

Vorlage Nr.: 66/044

20.05.2003

Beschlussvorlage

öffentlich

für den	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Landschaftsplanung, Umweltfragen und Bauangelegenheiten	Dez. V	13.06.2003	3
Kreisausschuss	Dez. V	24.06.2003	18
Kreistag	Dez. V	07.07.2003	16

Beschluss des Leitantrages zur Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden“

- Beschlussvorschlag:**
1. Der Kreistag beschließt den Leitantrag (Anlage 1) für die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" beim Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW einzureichen.
 2. Der Landrat wird beauftragt die geplanten Maßnahmen zur Fahrradfreundlichkeit – wie im Leitantrag beschrieben - umzusetzen.

Erläuterungen zur Sach- und Rechtslage:

(Bei Maßnahmen mit Auswirkungen auf Umwelt, Gleichstellung oder Finanzen ist in den Erläuterungen darauf besonders einzugehen)

Der Kreistag hat am 17.12.2001 beschlossen, die Voraussetzungen für die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden NRW“ zu schaffen und den dann erreichten Standard mindestens zu halten.

Die bereits durchgeführten, begonnenen und geplanten Maßnahmen sind in dem vorliegenden Leitantrag zusammengefasst, der unter dem Thema **"Kinder und Jugendliche mobil im Kreis Recklinghausen"** steht.

Ämter	Amtsleiter/in	Dezernent	Kreisdirektor	Landrat
62	gez. Zarse	gez. i.A.	gez. Scholze	gez. Schnipper
66	gez. Düwel	Gobrecht		
70	gez. Gobrecht			
02	gez. Peetzen			

Beratungsergebnis	☐ gemäß Beschlussvorschlag	☐ abweichender Beschluss		
	☐ einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:

Hiermit sind seitens der Verwaltung die Voraussetzungen zur Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" (AGFS) umgesetzt.

1. Bisher durchgeführte Maßnahmen:

Im Wesentlichen sind seit dem Kreistagsbeschluss von Dezember 2001 die folgenden Maßnahmen durchgeführt worden:

- Einstellung der Radverkehrskordinatorin Frau Marion Bugdoll
- Fortschreibung des Ausbauprogramms für Radwege an Kreisstraßen wie im März 2002 durch den Kreistag beschlossen
- Durchführung von drei Radtouren in 2002 und touristische Ausweitung auf 11 Radtouren in 2003 in Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Städten
- Stärkung des Tourismus durch Radverkehr in Zusammenarbeit mit der ELA (Emscher-Lippe-Agentur) u.a.
- Ausschilderung einer ersten Musterstrecke am „Haardgrenzweg“ gemäß dem Merkblatt des Landes NRW
- Koordinierung und Bündelung der übergeordneten radverkehrlichen Belange und Maßnahmen z.B. bei den Arbeitstreffen mit den kreisangehörigen Städten und der Umsetzung des "Landesweiten Radwegesetzes in NRW"
- Erstellung des Leitantrages

2. Maßnahmen zur künftigen Radverkehrsförderung

Um fahrradfreundlich zu werden wird der Kreis Recklinghausen seine Bemühungen über vier Maßnahmenfelder umsetzen:

1. Verhaltensänderung bei Kindern und Jugendlichen bei der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Fahrrades
2. Infrastrukturelle Maßnahmen
3. Fahrradtourismus
4. Koordinierung und Bündelung der übergeordneten radverkehrlichen Belange und Maßnahmen für die kreisangehörigen Städte, einschließlich Öffentlichkeitsarbeit

Nähere Erläuterungen sind dem beiliegenden Leitantrag zu entnehmen.

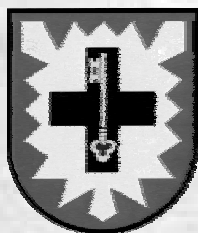
Der Kreis Recklinghausen

bewirbt sich
um die Aufnahme in die

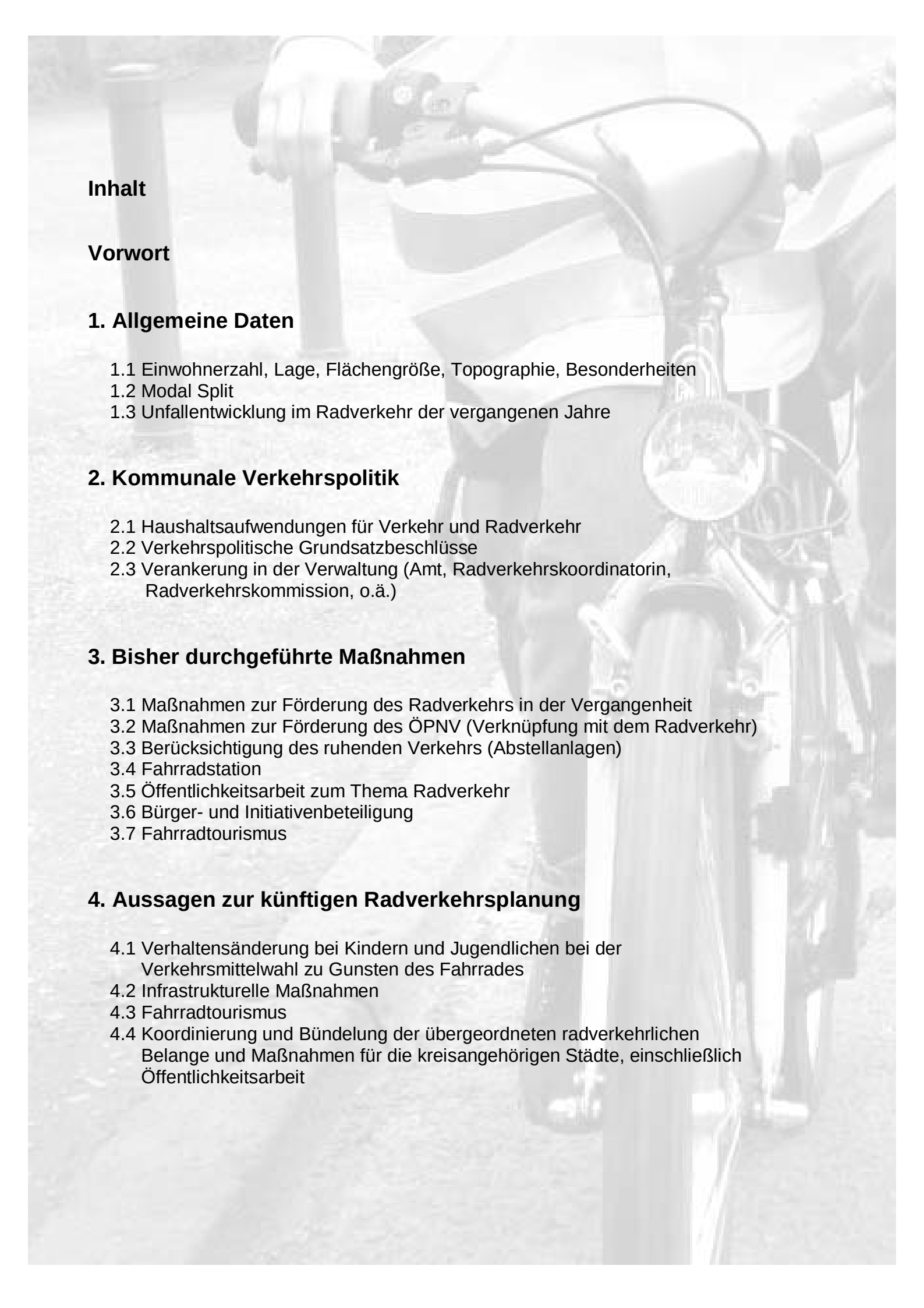
**Arbeitsgemeinschaft
"Fahrradfreundliche Städte
und Gemeinden in NRW"**

mit dem Leitthema

**"Kinder und Jugendliche mobil
im Kreis Recklinghausen"**



Recklinghausen, 26.05.03



Inhalt

Vorwort

1. Allgemeine Daten

- 1.1 Einwohnerzahl, Lage, Flächengröße, Topographie, Besonderheiten
- 1.2 Modal Split
- 1.3 Unfallentwicklung im Radverkehr der vergangenen Jahre

2. Kommunale Verkehrspolitik

- 2.1 Haushaltsaufwendungen für Verkehr und Radverkehr
- 2.2 Verkehrspolitische Grundsatzbeschlüsse
- 2.3 Verankerung in der Verwaltung (Amt, Radverkehrskoordinatorin, Radverkehrskommission, o.ä.)

3. Bisher durchgeführte Maßnahmen

- 3.1 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Vergangenheit
- 3.2 Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV (Verknüpfung mit dem Radverkehr)
- 3.3 Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs (Abstellanlagen)
- 3.4 Fahrradstation
- 3.5 Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr
- 3.6 Bürger- und Initiativenbeteiligung
- 3.7 Fahrradtourismus

4. Aussagen zur künftigen Radverkehrsplanung

- 4.1 Verhaltensänderung bei Kindern und Jugendlichen bei der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Fahrrades
- 4.2 Infrastrukturelle Maßnahmen
- 4.3 Fahrradtourismus
- 4.4 Koordinierung und Bündelung der übergeordneten radverkehrlichen Belange und Maßnahmen für die kreisangehörigen Städte, einschließlich Öffentlichkeitsarbeit

Vorwort

Das Bild des Kreises Recklinghausen ist in eindrucksvoller Weise geprägt vom Übergang der geschichtsträchtigen Industriezone des Ruhrgebiets zum landschaftlich reizvollen Raum des Münsterlands.

Auf Grund dieser unterschiedlichen Erlebnisräume und des typischen Landschaftsprofils dieser Region bietet sich die - im wahrsten Sinne des Wortes - „Erfahrung“ des Kreises Recklinghausen mit dem Fahrrad regelrecht an.

Dies erkannte der Kreis schon früh (1981) und trieb über die Freizeitschiene die Radverkehrsförderung voran. Neue Impulse durch radverkehrsfördernde Maßnahmen auf Landes- und Bundesebene bewogen den Kreis im Jahr 2000, die Radverkehrsförderung zu intensivieren. Seit dem wird sie konsequent im Alltags- und Freizeitbereich verfolgt.

Das Motto des Kreises Recklinghausen "Zehn Städte machen Zukunft" ist Slogan und Programm zugleich. Der Kreis und seine Städte begreifen sich als gemeinsame Kraft, wenn es um Zukunftsperspektiven und die Umsetzung der formulierten Ziele geht. In Zusammenarbeit mit den zehn kreisangehörigen Städten möchte der Kreis Recklinghausen das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel mit attraktiven Pluspunkten hinsichtlich Umwelt, Stadtverträglichkeit und Gesundheit stärker im Bewusstsein der Bevölkerung verankern. Somit sollen auch in jeder einzelnen Stadt der Radverkehrsförderung neue Impulse gegeben werden. Die drei Städte (Dorsten, Haltern am See und Recklinghausen) sowie der Kreis eifern zudem den beiden kreisangehörigen Gründungsstädten der Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" (Gladbeck und Marl) bei der Aufnahme in die AG nach.

Erhebliche Potentiale zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Fahrrades sieht der Kreis insbesondere durch nachhaltige, verhaltensändernde Maßnahmen, die bei Kindern und Jugendlichen (einschließlich ihrer Begleitpersonen) zu einer Aufwertung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel führen sollen. Begleitend zu diesen Maßnahmen im Alltagsradverkehr wird beabsichtigt, auch im Freizeitbereich noch mehr Menschen zu animieren, ihr Fahrrad als Verkehrsmittel zu entdecken. Ziel ist es, eine ständige Nutzung des Fahrrades als Nahverkehrsmittel zu erreichen.

Fahrradfahren fängt im Kopf an und nur durch die Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas ist langfristig ein spürbarer Umstieg auf das Rad zu erreichen. Die Maßnahmen zu Gunsten des Alltags- und des Freizeitradverkehrs werden im Kreis Recklinghausen wie Zahnräder ineinander greifen, um somit den Radverkehr flächendeckend zu stärken.

Begleiten Sie den Kreis Recklinghausen in eine vom Radverkehr bestimmten Zukunft.

Hans-Jürgen Schnipper
Landrat

1. Allgemeine Daten

1.1 Einwohnerzahl, Lage, Flächengröße, Topographie, Besonderheiten

Der Kreis Recklinghausen ist der bevölkerungsreichste Kreis der Bundesrepublik, liegt im nördlichen Ruhrgebiet und ist in auffallender Weise vom Übergang der Industriezone des Ruhrgebiets zum ländlichen Raum des Münsterlands geprägt. Hier leben 655.050 Menschen (Stand 06/02) in den zehn Städten Castrop-Rauxel, Datteln, Dorsten, Gladbeck, Haltern am See, Herten, Marl, Oer-Erkenschwick, Recklinghausen und Waltrop.

Das Kreisgebiet dehnt sich über eine Fläche von 76.033 ha aus und ist mit 13.704 ha nur zu 18 % bebaut.

Auffallend sind dabei die im Norden liegenden ausgedehnten Waldgebiete, die eine Fläche von 19.211 ha bedecken. Neben einigen Seen wird das Kreisgebiet von mehreren Kanälen und Flüssen (insgesamt 2.482 ha von Wasser bedeckter Fläche) durchflossen, dessen Uferwege sich in hervorragender Weise zum Radfahren anbieten.

Im Zentrum des Kreisgebiets steigt der Vestische Höhenrücken auf, fällt im Süden zur Em-scherniederung, im Norden zur Lippeniederung ab, um dann zum Münsterland hin wieder leicht anzusteigen.

Der höchste Punkt im Kreisgebiet liegt am Stimberg in Oer-Erkenschwick bei 153 m, der niedrigste im Lippetal in Dorsten an der Kreisgrenze zu Wesel mit 27,3 m.

Die Länge der Kreisgrenze beträgt 195 km. Dabei beträgt die größte Ausdehnung in Nord-Süd-Richtung 30 km, in Ost-West-Richtung 39 km.

Das Straßennetz setzt sich aus 89,8 km Autobahnen, 83,9 km Bundesstraßen, 478,9 km Landesstraßen und 231,9 km Kreisstraßen zusammen. 111,4 km der Kreisstraßen werden von 137,8 km (teils beidseitig geführten) Radwegen begleitet.

Zu den unmittelbaren Nachbarn des Kreises Recklinghausen zählen vier Kreise (Borken, Coesfeld, Unna, Wesel) und sechs Städte (Bochum, Bottrop, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Herne).

1.2 Modal Split

Die kreisweite Ermittlung des Modal Split fand in der Vergangenheit nicht statt.

Einige kreisangehörige Städte ermittelten allerdings im Rahmen ihrer Verkehrsentwicklungsplanungen den Modal Split in ihrem Stadtgebiet. Die Spannweite des Radverkehrsanteils ist dabei groß. Sie reicht von 8 % in Castrop-Rauxel bis 25 % in Marl. Dazu ist anzumerken, dass die Erfassungen nicht in allen Städten erfolgte und die Erhebungen bis zu 10 Jahre auseinander liegen. Die Vergleichbarkeit und die Aktualität der Daten sind nicht mehr gegeben.

Massive radverkehrsfördernde Maßnahmen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene in den letzten Jahren haben zur Folge, dass in den Städten die Verbesserung des fahrradfreundlichen Klimas spürbar ist. Daher ist anzunehmen, dass heute der Radverkehrsanteil im gesamten Kreisgebiet beim Alltag- und Freizeitradverkehr zugenommen hat und weiter steigen wird.

1.3 Unfallentwicklung im Radverkehr der vergangenen Jahre

Seitdem im Jahr 2000 die Bestrebungen des Kreises aufgenommen wurden fahrradfreundlich zu werden, wurde die Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium Recklinghausen intensiviert. Zum gleichen Zeitpunkt wurde auch durch die Polizei auf Regierungsbezirksebene die Häufung der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung festgestellt. Zur besseren Analyse wurden die bis dahin unter Zweiradunfälle registrierten Unfälle nach Motorrad- und Fahrradbeteiligung aufgeteilt. Daher stehen zurzeit für das ganze Kreisgebiet nur differenzierte Unfalldaten aus den Jahren 2001 und 2002 zur Verfügung. Das Polizeipräsidium wird diese Auswertung in Zukunft weiter führen und je nach Auslastung der Beamten die zurückliegenden Jahre aufarbeiten.

Das Fazit des Vergleichs der Jahresstatistik der Verkehrsunfälle mit Radfahrern im Kreis Recklinghausen für die Jahre 2001 und 2002 lautet wie folgt: Es ist ein Rückgang bei den Verletzten, sowie bei den getöteten Radfahrern zu verzeichnen.

Wurden 2001 noch 8 Radfahrer getötet, so sind 2002 nur noch 4 getötete Radfahrer zu beklagen. Die Zahl der verletzten Radfahrer ging im Jahr 2001 von 838 auf 761 Radfahrer im Jahr 2002 zurück.

Bei Verkehrsunfällen verletzte und getötete Radfahrer in 2001 und 2002

		Verletzte		Zu-/An- nahme	davon Kinder	Zu-/Ab- nahme	Getötete		Zu-/An- nahme	davon Kinder	Zu-/An- nahme
Kreis	Reckling-	2001	838		244		8				
hausen	2002	761	-77		208	-36	4	-4		-	-
Castrop-Rauxel	2001	55			19		-			-	
	2002	41	-14		10	-9	-	-		-	-
Datteln	2001	40			12		-			-	
	2002	50	+10		12	0	-	-		-	-
Dorsten	2001	98			27		2			-	
	2002	86	-12		21	-6	2	0		-	-
Gladbeck	2001	91			33		1			-	
	2002	70	-21		25	-8	1	0		-	-
Haltern am See	2001	46			7		1			-	
	2002	26	-20		7	0	-	-1		-	-
Herten	2001	87			26		1			-	
	2002	63	-24		19	-7	-	-1		-	-
Marl	2001	110			27		-			-	
	2002	106	-4		21	-6	1	+1		-	-
Oer-Erkenschwick	2001	25			9		-			-	
	2002	25	0		10	+1	-	-		-	-
Recklinghausen	2001	164			51		3			-	
	2002	149	-15		40	-11	-	-3		-	-
Waltrop	2001	22			7		-			-	
	2002	40	+18		11	+4	-	-		-	-

Als konsequente Folgerung aus der erstellten Jahresstatistik vereinbarten die Polizeibehörden auf Bezirksebene, in der 19. Kalenderwoche (05.05.-11.05.03) eine Woche für die Radfahrersicherheit zu gestalten. Die geplanten Aktionen wurden mit dem Kreis sowie mit den Städten individuell abgesprochen. Die Auswertung der Ergebnisse folgt noch.

Zur weiteren Aufarbeitung der Problematik von Radfahrunfällen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurden etwa 100 ausgewählte Unfälle aus dem Jahr 2001 eingehend untersucht. Unter der Leitung von Herrn Kurt Heinz, FH-Dozent für Verkehrslehre, untersuchten acht Polizeistudenten der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Gelsenkirchen als Projektarbeit die Unfallumstände mit Radfahrern im Präsidialbezirk I (Recklinghausen/Herten). Die Befragungen wurden im Januar 2003 abgeschlossen, die Ergebnisse werden mit Spannung erwartet.

2. Kommunale Verkehrspolitik

2.1 Haushaltsaufwendungen für Verkehr und Radverkehr

Für die Jahre 2002 und 2003 wurden jeweils 20.000 € als Eigenmittel in den Haushalt für Sachkosten, Öffentlichkeitsarbeit, modellhafte Neubeschilderung, Flyerherstellung u.a. eingestellt. Für 2003 sind zusätzlich 15.000 € für die Teilerstellung der wegweisenden Ausschilderung für Radfahrer und 1.000 € für die Unterhaltung derselbigen zur Verfügung gestellt worden.

Darüber hinaus sind durch das Programm III "Mittelfristiges Ausbauprogramm für Radwege an Kreisstraßen" (Kreistagsbeschluss in 1995) im Zeitraum von 1995 bis Ende 2002 bei 12 Projekten für den Radwegesbau und Straßenausbau mit Radwegen 6.917.113 Mio. € ausgegeben worden, die durch das Land NRW mit 75 – 90 % gefördert wurden. Zudem belaufen sich in dem Zeitraum von 1995 bis Anfang 2003 die Planungskosten für abgeschlossene und noch zu Ende zuführende Maßnahmen auf 657.185 €.

Für "andere" Projekte wie z.B für Markierungsarbeiten, Schilderaufstellung und Querungshilfen sind in den Jahren 2000 bis 2002 zusätzlich ca. 125.000 € ausgegeben worden.

Des Weiteren wurden im Kreisgebiet 9 (von 70) kreiseigene Wanderparkplätze mit je zwei Anlehnbügeln mit Knieholm für Fahrräder (mit Förderung von "ÖPEL" Mitteln) ausgestattet. Der Umbau der Parkplätze und die Erstellung der Anlehnbügel erfolgt durch das Beschäftigungs- und Qualifizierungsprogramm "Arbeit statt Sozialhilfe" (ASS) für Jugendliche. Die Kosten für das Material und für die Verzinkung betragen pro Bügel inklusive der Mehrwertsteuer 50 €.

Damit wurden im Zeitraum 1995 bis Anfang 2003 insgesamt 7.751.198 € für Verkehr und Radverkehr ausgegeben.

2.2 Verkehrspolitische Grundsatzbeschlüsse

"Fahrradfreundlicher Kreis Recklinghausen"

Per **Kreistagsbeschluss vom 17.12.01** wurde einstimmig beschlossen, die Voraussetzungen für die **Aufnahme in die AGFS** zu schaffen und darüber hinaus mindestens zu halten.

Durch die Schaffung und Ausfüllung der Stelle der Radverkehrskordinatorin sind die geforderten organisatorischen und personellen Vorkehrungen durch den Kreis Recklinghausen als ein wichtiger Bestandteil des Gesamtkonzepts mit großer Außenwirkung umgesetzt worden.

Die Bereitstellung der finanziellen Mittel ist bis einschließlich 2003 gesichert. Zur Erzielung der Nachhaltigkeit wurde der Landrat durch den Kreistag (einstimmig) beauftragt, weitere Mittel ab 2004 zur Verfügung zu stellen.

Bei Aufnahme in die AGFS wird Ende dieses Jahres bei Verabschiedung des Kreishaushaltes für 2004 sowie der mittelfristigen Finanzplanung des Kreises für eine Dauerhaftigkeit der Finanzierung des erforderlichen personellen und sachlichen Aufwandes gesorgt werden.

Der **Leitantrag** zur Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" wurde **am 07.07.03 durch den Kreistag beschlossen**.

Zustimmung und Begrüßung des "fahrradfreundlichen Kreis Recklinghausen" durch andere Gremien

Es ist der Wunsch des Kreises, dass auch die kreisangehörigen Städte das Ziel der Fahrradfreundlichkeit unterstützen. Die kreisangehörigen Städte sind gebeten worden, sich in ihrer Kommune für die

- stärkere Berücksichtigung der Radverkehrspolitik,
- der Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Radfahrer,
- und der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas

auszusprechen.

Diese Zustimmung liegt durch **Ausschussbeschlüsse** von den Städten Waltrop und Dorsten bereits vor.

Bei Vorträgen zur Umsetzung der Fahrradfreundlichkeit im Kreis wurden in den entsprechenden **Ausschüssen** der Städte Haltern am See, Recklinghausen und Castrop-Rauxel die Maßnahmen des Kreises ausdrücklich begrüßt.

Ebenso wurde auch in der **Bürgermeister-Konferenz** am 06.09.02 die Zusammenarbeit zwischen den kreisangehörigen Städten und dem Kreis zugesagt.

Programm III "Mittelfristiges Ausbauprogramm für Radwege an Kreisstraßen"

1995 ist durch die Kreisverwaltung ein landschaftsgerechtes Radwegekonzept an Kreisstraßen aufgestellt und daraus ein Ausbauprogramm für Radwege an Kreisstraßen entwickelt worden. Dies wird seitdem kontinuierlich fortgeschrieben.

2.3 Verankerung in der Verwaltung (Amt, Radverkehrskordinatorin, Radverkehrskommission, o.ä.)

Stellenschaffung der Radverkehrskordinatorin

Um das Ziel der Fahrradfreundlichkeit zu erreichen, wurde im Tiefbauamt die Stelle des/der Radverkehrskordinators/in geschaffen. Von dieser Stelle aus werden alle internen und externen Radverkehrsbelange für die Kreisverwaltung Recklinghausen koordiniert. Der/die Radverkehrskordinator/in ist an den konzeptionellen Planungen beteiligt und setzt eine intensive Öffentlichkeitsarbeit um.

Die technische Planung und die bauliche Umsetzung von Radwegen an Kreisstraßen werden weiterhin durch die Abteilung 66.1 (Planung und Tiefbau) durchgeführt.

Arbeitstreffen mit den kreisangehörigen Städten und anderen Akteuren

Direkt nach dem einstimmigen Kreistagsbeschluss vom 17.12.01 intensivierte der Kreis den Kontakt zu den kreisangehörigen Städten im Bereich Radverkehr. Am 26.02.02 trafen sich zum ersten Mal Vertreter der zehn kreisangehörigen Städte, der Polizei, des ADFC und des Kreisgesundheitsamtes. Diese Treffen sind ein Angebot an alle Akteure zur aktiven Teilnahme der gemeinsamen Gestaltung des "Fahrradfreundlichen Kreis Recklinghausen". Ziele dieser Arbeitstreffen sind:

- die gemeinsame Erarbeitung des Leitbildes und der dazugehörigen Umsetzungsstrategie zur Aufnahme in die AGFS
- die Förderung des gemeinschaftlichen Gedankenaustausches
- die Information über aktuelle Radverkehrsthemen auf Landes- und Bundesebene
- Nutzung der Synergieeffekte zwischen dem Kreis und den Städten.

Bei diesen Arbeitstreffen, zu denen alle 3 bis 4 Monate eingeladen wird, wird auch den Städten das Forum geboten, eigene Projekte, Planungen und anderes vorzustellen. Die Teilnahme und das Interesse aller Vertreter sind groß.

3. Bisher durchgeführte Maßnahmen

Bei den Arbeitstreffen mit den Städten wurde übereinstimmend festgehalten, dass die Umsetzung von infrastrukturellen Maßnahmen (Veränderungen der Verhältnisse) auf Grund der Baulastträgerschaft, aber auch den Bedürfnissen entsprechend, einen Schwerpunkt der städtischen Aufgaben darstellt und dort auch verbleiben soll.

Bei der Schaffung von übergeordneten Radverkehrsverbindungen und -netzen werden dagegen meist vielfältige Interessen berührt. Hierbei ist die Koordinierung unterschiedlicher Akteure, wie z.B. verschiedene Städte, Landesbetrieb Straßen.NRW, erforderlich.

Dem Kreis Recklinghausen wurde mit Zustimmung aller zehn kreisangehörigen Städte die regionale Radverkehrsplanung für den Alltags- und für den Freizeitverkehr als Koordinationsaufgabe zugewiesen. Die Bündelung auf einen Ansprechpartner in der Region für die übergeordneten Alltags- und Freizeitnetze ermöglicht den besseren Kontakt zu den Radfahrern und die stärkere Interessenvertretung von Radfahrbelangen gegenüber den Behörden.

Die Radverkehrsplanung im Kreis Recklinghausen fügt sich folglich zum einen aus den Aufgaben als Baulastträger und zum anderen als Koordinator zusammen.

Als Baulastträger ist der Kreis für den Radwegebau an Kreisstraßen zuständig.

Als Koordinator setzt der Kreis folgende Aufgaben um:

- Optimierung des Radwegenetzes
- Flächendeckende kreisweite Fahrradwegweisung (Ausstattung und Unterhaltung)
- Koordinierung sämtlicher Radverkehrsbelange im Kreisgebiet (darunter das landesweite Radnetz NRW)
- Förderung des Fahrradtourismus
- Impulsgeber zur Radverkehrsförderung für andere Akteure
- Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas im gesamten Kreisgebiet (inklusive der Synergiefreisetzungen)
- Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl insbesondere bei Kindern und Jugendlichen

3.1 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Vergangenheit

baulich

Bei den baulich durchgeführten Maßnahmen handelt es sich um gemeinsam geführte Fuß-/Radwege, ausgewiesen mit dem Verkehrszeichen 240 der StVO.

Die folgenden Maßnahmen sind ab dem Jahr 2000 umgesetzt worden oder werden zurzeit umgesetzt:

- Radweg K 41, An der Wienbecke in Dorsten → Umsetzung 2000 und 2002
- Radweg K 8, Schachtstraße in Marl → Umsetzung 2001
- Radweg K 47, Marler Straße in Haltern → Umsetzung 2002 und 2003
- Ausbau der K 28 mit Anlage eines Radverkehrstreifen in Castrop-Rauxel → Umsetzung 2002 - 2006
- Neubau der K 31n einschließlich eines begleitenden Fuß-/Radweges in Haltern → Umsetzung 2001 und 2003
- Neubau der K 32n einschließlich eines begleitenden Fuß-/Radweges in Dorsten/Marl → Umsetzung 2002
- Radweg K 6, Wulfener Str. in Marl → Umsetzung 2003

Zwischenzeitlich sind weitere Maßnahmen zur Erstellung von Radwegen seitens der kreisangehörigen Städte an die Kreisverwaltung herangetragen worden. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, das mittelfristige Ausbauprogramm für Radwege an Kreisstraßen (voraussichtlich in 2004) fortzuschreiben.

ordnungsrechtlich

Im Zuge der Novellierung der StVO 1997 und der Neuregelung der Benutzungspflicht für Radwege sind die Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen in Zusammenarbeit mit den Ordnungsbehörden der kreisangehörigen Städte überprüft worden.

Da es sich bei Kreisstraßen um ein übergeordnetes klassifiziertes Netz handelt, muss die überregionale Straßenverbindung gewährleistet bleiben. Daher stehen dem Kreis keine ordnungsrechtlichen Maßnahmen wie die Einrichtung von Tempo 30 Zonen, Fahrradstraßen,

Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr, sowie der Öffnung von Sackgassen und Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zur Verfügung.

markierungstechnisch

Markierungen wurden durchgeführt an folgenden Straßen:

- K 22 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen (Radfahrstreifen auf freier Strecke)
- K 19 Oerweg in Recklinghausen (Radfahrstreifen auf freier Strecke)
- K 19 Oerweg / Franz-Bracht-Str. in RE (separate Linksabbiegespur)

Wegweisung

1985: Ausschilderung des 570 km langen Freizeitnetzes der R und RE-Wege

April 2000: Die kreisangehörige Stadt Gladbeck beschildert flächendeckend in ihrem Stadtgebiet das Alltags- und Freizeitnetz.

Jahr 2000: Umsetzung des Pilotprojekts "Radwegesystem 2000" (RWS 2000) im Radelpark Münsterland als Vorläufer des landesweiten Radnetzes NRW. Dabei ragt die Routenführung erheblich in das nördliche Kreisgebiet hinein, allerdings ohne konkrete Weiterführung ins südliche Kreisgebiet.

April 2002: Einrichtung der 9 km langen Musterstrecke auf dem Haardgrenzweg, um den Bürgern die zukünftige Wegweisung für Radfahrer des landesweiten Radnetzes NRW sowie des geplanten Freizeitnetzes zu veranschaulichen.

Mai 2002: Die kreisangehörige Stadt Dorsten beschildert auf 22,5 km das Freizeitnetz in ihrem Stadtgebiet.

3.2 Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV (Verknüpfung mit dem Radverkehr)

Fahrradmitnahme im ÖPNV: Im gesamten Einzugsgebiet der Vestischen Straßenbahnen GmbH ist die Fahrradbeförderung von Montag bis Freitag ab 9 Uhr bis Betriebsschluss, samstags und sonntags sowie an gesetzlichen Feiertagen ganztägig möglich. Bei der Mitnahme des Rades wird ein Zusatzticket in Höhe von 1,70 € benötigt. Monatskarteninhaber besitzen die Berechtigung der kostenlosen Fahrradbeförderung.

3.3 Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs (Abstellanlagen)

am Kreishaus: 33 Stellplätze mit Überdachung am Nebeneingang

12 ohne Überdachung am Nebeneingang

30 ohne Überdachung am Haupteingang

an 8 Kollegschaften (einzige Schulen in Trägerschaft des Kreises): Anzahl wird noch bis zum 07.07.0303 ermittelt!

an kreiseigenen Wanderparkplätzen: 18 Anlehnbügel auf 9 Parkplätzen
(nähere Erläuterung unter 2.1)

3.4 Fahrradstation

Im Kreis Recklinghausen sind an den Bahnhöfen in den Städten Castrop-Rauxel, Dorsten und Gladbeck-West Radstationen errichtet worden, die dem Marken- und Gestaltungskonzept aus dem Landes-Programm "100 Fahrradstationen in NRW" inklusive der Service-Angebote entsprechen.

3.5 Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr

Der Öffentlichkeitsarbeit bei der Radverkehrsförderung wird beim Kreis besondere Bedeutung zugemessen. Der Kreis sieht sich als:

- Impulsgeber zur Radverkehrsförderung bei den Kommunen
- Impulsgeber zur Radverkehrsförderung an Schulen
- Impulsgeber zur Radverkehrsförderung bei anderen Akteuren, z.B. Handel, Tourismusverbänden
- Bindeglied zwischen dem Land und den Kommunen

Durch Vorträge über die bisherige und zukünftige Radverkehrsförderung im Kreis Recklinghausen fand die Verbreitung der fahrradfreundlichen Idee statt. Dazu wirkte der Kreis an folgenden Veranstaltungen aktiv mit:

- Bürgermeisterkonferenz
- Baudezernentenkonferenz
- Ausschusssitzungen in Castrop-Rauxel, Datteln, Haltern am See, Waltrop, Recklinghausen
- Klausurtagung des Landesverbands des ADFC in Haltern am See
- 18. Jahrestagung des ADFC Landesverbands NRW und der politischen Bildungsstätte Haus Neuland in Zusammenarbeit mit der Stadt Marl
- Radverkehrskonferenz im Kreis Unna
- Treffen mit der ELA (Emscher-Lippe-Agentur), Bereich Tourismus/Radfahren
- Treffen mit der LEG (Landesentwicklungsgesellschaft) und Bett & Bike
- Agenda "Autofreier Tag"
- Wissensforum in der FH Recklinghausen
- Thematische Konferenz mit dem Partnerschaftskreis Wodzislaw/Slaski in Polen
- Tag der offenen Tür im Kreishaus
- JuPoHe (Jugendpolitisches Hearing)
- Zusammenarbeit mit den Ortsverbänden des ADFC

Dazu zählen auch

- die Arbeitstreffen mit den kreisangehörigen Städten
- die Präsentation der Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW"
- Intensive Pressearbeit
- Durchführung der Radtouren
- Mitwirkung bei Erstellung der Mountainbikestrecke auf der Halde Hoppenbruch in Hernten
- Erläuterung des "Fahrradfreundlichen Kreis Recklinghausen" und Radtourenbegleitung der Stiftung Westfaleninitiative
- Kick-Off-Meeting BYPAD in Brüssel

3.6 Bürger- und Initiativenbeteiligung

Zwischen dem Kreis Recklinghausen und dem ADFC findet bei den Arbeitstreffen und bei der Planung und Durchführung der Radtouren eine enge Zusammenarbeit statt.

3.7 Fahrradtourismus

Der Kreis Recklinghausen eignet sich hervorragend zum Radfahren. Hier vereint sich das landschaftlich reizvolle Münsterland mit der geschichtsträchtigen Industrieregion. Man findet Industrie- und Grünflächen in unmittelbarer Nachbarschaft.

Dieses Potential gilt es auszuschöpfen. Der Kreis Recklinghausen ist die fünft größte Gebietskörperschaft in Deutschland und stellt den Radfahrern nicht nur eine großflächige Region für Tagestouren, sondern auch ein vielfältiges Angebot für lange Wochenenden und sogar für eine Urlaubswoche auf dem Rad im Kreisgebiet zur Verfügung.

Die Entwicklung der Radverkehrsförderung im Kreis Recklinghausen begann bereits 1981 mit dem Fahrradtourismus, indem der Kreis die R-Wegekonzeption des Landschaftsverbands Westfalen-Lippe auf seinem Kreisgebiet umgesetzt hat. Begleitend wurde die erste Radwanderkarte in Zusammenarbeit mit dem Kommunalverband Ruhrgebiet veröffentlicht. Der Kreis verdichtete das 230 km lange R-Netz mit 342 km "eigenem" Radnetz – den RE-Wegen – und schilderte diese 572 km in der Natur aus. Eine im Jahr 2000 angefertigte Mängelanalyse der Radwanderstrecken - einschließlich der Fahrradwegweisung - führte letztendlich zu dem Entschluss, die Radverkehrsförderung im Kreis Recklinghausen auch im touristischen Bereich wieder intensiv zu betreiben.

Um die Bevölkerung zum Radfahren zu animieren, initiierte der Kreis am 09.09.2001 eine Sternfahrt – in jeder kreisangehörigen Stadt beginnend – zum Marktplatz der Stadt Recklinghausen. Langanhaltender strömender Regen an diesem Tag verhinderte eine große Teilnahme.

Mit dem Beschluss des Kreistages fahrradfreundlich zu werden, weitete der Kreis das Radtourenprogramm aus, um über die Freizeitschiene mit sofortiger Wirkung noch mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen. Das Fahrrad soll als vollwertiges Verkehrsmittel mit attraktiven Pluspunkten hinsichtlich Umwelt, Stadtverträglichkeit und Gesundheit stärker genutzt werden. Insgesamt 500 Radlerinnen und Radler nahmen an den drei Radtouren im Jahr 2002 teil.

4. Aussagen zur künftigen Radverkehrsplanung

Die bisherige Radverkehrsförderung im Kreis Recklinghausen stützte sich im Wesentlichen auf die Vervollständigung des Radwegenetzes und aktuelle Maßnahmen im Freizeitbereich (Freizeitradwegenetz, Radtouren), um noch mehr Bürgerinnen und Bürger kurzfristig zum Radfahren zu bewegen. Diese Maßnahmen wird der Kreis Recklinghausen auch weiterhin umsetzen. Seitens der Kreisverwaltung bestand jedoch der Wunsch, die Nachhaltigkeit der Radverkehrsförderung in den Vordergrund zu stellen.

Interessiert verfolgte die Kreisverwaltung Pressemeldungen über den immer schlechter werdenden Gesundheitszustand der deutschen Kinder und Jugendlichen. Die in diesem Zusammenhang eingeholten Ergebnisse aus den Vorschuluntersuchungen im eigenem Kreisgesundheitsamt verdeutlichten, dass bei Kindern und Jugendlichen

- bei der Motorik große Defizite erkennbar sind
- ein relativ großer Prozentsatz der Kinder an Übergewicht leiden
- orthopädische Auffälligkeiten an der Wirbelsäule festgestellt wurden
- teilweise die Aufmerksamkeit nicht dem Alter entsprechend ist
- ein hoher Anteil der Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden.

Diese Feststellungen veranlasste den Kreis Recklinghausen, über die Gesundheits- und Mobilitätsförderung durch das Fahrrad eine langfristige Verhaltensänderung bei Kindern und Jugendlichen bei der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Fahrrades zu erreichen.

Dazu wurde in Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten festgesetzt, die zukünftige Fahrradfreundlichkeit des Kreises Recklinghausen unter das Leitthema "**Kinder und Jugendliche mobil im Kreis Recklinghausen**" zu stellen. Der Kreis wird dazu in den drei Haupt-handlungsfeldern Gesundheit, Mobilität und Verkehrssicherheit tätig werden.

Fazit: Um fahrradfreundlich zu werden wird daher der Kreis Recklinghausen seine Bemühungen über vier Maßnahmenfelder umsetzen:

5. Verhaltensänderung bei Kindern und Jugendlichen bei der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Fahrrades
6. Infrastrukturelle Maßnahmen
7. Fahrradtourismus
8. Koordinierung und Bündelung der übergeordneten radverkehrlichen Belange und Maßnahmen für die kreisangehörigen Städte, einschließlich Öffentlichkeitsarbeit

Alle genannten Maßnahmenfelder können nur mit Unterstützung der kreisangehörigen Städte erfolgen. Diese wurde uns bei den Arbeitstreffen durch die Vertreter des Radverkehrs, in den Ausschüssen und in der Bürgermeisterrunde zugesichert.

4.1 Verhaltensänderung bei Kindern und Jugendlichen bei der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Fahrrades

In Zusammenarbeit mit den Vertretern der Kreisverwaltung, der kreisangehörigen Städte, des ADFC und der Polizei wurde eine Umsetzungsstrategie (Thesenpapier) zur Aufnahme des Kreises Recklinghausen in die Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" erarbeitet.

Das Leitthema "**Kinder und Jugendliche mobil im Kreis Recklinghausen**" hat als Ziel, dass sich Kinder und Jugendliche **sicher, gesund und mobil** auf dem Fahrrad im Straßenverkehr bewegen können.

Zeitraum: Für die Umsetzung und Kontrolle konkreter Maßnahmen ist ein Zeitraum von 6 Jahren vorgesehen (2003 bis 2009).

Aufgabe des Kreises: Im Leitantrag zur Aufnahme des Kreises Recklinghausen in die Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" soll der Mensch in den Vordergrund gestellt werden. Dazu sollen zwar auch Veränderungen der Verhältnisse im Straßenverkehrsraum erfolgen, jedoch soll das **Hauptziel eine nachhaltige Veränderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer zu Gunsten des Radverkehrs** sein.

Geplante Bearbeitung:

Zielsetzung:

- Bewusstseinschaffung für das Nahverkehrsmittel Fahrrad
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Senkung der Unfallzahlen
- Verbesserung der Gesundheit
- Wandlung von der Verkehrserziehung hin zur Mobilitätserziehung
- Erhöhung der Anzahl der Schulwege mit dem Fahrrad auf Kosten des Pkws
- Erhöhung der Anzahl der Alltagswege mit dem Fahrrad auf Kosten des Pkws
- Gesundheitsprävention

Bestandsaufnahme

Um eine Übersicht der Ausgangssituation zu erhalten und eine spätere Kontrolle der umgesetzten Maßnahmen zu ermöglichen, muss eine Bestandsaufnahme erfolgen. Auf teure Gutachten durch Ingenieurbüros wird, auf Grund der schwierigen finanziellen Situation, bewusst verzichtet.

Vielmehr soll die Bestandsaufnahme durch die Eigeninitiative und die enge Zusammenarbeit der Städte mit dem Kreis geprägt sein. Die Erzielung einer stärkeren städte- und kreisverbindenden Wirkung ist dabei Nebenprodukt, jedoch auch erstrebenswert.

Erfassung durch:

- Polizeiliche Ergebnisse
- Fragebogen (Zugriff auf vorhandene Fragebögen)
- Zählung von Fahrrädern an den Schulen
- Visuelle Beobachtung und Zählung an Kindergärten und Kindertagesstätten (Diplom-Arbeit?)
- Vorschuluntersuchungen

Zielgruppen und geplante Maßnahmen:**Kinder im Alter von 0 – 6 Jahren:**

- Informationen an die Eltern und Erzieher in Kindergärten, Kindertagesstätten und während der Vorschuluntersuchung durch Vorträge und Aushändigung von Faltblättern
- Bestandserfassung der bisherigen Begleitmobilität
- Ziel: Erlernen des Radfahrens durch die Unterstützung der Eltern, um zukünftig Begleitmobilität ohne den PKW zu erreichen.

Kinder im Grundschulalter von 6 – 10 Jahren:

- Informationen an die Eltern und Lehrer an Schulen durch Vorträge und Aushändigung von Faltblättern
- Bestandserfassung der bisherigen eigenen Mobilität, sowie der Begleitmobilität
- Ziel: Festigung der Fähigkeiten des Radfahrens durch die Jugendverkehrsschule, um zukünftig Begleitmobilität ohne den PKW zu erreichen. Förderung der eigenen Mobilität mit dem Fahrrad.

Kinder/Jugendliche im Alter von 10 bis 16 Jahren:

- Bearbeitung von Fragebögen bei den 5. Klässlern und den Entlassschülern
- Ziel: Festigung der Bindung zum Nahverkehrsmittel Fahrrad und Attraktivitätssteigerung des Fahrrades.

Die Umsetzungen erfolgen durch:**Faltblatt – Inhalt**

- richtiges Erlernen des Radfahrens
- Vermittlung einer gezielten Begleitmobilität zu Gunsten des Fahrrades
- Aufzeigen der Auswirkungen einer „falschen“ Verkehrserziehung auf die Kinder (Isolation, Mobilitätsmangel,.....)
- Sicherheitsvorkehrungen (Helm, verkehrstaugliches Fahrrad, helle Kleidung,.....)
- Herausstellung der Vorbildfunktion der Eltern
- Vermittlung der „anderen“ Sinneswahrnehmung der Kinder

Fragebogen - Inhalt

- Ermittlung der Bestandsaufnahme
- Ermittlung der Zukunftsaussichten aus der Kindersichtweise

Aktionen

- Schulweg Pool (Fahrradbegleitung einer Gruppe mit einem Erwachsenen)
- Schulwegüberprüfung auf Sicherheitsaspekte. Aufzeigen von sicheren Alternativwegen.
- Geschwindigkeitsüberprüfung des Individualverkehrs vor den Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten
- Prozesseinbindung der Schulämter
- Prozesseinbindung der Schulen
- Projektbegleitung einer/mehrerer Schulklassen
- Fahrradwachen
- Schaffung/Förderung von Abstellanlagen an Schulen

Weitere Zielgruppen, mögliche Akteure und Maßnahmen

- Kinder- und Jugendparlamente
- Jugendpolitisches Hearing (jährliche Veranstaltung des Kreises Recklinghausen)
- Stärkung des Umweltverbundes ÖPNV/Rad, z.B. Erweiterung der Fahrradmitnahme
- Nutzung des Internets für die Öffentlichkeitsarbeit
- Einbindung der Radstationen in Castrop-Rauxel, Dorsten, Gladbeck (Haltern, Marl, Recklinghausen)
- Eigene Radverkehrskonferenz im Kreisgebiet
- Fachberater der Verkehrserziehung

4.2 Infrastrukturelle Maßnahmen

a) baulich, ordnungsrechtlich, markierungstechnisch

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 18.03.02 der Fortschreibung des Programms III, "Mittelfristiges Ausbauprogramm für Radwege an Kreisstraßen" zugestimmt und dessen Umsetzung im Rahmen der bereitgestellten Haushaltsmittel beschlossen.

Das Ausbauprogramm dient dazu, an Kreisstraßen ein zusammenhängendes Netz für den Radverkehr zu schaffen. Es ist eine Voraussetzung für das Ziel „Fahrradfreundlicher Kreis Recklinghausen“, das am 17.12.2001 durch den Kreistag beschlossen worden ist.

In den Jahren 2004 bis 2006 sollen vier weitere Radwegprojekte in Höhe von 1,25 Mio. € umgesetzt werden.

2004

- Radweg K 22, Bockholter Straße in Recklinghausen 0,45 Mio. €
- Radweg K 24, Bestener Straße in Dorsten 0,20 Mio. €

2005

- Radweg K 7, Höfer Weg in Dorsten, 1. Bauabschnitt 0,30 Mio. €

2006

- Radweg K 7, Höfer Weg in Dorsten, 2. Bauabschnitt 0,30 Mio. €

Ab 2007

Radweg K 12, Im Knäppen/Oberlipper Straße in Waltrop	0,30 Mio. €
Radweg K 23, Alte Grenzstraße in Recklinghausen	0,25 Mio. €
Radweg K 14, Franzstraße in Waltrop	0,10 Mio. €
Radweg K 36, Polsumer Straße in Herten	0,15 Mio. €
Radweg K 26, Westrufer Straße in Haltern	0,80 Mio. €
Radweg K 48, Rekener Straße in Dorsten	0,35 Mio. €
Radweg K 55, Heidener Straße in Dorsten	0,20 Mio. €
Radweg K 10, Hervester Straße in Marl	0,15 Mio. €
Radweg K 42, Granatstraße in Haltern	0,40 Mio. €

Die Reihenfolge der oben aufgelisteten Baumaßnahmen ist der Verwaltungsvorschlag für die Festsetzung von Prioritäten für die Haushaltsjahre 2003 und folgende. Bei unvorgesehenen Vorkommnissen soll jedoch die gegenseitige Deckungsfähigkeit erhalten bleiben.

Die Anlage von Radwegen wird mit Fördermitteln des Landes NRW nach dem „Radwegeprogramm“ mit 75 bis 90 % gefördert. Die Durchführbarkeit des Ausbauprogramms ist stark von der Bewilligung der beantragten Zuschüsse abhängig.

b) Wegweisung

Die Aufstellung der Fahrradwegweisung für das "landesweite Radnetz NRW" im Kreis Recklinghausen soll noch im Herbst 2003 erfolgen.

Um den Alltags- und Freizeitradlern die besten Voraussetzungen zum Radfahren zu geben, soll direkt im Anschluss daran das 270 km lange Alltagsroutennetz im Kreisgebiet durch das ca. 600 km lange optimierte Freizeitnetz verdichtet werden.

Zur professionellen Erstellung des digitalen Wegweisungskatasters erwirbt der Kreis Recklinghausen im Sommer 2003 die notwendige Software.

Die Aufstellung der Wegweiser für das Freizeitnetz ist allerdings sehr stark von der Fördermöglichkeit und der Bereitstellung finanzieller Mittel durch das Land abhängig.

Zur Gewährleistung einer schlüssigen und effektiven Wegweisung wird eine enge Zusammenarbeit mit der Münsterlandtouristik und dem KVR angestrebt.

c) Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (Verknüpfung ÖPNV mit dem Radverkehr)

Der Kreis Recklinghausen steht in aktuellen Gesprächen mit dem Öko-Institut e.V., um an einer "Pilotstudie zur optimalen Gestaltung der kombinierten Mobilität von ÖPNV und Radverkehr und modellhafte Integration in die Nahverkehrsplanung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und dem Kreis Recklinghausen nach dem neuen ÖPNVG NRW" mitzuwirken.

d) Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs (Abstellanlagen)

Weitere 52 von 70 Wanderparkplätzen im Kreis Recklinghausen sollen im Zeitraum von 4 Jahren mit je zwei Fahrradbügeln ausgestattet werden.

Nach erfolgter Bestandsaufnahme von Fahrradabstellanlagen an den kreiszugehörigen Kolleg-Schulen sind Nachrüstungen angedacht.

e) Fahrradstation

Innerhalb der nächsten zwei Jahre sollen an den Bahnhöfen der Städte Haltern am See, Marl-Sinsen und Recklinghausen drei weitere Radstationen errichtet werden. Der Kreis Recklinghausen sieht in dem ausgeweiteten Angebot von sicheren Abstellmöglichkeiten der Fahrräder die Grundlage zur Stärkung des Radverkehrs im Alltag, insbesondere in Verbindung mit dem ÖPNV.

Durch das größere, flächendeckende Angebot an Leihfahrrädern wird die Stärkung des touristischen Freizeitverkehrs erwartet.

4.3 Fahrradtourismus

Es ist Ziel, über die Freizeitschiene kurzfristig noch mehr Menschen zum Radfahren im Kreis Recklinghausen zu bewegen.

Aufgrund des großen Anklangs der drei Radtouren im Jahr 2002 wurde das Radtourenprogramm für das Jahr 2003 im Kreis ausgeweitet. Elf erlebnisreiche Radtouren werden vom Kreis und seinen zehn kreisangehörigen Städten, die so der Radverkehrsförderung in den einzelnen Städten einen neuen Impuls geben, angeboten. Tatkräftige Unterstützung erhält dieses kreisweite Programm mit dem Namen „Vestisches Radeljahr 2003“ (VRJ 2003) durch die Ortsverbandsmitglieder des ADFC Vest Recklinghausen, Herne und Gelsenkirchen. Bei diesem Projekt wird die gegenseitige Verlinkung der Radtouren im Internet umgesetzt.

Nach Beendigung des "Vestischen Radeljahrs 2003" werden im Herbst 2003 - als Produkt dieses Projekts - alle elf Radtouren im Internet sowie als Drucksache zur "Selbsterfahrung" für jedermann zu jeder Zeit veröffentlicht. Als ein weiteres Produkt der Tourismusstärkung ist die Unterstützung durch das Radrouting geplant.

Das "Vestische Radeljahr 2003" ist fest in der Regionalinitiative "Fluss Stadt Land" eingebunden und wird daher überregional verbreitet. Weiterhin laufen Gespräche zur touristischen Einbindung des Kreises in andere Initiativen (Emscher-Lippe-Agentur, Ruhrgebietstouristik) zur Tourismusstärkung durch das Fahrrad.

Nachdem die Aufstellung der Fahrradwegweisung (siehe unter 4.2 b) abgeschlossen ist, wird eine neue Radwanderkarte für den Kreis Recklinghausen erscheinen.

Zur Stärkung des Tourismus ist es in Zusammenarbeit mit dem Referat für Planung und wirtschaftliche Entwicklung der Kreisverwaltung (Regionalsekretariat Arbeitsmarktpolitik/Wirtschafts- und Strukturpolitik) ein Ziel, Radfahrer zu mehrtägigen Radtouren im Kreis zu animieren. In diesem Zusammenhang ist das Übernachtungsangebot auf die speziellen Bedürfnisse der Radfahrer (sichere Fahrradabstellmöglichkeit, Trockenraum für nasse Kleidung u.ä.) abzustimmen.

Der ADFC veröffentlicht in seinem Buch "Bett & Bike" fahrradfreundliche Gastbetriebe in ganz Deutschland. Das Angebot der Unterkunftsmöglichkeiten reicht vom Sterne-Hotel bis zur Jugendherberge. Oftmals befindet sich das Preisgefüge aber auf hohem Niveau. Das Übernachtungsangebot für Radfahrer soll im Kreis Recklinghausen durch preiswerte Unterkünfte erweitert werden.

Dazu ist es angedacht, mit der LEG an drei bis fünf Standorten im Kreis Hütten aufzustellen, dessen Übernachtungspreise mit den von Jugendherbergen identisch sind.

Je Standort ist die Aufnahme von 30 Personen in mehreren Hütten möglich, um auch Schulklassen aufnehmen zu können. Die Größe und die Personenbelegung einer Hütte variiert zwischen vier und sechs Personen. Jede Hütte besitzt einen eigenen Feuchttrockner und eine Fahrradverschlussmöglichkeit. Ein Gemeinschaftshaus mit einem Aufenthalts- und Inforaum komplettiert das Gesamtkonzept. Die Produktion und Aufstellung der Hütten erfolgt über Arbeitslosen-Qualifizierungsmaßnahmen. Denkbare Betreiber der Hütten sind Gastronomen, Caritas, Hoteliers, aber auch Gemeinden, die an die Betreiber vermieten.

4.4 Koordinierung und Bündelung der übergeordneten radverkehrlichen Belange und Maßnahmen für die kreisangehörigen Städte, einschließlich Öffentlichkeitsarbeit

2003: Umsetzung des landesweiten Radnetzes NRW im Kreis Recklinghausen mit der Kreisverwaltung als Koordinierungsstelle.

2004: Die im Jahr 2002/03 beschlossenen und angefangenen Maßnahmen sowie neue Projekte sollen weitergeführt werden:

- Vestisches Radeljahr 2004 im größten fahrradfreundlichen Kreis Deutschlands???
- Ausrichtung des nationalen Workshops des EU Projektes BYPAD im Herbst 2004. Dies wird mit EU-Mitteln gefördert. Eine Ausdehnung auf einen gesamteuropäischen Workshop im Kreis Recklinghausen ist eventuell möglich.
- Weitere Öffentlichkeitsarbeit durch:
 1. Bürgerfragestunden in den Medien zur Verbreitung der Handhabung der neuen zielgerichteten Radwegweisung
 2. Aktionen zur Verkehrssicherheit für Radfahrer
- Ausbau der Koordinierungsfunktion zwischen den Städten und dem Landesverkehrsministerium, z.B. durch einen eigenen Fahrradtourismuskongress in NRW im Kreis in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren.
- Etablierung des Kreises Recklinghausen als Mitveranstalter von Radverkehrskongressen z.B. ADFC Landesversammlung, ADFC Bundeshauptversammlung u.ä.