

AKTIVE MOBILITÄT UND FREIRAUM ZUSAMMEN GEDACHT

Wie Fachplanungen gemeinsam zu lebendigen
Stadt-Umland-Räumen beitragen können





Für Mensch & Umwelt

Umwelt 
Bundesamt

Impressum

Herausgeber:

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel.: +49 340 2103-0
Fax: +49 340 2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt.de
 /umweltbundesamt
 /umweltbundesamt
 /umweltbundesamt

Autor*innen:

Neele Ashölter, Dr.-Ing. Michael Frehn, Sabrina Koch, Alexander Reichert |
Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH, Dortmund

Dr.-Ing. Carlo W. Becker, Sven Faßbender, Emily Kern |
bgmr Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin

Redaktion:

Fachgebiet I 2.6 Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land
Petra Röthke-Habeck

Satz und Layout:

freischwimmer Werbeagentur GmbH

Fotomotiv Titel:

Bergischer Panoramaweg / Quelle: Patrick Gawandtka

Druck:

ALBERSDRUCK GMBH & CO KG
gedruckt auf Recyclingpapier aus 100 % Altpapier

Broschüren bestellen:

Service-Telefon: +49 340 2103-6688
Service-Fax: +49 340 2104-6688
E-Mail: uba@broschuerenversand.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

Diese Publikation ist kostenfrei zu beziehen beim Umweltbundesamt. Der Weiterverkauf ist untersagt.
Bei Zuwiderhandlung wird eine Schutzgebühr von 15 Euro/Stück erhoben.

Publikationen als pdf:

www.umweltbundesamt.de/publikationen

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung
liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Stand: 07/2025

ISSN 2363-8311 [Print]
ISSN 2363-832X [Online]





AKTIVE MOBILITÄT UND FREIRAUM ZUSAMMEN GEDACHT

**Wie Fachplanungen gemeinsam zu lebendigen
Stadt-Umland-Räumen beitragen können**

Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort	7
2	Wie können stadtnahe Landschaften fit gemacht werden?	8
3	Landschaftsachse Horner Geest: Hamburgs längster Park.....	11
	3.1 Räumlicher Kontext.....	12
	3.2 Projektbeschreibung	12
	3.3 Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung	13
	3.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?	15
	3.5 Weiterführende Literatur	16
4	Radring rund um Berlin: Freizeitmobilität mit guter ÖPNV-Anbindung in den Regionalparks in Berlin und Brandenburg.....	17
	4.1 Räumlicher Kontext.....	18
	4.2 Projektbeschreibung	18
	4.3 Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung	20
	4.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?	21
	4.5 Weiterführende Literatur	22
5	Freizeitmobilitätskonzept Metropole Ruhr: Regionalentwicklung und Mobilität unter einem Dach	23
	5.1 Räumlicher Kontext.....	24
	5.2 Projektbeschreibung	25
	5.3 Prozess, Umsetzung und Finanzierung.....	26
	5.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?	27
	5.5 Weiterführende Literatur	28
6	Grüner Ring Leipzig: Rad- und Wasserwandern rings um die Stadt	29
	6.1 Räumlicher Kontext.....	30
	6.2 Projektbeschreibung	32
	6.3 Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung	33
	6.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?	34
	6.5 Weiterführende Literatur	35
7	Green Trails an der Landesgrenze zwischen Hessen und NRW: Ein Mountainbike-Masterplan.....	36
	7.1 Räumlicher Kontext.....	37
	7.2 Projektbeschreibung	38
	7.3 Prozess, Umsetzung und Finanzierung.....	39
	7.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?	41
	7.5 Weiterführende Literatur	42

8	Bergische Panorama-Radwege: Genussradeln auf ehemaligen Bahntrassen	43
8.1	Räumlicher Kontext	44
8.2	Projektbeschreibung	44
8.3	Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung	45
8.4	Was kann man aus dem Beispiel lernen?	47
8.5	Weiterführende Literatur	48
9	Premiumfußwege ins Aachener Grün: Von der historischen Innenstadt ins Stadtumland	49
9.1	Räumlicher Kontext	50
9.2	Projektbeschreibung	50
9.3	Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung	52
9.4	Was kann man aus dem Beispiel lernen?	54
9.5	Weiterführende Literatur	55
10	Regionalparkrouten im Regionalpark RheinMain: Landschaften im Ballungsraum erschließen und erlebbar machen	56
10.1	Räumlicher Kontext	57
10.2	Projektbeschreibung	58
10.3	Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung	59
10.4	Was kann man aus dem Beispiel lernen?	61
10.5	Weiterführende Literatur	62
11	Grüner Weg zum Faberwald Nürnberg: Dreifache Innenentwicklung durch grüne Wege	63
11.1	Räumlicher Kontext	64
11.2	Projektbeschreibung	65
11.3	Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung	66
11.4	Was kann man aus dem Beispiel lernen?	68
11.5	Weiterführende Literatur	69
12	Wege machen Landschaft: Landschaftsbezogenes Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel	70
12.1	Räumlicher Kontext	71
12.2	Projektbeschreibung	71
12.3	Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung	74
12.4	Was kann man aus dem Beispiel lernen?	75
12.5	Weiterführende Literatur	76

13	Drei Stellschrauben für erfolgreiche Stadt-Umland-Projekte mit Bezug zu Freiraum und aktiver Mobilität	77
13.1	Handlungsfähige Organisationseinheit	78
	Schaffen Sie eine klare Aufgabenverteilung durch eine zentrale Koordination	79
	Stellen Sie eine ausreichende personelle und finanzielle Grundausstattung sicher	80
	Richten Sie spezialisierte Stellen zur Akquise und Verwaltung von Fördermitteln ein	80
	Sorgen Sie für Kontinuität durch dauerhaft zuständige Ansprechpersonen	81
	Nehmen Sie Unterstützung von außen wahr	81
	Räumen Sie sich die Zeit ein.....	81
13.2	Integrierte Planung	82
	Einigen Sie sich zu Beginn auf ein Ziel und schaffen Sie gegenseitiges Vertrauen	82
	Binden Sie ihr Projekt in die Zielsetzung einer übergeordneten Entwicklungsplanung ein	82
	Schaffen Sie über die Wegeentwicklung zusammenhängende Netze, die die verschiedenen Bedürfnisse von Biodiversität bis Landwirtschaft adressieren	82
	Ermutigen Sie zu einer engen Zusammenarbeit der Planungsdisziplinen und -ebenen in der formellen und informellen Planung.....	83
	Planen Sie Projekte vom Anfang und vom Ende	84
	Kombinieren Sie die Förderung der aktiven Mobilität mit bestehenden Freizeitangeboten	84
	Berücksichtigen Sie die unterschiedlichen Ansprüche der aktiven Mobilitätsformen, indem Sie die Öffentlichkeit intensiv beteiligen.....	84
	Finden Sie Lösungen für Flächenkonkurrenzen.....	85
13.3	Sichergestellter Betrieb.....	85
	Finden Sie passende Lösungen im Umgang mit Nutzungskonflikten	86
	Klären Sie bei interkommunalen Projekten früh die Zuständigkeiten	86
	Sichern Sie nach der Realisierung eine fortlaufende Betreuung und Entwicklung der Maßnahmen	87
	Stellen Sie Möglichkeiten für eine Optimierung des Projektes sicher.....	87
14	Fazit und Ausblick	88

1

Vorwort

Die Broschüre ist im Zuge des Forschungsprojektes ‚Aktive Mobilität und Freiräume im Zusammenspiel zwischen Umland und Stadt‘ entstanden. Das Projekt erforschte, wie nachhaltige, aktive Mobilitätsformen im Stadt-Umland-Verkehr gefördert und gleichzeitig die stadtreionalen Freiräume gesichert, ökologisch aufgewertet und in ihren vielfältigen Funktionen qualifiziert werden können. Es wurden verschiedene Praxisbeispiele herangezogen, untersucht und aufbereitet mit dem Ziel, daraus allgemeingültige Schlüsse für die Planungspraxis zu ziehen, die bei der Umsetzung neuer Projekte als Hilfestellung und Inspiration dienen.



Abbildung 01: Bergischer Panorama-Radweg, Kuhlviadukt Nordbahntrasse · Quelle: Dominik Ketz

2

Wie können stadtnahe Landschaften fit gemacht werden?

Wochenendplanung bedeutet für viele Menschen in den Städten „ins Grüne zu fahren“. Der Ausflug mit dem Auto ist für viele Stadtmenschen eine Flucht aus dem Alltag hinein in die Natur. Besonders stadtnahe Landschaften sind dabei beliebte Ziele, um zu Wandern, Fahrrad zu fahren oder eine der zahlreichen Sehenswürdigkeiten, Gastronomien oder Reiterhöfe zu besuchen.

Diese Räume, die scheinbar so viel Freiraum und Platz bieten, stehen jedoch unter einem besonders hohen Nutzungsdruck. Das Umweltbundesamt spricht im Eigenforschungsprojekt ‚UMLANDSTADT‘ (Schubert et al 2021: 6¹) von „begehrten und bedrohten“ Räumen, in denen es häufig an „alltagstauglichen Alternativen zum privaten Pkw“ mangelt



Aufbrechen oder Schaffen von Barrieren

Abbildung 02: Bochum Gelsenkirchen Radschnellweg RS1 - Quelle: Planersocietät



Gesundheits- oder Störfaktor

Abbildung 03: Dortmund Mountainbiker - Quelle: Planersocietät



Lebensraum für Tiere oder unbeleuchteter Angstraum

Abbildung 04: Rietberg Radfahrender im Herbst - Quelle: Planersocietät



Notwendiges Übel oder ungewünschte Begleiterscheinung

Abbildung 05: Parkplatz - Quelle: Planersocietät

(ebd.: 10). Wohnungsbau, Gewerbeansiedlungen, Freizeitinfrastruktur inklusive der häufig großzügig dimensionierten Verkehrsinfrastruktur stehen in Konkurrenz zu dem Ziel, Landschaften, Frei- und Naturräume zu erhalten. Die daraus resultierenden Raumnutzungskonflikte und Flächenkonkurrenzen stellen die Planung vor große Herausforderungen. So stellten auch Hermes et al. 2021² einerseits einen hohen Nutzungsdruck durch Naherholung in den Räumen um die Metropolen herum fest, andererseits aber vielfach auch eine geringe ökologische Eignung der dortigen Freiräume z. B. in den großen Verdichtungsräumen wie Hamburg oder Berlin.

¹ Schubert et al. 2021: Umlandstadt umweltschonend. UBA-Fachbroschüre. Umweltbundesamt

² Hermes, Johannes; Albert, Christian; von Haaren, Christina 2021: Erfassung und Bewertung der kulturellen Ökosystemleistung Naherholung in Deutschland. In: UVP Report 34 (2): 61-70; DOI: 10.17442/uvp-report.034.08

Sowohl auf sektoraler Ebene (Raumentwicklung, Verkehr, Tourismus, Natur und Landschaft) als auch auf räumlicher Ebene (Stadt, Umland) treffen dabei verschiedene Interessenlagen aufeinander. So betrachten einige einen Radschnellweg mit 4,50 Meter Breite zwischen zwei Kommunen als einen für die Verkehrswende notwendigen Meilenstein, andere sehen darin eine Zerschneidung von Landschaft und Natur. Die Freigabe von Landwirtschaftswegen für die aktive Mobilität ist für Erholungssuchende selbstverständlich, für Landwirtinnen und Landwirte aber ein Eingriff in Betriebsabläufe.

Diese unterschiedlichen, sektoralen und funktionalen Interessen, aber auch die unterschiedlichen Interessen von Stadt und Umland können zwar nicht immer aufgelöst, jedoch durch eine integrierte, übergreifende Planung abgewogen werden. Die Einsicht ist gewachsen, dass Stadt und Umland eine Einheit bilden und die gegenseitigen Abhängigkeiten eine gemeinsame Planung erfordern (z. B. Prieb 2018³). Freiräume gilt es, durch eine integrierte

Betrachtungsweise und durch flexible Formen der regionalen Zusammenarbeit zwischen Stadt und Umland, vor Zersiedelung zu schützen und hinsichtlich ihrer Funktionen zu qualifizieren (Schubert et al. 2021).

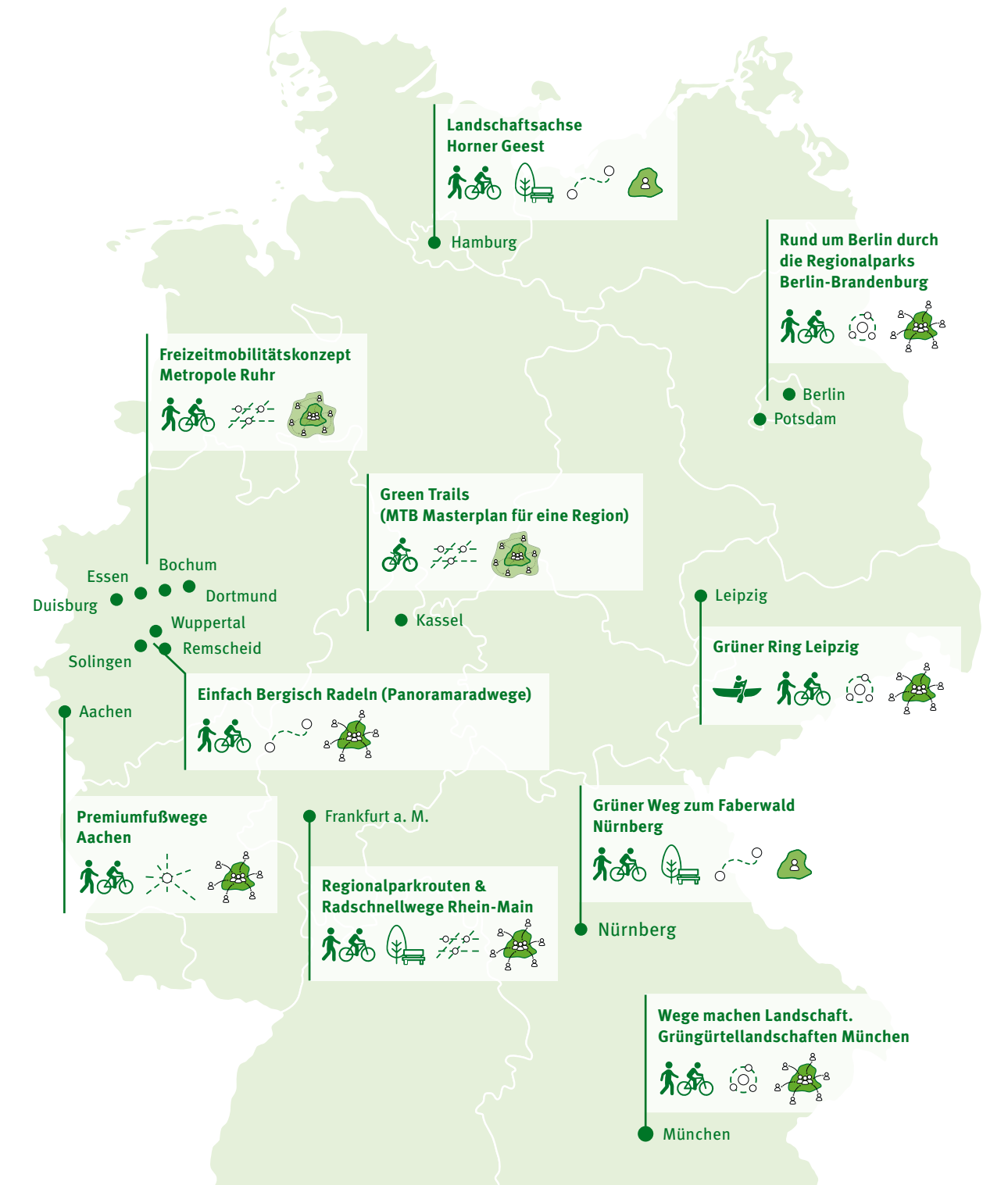
Im Planungsalltag gestaltet sich der dafür erforderliche Austausch aber häufig schwierig. Die Gründe dafür sind vielfältig. Mal sehen die Planungsstrukturen einen Austausch nicht vor, mal geben Flächenverfügbarkeiten oder sonstige Restriktionen das Handeln vor, mal entscheiden Partikularinteressen. Es gibt jedoch auch Projekte, die als Vorbild dienen können. Projekte, die auf interkommunaler Ebene Freiraum und Mobilität integriert zusammendenken und aus denen sich Rückschlüsse für zukünftige Stadt-Umland Projekte ziehen lassen. Solche guten Beispiele präsentiert diese Broschüre.

Die vorbildlichen Projektbeispiele wurden anhand eines Kriterienkatalogs ausgewählt. Ziel war es dabei auch, die Vielfalt der möglichen planerischen Herangehensweisen und Aufgabenstellungen aufzuzeigen. Dazu wurden Projekte mit unterschiedlichen Raumkonstellationen (monozentrisch geprägt, polyzentrisches Städtetz, polyzentrische Städteketten), Schwerpunkten (z. B. Radverkehr, Fußverkehr, Freiraumplanung) und Organisationsformen betrachtet, um Gemeinsamkeiten und Unterschiede sichtbar zu machen. Die final ausgewählten Good-Practice Beispiele haben mindestens in einem Teilbereich Vorbildcharakter. Dies kann ein innovativer Lösungsansatz oder das Voranbringen eines Zukunftsthemas sein. Auch ein vorbildlicher Umgang mit Nutzungs- und Flächenkonflikten oder besonders erfolgreiche Formen der Zusammenarbeit und Prozessgestaltung sind Auswahlgründe. Auch die Übertragbarkeit stellt ein wichtiges Kriterium dar. Im Folgenden werden die ausgewählten zehn vorbildlichen Praxisbeispiele mit ihren Besonderheiten vorgestellt.



Abbildung 06: Aussichtsturm Merzdorf · Quelle: Carlo Becker

³ Prieb, A. (2018). Stadt-Umland-Beziehungen. In Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung (S. 2549-2554). Akademie für Raumforschung und Landesplanung.



Planungsschwerpunkt

- Verweilen
- Nah- und Freizeitmobilität
- Wassersport
- Mountainbiking

Planungsraum

- Achse / linear
- Stern
- Kreis
- Netz

Raum- / Organisationskonstellation

- monozentrisch in städtischer Aufgabenträgerschaft
- monozentrisch in regionaler Zusammenarbeit
- polyzentrisch in regionaler Zusammenarbeit

Abbildung 07: Übersichtskarte Praxisbeispiele · Quelle: Eigene Darstellung, Umweltbundesamt



Landschaftsachse Horner Geest: Hamburgs längster Park

Die zwölf Landschaftsachsen in Hamburg sind zusammenhängende Grün- und Freiflächen, die die Innenstadt mit dem Stadtrand verbinden. Sie ermöglichen die aktive Mobilität im Grünen inmitten der Stadt. Die Landschaftsachse Horner Geest wurde als erste Landschaftsachse mit 5 Mio. € Fördermitteln durchgängig entwickelt. Weitere sind bereits weitgehend erlebbar, wie die Landschaftsachsen entlang der Wandse oder der Alster. Andere, wie die an der Bille, sind als Zielbild formuliert.

Die Landschaftsachse Horner Geest verläuft vom Hamburger Hauptbahnhof bis an den östlichen Stadtrand zum Öjendorfer See. Das durch den Bund geförderte Projekt verfolgt drei Kernziele: Realisierung von Bürgerprojekten, Förderung von Durchgängigkeit und Orientierung sowie die Schaffung einer erlebbaren Stadtnatur. Bürgerinnen und Bürger konnten in einem mehrstufigen Mitwirkungsprozess eigene Projekte für die Achse gemeinsam mit Landschaftsarchitektinnen entwickeln. Für deren Umsetzung standen 1 Mio. € zur Verfügung.

LAUFZEIT

Projektbeginn 2015, Konzeptentwicklung 2017,
Veröffentlichung Endbericht 2021

ORGANISATION

Behörde für Umwelt der Freien und
Hansestadt Hamburg

SCHWERPUNKTE

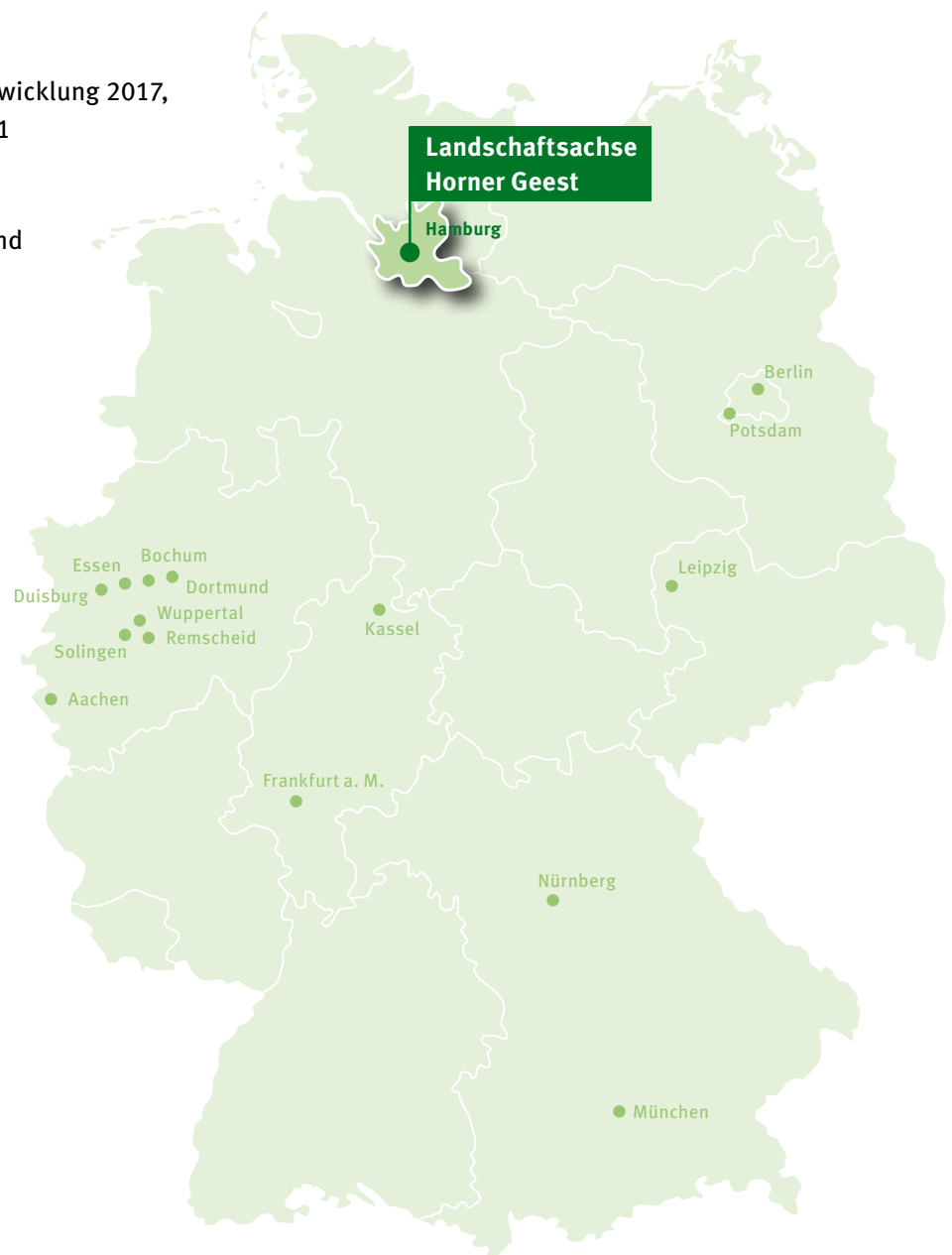
Freizeit und Naherholung

RAUMKONSTELLATION

Monozentrisch

UMSETZUNGSSTAND

Die Horner Geest Achse
ist umgesetzt



3.1 Räumlicher Kontext

Die Landschaftsachsen in Hamburg sind Teil des Grünen Netzes, das auf dem Konzept der Hamburger Siedlungsentwicklung des damaligen Oberbaudirektors Fritz Schumacher basiert. Dieser entwickelte 1919 den sogenannten „Federplan“. Der Plan sah vor, dass die Wohnbebauung in strahlenförmigen Siedlungsachsen konzentriert wird, während in den Zwischenräumen wohnungsnahe Grün- und Freiräume entstehen sollten. Die Landschaftsachsen greifen dieses Prinzip auf.

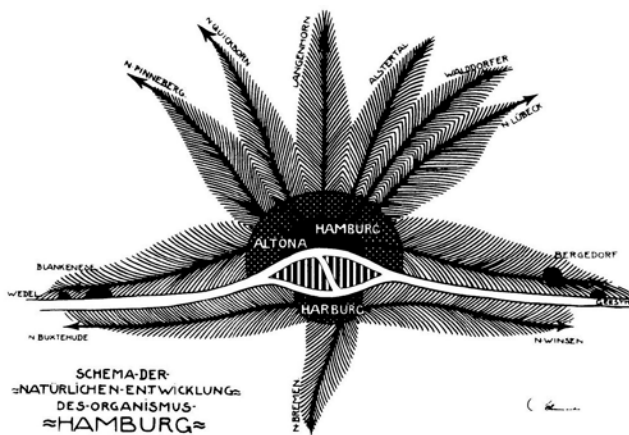


Abbildung 08: Federplan 1919 · Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft⁴

Die Hamburger Umweltbehörde initiierte die Landschaftsachse Horner Geest 2015 unter dem Motto „Hamburgs längster Park“ mit dem Ziel, einen linearen Park mit durchgängigen Wegeverbindungen und Orten der sozialen Interaktion und für das Naturerleben zu schaffen.

3.2 Projektbeschreibung

Die Bestandssituation der Landschaftsachse Horner Geest war durch Unterbrechungen in der Durchgängigkeit, geringe Aufenthaltsqualitäten und einige Angsträume gekennzeichnet, für die in der Konzeption gezielt Lösungen entwickelt wurden.

Freiraumplanerisches Gesamtkonzept

Die Freie und Hansestadt Hamburg entwickelte ein freiraumplanerisches Gesamtkonzept, bei dem Landschaftsarchitektur und Markendesign

ineinandergreifen und sich ergänzen. Die Landschaftsarchitektur konzentriert sich auf die Durchgängigkeit, Raumaufteilung und die Ansprüche der Natur. Das Gesamtkonzept verbindet diese Aspekte mit den strategischen Ansätzen des Brand Designs und der Markenpräsentation im Raum.

Auch wurden Räume für die Umsetzung von Schlüssel- und Bürgerprojekten identifiziert. Die Ergebnisse des Mitwirkungsprozesses „Deine Geest“ flossen laufend in das freiraumplanerische Gesamtkonzept ein und wurden in den Leitziele aufgegriffen. Eines dieser Leitziele thematisiert die **ORIENTIERUNG** in der Landschaftsachse. Ergebnis ist ein Leitsystem, welches sowohl die Wegeverbindungen klar markiert und gleichzeitig über die Landschaft informiert. Heute kennzeichnet ein Leitsystem aus 50 Meilensteinen und Bodenmarkierungen die Wege. Zusätzlich markieren über 100 weitere Elemente, wie Wegweiserstelen, Orientierungs- und Informationssteine, die grüne Achse.

Ein weiteres Leitziel ist die **DURCHGÄNGIGKEIT**. Es sieht neue Wegeführungen vor, darunter die Öffnung von zuvor unzugänglichen Schlüsselgrundstücken. Insgesamt wurden sechs neue Durchgänge geschaffen, über 1.000 m neue Wege realisiert und knapp 2.500 m bestehende Wege saniert.



Abbildung 09: Durchgängige Verbindung "Grüner Faden"
Quelle: BUKEA / Isadora Tast

4 unter: <https://www.hamburg.de/gruenes-netz/17179068/historischer-rueckblick/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)



Abbildung 10: Stadtnatur · Quelle: BUKEA / Isadora Tast

Das Leitziel der **ERLEBBAREN STADTNATUR** befasst sich hauptsächlich mit den wilden Wiesen, die abwechslungsreiche Orte mit einer hohen Biodiversität darstellen und somit Räume der Naturerfahrung inmitten der Stadt schaffen. Neben 12.300 m² wilder Wiesenflächen konnten ca. 150 Nistkästen installiert und 6 km der Landschaftsachse ökologisch aufgewertet werden.

Ergebnis

Das freiraumplanerische Gesamtkonzept und die Einzelprojekte wurden erfolgreich umgesetzt und von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen. Im Rahmen der aktiven Mobilität ist besonders die radiale Verbindungsfunktion für zu Fuß Gehende und Radfahrende hervorzuheben. Ihre Ansprüche an den Raum sind jedoch unterschiedlich, wodurch es zu Nutzungskonkurrenzen kommt. Dies wird beispielsweise auf gemeinsamen Geh- und Radwegen sichtbar, auf denen unterschiedliche Geschwindigkeiten (Alltagsmobilität vs. Freizeitmobilität) aufeinandertreffen, sowie an Überquerungen, wo die Abgrenzung zwischen Erholung und Mobilität nicht immer klar ersichtlich ist.

3.3 Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung

Mitwirkungsprozess “Deine Geest“

Eine wesentliche Qualität des Projektes war der vom Planungsbüro urbanista durchgeführte Mitwirkungsprozess “Deine Geest“, in dessen Rahmen Ideen entwickelt und in Teilen als Bürgerprojekte umgesetzt wurden. Mithilfe einer Werbekampagne wurden etwa 100.000 Menschen aus soziokulturell unterschiedlichen Stadtteilen beteiligt, die bis zu 500 m entfernt zur Landschaftsachse leben.

Der Mitwirkungsprozess gliederte sich in vier Phasen: In der Sammelphase wurden direkt vor Ort oder im Internet 230 Projektideen zusammengetragen, aus denen im Ideenrennen eine Jury, unter anderem bestehend aus 2.500 Hamburgerinnen und Hamburgern, 25 Favoriten auswählte.

Die Vertiefungsphase diente der fachlichen Weiterentwicklung der Ideen, wobei die Bürgerinnen und Bürger teilweise eng mit Planungsbüros und Fachleuten zusammenarbeiteten. Mit der finalen Entscheidung durch die Jury wurde die Umsetzung beschlossen.

Bürgerprojekte

Es wurden zehn Bürgerprojekte ausgewählt. Für acht dieser Projekte konnten im Rahmen der Beteiligung Trägerschaften, sich kümmernde Ehrenamtliche oder Fachleute vor Ort gewonnen werden:

- **Kletteorit – Deutscher Alpenverein e. V.**
- **Open KööK – Horner Freiheit e. V.**
- **Fit for Geest – HT16-Parkourgruppe**
- **Fledermausgeest – NABU Hamburg**
- **Spray and Dance – Wichern-Schule**
- **Horner Paradiese – Stadtteilverein Horn e. V.**
- **Horner.Markt.Freiheit – Horner Freiheit e. V.**
- **Grüner Faden – Hamburger Turnverein von 1916**

Die restlichen Projekte “Geestschaukel” und “Aktiver Thörls Park” benötigen keine Trägerschaft.⁵

Förderung

Für die Entwicklung der Landschaftsachse Horner Geest standen insgesamt fünf Millionen Euro zur Verfügung, zwei Drittel davon wurden durch das Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ im Förderzeitraum von 2015 bis 2021 finanziert. Im Rahmen dieses Bundesprogramms werden nationale



Abbildung 11: Mitwirkungsprozess “Deine Geest”

Quelle: BUKEA / Isadora Tast

und international wahrnehmbare Projekte mit einem hohen Investitionsvolumen oder -potenzial gefördert, die mit einer besonderen fachlichen Qualität bearbeitet werden sollen.

Die Entwicklung der Landschaftsachse Horner Geest gilt als Vorreiterprojekt zur Realisierung weiterer Landschaftsachsen im Grünen Netz, aus deren Umsetzung wichtige Erkenntnisse für die Konzeption weiterer Landschaftsachsen gewonnen werden können.



Abbildung 12: Bürgerprojekt “Fit for Geest” · Quelle: BUKEA / Isadora Tast

⁵ <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/hamburgs-gruen/aktuelle-projekte/landschaftsachse-horner-geest/deine-geest/die-12-gewinnerprojekte-283222> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)



3.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?

Projektbeispiel: Landschaftsachse Horner Geest – Hamburgs längster Park



Organisation

- **Personalausstattung und finanzielle Ressourcen als Schlüssel zur erfolgreichen Planung großer Projekte**

Finanzielle und personelle Ressourcen waren entscheidend für die erfolgreiche Planung und Umsetzung des Projektes. Darunter die Möglichkeit der Entwicklung eines umfassenden freiraumplanerischen Gesamtkonzepts, das durch die Expertise verschiedener Disziplinen bereichert wurde. Vorbildlich waren die systematische Erfassung und fachliche Einarbeitung der Anliegen von Bürgerinnen und Bürger. Das Ergebnis vereinte die Anforderungen an eine durchgängige Landschaftsachse für Fuß- und Radverkehr mit lokalen Bewegungs- und Naherholungsangeboten. Die großzügige Budgetierung des Beteiligungsprozesses ermöglichte einen tiefgreifenden Mitwirkungsprozess und eine enge Begleitung durch Fachbüros. Dies führte zu qualitativ hochwertigen Einzelprojekten, einer klaren Zuweisung von Verantwortlichkeiten und förderte sowohl das Verantwortungsbewusstsein als auch die Akzeptanz in der Gesellschaft.



Planung

- **Übergeordnete Entwicklungsplanung als Zugang zu Fördermöglichkeiten, Schlüsselflächen und Akzeptanz**

Die Landschaftsachse Horner Geest profitiert von einer umfassenden gesamtstädtischen Planung, die ihr eine hohe Priorität verleiht. Diese strategische Ausrichtung hat sich positiv auf die Aktivierung wichtiger Flächen entlang der Achse sowie die Umsetzung einzelner Projekte ausgewirkt. Aufgrund ihrer übergeordneten Rolle als Verbindungsraum für aktive Mobilität und ihrer gesellschaftlichen Bedeutung konnte das Projekt erfolgreich eine Bundesförderung einwerben.

- **Bei Flächenkonkurrenzen und unterschiedlichen Nutzungsansprüchen helfen gemeinsame integrierte Konzepte**

Das Konzept der Landschaftsachse dient als Verbindungsraum für unterschiedliche Arten der aktiven Mobilität und bietet gleichzeitig lokale Angebote für Freizeit und Naherholung. Diese Nutzungsansprüche müssen in der Planung sorgfältig untersucht werden. Besonders herausfordernd ist die differenzierte Betrachtung der verschiedenen Geschwindigkeiten, die beispielsweise durch Freizeit- und Alltagsmobilität entstehen. Eine frühzeitige Berücksichtigung dieser unterschiedlichen Geschwindigkeiten ermöglicht gezielte Lösungen, wie eine angepasste Routenführung, die verschiedene Geschwindigkeiten trennt und allen Nutzenden ausreichend Raum bietet.

- **Intensive Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern als Weg zur nachhaltigen Planung**

Durch die aktive Einbeziehung der Betroffenen und Nutzenden vor Ort wurde lokales Wissen gewonnen, einschließlich wertvoller Ortskenntnisse wie Lieblingsorte und Angsträume, die in das freiraumplanerische Gesamtkonzept einfließen. Darüber hinaus war der Mitwirkungsprozess ein zentraler Bestandteil der Planung und wurde entsprechend budgetiert. Gemeinsam mit Fachbüros entwickelten die Bürgerinnen und Bürger umsetzbare Ideen. Langfristige Kooperationen zwischen Trägerschaften, Projektverantwortlichen, Ehrenamtlichen oder Expertinnen und Experten vor Ort etablierten sich.



Abbildung 13: Bürgerprojekt “Geestschaukel” · Quelle: BUKEA / Isadora Tast

3.5 Weiterführende Literatur

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Behörde für Umwelt und Energie; Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie: Freiraumplanerisches Gesamtkonzept. Die Broschüre, Oktober 2017 (2017). Online unter: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/hamburgs-gruen/aktuelle-projekte/landschaftsachse-horner-geest/deine-geest/gesamtkonzept-283112> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft Hamburg (BUKEA) (Hrsg.): Landschaftsachse Horner Geest. Hamburgs längster Park: vom Hauptbahnhof bis zum Öjendorfer See. Dokumentation (2018). Online unter: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/hamburgs-gruen/aktuelle-projekte/landschaftsachse-horner-geest/deine-geest> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Hamburg.de (2024): Deine Geest – Die Entscheidung. Die Gewinnerprojekte. Online unter: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/hamburgs-gruen/aktuelle-projekte/landschaftsachse-horner-geest/deine-geest/die-12-gewinnerprojekte-283222> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)



Radring rund um Berlin: Freizeitmobilität mit guter ÖPNV-Anbindung in den Regionalparks in Berlin und Brandenburg

Der Radring „Rund um Berlin“ bietet auf einer beachtlichen Strecke von 330 km die Möglichkeit, Berlin durch die angrenzenden Brandenburger Landschaften und sieben länderübergreifende Regionalparks zu umrunden. Der Fokus des Projektes liegt auf der Möglichkeit, die unterschiedlichen Landschaften rund um Berlin und die Regionalparks entlang eines Radweges zu erfahren und kennenzulernen. Durch eine hervorragende Anbindung an den ÖPNV über 28 Bahnhöfe des Nah- und Regionalverkehrs können auch bequem Teilstabschnitte befahren und individuelle Etappen gewählt werden. Zudem stellt der Radring vielfältige Anschlüsse an die lokalen Radwege in den einzelnen Regionalparks und an Fernradwege wie den Radweg Berlin-Usedom her.

LAUFZEIT

Konzeption in 2010 – 2011,
seitdem schrittweise Umsetzung

ORGANISATION

Dachverband der Regionalparks
in Brandenburg und Berlin e. V.

SCHWERPUNKTE

Freizeit und Naherholung
Radverkehr

RAUMKONSTELLATION

Monozentrisch

UMSETZUNGSSTAND

Verstetigung: Routen-
planung abgeschlossen,
Wege wurden zum
größten Teil mit einer
Asphaltdecke oder
zwei parallellaufende
Betonbändern qualifiziert



4.1 Räumlicher Kontext

Die Agglomeration Berlin besteht aus der Stadt Berlin und ihrem angrenzenden Umland in Brandenburg. Mit etwa 4,8 Millionen Einwohnenden auf ca. 3.700 km² ist sie eine der größten Agglomerationen in Deutschland, weist aber im Gegensatz zu den meist polyzentrischen Ballungsräumen eine starke Monozentralität und - daraus resultierend - gegensätzliche Siedlungsstrukturen in Berlin und den umliegenden eher suburban und dörflich geprägten Kommunen auf.

Die sieben Regionalparks in Berlin und Brandenburg

In diesem Übergangsraum liegen sieben Regionalparks kreisförmig um Berlin herum und verbinden jeweils die Stadt Berlin mit den umliegenden Brandenburger Kommunen. Die Regionalparks verfolgen neben dem Schutz und der Entwicklung von Natur und Landschaft, der Steigerung der Biodiversität und Klimaanpassung auch das Ziel, die Landschaftsräume im Berlin-Brandenburger Raum für Naherholung und Tourismus aufzuwerten. Als Dachorganisation zur gemeinsamen Interessenvertretung sowie zur Unterstützung der einzelnen Regionalparks und Kommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen wurde 2003 der Dachverband der Regionalparks in Berlin und Brandenburg e. V. gegründet. Er führt regionalparkübergreifende Projekte durch, stellt Fachinformationen zur Verfügung und sichert den Erfahrungsaustausch und die Kommunikation zwischen den Regionalparks. Er wirbt öffentliche und private Mittel ein und leitet nationale und internationale Kooperationen in der Regionalentwicklung in die Wege.

4.2 Projektbeschreibung

Die Radroute „Rund um Berlin“ ist ein regionalparkübergreifendes Projekt. Sie verläuft auf 330 km ringförmig durch den Agglomerationsraum und durch die sieben Regionalparks um Berlin herum. Dabei verbindet sie viele unterschiedliche Natur- und Kulturlandschaften mit zahlreichen Wäldern und Seen, Dörfern und kleinen Städten, Schlössern, aber auch Zeugnissen der Industriekultur oder ehemaliger LPGs (Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften der ehemaligen DDR).

Genese und heutiger Stand

Die Idee eines gemeinsamen Radrundweges durch alle Regionalparks ist bereits 2003 parallel zum

ebenfalls in dieser Zeit erdachten 66-Seen-Wanderweg entstanden, jedoch sollte hier im Gegensatz zum Wanderweg der Fokus auf dem Radverkehr liegen. Die Rundroute wurde vom Dachverband der Regionalparks schließlich zwischen 2010 und 2011 konzipiert und befindet sich seither in der Umsetzung und Verstetigung.



Abbildung 14: Radroute Rund um Berlin, Paretz
Quelle: Sebastian Wunderlich

Die Route verläuft vor allem auf bereits bestehenden Wegen und soll als Mindeststandard eine Asphaltdecke oder zwei parallellaufende Betonbänder aufweisen, wie sie auch auf den alten KAP-Wegen (Kooperative Abteilung Pflanzenproduktion der DDR) und im ländlichen Wegebau in der Region noch häufig zu finden sind. Dieser Standard ermöglicht zum einen eine Nachnutzung vorhandener Wege, reduziert vor allem für die Kommunen den Unterhaltungsaufwand der Wege und damit auch laufende Kosten und ermöglicht einen höheren Fahrkomfort für die Nutzenden bei Regen und Nässe als etwa wassergebundene Wege. Der kleinere Unterhaltungsaufwand ergibt sich zum einen aus den geringeren Wurzelschäden im Vergleich zu asphaltierten Wegen und einer höheren Beständigkeit gegenüber einer Nutzung durch Traktoren und andere schwere Landmaschinen. Die Wege werden nach und nach in diese Richtung qualifiziert. Heute entsprechen etwa 10% des Radrings noch nicht diesen definierten Standards.

Zusätzlich zu dieser vom Dachverband der Regionalparks erarbeiteten Ringroute haben einige Regionalparks bereits eigene Radverkehrskonzepte erarbeitet. Die darin enthaltenen lokalen Wegenetze verknüpfen und überlagern sich an vielen Stellen mit dem



Abbildung 15: Streckenverlauf Rund um Berlin · Quelle: Dachverband der Regionalparks in Brandenburg und Berlin e. V.

Radring und stellen so vielfältige Verbindungen in den jeweiligen Regionen mit der übergeordneten Route her.

Ausblick

Neben dem Angebot für Naherholung und Tourismus werden die Ringroute und die lokalen Radwege auch vermehrt von Anwohnenden für die Alltagsmobilität genutzt. In Zukunft soll die Ringroute noch stärker mit den regionalen Alltagswegen verbunden werden, um die aktive Alltagsmobilität im wachsenden Ballungsraum zu verbessern. An dieser Stelle wird die Stärke der zweistufigen Organisationsform aus dem

Dachverband der Regionalparks und den einzelnen Regionalparks deutlich.

In einigen Regionalparks, wie der Barnimer Feldmark oder Osthavelland-Spandau entlang der Route, gibt es bereits Regionalparkkonzeptionen und weitere Konzepte, die auch Maßnahmen zur Qualifizierung und landschaftlichen Aufwertung der Wegeinfrastruktur enthalten. Das "Konzept zur ökologischen und naturtouristischen Aufwertung überregionaler Rad- und Wanderwegeverbindungen" definiert gezielt landschaftliche und ökologische Maßnahmen entlang der Ringroute im Bereich Barnim und

Obere Havel, wie die Erhaltung und Qualifizierung von kleinen, meist mit Wasser gefüllten Senken (Sölen) in der Landschaft, das Anpflanzen von Obstbäumen und Streuobstwiesen sowie Blühstreifen. Durch diese Maßnahmen würde die Route noch attraktiver und Natur und Landschaft gestärkt werden. Ausgleichsmaßnahmen wirken häufig als Motor für die Umsetzung. Daher ist eine stärkere Verknüpfung bestehender Entwicklungskonzepte mit strategisch vorbereiteten und gebündelten Ausgleichsmaßnahmen erstrebenswert.

Um die Nutzerfreundlichkeit weiter zu steigern, erarbeitet der Dachverband der Regionalparks ein Konzept zu einer besseren Beschilderung und Zuführung von relevanten Bahnhöfen zum Radring.

4.3 Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung

Bei kommunalen und besonders bei interkommunalen Projekten stellt die Arbeit des Dachverbandes der Regionalparks eine große Unterstützung bei der Umsetzung von Maßnahmen dar. Interkommunale Projekte können von den Kommunen meistens nicht allein gestemmt werden, hier hilft der Dachverband bei der Kommunikation mit weiteren Akteurinnen und Akteuren, wie übergeordneten Verwaltungen, Verbänden sowie Flächeneignerinnen und -eignern, bei der Akquise von Fördermitteln oder durch die Entwicklung übergeordneter Konzepte.



Abbildung 16: Radroute Rund um Berlin, Radwegweiser
Quelle: Sibylle Lösch

Herausforderungen und Lösungspfade

Die brandenburgischen Kommunen in der Region haben teilweise zu wenig Geld und vor allem zu wenig Personal, müssen aber durch den Bevölkerungszuwachs im Speckgürtel von Berlin mehr Regelaufgaben bewältigen. Dies führt dazu, dass der Radwegbau nicht priorisiert wird. In dieser Gemengelage wird das Handeln des Dachverbandes der Regionalparks umso wichtiger. Vor diesem Hintergrund stellen die übergeordnete Konzeption und Planung des Radrings durch den Dachverband der Regionalparks sowie eigene Radwegekonzeptionen der Regionalparks einen Mehrwert für die Kommunen dar. Mit solchen vorbereiteten übergeordneten Planungen können Fördergelder für den Ausbau oder die Qualifizierung einzelner Wege leichter und effektiver eingeworben werden. Dabei leistet der Dachverband der Regionalparks den Kommunen Hilfestellung. Durch ein gemeinsames Vorgehen konnten Projektförderungen etwa im Rahmen von LEADER (Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale), GAK (Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz) oder auch EFRE (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) in Brandenburg generiert werden. Auch einige Landkreise verfügen über eigene Fördertöpfe, aus denen Mittel zur Ko-Finanzierung weiterer Fördermittel akquiriert werden.

Die Finanzierung von Strukturen und Personal in den Regionalparkorganisationen stellt jedoch eine Herausforderung dar. Die personelle und finanzielle Ausstattung konnte in den letzten Jahren zwar durch große Anstrengungen der beteiligten Akteurinnen und Akteure in den Regionalparkorganisationen verbessert werden, aber die Personaldecke ist noch immer zu dünn.

Eine weitere Herausforderung stellen die Gespräche zu Radrouten mit Flächeneignerinnen und -eignern wie Landwirtinnen und Landwirten dar. Diese gestalten sich oft schwierig, wenn es um die Frage nach neuen Radverkehrsflächen geht. Auch daher hat sich die Nutzung alter Ortsverbindungswege etabliert, da sie meist über ein eigenes Flurstück verfügen und in öffentlicher Hand sind.



4.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?

Projektbeispiel: Radring rund um Berlin – Freizeitmobilität mit guter ÖPNV-Anbindung in den Regionalparks in Berlin und Brandenburg



Organisation

► Die Regionalparkorganisationen in Berlin und Brandenburg – von regional bis lokal

Die Organisation der Regionalparks in Berlin und Brandenburg ist zweistufig aufgebaut. Während der Dachverband der Regionalparks regionale und übergeordnete Planungen, wie die Routenkonzeption für die Ringroute übernimmt, handeln die einzelnen Regionalparkorganisationen auf lokaler Ebene. Im Falle der Ringroute wird eine regional übergeordnete Grundidee entwickelt und auf lokale Maßnahmen heruntergebrochen. Durch diese Aufgabenteilung können alle relevanten Akteurinnen und Akteure auf den unterschiedlichen Planungsebenen angesprochen und in den Prozess einbezogen werden.

► „Langer Atem“ schafft Verstetigung

Trotz finanzieller und personeller Herausforderungen ist es dem Dachverband der Regionalparks gelungen, Strukturen zu schaffen und mit Leben zu füllen. Sie sind Motor für die Entwicklung von Projekten, wie dem Radring „Rund um Berlin“. Ein Schlüssel dazu ist die Verstetigung der Projekte über einen längeren Zeitraum durch ein Dranbleiben und einen „langen Atem“ der Verantwortlichen, die über Jahre Netzwerke zwischen den relevanten Akteurinnen und Akteuren in der Region aufgebaut haben.



Planung

► Nutzung vorhandener Infrastrukturen beschleunigt und vereinfacht den Planungsprozess.

Im Berliner Umland sehen sich die Kommunen zusehends mit einem steigenden Flächendruck und divergierenden Nutzungsansprüchen auf den vorhandenen Flächen konfrontiert. Auch bei der Planung der Radroute sind oftmals Konflikte wegen verschiedener Nutzungsansprüche entstanden. Durch die

Einbindung der auch landwirtschaftlich genutzten Ortsverbindungswege in die Route konnten viele Radring-Abschnitte ohne Konflikte mit der Landwirtschaft hergestellt werden, da diese Wege auf eigenen Flurstücken liegen und der öffentlichen Hand gehören. Auch vor dem Hintergrund einer mangelnden finanziellen Ausstattung stellt die Nutzung vorhandener Infrastruktur einen wichtigen Baustein im Planungsprozess dar.



Betrieb

► Eine frühzeitige Klärung der Zuständigkeiten erleichtert den Betrieb.

Ein Hemmnis in einer solchen interkommunalen Konzeption stellen unterschiedliche Zuständigkeiten dar. So war beim Radring „Rund um Berlin“ beispielsweise die Beschilderung der Wege schwer zu koordinieren, weil die Zuständigkeiten dafür mal bei den Kommunen und mal beim Landkreis liegen. Insbesondere in interkommunalen Projekten können solche Unterschiede in den Zuständigkeiten den Prozess verlangsamen, weshalb eine frühe Klärung im Arbeitsprozess von Vorteil ist.



Abbildung 17: Radroute Rund um Berlin, Ketzin · Quelle: Frank Liebke

4.5 Weiterführende Literatur

Dachverband der Regionalparks in Brandenburg und Berlin e. V. (o. J.): Radring Rund um Berlin. Online unter: <https://www.regionalparks-brandenburg-berlin.de/rund-um-berlin-2/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Konferenz der Regionalparks und grünen Ringe (KORG) (o. J.): Regionalparks in Brandenburg und Berlin. Online unter: <https://www.korg-deutschland.de/portfolio-item/regionalparks-in-brandenburg-und-berlin/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Landesregierung Brandenburg (2024): LEADER als strategischer Ansatz der ländlichen Entwicklung im Land Brandenburg. Online unter: <https://mleuv.brandenburg.de/mleuv/de/land-und-ernaehrungswirtschaft/laendliche-entwicklung/leader/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Landesregierung Brandenburg (2024): EFRE-Förderprogramm zur Nachhaltigen Stadtentwicklung (NaS). Online unter: <https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/stadtentwicklung/efre-programm-zur-nachhaltigen-stadtentwicklung/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

5

Freizeitmobilitätskonzept Metropole Ruhr: Regionalentwicklung und Mobilität unter einem Dach

Der Regionalverband Ruhr verzahnt in seinen konzeptionellen Planungen verschiedene Mobilitätsformen mit Freizeit- und Landschaftsprojekten. Ein Beispiel dafür ist das 2022 erstellte Freizeitmobilitätskonzept. Es enthält ein räumliches Leitbild für die Freizeitmobilität in der Region und ein integriertes Maßnahmenpaket, das in Piloträumen entwickelt wurde und auf den Gesamtraum übertragen werden kann. Ein wesentliches Merkmal ist dabei die dialogorientierte, integrierte Vorgehensweise bei der Konzepterstellung.

LAUFZEIT

2020 – 2022

ORGANISATION

Regionalverband Ruhr in
Zusammenarbeit mit den Kommunen

SCHWERPUNKTE

Vernetzte Mobilität, Freizeit &
Tourismus,
Regionalentwicklung

RAUMKONSTELLATION

Polyzentrisches
Städtenetz

UMSETZUNGSSTAND

Konzept vorhanden,
Berichterstattung
zum Umsetzungs-
stand, Umsetzungs-
planung in Piloträumen/
-projekten



5.1 Räumlicher Kontext

Die Metropole Ruhr, auch bekannt als das Ruhrgebiet, ist eine der größten urbanen Regionen Europas mit einer langen industriellen Vergangenheit. Die gewachsenen, polyzentrischen Strukturen bringen sowohl Potenziale als auch Herausforderungen mit sich. Obwohl eng verflochten, besteht die Metropole Ruhr aus einer Vielzahl an Gebietskörperschaften, die das Ruhrgebiet gemeinsam gestalten. Zu nennen sind die 11 kreisfreien Städte (darunter Essen, Bochum, Dortmund und Duisburg) sowie vier Kreise; das RVR-Verbandsgebiet umfasst damit insgesamt 53 Kommunen. Auch die Übergänge in das Umland sind fließend. So gehören der angrenzenden Metropolregion Rheinland neben Düsseldorf und Köln bspw. auch die zum RVR-Raum gehörende Stadt Duisburg und der Kreis Wesel an sowie Teile des Kreises Recklinghausen – ebenfalls RVR-Raum – und das erweiterte Münsterland. Diese Raum- und Verwaltungsstrukturen erfordern insbesondere in der Mobilitätsplanung Gebietskörperschaften-übergreifende Planungsstrukturen und Netzwerke, an denen sich der Regionalverband Ruhr beteiligt bzw. die er initiiert.

Über 100 Jahre aktiv fürs Ruhrgebiet – Der Regionalverband Ruhr als Scharnier für interkommunale Planung

Im Jahr 1920 gegründet, ist der Regionalverband Ruhr (RVR, Essen) die gesetzlich und politisch legitimierte Institution, die für die regionale Planung und Entwicklung der Metropole Ruhr zuständig ist. Er ist ein Zusammenschluss von Gemeinden und dient dem Gemeinwohl des Ruhrgebiets. Der RVR ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts und verwaltet sich selbst. Dafür hat er eigene Gremien. Die Versammlung des Regionalverbandes Ruhr ist als „Ruhrparlament“ die einzige demokratisch legitimierte regionale Klammer der Metropole Ruhr.

Der RVR ist für die staatliche Regionalplanung im Ruhrgebiet zuständig. Regionalpläne sind das zentrale Steuerungsinstrument zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums. Sie schaffen nachhaltige Rahmenbedingungen für die kommunale Bauleitplanung (Flächennutzungs- und Bebauungspläne) sowie für fachrechtliche Genehmigungsverfahren.

Die Pflichtaufgaben des Regionalverbandes Ruhr umfassen nicht nur die Erstellung und Aktualisierung von Masterplänen, die Weiterentwicklung des Em-

scher Landschaftsparks und der Route der Industriekultur, sondern auch den Schutz und die Gestaltung wichtiger Grünflächen, Wasserflächen, Wälder und anderen Freiflächen, die für Erholung und den Schutz der Natur wichtig sind. Außerdem soll der RVR die regionale Wirtschaft fördern, für den Standort werben, Gewerbeflächen entwickeln und den Tourismus in der Region unterstützen. Durch die Zusammenarbeit der beteiligten Städte und Gemeinden strebt der RVR eine nachhaltige Entwicklung und Stärkung der Region an.

Landschaft, Freizeit und Mobilität – Ein gemeinsames Zukunftsthema des RVR

Der RVR ist ein zentraler Akteur in der Planungslandschaft im Ruhrgebiet. Dies gilt insbesondere für Planungsthemen, die die Schnittstelle zwischen Mobilität, Freizeit und Landschaft betrachten. Mit der Planung und laufenden Umsetzung des regionalen Radwegenetzes sowie der Pflege und Entwicklung von Wald- und Grünflächen vernetzt und qualifiziert er wichtige Naherholungsflächen und trägt zu einer Aufwertung der Lebensqualität im Ruhrgebiet maßgeblich bei. Das Besondere ist: Projekte werden nicht nur interkommunal, sondern innerhalb des RVR auch fachgruppenübergreifend entwickelt und mit unterschiedlichen Stakeholdern in der Region gemeinsam weitergedacht. Dies gilt nicht nur in der Zusammenarbeit mit Kommunen, sondern auch mit Landschafts- und Wasserwirtschaftsverbänden wie der Emscher Genossenschaft.

Ein besonderes Augenmerk wurde dabei zuletzt auf die Freizeitmobilität gelegt. Das Freizeitangebot in der Region ist vielfältig und auf das gesamte Ruhrgebiet verteilt. Entsprechend überschreiten Freizeitwege häufig kommunale Grenzen. Zu beobachten ist zudem ein steigender Nutzungsdruck. Räume wie das Ruhrtal oder die Halterner Seenlandschaft sind an Spitzentagen so gut besucht, dass nicht nur die Freizeitstrukturen vor Ort an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen, sondern auch die umliegende Verkehrsinfrastruktur. Die hohe Autodominanz und die häufig fehlende Planbarkeit der Freizeitmobilität, etwa aufgrund der Wetter- und Saisonabhängigkeit, erschweren dabei zusätzlich die Lösungsfindung.

Mit dem Ziel einer engeren interkommunalen Zusammenarbeit in Bezug auf die Freizeitmobilität hat sich der RVR als regionaler Planungsakteur auf den Weg gemacht, Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr weiterzudenken und verträglicher aufzustellen.

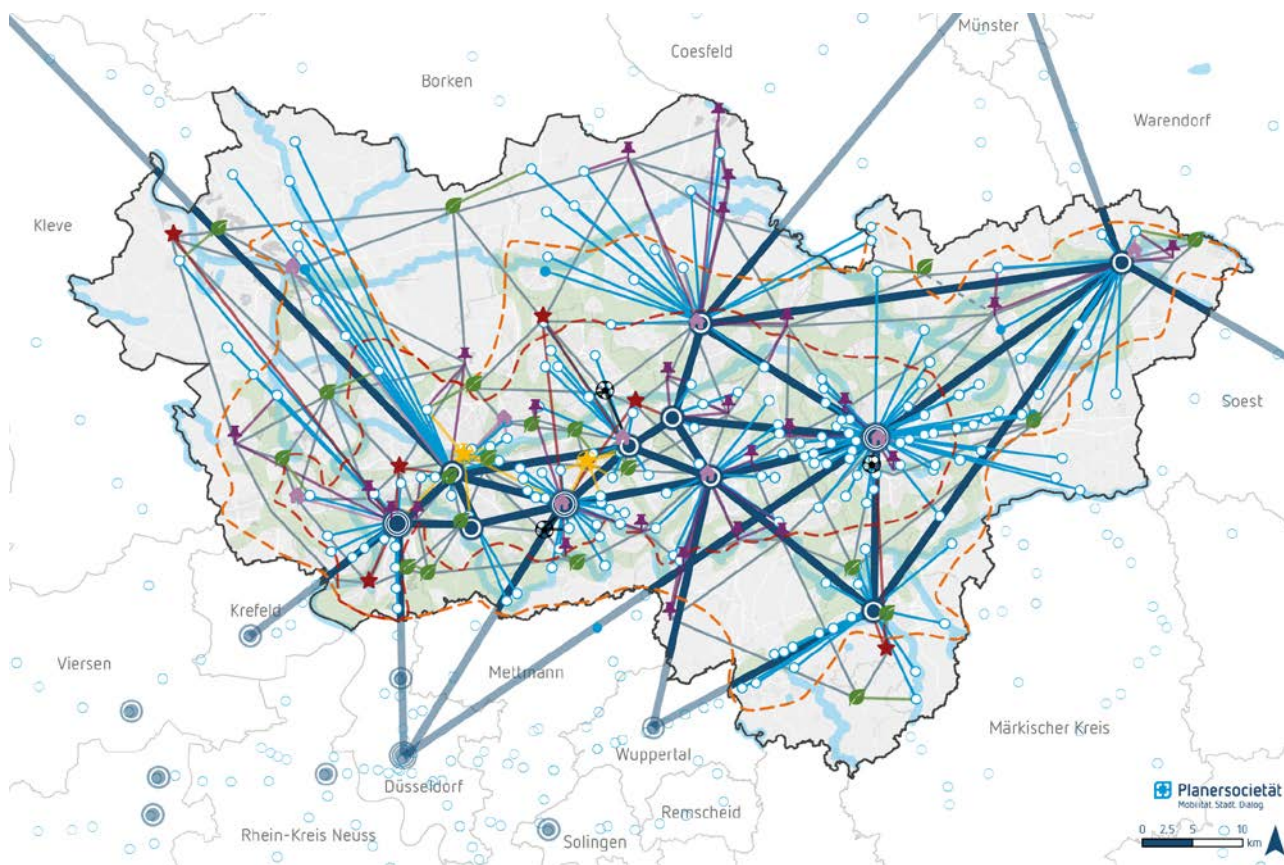


Abbildung 18: Räumliches Leitbild zur Freizeitmobilität der Metropole Ruhr. Die Karte zeigt wichtige Mobilitätsknoten und Hotspots sowie relevante hierarchisierte Verbindungsachsen · Quelle: RVR Freizeitmobilitätskonzept Metropole Ruhr

5.2 Projektbeschreibung

Ganzheitliches Freizeitmobilitätskonzept

Mit dem Regionalen Freizeitmobilitätskonzept wird erstmalig das Thema Freizeitmobilität auf der gesamträumlichen Ebene betrachtet. Ziel des Konzeptes ist die Verbesserung der Erreichbarkeit von Freizeit- und Tourismusstandorten mit umweltschonenden Verkehrsmitteln sowie eine stärkere Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote. Das Konzept baut dabei auf den bestehenden Planwerken aus den Bereichen Freiraum, Freizeit, Tourismus und Mobilität auf. Hervorzuheben sind hierbei die Ergebnisse aus dem Freizeit- und Tourismuskonzept und des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes, aus dem Ziele und Leitbilder, aber auch Analysen übernommen und weiterentwickelt wurden.

Das Regionale Freizeitmobilitätskonzept wird als ein wichtiger Meilenstein gesehen, um die Freizeitmobilität für die Metropole Ruhr zukunftsgerichtet aufzustellen. Es ist somit als Grundstein für die zeitnahe

Initiierung von Maßnahmen und weitergehende Vertiefung in Piloträumen mit den Akteurinnen und Akteuren in der Region zu verstehen.

Zielkonzept, Leitbild und Pilotstandorte

Das Projekt wurde in fünf Phasen unterteilt, die einzeln dokumentiert sind. In der ersten Phase entwickelte der RVR in enger Abstimmung mit den regionalen Akteurinnen und Akteuren ein Zielkonzept, um die strategische Richtung für die Freizeitmobilität abzustecken. Dieses baut auf den bestehenden Zielsetzungen und Leitbildern der Region auf und setzt konkrete Ziele für die Freizeitmobilität. Auf dieser Basis folgte eine zielgerichtete Analysephase, die neben einer gesamträumlichen Betrachtung auch alle im Freizeit- und Tourismuskonzept definierten 65 Hotspots in Bezug auf Mobilitätsinfrastrukturen und Erschließungsqualitäten untersuchte. Auch wurden bedeutende Mobilitätsknoten für die Freizeitmobilität herausgestellt. Eine Zielgruppen- und Milieubetrachtung stellte zudem Nutzungsbedarfe heraus.

Darauf aufbauend wurde ein räumliches Leitbild entwickelt (s. Abb. 18), auf dessen Grundlage ein Ist-Soll-Abgleich stattfand. Das Leitbild führte dann zu Maßnahmen für acht identifizierte Handlungsfelder, darunter etwa Infrastruktur, Marketing und interkommunale Zusammenarbeit. Aus den 65 Hotspots wurden Piloträume ausgewählt und die Maßnahmen darin exemplarisch übertragen.

Dialogorientiert

Die Freizeit- und Naherholungsstandorte sind über die gesamte Metropole Ruhr verteilt. Eine leistungsstarke und zugleich verträgliche Abwicklung des Freizeitverkehrs mit unterschiedlichen Verkehrsträgern ist daher eine zentrale Herausforderung. Dabei geht es nicht nur um die Bereitstellung der physischen Mobilitätsinfrastruktur, sondern auch um die Zusammenarbeit mit verschiedensten Aufgabenträgern über Stadtgrenzen hinweg.

Ein wesentliches Merkmal des Konzeptes ist daher eine dialogorientierte Vorgehensweise. Mit den relevanten kommunalen und regionalen Akteurinnen und Akteuren fand in einem Arbeitskreis ein regelmäßiger Austausch zu aktuellen Entwicklungen der Freizeitmobilität sowie über Zielsetzungen, Leitbild, Handlungsansätze und Maßnahmen in der Region statt. Dabei wurde auch in Workshops direkt an den Pilotstandorten intensiv und ergebnisoffen über Maßnahmen diskutiert.

5.3 Prozess, Umsetzung und Finanzierung

Fachübergreifende Kooperation und Planung

Die beiden Disziplinen Mobilitätsplanung und Freizeitplanung waren beim gesamten Aufstellungsprozess des Freizeitmobilitätskonzeptes gleichberechtigte Partner. Das Projektteam war damit fachlich breit aufgestellt. Auch die Integration weiterer Stakeholder



Abbildung 19: Hoesch-Hafenbahn-Weg · Quelle: Maria Wagener, RVR

war durch einen kontinuierlichen Austausch in den Arbeitskreisen gewährleistet. Schlüsselaspekte waren Vertrauen, Gespräche und Mitnahme. Dabei informierte der RVR nicht nur, sondern entwickelte die Planung auch in Formaten wie runden Tischen oder ergebnisoffenen Workshops mit den Beteiligten gemeinsam weiter. Für den weiteren Umsetzungsprozess wird erwartet, dass dies dazu beiträgt, spätere Planungs- und Umsetzungskonflikte zu reduzieren. Ein Monitoring, das ebenfalls Bestandteil des Freizeitmobilitätskonzeptes ist, sorgt für die Auswertung und gewährleistet, dass die Ziele des Freizeitmobilitätskonzeptes nicht aus dem Fokus geraten.

Finanzierung durch Fördermittel

Der RVR wird durch eine Umlage von seinen Mitgliedern finanziert und bei Projekten durch Fördermittel von Land, Bund und EU unterstützt. Im RVR-Gesetz sind Mitgliedschaft, Finanzierung und Aufgabenwahrnehmung geregelt. Das Freizeitmobilitätskonzept wurde durch Mittel des Landesverkehrsministerium NRW gefördert, der RVR übernahm einen finanziellen Eigenanteil.

Exkurs: Hoesch-Hafenbahn-Weg

Der Hoesch-Hafenbahn-Weg (auch: Gartenstadtradbeweg) in Dortmund ist ein Beispiel für intensive Abstimmungen und gemeinsame Planungen. Hier plant und baut der RVR selbst Radinfrastruktur im Rahmen des Ausbaus des regionalen Radwegenetzes. Auf einer Länge von ca. 7,3 Kilometern realisiert der RVR in Bauabschnitten einen attraktiven und regional bedeutsamen Rad- und Fußweg für Tourismus, Freizeit und Alltag auf der ehemaligen Bahntrasse vom Phoenix-See im Süden bis zur Westfalenhütte im Norden. Ein erster Teilabschnitt ist seit Mitte 2024 fertiggestellt.



5.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?

Projektbeispiel: Freizeitmobilitätskonzept Metropole Ruhr – Regionalentwicklung und Mobilität unter einem Dach



Organisation

- **Gute Organisationsstrukturen und Governance sind erforderlich**

Regionen, die institutionalisiert sind (z. B. Verband, Genossenschaft, Verein), begünstigen eine höhere Schlagkraft, ein stärkeres Durchsetzungsvermögen und ein besseres Verständnis für die Bedeutung der regionalen Zusammenarbeit. Dadurch, dass die Institution als Ansprechpartnerin fungiert, wird die Außenwahrnehmung gesteigert. Zudem erzeugt eine Institutionalisierung auch eine Identität sowie ein Gemeinschaftsgefühl nach innen. Die Kooperationspartner entwickeln über die begleitete und koordinierte Zusammenarbeit an gemeinsamen Projekten ein Wir-Gefühl. Nicht zuletzt werden mit der Institutionalisierung auch die Zuordnung der Ressourcen sowie die Fördermittelakquise vereinfacht.

Der RVR als Träger der staatlichen Regionalplanung plant den Schutz von Grünflächen nach landesplanerischen Vorgaben selbst und hat im Freiflächenschutz eine über 100-jährige Tradition. Besonderer organisatorischer Vorteil ist, dass staatliche Regionalplanung und Masterpläne im selben Haus bearbeitet werden können.

- **Personalausstattung und finanzielle Ressourcen als Voraussetzung, um große Projekte vorzubereiten, umzusetzen und zu begleiten**

Insbesondere in Regionen mit geringer finanzieller Grundausstattung ist es wichtig, dass in Förderprogrammen auch Personalkosten förderfähig sind, längere Projektzeiträume gewährt werden und eine Bündelung der Interessen kleinerer Gemeinden möglich ist.



Planung

- **Flächenkonkurrenzen und unterschiedliche Nutzungsansprüche erfordern gemeinsame und integrierte Konzepte**

Besonders in Ballungsräumen sind Flächen ein knappes Gut. Deswegen entstehen häufig Nutzungskonkurrenzen zwischen unterschiedlichen Interessensgruppen und Zielkonflikte bei Planungen wie Freiraum- und Verkehrsplanung. Eine gemeinsame Planung der Projekte von Beginn an sorgt für gegenseitiges Verständnis und schafft Vertrauen. Dies erfordert von allen Beteiligten die Bereitschaft, genug Zeit in die Kommunikation zu investieren.

Radwege sollten beispielsweise nicht ausschließlich aus der Perspektive der Verkehrsplanung gestaltet und geplant werden. Natur- und stadträumliche Aspekte sowie Anforderungen an eine hohe Lebensqualität sollten mehr Berücksichtigung finden. Wenn die unterschiedlichen Disziplinen von Anfang an systematisch zusammenarbeiten, begünstigt das eine strukturierte Projektabwicklung, bei der die unterschiedlichen Nutzungsansprüche bedacht werden.

- **Erwartungsmanagement ist bei regionalen Projekten mit langen Umsetzungszeiträumen wichtig**

Der RVR hat über Jahre hinweg in verschiedenen Projekten Erfahrungen bei der Umsetzung von Projekten (bspw. Radwegenetz) gesammelt, die in das Freizeitmobilitätskonzept eingeflossen sind. Dabei hat sich herausgestellt, dass ein Erwartungsmanagement für Stakeholder und Öffentlichkeit von zentraler Bedeutung ist. „Die Öffentlichkeit kann nicht über Jahre bei Laune gehalten werden, es müssen auch Ergebnisse sichtbar sein“, erklärt Maria Wagener, Leiterin des Referates Mobilität beim RVR. Wenn komplexe Radwegeinfrastrukturprojekte wie beispielsweise Radschnellwege über einen langen Zeitraum geplant werden, aber kaum Erfolge vor Ort sichtbar sind, ist



5.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen? (Fortsetzung von Seite 27)

das mit der Zeit ernüchternd – sowohl für die Öffentlichkeit als auch für die Planenden. In der Kommunikation ist es deshalb einerseits wichtig, sehr früh die hohe Komplexität der Verfahren und damit verbundene lange Zeiträume bis zur Realisierung deutlich zu benennen und andererseits auch für temporäre Zwischenlösungen zu werben.

► Mobilitätsangebote zusammendenken schafft Synergien

Im Radverkehr werden gerade in einer Region wie dem Ruhrgebiet Alltags- und Freizeitwege häufig auf derselben Trasse zurückgelegt, auch wenn die Anforderungen an Radwege fürs Pendeln oder für die Freizeit zum Teil unterschiedlich sind.

Radschnellwege haben eine deutlich größere Bedeutung für den Alltagsradverkehr, aber: „Die Freizeitmobilität ist häufig der Türöffner für die Alltagsmobilität. Nach einer positiven Er- und Befahrung eines Radweges bei einem Sonntagsausflug sind Nutzende auch eher bereit und motiviert im Alltag aufs Fahrrad umzusteigen“, so Wagener.

5.5 Weiterführende Literatur

RVR (2022): Regionales Freizeitmobilitätskonzept. Vernetzt und zukunftsfähig durch die Metropole Ruhr. Online unter: <https://www.rvr.ruhr/themen/mobilitaet/freizeitmobilitaetskonzept/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

RVR (2024): Bericht zur Umsetzung zum Regionalen Freizeitmobilitätskonzept für die Metropole Ruhr https://www.ruhrparlament.de/vorlagen_details.php?vid=50409102154 (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

RVR (2024): Über uns – der Regionalverband Ruhr. Das leisten wir fürs Ruhrgebiet. Online unter: <https://www.rvr.ruhr/politik-regionalverband/ueber-uns/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

6

Grüner Ring Leipzig: Rad- und Wasserwandern rings um die Stadt

Der Grüne Ring Leipzig (GRL) ist eine Kooperation von 14 Kommunen und zwei Landkreisen. Die gleichnamige 135 km lange Grüner-Ring-Leipzig-Radroute verbindet diese Mitgliedskommunen und vernetzt gleichzeitig andere regionale Radrouten. Touristische Infrastruktur für Radfahren, Wasserwandern und Wandern sind die Schwerpunkte der Arbeit. Der Grüne Ring Leipzig bestärkt interkommunale Abstimmungen zwischen den GRL-Kommunen, greift aber nicht in die Planungshoheit ein – Planungen und Umsetzungen erfolgen durch Mitgliedskommunen und andere Akteure. Unterschiedliche Formen der aktiven Mobilität können damit in der Region des Grünen Ringes Leipzig interkommunal vernetzt und gefördert werden. Das Besondere ist dabei, dass der Ausbau der touristischen Infrastruktur mit einer nachhaltigen Landschafts- und Gewässerentwicklung sowie Themen des Klimawandels, der Elektromobilität und der Intermodalität kombiniert wird. Der Grüne Ring Leipzig stärkt so die Landschafts- und Regionalentwicklung und fördert die Identitätsbildung der Region.

LAUFZEIT

Kommunaler Verbund seit 1996,
Radwanderweg seit 2001,
Regionale Hauptradroute im
SachsenNetz Rad seit 2016

ORGANISATION

Stadt-Umland-Kooperation
Grüner Ring Leipzig

SCHWERPUNKTE

Naherholung, aktive
Mobilität in Verknüpfung
mit Landschafts- und
Regionalentwicklung

RAUMKONSTELLATION

Monozentrisch

UMSETZUNGSSTAND

Konsolidierung -
fortlaufend



6.1 Räumlicher Kontext

Die Stadt Leipzig liegt im mitteldeutschen Ballungsraum Leipzig-Halle und ist mit über 630.000 Einwohnenden dessen Zentrum. Nach der Wende fand in dem durch den Braunkohletagebau geprägten Raum ein grundlegender Strukturwandel statt. Inzwischen ist Leipzig sehr dynamisch gewachsen und weist laut Prognose das prozentual stärkste Bevölkerungswachstum deutscher Städte auf. Waren in der Gründungszeit Fragen des Strukturwandels Treiber für den Grünen Ring Leipzig, sind es heute Fragen der Steuerung, der nachhaltigen Entwicklung sowie des Klimawandels.

Der Grüne Ring Leipzig wurde 1996 als Stadt-Umland Kooperation von mehr als 20 Kommunen mit der breit angelegten Zielsetzung gegründet, die Attraktivität der Region um Leipzig herum zu steigern, Landschaft zu entwickeln und Angebote für nachhaltigen Tourismus und Naherholung zu schaffen.

Nach Eingemeindungen besteht der Grüne Ring Leipzig heute aus den 14 Mitgliedskommunen Belgershain, Böhlen, Borsdorf, Brandis, Großpösna, Leipzig, Markkleeberg, Markranstädt, Pegau, Rackwitz, Rötha, Schkeuditz, Taucha und Zwenkau sowie den beiden Landkreisen Leipzig und Nordsachsen.

Organisationsstrukturen

Juristisch ist der Grüne Ring Leipzig ein Zusammenschluss der Kommunen entsprechend einer "Zweckvereinbarung" über kommunale Zusammenarbeit nach dem Sächsischen Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (SächsKomZG). Er ist eine Institution, der für die Mitgliedskommunen eigenständig handelt, Projekte akquiriert und umsetzt.

Der Grüne Ring Leipzig hat eine Geschäftsstelle, die mit zwei Personen besetzt ist. Diese ist vor allem für Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Organisation sowie Netzwerkarbeit zuständig.

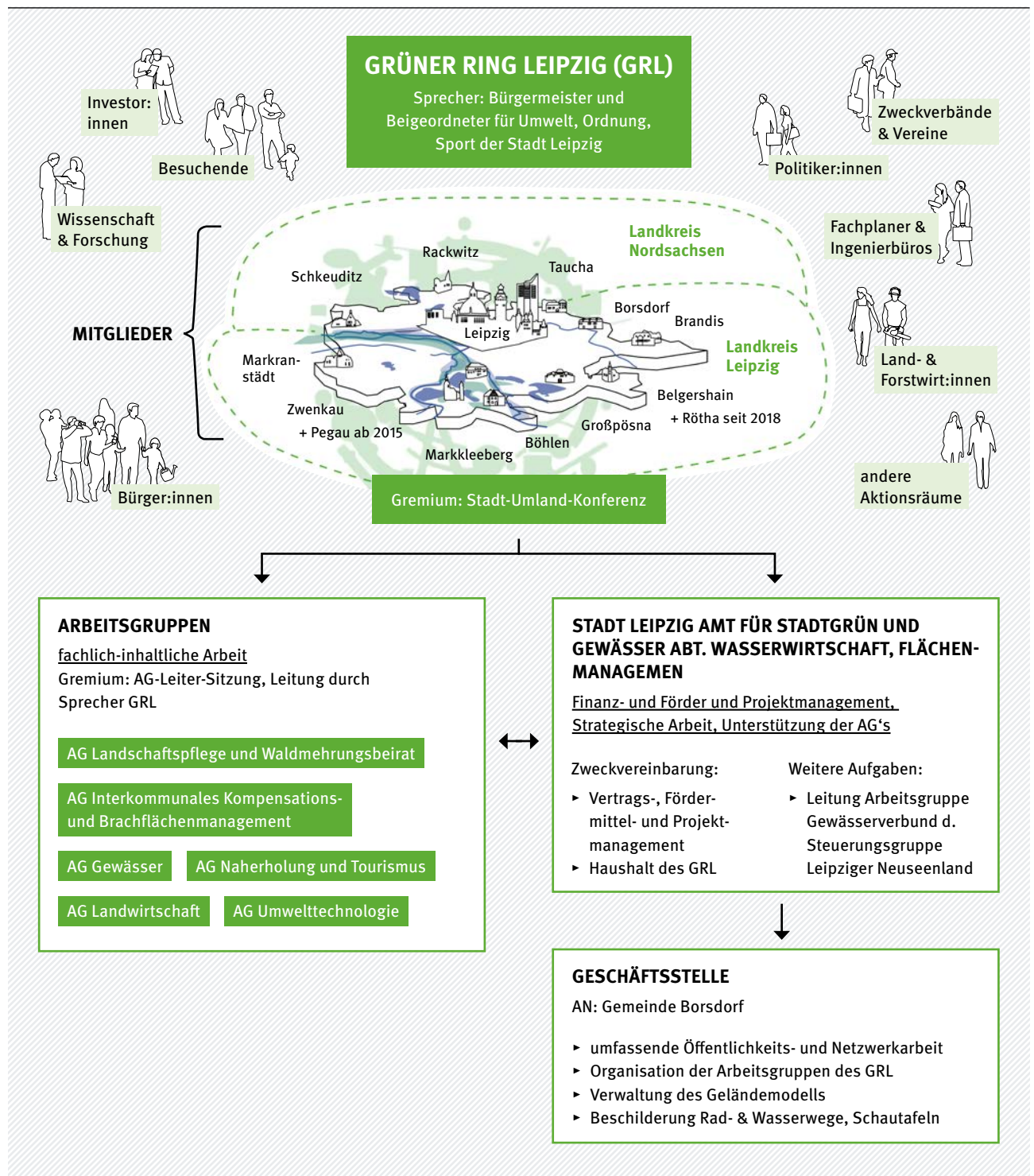
Das Amt für Stadtgrün und Gewässer der Stadt Leipzig ist für die strategische Arbeit, das gesamte Projekt- und Fördermittelmanagement und die Budgetplanung des Grünen Ringes Leipzig verantwortlich. Damit kann auf eine administrative Grundstruktur vom Ausschreibungswesen bis zur Haushaltsführung zurückgegriffen werden. Weitere Projektmanagerinnen und Projektmanager, die zum Teil auch aus Fördermitteln finanziert werden, sind neben den festangestellten Mitarbeitenden für die Umsetzung von Projekten zuständig. In fünf Arbeitsgruppen (AG Landschaft, AG Gewässer/Touristische Gewässerentwicklung, AG Touristische Infrastruktur, AG interkommunales Flächenmanagement, AG Landwirtschaft, AG Umwelttechnik)



Abbildung 20: Infrastruktur am Schladitzer See · Quelle: Richard Albrecht

Abbildung 21:

Organisationsstruktur Grüner Ring Leipzig



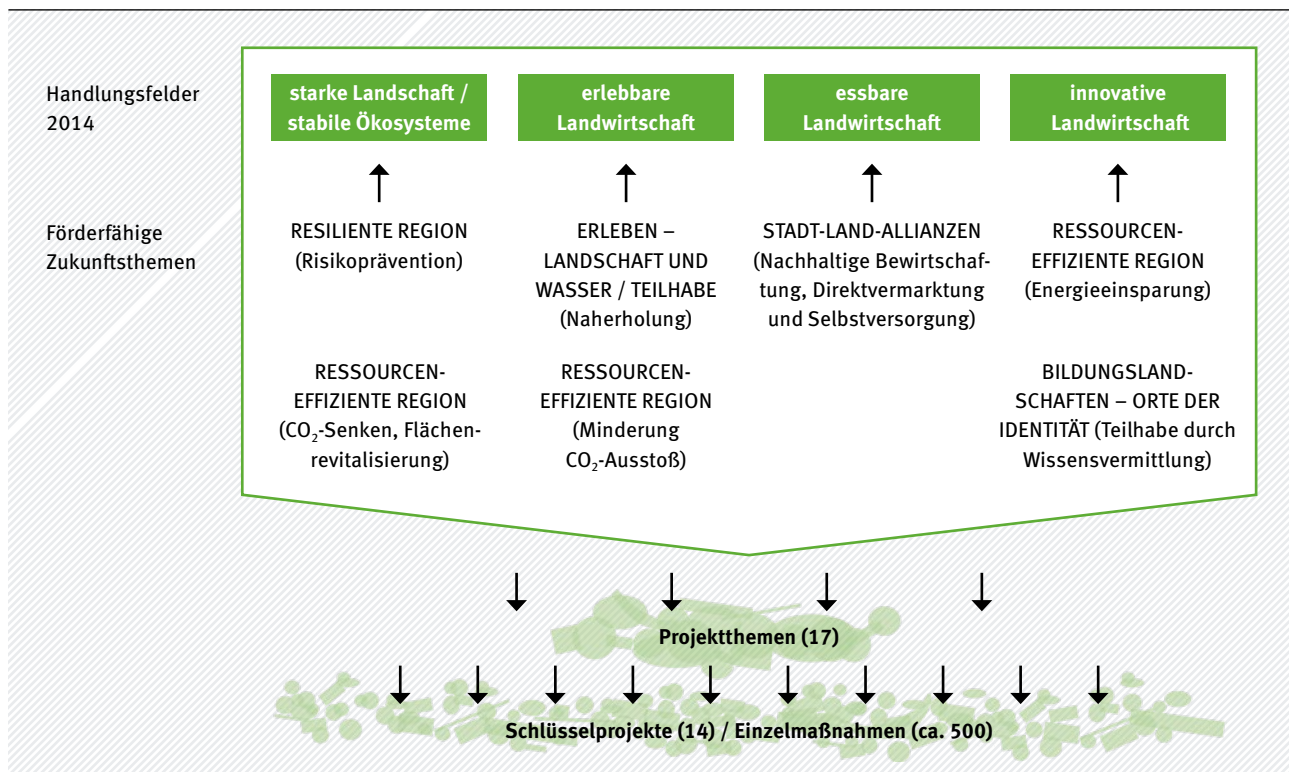
Quelle: Eigene Darstellung, UBA, nach Organisationsstruktur Grüner Ring Leipzig (Regionales Handlungskonzept Grüner Ring Leipzig 2014, ergänzt um Pegau 2015 und Rötha 2018)

werden die breiten Themen des Grünen Ringes Leipzig weiterentwickelt, vernetzt und die Umsetzung vorbereitet. Grundlage für die Erarbeitung von Projekten im Grünen Ring Leipzig ist das zuletzt 2014/2015 fortgeschriebene Handlungskonzept, das abgestimmte

interkommunale Schlüsselprojekte in vier übergeordneten Handlungsfeldern (starke Landschaft, erlebbare Landschaft, essbare Landschaft, innovative Landschaft) und vielen verschiedenen Themenbereichen enthält.

Abbildung 22:

Handlungsfelder und Zukunftsthemen Grüner Ring Leipzig



Quelle: Eigene Darstellung, Umweltbundesamt, nach Regionales Handlungskonzept Grüner Ring Leipzig 2014

6.2 Projektbeschreibung

Im Hinblick auf die gemeinsame Entwicklung von Freiraum und aktiver Mobilität sind zahlreiche Projekte im Grünen Ring Leipzig relevant, die auch die parallele Entwicklung unterschiedlicher Angebote aktiver Mobilität in den Freiräumen fördern.



Abbildung 23: Plan Radwanderweg · Quelle: Grüner Ring Leipzig

Grüner Ring Leipzig – Radroute

Ein besonderes Projekt stellt die 135 km lange Radringroute dar. Sie führt um Leipzig herum und verbindet die Mitgliedsgemeinden des Grünen Ringes miteinander. Durch den ÖPNV-Anschluss ist auch das Befahren von Teilstrecken leicht möglich. Sie ist seit 2016 regionale Hauptradroute im SachsenNetz Rad und wurde 2019 im Rahmen eines Pilotprojektes des Freistaates Sachsen mit einer neuen Beschilderung versehen. In den Landschaftsräumen des Umlandes befinden sich entlang der Route viele sehenswerte Orte und Angebote, die das Naherholungserlebnis weiter ergänzen.

Neben dem Radfahren fördert der Grüne Ring Leipzig unter anderem auch das Wandern. In diesem Kontext hat er auch die Potenzialstudie „Touristische Potenziale des Landtourismus im Bereich Wandern“ erarbeitet.

Wasserwandern

Eine Besonderheit im Grünen Ring Leipzig sind die aktiven Mobilitätsangebote im Bereich Wasserwandern. Die bereits erfolgte Renaturierung der Braunkohletagebaue südlich und nördlich von Leipzig hat

eine Seenlandschaft hervorgebracht, die prädestiniert für Wasserwandern und -sport ist. Aber auch die Flüsse und Kanäle bieten Möglichkeiten zur aktiven Mobilität auf dem Wasser. Hierfür wurden sowohl Entwicklungen als auch Steuerungsmöglichkeiten durch das „Wassertouristische Nutzungskonzept Leipziger Neuseenland“ auf den Weg gebracht. Mittlerweile verfügt die Region über 8 Kurse mit 200 km Gewässerstrecke für das Wasserwandern, von denen 7 weitgehend befahrbar sind. Vom zentral gelegenen, mit dem öffentlichen Nahverkehr gut erschlossenen Stadthafen starten die Kurse. Boots- und Fahrradverleih sowie die Kombitour Boat and Bike werden hier angeboten. Das Wasserwandern stellt inzwischen einen neuen und wichtigen Wirtschaftsstrang im Leipziger Nahtourismus dar.

Der Grüne Ring Leipzig arbeitet an einer verbesserten Verknüpfung von Radwander- und Wasserwanderangeboten. Hierzu zählen eine bessere Infrastruktur zum Umsteigen und Wechseln zwischen Fahrrad und Boot sowie wegebegleitender Infrastrukturen wie Toiletten, Umkleidemöglichkeiten, Schließfächer, Fahrradbügel oder gestaltete Biwakplätze mit Angeboten zur Rast sowie Ein- und Ausstiegsstellen.



Abbildung 24: Paddeltour Kurs 6 Rötha · Quelle: Heike König

6.3 Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung

Der Grüne Ring Leipzig repräsentiert ein beispielhaftes Projekt, das seit etwa 30 Jahren etabliert ist und großes Vertrauen seitens der Politik und Verwaltungen genießt. Zahlreiche Akteursgruppen sind eingebunden. Der Prozess seiner Entwicklung zeigt, dass

der Grüne Ring Leipzig flexibel auf neue Herausforderungen reagieren kann, da er über ein Repertoire an unterschiedlichen Konzepten mit verschiedenen Schwerpunkten verfügt. Projekte werden längerfristig vorbereitet, so dass kurzfristig verfügbare Fördermittel rasch beantragt werden können.

GESCHÄFTSSTELLE

Im Falle der Grünen-Ring-Leipzig-Radroute ist die Geschäftsstelle des Grünen Ringes Leipzig in Zusammenarbeit mit den Mitgliedskommunen für die Trassierung und die Informationstafeln verantwortlich. Sie übernimmt die Revision und in Zusammenarbeit mit den Kommunen und den touristischen Verbänden die Erhaltung der Beschilderung sowie weitere koordinierende Aufgaben. Die Umsetzung und Instandhaltung der Wege und auch größerer Beschilderungsarbeiten liegen jedoch in der Verantwortung der zuständigen Kommunen. Diese Arbeitsteilung ermöglicht eine effiziente Koordination zwischen der übergeordneten Planung und den lokalen Verantwortlichkeiten.

FINANZIERUNG

Die Grundfinanzierung des Grünen Ringes Leipzig basiert auf einer Umlage, die von den Mitgliederkommunen und den beiden Landkreisen getragen wird, der Beitragsumfang orientiert sich an der Einwohnerzahl der jeweiligen Kommune. Weiterhin werden über Fördermittel Projekte einschließlich Personalstellen finanziert. Zusätzliche Säulen sind das ehrenamtliche Engagement und die Kooperation mit zahlreichen Akteurinnen und Akteuren u.a. aus Wirtschaft, Tourismus und Politik. Langjährige Erfahrung, die intensive Akteursvernetzung in der Region, die Interdisziplinarität des Entwicklungsansatzes und schlüssig aus einer Gesamtkonzeption abgeleitete und vorbereitete Projekte sind wesentliche Erfolgsfaktoren für die Fördermittelakquise.

Herausforderungen

Die Schaffung der Infrastruktur für das Wasserwandern geht nicht, ohne auch Herausforderungen bewältigen zu müssen. Die Koordination von Wegen, Anlegestellen und der dazugehörigen Ausstattung wie öffentliche Toiletten entlang der Wasserwege erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Kommunen und Akteuren. Zudem sind die ökologischen Auswirkungen auf die Fluss- und Uferlandschaft sorgfältig zu berücksichtigen, um eine nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten.



6.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?

Projektbeispiel: Grüner Ring Leipzig: Rad- und Wasserwandern rings um die Stadt



Organisation und Finanzierung

- **Gute Organisationsstrukturen und Governance (sich federführend kümmernde Personen oder Stelle) erleichtern die Umsetzung**

Um die Gemeinschaftsaufgabe der Förderung von aktiver Mobilität und Freiraum bewerkstelligen zu können, werden starke Organisationsstrukturen mit einer hauptverantwortlichen personellen Besetzung benötigt. Die Vernetzung der in der Region laufenden Projekte, interkommunale Abstimmungen, Einbindung und Unterstützung der Ehrenamtlichen, Budgetplanung, Kommunikation sind Aufgaben, die nicht nebenbei erledigt werden können. Es bedarf daher einer Organisationsstruktur, die angesprochen werden kann, die sich kümmert und für Kontinuität sorgt. Diese Rolle des federführenden ‚Kümmerns‘ übernehmen im Falle des Grünen Ringes Leipzig die Geschäftsstelle Grüner Ring Leipzig und die zuständigen Kolleginnen und Kollegen des SG Regionale Entwicklung im Amt für Stadtgrün und Gewässer des Stadt Leipzig. Der Grüne Ring Leipzig zeigt, wie effektiv eine klare Arbeitsaufteilung zwischen übergeordneter Planung und lokaler Umsetzung funktionieren kann. Die finanzielle Beteiligung der Mitglieder und die Fähigkeit zur schnellen Reaktion auf neue Herausforderungen machen den Grünen Ring Leipzig zu einem Vorbild für nachhaltige und vielseitige Freizeitgestaltung sowie Landschafts- und Regionalentwicklung in einer Stadt-Land-Beziehung.

- **„Dranbleiben“ verantwortlicher Personen schafft Vertrauen und Verstetigung**

Der Grüne Ring Leipzig zeichnet sich durch eine langjährige Zugehörigkeit verantwortlicher Personen aus. Durch diese Kontinuität von Ansprechpersonen werden langjährige Kooperationen in ihrer vertrauensvollen Zusammenarbeit im Inneren sowie mit außenstehenden Akteurinnen und Akteuren gestärkt, eingespielte Kommunikationsroutinen und ein intensives Akteursmanagement befördert. Ein verstetigtes Vorgehen ermöglicht auch niederschwellige Prozesse auf Augenhöhe

und sorgt daneben für ein „Wir-Gefühl“ aller beteiligten Akteurinnen und Akteure. Die seit 1996 jährlich tagenden Stadt-Umland-Konferenzen sind ein wichtiges und bekanntes Austauschformat für die gemeinsame Verständigung über Themen und Ziele.



Planung

- **Mobilitätsangebote zusammenzudenken schafft Synergien, Innovation und Multicodierung erfordern kreative Lösungsstrategien**

Im Grünen Ring Leipzig wurde eine umfangreiche Infrastruktur rund um das Radfahren und Wasserwandern geschaffen. Die gemeinsame Entwicklung und das Zusammendenken unterschiedlicher Arten aktiver Mobilität, kombiniert mit weiteren Angeboten entlang der Strecken, tragen hier zu einer Steigerung der Naherholungsqualität, wirtschaftlichen Aktivität sowie zu einer Diversifizierung des Naherholungs- und des touristischen Angebotes bei.



Betrieb

- **Systematische Lenkung und Steuerung der Nutzung, um Übernutzung und Konflikten entgegenzuwirken**

Durch das Beschilderungs- und Schautafelsystem, Informationsflyer, Internetinformationen und die Vermarktung durch die Leipzig Tourismus Marketing GmbH wurde im Grünen Ring Leipzig eine aktive Nutzungslenkung möglich. So konnte festgestellt werden, dass neben der Besucherlenkung auch eine Erklärung der Landschaft zu einem besseren Verhalten der Besuchenden führt und somit Landschaft und Natur qualifiziert und geschützt werden. Seit 2006 wird u.a. ein Nutzungsmonitoring mit Zählungen und Beobachtungen des muskelbetriebenen und motorisierten Bootsverkehrs auf den unterschiedlichen Kursen durchgeführt. Belastungen und Konflikte werden so identifiziert und Lösungen entwickelt.



Abbildung 25: Radtour Nonnenbrücke Schleussig · Quelle: Heike König

6.5 Weiterführende Literatur

Grüner Ring Leipzig (2024): Regionales Handlungskonzept RHK, 2014. Online unter: <https://gruenerring-leipzig.de/regionales-handlungskonzept-rhk-2014/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Grüner Ring Leipzig (2024): Radfahren im Grünen Ring Leipzig. Online unter: <https://gruenerring-leipzig.de/radfahren/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Grüner Ring Leipzig (2024): Wasserwandern. Online unter: <https://gruenerring-leipzig.de/wasserwandern/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Grüner Ring Leipzig (2024): Mitglieder. Online unter: <https://gruenerring-leipzig.de/mitgliedskommunen/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Stadt Leipzig, Referat Kommunikation (2020): Wassertouristisches Nutzungskonzept wird fortgeschrieben. Online unter: <https://leipziger-neuseenland.org/news/details/wassertouristisches-nutzungskonzept-wird-fortgeschrieben> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)



Green Trails an der Landesgrenze zwischen Hessen und NRW: Ein Mountainbike-Masterplan

Der Landkreis Waldeck-Frankenberg plant gemeinsam mit 14 Städten und Gemeinden ein europaweit einzigartiges Mountainbike Projekt – die Green Trails. Die Green Trails in Hessen werden aus rund 200 Kilometern Trails (Pfade) und 200 Kilometern Verbindungswegen bestehen. Der Hochsauerlandkreis und die Region Siegen-Wittgenstein schließen mit ihren Planungen in Nordrhein-Westfalen (NRW) daran an.

Mit den Green Trails soll der Besucherstrom der Mountainbike-Fahrenden gelenkt und damit Naturschutzkonflikte vermieden werden. Die Planung orientiert sich an klaren Nachhaltigkeitsprinzipien. Das Projekt will „Trails für alle“ schaffen.

LAUFZEIT

Erste Initiative im Jahr 2017,
Projektabschluss bis 2027 geplant

ORGANISATION

Hessen: Zweckverband und Geschäftsstelle, die mit Mitarbeitenden des Landkreises Waldeck-Frankenberg besetzt ist
NRW: Loser Zusammenschluss der Gemeinden, die Touristengesellschaft Medebach ist koordinierend tätig

SCHWERPUNKTE

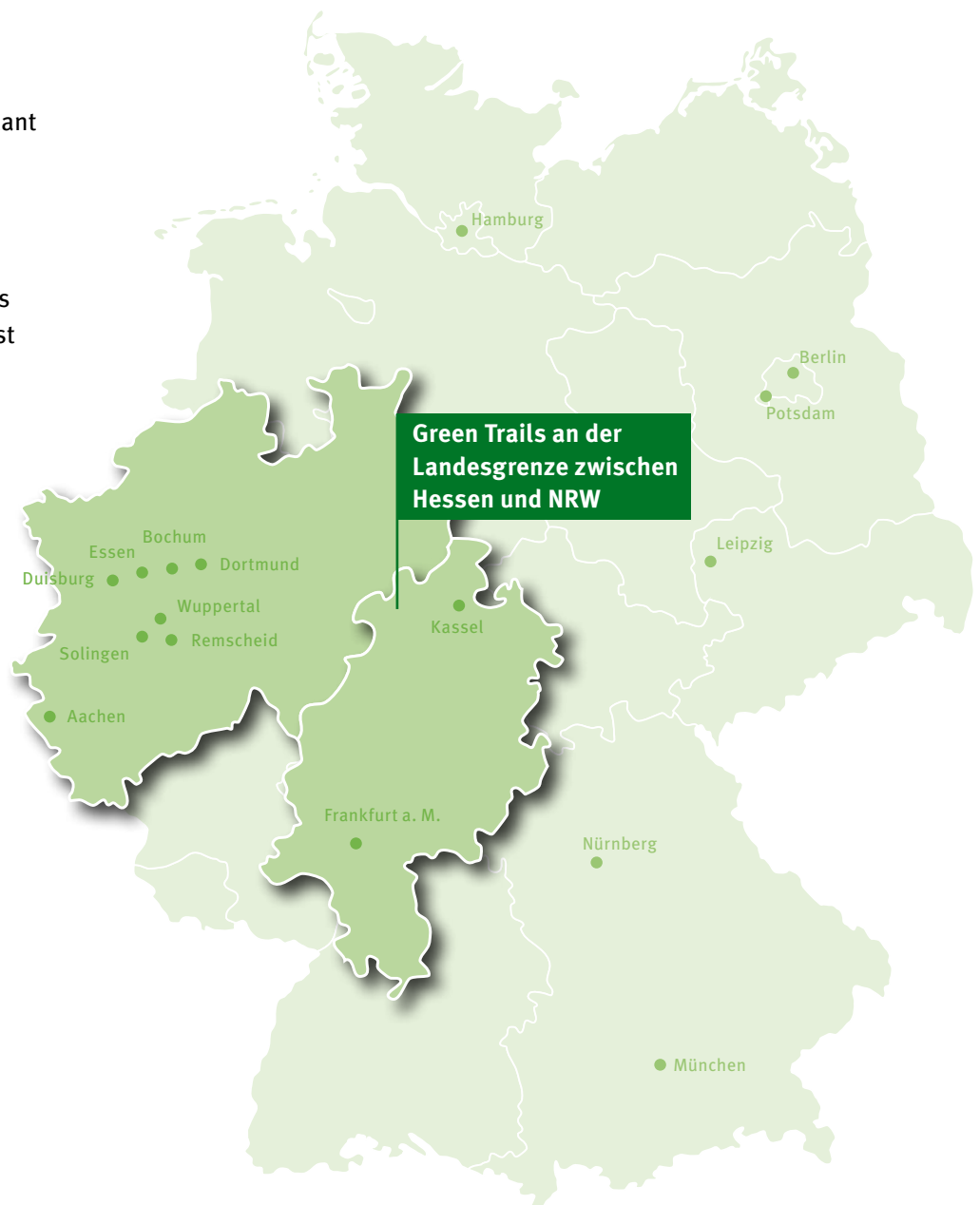
Schwerpunkte Freizeit, Naherholung und touristische Wertschöpfung für die Region

RAUMKONSTELLATION

Polyzentrische Struktur

UMSETZUNGSSTAND

Einzelne Trails können bereits befahren werden, andere sind noch in Planung



7.1 Räumlicher Kontext

Die Region

Das Projektgebiet der Green Trails erstreckt sich über die zwei Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Hessen und umfasst mehrere Landkreise. Die Bevölkerungsdichte in der Region ist im Vergleich zu anderen Regionen in Nordrhein-Westfalen eher gering. Landschaftlich ist die Region durch ihren Mittelgebirgscharakter geprägt, der auch die wichtigste Ausgangslage für das Projekt der Green Trails darstellt. Die Naturräume Sauer- und Siegerland sowie das Waldecker Land zeichnen sich besonders durch ihre Funktion als Naherholungsräume für die umliegenden Mittel- und Großstädte aus, wie beispielsweise die Städte des Ruhrgebiets sowie Siegen, Marburg, Kassel oder Paderborn.

Insbesondere im Sauerland und den angrenzenden Gemeinden ist der Tourismus und vorwiegend der Wintertourismus ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Es besteht eine etablierte Hotel- und Ausflugskulisse im Projektgebiet. Außerdem eignet sich die hügelige, bewaldete Landschaft des Sauerlandes topographisch sehr gut für die Entwicklung von Mountainbike-Trails.

Das bestehende Angebot im Bereich Mountainbike in der Region richtet sich vorwiegend an Fortgeschrittene. Es fehlt ein breites Angebot für Familien und Beginnende. Die Mountainbike-Trails sollen das touristische Angebot in der Region für eine breite Zielgruppe ausweiten, etwa durch spezielle Routen, variable Schwierigkeitsgrade oder durch die Einbindung spielerischer Elemente. Ziele des Projektes sind die Förderung der Naherholung und die Schaffung eines kostenlosen Freizeitangebotes. Weiter sollen die Green Trails eine zusätzliche touristische Wertschöpfung generieren, die sich auf alle projektbeteiligten Kommunen verteilt. Auch Einheimische sollen von den Trails profitieren, sodass die Region auch als Wohnort und Arbeitsplatz attraktiver bleibt.

Zielkonflikte

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass das Mountainbiking mit Konflikten verbunden ist. So fühlen sich Wandernde häufig von Mountainbikes gestört. Außerdem hat das teils illegale Mountainbiking in geschützten Naturräumen zerstörerische Auswirkungen. Ziel des Projektes ist es, gezielten Naturschutz durch eine Besucherlenkung zu betreiben. Die unterschiedlichen Zielgruppen, wie Wandernde und Spaziergängerinnen und -gänger, werden getrennt



Abbildung 26: Green Trails Diemelsee · Quelle: Quelle: Green Trails / Marius Lahme

von den Mountainbike-Routen geführt und die illegale Nutzung durch die Schaffung neuer Wege minimiert.

Die nachhaltige Planung und Fokussierung auf bestimmte Gebiete trägt zur Konfliktreduktion bei. Neben der Kanalisierung der Radfahrenden entsteht durch die geschaffenen Ausgleichsflächen ein weiterer idealer Lebensraum für Flora und Fauna. Nachhaltig heißt auch, dass die Streckenplanung die bereits vorhandenen Parkplätze, Gastronomie, Sehenswürdigkeiten und weitere Angebote einbindet, um hier so wenig wie möglich neu schaffen zu müssen.

7.2 Projektbeschreibung

Mit den Green Trails in Hessen und NRW entsteht sowohl ein naturnahes touristisches Angebot als auch ein großer Mehrwert für die lokale Bevölkerung. In beiden Bundesländern werden sukzessive unterschiedliche Mountainbike-Trails in verschiedenen Schwierigkeitsgraden (aber mit Fokus auf die Familienfreundlichkeit) geschaffen, die durch Verbindungswege miteinander verknüpft sind. Das breite Angebot schafft eine Unabhängigkeit vom persönlichen Leistungsstand, sowohl Beginnende als auch Fortgeschrittene finden Spaß. Insgesamt entsteht ein Wegenetz, das im Ergebnis rund 400 km lang ist. Die Trails und somit auch die Besucherströme sollen in der Fläche möglichst breit verteilt sein und alle



Abbildung 27: Das Projektgebiet · Quelle: eigene Darstellung nach Machbarkeitsstudie Schneestern 2023

teilnehmenden Gemeinden einbeziehen – insgesamt sind das 14 Städte und Gemeinden in Hessen sowie neun Städte und Gemeinden in NRW. Das Naturerlebnis steht bei diesem Projekt im Vordergrund. Darüber hinaus ermöglicht es den Nutzenden auch, kulturelle Attraktionen zu erleben, Neues zu entdecken, Sport zu treiben und die Gesundheit zu fördern. Ziel ist es, den Nutzenden entlang der Trails unter Einbeziehung einer App wichtige Informationen zu vermitteln und für naturschutzrelevante Faktoren zu sensibilisie-

Exkurs: Mountainbike Freiburg e. V.

Freiburg im Breisgau nimmt mit seinen stadtnahen und ehrenamtlich betriebenen Strecken eine besondere Rolle in der Mountainbike-Szene in Deutschland ein⁶. In enger Zusammenarbeit mit dem städtischen Forstamt hat der Freiburger Mountainbike-Verein 11 Trails in und um Freiburg eingerichtet. Der Verein Mountainbike Freiburg e. V. wurde 2011 gegründet und ist seitdem auf rund 2.800 Mitglieder gewachsen. Mittlerweile sind die Trails überregional bekannt. Obwohl sie kein zusammenhängendes Netz bilden, bieten sie eine große Vielfalt in der Beschaffenheit der Wege, der Struktur und der Topographie, wodurch unterschiedliche Zielgruppen angesprochen werden. Die Herstellung und Pflege der Freizeit-Trails werden ehrenamtlich organisiert (Bottom-Up-Planung). Durch gute Zusammenarbeit mit den Waldeigentümerinnen und -eigentümern sowie dem städtischen Forstamt konnten die widerrechtliche Nutzung von Forstwegen sukzessive gesteuert und Zielkonflikte zwischen den unterschiedlichen Akteuren und Fachgebieten gelöst werden. Ein weiterer Vorteil der dort bestehenden Strukturen und des bürgerschaftlichen Engagements ist außerdem eine starke Identifikation der Nutzenden mit dem Produkt.

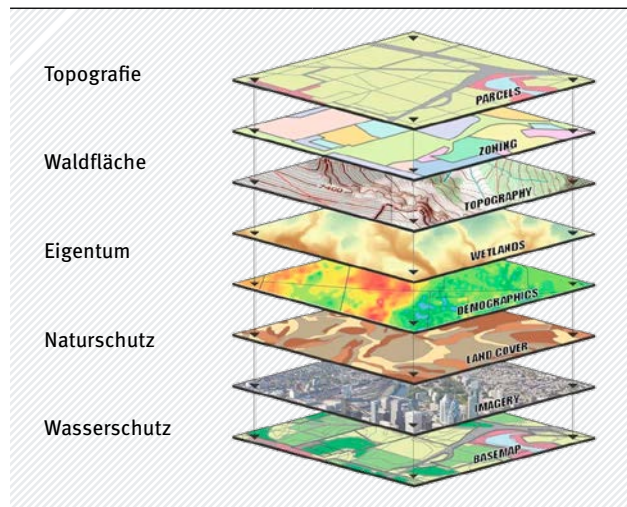
⁶ Homepage der Stadt Freiburg <https://www.freiburg.de/pb/234932.html> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

ren. Die Green Trails App bietet eine Vielzahl nützlicher Funktionen, darunter Karten von Trails und Runden, aktuelle Meldungen zu den Trails, Rettungspunkten sowie Nutzungszeiten und -regeln. Darüber hinaus liefert die App Hinweise zur touristischen Infrastruktur, wie Gastronomie, Handel und öffentliche Toiletten. Funktionen wie „Schaden melden“ und „Kilometersammeln“ sind in Planung, bei der gefahrene Trail-Kilometer für Rabatte in lokalen Betrieben eingelöst werden können.

Das Projekt in Hessen ist dabei in der Entwicklung und Umsetzung schon weiter vorangeschritten als das Projekt in NRW. Beide Projekte werden aufeinander abgestimmt und folgen einem ähnlichen Vorgehen. Am 15. Juli 2023 wurden die ersten Green Trails in Korbach am Eisenberg (Hessen) feierlich mit einem Rahmenprogramm eröffnet. Es sind rund zehn Kilometer reine Mountainbike-Trails entstanden, die zu insgesamt vier Runden mit unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen verbunden wurden.

Abbildung 28:

Untersuchte Parameter in der Machbarkeitsstudie



Quelle: Machbarkeitsstudie Schneestern 2023

Machbarkeitsstudie

In einer Machbarkeitsstudie haben der Hochsauerlandkreis und die Region Wittgenstein 2023 geprüft, an welchen räumlichen Punkten ein Anschluss in NRW an das bereits bestehende hessische Green Trails-Projekt geschaffen werden kann. Die Machbarkeitsstudie beinhaltet eine intensive Ermittlung von Potenzialräumen sowie eine Vorplanung für die

Besucherlenkung und Naturverträglichkeit. Es wurde geprüft, wo die Realisierung der Trails unter umweltfachlichen Gesichtspunkten möglich ist und wie die Verbindung zur bestehenden Infrastruktur gewährleistet werden kann, damit die Nutzenden die Strecken erreichen. In die Abwägung eingeflossen sind Belange des Natur- und Umweltschutzes, der Forstwirtschaft sowie Eigentumsrechte. Voraussetzung für die erfolgreiche Identifizierung von Potenzialflächen ist das Einverständnis der Personen im Flächeneigentum.

7.3 Prozess, Umsetzung und Finanzierung

Initiative und Planung der Green Trails

Die Initiative für die Green Trails ging 2017 von Thomas Trachte, dem Bürgermeister der Gemeinde Willingen, aus. Die erste Idee war, eine Mountainbike-Strecke von ca. 650 km entlang der Kreisgrenzen zu bauen. Die Projektidee entwickelte sich weiter, um auch Sehenswürdigkeiten und Attraktionen anzubinden. Letztendlich ergab sich ein Projektumfang von 200 km Trails und 200 km Verbindungswegen.

Der Landkreis Waldeck-Frankenberg (Hessen) plant stellvertretend für 14 Städte und Gemeinden. Im Jahr 2021 wurde dazu ein Zweckverband gegründet, dem die 14 Kommunen satzungsgemäß beigetreten sind. Außerdem gibt es eine Geschäftsstelle, die als Ansprechpartner und Projektmanager fungiert und im Kreishaus des Landkreises Waldeck-Frankenberg in Korbach ansässig ist.

Im Jahr 2023 steckte das Projekt auf der anderen Seite der Landesgrenze in NRW noch in den Kinderschuhen. Es gab zwar schon eine gemeinsame Vision, jedoch erfolgte die Zusammenarbeit lediglich auf einer „vertrauensvollen Basis mit losen Kommunikationsstrukturen und gutem Kommunikationsfluss“ (Michael Aufmhof, Wirtschaftsförderer der Hansestadt Medebach). Es bestand aber bereits die Absicht, die Organisationsstrukturen zu formalisieren. Perspektivisch wird die Organisation in einem länderübergreifenden Gesamtverbund angestrebt. Die beiden Projekte treten dabei nicht in Konkurrenz zueinander, sondern ergänzen sich gewinnbringend für die Region. Es können nicht nur Ressourcen eingespart werden, sondern auch Lerneffekte eintreten.



Abbildung 29: Green Trails Korbach · Quelle: MOONROCK Media

Interkommunale Zusammenarbeit und Herausforderungen

Die Dimensionen dieses Projekts, insbesondere die Vielzahl an Akteurinnen und Akteuren, ziehen einen sehr hohen Kommunikationsaufwand nach sich. Dabei ergibt sich die Kommunikationsdichte aus der vorwiegend freiwilligen Aufklärungsarbeit und Beteiligung von Interessengruppen. Ziel ist, den Stakeholdern aufzuzeigen, welchen Nutzen das Projekt mit sich bringt und mögliche negative Erwartungshaltungen aufzubrechen. Die jeweilige Haltung der verschiedenen Akteure ist entscheidend, teils muss starke Aufklärungsarbeit geleistet werden. Die wiederholte Aufklärung und Information sind sehr zeit- und kostenaufwendig, aber unerlässlich und lohnend im Hinblick auf die Umsetzungschancen, laut der Akteurinnen und Akteure vor Ort.

Finanzierungsmodelle und Sponsoring

Die Finanzierung des Projektes in Hessen ist durch unterschiedliche Bausteine sichergestellt. Um kurzfristig handlungsfähig zu sein, wurde eine Umlage der beteiligten Kommunen an den Zweckverband eingerichtet. Diese finanzielle Grundausrüstung ist wichtig, denn durch die Umlage werden der Betrieb, Planung, Pflege und Marketing der Green Trails finanziert. Darüber hinaus erhält das Projekt Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwick-

lung (EFRE), die aufgrund der Strukturschwäche der Region durch GRW-Förderung (Bundesmittel) ergänzt werden. Auch die Machbarkeitsstudie in NRW wurde durch den EFRE finanziert.

Zukünftig sollen beide Projekte auch durch ein Sponsoring finanziert werden. Dazu wurde bereits ein Konzept ausgearbeitet. Da das Projekt eine breite Zielgruppe anspricht, wird erwartet, dass das Sponsoring für Unternehmen aus der Fahrradindustrie sehr interessant sein wird. Zwar soll die Nutzung der Trails weiterhin kostenlos sein, die Organisatoren können sich aber vorstellen, dass Nutzende die Möglichkeit bekommen, für das Angebot und den Erhalt der Strecken zu spenden.

Das Projekt wird mit bestehendem Personal des Landkreises Waldeck-Frankenberg abgedeckt, für den Zweckverband sind neben der Projektleitung ein Vollzeitbeschäftigter sowie drei Teilzeitbeschäftigte tätig. Im Rahmen der Abwicklung durch das Kreispersonal zahlt der Zweckverband eine Personalkostenerstattung an den Landkreis. Je nach Projektphase ist der Stundenaufwand unterschiedlich hoch. Der Zweckverband hat für die Planung der Strecken ein Projektbüro beauftragt. Ein wichtiger Faktor bei der erfolgreichen interdisziplinären Entwicklung der Routen ist, dass auch das Büro interdisziplinär aufgestellt ist.

Abbildung 30:

Stakeholder



Quelle: Eigene Darstellung, Umweltbundesamt



7.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?

Projektbeispiel: Green Trails an der Landesgrenze zwischen Hessen und NRW – Ein Mountainbike-Masterplan



Organisation

- **Gute Organisationsstrukturen und Governance sind erforderlich**

Aktuelle sektorale Verwaltungsstrukturen sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen erschweren häufig die Umsetzung von bereits bestehenden Konzepten. Im Projekt der Green Trails war die Gründung eines Zweckverbandes, der für den Bau und Betrieb der Trails verantwortlich ist, ein ausschlaggebender Erfolgsfaktor. Der Zweckverband wird durch eine Umlage auf die beteiligten Kommunen finanziert und agiert interdisziplinär.

Im Rückblick stellten die Initiatoren fest, dass sie von Anfang an von längeren Realisierungszeiträumen hätten ausgehen sollen. Die Rahmenbedingungen, die sich aus dem Projektraum Wald ergeben, sind anspruchsvoll. Dies sind insbesondere umfangreichere Einschränkungen aus der Kombination Naturschutz und Eigentumsverhältnisse. Außerdem hoben sie hervor, dass bei einem so großen Projekt ein strukturiertes Vorgehen unter Einbindung der zum jeweiligen Planungsstand wichtigen und erforderlichen Stakeholder und entscheidenden Personen besonders wichtig sei.

- **“Dranbleiben“ - verantwortliche Personen schaffen Vertrauen und Verstärkung**

Neben den guten Organisationsstrukturen bedarf es auch Menschen, die Lust auf das Projekt haben und die darin eine Herzensangelegenheit sehen. Mit zentral organisierten Projektstrukturen, wie einem Zweckverband, ist das einfacher als bei dezentralen Strukturen, bei denen mehrere Kommunen jeweils eigenständig agieren.



Planung

- **Mobilitätsangebote zusammenzudenken schafft Synergien**

Die Green Trails sind für das gesamte Radverkehrsnetz der Region ein gewinnbringendes Element. Im Projekt werden die Verbindungswege zwischen den Trails mit den bestehenden Rad- und Straßeninfrastrukturen verknüpft. Ziel ist es, keine zusätzliche Infrastruktur für Verbindungswege aufzubauen, da die finanzielle Unterhaltung zu schwierig ist. Zwar gibt es keine Ausbaustandards, aber die Instandhaltung und Pflege der Verbindungswege haben eine hohe Priorität. Davon profitieren auch Nutzende im Alltags- und Freizeitradverkehr. Die Trails stellen damit für das Gesamtradnetz der Region ein gewinnbringendes Element dar. Außerdem werden Synergien für die lokale Wirtschaft geschaffen: Der Verbindungsweg vom Eisenberg in die Korbacher Altstadt lädt die Besuchenden ein, das Auto stehen zu lassen, mit dem Fahrrad die Gegend zu erkunden und nach einer schönen Tour die verschiedenen Angebote der Stadt zu nutzen.

- **In Planungsprozesse müssen Stakeholder und Anwohnende eingebunden werden**

Stakeholdermanagement und offene Kommunikation sind zentrale Bestandteile des Vorhabens. Die Green Trails zeichnen sich durch eine intensive Zusammenarbeit vieler unterschiedlicher Akteure und Stakeholder aus. Bedingt durch sehr unterschiedliche Perspektiven und Ansprüche, die bei Mountainbike-Strecken im Wald aufeinandertreffen (aktive Mobilität, Erholung, Sport, Naturschutz, Forstwirtschaft etc.), mussten zur Umsetzung dieses Projektes breite Allianzen zwischen allen relevanten Beteiligten geschmiedet werden. Die direkte Ansprache und Beteiligung der betroffenen Interessenvertretungen ist Grundlage für eine erfolgreiche Planung und Umsetzung. Die Belange, Sorgen, Vorbehalte und ggf. auch Ängste werden bereits im Entwicklungsprozess ernst genommen. Die Initiatoren mussten und müssen auch weiterhin viel Zeit und Energie in die Kommunikation investieren.



7.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen? (Fortsetzung von Seite 41)



Betrieb

- **Der Betrieb muss schon während der Planung mitgedacht werden; hier im Rahmen von systematischer Lenkung und Steuerung der Nutzung**

Es hat sich gezeigt, dass Projekte der aktiven Mobilität und Freiraumentwicklung langfristig gedacht, weiterentwickelt und betreut werden müssen. Dabei ist es wichtig, dass der Betrieb bereits in der Planung ausgearbeitet wird, auch wenn dem in diesem frühen Stadium gewisse Grenzen gesetzt sind.

Ein Aspekt des Betriebs, der bereits in der Planung berücksichtigt werden sollte, sind Nutzungsregelungen zur Konfliktvermeidung zwischen Radfahrenden, zu Fuß Gehenden, E-Bikes und landwirtschaftlichem Arbeitsverkehr. Im Projekt der Green Trails hat sich diese Nutzungsregelung bereits bewährt. Der erste Trail ist im Sommer 2023 eröffnet worden. Hier sind vorab mit den Flächenbesitzenden und der unteren Naturschutzbehörde Nutzungsbedingungen vereinbart worden, die Öffnungszeiten und Verhaltensregeln der Trails vorgeben. Öffnungszeiten werden jahreszeitlich bedingt angepasst und über vorhandene Printmedien und Online-Plattformen kommuniziert. Es wird an eine freiwillige Einhaltung der Regelungen appelliert.

Bei den Green Trails zeigt sich, dass Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr sowie dem Natur- und Artenschutz durch Besucherlenkung verhindert oder entschärft werden können. Gleichzeitig wird ein Beitrag zum Naturschutz geleistet, indem den Menschen der Naturraum Wald nähergebracht wird. Durch Informationen am Wegesrand werden die Nutzenden für naturschutzrelevante Faktoren sensibilisiert. Ein Motto des Projektes ist: Der Mensch schützt nur das, was er auch kennt.

- **Was fehlt dem Projekt im Moment noch?**

Die Initiatoren haben während der Planung der Trails festgestellt, dass in einigen Bereichen eine fachlich und wissenschaftlich fundierte Aufbereitung der Zielkonflikte zwischen aktiver Mobilität und Freiraumplanung bislang noch fehlt. Fragen, die im Prozess aufkamen und noch nicht beantwortet werden konnten, sind beispielsweise: Wie stellt sich die Barrierewirkung von Rad- oder Wanderwegen tatsächlich dar? Wie hoch ist der Einfluss des Radverkehrs auf den Wald und die Fauna? Und wie stark sind die Auswirkungen der Lautstärke des Fuß- oder Radverkehrs auf die Fauna des Waldes? Hier fehlte es zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieser Broschüre an wissenschaftlich fundierten Informationen.

7.5 Weiterführende Literatur

Landkreis Waldeck-Frankenberg (Organisation. Online unter: <https://www.landkreis-waldeck-frankenberg.de/informieren-be-antragen/verwaltung-verstehen/fachdienste/sport-und-jugendarbeit/green-trails/organisation> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025))

Plan F (2022): Green Trails. Online unter: <https://plan-f.info/wissensspeicher/tourismus-und-freizeit/touristische-wege-und-freizeitwege/green-trails-waldeck-frankenberg/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Network Waldeck-Frankenberg GmbH (o.J.): Green Trails: um die Fahrradkultur in der Region zu fördern. Online unter: <https://network-wf.de/greentrail-neu/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Schneestern (2023): Gesamtkonzept Green Trails. Unveröffentlichte Machbarkeitsstudie.



Bergische Panorama-Radwege: Genussradeln auf ehemaligen Bahntrassen

Die Bergischen Panorama-Radwege bilden ein Netz von mehr als 200 Kilometern in der hügeligen Landschaft des Bergischen Landes rund um die Städte Wuppertal, Solingen und Remscheid und bieten den Nutzenden einzigartige Ein- und Ausblicke in die Landschaft und Städte der Region. Radfahrende und zu Fuß Gehende werden zum größten Teil auf ehemaligen Bahntrassen geführt. Diese wurden umgestaltet, um zur Vernetzung der Region beizutragen. Die steigungsarmen Trassen ermöglichen es damit Radfahrenden, bequem und abseits von Straßen längere Strecken zurückzulegen. Entlang der Panorama-Radwege können zudem verschiedene kulturelle Erlebnisse im Bergischen Land entdeckt werden. Die Wege ziehen sogar Besuchende von außerhalb der Region an, was auch mit einem Ausbau des touristischen Angebotes entlang der Routen einhergeht.

LAUFZEIT

seit 2007

ORGANISATION

Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Vereinen und der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH

SCHWERPUNKTE

Tourismus, Freiraum-
vernetzung

RAUMKONSTELLATION

Polyzentrisches
Städtenetz

UMSETZUNGSSTAND

Verstetigung und
Weiterentwicklung



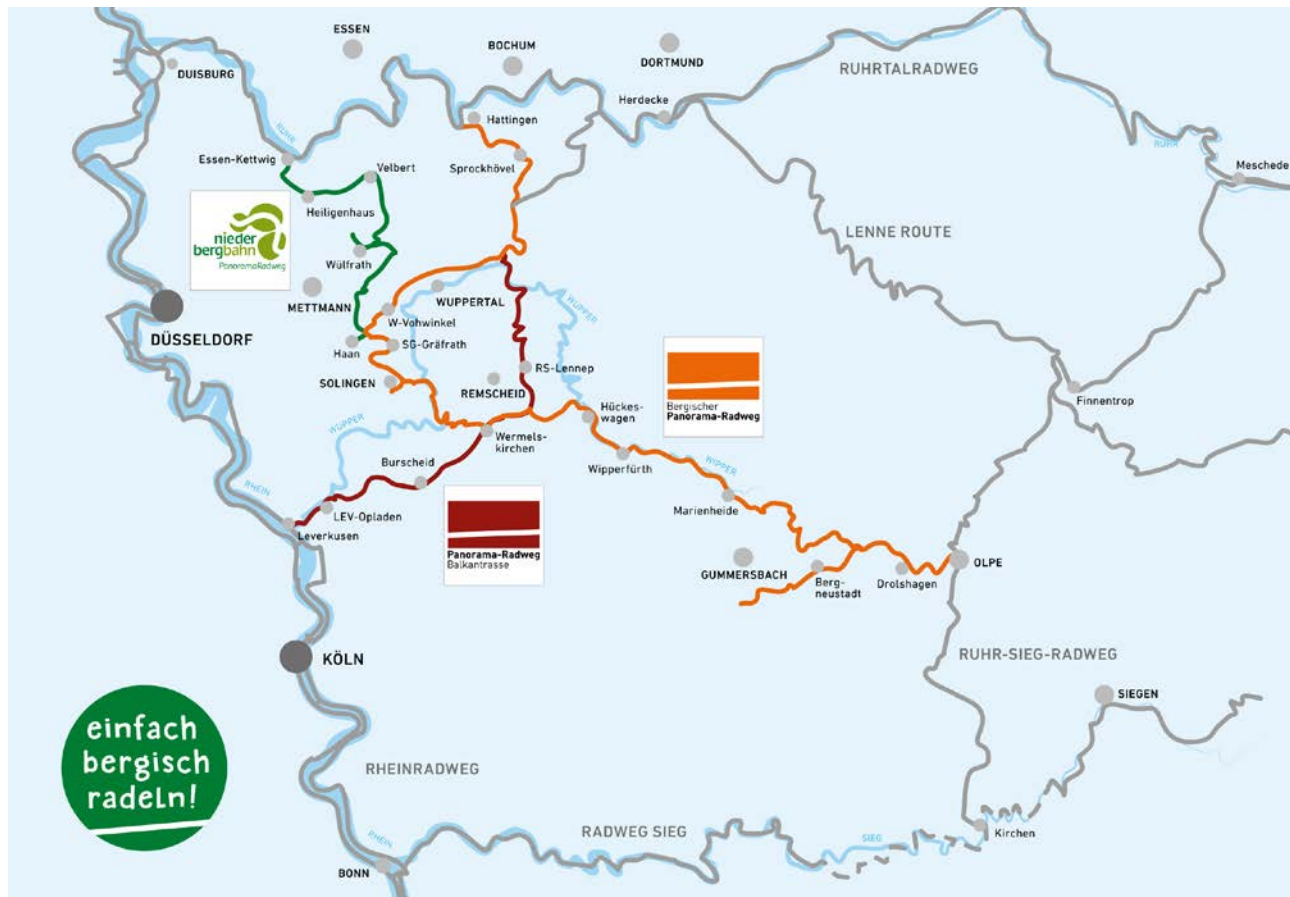


Abbildung 31: Bergische Panorama-Radwege · Quelle: Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH ⁷

8.1 Räumlicher Kontext

Das Bergische Städtedreieck besteht aus Wuppertal, Solingen und Remscheid, ist Teil der Metropolregion Rheinland und liegt in der topographisch bewegten Landschaft des Bergischen Landes. Die drei Panorama-Radwege “Bergischer Panorama-Radweg” (132 km), “Panorama-Radweg Niederbergbahn” (40 km) und der “Panorama-Radweg Balkantrasse” (51 km) vernetzen das Städtedreieck und schließen darüber hinaus auch an weitere überregionale Radwege an. Zusammen mit diesen sich anschließenden Flussradwegen RuhrtalRadweg, RheinRadweg und Ruhr-Sieg-Radweg bilden die Panorama-Radwege die infrastrukturelle Grundlage, um das Mittelgebirge der Region mit dem Fahrrad zu durchqueren.

8.2 Projektbeschreibung

Bei den Bergischen Panorama-Radwegen handelt es sich um ein Projekt, das durch einen starken Fokus

auf die Transformation vorhandener Infrastrukturen zugunsten der aktiven Mobilität, heraussticht – ‘aus alt mach neu’. Durch diese umfangreiche Umnutzung alter Bahntrassen zu Rad- und Fußwegen werden bestehende Infrastrukturen wie Gleisanlagen, Tunnel, Viadukte und alte Bahnhofsgebäude entlang der Strecke für die aktive Mobilität umgenutzt und für die



Abbildung 32: Bergischer Panorama-Radweg, Kuhler Viadukt Nordbahntrasse · Quelle: Dominik Ketz

⁷ Weitere Infos unter: https://einfach-bergisch-radeln.de/wp-content/uploads/2023/01/BG_Tourenplaner_2023_web.pdf (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Gesellschaft erschlossen. Die Panorama-Radwege bieten somit neben der Erschließungsfunktion und dem Erleben der umliegenden Landschaften und Städte auch selbst einen Erlebniswert für die Nutzenden. Die ist ein touristisches Potenzial, welches erkannt und durch die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (Bergische Gesellschaft) erfolgreich touristisch vermarktet wird.

Nutzung

Der Schwerpunkt der Bergischen Panorama-Radwege liegt auf der touristischen Nutzung. Jedoch werden viele, vor allem innerstädtisch verlaufende Abschnitte auch von Anwohnenden für ihren Alltagsverkehr genutzt. Hieraus resultieren beispielsweise entlang bestimmter Bereiche der Nordbahntrasse in Wuppertal Nutzungskonflikte zwischen Fuß-, Rad- und E-Bike-Verkehr. Die touristische Bewerbung und zunehmende Nutzung der Panorama-Radwege haben dazu geführt, dass auch die touristische Infrastruktur entlang der Routen besser geworden ist. Es sind viele fahrradfreundliche Übernachtungsmöglichkeiten und Lokale entlang der Strecke entstanden. Zusätzlich wurden unterschiedliche Angebote angestoßen, wie ein Fahrradbus, der es Radfahrenden ermöglicht, Teilstrecken mit dem Bus zurückzulegen oder die Möglichkeit, Fahrräder mit einer Seilbahn bequem zum hoch gelegenen Schloss Burg in Solingen zu befördern.

Ein weiterer Treiber der starken touristischen Nutzung ist die Verbindung der Panorama-Radwege mit weiteren überregionalen Radwegen. Vor allem durch die Zunahme des E-Bike-Verkehrs in den letzten Jahren ist hier die Attraktivität längerer Fahrradtouren gestiegen.

8.3 Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung

Regionale 2006

Die Idee, ehemalige Bahntrassen für die aktive Mobilität umzunutzen, kam in der Region bereits in den 1990er Jahren auf. Mittels einer Verfüllung der Schienen mit Schotter wurde ein Teilabschnitt eines heutigen Panoramaradweges schon 1994 zum Fußweg umgestaltet.

Im Rahmen der “Regionale 2006“ wurde dieser Ansatz aufgegriffen und Konzepte zur Umnutzung weiterer ehemaliger Eisenbahntrassen entwickelt. Bei der Regionalen 2006 handelte es sich um ein gemeinsames Strukturförderprogramm der Bergischen Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal mit dem Ziel, den Strukturwandel der Region voranzutreiben. Neben Projekten zur Förderung von ansässigen Unternehmen und Hochschulen, der Verbesserung des ÖPNV oder der Umsetzung städtebaulicher und freiraumplanerischer Projekte in den drei Städten wurde auch damit begonnen, Teile der heutigen Panorama-Radwege, wie zum Beispiel die Korkenzieherbahn in Solingen (heute Teil der Bergischen Panorama-Radweges), für die aktive Mobilität herzurichten. Auch für die weiteren Trassen wurden im Rahmen der Regionale erste Ansätze entwickelt und initiale Maßnahmen durch die Kommunen umgesetzt.

Durch die enge und gemeindeübergreifende Zusammenarbeit der drei Städte während der Regionalen wurde der Begriff des Bergischen Städtedreiecks seit dieser Zeit immer prominenter und häufiger verwendet.

Exkurs: Die REGIONALE

Die Regionale in Nordrhein-Westfalen ist eine Strukturfördermaßnahme des Landes, die wegweisende Projekte zur regionalen Entwicklung unterstützt. Gemeinsam mit Städten, Kreisen und Gemeinden erarbeiten ausgewählte Regionen Konzepte, um Themen wie Infrastrukturentwicklung, nachhaltige Entwicklung und Umweltschutz, Tourismus und Kultur oder Förderung der regionalen Zusammenarbeit und Identität zu stärken. Innerhalb dieser Themenschwerpunkte werden Projekte durch einen Wettbewerb ausgewählt und finanziell gefördert. Darüber hinaus schaffen Regionalen auch ein Netzwerk für Ideenaustausch und Zusammenarbeit in der jeweiligen Region⁸.

⁸ Mehr dazu unter: <https://www.mhkbd.nrw/themenportal/die-regionalen> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Wuppertal-Bewegung e. V.

Gegen Ende der Regionale gründete sich 2006 der gemeinnützige Verein “Wuppertalbewegung e. V.” mit der Idee, eine weitere alte Eisenbahntrasse, die Nordbahntrasse in Wuppertal, zu einem Radweg umzunutzen. Durch intensive Öffentlichkeitsarbeit und Mitmachaktionen konnte der Verein die Öffentlichkeit für seine Idee gewinnen und schließlich auch die zunächst zurückhaltende Kommune überzeugen. In den folgenden Jahren erfolgte die gemeinsame Eintreibung von Fördermitteln und Umsetzung des Projektes.

Der Verein unterstützt die Stadt bis heute bei der Pflege und Instandhaltung des Radweges und trifft sich einmal jährlich zum “Aufräum-Tag”. Zusätzlich werden über den Verein Ehrenamtliche akquiriert, die die Strecken auf Mängel und Gefahren prüfen, punktuell Wildwuchs beschneiden, Graffiti entfernen oder Ideen und Verbesserungsvorschläge für die Routen einbringen.



Abbildung 33: Bergischer Panorama-Radweg, historischer Schienenbus · Quelle: Patrick Gawandtka

Heutige Organisationsstruktur und touristische Vermarktung

Die Panorama-Radwege wurden in ihrer heutigen Form 2016 fertiggestellt und befinden sich in der Verantwortung der Städte, die die Pflege und Instandhaltung ihrer jeweiligen Streckenabschnitte übernehmen.

Im Jahr 2016 entstand das Marketing-Kooperationsprojekt „Bergische Panorama-Radwege – Genussradeln auf ehemaligen Bahntrassen zwischen Ruhr, Rhein und Sieg“, unterstützt durch den Europäischen



Abbildung 34: Bergischer Panorama-Radweg, Haus Münster / Brückpark · Quelle: Patrick Gawandtka

Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und das Land Nordrhein-Westfalen. Ziel war es, die touristische Funktion der Region zu stärken, regionsübergreifende Strukturen zu schaffen und die kontinuierliche Projektentwicklung, Qualitätssicherung und ein gemeinsames Marketing zu gewährleisten.

Dazu wurde eine gemeinsame Geschäftsstelle innerhalb der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (Bergische Gesellschaft) gegründet. Die Bergische Gesellschaft, deren Gesellschafter unter anderem die Städte Wuppertal, Remscheid und Solingen sind, ging aus der Regionalen 2006 hervor. Die Geschäftsstelle vermarktet die Wege unter der Dachmarke „Bergische Panorama-Radwege - einfach bergisch radeln“ als gemeinsames Tourismusziel der Region und akquiriert Fördermittel, fungiert als zentrale Ansprechpartnerin und koordiniert die Zusammenarbeit verschiedener Verbundpartner um gemeinsame Strukturen für die Projektentwicklung, Qualitätssicherung und das Marketing zu schaffen. Zudem werden jährliche Treffen der beteiligten Städte und Landkreise organisiert, um relevante Themen, Marketingstrategien und das Jahresprogramm abzustimmen. Darüber hinaus koordiniert sie die Zusammenarbeit mit überregionalen Akteurinnen und Akteuren, wie der Radregion Rheinland, um gemeinsame Projekte zu entwickeln und das Image der gesamten Region aufzuwerten.

Mit der Förderung der Bergischen Panorama-Radwege werden die interkommunale sowie interregionale Zusammenarbeit gestärkt und die wirtschaftliche Lage der Region durch eine Stärkung der touristischen Nutzung verbessert.



8.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?

Projektbeispiel: Bergische Panorama-Radwege – Genussradeln auf ehemaligen Bahntrassen



Organisation

- **Die Schaffung einer gemeinsamen Dachmarke trägt zum Erfolg bei**

Die Panorama-Radwege im Bergischen Städtedreieck tragen zur Erreichung der Tourismusziele bei und stärken die wirtschaftliche Lage der Region. Dieser Erfolg ist darauf zurückzuführen, dass die Radwege unter der einheitlichen Dachmarke „Bergische Panorama-Radwege – einfach bergisch radeln“ geführt und nach außen gezielt beworben werden. Die Vermarktung und Organisation werden dabei von einer zentralen Stelle übernommen, die Fördermittel akquiriert, die verschiedenen Verbundpartner koordiniert und als Ansprechpartnerin fungiert. Dabei werden über die Stelle auch anfallende Aufgaben an die Akteure verteilt oder weitergegeben. So entsteht trotz interkommunaler und interregionaler Radrouten eine funktionierende interkommunale Zusammenarbeit.



Planung

- **Innovationen und Multicodierung schaffen Besonderes**

Das Bergische Land ist topografisch durch eine hügelige Landschaft geprägt, welche für den klassischen Fahrradtourismus aufgrund der teilweise starken Steigungen eine herausfordernde Kulisse darstellt. Um den Fahrradtourismus in der Region trotzdem zu fördern, wurden ehemalige Eisenbahntrassen zu Fahrradstrecken umgenutzt, weil sie tendenziell steigungsarm verlaufen. Durch diesen kreativen Lösungsansatz konnten Infrastrukturen für die aktive Mobilität geschaffen werden, die der Alltagsmobilität dienen und eine touristische Anziehung über die Grenzen der Region hinaus erzeugen.

- **Überregionale Zusammenarbeit schafft Mehrwerte**

Die Panorama-Radwege erschließen im Bergischen Städtedreieck unterschiedliche Landkreise und Städte

und bilden ein in sich zusammenhängendes Wegenetz. Zusätzlich knüpfen die Radwege an übergeordnete Routen an. Es besteht eine enge Zusammenarbeit zwischen der Geschäftsstelle der Panorama-Radwege und den benachbarten Tourismusregionen Metropole Ruhr, dem Sauerland und der Radregion Rheinland. Neben dem Wissensaustausch zwischen den Akteuren wird so auch das Image des Landes NRW als fahrradfreundliche Region gestärkt. Die Nutzenden der Radwege profitieren von der überregionalen Zusammenarbeit, da auf den Panorama-Radwegen problemlos auch weite Distanzen zurückgelegt werden können. Besonders für E-Bike-Fahrende ist dies attraktiv.



Betrieb

- **Fortlaufende Planung und Betreuung, um Übernutzung und Konflikten entgegenzuwirken**

Bei den Panorama-Radwegen handelt es sich um gut ausgestaltete Radwege mit einem hohen Anspruch an Belag und Ausstattung. Die guten Streckenverhältnisse und die Verknüpfung von ländlichen und städtischen Bereichen führen neben der touristischen Nutzung auch zu verstärkter Nutzung im Alltagsverkehr, wodurch es zu bestimmten Zeiten zur Übernutzung der Radwege kommt. So entstehen vor allem auf der Nordbahntrasse Nutzungskonflikte durch Übernutzung zwischen Fuß- und Radverkehr, aber auch zwischen unterschiedlichen Geschwindigkeiten innerhalb des Radverkehrs (Fahrräder und E-Bikes). Dort wurden zur Vermeidung von Konflikten Bereiche für Radfahrende und zu Fuß Gehende durch unterschiedliche Bodenbeläge und Hinweise gekennzeichnet. Darüber hinaus wirbt die Radkarte mit dem Logo „Trassen-Toleranz – gemeinsam mit Rücksicht“ für Aufmerksamkeit und rücksichtsvolles Verhalten. Zudem sind in allen drei Städten Radbeauftragte und Mobilitätsmanager beschäftigt, die sich auch dieser Themen annehmen und Lösungen entwickeln.



Abbildung 35: Bergischer Panorama-Radweg, Kuhler Viadukt Nordbahntrasse · Quelle: Dominik Ketz

8.5 Weiterführende Literatur

Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (o. J.): Einfach bergisch radeln. Online unter: <https://einfach-bergisch-radeln.de/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (o. J.): „einfach bergisch radeln“ mit neuem Tourenplaner. Online unter: <https://bergische-gesellschaft.de/presse/2023/einfach-bergisch-radeln-mit-neuem-tourenplaner/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

9

Premiumfußwege ins Aachener Grün: Von der historischen Innenstadt ins Stadtumland

Der dicht bebauten Innenstadt Aachens mangelt es an attraktiven Grünflächen. Sie verfügt über keinen Platz, diese zu schaffen. Ringsum liegen jedoch vielfältige Grünräume. Die kompakte Bauweise Aachens in einem Kessel macht es möglich, die umliegenden Landschaften zu Fuß zu erreichen.

Zehn Premiumfußwege verbinden die Innenstadt Aachens zu Fuß innerhalb von 20 Minuten mit den umliegenden Grünflächen. Daran knüpfen wiederum Wanderwege an, die in die Landschaften des Stadtumlands führen. Auf den Premiumfußwegen garantieren die Grundprinzipien Barrierefreiheit, Komfort und das „gewisse Extra“ ein angenehmes und abwechslungsreiches Zufußgehen für alle. Zudem werden die Stadtstraßen Aachens durch die neuen Bäume und Pflanzen begrünt.

LAUFZEIT

Projektidee 2013, politische Grundlage 2015, gesamte Umsetzung ca. 20 Jahre

ORGANISATION

Stadt Aachen, Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur, Abteilung Stadterneuerung und Stadtgestaltung

SCHWERPUNKTE

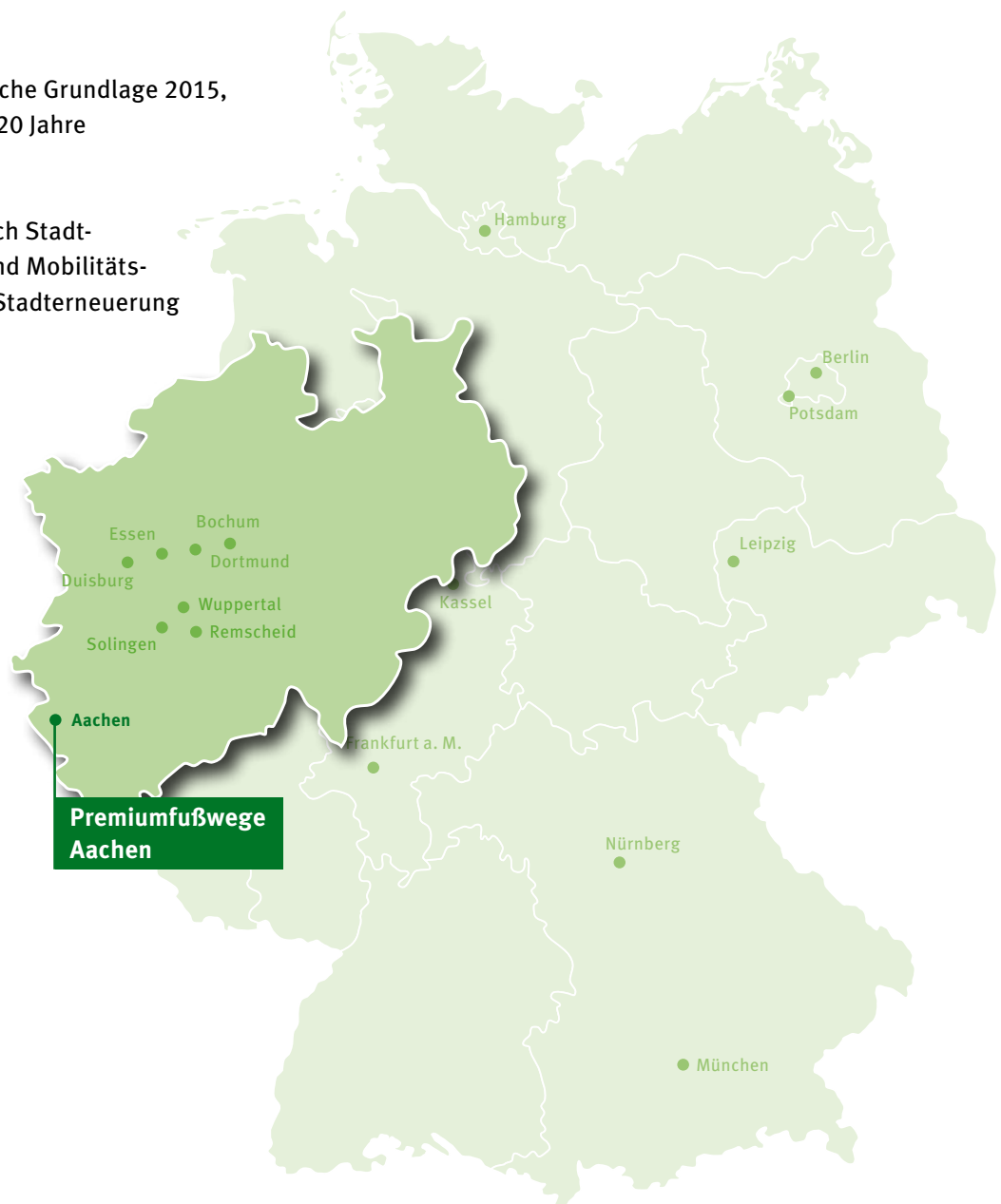
Fußverkehr, Grünräume

RAUMKONSTELLATION

Monozentrisch

UMSETZUNGSSTAND

5 von 10 Wegen in Umsetzung



9.1 Räumlicher Kontext

In den vergangenen Jahren haben sich die Freizeitwünsche und -bedürfnisse der Bevölkerung und Gäste der Aachener Innenstadt verändert. Seit der Corona-Pandemie suchen sie vermehrt nach Erholung in ihrem Wohnumfeld. Das spiegelt sich auch im Fußverkehrsanteil Aachens wider. Mit 33% erreichte die Stadt auf Bundesebene einen Spitzenwert im Jahr 2023⁹.

Obwohl Aachen mit seinen rund 250.000 Einwohnenden und einer kompakten Struktur eine Stadt der kurzen Wege ist, sind die Gehwege zu den Grünräumen schmal, die Querungen unsicher und die Straßenraumgestaltung wenig einladend. Im Zuge der Entwicklung des *Innenstadtkonzeptes 2022* entstand 2013 die Idee der Premiumfußwege. 2015 legte der Beschluss des *Innenstadtkonzeptes 2022* die politische Grundlage für die Premiumfußwege.

9.2 Projektbeschreibung

Ausgangspunkt aller Premiumfußwege ist die historische Altstadt mit Dom, Markt und Rathaus. Das Wegenetz besteht aus den Haupttrouten und Querverbindungen sowie den am Ziel anschließenden Wanderwegen. Die Routen zum nächsten Grünraum sollen sich anfühlen wie der Anfang eines schönen Spaziergangs oder einer Wanderung durch die Aachener Bachtäler raus in die Natur im Stadtumland. Der Wald im Süden Aachens reicht von der Grenze zu den Niederlanden und Belgien bis in die Nähe der Voreifel. Innerstädtisch können die Premiumfußwege auch für eine kleine Stadtwanderung genutzt werden. Die Parks und Grünflächen verfügen über Sportangebote und Wiesenflächen zum Verweilen. Außerdem eignen sie sich für Spaziergänge und den Hundenauslauf. Der älteste bürgerliche Landschaftspark Europas, der Lousberg, befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt.

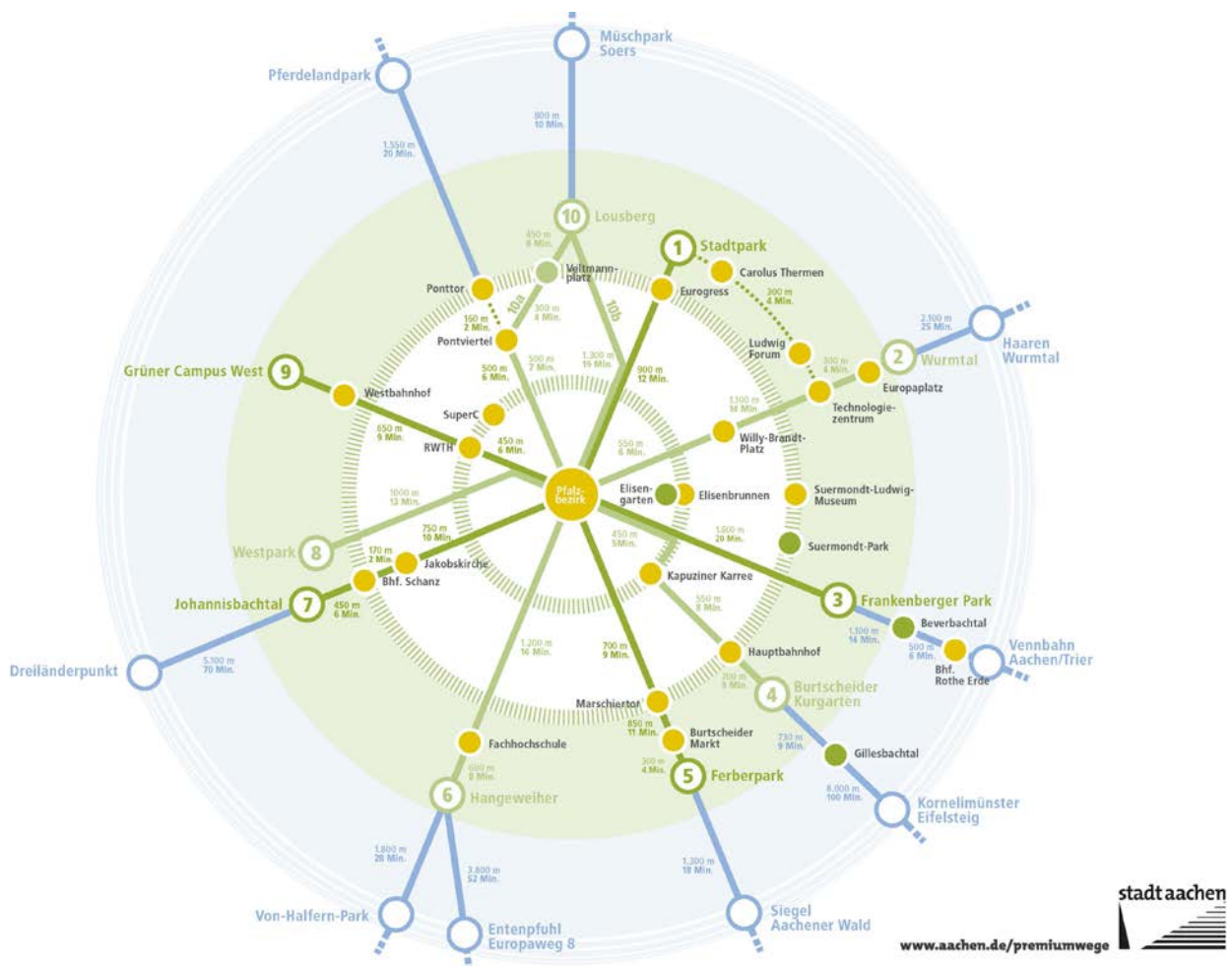


Abbildung 36: „Gehplan“ Premiumfußwege Aachen · Quelle: Stadt Aachen

9 infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschd. Regionale Ergebnisse – ein Überblick: 6

Gehplan Premiumfußwege Aachen

Der *Gehplan* der Premiumfußwege ist an die Optik eines ÖPNV-Plans angelehnt (s. Abb. 36). Im Zentrum befindet sich die Pfalz. Die urbanen (gelb) oder grünen Orte und Ziele sind als Stationen angelegt. Zudem werden Ziele dargestellt, die über die anschließenden Wanderwege (blau) zu erreichen sind. Die Distanzen zwischen den Stationen der 1,2 - 2 km langen Routen sind in Metern und Minuten angegeben. Die Premiumfußwege kreuzen den Grünring und den Alleenring, innerhalb dessen rund 33.000 Einwohnende leben.

Inhaltliche Schwerpunkte und Grundprinzipien

Die Schwerpunkte Fußverkehr und Grünräume werden aktuell im Projekt der Premiumfußwege gleichwertig betrachtet. Zu Beginn jedoch war nur wenig Begrünung durch Straßenbäume geplant. Mittlerweile werden die Flächen des ruhenden Verkehrs zunehmend zu Gunsten von Aufenthaltsqualität, Grünflächen und Regenwassermanagement reduziert. Das spiegelt sich auch in den Grundprinzipien wider.

GRUNDPRINZIPIEN DER PREMIUMFUSSWEGE AACHEN:

- ▶ **Barrierefreiheit:** Gehwegabsenkungen, taktile Leitelemente
- ▶ **Komfort:** Gehwegbreiten, Begrünung, Sitzgelegenheiten und Vorrang des Fußverkehrs
- ▶ **das gewisse Extra:** Aufenthaltsqualität, u.a. Wasserelemente, Lichtinstallationen

Sektorübergreifende Betrachtung des Raums

Gleichzeitig mit jeder planerisch detaillierten Route werden Sitzgelegenheiten verortet, eine Baumbilanz erarbeitet sowie eine Stellplatzbilanz für Autos und Fahrräder erstellt. Diese sektorübergreifende Betrachtung des Raums und die dadurch erzielten Synergien ziehen sich durch das gesamte Projekt. Die neuen Bäume werten den Straßenraum nicht nur optisch auf, sondern tragen zu einer verbesserten Luftqualität bei und spenden Schatten. Somit werden durch die Premiumfußwege auch die Klimaanpassung und die Aufenthaltsqualität gefördert.

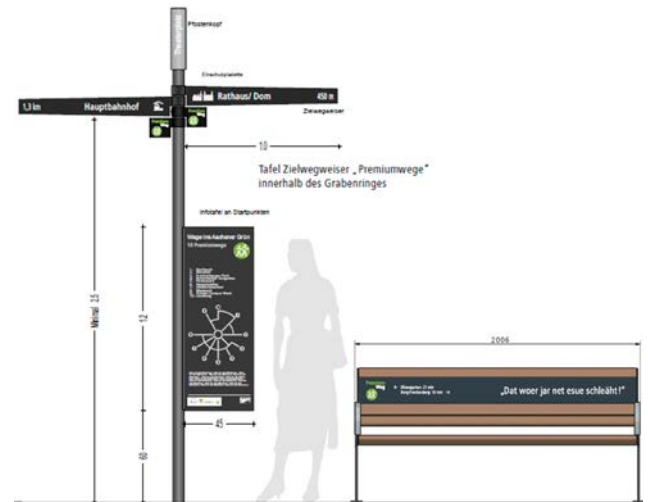


Abbildung 37: Beschilderung und Bänke entlang der Premiumfußwege · Quelle: Stadt Aachen

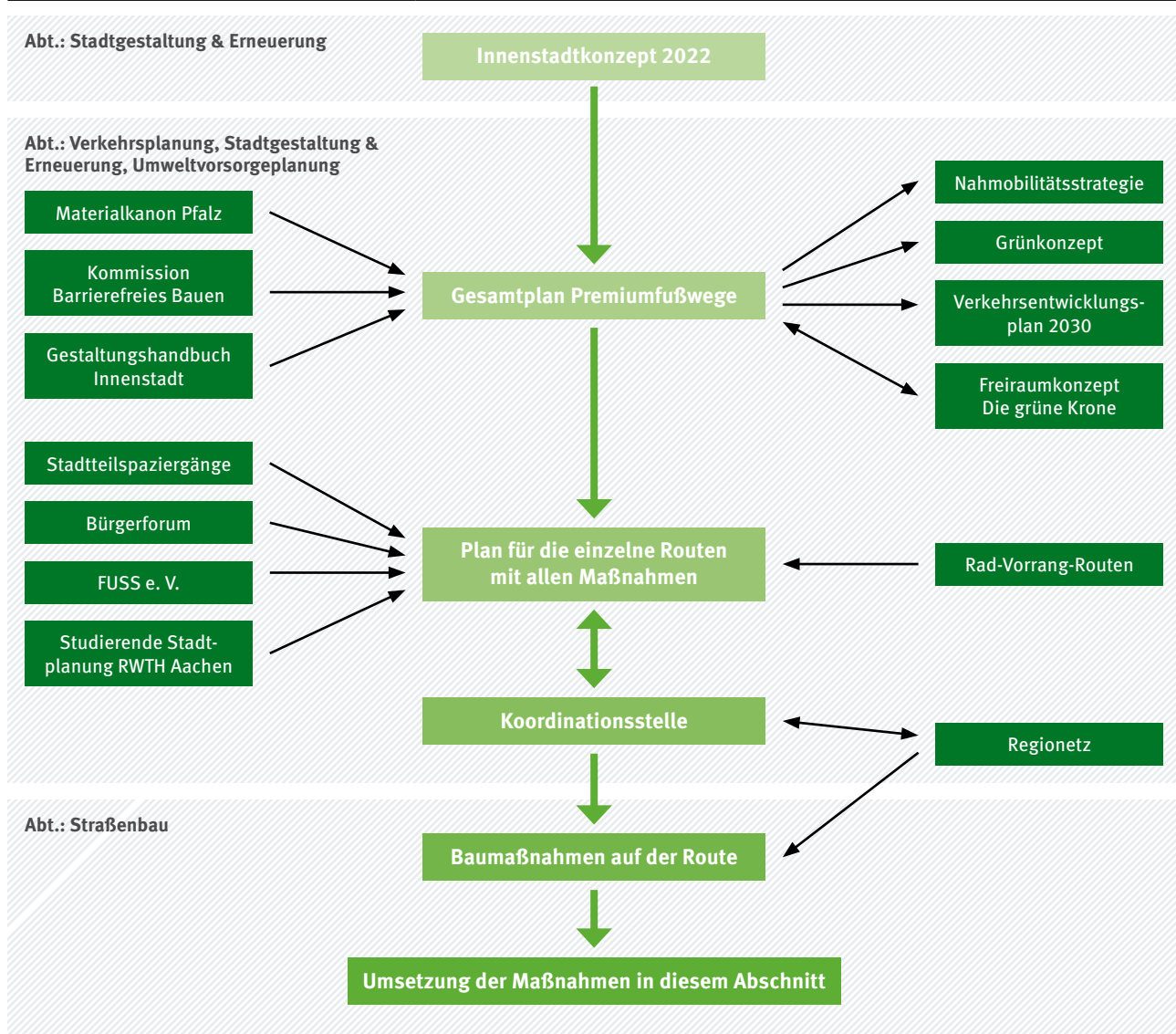
Die Ausschilderung der Routen dient nicht nur Ortsunkundigen, sondern zeigt auch den Anwohnenden die schönen, sicheren und komfortablen Wege zum nächsten Grünraum. Durch z. B. archäologische Fenster können Wasserleitungen aus dem Mittelalter bestaunt werden oder die neuen Bachoffenlegungen des Projekts „*Aachener Bäche sichtbar und erlebbar machen*“.

Die unter Beteiligung der Kommission Barrierefreies Bauen entstandenen Barrierefreiheitsstandards, die breiten Gehwege und Bänke alle 200 Meter ermöglichen allen Generationen eine komfortable Fortbewegung, ob mit Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen oder Kinderfahrrad. Durch die Premiumfußwege soll die Selbstständigkeit von Kindern, soziale Interaktion, Nachbarschaften und die lokale Wirtschaft gefördert und gestärkt werden.

Da die Premiumfußwege beide Stadtringe schneiden, sind sie an das Busnetz angebunden. Somit können auch Teilabschnitte einer Route genutzt oder bei längeren Ausflügen z. B. ins Stadtumland der Heimweg mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Die Wanderwege, an welche die Premiumfußwege anschließen, sind in sehr gutem Zustand. Sie benötigen Pflege, aber keine Aufwertung. Die Übergabepunkte vom Premiumfußweg zum Wanderweg sollen als Aufenthaltsorte besonders hervorgehoben werden.

Abbildung 38:

Akteure, tangierende Planungen und Konzepte sowie Ablauf des Planungs-, Beteiligungs- und Umsetzungsprozesses der Premiumfußwege Aachen



Quelle: Eigene Darstellung, Umweltbundesamt

9.3 Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung

Die Fachbereiche Stadtentwicklung und Stadtplanung, Mobilität und Verkehr sowie Klima und Umwelt sind an der Planung und Umsetzung beteiligt. Die Richtlinien des Gestaltungshandbuchs und des Materialkanons der Pfalz sowie die Hinweise der Kommission Barrierefreies Bauen flossen in die Konzeption des Gesamtplans der Premiumfußwege ein.

Der Gesamtplan Premiumfußwege dient wiederum dem Erreichen der Ziele diverser anderer Konzepte, wie z. B. der Nahmobilitätsstrategie, des Grünkonzeptes, des Verkehrsentwicklungsplans 2030 und des Freiraumkonzeptes *Die Grüne Krone*.

Nach der Erstellung des Gesamtplans für die Premiumfußwege wurde für einzelne Routen ein Plan angelegt. Dieser beinhaltet eine Übersicht der Maßnahmen mit einer Kostenschätzung und einer Priori-

sierung. Im weiteren Verlauf werden die Maßnahmen konkretisiert und Fördermittelanträge gestellt. Im gesamten Prozess ist eine breite Palette an Akteuren beteiligt (s. Abb. 38). Beteiligungsformate werden im Rahmen der Premiumfußwege planungsbezogen eingesetzt, wenn ein Abschnitt eines Weges detailliert geplant wird.

Finanzierung und Fördermittel

Bis zu 80% der Baukosten lassen sich im Rahmen des Innenstadtkonzeptes 2022 über Fördermittel finanzie-

ren. Weitere Maßnahmen werden über das Programm Kommunalen Klimaschutzes und das Programms Soziale Stadt Aachen-Nord gefördert. Bewilligte Fördergelder sind nur innerhalb eines befristeten Zeitraums abrufbar. Aufgrund dessen werden nur einige Routen zeitgleich bearbeitet. Im April 2025 standen für sechs Premiumfußwege Fördergelder zur Verfügung und fünf Routen befanden sich in der Umsetzung. Zu diesem Zeitpunkt waren gut 10% der Wege umgebaut oder keine Maßnahmen erforderlich, da sie schon in einem guten Zustand sind.

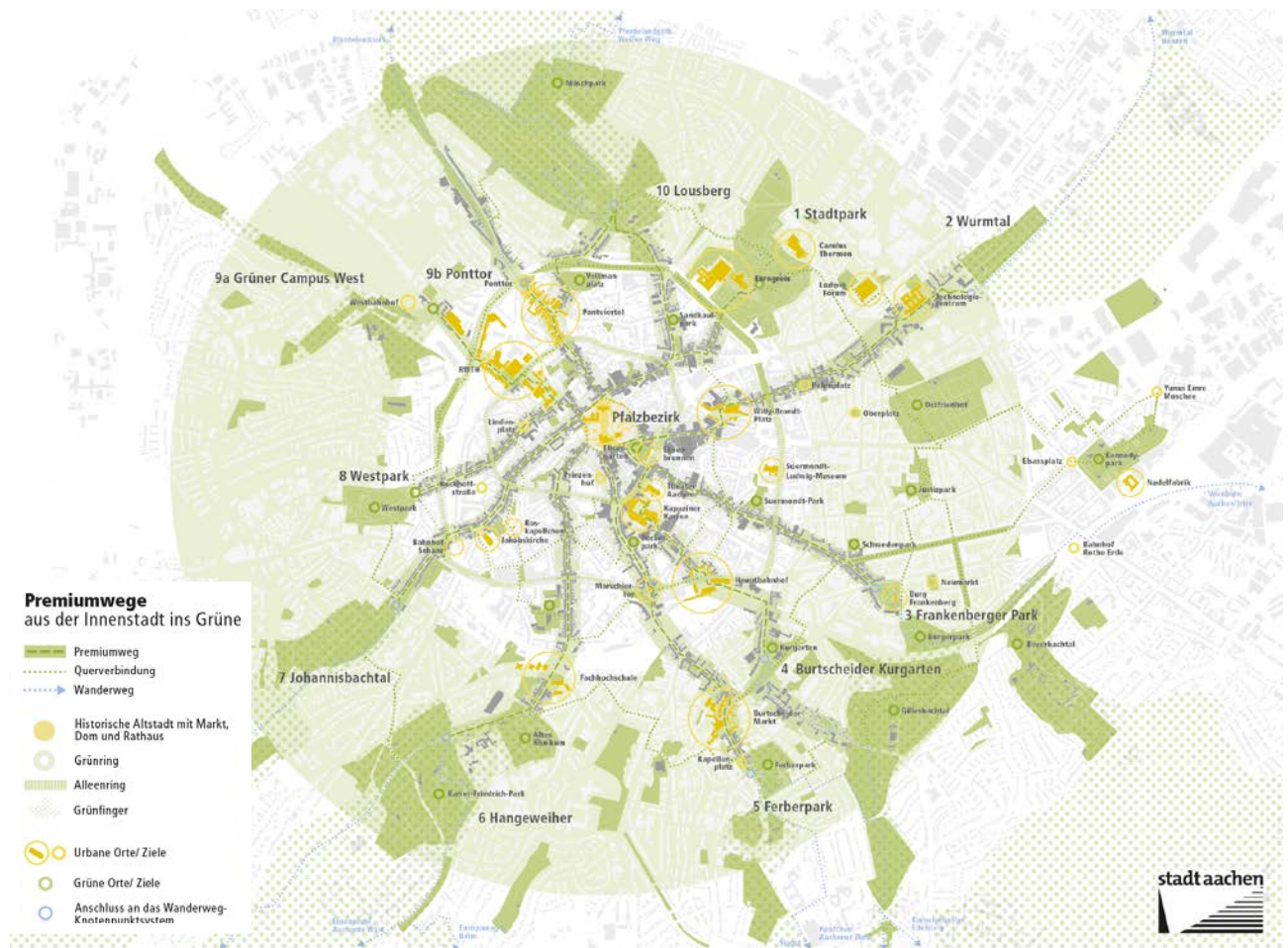


Abbildung 39: Übersichtskarte Premiumwege · Quelle: Stadt Aachen¹⁰

¹⁰ <https://www.aachen.de/in-aachen-leben/planen-bauen/bauprojekte-der-stadtentwicklung/premiumfusswege-10-wege-ins-aachener-gruen/premiumwege-gesamtkonzept-ac-2020.pdf?cid=f71> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)



9.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?

Projektbeispiel: Premiumfußwege ins Aachener Grün – Von der historischen Innenstadt ins Stadtumland



Organisation

► Huckepack-Umsetzungsstrategie

Viele Leitungssysteme (Wasser, Gas, Strom) in Aachen müssen in den kommenden Jahren erneuert werden. Im Anschluss an die Bau- und Planungsvorhaben der Regionetz werden passende Teile aus dem Maßnahmenpaket eines Premiumfußwegs umgesetzt. Die schrittweise Realisierung führt allerdings zu einem langwierigen Prozess, da bei diesem Vorgehen die Regionetz das Ausbautempo der Premiumfußwege bestimmt. Das führte zu wenig Planungssicherheit für die Stadtverwaltung. Um den Ausbau zu beschleunigen, wurde eine Stelle zur Koordinierung der Maßnahmen der Regionetz und der Premiumfußwege in der Abteilung für Straßenplanung und -bau eingerichtet und regelmäßige Abstimmungsgespräche geführt. Ziel ist es, die Kanal- und Leitungsarbeiten an den Premiumfußwegen durch die Regionetz höher zu priorisieren und in einem Zeitplan zu fixieren. Damit erreicht die Stadtverwaltung Planungssicherheit und kann zeitlich passend die Fördermittel beantragen. Zudem wird die Regionetz bei Öffentlichkeitsveranstaltungen mit eingebunden. Stadtverwaltung und Regionetz informieren die Öffentlichkeit über den Ablauf der Baumaßnahmen und erläutern deren Notwendigkeit.



Planung

► Mobilitätsangebote zusammenzudenken schafft Synergien

Durch eine sektorübergreifende Planung der Straßenzüge im Rahmen der Premiumfußwege konnten Flächenkonkurrenzen abgewogen und in Synergien umgewandelt werden. Die 2019 beschlossenen Routenverläufe der Rad-Vorrang-Routen überschneiden sich streckenweise mit denen der Premiumfußwege. In diesen Bereichen wurde die Ausführungsplanung der Premiumfußwege zurückgestellt, bis die Planung

der Rad-Vorrang-Route ausreichend fortgeschritten war, um eine detaillierte Abstimmung beider Vorhaben zu ermöglichen. Durch die Maßnahmen der Rad-Vorrang-Routen, wie z. B. verkehrlicher Vorrang, Fahrbahnaufpflasterungen an Einmündungen und Verkehrsberuhigung für Fahrradstraßen, profitiert auch der Fußverkehr.

► In Planungsprozesse müssen Stakeholder sowie Anwohnende eingebunden werden

Bei den Planungsspaziergängen, die u. a. in Kooperation mit dem FUSS e. V. durchgeführt wurden, herrschte eine breite Beteiligung. Die Stadtverwaltung wertete das als einen kommunikativen Erfolg für den Fußverkehr. Notwendig sei, „(...) dass sich alle gemeinsam auf die Ebene der Fußgänger einlassen in diesen Spaziergängen. Das führt dazu, dass die Verletzlichkeit und Schwächen von Fußgängern im Stadtraum gesehen wird. (...) Und natürlich steigt damit das Verständnis für das Konzept und für eine Fußverkehrsförderung ...“ (Jan Kemper, Stadt Aachen). Der Umsetzungsprozess bei den ersten Routen der Premiumfußwege führte zu dem Schluss, dass ein übergeordneter Konsens der Dezernentin oder dem Oberbürgermeister mit den Versorgern benötigt wird. Maßnahmen der Verkehrswende können mit dieser Vereinbarung nun schneller umgesetzt werden und geraten nicht zum Spielball anderer Akteure und Akteurinnen.



Betrieb

► Teilerfolge sichtbar machen und feiern

Um die Öffentlichkeit an Teilerfolgen teilhaben zu lassen, wurden fertige Abschnitte feierlich eröffnet (s. Abb. 41), z. B. in der Europäischen Mobilitätswoche (EMW). Um das Projekt der Premiumfußwege sichtbar zu machen und die Umsetzung zu beschleunigen, wird der Aufbau der Bänke und der Beschilderung unabhängig vom Straßenbau vorangetrieben.

Abbildung 40:

Zeitplan der Baumaßnahmen in der Jakobstraße (Route 7)



Quelle: Eigene Darstellung, Umweltbundesamt, nach Stadt Aachen

9.5 Weiterführende Literatur

Stadt Aachen (Hg.) (o.J.a): Pfalz Aachen. Zeitspuren_Zeit spüren.

Stadt Aachen (Hg.) (o.J. b): Premiumfußwege - 10 Wege ins Aachener Grün. Online unter: <https://www.aachen.de/in-aachen-leben/planen-bauen/bauprojekte-der-stadtentwicklung/premiumfusswege-10-wege-ins-aachener-gruen/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Stadt Aachen (o.J. d): Zu Fuß unterwegs. Online unter: <https://www.aachen.de/aachen-entdecken/anreise/zu-fuss-unterwegs/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Stadt Aachen (Hg.) (2013): Gestaltungshandbuch Innenstadt Aachen. Öffentlicher Raum. Online unter: <https://www.aachen.de/in-aachen-leben/planen-bauen/bauprojekte-der-stadtentwicklung/gestaltungshandbuch-innenstadt/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Stadt Aachen (Hg.) (2015): Innenstadtkonzept 2022. Entwicklungsperspektiven für die Aachener Innenstadt. Online unter: <https://www.aachen.de/in-aachen-leben/planen-bauen/bauprojekte-der-stadtentwicklung/innenstadtkonzept-2022/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Stadt Aachen (2021a): Aufnahme der Bürger*inneninformation Jakobstraße. Online unter: <https://www.youtube.com/watch?v=SfmL-skM6IU> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)



Abbildung 41: Plakat der Eröffnungsfeier der umgebauten Jakobstraße · Quelle: Stadt Aachen

10

Regionalparkrouten im Regionalpark RheinMain: Landschaften im Ballungsraum erschließen und erlebbar machen

Die Regionalparkrouten sind Teil des Regionalparks RheinMain. Durch sie wird die Landschaft im Ballungsraum RheinMain erlebbar. Zukünftig soll ein Netz aus insgesamt 1.250 km Radrouten entstehen. Heute ist schon ein großer Teil der Routen befahrbar. Kern des Netzes ist eine 190 km lange Rundroute, die im weiten Bogen rings um Frankfurt verläuft. Ziel des Projekts ist die Schaffung eines regionalen Erholungs- und Erlebnisraumes unter Einbeziehung der bestehenden Natur- und Kulturlandschaft. Erlebnispunkte entlang der Routen zeigen die Eigenarten der Stadtlandschaft auf. Das Projekt sticht besonders durch seine gut funktionierenden Governancestrukturen hervor.

LAUFZEIT

erste Aktivitäten seit Mitte der 1990er Jahre,
2003 Gründung der Dachgesellschaft Regionalpark
Ballungsraum RheinMain gGmbH

ORGANISATION

Regionalpark Ballungsraum
RheinMain gGmbH (Dachgesellschaft)
zusammen mit den örtlichen
Durchführungs-Gesellschaften

SCHWERPUNKTE

Naherholung und nachhaltige
Landschaftsentwicklung

RAUMKONSTELLATION

Monozentrisch

UMSETZUNGSSTAND

über 600 km befahrbare Regional-
parkrouten und mehr als 300
Erlebnispunkte umgesetzt



10.1 Räumlicher Kontext

Der Ballungsraum FrankfurtRheinMain ist mit ca. 2,4 Millionen Einwohnenden auf rund 2.500 km² eine der am dichtesten besiedelten Regionen Deutschlands. Die Urbanisierung der Region hat in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen, was mit einer Zersiedelung der Landschaftsräume einherging. Heute prägt die Region ein Flickenteppich aus Siedlungs- und Gewerbeflächen, Infrastrukturtrassen sowie verbliebenen Natur- und Landschaftsräumen.

Zielsetzung

Mit dem Regionalpark RheinMain sollen die verbliebenen Freiräume zwischen den Siedlungen der Region gesichert und entwickelt werden. Ein zentrales Ziel ist, diese vor allem durch Urbanisierung und Zersiedlung geprägten 'Aufgabenlandschaften' für die Naherholung der Menschen in der Region zu erschließen und erlebbar zu machen. Die Umsetzung der Regionalparkrouten stellt dabei eine Schlüsselmaßnahme dar. Die Ziele der Regionalparkrouten im Regionalpark RheinMain leiten sich zu großen Teilen aus dem Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP) ab. Es sollen Grünkorridore zwischen den Siedlungsbereichen definiert und durch die Regionalparkrouten erschlossen werden.

Organisationsstruktur

1994 wurden erste Gedanken zur Schaffung des Regionalparks RheinMain vom Umlandverband Frankfurt (heute Regionalverband FrankfurtRheinMain)



Abbildung 42: Kilometrierung Regionalparkroute Regionalpark RheinMain · Quelle: Stefan Cop

angestoßen. Ein Jahr später gründete der Verband die erste Durchführungsgesellschaft als Pilotprojekt. Es folgte die Gründung weiterer kommunaler Durchführungsgesellschaften, deren Aufgabe darin bestand, den Regionalpark zu schaffen. 2003 entstand die Dachgesellschaft „Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH“, die heute aus 15 Gesellschaftern besteht, darunter Landkreise, Städte, der Regionalverband FrankfurtRheinMain und das Land Hessen. Ihre Aufgaben umfassen die übergreifende Planung und Koordination, Projekt- und Maßnahmenplanung, Projektförderung, übergreifende Öffentlichkeitsarbeit, Akquisition, Kontrolle, Service und Beschaffung von Finanzmitteln.

Regionaler Flächennutzungsplan (RegFNP)

Der RegFNP wirkt als formaler Plan, der die Funktionen eines Regionalplans und Flächennutzungsplans für mehrere Städte und Gemeinden in einer Region vereint. In der Region RheinMain obliegt die Verantwortung für die Aufstellung und Änderungen des RegFNP dem Regionalverband FrankfurtRheinMain, einer Körperschaft des öffentlichen Rechts, die die organisatorische Ebene des Ballungsraums bildet. Die Hauptaufgabe des Regionalverbands liegt in der Stärkung der kommunalen Zusammenarbeit und der geordneten Entwicklung der Region gemäß dem hessischen Ballungsraumgesetz. Über den RegFNP finden Gemeindegrenzen übergreifend Abstimmungen statt. Im RegFNP werden die Regionalparkrouten dargestellt. Vor dem Hintergrund der Mobilitätswende wird der RegFNP für das Zieljahr 2030 mit einem detaillierteren Maßstab (1:25.000), unter Verwendung webGIS-basierter Kartendienste neu aufgestellt, um Siedlungsdruck und Freiraumsicherung nachhaltig zu steuern¹¹.

¹¹ Vgl. <https://www.region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Regionaler-Fl%C3%A4chennutzungsplan/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

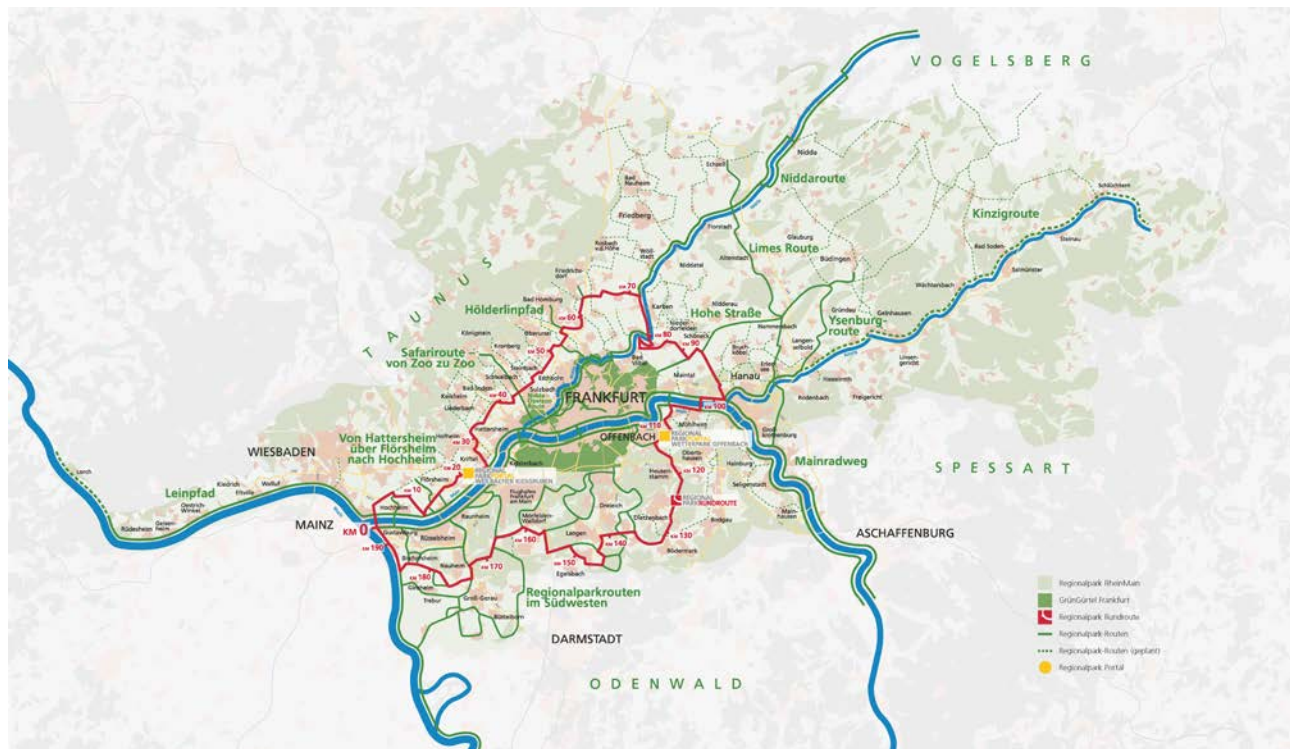


Abbildung 43: Gesamtplan Regionalpark RheinMain · Quelle: Regionalpark RheinMain gGmbH

10.2 Projektbeschreibung

Von den 1.250 km der geplanten Radrouten sind bereits mehr als 600 km umgesetzt, die ein Netz von attraktiven Naherholungswegen rund um Frankfurt am Main bilden. Im Unterschied zu den Radschnellwegen, die ebenfalls in der Region entwickelt werden, bestehen jedoch keine Mindeststandards der Wegbeschaffenheit, wie die Breite der Fahrbahn oder die Auswahl des Belags. Dennoch besteht der Anspruch, Wege mit einem guten Komfort für die alltägliche Naherholungsnutzung zu schaffen. Ergänzt werden die Routen durch punktuelle Erlebnispunkte und Hofstationen.

Regionalpark-Rundroute

Das Kernstück des Regionalparks ist eine 190 km lange Rundroute, die viele unterschiedliche Landschaftsräume rund um Frankfurt am Main verbindet. Dazu gehören die Mündung des Mains in den Rhein, die Naturräume Vordertaunus und Wetterau, die großen Waldgebiete südlich von Frankfurt und das Hessische Ried. Die Route verläuft durch 35 Kommunen und hat eine Verteilerfunktion in der Region. Als Besonderheit sind entlang der Route Gestaltungselemente wie eine Kilometrierung oder Sitzkiesel platziert. Diese Elemente dienen der gestalterischen Wiedererkennbarkeit und der Möglichkeit zum Aufenthalt.

Regionalparkrouten

An die Rundroute knüpfen weitere Routen an, die zum Teil unterschiedliche thematische Schwerpunkte haben. Darunter die Regionalpark-Klimaroute, die Regionalpark-Safari-route von Zoo zu Zoo und die Regionalparkroute Leinpfad. Neben dem thematischen Schwerpunkt erfüllen die Routen auch eine Verbindungsfunktion. Die Klimaroute verläuft beispielsweise anknüpfend an die Rundroute in deren Innerem entlang des Mains. An verschiedenen Stationen werden die Auswirkungen des Klimawandels am Beispiel des Flusses gezeigt.

Neben thematischen Routen gibt es aber auch solche, die bestimmte Landschaften oder deren Geschichte thematisieren. Beispielsweise verläuft die Regionalparkroute Hohe Straße auf einer alten Handelsroute als Höhenweg durch weite Landschaften, die immer wieder Ausblicke auf die Region ermöglichen.

Erlebnispunkte

Im Regionalpark RheinMain werden Landschaften aber nicht nur durch die Regionalparkrouten erschlossen, sondern auch mit Erlebnispunkten angereichert. Dabei handelt es sich um besondere Orte, die das Landschaftserlebnis vertiefen, Abwechslung bieten oder Angebote für Aufenthalt bereitstellen. Die Erlebnispunkte sind entlang der Routen platziert und

werden von den Durchführungsgesellschaften bzw. den jeweiligen Kommunen umgesetzt. Freizeitkarten, die es zu den einzelnen Routen digital oder als Druck gibt, beschreiben diese Erlebnispunkte kurz und geben eine schnelle Orientierung.

Das Angebot reicht von Aussichtsplattformen über besondere Freiräume, Spielplätze, Landart- und Kunstinstallationen, Zeugnisse der Industriekultur bis hin zu aufwendig gestalteten Brückenbauwerken. Einige Erlebnispunkte haben bereits (über-) regionale Bekanntheit erreicht, die viele Besuchende anlocken, wie etwa der schiefe Wald zwischen Eschborn und Steinbach mit 26 in Schiefelage gepflanzten Bäumen, die an die Schlacht bei Eschborn im Jahre 1389 erinnern sollen.

Hofstationen

Das Konzept der Erlebnispunkte wird zudem durch die Regionalpark-Hofstationen ergänzt. Dabei handelt es sich um Erlebnishöfe, Lernbauernhöfe, Hofcafés und Hofläden entlang der Routen. Sie bieten die Möglichkeit, die Landwirtschaft der Regionen näher kennenzulernen. Durch die Einbindung soll eine Win-win-Situation für Landwirtinnen und Landwirte und Erholungssuchende erzeugt werden.

Veranstaltungen

Für eine zusätzliche Aktivierung und Bekanntmachung sorgen temporäre Veranstaltungen wie der Regionalparksommer und verschiedene Routenfeste, die mit zahlreichen Veranstaltungen und Aktionen an verschiedenen Orten Besuchende anlocken.

10.3 Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung

Die Dachmarke Regionalpark RheinMain unterliegt guten und konsolidierten Organisations- und Prozessstrukturen. Diese sind das Fundament für die bereits weit fortgeschrittene Umsetzung der Einzelprojekte und Regionalparkrouten.

Dachgesellschaft und Durchführungsgesellschaften

Der Regionalpark RheinMain hat eine Geschäftsstelle ‚Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH‘ als Dachgesellschaft, die für die übergeordnete Planung, Koordination und Beschaffung von Finanzmitteln verantwortlich ist, darunter auch für die Planung der Regionalparkrouten, eine einheitliche Beschilderung und die Erlebnispunkte.

Die Umsetzung einzelner Projekte erfolgt durch die Durchführungsgesellschaften. Diese bestehen aus Zusammenschlüssen von einzelnen Städten und Kommunen. Für die Umsetzung der Regionalparkroute Hohe Straße gründeten die betroffenen Kommunen Frankfurt, Niederdorfelden, Maintal, Schöneck, Nidderau, Bruchköbel und Hammersbach die Durchführungsgesellschaft Regionalpark RheinMain Hohe Straße GmbH. Die Gesellschaft baute einen durchgängigen Fuß- und Radweg und errichtete zahlreiche Stationen entlang des Weges. Nach Abschluss der Investitionsphase erfolgte eine Umwandlung der Gesellschaft in einen Verein (Regionalpark RheinMain Hohe Straße e. V.). Die beteiligten Städte und Kommunen sind weiterhin Mitglieder des Vereins.

Exkurs: Radschnellwege in der Region FrankfurtRheinMain

Neben den Regionalparkrouten, die vor allem der Naherholung dienen, werden in der Region auch Radschnellwege geplant und umgesetzt. Der Regionalverband FrankfurtRheinMain projiziert neun regionale Radschnellwege, die sich vor allem an die vielen Pendelnden in der Region richten, indem sie Wohn- und Arbeitsorte sowie Verkehrsknoten miteinander verknüpfen und so Wegezeiten reduzieren sollen. Die Radschnellwege sind ein komplett eigenständiges System neben den Regionalparkrouten und sollen vor allem komfortables, sicheres und schnelles Radfahren zwischen bestimmten Orten in der Region ermöglichen. Hier werden keine Maßnahmen für touristische Zwecke (z. B. Sitzbänke, Besucherlenkung) integriert. Dennoch wird der erste bisher fertiggestellte Radschnellweg vor allem am Wochenende auch vom Freizeitverkehr genutzt.

Die Gründung einer Durchführungsgesellschaft bzw. eines Vereins hat den Vorteil, dass die Organisation, Pflege, Instandhaltung und die Finanzierung unter den beteiligten Kommunen leicht aufgeteilt werden können.

Investive Mittel

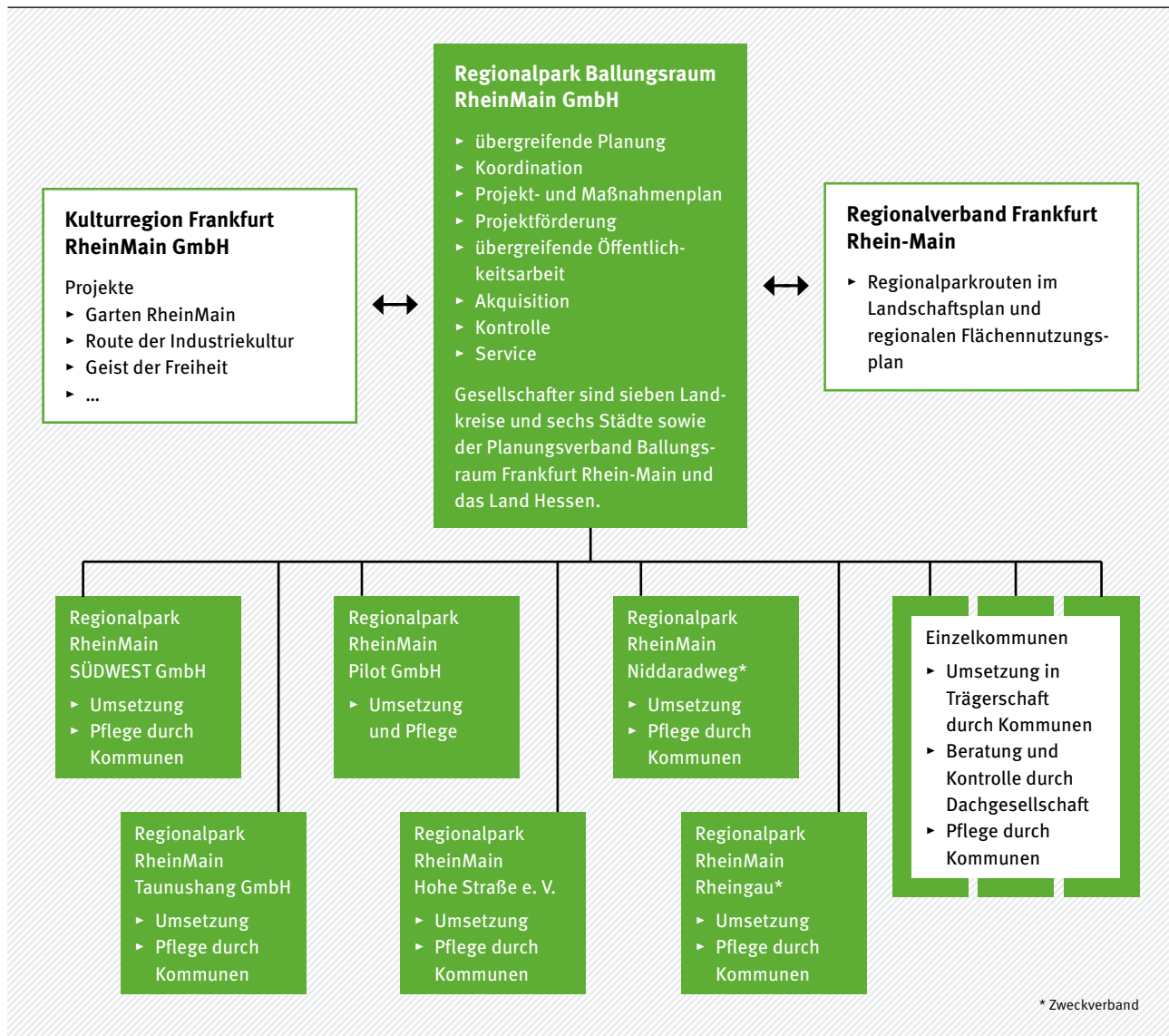
Die guten Organisationsstrukturen sind auch aufgrund einer soliden Finanzierung möglich. Die Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH wird durch die 15 Gesellschafter finanziert. Sie unterstützt die Durchführungsgesellschaften und Kommunen bei der Finanzierung durch Zuweisung von Fördermit-

teln, die zum Teil auch durch das Land Hessen und den Regionalverband FrankfurtRheinMain bereitgestellt werden. In der Regel werden so zwei Drittel der Kosten gefördert, ein Drittel muss von der Durchführungsgesellschaft oder den Kommunen selbst geleistet werden.

Durch die guten Organisationsstrukturen ist die Umsetzung der Planung gesichert. Besondere Herausforderungen ergeben sich dennoch aus dem Fachkräftemangel. Dieser zeigt sich zum Beispiel durch zeitliche Verzögerungen in der Bearbeitung der Projektanträge in den zuständigen Ämtern.

Abbildung 44:

Organigramm Regionalpark



Quelle: Eigene Darstellung, Umweltbundesamt, nach Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH (Hrsg.) (o. J.): Organigramm Regionalpark¹²

12 <https://www.regionalpark-rheinmain.de/wp-content/uploads/2024/12/Regionalpark-Organigramm.pdf>, (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)



10.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?

Projektbeispiel: Regionalparkrouten im Regionalpark RheinMain – Landschaften im Ballungsraum erschließen und erlebbar machen



Organisation

- **Gute Governancestrukturen sichern eine solide Basis für die Umsetzung von Projekten**

Die Aufgabenteilung zwischen der Dachgesellschaft und den Durchführungsgesellschaften ist ein Motor für die Entwicklung und Umsetzung von Projekten. Während die Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH als Dachgesellschaft die übergreifende Planung sowie koordinierende und organisatorische Aufgaben übernimmt, wie die Gesamtkonzeption und Verteilung von Fördermitteln, kümmern sich die interkommunalen Durchführungsgesellschaften vor allem um die konkrete Umsetzung und spätere Pflege. So können vorhandene Ressourcen effektiv gebündelt, koordiniert und eingesetzt werden. Die Beschaffung von Finanzmitteln durch die Gesellschafter und die gezielte Akquisition von Fördermitteln durch die Dachgesellschaft sorgen dafür, dass die Entwicklung des Regionalparks RheinMain auf einer finanziell soliden Basis steht. Die Finanzierung der Dachgesellschaft selbst und des dortigen Personals ist durch die Gesellschafterbeiträge sichergestellt.



Planung

- **Aktive Mobilität und Freiraumentwicklung als Strategie zur Aufwertung von 'Aufgabenlandschaften' nutzen**

Die Regionalparkrouten im Regionalpark RheinMain verfolgen den strategischen Ansatz, zersiedelte Landschaftsräume durch aktive Mobilität zu verbinden und mithilfe von Erlebnispunkten mit Angeboten zu versehen. Das Beispiel verdeutlicht, dass dieser integrierte Planungsansatz zur Inwertsetzung solcher 'Aufgabenlandschaften' beitragen kann. Außerdem ist diese Strategie auf andere Räume mit ähnlichen Herausforderungen übertragbar.

- **Eine planungsrechtlich abgesicherte Zielbestimmung erleichtert die Umsetzung**

Übergeordnete Pläne hatten auch hier einen großen Einfluss auf die konkrete Umsetzung: Durch die Zusammenarbeit zwischen der Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH (Regionalparkrouten) und dem Regionalverband FrankfurtRheinMain (RegFNP) konnte das Gesamtkonzept planungsrechtlich abgesichert und damit die Umsetzung unterstützt werden.

- **Flächenkonkurrenzen und unterschiedliche Nutzungsansprüche brauchen gemeinsame und integrierte Konzepte**

Bei der Entwicklung der Regionalparkrouten sind Nutzungskonkurrenzen mit der Landwirtschaft immer wieder ein Thema. Im Idealfall können diese Konflikte durch Win-win-Situationen entschärft werden. In der Region werden beispielsweise in Absprache mit den Landwirtinnen und Landwirten Blühstreifen entlang der Feldränder angelegt. Dadurch präsentiert sich den Erholungssuchenden ein ansprechendes Landschaftsbild und gleichzeitig wird die landwirtschaftlich genutzte Fläche optisch und physisch abgegrenzt. Zusätzlich steigert die Anlage von Blühstreifen die Biodiversität und erzeugt durch Förderung einen finanziellen Gewinn für die Landwirtinnen und Landwirte.



Abbildung 45: Kilometrierung Regionalparkroute Regionalpark RheinMain · Quelle: Stefan Cop

10.5 Weiterführende Literatur

Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH: Der Regionalpark RheinMain (o. J.). Online unter: <https://www.regionalpark-rhein-main.de/downloads/Der-Regionalpark-RheinMain.pdf> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH (o. J.): Die Organisation. Regionalpark RheinMain. Online unter: <https://www.regionalpark-rheinmain.de/wir-fuer-sie/gesellschaften-und-kommunen/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH (o. J.): Regionalpark Routen. Alle Regionalpark Routen. Online unter: <https://www.regionalpark-rheinmain.de/routen-und-touren/regional-park-routen/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH (o. J.): Regionalpark Erlebnispunkte. Online unter: <https://www.regionalpark-rheinmain.de/regionalpark-erlebnispunkte/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH (o. J.): Regionalpark Hofstationen. Online unter: <https://www.regionalpark-rhein-main.de/regionalpark-ausflugsziele/hofstationen/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Regionalverband FrankfurtRheinMain (o. J.): Der Regionalverband FrankfurtRheinMain. Online unter: <https://www.region-frankfurt.de/%C3%9Cber-uns/Der-Regionalverband/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Regionalverband FrankfurtRheinMain (o. J.): Der Regionale Flächennutzungsplan (RegFNP). Online unter: <https://www.region-frankfurt.de/Organisation/Planung/Regionaler-Fl%C3%A4chennutzungsplan> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Regionalverband FrankfurtRheinMain (o. J.): Radschnellwege in der Region Frankfurt. Online unter: <https://www.region-frankfurt.de/Radschnellwege> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Regionalverband FrankfurtRheinMain (2020): FrankfurtRheinMain in Bewegung. Die Mobilitätsstrategie für die Region. Online unter: https://www.region-frankfurt.de/media/custom/3255_1265_1_PDF (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

11

Grüner Weg zum Faberwald Nürnberg: Dreifache Innenentwicklung durch grüne Wege

Attraktive und sichere Wege sollen große Parkanlagen, Naherholungsräume und Naturlandschaften in Nürnberg miteinander verbinden. Diese Grünen Wege zwischen Innenstadt und Stadtrand werden daher zu attraktiven Strecken entwickelt und sollen selbst wertvolle Freiräume darstellen, die die Biodiversität und die Anpassung an den Klimawandel fördern. Zugleich wird die Qualität der Wege sowie der Frei- und Grünflächen für den Aufenthalt und das Spielen verbessert. Die Grünen Wege entstehen unter dem Ansatz der dreifachen Innenentwicklung: behutsame Stadtreparatur, bessere Versorgung mit Grünflächen und die Möglichkeit, klimaschonend mobil zu sein.

LAUFZEIT

Konzept Oktober 2021

ORGANISATION

Umweltamt der Stadt Nürnberg in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsplanungsamt, dem Stadtplanungsamt und dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) der Stadt Nürnberg

SCHWERPUNKTE

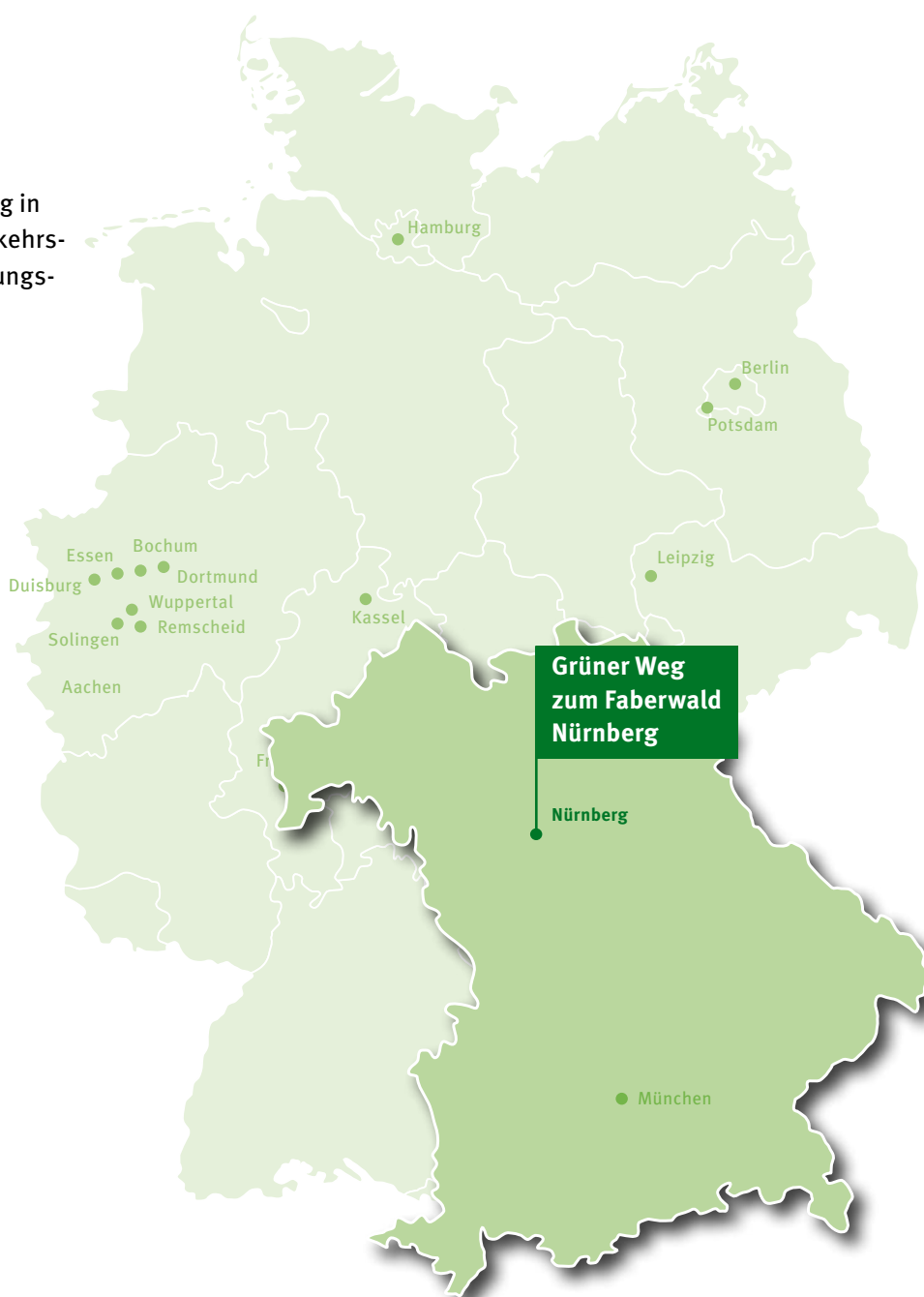
Aktive Mobilität und Grünentwicklung; Dreifache Innenentwicklung

RAUMKONSTELLATION

Monozentrisch

UMSETZUNGSSTAND

Juli 2021 wurde das Konzept im Umweltausschuss der Stadt Nürnberg beschlossen, seitdem schrittweise Umsetzung mit Beginn der Ambergerstraße



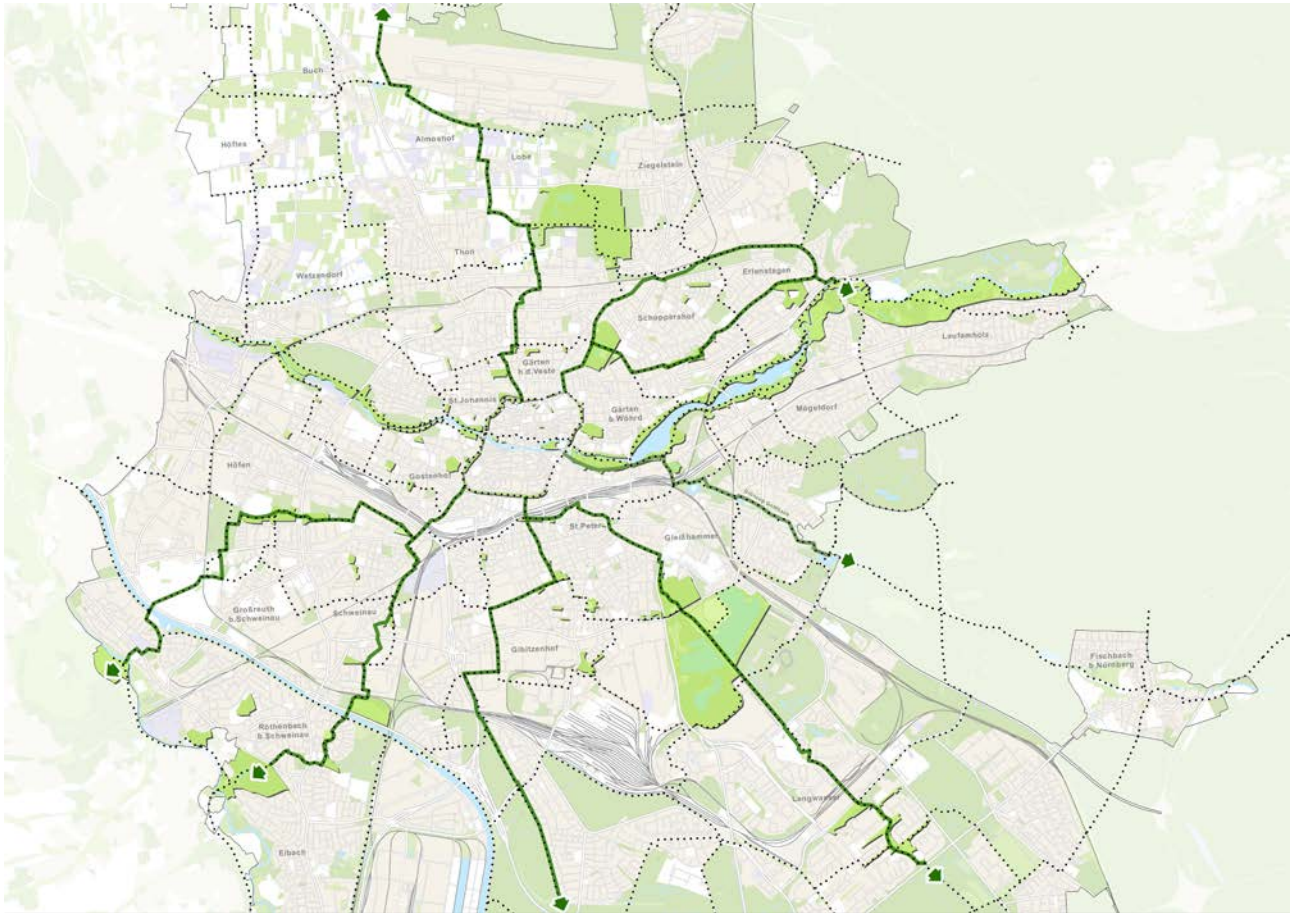


Abbildung 46: Freiraumverbindungen · Quelle: Stadt Nürnberg¹³

11.1 Räumlicher Kontext

Die Stadt Nürnberg erstreckt sich entlang von Wegeverbindungen netzförmig vom Stadtkern ins Umland. Dieses Wegenetz ist durchwoben von Freiräumen, die die Innenstadt mit dem Stadtrand verbinden.

Übergeordnete Planwerke

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Nürnberg stellt diese Verbindungen als übergeordnete Freiraumverbindungen dar. Der Stadtbevölkerung sollen attraktive, sichere, lärmarme sowie verkehrsberuhigte Wege vom Stadtkern bis zum Stadtrand geboten werden. Bislang fehlte es jedoch an einem einheitlichen Konzept zur qualifizierten Entwicklung dieser vernetzten Freiraumverbindungen. Für den gezielten Ausbau wurden die übergeordneten Freiraumverbindungen aus dem FNP im “Masterplan Freiraum – Gesamtstädtisches Freiraumkonzept Nürnberg” und dem dazugehörigen Aktionsplan aufgenommen und als “Grüne Wege” weiterentwickelt.

Grüne Wege sollen sowohl attraktive Wegeverbindungen als auch Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität sein.

ZENTRALE BAUSTEINE SIND:

Aktive Mobilität

- ▶ Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse von zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Personen.
- ▶ Sicherstellung einer guten Wegequalität mit dem Ziel, die Nutzbarkeit und Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten, beispielsweise durch Beachtung von nutzungs-spezifischen Fahrbahnbelägen und -breiten.
- ▶ Durchgehende Beschilderung und Markierung für eine klare Orientierung

13 <https://www.nuernberg.de/internet/umweltamt/konzeptstudiegruenerwegfaberwald.html> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Freizeit und Erholung:

- ▶ Schaffung von Sitzmöglichkeiten sowie Spiel- und Aufenthaltsbereichen entlang der Wege
- ▶ Lückenschlüsse im Grünverbund durch die Schaffung neuer Grünflächen

Anpassung an den Klimawandel:

- ▶ Qualifizierung von Straßenzügen mit Gründefiziten durch Baumpflanzungen und Wegebegleitgrün (Verschattung und Verdunstung)
- ▶ Wo möglich, Entsiegelung
- ▶ Umsetzung des Schwammstadtprinzips bei Umbaumaßnahmen

Steigerung der Biodiversität:

- ▶ Anlage von Blühstreifen oder Blühflächen
- ▶ Ökologische Aufwertung der Grünflächen und Förderung des Biotopverbunds

11.2 Projektbeschreibung

Die Konzeptstudie “Grüner Weg zum Faberwald” bildete den Auftakt zur Entwicklung der Grünen Wege und wurde 2021 vom Umweltamt in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsplanungsamt, dem Stadtplanungs-

amt und dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) konzeptionell ausgearbeitet. Die Konzeptstudie hat Vorbildcharakter für die Ausgestaltung aller weiteren Grünen Wege, die im Rahmen des Masterplans Freiraum ausgewiesen wurden.

Der “Grüne Weg zum Faberwald” wird auf einer Route von etwa 6 km verlaufen. Die Konzeption orientiert sich größtenteils an den im FNP aufgezeigten übergeordneten Freiraumverbindungen und den Grundsätzen der dreifachen Innenentwicklung:

- ▶ Bestehende Infrastrukturen werden klimaangepasst saniert, renoviert und modernisiert
- ▶ Vernachlässigte Flächen werden revitalisiert und für neue Nutzungen erschlossen
- ▶ Bestehende Freiräume werden aufgewertet und neue erschlossen
- ▶ Der Ausbau klimafreundlicher Mobilität wird vorangetrieben

Erster Teilabschnitt

Das Leuchtturmprojekt “Umgestaltung Ambergerstraße” markiert den Umsetzungsstart des “Grünen Wegs zum Faberwald”. Es umfasst die Umwandlung eines



Abbildung 47: Visualisierung Grüner Weg zum Faberwald · Quelle: Gerhard Illig

Teils der Ambergerstraße und angrenzender Flächen in eine Grünanlage, die direkt an die benachbarte Grundschule anschließt.

Auf etwa 2,3 ha, davon 0,3 ha Straßenplanung und 2 ha Grünzug, wird die größtenteils durch Asphalt versiegelte Fläche mit unzureichender Entwässerung und wenig Grün aufgewertet. Das Projekt beinhaltet¹⁴:

- ▶ Schaffung eines grünen Freiraums mit Sitzgelegenheiten und Treffpunkten
- ▶ Neuordnung zu einer Fahrradstraße und bauliche Trennung von Fuß- und Radwegen
- ▶ Verbesserung der Schulwegsicherheit
- ▶ Begrünung des asphaltierten Schulhofs und Anbindung an die Grünanlage mit Gestaltung eines Eingangsplatzes vor der Schule
- ▶ Neupflanzung von Baumgruppen, Rasen- und Wiesenflächen unter Berücksichtigung künftig zu erwartender Hitze- und Dürreperioden (Auswahl angepasster Pflanzen)

- ▶ Sicherung der Zufahrten und Aufstellflächen für die Feuerwehr
- ▶ Berücksichtigung der historischen Bedeutung der Straße
- ▶ Nachhaltiger Umgang mit Regenwasser (Versickerung, Rückhaltung, Konzept für Starkregenereignis)
- ▶ Großflächige Entsiegelung

Für die Umsetzung der Planung sollen Teile der Bestandsstraße durch Poller abgesperrt, Pkw-Stellplätze reduziert und Flächen entsiegelt werden. Die Schulsportanlage wird zu einem Allwetterplatz mit Fußball- und Basketballfeld umgebaut und öffentlich nutzbar sein. Der Schulhof wird entsiegelt und zu einem Spielhof mit Grünflächen und Verkehrserziehungsplatz umgestaltet.



11.3 Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung

Beteiligte Akteure

Das Konzept "Grüner Weg zum Faberwald" entstand unter Beteiligung vieler Fachleute aus der Nürnberger Verwaltung, darunter Umweltamt, Verkehrsplanungsamt, Stadtplanungsamt, Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR), Bürgervereine, Feuerwehr, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt. Zudem wurden Kinder und Jugendliche in die Planung zur Weiterentwicklung der Freifläche "Schweinauer Buck" eingebunden. Das Jugendbüro "laut!" organisierte die Beteiligung in Zusammenarbeit mit dem Jugendamt, Umweltamt und SÖR.

Bestandsanalyse

Zur Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen wurde im Rahmen der Konzeptstudie zum Grünen Weg zum Faberwald eine umfassende Bestandsanalyse durchgeführt. Das bestehende Wegenetz im Umfeld, Anknüpfungspunkte zum Altstadtring, übergeordnete Radverbindungen sowie die Integration in die regionale Fuß- und Radverkehrsstrategie wurden dabei untersucht. Es erfolgten Analysen der Grün- und Freiflächen, der ÖPNV-Anbindung, fehlender Wegeverbindungen und unzureichender Querungsmöglichkeiten. Auf Grundlage der Bestandsanalyse wurde der Verlauf des Grünen Wegs zum Faberwald festgelegt. Dieser verläuft überwiegend auf gemeinsam genutzten Geh- und Radwegen innerhalb von Grünflächen und teils auf Mischverkehrsflächen – meist Tempo-30-Straßen. Dabei müssen die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden von denen der Radfahrenden differenziert betrachtet werden. Das Konzept erhoffte sich eingangs eine gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden, jedoch erfordert der steigende Radverkehr, insbesondere durch E-Bikes, zunehmend getrennte Geh- und Radwege zum Schutz der zu Fuß gehenden Personen. Wenn dies zum Beispiel in Grünflächen in Abwägung mit dem Naturschutz nicht möglich ist, sind ggf. Lösungen wie Markierungen zur Rücksichtnahme zu erwägen.

Aus der Bestandsanalyse ergab sich außerdem, dass der Streckenverlauf vom dicht bebauten Stadtkern bis zum Stadtrand standortangepasste Lösungsstrategien erfordert; beispielsweise, wenn enge



Abbildung 49: Grüner Weg zum Faberwald, Alte-Allee
Quelle Chandra Moennsad

Raumkanten durch bestehende Gebäude und Bäume sowie Denkmalschutzaufgaben die Umsetzung der idealtypischen Radwegbreite von mindestens 2 m erschweren. Trotz dieser Herausforderungen bleibt das Ziel, die Grünen Wege bestmöglich, konsequent und einheitlich zu gestalten, um die Freiraumverbindungen zu optimieren.

Fördermittel nutzen

Für die Finanzierung des Gesamtkonzepts stehen ausreichende finanzielle Mittel und Personal über den Masterplan Freiraum zur Verfügung, der kontinuierlich mit Personal und Finanzmitteln untersetzt wird. Es werden auch Städtebaufördermittel genutzt, zudem das Bundesförderprogramm "Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel" für die Ambergerstraße sowie weitere Förderprogramme zur Radwegeförderung. Als Erkenntnis aus dem Projekt ging dennoch hervor, dass es schwer und zeitaufwendig ist, einen Überblick über die Förderprogramme zu bekommen, die thematisch passen.



11.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?

Projektbeispiel: Grüner Weg zum Faberwald Nürnberg – Dreifache Innenentwicklung durch grüne Wege



Organisation

- **Personalausstattung und finanzielle Ressourcen sind Voraussetzung, um große Projekte vorzubereiten, umzusetzen und zu begleiten**

Die Umsetzung der Einzelmaßnahmen erfordert mehr Personal in der Verwaltung für Planung, Ausschreibung und Baubegleitung. Die Erfahrungen bei der Umsetzung des Konzepts zeigen, dass es schwer ist, einen Überblick über passende Förderprogramme zu erhalten. Die Vielzahl der Fördermöglichkeiten erfordert eine Stelle, die sich gezielt mit der Einwerbung finanzieller Mittel für das Projekt befasst. Dies ermöglicht eine effiziente Ressourcennutzung und erleichtert die Umsetzung großer Vorhaben wie den “Grünen Weg zum Faberwald”.



Planung

- **Politischer Rückhalt entsteht durch gesamtstädtische Konzepte**

Die Erarbeitung der Konzeptstudie basiert auf klaren Zielen, wie sie im Masterplan Freiraum und dessen Aktionsplan festgelegt sind. Stadtumbauprojekte, wie die Ambergerstraße, werden unter der Dachmarke “Grüner Weg zum Faberwald” umgesetzt und beziehen daraus ihren politischen Rückhalt. Dies sorgt auch dafür, dass das Projekt häufiger zitiert und in der Presse positiv dargestellt wird.

- **Integrierte Konzepte zur Lösung von Flächenkonkurrenzen und Nutzungskonflikten**

Die Umsetzung des “Grünen Weg zum Faberwald” verdeutlicht, wie wichtig eine frühzeitige Betrachtung von konkurrierenden Flächenansprüchen zwischen Freiraumentwicklung und Radwegeplanung ist.

Hierbei sind vor allem unterschiedliche Ansprüche von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu berücksichtigen. Das Praxisbeispiel betont die Relevanz, bei begrenzten Flächen die diversen Belange miteinander in Einklang zu bringen und gute Kompromisse unter Berücksichtigung der Ansprüche und Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Arten aktiver Mobilität zu finden.

- **Die Einbindung der Bevölkerung legitimiert die Planung und führt zum Erfolg**

Die frühzeitige Einbindung von Bürgervereinen im Rahmen des Projektes in der Ambergerstraße sicherte den Rückhalt in der Bevölkerung und sensibilisierte die Menschen für wichtige Themen, etwa unter dem Motto: Stadtplatz statt Stellplatz. Dadurch entstand bei den Betroffenen nicht sofort eine Ablehnung gegen die Reduzierung bzw. Neuordnung der Parkplätze, sondern eine Offenheit für das Thema und eine konstruktive Diskussion. Die kontinuierliche Einbindung der relevanten Stakeholder war für die Entwicklung der Ambergerstraße von großer Bedeutung und trug maßgeblich zum Erfolg der Planung bei.



Abbildung 50: Grüner Weg zum Faberwald Nürnberg, Pferdemarkt · Quelle: Gerhard Illig

11.5 Weiterführende Literatur

Stadt Nürnberg, Referat für Umwelt und Gesundheit. Umweltamt (2021): Grüner Weg zum Faberwald. Konzeptstudie (2021). Online unter: https://www.nuernberg.de/imperia/md/umweltamt/dokumente/projekte/gruener_weg_broschuere_konzeptstudie_2021_web.pdf (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) (2023): Umbau eines Teils der Ambergerstraße zu einer Grünanlage | Neugestaltung Schulhof - Spielhof – Schulsportanlagen. Online unter: https://www.nuernberg.de/internet/soer_nbg/ambergerstrasse.html (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

12

Wege machen Landschaft: Landschaftsbezogenes Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel

Im Grüngürtel rund um die Landeshauptstadt München gibt es viele charaktervolle Orte und Landschaften, die es zu entdecken gilt. Diese werden bereits rege von den Münchnerinnen und Münchnern zu Fuß oder mit dem Fahrrad besucht. Dabei liegen weite Teile des Grüngürtels außerhalb der Landeshauptstadt, deren Bebauung an vielen Stellen bereits die Stadtgrenze erreicht hat. Das Wegekonzept verknüpft die Großstadt München mit ihrem Umland und zielt auf eine Verbesserung des Wegenetzes für eine landschaftsbezogene Erholung ab. Dabei werden Mobilität und Freiraum zusammengedacht und gemeinsam weiterentwickelt.

LAUFZEIT

Konzept 2017 beauftragt und 2019 veröffentlicht

ORGANISATION

Auftraggeberin: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Landschaftsplanung (HA II/51)

SCHWERPUNKTE

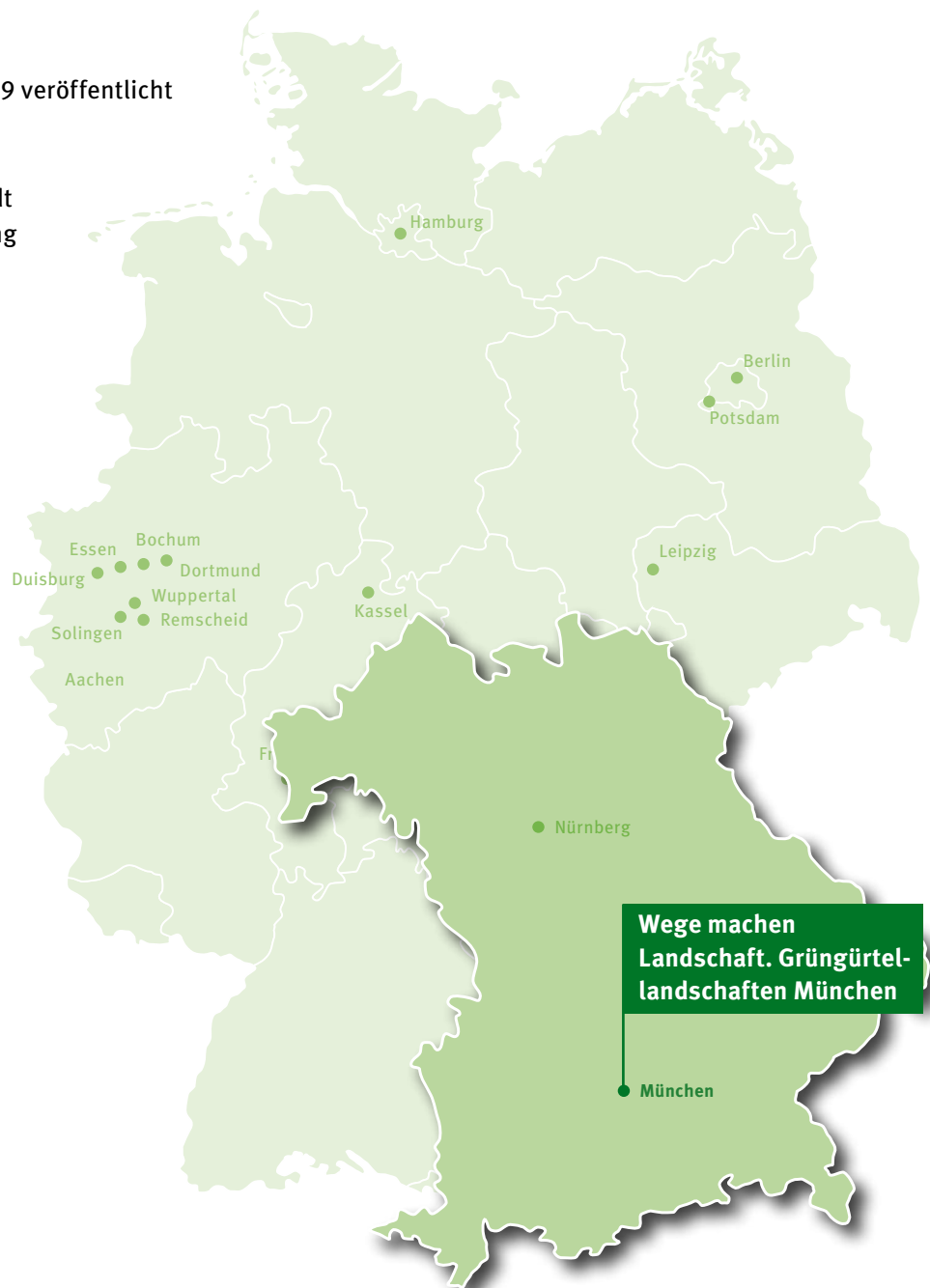
Schwerpunkte Landschaftsbezogene Erholung

RAUMKONSTELLATION

Monozentrisch

UMSETZUNGSSTAND

Konzept fertiggestellt, Umsetzungsphase



12.1 Räumlicher Kontext

Bereits mit dem Bau der Allianz Arena in München (2002) und der daraus resultierenden Freiraum- und Landschaftsentwicklung im Umfeld des Stadions wuchs das Bewusstsein, dass Wege immer auch wichtige Leitlinien für das Landschaftserleben und damit Ansatzpunkte für die Landschaftsentwicklung sind. Einerseits können der Bevölkerung dadurch attraktive Lebensumfelder geboten, andererseits aber auch wesentliche Freiraumfunktionen langfristig geschützt werden. Das gesamtstädtische Freiraumkonzept *Freiraum München 2030* greift das Thema eines landschaftsbezogenen Wegekonzeptes auf und entwirft ein entsprechendes Schlüsselprojekt.

Vorhandene Konzeptionen zur Aufwertung des Nahmobilitätsnetzes im Münchner Grüngürtel sind überwiegend auf Effizienz, Sicherheit und Bequemlichkeit aus verkehrsplanerischer Perspektive angelegt. Durch die landschaftliche Orientierung des

Wegekonzeptes für den Münchner Grüngürtel wird eine rein funktionale Betrachtung der Wege um eine erlebnisorientierte, ästhetische Komponente ergänzt.

12.2 Projektbeschreibung

Das *Landschaftsbezogene Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel* beinhaltet

- ▶ eine Grundlagenstudie für den gesamten Münchner Grüngürtel,
- ▶ einen teilräumlichen Vertiefungsteil, in dem die zuvor gewonnenen Erkenntnisse auf den Münchner Norden angewendet werden,
- ▶ sowie Empfehlungen für zukünftige Umsetzungsschritte.

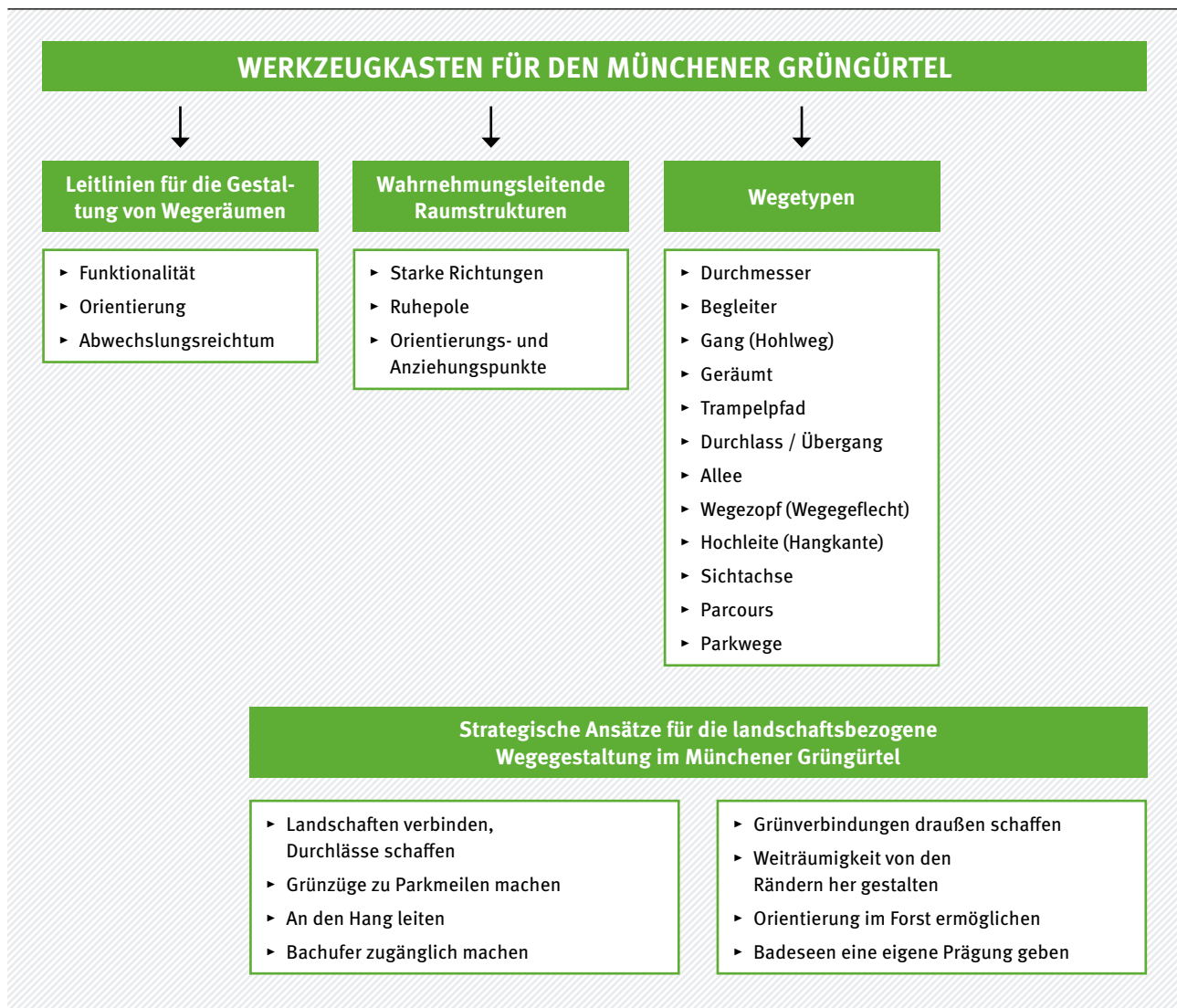
Dem Konzept liegt der Gedanke zu Grunde, dass Wege das Landschaftsbild prägen, indem sie die Landschaft erschließen und damit erlebbar machen. Die Erlebnisqualität eines Weges wird maßgeblich durch



Abbildung 51: Grüngürtel-Landschaften im Umfeld der Landeshauptstadt München · Quelle: freiwurf LA (2019)

Abbildung 52:

Werkzeugkasten für den Münchner Grüngürtel



Quelle: Eigene Darstellung, Umweltbundesamt

die Gestaltung des Wegenetzes, den Ausbauzustand der Wege selbst sowie die visuellen Eindrücke, die sich entlang der Wege bieten, geprägt. Das Wegenetz des Konzeptes hat unterschiedliche Maschenweiten, die zum äußeren Rand hin größer werden. Die Wege führen bis in die Siedlungsräume und sind von den S- und U-Bahnstationen aus gedacht, um unabhängig vom Auto die Landschaft erkunden zu können.

Ziel des Konzeptes ist es, anhand konkreter Handlungsvorschläge Wege als wichtige Ansatzpunkte für die Landschaftsentwicklung zu etablieren. Darüber hinaus sollen die Qualitäten des Münchner Grüngürtels herausgearbeitet werden, um diese für die Zukunft zu sichern. Das *Landschaftsbezogene Wege-*

konzept für den Münchner Grüngürtel wurde für den Deutschen Landschaftsarchitekturpreis 2021 und den Bundespreis Stadtgrün 2020 nominiert, jedoch nicht prämiert.

Die Grundlagenstudie

Die Grundlagenstudie für den gesamten Münchner Grüngürtel bildet die Basis für planerische Entscheidungen im Untersuchungsgebiet. Dabei geht es darum, für die Zukunft die Funktion von Wegen aufzuzeigen und einen nachhaltigen Umgang mit Wegen zu entwickeln. Diese Prinzipien sind in einem speziell auf die Situation in München angepassten Werkzeugkasten zusammengefasst (s. Abb. 52). Mit ihm können Wege und Landschaften analysiert, kategorisiert und

qualifiziert werden. Zudem hilft er Planenden, ein Verständnis für die Wege und ihre landschaftlichen Verflechtungen zu erlangen sowie geeignete Planungsanforderungen festzulegen. Die Testentwürfe der Grundlagenstudie sind ein wichtiges Ideenreservoir und verdeutlichen, wie sich die strategischen Ansätze an konkreten Standorten realisieren lassen. Sie demonstrieren, wie Landschaftsräume verbunden, Barrieren überwunden und die Orientierung optimiert werden können. Die Umsetzung der Grundlagenstudie erfolgt sowohl über die Realisierung einzelner Maßnahmen als auch durch den Transfer von Wissen in andere Konzepte und Projekte. Strategische Ansätze des Werkzeugkastens werden zum Beispiel im teils räumlichen Vertiefungsteil auf den Münchner Norden angewandt.

Ein Werkzeugkasten als Planungshilfe

Bei der Entwicklung der Grundlagenstudie wurden wahrnehmungsleitende Raumstrukturen (s. Abb. 52) identifiziert und lokalisiert, welche die Landschaften des Münchener Grüngürtels prägen und die den Betrachtenden eine interessante Abfolge an Perspektiven bieten. Das können beispielsweise Fließgewässer, Reliefs oder markante Orte sein. Sie liefern Orientierung für die Wegeplanung. In der Münchener Grüngürtellandschaft wurden unterschiedliche Wegetypen (s. Abb. 52) identifiziert und Qualifizierungsvorschläge in Verbindung mit ihrem Umfeld erarbeitet.

Über ein Wegegrundgerüst sollen die Charakteristika der verschiedenen Landschaften erschlossen werden. Es dient als Diskussionsgrundlage für die interkommunale Kooperation im Münchener Grüngürtel sowie als Basis für konkrete Planungen vor Ort. Die Mehrheit der Wege ist bereits im Bestand vorhanden. Die Testentwürfe der Grundlagenstudie konzentrieren sich daher auf Netzergänzungen, Lückenschlüsse, Barrierenabbau, Schaffen räumlicher Bezüge sowie Umgestaltung einzelner Bereiche. Landschaftsübergreifend ergeben sich für den Münchner Grüngürtel acht strategische Ansätze.

Der Vertiefungsteil: Ein Anwendungsfall als Brücke für den Wissenstransfer

Die gewonnenen Erkenntnisse der Grundlagenstudie flossen in einen teils räumlichen Vertiefungsteil für den Münchener Norden ein. Zunächst wurde das Wegegrundgerüst des Münchener Nordens aus der Grundlagenstudie mit Hilfe des Werkzeugkastens überprüft

und verfeinert. Wahrnehmungsleitende Raumstrukturen und Wegetypen sowie deren Ausbauzustand wurden identifiziert. Aus der Analyse leiteten sich fünf strategische Bausteine ab, für die jeweils ein Beispiel ausgearbeitet wurde. Die Planenden gingen dabei u.a. auf konzeptionelle Ziele, Akteure und Akteurinnen, Umsetzungsmöglichkeiten und offene Fragen der Umsetzung ein.

FÜNF STRATEGISCHE BAUSTEINE FÜR DIE GRÜNGÜRTELLANDSCHAFTEN DES MÜNCHNER NORDENS:

- ▶ Lückenschlüsse im Wegegrundgerüst, z. B. durch den Bau einer Brücke über ein Gewässer, einer Unterführung einer Bahnstrecke, einer Quermöglichkeit einer stark befahrenen Straße oder der Verlängerung eines Weges
- ▶ Hoch- und Aussichtspunkte, z. B. auf einer intensiv bewaldeten Erhöhung an einem See oder auf einer verbreiterten Brücke mit neugeschaffenen Sitzmöglichkeiten
- ▶ Vielfältiges Vegetationsmanagement, z. B. mit Hilfe der Revitalisierung einer Allee, einem schonenden Öffnen der Vegetation, um einen Bach sichtbar zu machen
- ▶ Schaufelder stadtnaher Gartenbaubetriebe, z. B. in der Feldmochinger Feldflur, wo die Gemüsehöfe eine identitätsstiftende Rolle für den Landschaftsraum darstellen
- ▶ Erlebbarer Säume, z. B. mittels Rundwegen oder Trampelpfaden und einer erhöhten Durchlässigkeit von Ortsrändern, um die Siedlungen besser mit der Feldflur zu verbinden

Das *Landschaftsbezogene Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel* ist Grundlage für zahlreiche, darauf aufbauende Vertiefungen und Planungskonzepte. Beispiel ist ein teils räumlicher Vertiefungsteil für den Münchner Westen, auf dem ein Naherholungskonzept für die Aubinger Lohe und die Feldflur Freiham aufbaut. So ist mit dem *Landschaftsbezogenen Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel* ein Grundlagenwerk entstanden, welches über viele Jahre Landschaft, Freiraum und Mobilität konzeptionell-planerisch prägen wird.

12.3 Planungsprozess, Umsetzung und Finanzierung

Beteiligungsformate

In Walks, Projektgruppensitzungen und interkommunalen Workshops konnte eine große Bandbreite an Akteurinnen, Akteuren und Interessierten in die Erstellung des *Landschaftsbezogenen Wegekonzeptes für den Münchner Grüngürtel* eingebunden werden. In einem kreativen Prozess tauschten die Teilnehmenden Ideen, Perspektiven und Wahrnehmungen aus. Bei den Walks diskutierten sie z. B. Fragen der Raumentwicklung vor Ort. Die Gruppe besuchte beispielsweise einen Landwirt auf seinem Hof und diskutierte mit ihm die Herausforderung der Fuß- und Radwege auf seinen Flächen. Den produktiven Perspektivwechsel der Walks nutzten die Teilnehmenden zur Verständigung über Raumwahrnehmungen und Wertschätzung der Grüngürtellandschaften.

Die Beteiligungsformate, inklusive der interkommunalen Abstimmung, waren essenziell für die Qualität der Studienergebnisse und die Stärkung der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit bei der Landschaftsentwicklung. Die Pflege des Akteursnetzwerkes erfordert aber auch einen hohen zeitlichen Einsatz der Verwaltung.

Finanzierung der Konzepterstellung und Maßnahmenumsetzung

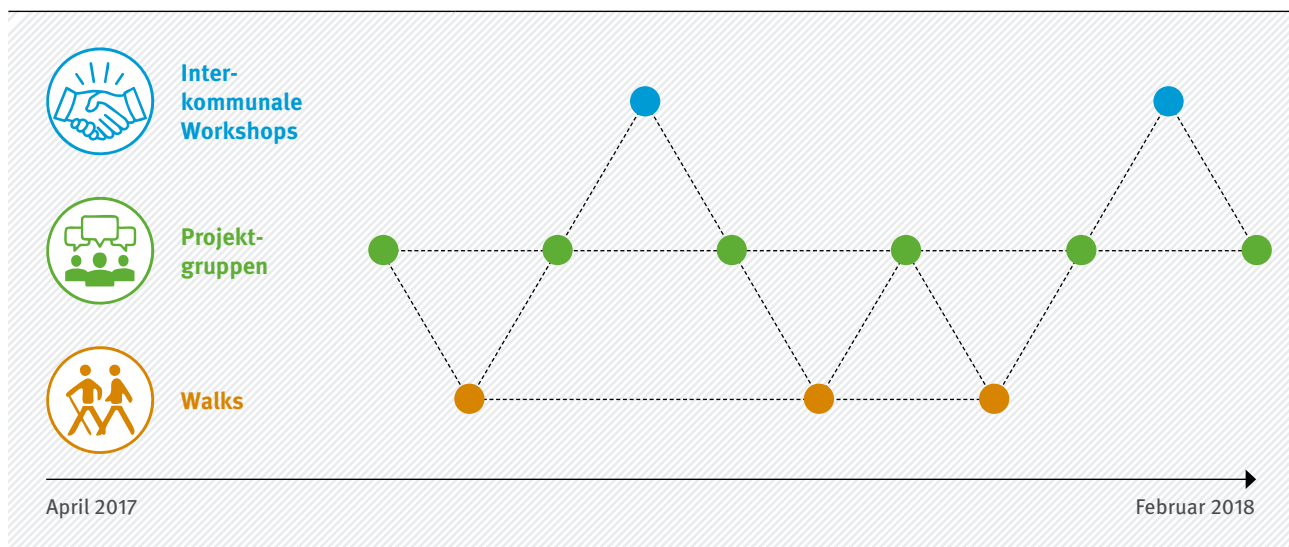
Die Landeshauptstadt München finanzierte die Erstellung des *Landschaftsbezogenen Wegekonzeptes für den Münchner Grüngürtel*. Die vielen vorgeschlagen Einzelmaßnahmen der Grundlagenstudien und des Vertiefungsteils für den Münchner Norden werden auf ihre Umsetzbarkeit hin von verschiedenen Dienststellen sowie der Naturschutzbehörde geprüft und nach Möglichkeit vorangetrieben. Die wesentlichen Knackpunkte sind konkurrierende Interessen, Flächenverfügbarkeit und Finanzierung.

Wichtige Beiträge zur Finanzierung der Einzelmaßnahmen können Fördermittel, z. B. über die *IBA Räume der Mobilität* oder die Städtebauförderung leisten. Aktuell befinden sich Projekte, die im *Landschaftsbezogenen Wegekonzept* vorgeschlagen werden, in der engeren Auswahl der Landeshauptstadt München für die *IBA Räume der Mobilität*. Die IBA selbst vergibt keine finanziellen Mittel, jedoch kann die Zugehörigkeit zum IBA-Projekt das Aquirieren von finanziellen Mitteln erleichtern.

Aufbauend auf der Vertiefung des landschaftsbezogenen Wegekonzeptes für den Münchner Westen wird die Bearbeitung des Naherholungskonzept für die Aubinger Lohe und Feldflur Freiham mit Mitteln der Städtebauförderung finanziert.

Abbildung 53:

Dialogprozess



Quelle: Eigene Darstellung, Umweltbundesamt, nach freiwurf LA / Landschaft3* (2019)



12.4 Was kann man aus dem Beispiel lernen?

Projektbeispiel: Landschaftsbezogenes Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel



Organisation

- **Personalausstattung und finanzielle Ressourcen sind Voraussetzung, um große Projekte vorzubereiten, umzusetzen und zu begleiten**

Im Zuge der Konzepterarbeitung zeigte sich, dass das Personal in der Verwaltung ausreichend Zeit erhalten muss, um Beteiligungen und interkommunale Abstimmungen durchführen und sich intensiv mit dem Akteursnetzwerk auseinandersetzen zu können. Zudem sind Fördermittel wichtig, um innovative Ansätze verfolgen zu können. Wünschenswert ist ein flexibles, langfristiges Förderinstrument, das Geld bereitstellt, wenn die Planungsvoraussetzungen für eine Umsetzung vorliegen.



Planung

- **Gemeinsame integrierte Konzepte müssen erarbeitet werden, damit eine Umsetzung gelingt**

Die Ausschreibung des Projektes hat bereits die Themen aktive Mobilität und Landschaftsentwicklung zusammengedacht und eingefordert. Die stadtlandschaftlichen Zusammenhänge müssen dabei im Vordergrund stehen und deren Berücksichtigung im zu erarbeitenden Konzept verlangt werden. In der Ausschreibung des Landschaftsbezogenen Wegekonzeptes lautet es u. a. „*Mit den Bestandsaufnahmen und Planungshinweisen des zu vergebenden Gutachtens (...) sollen wichtige Grundlagen für die funktionale und qualitative Weiterentwicklung des bestehenden Fuß- und Radwegesystems im und in den Münchner Grüngürtel für eine landschaftsbezogene Erholung erarbeitet werden*“.

- **In Planungsprozesse müssen Stakeholder und Anwohnende eingebunden werden**

Ein wichtiger Bestandteil war die Projektgruppe, bestehend aus Mitarbeitenden des Baureferats, des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, des Referats für Gesundheit und Umwelt, der Unteren Naturschutzbehörde, des Vereins Dachauer Moos und der Nachbargemeinden. Sie diente in der Phase der Konzepterstellung als Motor und Scharnier für ein eingespieltes Verwal-

tungshandeln. Zudem waren Vertretungen der Landwirtschaft in die Walks und Workshops eingebunden, um den Planenden ihre Perspektive auf den Raum zu vermitteln. Wünschenswert ist zudem die Einbindung der Autobahndirektion, da diese u. a. für Lärmschutzbauwerke zuständig ist, die das Landschaftsbild und die Durchlässigkeit beeinflussen.

- **Einfache kreative Darstellungen fördern das Projektverständnis**

Ideen können einfach und verständlich mittels guter Visualisierungen kommuniziert werden. Über eine simple Handzeichnung (s. Abb. 54) kann schnell klar gemacht werden, wie Landschaften im Zusammenhang gelesen werden können. Das Verständnis ist in diesem Maße nicht über einen detaillierten, fachlichen Plan oder eine Fotodokumentation herstellbar.



Betrieb

- **Auch ein gutes Konzept braucht Rückenwind, um in die Umsetzung zu kommen**

Um das Projekt in die Umsetzung zu bringen, müssen die Maßnahmen auch von der lokalen Politik, sektoralen Planungsträgern, aber auch dem Naturschutz und der Öffentlichkeit als notwendig wahrgenommen werden. Ein spürbarer Handlungsdruck, gute Lösungsansätze und Akteur*innen, die Interesse an der Fortführung des Projektes haben, sind zudem notwendig. Hilfreich kann die Fortführung von Beteiligungsformaten wie Projektgruppen, Walks und interkommunale Workshops in der Phase der Umsetzung sein. Die Politik sollte eng in die Konzepterstellung, als auch in die Realisierungsphase eingebunden werden, um sie zu sensibilisieren und eine breite, dauerhafte politische Unterstützung zu erhalten. Der Stadtrat bestimmt über die finanziellen Mittel und den Umsetzungswillen für das Projekt. Im Rahmen der Grundlagenstudie wurde die lokale Politik deshalb zu den interkommunalen Workshops, Walks und Präsentationen eingeladen. Das Landschaftsbezogene Wegekonzept wurde vom Stadtrat als Planungsgrundlage beschlossen. Dieser Erfolg war die Basis für die weiteren Schritte und die Beteiligung verschiedener Dienststellen.

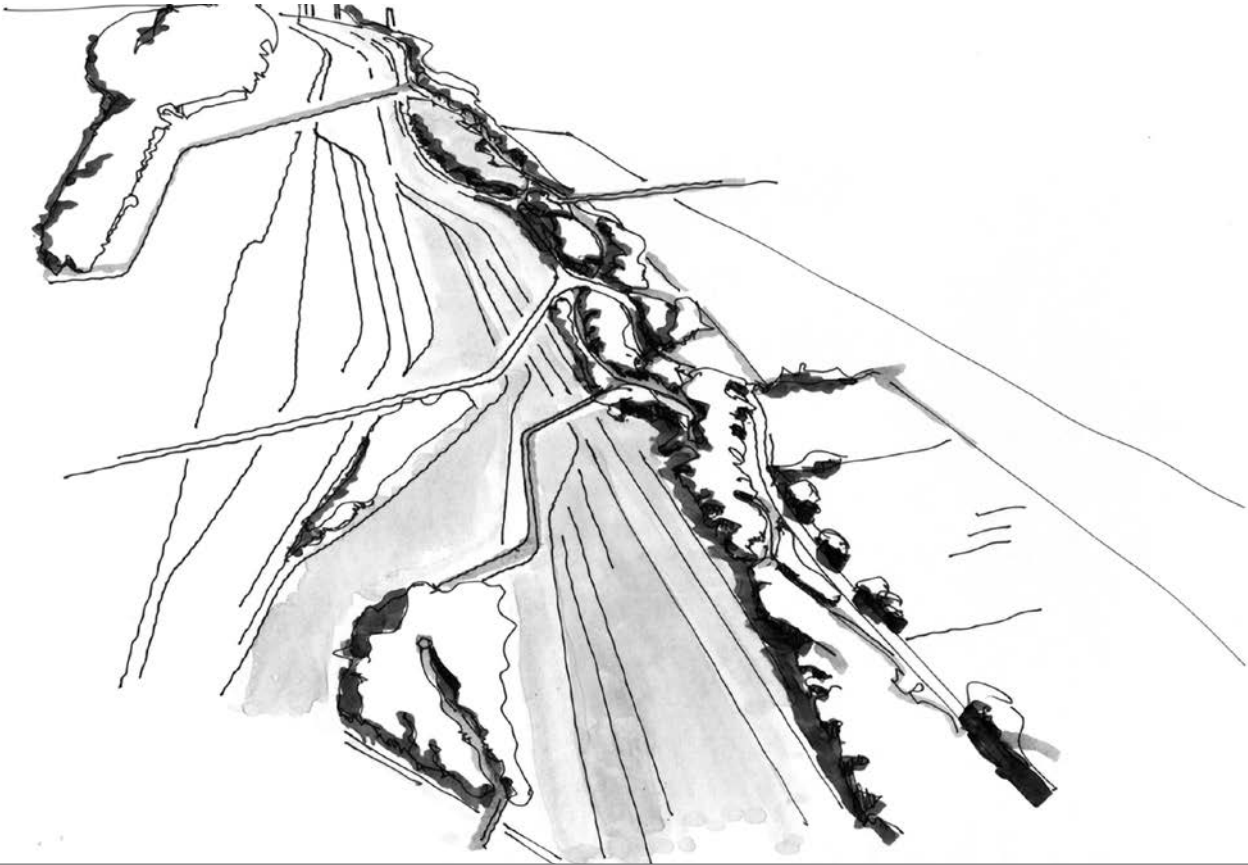


Abbildung 54: Wegezopf · Quelle: freiwurf LA

12.5 Weiterführende Literatur

Dipl.-Ing. Matthias Lampert, Prof. Dr. Henrik Schultz, Dipl.-Ing. Börries von Detten (2019): Landschaftsbezogenes Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel. Wege machen Landschaft. Stadt+Grün 12/2019. Online unter: <https://stadtundgruen.de/artikel/landschaftsbezogenes-wegekonzept-fuer-den-muenchner-gruenguertel-wege-machen-landschaft-6352> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Landeshauptstadt München (2018): FreiraumErkunden: Der Münchner Grüngürtel. Online unter: <https://www.youtube.com/watch?v=ptCvUytocVg> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Landeshauptstadt München (2020): FreiraumErkunden: Wege machen Landschaft. Online unter: <https://www.youtube.com/watch?v=IPgmLtLsMSg> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Landeshauptstadt München (Hg.) (2019): Wege machen Landschaft. Landschaftsbezogenes Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel.

Landeshauptstadt München (2024a): Ein Wegekonzept für den Grüngürtel. Online unter: <https://stadt.muenchen.de/infos/wege-konzept.html> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Landeshauptstadt München (2024b): Landschaft als interkommunale Gemeinschaftsaufgabe. Online unter: <https://stadt.muenchen.de/infos/gemeinschaftsaufgabe-landschaft.html> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Landeshauptstadt München (2024c): Wegenetz für den Grüngürtel im Münchner Westen. Online unter: <https://ru.muenchen.de/2024/131/Wegenetz-fuer-den-Gruenguertel-im-Muenchner-Westen-113754> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

PlanTreff München (2022): Landschaftsbezogenes Wegekonzept für den Münchner Westen. Online unter: https://www.youtube.com/watch?v=cp9K_Die_sA (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (Hg.) (2022): Digitale Schatzkarte Moos- & Heidelandschaft. Online unter: <https://www.pv-muenchen.de/leistungen/planung/beteiligungsverfahren-moderation/online-beteiligung-digitale-schatz-suche-landschaft/> (zuletzt aufgerufen am 08.07.2025)

13

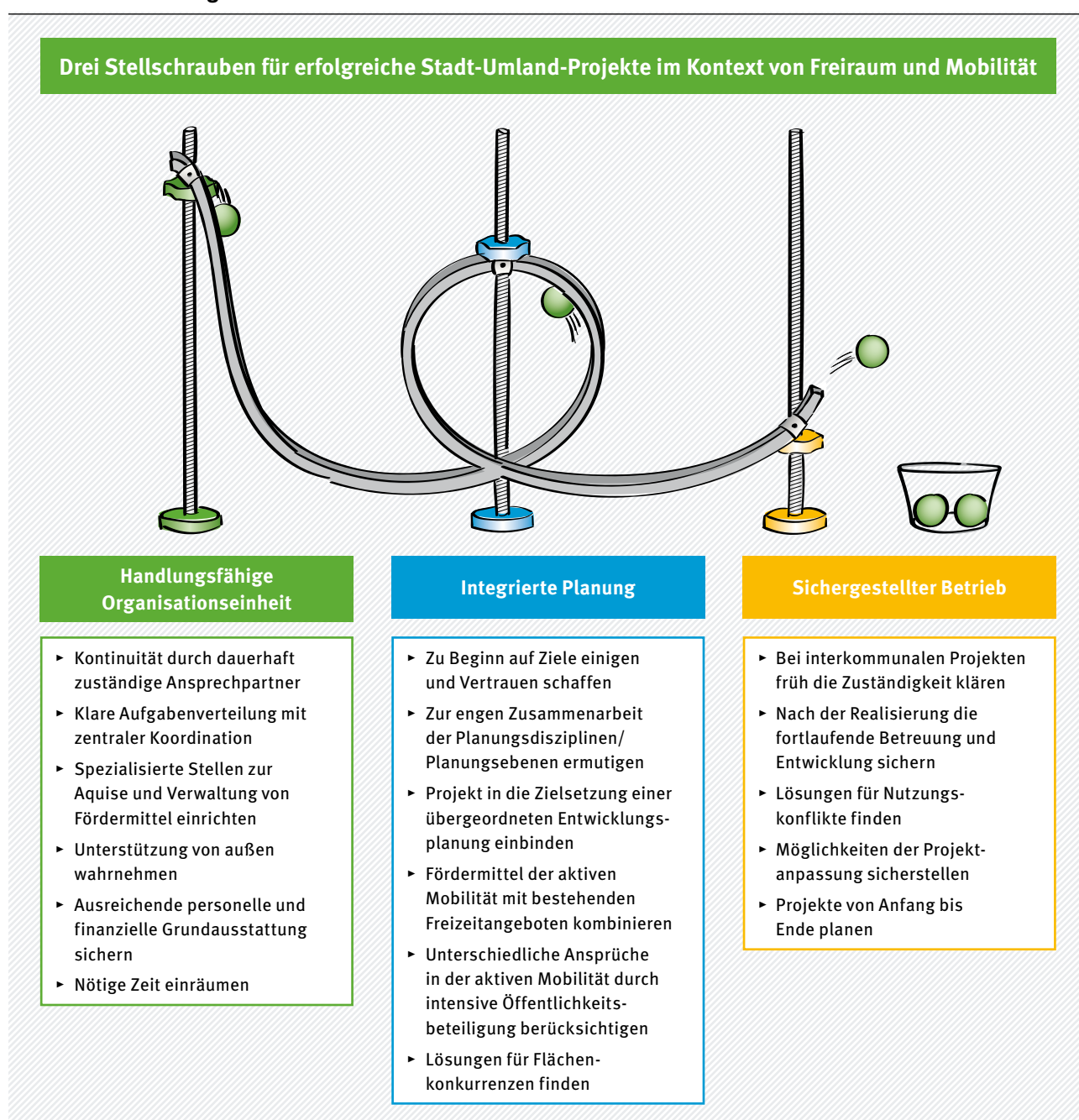
Drei Stellschrauben für erfolgreiche Stadt-Umland-Projekte mit Bezug zu Freiraum und aktiver Mobilität

Durch die Auseinandersetzung mit den Hürden und Herausforderungen, aber auch den Erfolgsfaktoren und guten Lösungsansätzen der betrachteten Praxisbeispiele in den drei Handlungsfeldern Organisation und Finanzierung, Planung sowie Betrieb konnten

konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet werden. Mit drei Stellschrauben lassen sich Projekte der aktiven Mobilität und des Freiraums im Stadt-Umland-Kontext erfolgreich vorbereiten, umsetzen und betreiben:

Abbildung 55:

Grafische Darstellung der drei Stellschrauben



Quelle: Eigene Darstellung, Umweltbundesamt

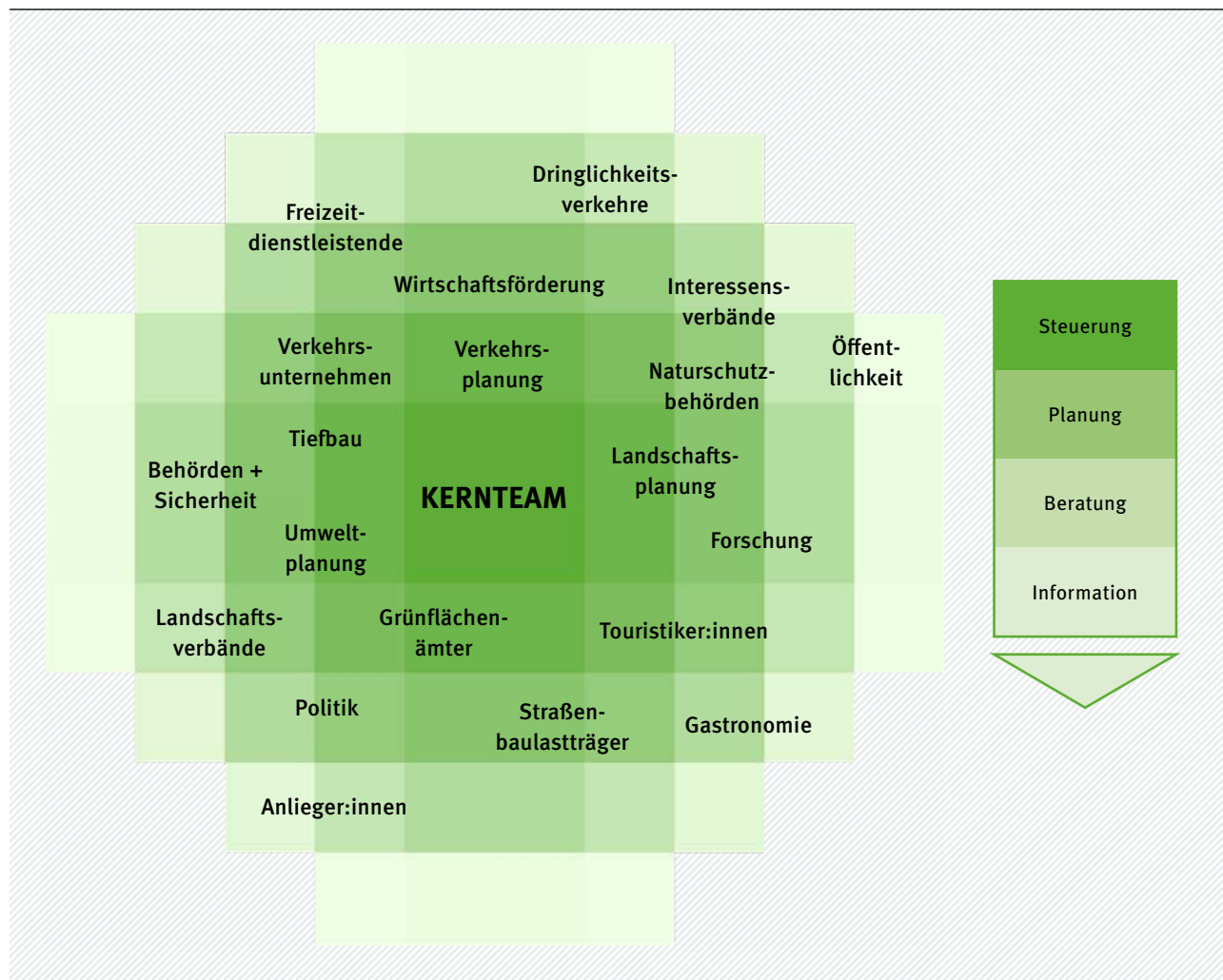
- Eine handlungsfähige Organisationseinheit für einen umfassenden Überblick und eine gute Steuerung,
- eine integrierte Planung, der ein gemeinsames Zielverständnis zugrunde liegt und die alle Akteurinnen und Akteure von Anfang an mitnimmt und
- einen sichergestellten Betrieb, bei dem Konflikte vermieden und die realisierten Maßnahmen kontinuierlich betreut und weiterentwickelt werden.
- Die drei Stellschrauben sind nicht immer eindeutig voneinander abgrenzbar. In der Praxis greifen Organisation, Planung und Betrieb teilweise ineinander. Dadurch überschneiden sich die Handlungsempfehlungen in diesen Bereichen.

13.1 Handlungsfähige Organisationseinheit

Stadt-Umland-Projekte sind mehrdimensional, meist interkommunal, interdisziplinär und müssen über einen längeren Zeitraum systemisch vorbereitet werden, um sie dann schrittweise umzusetzen. Vor dem Hintergrund der hohen Komplexität der Stadt-Umland Projekte ist ein handlungsfähiger, organisatorischer Überbau unabdingbar. Eine gute Organisation kann trotz meist begrenzter Mittel die Leistungsfähigkeit, Kommunikation und die Effizienz der Zusammenarbeit von Städten und Gemeinden, unterschiedlichen Verwaltungsbereichen, Institutionen und Unternehmen deutlich verbessern. Um dorthin zu gelangen, sind einige zentrale Herausforderungen zu meistern und Erfolgsfaktoren geschickt zu aktivieren.

PROJEKT	ORGANISATIONSFORM	FINANZIERUNG
Landschaftsachse Horner Geest	Behörde für Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg	insgesamt 5 Mio. Euro (zwei Drittel davon wurden durch das Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ im Förderzeitraum von 2015 bis 2021 finanziert)
Grüner Weg zum Faberwald Nürnberg	Umweltamt der Stadt Nürnberg in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsplanungsamt, dem Stadtplanungsamt und dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) der Stadt Nürnberg	Finanzielle Mittel und Personal über einen Haushaltsposten zum Masterplan Freiraum
Panoramaradwege im Bergischen Städtedreieck	Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH	Strukturförderprogramm „Regionale“, kommunale Finanzmittel, EFRE Fördermittel
Regionalparkrouten im Regionalpark RheinMain	Dachgesellschaft Regionalpark Ballungsraum Rhein-Main gGmbH und einzelne Durchführungsgesellschaften	Finanziert durch 15 Gesellschafter der Dachgesellschaft und Fördermittel
Radring Rund um Berlin	Dachverband der Regionalparks in Berlin und Brandenburg e. V.	Kommunale Finanzmittel + Fördermittel (ERFE, GAK und LEADER)
Grüner Ring Leipzig	Stadt-Umland Kooperation durch eine Zweckvereinbarung juristisch legitimiert	Umlagenfinanzierung durch Mitgliederkommunen und Landkreise sowie Fördermittel
Green Trails	Zweckverband Green Trails Waldeck-Frankenberg	Umlage der Kommunen und Fördermittel (EFRE und GRW)
Freizeitmobilitätskonzept der Metropole Ruhr	Regionalverband Ruhr	Umlage der Verbands-Kommunen
Premiumfußwege Aachen	Stadt Aachen, Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur, Abteilung Stadterneuerung und Stadtgestaltung	Bis zu 80% der Baukosten lassen sich im Rahmen des Innenstadtkonzeptes 2022 über Fördermittel finanzieren. Weitere Maßnahmen werden über das Programm Kommunaler Klimaschutz und das Programm Soziale Stadt Aachen-Nord gefördert.
Landschaftsbezogenes Wegekonzert für den Münchner Grüngürtel	Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Landschaftsplanung (HA II/51)	Finanziert durch die Kommune ggf. Förderung für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen

Abbildung 56:

Zusammenarbeit organisieren, Rollen definieren

Quelle: Eigene Darstellung, Umweltbundesamt

Schaffen Sie eine klare Aufgabenverteilung durch eine zentrale Koordination

Eine effektive Aufgabenteilung sowie klar definierte Rollen tragen wesentlich zur erfolgreichen Entwicklung und Umsetzung von Projekten bei. Entscheidend hierbei ist die Organisationsform der interkommunalen Zusammenarbeit. Es hat sich gezeigt, dass institutionalisierte Organisationseinheiten mit verbindlichen Leitlinien effektiver handeln. Um die Arbeit über sektorale Zuständigkeiten hinweg zu initiieren und aufzunehmen, fehlen häufig Zeitressourcen oder der Rückhalt aus der Verwaltungsspitze. Eine institutionalisierte Organisationseinheit strahlt nach außen oft eine höhere Professionalität und Glaubwürdigkeit aus. Nach innen schaffen eine klare Rollenverteilung

und definierte Verfahren Vertrauen und Sicherheit. Gleichzeitig müssen die Organisationsstrukturen jedoch so gestaltet sein, dass eine organisatorische und inhaltliche Flexibilität gewahrt bleibt, um den Prozess anpassen zu können.

Die Form der Zusammenarbeit ist dabei individuell an die Ausgangssituation anzupassen, sie ist abhängig von den bestehenden Strukturen vor Ort. Gibt es bereits regionale Verbände, Vereine, Gesellschaften oder andere Formen der regionalen Zusammenarbeit, so ist es ratsam, an diese bestehenden Strukturen anzudocken und von dem vorliegenden Wissen zu profitieren. Existiert noch keine Form der regionalen Zusammenarbeit, so sind diese Strukturen neu zu schaffen.

- Projekte wie die **Panorama-Radwege** im Bergischen Städtedreieck zeigen die Bedeutung einer zentralen Koordination. Eine zentrale Stelle innerhalb der Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH übernimmt hier die Akquise von Fördermitteln, initiiert neue Projekte, koordiniert die verschiedenen Verbundpartner und fungiert als Ansprechpartner für alle Beteiligten.
- Für die **Regionalparkrouten RheinMain** übernimmt die Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH als Dachgesellschaft die übergreifende Planung und Koordination, während die interkommunalen Durchführungsgesellschaften die konkrete Umsetzung und Pflege der Projekte verantworten.
- Die Stadt-Umland Kooperation des **Grünen Ringes Leipzig** ist durch eine Zweckvereinbarung juristisch legitimiert und ein gutes Beispiel für starke Organisationsstrukturen sowie eine klare Aufgabenverteilung mit einer hauptverantwortlichen personellen Besetzung. Es wurde eine Institution geschaffen, die für die Mitgliedskommunen eigenständig handeln kann, Projekte akquiriert und umsetzt.

Stellen Sie eine ausreichende personelle und finanzielle Grundausrüstung sicher

Die erfolgreiche Vorbereitung, Umsetzung und Begleitung großer Projekte erfordern ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen. Ohne diese Voraussetzungen sind umfangreiche Vorhaben kaum realisierbar. Dabei sind einige Projekte von der Fördermittelverfügbarkeit abhängig. Die Verfügbarkeit von Fördermitteln sichert die Qualität der Umsetzung, jedoch sorgen die häufig strengen Förderkriterien und die Rahmenbedingungen dafür, dass wenig Spielraum für Kreativität und flexibles Handeln bleibt. Diese Abhängigkeit kann reduziert werden, indem die Finanzierung auf eine weitere Säule gestellt wird. So bietet zum Beispiel eine regelmäßige Umlage auf die beteiligten Kommunen oder Organisationen kurzfristigen Handlungsspielraum und eine stärkere Unabhängigkeit in der Finanzierung von kleineren Anliegen.

Neben den finanziellen Ressourcen sind auch ausreichende Personalressourcen eine Grundvoraussetzung für erfolgreiche Projekte. Die Verfügbarkeit von ausreichend Planerinnen und Planern trägt dazu bei, die sektoren- und institutionsübergreifende Zusammenarbeit zu stärken und so z. B. Mehrfachnutzungen von Flächen im Huckepack mit anderen Planungen umsetzen zu können. Diese integrierten Prozesse müssen aktiv verfolgt und bestehende Grenzen zwischen den Fachbereichen aktiv abgebaut werden, denn die hierarchischen Strukturen in Kommunalverwaltungen sind teilweise noch sehr stark sektoral ausgeprägt.

- Die Entwicklung der **Landschaftsachse Horner Geest** in Hamburg ist ein Beispiel dafür, wie entscheidend Personal und Kapital sind. Das Projekt wurde durch eine umfangreiche Bürgerbeteiligung, übergeordnete Konzepte und die Umsetzung von Bürgerprojekten mithilfe von einer Million Euro Bundesförderung ermöglicht. Die intensive und prozessbegleitende Betreuung durch Fachleute aus unterschiedlichen Bereichen sowie die mit fünf Millionen Euro ausgestattete Planung und Umsetzung hoben das Projekt auf ein hohes Niveau.
- Der **Grüne Ring Leipzig** ist ein gutes Beispiel für eine funktionierende umlagenfinanzierte Organisationseinheit. Die Grundfinanzierung fußt hier auf einem Beitrag, den die Mitgliedskommunen und beteiligten Landkreise entrichten.
- Die Organisationsstrukturen der **Regionalparkrouten im Regionalpark RheinMain** sind ein gutes Beispiel für eine solide personelle und finanzielle Ausstattung, die als Grundlage für die erfolgreiche Umsetzung von Projekten dient.

Richten Sie spezialisierte Stellen zur Akquise und Verwaltung von Fördermitteln ein

Die Vielzahl an verfügbaren Förderprogrammen macht es notwendig, eine übergeordnete Stelle zur Akquise dieser Mittel zu schaffen. Diese Stelle kann sich gezielt mit der Beschaffung und Verteilung der finanziellen Mittel befassen, was die effiziente Nutzung der Ressourcen erleichtert, und die Umsetzung

großer Vorhaben ermöglicht. In einer zentralen Stelle sind Fachkenntnisse zu Förderprogrammen, Antragsverfahren und den rechtlichen Vorgaben gebündelt. Außerdem kann eine zentrale Stelle die Fördermitelakquise koordinieren und sicherstellen, dass alle Partner optimal von den verfügbaren Fördermitteln profitieren. In Regionen mit geringer Grundausstattung sollte vornehmlich nach Förderinstrumenten gesucht werden, die eine längere Projektlaufzeit und Förderung von Personalkosten ermöglichen sowie einfach in der Handhabung sind.

- Bei der Erarbeitung des **Grünen Weges zum Faberwald** in Nürnberg wurde die Erkenntnis gewonnen, dass eine zentrale Verwaltung und Koordination unerlässlich sind, um Projekte erfolgreich zu realisieren.

Sorgen Sie für Kontinuität durch dauerhaft zuständige Ansprechpersonen

Langjährige Zugehörigkeit und ein konstantes Engagement von Schlüsselpersonen tragen entscheidend zum Erfolg von Projekten bei. Diese Kontinuität ermöglicht auch niederschwellige Prozesse und schafft ein „Wir-Gefühl“ unter den Beteiligten, was die Projektdurchführung erleichtert. Um langfristiges Vertrauen aufzubauen und eine nachhaltige Umsetzung sicherzustellen, bedarf es einer konstanten Pflege der Beziehungen zwischen den Akteurinnen und Akteuren. Newsletter, Veranstaltungen, und Informationen vor Ort sind dabei unverzichtbare Instrumente.

Außerdem sind spezialisierte Rollen, wie die einer oder eines Hauptverantwortlichen, wichtig für die Strukturierung der Projekte, die Vernetzung der Akteure und die Aufgabenverteilung. Diese Rollen gewährleisten die notwendige Kontinuität und Effizienz, insbesondere an Schnittstellen.

- Im Falle des **Grünen Ringes Leipzig** und des **Radrings Rund um Berlin** hat sich gezeigt, dass die Kontinuität der Ansprechpersonen die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit internen und externen Akteurinnen und Akteuren stärkt und langfristig fördert.

Nehmen Sie Unterstützung von außen wahr

Die Kapazitäten von Verwaltungen sind oft begrenzt, was die Notwendigkeit unterstreicht, stabile Netzwerke mit zivilgesellschaftlichen Organisationen aufzubauen. Durch die Initiierung gemeinsamer Projekte können Synergien genutzt, Ressourcen gespart und größere Erfolge erzielt werden als allein. Ziel der Zusammenarbeit ist es, gemeinsam neue kreative Ansätze und Lösungen zu entwickeln. Eine offene und transparente Kommunikation fördert Vertrauen und Mut, während eine Kultur der Flexibilität schnelle Anpassungen an veränderte Rahmenbedingungen unterstützt.

- Durch den intensiven Mitwirkungsprozess im Projekt **Landschaftsachse Horner Geest** in Hamburg konnten unter anderem langfristige Kooperationen zwischen Trägerschaften, Projektverantwortlichen, Ehrenamtlichen oder Expertinnen und Experten vor Ort etabliert werden.

Räumen Sie sich die Zeit ein

Es ist nicht davon auszugehen, dass bereits zu Beginn eines Projektes, alle hier in der ersten Stellschraube formulierten Handlungsempfehlungen umgesetzt werden können. Die Gründung einer handlungsfähigen Organisationseinheit mit klarer Aufgabenverteilung und Koordination, Kontinuität sowie einer personellen und finanziellen Grundausstattung ist ein langer Weg. Wichtig ist, dass neben dem inhaltlichen Fortschritt auch die Strukturen langfristig geschaffen werden, um Projekte umzusetzen.

- Am Beispiel des **Grünen Ringes Leipzig** hat sich gezeigt, dass diese angestrebten Strukturen erst vollständig nach etwa zwanzig Jahren aufgebaut waren.

13.2 Integrierte Planung

Integrierte Planung ist der Schlüssel, um Städte und ihr Umland nicht isoliert, sondern als lebendiges, vernetztes Ökosystem zu betrachten. Sie verbindet städtische Dynamik mit den Potenzialen ländlicher Räume und ermöglicht es, Wachstum und Nachhaltigkeit im Einklang voranzutreiben. Durch klug vernetzte Konzepte wird die Kooperation zwischen Stadt und Umland erleichtert, Pendlerströme optimiert und umweltfreundliche Alternativen gefördert.

Einigen Sie sich zu Beginn auf ein Ziel und schaffen Sie gegenseitiges Vertrauen

Alle Projektbeteiligten wollen das Beste für den Raum, doch unterscheiden sich die Sichtweisen und Interessen teilweise erheblich. Für den Erfolg eines Projektes ist es essenziell, dass sich die Entscheidungs- und Planungsebene verstehen und vertrauen. Verschiedene Gebietskörperschaften, Fachabteilungen oder Interessenvertretungen müssen an einem Strang ziehen. Daher ist es wichtig, besonders zu Beginn ausreichend Zeit zu investieren, um ein gemeinsames Ziel zu vereinbaren.

Informelle Formate, die zunächst frei von Restriktionen den Fokus auf Zielverständnis und Vertrauensbildung legen, können dabei helfen, verschiedene Akteurinnen und Akteure an einen Tisch zu bringen und in einen offenen Austausch zu kommen. Darauf aufbauend sollte ein gemeinsames Narrativ als Grundlage für die weitere Zusammenarbeit entwickelt werden. Um eine gewisse Verbindlichkeit zu erzeugen, kann dieses Narrativ als Absichtserklärung auch politisch verabschiedet werden.

- Die **Regionalparkrouten RheinMain** sind ein gelungenes Beispiel für das gegenseitige Verständnis zwischen Entscheidungs- und Planungsebene, das auf ein gemeinsames Ziel ausgerichtet ist.

Binden Sie ihr Projekt in die Zielsetzung einer übergeordneten Entwicklungsplanung ein

Eine übergeordnete Entwicklungsplanung schafft den Rahmen für eine erfolgreiche Projektumsetzung, indem sie Projekte in gesamtstädtische oder regionale Konzepte einbindet und ihnen dadurch eine höhere Priorität und politische Unterstützung verschafft.

Solche Planungen helfen, ein Narrativ zu entwickeln, Fördermittel zu akquirieren, Flächen zu aktivieren und die Umsetzung einzelner Projekte zu erleichtern. Bei Nutzungskonflikten und Flächenkonkurrenzen ermöglichen integrierte Konzepte eine gemeinsame Lösungsfindung, die den unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnissen gerecht wird. Eine klare Zielsetzung innerhalb eines übergeordneten Konzepts, wie beispielsweise eines Masterplans, sorgt für politischen Rückhalt und eine positive mediale Wahrnehmung. Gemeinsame Beschlüsse und die Einbindung verschiedener politischer Ressorts rücken die Projekte in den Fokus und erhöhen die Sichtbarkeit. Dadurch entsteht eine breite Unterstützung, die zur erfolgreichen Realisierung der Projekte beiträgt.

- Gute Beispiele für die erfolgreiche Einbindung der Projekte in eine Entwicklungsplanung sind die **Landschaftsachse Horner Geest** in Hamburg oder die **Grünen Wege in Nürnberg**. Diese Projekte sind in eine Gesamtplanung integriert und stehen nicht als Einzelprojekte ohne ‚Lobby‘ da.
- Für die Landeshauptstadt München stellt das Landschaftsbezogene Wegekonzept für den **Münchner Grüngürtel** eine Grundlagenstudie dar. Sie bildet die Basis für planerische Entscheidungen im Untersuchungsgebiet. Aufbauend darauf wurden mittlerweile zwei teilträumliche Vertiefungskonzepte entwickelt.

Schaffen Sie über die Wegeentwicklung zusammenhängende Netze, die die verschiedenen Bedürfnisse von Biodiversität bis Landwirtschaft adressieren

Nutzungs- und Raumkonkurrenzen erfordern eine aktive Siedlungs- und Landschaftsentwicklung, die bspw. Ansprüche von Biodiversität und Landwirtschaft ausreichend berücksichtigen. Dieses übergeordnete Gesamtkonzept kann einer Fragmentierung des Raumes vorbeugen und zugleich eine verständliche „Story“ für das Projekt sein, auf die sich Fachleute, Politik und Öffentlichkeit einigen können.

Ein wichtiger Baustein kann hierbei ein Wege- bzw. Korridorkonzept sein, welches einerseits den Freiraum strukturiert, andererseits auch den Freiraum erlebbar macht. Durchgängige, zusammenhängende Netze sichern die Funktionsfähigkeit des Raumes, z. B. in Bezug auf die Biodiversität oder Landwirt-



Abbildung 57: Bergischer Panorama-Radweg, Nordbahntrasse · Quelle: Dominik Ketz

schaft. Die Wegeentwicklung ist zudem maßgeblich dafür verantwortlich, wie Räume wahrgenommen werden. Räume können durch Wegeentwicklung geschützt werden, entweder indem sie durch die Wegeführung freigehalten werden oder auch dadurch, dass sie konkret bespielt und somit als schützenswert wahrgenommen werden.

- Ein Beispiel ist das Wegekonzept für den **Münchener Grüngürtel**. Dieses gesamtheitliche, integrierte Konzept zielt darauf ab, trotz des hohen Siedungsdruck am Rande von München durch aktive Landschaftsentwicklung die Funktionsfähigkeit der Landschaft zu erhalten und diese gleichzeitig für die verschiedenen Nutzergruppen zu qualifizieren.
- Mit den **Green Trails** wird an der Grenze zwischen NRW und Hessen der Tourismus bewusst gelenkt und damit Konflikte zwischen Erholung und Natur- und Landschaftsschutz vermieden.

Ermutigen Sie zu einer engen Zusammenarbeit der Planungsdisziplinen und -ebenen in der formellen und informellen Planung

Bereits das UBA-Forschungsprojekt UMLANDSTADT empfiehlt eine kombinierte Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsentwicklungsplanung, die die verschiedenen Ansprüche der einzelnen Disziplinen integriert. Die Regionalplanung als Steuerungsinstrument mit ihren verschiedenen formellen Instrumenten (z. B. die Strategische Umweltprüfung) bietet bereits Möglichkeiten zur Einflussnahme und Begleitung von regionalen Projekten. Sie kann dazu beitragen, dass alle relevanten Bedarfe in der Planung berücksichtigt werden. Wenngleich bei der Regionalentwicklung häufig informelle Planungsinstrumente im Fokus stehen, können formelle Planungsinstrumente dazu beitragen, dass Entscheidungsprozesse transparenter und verständlicher sind. Regionalmanagement auf formeller Ebene (z. B. Regionalverband), aber auch auf informeller Ebene (Vereine, Netzwerke) ermöglicht, dass während des Planungsprozesses Aushandlungen auf gleicher Augenhöhe stattfinden können.

- Die **Regionalentwicklung im Ruhrgebiet** übernimmt der RVR. Dieser schafft einerseits nachhaltige Rahmenbedingungen für die kommunale Bauleitplanung (Flächennutzungs- und Bebauungspläne) sowie für fachrechtliche Genehmigungsverfahren. Andererseits bringt er integrierte, übergreifende, regionale Projekte - wie das Freizeitmobilitätskonzept - auf den Weg, an denen unterschiedlichste Fachdisziplinen partizipiert haben.

Planen Sie Projekte vom Anfang und vom Ende

Regionale, interdisziplinäre Projekte haben einen sehr hohen Planungsaufwand. Großprojekte, wie Radschnellwege, können schnell über eine Dekade von der Idee bis zur Umsetzung brauchen. Andere Projekte scheitern im Übergang zwischen Modellphase und Regelbetrieb, weil die Frage nach Betriebsabläufen und -kosten nicht rechtzeitig geklärt wurde. Dies zeigt die Bedeutung einer frühzeitigen Prozessplanung, die sowohl die nächsten Arbeitsbausteine detailliert aufzeigt, aber auch vorausschauend zukünftige Herausforderungen benennt und frühzeitig Zuständigkeiten festlegt.

- Ein Beispiel für die Bedeutung einer frühzeitigen und klaren Prozessplanung sowie der Aufgabenteilung ist der **Regionalpark RheinMain**. Hier wird die übergreifende Koordination von einer Dachgesellschaft übernommen, während die Durchführungsgesellschaften sich um die konkrete Umsetzung und weitere Pflege kümmern. Diese klare Aufgabenteilung ermöglicht, dass sowohl kurzfristige Aufgaben als auch langfristige Herausforderungen frühzeitig adressiert werden.

Kombinieren Sie die Förderung der aktiven Mobilität mit bestehenden Freizeitangeboten

Die Integration der Förderung aktiver Mobilität in bestehende Freizeitangebote ist besonders nachhaltig, da sie bestehende Infrastruktur nutzt, ohne zusätzlichen Ressourcenverbrauch zu verursachen. Gleichzeitig stärkt dies die lokale Wirtschaft, indem die Bekanntheit bestehender Freizeitangebote und Tourismusattraktionen gefördert und die Besucherzahlen erhöht werden. Sichere Mobilitätskorridore und verbesserte Infrastruktur für den Fuß- und

Radverkehr sorgen dafür, dass sowohl die Attraktivität der Freizeitangebote als auch das Bewusstsein für die Region wachsen. Potenziale ergeben sich, indem die bestehende Freizeit-Infrastruktur entweder direkt in die Netzplanung für die aktive Mobilität eingebunden wird oder gemeinsam mit den Akteurinnen und Akteuren vor Ort Anreize entwickelt werden, die die Nutzenden dazu bewegen, die Ziele zu Fuß oder mit dem Fahrrad anzusteuern.

- Projekte, die wie im **Grünen Ring Leipzig** verschiedene Formen der aktiven Mobilität mit weiteren Freizeit- und Erholungsangeboten kombinieren, schaffen einen Mehrwert für die Nutzenden und erhöhen die Attraktivität der Regionen.
- Die **Panorama-Radwege** im Bergischen Städtedreieck sind ein gutes Beispiel dafür, wie die Routenführung der Radwege nicht nur verschiedene Landkreise verbindet, sondern auch an übergeordnete Radwegenetze angebunden wird. Die Panorama-Radwege sind mit freizeitorientierten Angeboten verknüpft, die den Radtourismus fördern, wie etwa Bed & Bike-Pensionen, eine Seilbahn mit Fahrradmitnahme sowie Paddeltouren inklusive Fahrradshuttle.

Berücksichtigen Sie die unterschiedlichen Ansprüche der aktiven Mobilitätsformen, indem Sie die Öffentlichkeit intensiv beteiligen

Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche zwischen zu Fuß Gehenden, langsamen und schnellen Radfahrenden erfordern es, die Infrastruktur der Nahmobilität differenziert zu planen. Durch getrennte Bereiche, spezifische Geschwindigkeitszonen und selbsterklärende Infrastruktur werden Sicherheit und Komfort für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet. Hierbei sollten maßgeschneiderte Lösungen gefunden werden, die den jeweiligen Ansprüchen vor Ort gerecht werden. Um diese Ansprüche zu identifizieren und damit gleichzeitig die Akzeptanz der Planungen zu fördern, wird empfohlen, Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Stakeholder frühzeitig einzubinden. So fließen die lokalen Kenntnisse und Bedürfnisse direkt in die Konzepte ein.

Offene Kommunikation und Stakeholdermanagement sorgen dafür, dass die Bedürfnisse und Bedenken aller Beteiligten wahrgenommen und breite Akzeptanz geschaffen werden. Ein gutes Erwartungsmanagement und die transparente Darstellung von Fortschritten und Ergebnissen im Verlauf des Projektes verhindern Frustration und fördern die konstruktive Zusammenarbeit. Um die Unterstützung der Öffentlichkeit zu fördern, ist es besonders wichtig, auch Teilerfolge sichtbar zu machen, etwa durch eine feierliche Eröffnung fertiger Teilabschnitte.

- Zum Beispiel bei den Planungsspaziergängen für die **Premiumfußwege Aachen** hat die frühzeitige und kontinuierliche Einbindung der Öffentlichkeit und relevanter Stakeholder wesentlich zum Erfolg des Projektes beigetragen. Die Europäische Mobilitätswoche (EMW) wurde hier als Rahmen genutzt, um umgebaute Abschnitte feierlich zu eröffnen.
- Über diverse Beteiligungsformate wurde bei der Erarbeitung des Landschaftsbezogenen Wegekonzeptes für den **Münchener Grüngürtel** eine große Bandbreite an Akteurinnen und Akteure eingebunden. Der produktive Perspektivwechsel der Walks verhalf den Teilnehmenden zu einer Verständigung über Raumwahrnehmungen und Wertschätzung der Grüngürtellandschaften.
- Der Planungsprozess der **Landschaftsachse Horner Geest** ist ein Beispiel für eine gelungene Bürgerbeteiligung. Es sind „Bürgerprojekte“ umgesetzt worden und der Betrieb konnte teilweise durch Personen aus dem Beteiligungsprozess sichergestellt werden.

Finden Sie Lösungen für Flächenkonkurrenzen

In Ballungsräumen wie der Metropole Ruhr oder der Metropolregion FrankfurtRheinMain sind Flächen oft begrenzt, was zu Flächenkonkurrenzen führt. Hierbei gilt das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme in der Planung und der Suche nach Win-win-Situationen. Gemeinsame Konzepte für die Belange der aktiven Mobilität wie auch des Naturschutzes, der Landwirtschaft, Siedlungsentwicklung und der Erholung helfen, diese Konflikte frühzeitig zu identifizieren und zu lösen. Die integrierte Planung verschiedener

Nutzungsansprüche fördert zudem das Verständnis und Vertrauen zwischen unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren.

Kreative Lösungen, wie die Umnutzung bestehender Infrastrukturen oder die Multicodierung von Landschaftsräumen, tragen zur Entwicklung innovativer und nachhaltiger Mobilitätsangebote bei. Solche Ansätze ermöglichen es, bestehende Ressourcen effizient zu nutzen und neue Erlebnispunkte zu schaffen, die sowohl die lokale Bevölkerung als auch Gäste ansprechen.

- Prämisse des **Regionalverbands Ruhr** ist eine integrierte Planung von Beginn an - nicht nur im Freizeitmobilitätskonzept. Das sorgt für gegenseitiges Verständnis, schafft Vertrauen, erfordert aber von allen Beteiligten mehr Zeit für die Kommunikation.
- Beim **Radring Rund um Berlin** wurden beispielsweise bestehende KAP Wege (Kooperative Abteilung Pflanzenproduktion der DDR) in die Routenplanung miteinbezogen und multicodiert.

13.3 Sichergestellter Betrieb

Projekte, die Freiraumentwicklung und Förderung aktiver Mobilität zusammenbringen, haben – besonders im überregionalen Kontext - häufig einen hohen Planungs- und Abstimmungsbedarf hinsichtlich des Betriebs und seiner langfristigen Sicherstellung. Um den langfristigen Erfolg zu sichern, ist es entscheidend, den Betrieb, räumliche Nutzungskonflikte, konkurrierende Nutzungsarten oder die komplexen Zuständigkeiten bereits in der Planungsphase mitzudenken. Ziel ist es, frühzeitig Herausforderungen, wie die Pflege und Wartung der Wege zu benennen, Zuständigkeiten etwa für die Herstellung der Verkehrssicherheit oder Beschilderung zu klären, Nutzungskonkurrenzen beizulegen und langfristige Unterstützung relevanter Akteurinnen und Akteure sicherzustellen. Die Basis für einen langfristig sichergestellten Betrieb wird bereits in der zweiten Stellschraube – der integrierten Planung – gelegt.

Finden Sie passende Lösungen im Umgang mit Nutzungskonflikten

Bei stark genutzten Infrastrukturen entstehen häufig Überlastungen und Nutzungskonflikte. Diese Konflikte treten z. B. zwischen verschiedenen Nutzungsgruppen auf, etwa zwischen dem Fuß- und Radverkehr oder zwischen Verkehrsteilnehmenden mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, wie Nutzenden von Fahrrädern und E-Bikes. Um mit solchen Herausforderungen umzugehen, sind gezielte Maßnahmen notwendig, wie Vereinbarungen über Nutzungsregeln, Öffnungszeiten oder Verhaltensregeln. Darunter fallen auch Vereinbarungen mit Flächeneigentümerinnen und -eigenthümern und den zuständigen Behörden. Zu solchen Maßnahmen gehört in Räumen mit Erholungsdruck auch die Besucherlenkung, um Konflikte zwischen Nutzung und Umwelt zu verhindern oder zu entschärfen. Die systematische Lenkung und Steuerung der Nutzenden kann beispielsweise durch Informationstafeln mit Verhaltensregeln oder Hinweisen bei Übernutzung erfolgen. So tragen gezielt angebrachte Informationen über schwach frequentierte Ausweichräume dazu bei, die Nutzung zu entzerren. In Verbindung mit der Erklärung, warum bestimmte Räume entlastet werden müssen, wird das Bewusstsein für die Umwelt gestärkt und die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert.

Auch eine Kennzeichnung von Bereichen für unterschiedliche Gruppen, etwa durch verschiedene Bodenbeläge oder Markierungen, kann eine klare Trennung und bessere Orientierung gewährleisten. An den Standort angepasste Kampagnen fördern zudem ein respektvolles Miteinander und können das Verhalten der Nutzenden positiv beeinflussen. Informationsangebote über die Belange des Natur- und Umweltschutzes können Nutzende sensibilisieren. Die Wissensvermittlung über die Natur ist ein zentraler Aspekt, da ihr Schutz eng mit dem Umweltverständnis der Menschen zusammenhängt.

Ein weiterer Ansatz zur besseren Verteilung von Nutzenden kann die Attraktivierung weiterer Ziele in der näheren Umgebung darstellen, die bislang noch kein Interesse hervorrufen.

Das Mobilitätsverhalten im Betrieb sollte ab und an beobachtet werden, um ggf. durch geeignete Maßnahmen lenkend eingreifen zu können. Die Suche

nach passenden Lösungen im Umgang mit Nutzungskonflikten beginnt bereits in der Planungsphase und sollte bei Bedarf im Betrieb angepasst und weiterentwickelt werden.

- Bei den **Bergischen Panorama-Radwegen** wurden die Nutzungskonflikte durch unterschiedliche Bodenbeläge und Hinweise für Radfahrende und zu Fuß Gehende entschärft. Die Kampagne „Trassen-Toleranz – gemeinsam mit Rücksicht“ fördert ein respektvolles Miteinander, unterstützt durch Radbeauftragte und Mobilitätsmanager in den beteiligten Städten.
- Ein gutes Beispiel ist der **Grüne Ring Leipzig**, wo gezielte Maßnahmen wie Beschilderung, Informationsmaterial und Nutzungsmonitoring zur aktiven Besucherlenkung beitragen.
- Die **Green Trails** mit ihren Vereinbarungen über Nutzungsregeln und dem Motto „Der Mensch schützt nur das, was er kennt“ zeigen ebenfalls funktionierende Ansätze zur Vermeidung von Nutzungskonflikten auf.

Klären Sie bei interkommunalen Projekten früh die Zuständigkeiten

In interkommunalen Projekten sind klare Zuständigkeiten entscheidend für eine reibungslose Umsetzung und das langfristige Funktionieren im Betrieb. Unterschiedliche Verantwortlichkeiten zwischen Kommunen und Landkreisen können die Koordination erheblich erschweren, sofern diese nicht klar definiert sind. Hier können geteilte Zuständigkeiten, etwa bei der Beschilderung, zu Verzögerungen führen und somit zum Umsetzungshemmnis werden. Aspekte wie die Sicherstellung der Pflege und Wartung von Wegen und ihrer begleitenden Vegetation, Sanierung und Finanzierung sollten von Beginn an vorausschauend geregelt und organisatorisch aufgeteilt werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass nicht nur die Umsetzung, sondern auch die langfristige Betreuung und Weiterentwicklung der Infrastruktur funktioniert. Ein frühzeitig durchdachtes und kommuniziertes Betriebskonzept erhöht darüber hinaus auch die Unterstützung durch die Politik in früheren Phasen des Projektes.

- Im **Regionalpark RheinMain** werden anfallende Aufgaben wie etwa Pflege, Instandhaltung und Finanzierung innerhalb der Durchführungsgesellschaften den dort beteiligten Kommunen zugeteilt.
- Bei den **Bergischen Panorama-Radwegen** unterstützt bis heute der Mitinitiator des Projektes Wuppertal-Bewegung e. V. die Stadt bei der Pflege.
- Die Relevanz einer frühzeitigen Klärung der interkommunalen Zuständigkeiten wird darüber hinaus im Beispiel **Radring Rund um Berlin** deutlich. Dort war beispielsweise die Beschilderung der Wege schwer zu koordinieren, denn die Zuständigkeiten dafür liegen je nach Landkreis in unterschiedlicher Zuständigkeit.
- Die fortlaufende Bespielung der **Regionalparkrouten RheinMain** mit ihrem vielfältigen Veranstaltungsprogramm wie dem Regionalparksommer und verschiedenen Routenfesten hält die Akzeptanz des Projektes bei den Nutzenden auf einem hohen Niveau.
- Der **Grüne Ring Leipzig** profitiert von langjährig verantwortlichen Personen, die durch vertrauensvolle Zusammenarbeit, klare Abläufe und niederschwellige Prozesse eine kontinuierliche Begleitung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Maßnahmen ermöglichen.

Stellen Sie Möglichkeiten für eine Optimierung des Projektes sicher

Sichern Sie nach der Realisierung eine fortlaufende Betreuung und Entwicklung der Maßnahmen

Langfristige Planung und kontinuierliche Betreuung sind essenziell, um den Betrieb (inter-)kommunaler Projekte nachhaltig zu sichern. Dabei spielt die fortlaufende Betreuung durch verantwortliche Personen eine entscheidende Rolle. Durch kontinuierliche Organisation, beispielsweise im Rahmen von regelmäßigen Treffen oder der Leitung durch einen Lenkungskreis, entsteht ein Gefühl der Dauerhaftigkeit. Dies stärkt das Vertrauen zwischen den Beteiligten und sorgt für die Verstetigung der gemeinsamen Ziele. Eine verlässliche Institution als Ansprechpartnerin fördert nicht nur die langfristige Stabilität, sondern auch die erfolgreiche Weiterentwicklung des Projekts. Für einen sichergestellten Betrieb kann darüber hinaus externe Unterstützung durch Engagierte förderlich sein. Formate wie Projektgruppen, Walks, interkommunale Workshops oder Veranstaltungen für die Nutzenden sollten auch nach der Umsetzungsphase fortgeführt werden, um die nötige Unterstützung und Zusammenarbeit sicherzustellen.

- Gute Beispiele für die langfristige Entwicklung und eine fortlaufende Betreuung sind die **Bergischen Panorama-Radwege** mit ihrer langfristigen und gesicherten Betreuung durch die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH

Um sicherzustellen, dass Projekte langfristig erfolgreich sind, müssen sie bei Bedarf optimiert und an neue Anforderungen angepasst werden, beispielsweise die Breite von Fahrradwegen an aktuelle Standards und Bedürfnisse. Dabei spielt die Abstimmung zwischen verschiedenen Planungsträgern eine entscheidende Rolle: Maßnahmen können effizient umgesetzt werden, indem sie „Huckepack“ auf ohnehin geplanten Sanierungen im Straßenraum oder von Leitungssystemen – etwa Strom-, Gas- oder Wasserleitungen – aufsetzen. So lassen sich Ressourcen einsparen und erneute Baustellen vermeiden. Besonders geeignet sind langfristig geplante Infrastrukturmaßnahmen, da hier fixe Zeitpläne entwickelt und gezielt Fördermittel beantragt werden können. Um den Betrieb nachhaltig sicherzustellen, bedarf es verstärkt Förderprogramme, die nicht nur die Umsetzung, sondern auch die laufende Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur adressieren.

Unabhängig von Fördermitteln sollte bereits in der Planungsphase ein Budget von 2 bis 4% der Gesamtkosten für Nachbesserungen und notwendige Anpassungen während des Betriebs eingeplant werden. So kann flexibel auf Verbesserungsbedarf reagiert werden.

- Die Umsetzung einer „Huckepack-Strategie“ zeigt sich am Beispiel der **Premiumfußwege in Aachen**. Die anstehende Sanierung der Leitungen wird gezielt genutzt, um Teile des Maßnahmenpakets umzusetzen. So erfolgt eine schrittweise und effiziente Realisierung.



Fazit und Ausblick

Die erste Strophe des Gedichtes ‚Das Ideal‘ von Kurt Tucholsky (1927) bringt das Spannungsverhältnis zwischen den Ansprüchen des Menschen an Stadt und Freiraum zum Ausdruck:

Das Ideal

Ja, das möchte:

**Eine Villa im Grünen mit großer Terrasse,
vorn die Ostsee, hinten die Friedrichstraße;
mit schöner Aussicht, ländlich-mondän,
vom Badezimmer ist die Zugspitze zu sehn –
aber abends zum Kino hast du nicht weit.**

Dieser fast 100 Jahre alte Wunsch der Gleichzeitigkeit von Urbanität und Erleben von schöner Landschaft und Natur ist heute ungebrochen. Leben in der Stadt und eine attraktive, gut erreichbare Landschaft in der Nähe des Wohnorts ist Lebensqualität.

Damit gewinnen die Freiräume an den Rändern der Städte zunehmend an Bedeutung. Sie sind ein potentieller Erholungsraum für Sport und Bewegung, Raum der Entspannung und Naturgenuss. Aber nur, wenn diese Freiräume über entsprechende naturräumliche Qualitäten verfügen, nicht zersiedelt und durch Infrastrukturbänder verlärmte und zerschnitten sind, erfüllen sie diese Ansprüche. Attraktive Kultur- und Naturlandschaften an den Rändern der Städte sind ein Indiz für Lebensqualität im regionalen Verbund einer Stadt-Umland-Beziehung. Diese Wechselbeziehung zwischen Stadt und Umland gilt es zu fördern.

Je attraktiver und naturnäher die Landschaft am Stadtrand und im Umland ist, desto stärker steigt der Nutzungsdruck. Klassische Konflikte zwischen Natur, Erholung und Mobilität gehen damit einher. Solche Konflikte erfordern wiederum eine interkommunale Steuerung und Abstimmung mit Weitsicht.

Vor allem müssen qualitätsvolle Angebote für die aktive Mobilität geschaffen werden. Das Auto soll zu Hause bleiben, der Verkehrsverbund in der Stadt-Umland-Beziehung gestärkt werden. Davon profitieren nicht nur die Menschen in der Stadt, sondern auch

die Menschen auf dem Land. Angebote für die aktive Mobilität funktionieren nicht nur am Wochenende, sondern dienen auch der Alltagsmobilität in den Umlandräumen. So können Synergien und Mehrwerte für Stadt und Umland zugleich aktiviert werden.

Aktive Mobilität und Freiraumentwicklung im Stadt-Umland-Bezug erfordern eine aktive Regionalentwicklung, bei der verschiedene Akteurinnen und Akteure zusammenkommen, um die spezifischen Herausforderungen der Stadt-Umlandprozesse zu bewältigen. Das Forschungsprojekt kommt zu dem Ergebnis, dass dies eine Gemeinschaftsaufgabe ist, die integriert geplant, gut organisiert und für den Betrieb verstetigt werden muss.

Bereits das UBA-Projekt „UMLANDSTADT umwelt-schonend – Nachhaltige Verflechtung von Wohnen, Arbeiten, Erholung und Mobilität“ fest, dass Entwicklungspfade als Vorgabe nötig sind, um die Freiräume vor der Zersiedelung zu schützen und diese gleichzeitig für Erholung, Freizeit und Sport, Gesundheit und Klimaanpassung zu qualifizieren (Schubert et al. 2021). Die in der vorliegenden Broschüre vorgestellten Projekte sind dafür gute Beispiele. Sie zeigen aber auch, dass es nicht das eine Best-Practice-Beispiel für alle Projekte mit Stadt-Umland-Bezug gibt. Vielmehr gibt es mehrere Good-Practice-Beispiele, die individuelle raum- und aufgabenspezifische Entwicklungspfade aufzeigen, um die Herausforderungen in den verschiedenen Raum- und Akteurskonstellationen zu bewältigen. Allerdings lassen sich Gemeinsamkeiten feststellen, die auch in zukünftigen Stadt-Umlandprozessen eine Rolle spielen sollten. Stadt-Umlandprojekte benötigen einen Planungsprozess, der

- eine hohe Interdisziplinarität und eine integrierte Sichtweise aufweist,
- auf verschiedenen Planungsebenen mit verschiedenen Aufgabenträgerschaften funktioniert,

- die Herausforderungen und Bedarfe der Biodiversität, der Landwirtschaft und der Menschen bestmöglich berücksichtigt und adressiert,
- auf sich verändernde politische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen reagieren kann und
- verständlich für die Menschen vor Ort bleibt und Mehrwerte aufzeigt.

Das Forschungsvorhaben identifizierte mit Hilfe der Fachakteurinnen und -akteure der hier vorgestellten Good-Practice-Beispiele drei Stellschrauben, die als besonders relevant für den Erfolg von Stadt-Umlandprozessen einzuschätzen sind:

Eine **HANDLUNGSFÄHIGE ORGANISATIONSEINHEIT** hilft dabei, dass Aufgaben klar verteilt sind und Ressourcen bereitgestellt werden können. Sie kann auch gemeinde- oder landkreisübergreifende Aufgaben übernehmen. Als Beispiel ist hier die Akquise von Fördermitteln zu nennen.

Die Sicherstellung einer **INTEGRIERTEN PLANUNG** bringt alle Akteurinnen und Akteure an einen Tisch und sorgt dafür, dass alle Interessen gehört und eingebunden werden. Synergien und Mehrwerte sollen dabei interkommunal identifiziert und aktiviert werden.

Dazu ist aber auch eine strategische, auf das Projekt abgestimmte Prozessplanung unumgänglich. Letztlich gilt es, die Umsetzung und den **BETRIEB SICHERZUSTELLEN**. Gute Projekte benötigen nach der Umsetzung Strategien der Verstetigung, Pflege und Fortentwicklung, damit sie nachhaltig wirken.

Die vorgestellten Stellschrauben, die in Empfehlungen und Maßnahmen münden, sind zentrale Ansatzpunkte für Stadt-Umlandprojekte, die sich mit der aktiven Mobilität und dem Freiraum auseinandersetzen. Die Beispiele zeigen aber auch, dass sich diese Themen nicht losgelöst von der Siedlungsentwicklung umsetzen lassen. Integrierte Planung erfordert, dass aktive Mobilität und Freiraum auch in anderen sektoralen Plänen verstärkt berücksichtigt wird. Dies betrifft z. B. Verkehrsentwicklungspläne, Landschaftsplanung, aber auch die Berücksichtigung bei Gewerbeansiedlungen oder dem Schaffen von Wohnraum.

Nicht unerwähnt bleiben darf die Tatsache, dass viele der Good-Practice-Beispiele noch nicht abgeschlossen sind. Bereits die Vorauswahl zeigte, dass sich viele regionale Projekte in der Konzeptionsphase befinden oder gerade erst mit der Umsetzung begonnen haben. Dies deutet darauf hin,

- a) dass die Relevanz des Stadt-Umland-Themas in der Planungslandschaft an Bedeutung zunehmen wird und viele Projekte in den kommenden Jahren in die Umsetzung gehen und
- b) dass sich viele Akteurinnen und Akteure noch in der Lernphase befinden und die vorgestellten Handlungsempfehlungen nicht abschließend sein können.

Es gilt, Stadt-Umland-Projekte weiter durch Begleitforschung zu stärken. Zu empfehlen ist, dass dies sowohl projektübergreifend als auch projektbezogen erfolgt. Ziel sollte es sein, dass innovative Stadt-Umlandprojekte stetig evaluiert werden, um weiterhin daraus zu lernen und Erkenntnisse auf künftige Projekte zu übertragen.



Abbildung 58: Bergischer Panorama-Radweg, Nordbahntrasse, Bandwebermuseum · Quelle Dominik Ketz

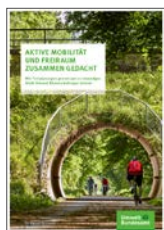
Besonderer Dank

Die Erstellung dieser Broschüre wäre nicht möglich gewesen ohne die umfassende Unterstützung durch zahlreiche regionale und kommunale Fachleute sowie die Unterstützung durch verschiedene Forschungseinrichtungen, die das Projekt mit ihrem fachlichen Input qualifiziert haben. Hervorzuheben sind vor allem die Ansprechpersonen der vorgestellten Beispielprojekte, die in teils mehreren Interviews mit ihren Erfahrungen und ihrer Fachexpertise zur Verfügung standen:





PROJEKT	ANSPRECHPARTNER:IN UND INSTITUTION
Regionalverband der Metropole Ruhr u.a. Freizeit-mobilitätskonzept	Tana Petzinger & Dr. Maria Wagener (beide Regionalverband Ruhr)
Regionalpark Routen Regionalpark RheinMain	Kjell Schmidt (Regionalpark RheinMain)
Radschnellwege Frankfurt RheinMain	Antje Quitta (Regionale Radverkehrsbeauftragte Regionalverband Frankfurt RheinMain)
Einfach Bergisch Radeln, Panoramaradwege Bergisches Städtedreieck	Uta Schneider & Angelika Schott (beide Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft)
Horner Geest Landschaftsachsen Hamburg	Cornelia Peters (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Abteilung Landschaftsplanung und Stadtgrün Hamburg)
Rund um Berlin Radring Regionalparks Berlin-Brandenburg	Torsten Jeran (Dachverband der Regionalparks Berlin Brandenburg e. V.)
Mountainbiketrails HSK/ Wittgenstein und Hessen	Matthias Schäfer (Zweckverband Green Trails) & Michael Aufmhof (Wirtschaftsförderung, Stadt Medebach)
Klimawege Bremen und Pfälzerwald	Karla Blöcher (Fachkraft für Umweltfragen und Umweltbildung NaturFreunde Rheinland-Pfalz e. V.), Dr. Michael Heiß (ehemaliges Mitglied der NaturFreunde)
Wege machen Landschaft München – Landschaftsbezogenes Wegekonzept für den Münchener Grüngürtel	Matthias Lampert (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Stadt München) & Prof. Dr. Henrik Schultz (Hochschule Osnabrück, Landschaftsplanung und Regionalentwicklung)
Grüner Weg zum Faberwald Nürnberg	Andrea Hilker & Daniel Baunach (beide Umweltamt, Planungsgruppe Landschaft, Stadt Nürnberg)
Premiumfußwege Aachen	Jan Kemper (Mobilitäts- und Verkehrskonzepte, Stadt Aachen)
Grüner Ring Leipzig	Heike König (Geschäftsstelle Grüner Ring Leipzig) & Angela Zábojník (Amt für Stadtgrün und Gewässer Stadt Leipzig)

Ein weiterer Dank gilt den Fachleuten, die an den vier Netzwerktreffen im Rahmen des Forschungsprojektes teilnahmen. Der Austausch hat erheblich zur Qualifizierung der Forschungsergebnisse beigetragen.

NAME	INSTITUTION
Antje Quitta	Regionalverband Frankfurt-Rhein-Main
Birgit Kastrop	Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Claus Peinemann	Verbandsregion Rhein-Neckar
Daniel Baunach	Stadt Nürnberg, Umweltamt
Dr. Christine Baumgärtner	Region Stuttgart
Dr. Maria Wagener	Regionalverband Ruhr - Regionalentwicklung - Städtebauliche Planung / Freizeitplanung
Dr. Sebastian Schmauck	Bundesamt für Naturschutz (BfN), FG II 4.1
Edwin Süselbeck	AGFK Niedersachsen/Bremen
Heike König	Geschäftsstelle Grüner Ring Leipzig
Kjell Schmidt	Geschäftsführer Regionalpark RheinMain
Konstanze Meyer	ADFC Bundesgeschäftsstelle Referentin Tourismus
Marco Gampe	Projektmanager Region Köln/Bonn e. V.
Matthias Lampert	Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Stadt München
Melissa Gómez	ADFC
Prof. Dr. Henrik Schultz	Hochschule Osnabrück, Landschaftsplanung und Regionalentwicklung
Roland Stimpel	FUSS e. V.
Silvia Beretta	Stadterneuerung und Stadtgestaltung Stadt Aachen
Tana Petzinger	Regionalverband Ruhr, Referatsleitung Regionalentwicklung
Tim Klinder	Stadt Aachen, Abteilung Mobilität und Verkehrskonzepte, Schwerpunkt Fußverkehr
Uta Schneider	Geschäftsführerin Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH



► **Unsere Broschüren als Download**
Kurzlink: bit.ly/2dowYYI

 www.facebook.com/umweltbundesamt.de
 www.x.com/umweltbundesamt
 www.youtube.com/user/umweltbundesamt
 www.instagram.com/umweltbundesamt/