Umgestaltung einzelner Straßenabschnitte im Sommer 2026

2024 beauftragte die Bezirksvertretung Innenstadt die Verwaltung, das Gebiet als Pilot zu betrachten.

## Zahlreiche Untersuchungen notwendig

Das Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung prüft die verkehrliche und rechtliche Machbarkeit. Dafür werden Knotenstromzählungen durchgeführt, Daten zum Durchgangsverkehr und zur Nutzung von Stellplätzen im Straßenraum erhoben sowie Lade- und Lieferzonen untersucht. Auf Basis der Daten entsteht ein Verkehrskonzept. Weitere Dienststellen sind eingebunden, das Büro für Öffentlichkeitsbeteiligung unterstützt den Prozess.

## Frühe und umfassende Beteiligung

„Wir möchten zuallererst diejenigen einbeziehen, die unser Pilotprojekt direkt betrifft – also die Menschen vor Ort. Durch ihr lokales Wissen und mithilfe ihrer Ideen können wir unsere Planungen verbessern“, sagt Thorsten Siggelkow, Leiter des Amtes für nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Durch die frühe Beteiligung werden mögliche Konflikte und unterschiedliche Interessen schnell erkannt.

Weitere Informationen zum Fußverkehr in Köln finden Sie unter: [www.stadt-koeln.de/zufuss](http://www.stadt-koeln.de/zufuss)

Stadt Köln

# Rücksicht mit Rückblick

Die Stadt Köln macht mit einer Kampagne auf das Thema „Dooring“ aufmerksam



**Plakatmotiv 1** – © Stadt Köln/Nick Ibañez Wagner, **Plakatmotiv 2** – © Stadt Köln/Karl Stoffels

Durch unachtsam geöffnete Fahrzeugtüren kommt es immer wieder zu – mitunter schweren – Unfällen zwischen stehenden Fahrzeugen und Radfahrenden. Die Unfallzahlen sind seit Jahren auf hohem Niveau. Laut Unfallstatistik der Polizei haben sich in Köln im Jahr 2024 fast 120 Dooring-Unfälle ereignet. Daher hat die Stadt Köln in Kooperation mit der Polizei Köln die Kampagne „Rücksicht mit Rückblick – Vorsicht beim Türöffnen!“ ins Leben gerufen.

Die Kampagne macht mit drei unterschiedlichen Motiven deutlich, dass nicht nur von der Fahrertür eine Gefahr ausgehen kann. Auch wer auf dem Beifahrersitz oder auf der Rückbank sitzt, beispielsweise im Taxi, kann beim unbeachteten Öffnen der Tür Radfahrende gefährden, wenn diese gerade auf dem angrenzenden Radweg oder der Fahrbahn am Auto vorbeifahren.

Der Social-Media-Beitrag zur Kampagne hat ebenfalls großes Interesse bei den Menschen geweckt. Ein spektakulärer Stunt zeigt eindrucksvoll und mit einem Augenzwinkern, dass Radfahrende kaum eine Möglichkeit haben, einer sich plötzlich öffnenden Tür auszuweichen – außer sie können über die Tür springen. Aber wer kann das schon?

Das Video ist auch auf der städtischen Landingpage unter [www.dooring.koeln](http://www.dooring.koeln) zu finden, die dazu einlädt, sich über das Thema zu informieren.

## Der „Holländische Griff“

Im zweiten Teil des Videos wird der „Holländische Griff“ gezeigt. Dieser kleine Trick hilft Autofahrenden im Alltag, dass es gar nicht erst zu einem Dooring-Unfall kommt.

Der „Holländische Griff“ ist einfach und effektiv: Personen auf der Fahrerseite des Autos öffnen die Autotür mit der rechten, Personen auf der Beifahrerseite öffnen sie mit der linken Hand. Dadurch, dass jeweils die von der Tür abgewandte Hand

eingesetzt wird, drehen sich die Personen im Auto automatisch in Richtung Spiegel beziehungsweise in Richtung Schulterblick.

Die Kampagne „Dooring“ wurde gemäß Beschluss der Unfallkommission der Stadt Köln als präventiv gefahrenabwehrende Maßnahme umgesetzt und ist ein wichtiger Baustein für die Verkehrssicherheitsarbeit auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), für die EU, Bund und Länder einen politischen Rahmen unter dem Schlagwort „Vision Null Verkehrstote“ gesetzt haben.

Stadt Köln



**Plakatmotiv 1:** © Stadt Köln/Justus Schulte



*In der Aktionswoche wurde der Straßenraum während der Schulzeit ausgiebig für Fahrradparcours genutzt. – Foto: Zukunftsnetz Mobilität NRW*

## Stadt Krefeld testet Schulstraße

Pilotprojekt „EMW macht Schule“ des Zukunftsnetzes Mobilität NRW

Das Verkehrschaos an Deutschlands Schultoren – verursacht durch Eltern, die ihr Kind direkt vor dem Schultor absetzen – ist auch in Krefeld gut bekannt. Der Anfang 2024 veröffentlichte NRW-Schulstraßenerlass bietet die Chance, hier mehr Schutz für die Kinder zu gewährleisten und mittels Einrichtung einer Schulstraße die Situation am Schultor zu entschärfen. Mehrere Schulen haben dafür bereits bei der Krefelder Verwaltung einen Antrag gestellt. Mit dem Aufruf des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, sich für ein Pilotprojekt zur Schulmobilität während der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) zu bewerben, stand die Chance im Raum, sich intensiv mit dem Thema Schulstraße zu beschäftigen. Krefeld wurde neben Lünen und Jülich ausgewählt. Ab März 2025 wurde unter Begleitung des Zukunftsnetzes in einer relativ kurzen Zeit eine erfolgreiche Aktionswoche gemeinsam mit einer zuvor ausgewählten Schule auf die Beine gestellt.

### **Pestalozzistraße wird zur Schulstraße**

Die temporäre Schulstraße wurde an der Grundschule Pestalozzischule eingerichtet. Hier besteht nicht nur eine

engagierte Schulgemeinschaft mit Interesse am Thema Schulstraße, sondern die Schule grenzt auch an eine Fahrradstraße. Interessant ist hier zum einen, welche Auswirkung die Straßensperrung auf die Fahrradstraße hat. Das Verkehrszählgerät Topo Box, mit dem auch der Radverkehr abgebildet wird und welches das Verwaltungsteam um Smart City erst kürzlich angeschafft hat, konnte eingesetzt werden. Zum anderen bot sich die Chance, das Thema Fahrradstraße in Krefeld in den Fokus zu nehmen. Eine Kampagne zu Fahrradstraßen ist in Planung, die Banner der Fahrradstraßenkampagne der AGFS NRW konnten hier bereits getestet werden.

Während der EMW wurde die Schulstraße dann von Montag bis Donnerstag zum Schulbeginn und Schulende eingerichtet. Engagierte Eltern ließen an der Sperrung eine Buslinie durch und Anwohnende ein- oder ausfahren. Außerdem wurden zwei Elternhaltestellen in einer Entfernung von ca. 300 m zum Schultor eingerichtet. Plakate und Flyer für die Eltern und Anwohnenden der Schulstraße wurden im Vorfeld in Umlauf gebracht. Im Unterricht er-



**Die Kinder präsentierten auf Stellwänden, was sie zum Thema Mobilität gelernt hatten, und nutzten die Chance, eine Runde mit ihren Rollern auf der Schulstraße zu fahren.** – Foto: ©Zukunftsnetz Mobilität NRW



arbeiteten die Lehrkräfte dann mit den Kindern das Thema Schulmobilität in allen Facetten und stellten die Ergebnisse am abschließenden Freitag zum Aktionstag aus. Hier war nun die Straße während des gesamten Schultags gesperrt und neben der Schulgemeinschaft waren auch Anwohnende und an Schulstraßen Interessierte eingeladen. Auf der Straße wurde ein Fahrrad- und Rollerparcours eingerichtet, der Förderverein hatte eine Cafeteria organisiert und die Arbeiten der Woche zum Thema Mobilität wurden auf Stellwänden präsentiert: Fotosafari zu Gefahren auf dem Schulweg, von den Kindern durchgeführte Verkehrszählungen, Zeichnungen und verfasste Texte und einiges mehr. Die Aktionswoche war aus Sicht der Beteiligten sehr gelungen. Ein reges Treiben herrschte bei bestem Wetter und geselliger Atmosphäre. Die Stadtverwaltung war selbstverständlich vertreten, um Feedback einzuholen – sowohl zu den Erfahrungen mit der temporären Schulstraße als auch zum Thema Fahrradstraßen und Elternhaltestellen.

### Positive Bilanz

Ein erstes Fazit zeigt: Die Einrichtung einer Schulstraße wurde allgemein und auch von Anwohnenden sehr begrüßt und als adäquates Mittel angesehen, um den Schulkindern einen eigenständigen und sicheren Schulweg zu ermöglichen. Zu den Elternhaltestellen gab es vereinzelt Kritik und Verbesserungsvorschläge. Die Hinweise wurden alle dokumentiert und werden nun ausgewertet, zusammen mit den Daten aus der Verkehrszählung mit der Topo Box.

Die positive Grundstimmung möchte die Verwaltung nutzen und das Thema Schulstraße weiterentwickeln. Der nächste Schritt wäre nun die Einrichtung eines mehrmo-

natigen Verkehrsversuchs, bevor die Schulstraße dauerhaft eingerichtet und als solche gewidmet werden könnte. Insbesondere gilt es abzustimmen, wie die Sperrung umgesetzt werden kann. Es war großartig, wie engagiert die Eltern die Aufgabe während der EMW übernommen haben, aber auf Dauer sollte die Verantwortung nicht an den Eltern hängen. Auch eine Buslinie wäre ggf. dauerhaft umzulegen und das Thema Elternhaltestelle nachzujustieren. Es gibt nun also einiges zu planen, abzustimmen sowie politisch zu beraten und zu entscheiden. Ein großes Dankeschön an alle Beteiligten für den Auftakt dieses Prozesses.

*Cornelia Mealing, Fachbereich Stadt- und Verkehrsplanung/  
Stadt Krefeld*

**Viele Familien tauschten sich darüber aus, wie ein sicheres Ankommen in der Schule möglich ist.** – Foto: Zukunftsnetz Mobilität NRW



Neues aus dem Kreis Steinfurt:

## Neue Radabstellanlage Nord und ADFC-Rezertifizierung



**Die neue Radabstellanlage Nord auf dem Gelände der Kreisverwaltung Steinfurt** – Foto: Kreis Steinfurt/Thomas Stiller

Der Kreis Steinfurt hat auf dem Campus der Kreisverwaltung die Radabstellanlage Nord fertiggestellt und sich anschließend erfolgreich als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ beim ADFC rezertifizieren lassen.

### Bedarfsgerechte Lösung für überlastete Infrastruktur

Die neue Abstellanlage war notwendig geworden, da der vorhandene Fahrradkeller täglich vollständig belegt war. Das ca. 375.000 Euro teure Projekt schafft nun 92 zusätzliche überdachte Stellplätze, 32 für Besucher:innen und 60 für Beschäftigte in einem verschlossenen Bereich mit Ladeinfrastruktur für Pedelecs (auch für die Besucher:innen). Ebenso wurden unterschiedliche Anlehnbügel für Lastenfahrräder, Dreiräder und Spezialräder installiert. Darüber hinaus steht eine Radservice-Station der Allgemeinheit zur Verfügung.

Die Anlage wurde auf einer Grünfläche zwischen bestehenden Autoparkplätzen errichtet. Die Zufahrt zur Abstellanlage erfolgt von der Seite. Dafür wurden sechs Pkw-Stellplätze in zwei Zufahrtsflächen umgewandelt. Damit keine Pkw die Zufahrten versperren, wurden die Pflastersteine flächenhaft rot eingefärbt und die Dooring-Zone mit Sperrflächen versehen. Von der Radabstellanlage sind die Eingänge der Verwaltungsgebäude bequem zu Fuß erreichbar. Um die Flächenversiegelung zu kompensieren, erhielt die Konstruktion ein Gründach mit vorbegrüntem Sedum-Dachkassetten. Die Wandbefassungen bestehen aus Glas und Stabgitterelementen, an denen Kletterpflanzen wachsen. Ergänzend wurden in den Beeten heimische Stauden gesetzt. Diese Gestaltung trägt zur Verbesserung des Mikroklimas bei, unterstützt das Regenwassermanagement und schafft Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten.

### Förderung und Umsetzung

Das Land NRW förderte das Projekt über die Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) mit 80% der zuwendungsfähigen Kosten. Die Maßnahme ist Teil des kreiseigenen 50-Punkte-Handlungsprogramms Klimaschutz und setzt die Maßnahmen zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) sowie zur Radverkehrsinfrastruktur konkret um. Der Kreistag hat im Jahr 2021 das 50-Punkte-Handlungsprogramm Klimaschutz für den Kreis Steinfurt beschlossen. Das Programm bündelt Maßnahmen, die der Kreis in seinem eigenen Verantwortungs- und Einflussbereich umsetzen wird. Ein wichtiger Baustein befasst sich mit der Mobilität der Mitarbeitenden, um die verkehrsbedingten Emissionen im Berufs-, Dienst- und Ausbildungsverkehr nachhaltig zu senken. Das Handlungsprogramm wird jährlich fortgeschrieben und setzt den Rahmen für die Maßnahmen des Kreises im Bereich des BMM. Trotz der Flächenversiegelung von etwa 200 m<sup>2</sup> überwiegen durch die Förderung des Radverkehrs die positiven Klimaeffekte.

### ADFC-Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“

Nach Fertigstellung der Abstellanlage im Frühjahr 2025 ließ sich der Kreis Steinfurt vom ADFC erneut als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifizieren und erreichte zum zweiten Mal in Folge den Gold-Status. Diese Auszeichnung würdigt Arbeitgeber, die ihren Beschäftigten gute Bedingungen für die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel bieten. Die Zertifizierung umfasst verschiedene Kriterien wie die Qualität der Radabstellanlagen, Serviceleistungen für Radfahrende, Informationsangebote und die Integration des Radverkehrs in das betriebliche Mobilitätsmanagement. Mit der neuen Abstellanlage Nord konnte der Kreis seine Position in diesem Bereich weiter stärken. Zusätzlich wurden in der letzten Periode E-Faltäder und E-Scooter für den Dienstgebrauch angeschafft. Im Oktober 2025 startet zudem das Dienstradleasing.

### Praktische Auswirkungen

Die Fahrradabstellanlage ist eine Reaktion auf den erhöhten Bedarf an sicheren Unterstellmöglichkeiten seitens



**Bepflanzung mit Stauden und Rankpflanzen an den Stabgitterelementen** – Foto: Kreis Steinfurt/Thomas Stiller

der Beschäftigten und der Besucher:innen der Kreisverwaltung. Der Kreis Steinfurt hat im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements systematisch untersucht, ob zusätzlicher Bedarf an Fahrradabstellplätzen besteht. Grundlage bildeten eine Mitarbeiterbefragung, die deutliche Wünsche nach mehr Stellflächen ergab, sowie eine Flächenanalyse am Campus Steinfurt, die geeignete Orte für neue Anlagen identifizierte. Ergänzend wurden Bedarfswerte nach anerkannten Richtwerten (u.a. EAR 05) berechnet und mit den vorhandenen Kapazitäten abgeglichen. So konnte ermittelt werden, dass zwischen 27 und 77 zusätzliche Stellplätze notwendig waren, zuzüglich weiterer Plätze für Besucher:innen. Auf dieser Basis wurde die Planung einer neuen Abstellanlage mit öffentlichem und gesichertem Bereich sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes angestoßen.

Viele Radfahrende nutzen heute hochwertige Fahrräder oder Pedelecs, die entsprechend geschützt werden müssen. Die Ladeinfrastruktur trägt dem wachsenden Anteil elektrischer Fahrräder Rechnung. Durch die verbesserte Infrastruktur wird das Fahrrad als Alternative zum Auto für Arbeitswege attraktiver. Dies unterstützt die Ziele der Kreisverwaltung zur Förderung nachhaltiger Mobilität und trägt zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei. Die Radabstellanlage Nord zeigt, wie sich funktionale Radverkehrsinfrastruktur mit ökologischen Ansätzen verbinden lässt, und stärkt die Position des Kreises als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“.

Thomas Stiller/Kreis Steinfurt

# Elternhaltestellen für mehr Schulwegsicherheit in Coesfeld

Neue Flächen an der Laurentius-Grundschule und an der Maria-Frieden-Grundschule

Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche hat die Stadt Coesfeld an der Laurentius-Grundschule und an der Maria-Frieden-Grundschule Elternhaltestellen eingerichtet. Ziel ist es, die Verkehrssituation direkt vor den Schulen zu entschärfen und den Kindern einen sicheren Schulweg zu ermöglichen.

Die Haltestellen liegen in fußläufiger Nähe zu den Schulen. Eltern können ihre Kinder dort gefahrlos aus-

steigen lassen. Von dort gehen die Schüler:innen den restlichen Weg zu Fuß – sicher, selbstständig und in Bewegung. So werden gefährliche und unübersichtliche Situationen vor dem Schultor vermieden und gleichzeitig wird das Bewusstsein für nachhaltige und gesunde Mobilität gestärkt.

Elternhaltestellen gibt es in Coesfeld außerdem bereits an der Maria-Montessori-Grundschule, der Martin-Luther-Grundschule sowie der Lam-

bertschule. Sie sind zu Schulbeginn und mittags während der Abholzeiten reserviert für Autofahrer:innen, die Schulkinder absetzen oder einsammeln. Außerhalb dieser Zeiten und am Wochenende können die Parkplätze von allen genutzt werden.

*Thomas Külper/Stadt Coesfeld*

## 167 Schulwege überprüft: Nur 5% wurden als sicher eingestuft

ACE-Schulweg-Index deckt Risiken für Grundschulkindern auf

Wie sicher ist der tägliche Schulweg wirklich? Dieser Frage ist der ACE Auto Club Europa im Rahmen seiner 20. Clubinitiative nachgegangen. Unter dem Motto „Easy Going“ wurde die Schulwegsicherheit von rund 49.000 Grundschulkindern in ganz Deutschland untersucht. Im Fokus standen bei der systematischen Analyse sowohl der morgendliche Bringverkehr als auch die Infrastruktur vor der Schule. Das Ergebnis ist alarmierend: Nur 5% der 167 überprüften Schulwege wurden als sicher bewertet. Knapp ein Drittel (30%) schnitt mangelhaft ab, 6% wurden sogar als gefährlich eingestuft.

### 43% der Elterntaxis in NRW missachten Verkehrsregeln

In NRW wurden 25 Schulwege von 6.701 Schulkindern getestet. 56% der überprüften Wege wurden als „in Ordnung“ beurteilt, jedoch nur 8% als sicher. Der ACE bewertete bei seinen Beobachtungen den Bringverkehr in NRW mit 74% als sicher. Insgesamt wurden 1.117 Elterntaxis beobachtet. Dabei wurde in 43% der Fälle gegen Verkehrsregeln

verstoßen, am häufigsten durch Halten im Halteverbot (23%), in Einfahrten (11%) oder auf Gehwegen (5%).

Die Verkehrsinfrastruktur wird im Durchschnitt als „in Ordnung“ eingestuft. Zwar ist vor 96% der Schulen das Tempo auf 30 km/h beschränkt, doch die sicherste Lösung, eine Spielstraße oder eine verkehrsberuhigte Zone, fand sich bei keiner der Schulen. In 24% der Fälle fehlten Zebrastrifen, Elternhaltestellen oder Schulwegepläne (jeweils 44%).

Der ACE-Schulweg-Index zeigt deutlich, dass es noch viel zu viele Risiken auf dem Schulweg gibt. Um diese zu beseitigen, müssen Akteure wie Landes- und Kommunalverwaltungen, Schulen und Eltern gemeinsam Verantwortung übernehmen.

*ACE Auto Club Europa e.V.*

# Neue Radwanderkarte für die Radregion Rheinland

„Radeln nach Zahlen“ in der Radregion Rheinland

Die Radregion Rheinland lädt mit dem bewährten Knotenpunktsystem erneut zu abwechslungsreichen und individuell planbaren Radtouren ein. Ganz nach dem Vorbild der Niederlande und Belgiens ermöglicht das flächendeckende, wabenartige Streckennetz eine flexible Tourengestaltung beidseitig des Rheins. Dank der praktischen Knotenpunktbeschilderung und der neu aufgelegten Radwanderkarte der BVA BikeMedia GmbH zur Radregion Rheinland lassen sich Rundtouren ganz einfach zusammenstellen – auch ohne Ortskenntnisse. Radbegeisterte müssen sich lediglich die Zahlen der gewünschten Knotenpunkte notieren, um loszuradeln. Ob mit Karte, den Übersichtstafeln entlang der Strecke oder dem digitalen Tourenplaner auf [www.radregionrheinland.de](http://www.radregionrheinland.de).

Die Radwanderkarte im Maßstab 1 : 100.000 bietet eine umfassende Übersicht über das gesamte Knotenpunkt-

netz sowie ausgewählte Routenvorschläge inklusive GPX-Tracks, die bequem per QR-Code heruntergeladen werden können. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Informationen zu Sehenswürdigkeiten, Bahnhöfen, Rad-services und weiteren Tipps für unterwegs.

Neu in der Karte: Die Landeshauptstadt Düsseldorf und der Kreis Mettmann sind nun ebenfalls Teil der Radregion Rheinland. Im Kreis Mettmann wird das Knotenpunktsystem derzeit sukzessive aufgebaut und voraussichtlich 2026 vollständig fertiggestellt sein.

Die neue Radwanderkarte ist ab sofort online unter [www.radregionrheinland.de](http://www.radregionrheinland.de) erhältlich.

*Radregion Rheinland e.V.*



# Rheinische Bahn: RVR und Stadt Essen geben neu asphaltierten Abschnitt frei

Vier Wochen lang hat die Baumaßnahme gedauert. Der Regionalverband Ruhr (RVR) hat das Teilstück der Rheinischen Bahn zwischen Essen und Mülheim an der Ruhr überarbeitet. Das letzte, nicht asphaltierte Teilstück des Rad- und Fußwegs zwischen den beiden Städten ist nun auf einer Länge von rund 1,5 km dem Qualitätsstandard der übrigen Streckenabschnitte angepasst.

Mit Fertigstellung des 4 m breiten Weges steht den Radfahrenden jetzt eine durchgehend asphaltierte Radfahrtrasse zwischen der Universität Essen und der Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr zur Verfügung. Simone Raskob, Beigeordnete für Umwelt, Verkehr und Sport der Stadt Essen, und Stefan Kuczera, RVR-Beigeordneter Regionale Planung und Entwicklung, haben die neue Strecke getestet. „Im Ruhrgebiet wollen wir den Radverkehr stärken. Dazu müssen wir das bestehende, freizeitorientierte, regionale Radwegenetz im Ruhrgebiet fit für die Mobilität

im Alltag machen. Die Rheinische Bahn ist dafür ein anschauliches Beispiel“, so Stefan Kuczera.

Das Teilstück der Rheinischen Bahn besteht bereits seit zehn Jahren. Die wassergebundene Decke war durch die bis zu 2.000 Radfahrenden pro Tag stark beansprucht und daher abgenutzt. Insbesondere für Berufspendler war der Weg wegen Schlamm bei Nässe und Staub bei Trockenheit schwer befahrbar.

Die Kosten in Höhe von 300.000 Euro teilen sich RVR und Stadt Essen. Pflege und Unterhaltung der asphaltierten Teilstrecke übernimmt weiterhin der RVR-Eigenbetrieb Ruhr Grün. Der Winterdienst auf der Rheinischen Bahn in Essen und Mülheim an der Ruhr erfolgt durch Straßen-NRW.

*Regionalverband Ruhr*

# Neu bei Unternehmen FahrRad!

Kienzler Stadtmobiliar und Hase Bikes erweitern das Unternehmensbündnis der AGFS NRW

Das Netzwerk Unternehmen FahrRad! wächst weiter: Mit Kienzler Stadtmobiliar und Hase Bikes schließen sich zwei starke Partner dem Bündnis zur Förderung des Radverkehrs an. Beide Unternehmen bringen langjährige Erfahrung, Innovationsgeist und eine klare Vision für nachhaltige Mobilität mit.



## Kienzler Stadtmobiliar – Kompetenz für urbane Mobilität

Das Familienunternehmen aus dem Schwarzwald prägt seit 1954 die Gestaltung öffentlicher Räume. Kienzler entwickelt und fertigt hochwertige Stadtmobiliar-Lösungen – von Wartehallen über Fahrradparksysteme bis hin zu modularen Sitz- und Schließfachanlagen. Rund 100 Mitarbeitende an den Standorten Hausach und Willich betreuen Kommunen im gesamten deutschsprachigen Raum.

Mit dem digitalen KINUS-Zugangssystem betreibt Kienzler inzwischen über 20.000 Fahrradstellplätze in rund 800 Anlagen – mit moderner Buchungs- und Schließtechnik. Im Bündnis Unternehmen FahrRad! bringt Kienzler seine Erfahrung in Design, Technik und digitaler Infrastruktur ein – und liefert wertvolle Impulse für sichere und attraktive Abstellsysteme.



**Mit hochwertigen Fahrradparksystemen prägt Kienzler die Gestaltung öffentlicher Räume.** – Foto: Kienzler Stadtmobiliar GmbH



## Hase Bikes – Mobilität für alle

Auch Hase Bikes aus Waltrop bereichert das Bündnis mit über 30 Jahren Erfahrung in der Entwicklung von Spezialrädern. Die Manufaktur steht für hochwertige Dreiräder, Tandems, Lastenräder und Therapieräder, die durch individuelle Anpassungen Menschen mit unterschiedlichen körperlichen Voraussetzungen Mobilität und Fahrfreude ermöglichen.

Hase Bikes verbindet Ingenieurskunst mit Inklusion: Mit durchdachter Ergonomie und modularer Bauweise schafft das Unternehmen innovative Mobilitätslösungen, die Teilhabe fördern. Als Partner von Unternehmen FahrRad! bringt Hase Bikes seine technische Expertise und soziale Verantwortung ein – insbesondere für inklusive und alltagstaugliche Radverkehrslösungen.

## Gemeinsam für mehr Nahmobilität

Mit den neuen Mitgliedern zählt das Bündnis nun 14 Unternehmen. Gemeinsam mit seinen Partnern will die AGFS NRW das Potenzial des Radverkehrs als nachhaltige, gesunde und zukunftsfähige Mobilitätsform weiter stärken. Im Fokus stehen Wissensaustausch, Innovation und Kooperationen, die eine bessere Infrastruktur und mehr Nahmobilität in den Kommunen ermöglichen.



**Hase Bikes entwickelt seit über 30 Jahren individuelle Spezialräder.** –

Foto: Hase Bikes

Das Netzwerk Unternehmen FahrRad! wurde 2005 von der AGFS NRW mit Unterstützung des damaligen NRW-Verkehrsministeriums gegründet. Ziel ist es, die Förderung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen strategisch voranzutreiben – durch starke Partnerschaften zwischen Wirtschaft, Verwaltung und Zivilgesellschaft.

Julia Groth/Redaktion nahmobil

# Lebensraum statt Verkehrsstau

NRW braucht das Fahrrad als Mobilitätslösung

**JOBRAD**



**JobRad und ROSE Bikes richteten einen Netzwerkabend zum Thema Mobilität aus.** – Foto: Jobrad GmbH

„Stadtluft macht frei“ – ein Motto, das einst den Aufbruch und die Möglichkeiten des urbanen Lebens symbolisierte, droht in Nordrhein-Westfalen zu verblasen: Verstopfte Straßen, überfüllte Parkplätze und Staus prägen vielerorts das Bild von Städten und Gemeinden. Doch es gibt eine Alternative, die nicht nur Verkehrsprobleme löst, sondern auch lebenswerte Orte schafft: das Fahrrad. Dies zeigte der Netzwerkabend, den JobRad gemeinsam mit ROSE Bikes am 2. September 2025 in Köln veranstaltete.

Vor rund 50 Expert:innen aus Politik, Wirtschaft und Stadtplanung wurden Lösungsansätze diskutiert, wie das Fahrrad die Mobilität in NRW neu definieren kann. Bei seiner Eröffnungs-Keynote erklärte Zukunftsforscher Stefan Carsten, was eine lebenswerte Stadt ausmache: „Eine Stadt, in der ein Kind allein mit dem Fahrrad zum Eisessen fahren kann, ist eine Stadt, in der wir alle besser leben“, sagte er.

Der öffentliche Raum ist begrenzt, und genau hier muss Mobilität neu gedacht werden. Christine Fuchs, Geschäftsführender Vorstand der AGFS NRW, brachte es auf den Punkt: „Lebenswerte Orte brauchen eine Mobilität, die verbindet statt trennt – mit sicheren Radwegen, barrierefreien Fußwegen und einem öffentlichen Raum, der zum Verweilen einlädt.“

Doch nicht nur Stadtpolitik und Stadtplanung sind gefragt, auch Unternehmen können einen entscheidenden Beitrag leisten. Florian Baur, CEO der JobRad GmbH, hob besonders das Potenzial von Dienstradleasing hervor: „Das E-Bike ist ein ‚Hidden Champion‘ der Alltagsmobilität – es ist flexibel, umweltfreundlich und ermöglicht, mittlere Distanzen effizient und entspannt zurückzulegen. Mit Dienstradleasing machen wir dieses Potenzial zugänglich und leisten so unseren Beitrag zum Mobilitätswandel.“

Anatol Sostmann, Director Product & Brand bei ROSE Bikes, betonte die Verantwortung von Unternehmen: „ROSE setzt sich dafür ein, Städte und insbesondere Stadtzentren lebenswerter und menschenfreundlicher zu gestalten. Unser Ziel ist es, das Fahrrad zum Pendlermobilitätsmittel Nummer eins in der Nahmobilität zu machen – durch Produkte, Projekte und den engen Austausch mit Städten, Bürgern und Unternehmen.“

Politik und Wirtschaft in einer gemeinsamen Verantwortung sahen auch der Grünen-Landtagsabgeordnete Martin Metz und Marcus Born, Head of Corporate Facilities bei L'Oréal DACH. Die Botschaft war klar: Das Fahrrad ist keine bloße Alternative – es ist die Lösung. Nach Abschluss der Veranstaltung blieben die Teilnehmenden noch lange und vernetzten sich in Gesprächen.

*JobRad GmbH*

100 Jahre Sicherheit und Komfort:

## busch+müller feiert Jubiläum

busch+müller



**Die Jubiläumsfeier fand am 4. September 2025 am Standort Meinerzhagen mit 300 geladenen Gästen aus Industrie, Verbänden, Familie und Freunden statt. – Foto: busch+müller**

busch+müller mit Sitz in Meinerzhagen ist einer der entwicklungsstärksten Hersteller im Bike-Bereich. Der Familienbetrieb ist seit 100 Jahren einer der Stützpfeiler auf dem Weg des Fahrrads zur sicheren und komfortablen Alltagsmobilität. Beginnend mit dem Katzenauge, über dynamobetriebene Rücklichter bis hin zu modernen Sicherheitsfeatures: In den 90ern revolutionierte das Dynamo-Rücklicht das nächtliche Radeln, gefolgt vom integrierten Bremslicht. Dr. Rainer Müller, Gründer-Sohn und heute Co-Chef, pflegt den Draht zu Ministerien – eine Brücke für künftige Sicherheitsnormen. Unter der Leitung der Inhaber zeigt busch+müller, wie Innovation mit Regulierung harmoniert: Turntec T4 für Blinker am E-Bike und Briq-XL mit Kurvenlicht beleuchten neueste Sicherheitsstandards und liefern bis zu 220 Lux.

Sind wir am Ende des Wegs, ist alles, was wir brauchen, erfunden? Guido Müller betont: „Mit Sicherheit nicht! Es gibt immer Raum für Entwicklung, die das Radfahren sicherer und komfortabler macht.“ Zukunftsvisionen liegen in Schubladen, bereit für nächste Durchbrüche. Zum

Jubiläum bekräftigt busch+müller seinen Anspruch: 100 Jahre Sicherheit und Fortschritt sind der Anfang. Die Inhaber Guido und Dr. Rainer Müller stehen gemeinsam dafür, dass das Fahrrad auch morgen ein Hightechprodukt bleibt – sicherer, sichtbarer und smarter denn je.

*Guido Müller/busch+müller KG*

**Dr. Rainer Müller mit dem Katzenauge, dem ersten Rückstrahler des Unternehmens aus 1925 – Foto: busch+müller**



# Schwalbe erhält den Deutschen Nachhaltigkeitspreis



Der Fahrradreifenhersteller wird als Unternehmen mit dem Preis in der Kategorie „Zweiräder“ ausgezeichnet



**Schwalbe hat den Deutschen Nachhaltigkeitspreis 2026 erhalten.** – Foto: Schwalbe – Ralf Bohle GmbH

Große Ehre für Schwalbe: Das Familienunternehmen ist mit dem Deutschen Nachhaltigkeitspreis ausgezeichnet worden. Der Preis gilt als Europas bedeutendste Auszeichnung für ökologisches und soziales Engagement und wird seit 2008 durch die Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis verliehen. Er zeichnet Unternehmen aus, die besonders wirksame und erfolgreiche Beiträge zur nachhaltigen Transformation der Wirtschaft leisten.

Frank Bohle, CEO: „Wir freuen uns ungemein, dass wir als Unternehmen den Deutschen Nachhaltigkeitspreis gewonnen haben. Es ist eine große Ehre, dass unser jahreslanges Engagement in einem solch offiziellen und hochkarätigen Rahmen gewürdigt wird. Diese Auszeichnung bestätigt uns darin, dass wir mit unserem Weg der Verantwortung richtig liegen. Gleichzeitig schenkt uns der Preis zusätzliche Motivation, um auch in Zukunft in Sachen Nachhaltigkeit voranzugehen.“

Schwalbe setzt seit vielen Jahren eine konsequente Kreislaufwirtschaft um. Hauptbaustein ist das Schwalbe

Recyclingsystem für Fahrradschläuche und -reifen. Darüber konnten bereits mehr als 15 Millionen Schläuche und 1,8 Millionen Reifen für die Herstellung neuer Produkte genutzt werden. Gleichzeitig engagierte sich Schwalbe als erster Reifenhersteller überhaupt für eine faire Lieferkette für Naturkautschuk – den wichtigsten Rohstoff für die Herstellung von Fahrradreifen – und verbessert aktiv die Arbeits- und Lebensbedingungen für Bäuerinnen und Bauern. Inzwischen generiert Schwalbe seinen Umsatz zu 85% aus nachhaltigen Produkten. Darunter versteht Schwalbe alle Produkte aus fair gehandeltem Naturkautschuk, recycelten und/oder nachwachsenden Rohstoffen.

Bereits im Vorjahr war Schwalbes Green Marathon, der weltweit erste Kreislaufreifen, mit dem Deutschen Nachhaltigkeitspreis Produkte 2025 ausgezeichnet worden.

Steffen Jüngst/Schwalbe – Ralf Bohle GmbH

# Termine 2025/2026



## 8. DEZEMBER 2025

### Mobilitätstag NRW

Der Branchentreff zum Thema Mobilität ist eine der wichtigsten Netzwerkveranstaltungen in NRW. In 2024 verfolgten mehr als 300 Gäste das Programm rund um klimafreundliche und innovative Mobilitätskonzepte, das auch als Livestream übertragen wurde. Veranstalter ist das Bündnis für Mobilität des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW. <https://www.mobilitaetstag.nrw/>

## 22. JANUAR 2026

### AGFS-Fachbereichsleitungs-konferenz

Mit einem neuen Format richtet sich die AGFS NRW an die mittlere Führungsebene ihrer Mitgliedskommunen. Im Fokus stehen die Umsetzungsinitiative und der fachliche Austausch. Die Konferenz dient als Plattform, um aktuelle Themen der Nahmobilität zu diskutieren, Best-Practice-Beispiele vorzustellen und Impulse für die kommunale Umsetzung zu geben.

## 26. FEBRUAR BIS 1. MÄRZ 2026

### AGFS-Fachtagung auf der Messe „Fahrrad Essen 2026“

Auch bei der nächsten Ausgabe der wichtigsten Fahrradmesse in NRW rückt wieder das Rad in den Mittelpunkt. Im Rahmen der Messe lädt

die AGFS NRW Fachexpert:innen zum fachlichen Austausch ein. Auf der Tagesordnung stehen aktuelle Fragen der Radverkehrsförderung und die Gelegenheit, durch Diskussionen neue Perspektiven zu eröffnen.

## 1. MAI BIS 30. SEPTEMBER 2026

### STADTRADELN

Jedes Jahr ruft die Kampagne des Klima-Bündnisses dazu auf, möglichst viele Kilometer auf dem Fahrrad zurückzulegen. Auch zahlreiche Kommunen in NRW beteiligen sich und setzen 21 Tage lang ein starkes Zeichen für Klimaschutz und Radverkehrsförderung. <https://www.stadtradeln.de/>

## 20. MAI 2026

### AGFS-Kongress 2026 in Düsseldorf

Der jährlich stattfindende AGFS-Kongress richtet sich an Fachleute aus den Bereichen Verwaltung, Politik, Fahrradwirtschaft und Wissenschaft. Der Fokus liegt auf der Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Kommunen. Praxisbeispiele und innovative Ansätze bieten Raum für Austausch und die Entwicklung neuer Ideen. <https://agfs-kongress.de/>

## 16. BIS 19. JUNI 2026

### Velo-city Rimini

Auf der weltweit größten Fahrradkonferenz „Velo-city“ diskutieren internationale Expert:innen jedes

Jahr über die Zukunft des Radfahrens. Rund 1.600 Teilnehmende kommen zusammen, um sich über die neuesten Konzepte zur Förderung des Radverkehrs auszutauschen. Die nächste Ausgabe findet an der italienischen Adriaküste in Rimini statt. <https://www.velo-city-conference.com/>

## 23. BIS 25. JUNI 2026

### 16. Deutscher Nahverkehrstag in Koblenz

Der Deutsche Nahverkehrstag ist eine der größten Kongressveranstaltungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland. Alle zwei Jahre trifft sich hier die Branche zum Austausch und Networking. <https://www.deutschernahverkehrstag.de>

## 24. BIS 27. JUNI 2026

### Eurobike in Frankfurt

Die Eurobike startet 2026 mit einem neuen Konzept: Im Fokus stehen die Bereiche Sport, Alltagsmobilität und Fachpublikum. Die internationale Leitmesse ist das Netzwerk-Event der Branche. Mehr Infos unter: <https://eurobike.com/frankfurt/de.html>

### AGFS-Termine

**18.11.2025**

Online-Seminar für die Kommunalpolitik

**20.11.2025**

Digitaler FAK

**27.11.2025**

Nachgefragt! Die Sprechstunde für AGFS-Mitglieder

**4.12.2025**

AGFS-Mitgliederversammlung

## Vom Autobahnrohbau zum Stadttunnel für Fahrräder – Zürichs neuer Stadttunnel



**Wo früher Autoverkehr geplant war, fahren heute Fahrräder sicher und komfortabel.** – Foto: Stadt Zürich, Eduard Meltzer

Was einst als Teil der städtischen Autobahn geplant war, ist heute ein Leuchtturmprojekt für nachhaltige Mobilität: Seit Mai 2025 verbindet der neue Stadttunnel in Zürich die Stadtkreise 4 und 5 sicher und direkt unter dem Hauptbahnhof – allerdings nicht für Autos, sondern für Fahrräder. In den 1960er-Jahren plante die Stadt Zürich das sogenannte „Expressstrassen-Y“ – drei Autobahnen, die in der Stadtmitte zusammenlaufen sollten. Das Projekt stieß auf Widerstand und wurde nie vollständig umgesetzt. Im September 2022 begann der Umbau des Tunnelrohbaus zu einer modernen Veloverbindung. Nach knapp drei Jahren Bauzeit wurde der Stadttunnel im Mai 2025 eröffnet. Die Kosten beliefen sich auf 38,6 Mio. Schweizer Franken. Mit einer Länge von 440 m, einer Breite von 6 m und einer Rampe am Sihlquai mit einer Fahrbahnbreite von 4,3 m bietet der Tunnel eine komfortable und sichere Durchfahrt für alle Arten von Fahrrädern, inklusive E-Bikes, E-Mofas und Elektro-Kleinmotorrädern. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h sorgt für Sicherheit auf der gesamten Strecke.

### Direkte Verbindung zum Hauptbahnhof

Besonders praktisch ist die direkte Anbindung an den Hauptbahnhof über die Passage Sihlquai. Die dazugehörige, neue unterirdische Velostation bietet 1.240 überdachte und kostenlose Abstellplätze, davon 115 für Lastenräder und Anhänger sowie 64 mit Lademöglichkeiten für E-Bikes.

Der Stadttunnel Zürich verbindet sicher Stadtteile, fördert den Umweltverbund und ist ein wichtiger Schritt hin zu einer nachhaltigen Mobilität in der Stadt.



Mehr Infos:

<https://www.stadt-zuerich.ch/stadttunnel>

## Impressum

### Herausgeber

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

Redaktion, Gestaltung und Produktion  
P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH, Köln

### Fachliche Betreuung

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Beiträge, Leserbriefe, Kritik bitte an:


### AGFS NRW

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

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

E-Mail: [info@agfs-nrw.de](mailto:info@agfs-nrw.de)

[www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)

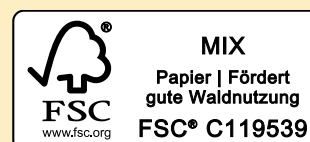
 @agfsnrw

 @AGFS NRW

© Krefeld, November 2025

### Mit freundlicher Unterstützung

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



## Wir sind die AGFS NRW

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

Die »nahmobil« online zum Download:  
[www.agfs-nrw.de/service/mediathek](http://www.agfs-nrw.de/service/mediathek)

 @agfsnrw

 @AGFS NRW