

# Antrag des Kreises Unna auf Verlängerung der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.



Der Kreis Unna hat seit der Aufnahme in die AGFS im Februar 2010 wichtige Schritte zur Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit unternommen. Die von der damaligen Prüfkommision angeregten Maßnahmen wie die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes oder die Beschilderung aller Rad-/Radwanderwege im Kreis Unna wurden erfolgreich umgesetzt. Beide Maßnahmen zeigen Wirkung und werden kontinuierlich bewertet und verbessert. Der Kreis Unna hat mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie zahlreichen weiteren radaffinen Partnerorganisationen ein lebendiges Netzwerk zur Verbesserung der Nahmobilität aufgebaut. Dieses Netzwerk hat nicht nur am Bau und Ausbau bedeutender interkommunaler Radrouten wie etwa den Alleeradweg von Unna nach Welver oder die Seseke-Route mit gearbeitet, sondern auch Modellprojekte wie die Qualifizierung des bundesweit dichtesten Netzes von Radstationen zu Schnittstellen im Umweltverbund geplant und umgesetzt. Aktuell arbeitet der Kreis Unna hier mit vielen Partnern an einem innovativen Zukunftskonzept umweltfreundlicher Mobilität: „Flexibel UNterwegs im Kreis Unna“, kurz „FUN“. Dieses Konzept nimmt Fuß- und Radwege als wichtige Bestandteile intermodaler Wegeketten in den Fokus. In einer umfassenden Strategie sollen dabei in den kommenden Jahren in Kooperation mit den Radstationen und dem integrierten Mobilitätsdienstleister Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) zentrale Beauskunftungsleistungen zur Nahmobilität, digitale Informationssysteme (Smartphone-App u.a. für die Planung von Wegen mit dem Fahrrad sowie Buchung und Reservierung von Leihfahrrädern), innovative Tarifangebote (Mobilitätsticket für ÖPNV+Fahrradparken+Leihfahrräder) sowie auf der infrastrukturellen Ebene Mobilitätsstationen modernsten Typs aufgebaut werden.

## A. Daten zur Kommune / Kommunale Verkehrspolitik

Der Kreis Unna bildet das geografische Herz Nordrhein-Westfalens und die Brücke zwischen der Metropole Ruhr und Westfalen. Mit seinen zehn Städten und Gemeinden bietet der Kreis Unna einen attraktiven Lebensraum für 391.774 (Stand 31.12.2014) Menschen auf einer Fläche von 543 qkm. Die größte Stadt ist Lünen mit knapp 85.000 Einwohnern. Die Kreisstadt Unna zählt knapp 60.000 Einwohner. Weitere 3 mittelgroße Städte mit Bergkamen, Kamen und Schwerte mit jeweils zwischen 40.000 und 50.000 Einwohnern sowie die kleineren Städte Selm, Werne und Fröndenberg (20.000 bis 30.000 Einwohner) und die Gemeinden Holzwickede und Bönen mit unter 20.000 Einwohnern vervollständigen den Kreis Unna. Der Kreis Unna ist als Logistikstandort Nr. 1 in NRW auch in der Wirtschaftswelt eine gute Adresse. Ob seiner kulturellen Schätze wie etwa Schloss Cappenberg in Selm, dem Wasserschloss Haus Opherdicke in Holzwickede und dem weltweit einmaligen Zentrum für Internationale Lichtkunst in Unna gilt der Kreis als "feine grüne Mitte". Unterstrichen wird dies durch die Lage im Schnittpunkt von Sauerland, Münsterland und Soester Börde. Die topographische Lage des Kreises Unna bietet aufgrund überwiegend steigungsarmer Geländestrukturen beste Voraussetzungen für die Nahmobilität. In Zeiten des E-Bike-Booms nimmt selbst im topographisch anspruchsvolleren Südkreis, etwa in Fröndenberg, Holzwickede und Schwerte, das Fahrrad eine zunehmende Bedeutung ein. Darüber hinaus existiert im Kreis ein bundesweit einzigartiges Netz von Radstationen, welche mit Hilfe öffentlicher Finanzmittel gegenwärtig an ÖPNV- bzw. SPNV-Haltestellen im Umweltverbund qualifiziert werden. Der Kreis Unna ist sowohl im motorisierten Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr durch zahlreiche Bundesautobahnen und ein dichtes Schienennetz mit zahlreichen Haltestellen gut erreichbar. Auch im Busverkehr verfügt der Kreis Unna über eine optimierte Angebotspalette aus Schnellbussen, Regionalbussen, Stadtbuslinien und flexiblen Bedienungsformen, welche zu den werktäglichen Haupt- und Nebenverkehrszeiten im Durchschnitt ein Angebot im 30-Minuten-Takt bieten.

### Verkehrsanteile / Modal Split

Im Herbst 2013 wurden insgesamt 27000 Haushalte im Kreis Unna zu ihrem werktäglichen Verkehrsverhalten befragt. Knapp 4000 Haushalte wurden erreicht. Bei deutlich über 9000 teilnehmenden Personen war die Rücklaufquote zufriedenstellend, die Ergebnisse repräsentativ. Die Modal Split Untersuchung wurde gem. den üblichen „Standards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung in NRW“ in der Fassung vom 24. April 2009 durchgeführt.

Der Kreis Unna hatte bewusst Wert darauf gelegt, dass die Befragung so gestaltet und ausgewertet werden konnte, dass auch jede einzelne Stadt bzw. Gemeinde eine eigene Modal-Split-Untersuchung erhielt. Der Anteil des Radverkehrs lag mit 12% im Mittel des allgemeinen Landestrends. Zwar wurden auch 1987 12% ermittelt, jedoch ist heute eine größere und altersbezogen frühere Pkw-Verfügbarkeit zu verzeichnen. Auch bringt die heute fehlende Einzelhandelsinfrastruktur in den Ortsteilen mit sich, dass man eher mit dem

Pkw fahren muss. Einen wesentlichen Einfluss hat der demographische Wandel. Gerade die unter 20jährigen nutzen das Fahrrad intensiv. Der Anteil dieser Bevölkerungsgruppe schrumpft. Parallel wächst der Anteil der über 50jährigen, die eine erhöhte MIV-Nutzung angaben. Hier gilt es mittels entsprechender Projekte und Maßnahmen zukünftig ein zusätzliches Potential für den Radverkehr zu heben. Der Kreis Unna fühlt sich durch die Ergebnisse der Modal-Split-Untersuchung motiviert, als fahrradfreundlicher Kreis seine Aktivitäten zur Intensivierung des Radverkehrs verstärkt fortzusetzen. Ziel ist eine erkennbare Anhebung des Radverkehrsanteils am Modal Split.

Der Radverkehrsanteil schwankt innerhalb des Kreises Unna von Stadt zu Stadt jedoch stark. Während im topographisch schwierigen südlichen Kreisgebiet, z.B. in Fröndenberg, der Radverkehrsanteil bei nur 3% und in Schwerte bei 6,6% liegt, freut sich das am Rande des Münsterlandes gelegene Werne über außerordentliche und in dieser Höhe unerwartete 21%. Der Fußverkehr lag mit 13% deutlich niedriger als 1987, wo noch 24% der Wege zu Fuß durchgeführt wurden. Diese Entwicklung ist jedoch angesichts z.B. deutlich erhöhter Pkw-Verfügbarkeit nicht außergewöhnlich. Die E-Bike-Nutzung ist im Kreis Unna schon jetzt so stark wie die Motorrad-Nutzung. 7 von 10 Personen bemängelten, am Arbeitsort keine geeigneten Fahrradabstellanlagen zur Verfügung zu haben. Hier gilt es zukünftig ebenfalls, dieses zusätzliche Potential zu nutzen, um den Radverkehrsanteil zu heben.

Impulse für die Steigerung des Radverkehrsanteils ergeben sich auch aus einem gerade abgeschlossenen Gutachten zu den Intermodalen Verknüpfungspunkten im Kreis Unna. Im Rahmen der projektbegleitenden Erhebungen wurden insbesondere moderne, diebstahl- und wettergeschützte Radabstellanlagen/Radparkstationen sowie sichere Radwege von den befragten Nutzern gefordert.

Gesamtkosten (€) Modal Split-Untersuchung	Eigenanteil (€) (Kreishaushalt)	Fördermittel (€) (Förderprogramm)
~100.000	0	~100.000 ÖPNV-Landespauschale § 11.2 ÖPNV-G

### Unfallsituation und Unfallentwicklung in den letzten fünf Jahren

Auffällig und deshalb im besonderen Fokus der Kreispolizeibehörde ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten im Jahr 2014 gewesen, an denen Radfahrer/innen beteiligt gewesen sind. So ist im Vorjahr fast jeder vierte Schwerverletzte ein Fahrradfahrer gewesen. Die Zahlen der Verunglückten nach Verkehrsbeteiligung im Jahr 2014 im Kreis Unna: Fußgänger: 100 Personen (2013: 111), Fahrradfahrer 268 Personen (2013: 217). Die neuen E-Bikes bzw. Pedelecs fielen dabei nicht ins Gewicht. Kein/e einzige/r verunglückte/r Radler/in war mit einem E-Bike und lediglich 13 waren mit einem Pedelec unterwegs. Die deutliche Steigerung der verunglückten Radfahrer/innen in 2014 war insbesondere in der Altersgruppe der 25- bis 64-Jährigen zu verzeichnen. Es waren auch nicht Freizeit- oder Wochenendradler, die verunglückten. Die Unfälle mit Fahrradfahrern passierten vornehmlich in der Zeit von Montag bis Freitag, wobei die Morgenstunden (7 bis 8 Uhr) und Nachmittags- bzw. frühen Abendstunden (15 bis 19 Uhr) die unfallkritischsten Tageszeiten waren. Über 45% der verunglückten Radfahrer/Innen wurden dabei als Verursacher des Unfalls identifiziert. An nur etwa jedem zweiten Fahrrad-Unfall war ein Pkw beteiligt. Bei 6 Prozent der Radunfälle war Alkohol im Spiel – dann allerdings erheblich (um 2 Promille). Hauptursache bei Unfällen mit Fahrradfahrern/innen waren Fehler beim Einbiegen, Fahren gegen die Fahrtrichtung, Fehler beim Abbiegen, Vorfahrts- und Geschwindigkeitsfehler. Diese Unfallstatistik war Anlass für gemeinsame Kampagnen von Kreispolizei und ADFC, die Fahren gegen die Fahrtrichtung und Vorfahrtsfehler zum Thema machten. Diese Kampagnen werden ausgebaut.

### 5-Jahres-Übersicht Radfahrerunfälle (Personen):

Jahr:	2010	2011	2012	2013	2014
Anzahl Personen:	241	277	266	217	268

### Haushaltsaufwendungen für den Gesamt-, den Rad- und den Fußverkehr / Investitionsvolumen für Radverkehrs-/Fußgängeranlagen in den vergangenen sieben Jahren

2009	Maßnahme	Gesamtkosten (i.A. 75% Fördermittel)
	K11 Neubau Radweg Borker Straße, Selm-Cappenberg	571.109,93 €
	Neubau Radweg K27 in Holzwickede	35.414,23 €
	Beschaffung eines Unterhaltungsfahrzeugs für Radwege	81.416,75 €
	K6 Selm, Nachrüstung Beleuchtete Fußgängerquerung	9.983,41 €
	Radweg auf stillgel. Bahnstrecke Königsborn-Welver (Alleenradweg)	5.670,80 €
	K 42 Neubau Radweg - Hammer Straße / Bönen-Nordböge	28.100,00 €
	Investitionsvolumen 2009:	731.695,12 €

<b>2010</b>		
	K11 Neubau Radweg Borker Straße, Selm-Cappenberg	6.105,00 €
	Neubau Radweg K27 Mühlenstraße in Holzwickede (liegt auf der Trasse der Emscher-Ruhr-Tour und dient als Lückenschluss zwischen Haus Opherdicke und dem Ruhrtalradweg)	207.891,00 €
	Ausbau und Radwegebau K10 Holzwickede	7.988,00 €
	Investitionsvolumen 2010:	221.984,00 €
<b>2011</b>		
	K11 Neubau Radweg Borker Straße, Selm-Cappenberg	89.755,00 €
	Neubau Radweg K27 in Holzwickede (s.o.)	534.391,00 €
	Ausbau und Radwegebau K10 Holzwickede	8.979,00 €
	K37 Unna/Kamen Neubau Radweg	3.859,00 €
	K37 Neubau Radweg Heerener Straße; Unna-Mühlhausen	23.212,00 €
	K44n Südumgehung Selm - 9% der Gesamtkosten für Neubau Radweg	45.594,99 €
	Investitionsvolumen 2011:	705.790,00 €
<b>2012</b>		
	K11 Neubau Radweg Borker Straße, Selm-Cappenberg	41.514,00 €
	Neubau Radweg K27 in Holzwickede (s.o.)	160.995,00 €
	Bauwerke stillgel. Bahnstrecke Königsborn-Welver (Alleenradweg)	477.591,00 €
	K37 Neubau Radweg Heerener Straße; Unna-Mühlhausen	28.965,00 €
	K41 Neubau Radweg zw. Seseke und B61/Kamen	2.874,00 €
	K44n Südumgehung Selm - 9% der Gesamtkosten für Neubau Radweg	1.580,22 €
	Investitionsvolumen 2012:	713.519,22 €
<b>2013</b>		
	K11 Neubau Radweg Borker Straße, Selm-Cappenberg	3.267,00 €
	Neubau Radweg K27 in Holzwickede (s.o.)	7.341,00 €
	Ausbau und Radwegebau K10 Holzwickede	15.548,00 €
	K4n Straßen- u. Radwegebau Stockum-Horst, Planungsmittel	37.807,00 €
	Bauwerke stillgel. Bahnstrecke Königsborn-Welver (Alleenradweg)	56.346,00 €
	K44n Südumgehung Selm - 9% der Gesamtkosten für Neubau Radweg	37.479,51 €
	K41 Neubau Radweg zw. Seseke und B61/Kamen	952,00 €
	Investitionsvolumen 2013:	158.740,51 €
<b>2014</b>		
	K11 Neubau Radweg Borker Straße, Selm-Cappenberg	5.360,00 €
	Neubau Radweg K27 in Holzwickede (s.o.)	74.389,00 €
	K4n Straßen- u. Radwegebau Stockum-Horst, Planungsmittel	1.032,00 €
	Bauwerke stillgel. Bahnstrecke Königsborn-Welver (Alleenradweg)	1.359.526,00 €
	K44n Südumgehung Selm - 9% der Gesamtkosten für Neubau Radweg	260.554,14 €
	K41 Neubau Radweg zw. Seseke und B61/Kamen	114.595,00 €
	Investitionsvolumen 2014:	1.815.456,14 €

### Kommunalpolitische Zielsetzungen/Beschlüsse zur Nahmobilität

Der Kreis Unna hat im Rahmen einer Nachhaltigkeitsstrategie bei einer öffentlichen Fachtagung im Mai 2015 mit ca. 150 Experten die Ziele zur Stärkung der Nahmobilität umfassend diskutiert. Als Eckpfeiler einer solchen Strategie wird hier auch die umfassende Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Kombination ÖPNV/Rad festgelegt. Aus Platzgründen wird hier auf Details des umfangreichen

## Organisation der Fahrradförderung in der Verwaltung (Personal, Zuständigkeiten)

Die Förderung der Nahmobilität ist in der Kreisverwaltung eine Kernaufgabe der direkt dem Landrat zugeordneten Stabsstelle Planung und Mobilität. Eine Personalstelle ist u.a. für die Aufgaben des Radverkehrsbeauftragten, eine weitere u.a. für radtouristische Projekte verantwortlich. Es besteht ein hausinterner Arbeitskreis „Radverkehr“, in dem die Fachbereiche Straßenverkehr, Bauen, Steuerungsdienst, Personal, Schulverwaltung, Arbeit und Soziales, Umwelt, Jugend und Familie sowie die Kreispolizeibehörde beteiligt sind.

Die Stabsstelle ist federführend für die interkommunalen Arbeitskreise „Radverkehr“ und „Tourismus“ mit den Vertretern der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie weiteren radaffinen Institutionen, in denen alle Themen kontinuierlich besprochen und gemeinsame Projekte verabredet werden.

## Kooperationen (z.B. mit ADFC, Handel und Gewerbe, Polizei usw.); Unterstützung privatwirtschaftlicher Initiativen

Der Kreis Unna hat in den vergangenen sieben Jahren intern und extern ein arbeitsfähiges Netzwerk zum Radverkehr entwickelt. Intern tagt der o.g. hausinterne Arbeitskreis „Radverkehr“, in dem auch die Kreispolizei aktiv mitarbeitet. Extern werden anlassabhängig kreisweit die relevanten Akteure der Kommunen, des ADFC, der Radstationen, des Fachhandels und der Wirtschaft für gemeinsame Projekte und Aktionen eingebunden. Hier sind insbesondere zu nennen:

- Ausbau der Radstationen zu Schnittstellen im Umweltverbund
- Radverkehrskonzept
- Wegweisende Beschilderung
- Großveranstaltungen wie radKULT(O)UR
- Kampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“

Die Zusammenarbeit mit dem ADFC-Kreisverband wird mittels regelmäßiger Abstimmungsgespräche zwischen der Kreisverwaltung und dem ADFC-Kreisvorstand (ca. 3-4 pro Jahr) organisiert. Dabei wurden in den vergangenen Jahren u.a. folgende Themen angesprochen: Lastenfahrräder, Stadtradeln, radKULT(O)UR, Radstationen, Unfallkommission, konkrete bauliche Mängel an Radverkehrsanlagen, Radwegebeschilderung, neue Themenrouten, FahrradBus, Knotenpunktsbeschilderung, Fahrradmitnahme in Bussen usw.

Der ADFC wird bei wichtigen Entscheidungen und Projektplanungen eingebunden. Außerdem ist der ADFC ca. 2x jährlich tagenden Arbeitskreis Radverkehr (kreisweit) vertreten. Die Kreisverwaltung stellte dem ADFC Räumlichkeiten des Kreishauses für die ADFC-Landesversammlung 2014 zur Verfügung und war durch den Landrat vertreten. Sie unterstützt personell und finanziell auch ADFC-Aktionen etwa zu Lastenfahrrädern oder Fahrradcodierung in Kooperation mit den Radstationen. Die Weiterentwicklung der Radstationen wird in enger Zusammenarbeit mit den Standortkommunen, mit dem örtlichen Fachhandel, Verkehrsunternehmen und dem ADFC vorangetrieben.

## **B. Erfolgsbilanz Infrastruktur**

### Netzkonzeption (Netzplan Radverkehr / Fußverkehr; Netzzusammenhang und Netzdichte)

#### **Radverkehrskonzept Kreis Unna**

Von der AGFS-Prüfkommission war dem Kreis Unna im Bemühen um die Mitgliedschaft in der AGFS im Jahre 2009 nahe gelegt worden, neben der Qualifizierung der Radwanderwegebeschilderung auch ein kreisweites Radverkehrskonzept zu entwickeln. Das Fehlen eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes war kritisiert worden.

Der Kreis Unna beauftragte zunächst einen Gutachter, der ein Verfahren zur Identifizierung von Netzlücken im Radwegenetz des Kreises Unna entwickelte, weil sich der Kreis Unna als Ziel dieses Konzeptes vornahm, Lückenschlussnotwendigkeiten im infrastrukturellen Radverkehrsnetz sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr aufzudecken und die entsprechenden Maßnahmenempfehlungen im Rahmen eines Handlungsprogramms zu dokumentieren. Auf Basis eines sog. „Wunschliniennetzes“ wurden dabei für jede Relation die Netzelemente identifiziert, die für die Verbindung der Ortslagen geeignet sind. So entstand ein sog. „Zielnetz“ für den Alltagsverkehr. Da im Kreis Unna auch der Freizeitverkehr eine große Rolle spielt,

wurde das Zielnetz um weitere Verbindungen im Sinne eines Freizeitnetzes ergänzt. Dieses Freizeitnetz bildet die wichtigsten Radwanderrouten ab.

Konkret wurde das Zielnetz unter folgenden Voraussetzungen gebildet:

- möglichst direkte Verbindungen zwischen den Ortslagen
- Berücksichtigung vorhandener Radverkehrsanlagen
- Möglichkeiten für die Abwicklung eines sicheren Radverkehrs
- Einbeziehen konkreter Planungen (Bauprogramme, Planungsziele der Kommunen)
- Einbeziehung von Netzelementen mit Radrouten (Radverkehrsnetz NRW usw.)
- Erweiterung um Netzelemente des überörtlichen Freizeitverkehrs

Um konkrete Netzlücken analysieren zu können, wurde das Zielnetz um Abschnitte mit bestimmten Kriterien reduziert. Kriterien waren:

- Abschnitte, die Tempo-30, verkehrsberuhigt oder Zone 30 o.ä. sind
- Abschnitte, die Wirtschaftswege/ehemalige Bahntrassen sind
- Abschnitte, die an beiden Seiten bereits einen Radweg haben
- Abschnitte, die im Bau sind bzw. wo baureife Planungen vorliegen

Die identifizierten Netzlücken wurden durch die Kreisverwaltung mit den beteiligten Kommunen und Baulasträgern abgestimmt und anhand unterschiedlicher Kriterien bewertet:

- Konkrete Planungen im Zielnetz
- Geschwindigkeiten
- Bauliche Voraussetzungen/Straßentyp
- KFZ-Verkehrsmenge
- Unfallhäufigkeit (im Einzelfall)
- Bedeutung und Anzahl der Themenrouten

Ziel war es dann, über eine Priorisierung ein Handlungsprogramm für das Radwegenetz im Kreis Unna zu entwickeln. Auf der Grundlage der von dem Gutachter entwickelten Netzlücken wurden diese im Hinblick auf die notwendige Integration in Bauprogramme zu planerisch und baulich handhabbaren Teilabschnitten weiter entwickelt. Soweit es sich um neue Maßnahmen handelte, waren diese geeignet für Neuanmeldungen für die Bauprogramme des Landes und des Kreises sowie der Städte und Gemeinden.

Alle Maßnahmen sind tabellarisch erfasst worden, wobei unterschieden wurde zwischen Maßnahmen an Gemeindestraßen, Kreisstraßen, Bundesstraßen und Landesstraßen.

Die Maßnahmen wurden in 3 Kategorien unterteilt:

- Einfache Maßnahmen wie Schutzstreifen prüfen und umsetzen, Beschilderungsmaßnahmen
- Einfache bauliche Maßnahmen (ohne Grunderwerb), Erneuerung der Fahrbahndecke/Versetzen der Leitpfosten
- Neubaumaßnahmen, Maßnahmen im Zusammenhang mit Um-, Aus- und Neubau der Straße

Innerhalb dieser 3 Kategorien fand eine Sortierung nach den zuvor abgestimmten und für die Kreisstraßen beschlossenen Prioritätsvorstellungen statt (P1 – P4). Als zusätzliches Kriterium wurde die Anzahl der auf dem Abschnitt verlaufenden Themenrouten gewählt.

Eine Sortierung nach möglichen weiteren Kriterien, die sonst üblich sind, wie Unfallhäufung, Schulweg, Geschwindigkeit, Straßenbreite, Verkehrsbelastung Radfahrer etc. war im Rahmen dieses regionalen Konzeptes nicht leistbar.

Das Radverkehrskonzept wurde nach mehreren Vorläufen in Fachausschüssen endgültig am 26.2.2013 im Kreistag verabschiedet. Folgende Beschlüsse wurden gefasst:

- Das Radverkehrskonzept wird als mittelfristig orientiertes Zielkonzept für den Kreis Unna zur Kenntnis genommen.
- Die Umsetzung erfolgt Zug um Zug je nach zur Verfügung stehenden Haushalts- und Fördermittel durch die zuständigen Baulasträger.
- Das Handlungsprogramm mit den Prioritäten für die Kreisstraßen als Bestandteil des Radverkehrskonzeptes Kreis Unna wird beschlossen.
- Den Städten und Gemeinden sowie dem Landesbetrieb wird die Umsetzung des Handlungsprogramms mit den Prioritäten für die Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen als Bestandteil des Radverkehrskonzeptes Unna nahe gelegt.

Über den Fortschritt der Umsetzung wird im Arbeitskreis Radverkehr mit allen Baulasträgern jährlich diskutiert und im 2-Jahres-Rhythmus in der Politik berichtet.

Details zum Konzept: [http://www.kreis-](http://www.kreis-unna.de/fileadmin/user_upload/Kreishaus/kfp/pdf/Tourismus/Radverkehrskonzept_Handlungsprogramm.pdf)

[unna.de/fileadmin/user\\_upload/Kreishaus/kfp/pdf/Tourismus/Radverkehrskonzept\\_Handlungsprogramm.pdf](http://www.kreis-unna.de/fileadmin/user_upload/Kreishaus/kfp/pdf/Tourismus/Radverkehrskonzept_Handlungsprogramm.pdf)

### Durchlässigkeit für den Rad- und Fußverkehr; Berücksichtigung des Rad- und des Fußverkehrs in neuen Erschließungsgebieten

Die Durchlässigkeit für den Rad- und Fußverkehr wird nach Möglichkeit bei allen Bestandsgebieten sowie neuen Erschließungsgebieten berücksichtigt. Leitend ist dabei die gemeinsam erarbeitete Empfehlung des

Arbeitskreises Radverkehrs des Kreises [https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Unna/KV\\_Unna/Umlaufsperrren/Empfehlg\\_Umlaufsperrren\\_Kreis\\_Unna.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Unna/KV_Unna/Umlaufsperrren/Empfehlg_Umlaufsperrren_Kreis_Unna.pdf).  
Ergebnis war, dass in den meisten Kommunen viele Umlaufsperrren ersetzt oder beseitigt wurden.  
<http://www.unna.de/mobil-in-unna/mobil-in-unna/fahrradfreundliches-unna/projekte/umlaufsperrren/>

## Maßnahmen für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer

Der Kreis Unna berücksichtigt bei allen Planungen, die Verkehrsteilnehmer direkt betreffen, den sog. „Leitfaden für die Barrierefreiheit im Straßenraum“.

Aufgrund der Einbeziehung dieses Leitfadens und der damit verbundenen aktuellen Normungen, Richtlinien und Regelwerke in die Planungen und Ausführungen, lassen sich die Kosten für die damit verbundenen Aufwendungen nicht exakt beziffern.

## Fließender Radverkehr (Dimensionierung der Anlagen, schwerpunktmäßig verwendete Führungsformen, innovative Lösungen, Knotenregelungen)

## Fußverkehr (Dimensionierung der Anlagen, Prinzipien, Flächenanspruch, Lösung von Konflikten mit dem fließenden und ruhenden Verkehr)

## Lichtsignalsteuerung für den Rad- und den Fußverkehr

## Straßenquerungen (Art und Ausgestaltung)

Der Kreis Unna verfolgt bei der Dimensionierung der Anlagen für den fließenden Rad- und Fußverkehr das Konzept der Minimierung von Sicherheitsrisiken, ohne dabei die Leichtigkeit des Verkehrs einzuschränken. Die Fachkunde des Personals und eine kooperative Zusammenarbeit zwischen den Trägern der öffentlichen Belange stehen dabei im Vordergrund.

Der Kreis Unna bildet seine Mitarbeiter stetig weiter, um so die neusten Erkenntnisse in ihre Planungen und Bauvorhaben zu integrieren. Dabei wird Wert auf die Dimensionierung von Knotenpunkten gelegt. Die aktuellen Regelwerke; das Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006, die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), die HBS 2015 und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) fließen unter anderem in die jeweiligen Planungen mit ein. Durch gezielte Schulungen werden die Fachkompetenzen des Personals weiter gestärkt. Diese Schulungen beinhalten neben den aktuellen Normen, Richtlinien und Empfehlungen auch Erlasse und Arbeitspapiere von Innenministerien und Berichte und Erfahrungen von Verkehrsexperten.

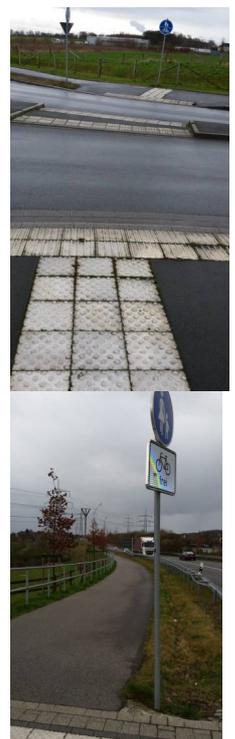
Um auftretende Konflikte von Interessen im Bezug auf Verkehrsführungen zu lösen, ist es das Ziel des Kreises Unna die Träger der öffentlichen Belange zusammen zu führen und kooperativ Lösungen anzustreben. Dabei spielen Verbände und Vereine ebenfalls eine große Rolle: Gerade bei Vorhaben, die die Belange von mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Verkehrsteilnehmern berühren, sind diesbezügliche spezialisierte Vereinigungen hervorragende Ansprechpartner. Konkrete Beispiele für die zuletzt verwirklichten Arten von Straßenquerungen und deren Ausstattung, Lichtsignalanlagen und ihrem Flächenanspruch liefern die K35n, „Edisonstraße“, in Bönen und die K20, „Am Eckey“, in Schwerte.

Die K35n ist als Neubaustrecke an der östlichen Seite des Industriegebietes der Gemeinde Bönen entstanden. Da sich die Trasse im Außenbereich der Gemeinde und entsprechend nicht in einem Gebiet mit kontinuierlicher Wohnbebauung befindet, ist der Radverkehr vorfahrtrechtlich unterzuordnen. Nichts desto trotz, sind die beiden neu entstandenen Kreisverkehrsplätze vollständig auf die Bedürfnisse sehbehinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen ausgerichtet und umfassen eine sichere Führung für Fußgänger und Radfahrer.

Der Kreisverkehrsplatz mit den Anschlüssen der Edisonstraße/K35n und der Poilstraße sowie der Kreisverkehrsplatz, an den die Edisonstraße/K35n, die Rhynerner Straße und die Unnaer Straße angeschlossen sind, sind im Jahr 2011 nach einem Jahr Bauzeit fertiggestellt worden.

Die Baumaßnahme an der K20, „Am Eckey“, in Schwerte ist auf die stetig steigende Verkehrsbelastung dieser Region zurückzuführen. Bei der Maßnahme sind drei stark verkehrsbelastete Knotenpunkte behindertenfreundlich ausgebaut worden. Die teilweise mit LSA ausgestatteten Querungen sind jeweils für die Bedürfnisse von Rad- und Fußgängern ausgelegt worden und sind dabei barrierefrei für mobilitätseingeschränkte und blinde Verkehrsteilnehmer angelegt worden. Auf eine getrennte Verkehrsführung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer ist ebenfalls Wert gelegt worden.

Die 2012 fertiggestellte Trasse umfasst die Kreuzung der B236 mit dem Talweg und



der Straße „Am Eckey“/K20, die Kreuzung der Straßen „Alter Dortmunder Weg“ und „Am Eckey“/K20 und den Kreisverkehrsplatz mit den Anschlüssen der Straße „Am Eckey“/K20 und der Osterberger Straße.

### Wegweisung für den Rad- und den Fußverkehr

Im Rahmen eines umfangreichen Förderprojektes (2011-2015) „Wegweisende Beschilderung des Radverkehrs für den Kreis Unna gem. HBR-NRW“ wurden die noch vielfältig vorhandenen, alten, grün-weißen Beschilderungen ersetzt und zusätzlich neue Themenrouten (z.B. RadKreisUnna) erstbeschildert. Da es sich hierbei für den Kreis Unna um eines der arbeitsintensivsten und aufwendigsten Projekte handelte, wird dieses unter Pkt. „C - Projektdokumentation“ ausführlicher beschrieben.

### Ruhender Radverkehr (Abstellanlagen, Fahrradstationen, Fahrradabstellsatzung)

Der Ausbau eines komfortablen und nutzerorientierten Netzes von Fahrradpark-Anlagen ist ein Dauerthema im Arbeitskreis Radverkehr mit den Kommunen des Kreises. Viele arbeiten hier mit Unterstützung des Kreises an der Erstellung sowie Umsetzung von Fahrradpark-Konzepten. Der Kreis Unna selbst konzentriert sich auf die kontinuierliche Weiterentwicklung des Netzes von Radstationen, die überwiegend an zentralen Bahnhöfen des Kreises liegen. Mit neun Radstationen verfügt der Kreis hier über das bundesweit dichteste Netz solcher Stationen. Die meisten sind inzwischen mit dauerhaft angestellten Stammkräften ausgestattet und erfüllen über die Kernaufgaben Radparken, Service und Verleih hinaus zahlreiche Zusatzaufgaben in der Fahrgastinformation des ÖV, in der Information zu Radtourismus, Alltagsverkehr und Verkehrssicherheit (Beleuchtungswochen, Schnellchecks, Info zu Helmen etc.). Das Netz dieser Radstationen verfügt über ein zentral gesteuertes Chipssystem, das Dauernutzern oder Spontankunden den 24-Stunden-Zugang zu den Stationen wie zu einer Leihradflotte (50 Tourenräder, 30 Pedelects) sichert. Das aufgebaute System mit Online-Reservierungs- und Buchungsangeboten ist auch die Basis für den Aufbau neuer chipgestützter und videoüberwachter Radpark- und Verleihstationen in mehreren Kommunen wie z. B. in Bergkamen, Holzwickede und Werne. Das Gesamtnetz ist zudem Basis für die Ergänzung weiterer Module von Mobilstationen (E-Tankstellen, Carsharing etc.) Das System wird in den Betriebskosten durch ein Modell kommunaler Defizitabdeckungen dauerhaft gesichert, dieses hat ebenfalls Vorbildcharakter. Die Radstationen sind zudem Eckpfeiler des sozialen Arbeitsmarktes zur Qualifizierung von benachteiligten Personen für den wachsenden Bedarf im Mobilitätssektor. So sind der überwiegende Teil der festangestellten Stammkräfte ehemals langzeitarbeitslose Menschen, die Hälfte davon Menschen mit Behinderungen. Ausführliche Informationen zum Thema „Radstationen“ sind unter Block „C- Projektdokumentation“ aufgeführt.

### Radwanderwege / Radwandernetz

Der Kreis Unna verfügt neben dem Radverkehrsnetz NRW über eine Vielzahl von Themenrouten. Überregional wird der Kreis Unna durchquert von der Römer-Lippe-Route, dem Ruhrtalradweg, der Route der Industriekultur per Rad (Emscherparkradweg, Rundkurs Ruhrgebiet), der Deutschen Fussballroute, dem Emscherweg, der 100-Schlösser Route, der Burg- und Schlosstour, der Hellwegroute und der Salzroute. Im Kreis Unna selbst entwickelt wurden: RadKreisUnna, Emscher-Ruhr-Tour, Lippeautour, Zabel-Route und A-Wege. Die A-Wege A1 – A11 sind beschilderte Rundkurse, die je ein (nur in Unna zwei) Stadt-/Gemeindegebiete erschließen, und die z.B. für Neubürger einen guten Überblick zu den Sehenswürdigkeiten ermöglichen. Die A-Wege existieren schon über 2 Jahrzehnte, wurden jedoch im Rahmen der HBR-Beschilderungsaktionen der letzten Jahre zum Teil wesentlich aktualisiert und mit veränderten, optimierten Linienführungen versehen. Zur Verdichtung des Radverkehrsnetzes NRW hat der Kreis Unna auch die alten R-Wege erhalten und gem. HBR ausgeschildert. Auch neue Verbindungen der bestehenden Themenrouten wurden geschaffen. Ein Großprojekt des Kreises Unna in baulicher Hinsicht ist der 2015 fertig gestellte Alleinradweg von Unna nach Welver, der verschiedene Themenrouten wie Seseke-Radweg, Hellwegroute und Salzroute verbindet sowie perspektivisch auch Zubringer zum Radschnellweg RS1 sein kann.

### Verknüpfung des Rad- und Fußverkehrs mit dem ÖPNV

Der Kreis Unna hat im Frühjahr 2015 ein Gutachten zur Verbesserung der intermodalen Verknüpfungspunkte in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse in 2016 diskutiert werden. Hauptaufgabe des Gutachtens ist es, Wege zur Stärkung des Verbundes von Rad-, Fußverkehr und ÖPNV aufzuzeigen. Ein Bestandteil des Gutachtens, das vor allem die SPNV-Haltestellen im Fokus hat, war die Entwicklung und Umsetzung der Modellstandorte, die unter dem Punkt Fahrradabstellanlagen/Radstationen beschrieben sind.

Gesamtkosten (€)	Eigenanteil (Kreishaushalt)	Fördermittel (€) (Förderprogramm)
95.000	0	95.000 (Sonderförderprogramm 2013-2015 des ZRL)

Der Kreis Unna hat im Herbst 2015 zudem ein Gutachten zum Thema „Fahrradabstellanlagen an Haltestellen“ in Auftrag gegeben, welches sich z.Z. noch in der Bearbeitung befindet und Anfang 2016 abgeschlossen werden soll. Ziel ist eine langfristige infrastrukturelle Verbesserung der Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und dem Radverkehr. Das Gutachten identifiziert Bushaltestellen, an denen prioritär eine Verknüpfung zum Radverkehr durch entsprechende Radabstellanlagen gefördert werden soll. Die Analysen und die Prioritätenfindung erfolgen quantitativ durch die Auswertung von GIS-Daten sowie qualitativ durch Recherchen bei und Erfahrungswerte der entsprechenden Städte und Gemeinden. In das Verfahren fließen ein: Einwohnerzahlen definierter Einzugsbereiche, Erreichbarkeitsqualität von Bahnhöfen, Schulen und Gewerbestandorten, Ein-/Aussteiger-Belastungen an Haltestellen, radverkehrsrelevante Infrastruktureinrichtungen etc.

Gesamtkosten (€)	Eigenanteil (Kreishaushalt)	Fördermittel (€) (Förderprogramm)
9.000	0	9.000 (ÖPNV-Landespauschale § 11.2 ÖPNV-G)

Zusammen bilden beide Gutachten wichtige Elemente für die Umsetzung des Konzeptes „FUN - Flexibel UNterwegs im Kreis Unna“ – umweltfreundliche und schnelle Mobilitätsketten für alle.

### Winterdienst und Reinigung der Anlagen für den Rad- und Fußverkehr

Für den Winterdienst und Reinigung der Radwege kommen Kleingeräteträger und Schmalspurlastkraftwagen zum Einsatz, die dem Stand der Technik entsprechen und den Leistungsanforderungen des Betriebes genügen.

Der Kreis Unna bemüht sich die Radwege in einem befahrbaren Zustand zu halten: Auftretende Verschmutzungen und Laub werden entfernt, der Schnee wird geräumt und bei Glätte gestreut. Wie jeder andere Straßenbaulastträger auch, ist der Kreis Unna bis auf gesondert gekennzeichnete Abschnitte (Verkehrszeichen 113: „Schneeflocke“) nicht dazu verpflichtet Räum- und Streudienste durchzuführen. Dennoch besteht das Bestreben die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten: Alleine zur Unterhaltung der Radwege sind im Jahr 2015 über 162.000 Euro veranschlagt worden und für das Jahr 2016 sind bereits 80.000 Euro eingeplant.

## **Aktivitäten und Beispiele zur Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas**

### Marketingkonzept (Werbung, Medien, Stadtmarketing)

Der Kreis Unna war das erste Mitglied der AGFS, welches eine regionale Version des AGFS-Imagefilmes hat erstellen lassen. Im Jahre 2013 konnte der erste Kreis-Unna-Imagefilm unter dem Titel „ErLeben im Kreis Unna“ fertig gestellt werden. In dem 8,5-minütigen Film nahmen neben der Darstellung radtouristischer Qualitäten des Kreises Unna u.a. auch ÖPNV-Projekte, Kombiprojekte Rad/ÖPNV, Radstationen, FahrradBus, InfoBus vor der Kulisse von Sehenswürdigkeiten aus jeder der 10 kreisangehörigen Kommunen entsprechenden Raum ein. Der Film steht auf der Homepage des Kreises Unna als Download zur Verfügung, kann als DVD verteilt sowie auf Veranstaltungen vorgeführt werden. Er ist u.a. geeignet für Neubürger und interessierte Gewerbeansiedler, um sich einen Überblick über die (rad-)touristischen Qualitäten des Kreises Unna zu verschaffen.

Gesamtkosten (€)	Eigenanteil (Kreishaushalt)	Fördermittel (€) (Förderprogramm)
~30.000	ca. 3.000	ca. 27.000 (AGFS-ÖA/ÖPNV-Landespauschale § 11.2 ÖPNV-G)

### InfoBus

Der sog. „InfoBus“ ist ein beim kreiseigenen Verkehrsunternehmen ausrangierter, speziell ausgebauter und gestalteter Messe- und Ausstellungsbus, der seit einigen Jahren für folgende Zwecke eingesetzt wird/wurde:

- Mobile Radstation (Fahrradservice, Wartung, Kleinreparaturen etc.)
- Fahrradwache bei Veranstaltungen



- Mobile Infostation für Beratung rund um Bus-, Bahn- und Radverkehr
- Gepäckaufbewahrung bei Veranstaltungen
- Fahrender Messestand
- Ausgabe (rad-)touristischer Broschüren, Radwanderkarten usw.,
- Beratung zu (rad-)touristischen Vorzügen des Kreises Unna
- Einsatz durch Städte, Gemeinden, Betriebe, ADFC, kommunal engagierte gemeinnützige Initiativen etc.

Gesamtkosten (€)/Jahr	Eigenanteil (Kreishaushalt)	Fördermittel (Förderprogramm)
ca. 7.000	-	ca. 7.000 (ÖPNV-Landespauschale § 11.2 ÖPNV-G)

Die Ausstattung des Fahrzeuges besteht aus einer Küche (Kühlschrank, Spülbecken, Wassertanks), Standheizung, Anhänger-Kuppelung mit 12 Volt und 24 Volt, Laptop und Flachbild-Monitor, Informationsraum mit Flyer- und Prospektständern, abgetrennter Besprechungsraum mit Polstersitzen (Lounge), Mikrofön- und Lautsprecheranlage, Eingangsklappe als Überdachung für die kleine mobile Bühne, elektronische Anzeige- und Infotafeln. Weitere Ausstattungen (z.B. Rollups Kreis Unna) und Serviceangebote sind hinzu buchbar.

## Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Rad- und Fußverkehr; Bürgerinformation

### Großveranstaltung „radKULT(O)UR“

In den Jahren 2013 und 2014 hat sich mit der Großveranstaltung „radKULT(O)UR“ eines der Top-Projekte in Zusammenhang mit der Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas im Kreis Unna entwickelt. Dieses Radfahr-Event soll als ein Baustein der Radverkehrsförderung auf unterhaltsame Weise ein breites Publikum ansprechen und vor allem auf emotionalem Wege das Mobilitätsverhalten beeinflussen. Auf einem Rundkurs durch die beteiligten Städte und Gemeinden wird autofreies Radeln ermöglicht. An verschiedenen Punkten der Strecke (z.B.: Unna: Lindenbrauerei, Bönen: Zeche Königsborn/Ostpol und Kamen/Markt und entlang der umgebauten Seseke) werden Kulturevents angeboten. Veranstalter war bisher der Kreis Unna in Kooperation mit den beteiligten Städten und der Gemeinde Bönen sowie dritten Akteuren wie dem ADFC Kreis Unna, dem Lippeverband, der AOK oder Bürgervereinen in den Ortsteilen, etc.). Als Partner für die Öffentlichkeitsarbeit konnte mit dem Hellweger Anzeiger die örtliche Tagespresse eingebunden werden. Die Vorbereitung und Durchführung des Events ist für den Veranstalter mit erheblichem Aufwand insbesondere für die erforderlichen Maßnahmen der Verkehrssicherung verbunden. Deshalb wurde zur Finanzierung des Events die Förderung durch AGFS-Mittel beansprucht (Fördersatz 75%). Die radKULT(O)UR 2014 brachte einen neuen Teilnehmerrekord, denn über 10.300 Radler (ca. 3000 Radler mehr als im Vorjahr) machten die zweite Auflage der radKULT(O)UR im Kreis Unna zu einem vollen Erfolg. Das wie im Vorjahr gute, spätsommerliche Wetter hatte viele Radler auf die 55 Kilometer lange Strecke zwischen Lünen, Bergkamen, Kamen, Bönen und Unna und sorgte für beste Laune. Es bot sich ein buntes Programm für die ganze Familie. Auch der „Infobus“ des Kreises Unna kam zum Einsatz.

	Gesamtkosten (€)	Eigenanteil (Kreishaushalt)(€)	Fördermittel (€) (Förderprogramm)
2013	49.000	12.000	37.000 (AGFS-ÖA)
2014	35.000	8.700	26.300 (AGFS-ÖA)

Im Rahmen seiner Öffentlichkeitsarbeit „Nahmobilität“ war der Kreis Unna – abgesehen von der radKULT(O)UR - u.a. mit Hilfe der Fördermittel zwischen 2010 und 2016 noch wie folgt aktiv:

- Aktionen „Ich bin die Energie“ an Bäckereien in Werne und Schwerte sowie Aktionen „Licht“ an Schulen in Schwerte, Fröndenberg und Holzwickede in 2010 - 2012
- jährlich Teilnahme mit dem „rollenden Messestand“ (Info-Bus) u.a. auf den Drahteselmärkten in Unna und Lünen sowie auf beim Fahrradsommer der Industriekultur in Bochum, dabei Kommunikation und Vermarktung mittels versch. Infomaterialien insbes. des Radfahren im Kreis Unna mit vorwiegend radtouristischem Hintergrund
- Bestellung Foto-Fun-Modul auf Drahteselmärkten und für Aktionen „Licht“
- Zuarbeit Radtouren zum Projekt „FahrradBus“ sowie Durchführung geführter Touren ADFC
- Graphische Überarbeitung und Nachdruck der Fahrradkarten „RadKreisUnna Nord und Süd“ (RadKrUn) sowie „Bahn&Bike“ (B&B)

Gesamtkosten (€)	Eigenanteil (Kreishaushalt) (€)	Fördermittel (€) (Förderprogramm)
4.700 B&B 2010	0	4.700 (ÖPNV-Pauschale 11.2)
2.700 B&B 2011	0	2.700 (ÖPNV-Pauschale 11.2)
3.000 B&B 2011	750	2.250 (AGFS-ÖA)
5.000 RadKrUn 2011	1.250	3.750 (AGFS-ÖA)
5.700 B&B 2012	1.425	4.275 (AGFS-ÖA)
1.230 RadKrUn 2012	310	920 (AGFS-ÖA)

1.450 RadKrUn 2014	360	1.090 (AGFS-ÖA)
8.500 B&B 2014	0	8.500 (ÖPNV-Pauschale 11.2)
2.600 RadKrUn 2015	650	1.950 (AGFS-ÖA)

- Personalkosten für Helfer bei Veranstaltungen, Messestände, Aktionen Licht und Energie, Ruhrtalradwegfest
- Beleuchtungswochen Radverkehr in Zusammenarbeit mit dem Radstationsbetreiber
- Gutachterl. Expertise zu „Mobile Radstation u. Neue Radstation Bergkamen Rathaus/ZOB“
- Giveaways, Kosten s. unter Kap. „C“/„Radstationen“
- Aktionen „Sicher mit dem Fahrrad zur Schule oder zum Arbeitsplatz“
- Radstationen als Info- und Servicepoints – Außengestaltungen mit Werbe- und Informationsflächen, Kosten s. unter Kap. „C“/„Radstationen“, Foto Radst. Kamen nebenstehend



## Verkehrssicherheitsarbeit

Die Arbeit des FB Straßenverkehr ist vorrangig an ordnungsrechtlichen Aspekten ausgerichtet und bezieht sich auf die im Zuständigkeitsbereich des Kreises als Straßenverkehrsbehörde liegenden Kommunen Bönen, Fröndenberg und Holzwickede.

- Seit Juli 2010 sukzessiver Abbau bzw. sukzessive Verbesserung der Erkennbarkeit von Pollern auf Radverkehrsanlagen in Bönen, Fröndenberg und Holzwickede
- Seit April 2010 sukzessive Überprüfung aller Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) in Bönen, Fröndenberg und Holzwickede
- Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in den Gemeindegebieten Holzwickede, Fröndenberg und Bönen in 2011 und 2012 (Radverkehrsschauen)  
Als Ergebnis der Sonderverkehrsschau kann die größere Wahlfreiheit für Radfahrer(innen) festgehalten werden. Auf zahlreichen Streckenabschnitten wurde die Benutzungspflicht aufgehoben und dort, wo Rad- mit Fußverkehr verträglich geführt werden kann, mit der Verkehrszeichenkombination 239 (Gehweg) + Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) ein neues Angebot geschaffen. Neben diesen grundlegenden Änderungen in der Radfahrerführung wurden aber auch Mängel in der Beschilderung, Markierung und Sicht protokolliert und behoben.
- Prüfung und Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung in Holzwickede, Fröndenberg und Bönen zwischen 2012 und 2015
- Januar 2013 Veranlassung des Abbaus zweier Umlaufsperrungen an der alten B1, Einmündung Oelpfad, Holzwickede
- Juli 2013 Veranlassung der Ausschilderung der Querungsstellen des Seseke-Radweges in Bönen mit Verkehrszeichen 138
- August 2013 Öffnung des Marktes in Fröndenberg für Radfahrer
- Seit Sommer 2013 Überprüfung der speziell für Fußgängerquerungen eingerichteten Fußgängerampeln in Holzwickede mit dem vorrangigen Ziel der Optimierung der Grünzeiten/Räumzeiten für die Fußgänger
- In Zusammenarbeit mit der jeweiligen Kommune und Schule sowie der KPB Erarbeitung von Schulwegplänen für Grundschulen (2009 und 2010 für die Goetheschule und Hellwegschule Bönen, 2013/2014 für die Nordschule Holzwickede, 2014/2015 Paul-Gerhardt-Schule, Holzwickede).
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:
  - auf der Ruhrstraße in Holzwickede, damit Sicherung des Rad- und Fußverkehrs mit Blick auf den Ruhrtalradweg (als Ausfluss des Radverkehrskonzeptes) im Mai 2012
  - auf der Kamener Straße (L663) in Höhe einer Radwegequerung im September 2013
  - im Zuge der Querung des Rexe-Radweges auf der Straße „Schwarzer Weg“ im April 2014
  - auf Speckenstraße und Kletterpoth in Bönen wegen Radfahrerquerungen im Juli 2013
  - auf 30 km/h auf mehreren klassifiz. Straßen im Zuge d. Querungen d. Alleinradweges Juni 2015
- Herbst 2014 Umsetzung des im Radverkehrskonzeptes vorgesehenen Schutzstreifens am Hirschberg in Fröndenberg
- Ab 07/15 Überprüfung der Kombination Gehweg/Radfahrer frei und Wegnahme des ZZ zum Schutze des Fußverkehrs

## Förderung des Fahrradtourismus

Der Kreis Unna hat seit ca. 2011 folgende (rad-)touristischen Medien konzipiert und mit großem Erfolg Interessierten zur Verfügung gestellt:

### ***RadKreisUnna („Mit dem Fahrrad auf Entdeckungstour“)***

Auf einer Strecke von insgesamt 100 Kilometern können Fahrradfahrer den Kreis Unna erkunden. Das Besondere an dieser Radroute ist, dass auf diese Weise viele Sehenswürdigkeiten, die der Kreis Unna zu bieten hat, durch die Route miteinander verbunden werden und so mit dem Fahrrad erkundet werden können. Durch die Einbeziehung der Bahnhöfe ist es auch möglich, die Route in mehreren Streckenabschnitten zu erradeln, bzw. von vielen Orten in die Route einzusteigen. Die inzwischen komplett beschilderte Radwanderoute führt von Unna ausgehend Richtung Norden bis Werne mit einem Abzweig nach Bönen zum Zechenturm Königsborn und von Bergkamen bis Lünen mit einem Abzweig zum Schloss Cappenberg nach Selm. Richtung Süden geht es von Unna aus durch das Bornekamptal und die Route teilt sich einmal in Richtung Schwerte mit einem Abstecher über Haus Opherdicke und Richtung Fröndenberg. Als Faltkarte im praktischen Hosentaschenformat gibt es neben der Darstellung der Route, Fotos und der Verortung der Sehenswürdigkeiten auf der Kartenseite, außerdem zusätzliche Informationen zur Beschilderung und zu weiteren Angeboten wie Radverleihstationen im Kreis Unna. Die Karte "RadKreisUnna - Radelspaß zwischen Ruhr und Lippe" (Ausgabe „Nord“ und „Süd“) liegt beim Kreis, bei den Stadtverwaltungen und in den Rathäusern der Städte und Gemeinden aus, findet starken Absatz und erfreut sich derartiger Beliebtheit, dass sie schon mehrfach nachgedruckt und natürlich auch aktualisiert werden musste.

### ***Emscher-Ruhr-Tour***

Die Emscher-Ruhr-Tour ist ein vom Kreis Unna entwickelter, ca. 20 Kilometer langer, beschilderter Radrundweg, der die Flüsse Emscher und Ruhr miteinander verbindet. Nirgendwo sonst kommen sich die beiden regionalprägenden Flüsse so nah wie im Kreis Unna. Der Rundweg führt an besondere Orte und Sehenswürdigkeiten wie das kulturhistorisch bedeutende Haus Opherdicke oder den Emscherquellhof. Auf der Tour durchquert man die für die Region typischen Wassererlebnisräume. Neben Quellbereichen und Wegegräben finden sich auch Wald- und Wiesenbäche, Feuchtwiesen, Stauteiche oder auch Wassergewinnungsgebiete. Eine nur 11 Kilometer lange Tour mit Abkürzung über den Haarstrang ist auch für eine Wanderung zu Fuß geeignet. Im Jahre 2015 wurde der Rundweg um einen Schatz reicher: ein eigens für die Route entwickelter Geocache wurde ins Leben gerufen und macht nun die Route auch für Freunde des Geochaching - eine moderne Form der Schnitzeljagd im Kreis Unna zu einem Erlebnis.

### ***Bahn&Bike***

Die Broschüre Bahn&Bike stellt den Radfahrern 7 attraktive Touren vor, deren Ausgangspunkte immer direkt an Bahnhöfen liegen. So kommt man mit den Nahverkehrszügen bequem, umweltschonend und günstig zum Startpunkt einer Tour und wieder zurück. Es werden 7 Tourenvorschläge detailliert beschrieben. Auch GPS-Tracks können online herunter geladen werden.

### ***Unterwegs zwischen Ruhr und Lippe***

Die sog. „Tourismusbroschüre“ des Kreises Unna beinhaltet auch zahlreiche Infos zum Radverkehr. Sie bietet u.a. auch mehrere Tourenvorschläge sowohl für Radtouristen als auch für Wanderer.

### ***Außerdem...***

- Für den Alleenradweg und den Seseke-Radweg wurden touristische Faltblätter aufgelegt.
- Der Kreis ist Kooperationspartner der touristischen Arbeitsgemeinschaften für den RuhrtalRadweg und die Römer-Lippe-Route und bringt sich dort sowohl finanziell als auch durch die Mitwirkung in den Arbeitsgremien der Kooperation ein.
- Ruhrtalradweg (Mitarbeit in den Arbeitskreisen)

### ***Auftritte auf Messen, Märkten und Ausstellungen***

Der Kreis Unna war in den vergangenen Jahren zu verschiedenen Anlässen mit seinen (rad-)touristischen Medien mit einem eigenen Messestand (u.a. mit dem o.g. InfoBus) vertreten oder hat seine Medien Kooperationspartnern zur Auslage zur Verfügung gestellt:

- Reise und Camping/Fahrradmessen Essen – Auslage über RTG u. Stand Stadt Fröndenberg
- Drahteselmärkte Lünen und Unna
- Mülheimer Fahrradfrühling
- Dortmund City bewegt sich
- Hafenfest Marina Rünthe (nur Auslage am Gemeinschaftsstand mit Stadt Bergkamen)
- Fahrradsommer der Industriekultur in Bochum
- Sattelfest Soest
- Westfälischer Hansetag (jährlich wechselnde Austragungsorte)
- Europaradveranstaltung Gemeinde Bönen

Aus den Zahlen des statistischen Landesamtes geht hervor, dass beinahe alle Kommunen im Kreis Unna im Jahre 2014 mehr Gäste beherbergten als im Vorjahr. Die Städte Bergkamen, Fröndenberg und Schwerte verzeichneten Zuwächse im zweistelligen Prozentbereich. Das Radwegenetz als Hauptschlagader und die vermarktenden Broschüren wurden als wesentliche Faktoren genannt.

### Vorbildfunktion der Kommune / kommunaler Repräsentanten

Der Landrat des Kreis Unna, Michael Makiolla, ist als Privatperson Mitglied des ADFC. Der Kreis Unna versteht sich als Motor fahrrad- und fußgängerfreundlicher Politik. Dies gilt nicht nur für die beispielhafte Umsetzung entsprechender Infrastruktur, für die sichtbare Unterstützung aller entsprechenden Planungen und Aktionen. Der Landrat und die Spitzen der Kreisverwaltung sind kontinuierlich als Botschafter entsprechender Mobilität aktiv: So wurde etwa die Eröffnung des Alleenradweges vom Landrat, dem Fachbereich Bauen und der Stabsstelle Planung und Mobilität mit Bürgermeistern und Vertretern aller Kreistags- und Ratsfraktionen als interkommunale Sternfahrt inszeniert. Die radKULT(O)UR oder das Stadtradeln in den kreisangehörigen Kommunen haben gleiche Aufgaben.

#### **Radtouren des Landrates**

Sommer-Radtour: Im August 2010 lud der Landrat zu einer Sommer-Radtour im Kreis Unna von „Schloss zu Schloss“ zwischen Werne, Selm und Nordkirchen ein. Mit dem Landrat erfahren konnten kleine und große Freizeitradler die landschaftlichen Schönheiten und (nicht nur) historischen Sehenswürdigkeiten, aber es konnten explicit auch Anregungen abgegeben werden, das Radwegenetz im Kreis Unna noch besser zu machen.“ Der Rücktransport der Teilnehmer (rekordverdächtige >100 Personen) konnte mittels des damals noch vorhandenen FahrradBusses (Linienbusse mit Anhängern für 16 Räder) organisiert werden.

Rad-Touristik-Fahrt "Rund um Haus Opherdicke": Der Kreis Unna unterstützt alljährlich auch die Radtouristikfahrt „Rund um Haus Opherdicke“ mit Touren zwischen 21 und 157 Kilometern. Die Veranstaltung der SG Holzwickede wurde 2015 bereits zum 17. Mal unter der Schirmherrschaft von Landrat Michael Makiolla durchgeführt. Die Veranstaltung ist nicht nur wegen der landschaftlich schönen Strecken, sondern auch wegen des besonderen Ambientes im Schlosshof bei vielen Vereinen und Radsportlern im weiten Umkreis beliebt. Hier können auch Familienmitglieder, die nicht mitradeln, ein Event mit Radsportflair genießen. Neben der abwechslungsreichen und landschaftlich schönen Fahrt gibt es an den Kontrollstellen traditionell gute Verpflegung und eine Urkunde für die erfolgreiche Teilnahme.

Interkommunale Radtour Dortmund/Kreis Unna/Lippeverband: Im August 2012 fand die „2. Interkommunale Radtour“ mit Teilnehmern aus dem Kreis Unna und Dortmund Radfreunden statt. Die Tour mit einer Länge von etwa 38 km führte entlang der Emscher zum Phönixsee, dann zum Emscherquellhof, zu den Wassergewinnungsanlagen in Schwerte-Geisecke und zum Haus Opherdicke. Veranstaltet wurde diese Radtour vom Kreis Unna und der Stadt Dortmund. Der ADFC Dortmund und der ADFC Unna leiteten und begleiteten diese Tour. Bürger des Kreises Unna und der Stadt Dortmund waren eingeladen. Unter anderem radelten der Landrat Michael Makiolla, Oberbürgermeister Ullrich Sierau und Jochen Stemplewski (Lippeverband). Auch viele ADFCler nahmen teil und nutzten die Tour zur Kommunikation mit Politikern über Radthemen.

Interkommunale Radtour entlang von Seseke und Körne: Im Rahmen der Interkommunalen Arbeitsgemeinschaft Seseke-Landschaftspark (IKAG) fand im Juni 2011 eine geführte Radwanderung mit Spitzen aus dem Kreis Unna, der Stadt Dortmund und des Lippeverbandes statt. Ca. 60 radfahrbegeisterte Bürger radelten zusammen mit Landrat Michael Makiolla die rund 30 Kilometer lange Tour entlang von Seseke und Körne. Bei der Radwanderung wurden unter anderem Projekte vorgestellt, die auf dem Strukturwandel durch die Renaturierung und Umgestaltung von Gewässern beruhen. Die Tour führte von Kamen aus entlang der renaturierten Seseke bis zum Preußenhafen Lünen. Weiter ging es Richtung Süden am Lanstroper See und Lanstroper Ei vorbei, bevor die Tour entlang der Körne zurück zum Ausgangspunkt führte. Während der Tour wurden an verschiedenen Stationen Informationen zur Umgestaltung der Seseke im Rahmen des Sesekeprogramms, zu den Kunstwerken des Projektes „Über Wasser gehen“, zur Zeche Monopol, zu verschiedenen Naturschutzgebieten, zum Preußenhafen, zum Horstmarer See in Lünen, dem Lanstroper See und dem Lanstroper Ei gegeben. Mitglieder der ADFC Ortsverbände und die Polizei unterstützten die Tour durch professionelle Führung und Absicherung.

Die Landratsradtour im Jahr 2015 war der Eröffnung des Alleenradweges gewidmet.

### Mitarbeit in der AGFS

Der Kreis Unna stellte den Veranstaltungsort für den Facharbeitskreis der AGFS im Juni 2010 zur Verfügung. Außerdem wurden annähernd alle Termine der Sitzungen des Facharbeitskreises, der Mitgliederversammlungen und der AGFS-Kongresse in Essen wahrgenommen. Der Kreis Unna stellte die eigenen Projekte und Erfahrungen mehrfach in den Publikationen der Arbeitsgemeinschaft (Fachzeitschrift

nahmobil) vor und unterstützte andere AGFS-Mitglieder im Erfahrungsaustausch und mit Hilfen etwa zum Auf- und Ausbau von Radstationen.

## Service für den Radverkehr

Der Kreis Unna unterstützt im Bündnis mit den Kommunen, mit dem ADFC, dem Fachhandel, der Kreispolizei und weiteren Partnern alle Servicemaßnahmen und Verbesserungen für den Radverkehr. Instrumente sind dabei die Radstationen des Kreises, aber auch die kreiseigenen Projekte mobil&Job und mobil&Schule. Im Rahmen dieser Beratungsleistungen wurden in mehreren Unternehmen Mobilitätskonzepte mit Schwerpunkt – neben dem ÖPNV – auch im Radverkehr (darunter E-Bike-Leasing als Arbeitgeberleistung) konzipiert und umgesetzt.

Im Rahmen des Projektes mobil&Job wurden in Referenzbetrieben wie dem Kath. Krankenhausverbund umfangreiche Potenziale für die Förderung des Radverkehrs identifiziert und wirksam realisiert. Dieser Projekterfolg soll auch in weiteren Firmen wie z.B. bei Ikea und anderen genutzt werden. Beim Projekt mobil&Schule ist die systematische Förderung des Radverkehrsanteils an den Berufskollegs des Kreises ein wesentliches Ziel. Die Nutzerinformation ist durch den Einsatz einer neuen Auskunfts-Software schon intensiviert. Diese wird in 2016 flächendeckend in der Firmen- und Schulberatung eingesetzt.

Der Aufbau und Einsatz mobiler Fahrradwachen und Radstationen wird vom Kreis unterstützt. Neben finanzieller Förderung kommt hier insbesondere die personelle Unterstützung durch den Kreis Unna als auch die Bereitstellung von Materialien zum Zuge.

Ausführlich wird das Thema „Radstationen“ in Block „C – Projektdokumentation“ beleuchtet.

## Nahmobilität im Umweltverbund (z.B. Mitnahme von Fahrrädern, Rollstühlen etc. im ÖV)

Der Kreis Unna ist in seiner Eigenschaft zum einen als ÖPNV-Aufgabenträger und zum anderen als Mitglied der AGFS regelmäßig bemüht, das kreiseigene Verkehrsunternehmen auch für die Belange der Nahmobilität zu sensibilisieren.

**Mitnahme von Kinderwagen:** vorgesehenen Stellplätze für sicheres Abstellen sind in der Regel im Mehrzweckbereich der hinteren bzw. mittleren Tür zu finden und durch ein Piktogramm gekennzeichnet. Dort gibt es meist auch Klappsitze, die es dem Fahrgast ermöglichen, bei ihrem Kind zu bleiben. Sollte es einmal zu Platzproblemen kommen, weil gleichzeitig Fahrräder dort abgestellt werden sollen, dann haben Kinderwagen und Rollstühle Vorrang. Falls die Fahrräder dort allerdings schon stehen und dafür Tickets gekauft wurden, ist es nicht mehr möglich, diese von der Weiterfahrt auszuschließen. Wenn es in solchen Ausnahmefällen wirklich keine weiteren Abstellmöglichkeiten für den Kinderwagen mehr gibt, bestellt der Busfahrer ein Taxi, und die VKU übernimmt die Kosten. Rollatoren: müssen mit festgestellter Bremse im Mehrzweckbereich an der hinteren bzw. mittleren Tür des Busses abgestellt werden. In manchen Bussen befinden sich Gurte, mit denen man einen Rollator auch festzurren kann.

**Rollstühle:** in den meisten Busse der VKU sind mittlerweile die hinteren bzw. mittleren Türen mit einer Klapprampe ausgestattet, über die das Hineinfahren in den Bus vereinfacht wird. Der Fahrgast sagt der Fahrerin oder dem Fahrer Bescheid. Diese helfen gerne. Sollte es einmal Platzprobleme geben, weil gleichzeitig auch Fahrräder in den Bus sollen, dann haben Kinderwagen und Rollstuhlfahrer Vorrang. Falls die Fahrräder dort allerdings schon stehen und dafür Tickets gekauft wurden, ist es nicht mehr möglich, diese von der Weiterfahrt auszuschließen. Sollte die Mitfahrmöglichkeit aus Platzgründen also einmal wirklich nicht möglich sein, bestellt die VKU soweit möglich ein behindertengerechtes Taxi und übernimmt die Rechnung. Übergroße Elektrorollstühle oder Scooter sind wie überall von der Beförderung ausgeschlossen sind, da mit ihrem Transport zu viele Sicherheitsprobleme verbunden sind.

**Fahrräder:** Fahrräder werden im Linienbus dann mitgenommen, wenn im Fahrzeug geeignete Abstellmöglichkeiten im Mehrzweckbereich bestehen bzw. wenn die Platzsituation dies zulässt. Sind die vorgesehenen Fahrrad-Stellplätze besetzt, können weitere Fahrgäste mit Fahrrädern nicht mehr zusteigen. Fahrgäste mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrer haben Vorrang. In einigen Bussen sind Befestigungsgurte vorhanden. Jeder Fahrgast darf nur ein Fahrrad mitnehmen und muss dieses selbst ein- und ausladen. Kinder bis einschließlich 6 Jahren, die ein Fahrrad mitnehmen wollen, müssen von einem Erwachsenen begleitet werden. Fahrrad-Konstruktionen wie Tandems oder Liegeräder, die von ihren Abmessungen her nicht zur Mitnahme geeignet sind, sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Eine kostenlose Mitnahme von Fahrrädern wie es der ADFC oft fordert und auch der Kreis Unna für wünschenswert halten würde, ist aufgrund der komplexen Tariflandschaft in der Region östlich von Dortmund z.Z. nicht umsetzbar. Der Kreis Unna bemüht sich vor dem Hintergrund seiner Kompetenzen und Funktionen als ÖPNV-Aufgabenträger sowie den damit einher gehenden finanziellen Möglichkeiten, die Busse Zug um Zug mit Befestigungsgurten auszustatten.

## C. Projektdokumentation

### Projekt 1: Radstationen

#### **Handlungsfeld:**

Infrastruktur und Service

**Handlungsebene:** Kooperation mit kreisangehörigen Kommunen und gemeinnützigem Betreiber zur Finanzierung und Qualifizierung von Radstationen

#### **Projektbeschreibung:**

Der Kreis Unna verfügt bundesweit über das dichteste Netz an Radstationen an zentralen Bahnhöfen. Ausgehend von einem Modellprojektes des Landes werden die Radstationen seit 2009 systematisch zu Schnittstellen und Serviceknoten im Umweltverbund entwickelt. Details siehe: < [http://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis\\_region/politik\\_verwaltung/kreisverwaltung/planung\\_und\\_mobilitaet/tourismus/radfahren\\_und\\_radwandern/radstationen/modellprojekt\\_radstationen.html](http://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis_region/politik_verwaltung/kreisverwaltung/planung_und_mobilitaet/tourismus/radfahren_und_radwandern/radstationen/modellprojekt_radstationen.html)>

#### **Zielgruppe:**

Kunden: Reisende im Alltags-, Berufs-, Freizeit- und Tourismusverkehr; Pendler im Berufs- und Ausbildungsverkehr, Radfahrer/Innen mit Service- und Informationsanliegen

Mitarbeiter der Radstationen: Benachteiligte Menschen, insbesondere mit Behinderungen, die für den Mobilitätssektor qualifiziert und dauerhaft beschäftigt werden.

#### **Kosten und Finanzierung:**

Über Vereinbarungen zwischen dem Kreis, den Standortkommunen und dem Betreiber erfolgt die Abdeckung der Betriebs- und Personalkostendefizite, denn Radstationen der Größenordnung wie im Kreis Unna sind dauerhaft nicht kostenneutral zu betreiben. Dabei übernehmen der Kreis Unna und die jeweilige Kommune jeweils 50 Prozent. Für den Kreis Unna ergibt sich daraus momentan ein Betrag von 60.000 Euro pro Jahr, den er aus einem regelmäßigen Förderprogramm „Maßnahmen für den Kommunalen ÖPNV“ des ZRL begleicht.

Im Rahmen von Förderprogrammen unterstützt der Kreis Unna die Radstationen seit 2011 wie folgt:

	<b>Zeit</b>	<b>Gesamtkosten</b>	<b>Kreisanteil</b>	<b>Dritte/Fördermittel</b>
<b>Einzelprojekte</b>				
Infobroschüre Radstationen	1/2011	4.500 Euro	-	4.500 Euro
Förderantrag Modellprojekt Radstationen	3/2011	2.100 Euro	-	2.100 Euro (ÖPNV-Pauschale 11.2)
Nutzerbefragung Radstationen	6/2011	2.480,00 Euro	-	2.480,00 Euro
Beteiligung Ersteinrichtung Radstation Schwerte	2011	5000 Euro	-	5000 Euro (ÖPNV-Pauschale 11.2)
<b>Modellprojekt</b>				
	2011-2012	130.000 Euro	20.000 Euro	80.000 Euro (Land)
<i>Kostenloses Parkangebot</i>		45.000 Euro		30.000 Euro (DasDies)
<i>Zusätzliche Serviceleistungen</i>		30.000 Euro	7.500 Euro	
<i>Investitionen</i>		15.000 Euro	3.750 Euro	
<i>Projektorganisation und Begleitforschung</i>		15.000 Euro	3.750 Euro	
<i>Marketing und Dokumentation</i>		25.000 Euro	5.000 Euro	
<b>Folgeprojekte</b>				
Mobile Radstation Bergkamen ZOB	11/2011-2012			
<i>Betriebskosten VKU</i>		5200 Euro	0	5200 Euro (ZRL-Förderprogramm)
<i>Projektplanung</i>		1100 Euro	1100 Euro	
<i>Befragung Nutzer</i>		800 Euro	800 Euro	
Aktion Schnupperparken	3/2012	2.345 Euro	2.345 Euro	
Gutachterliche	9/2012 bis	27.000 Euro		27.000 Euro (ÖPNV-

Projektbegleitung Radstationen	12/2012 u. 1/2013-2014			Pauschale 11.2)
<b>ZRL-Förderprogr. 2013-2015</b>				
<i>Sofortmaßnahmen</i>	2/2014-10/2015	11.500 Euro		11.500 Euro
<i>Neues Fahrradverleihsystem, incl. konventionelle Räder</i>	2/2014-8/2015	65.000 Euro		65.000 Euro
<i>Chipsystem und Videoüberwachung</i>	2/2014-8/2015	70.000 Euro		63.000 Euro/3.000 Euro DasDies
<i>Beschaffung von 30 Pedelecs</i>	9/2014-1/2015	50.000 Euro		50.000 Euro
<i>Hotspots der Nahmobilität, gutachterl. Planungsleistungen</i>	2/2014-2/2015	60.000 Euro		60.000 Euro
<i>Buchungs- und Reservierungssystem</i>	2/2015-11/2015	7.250 Euro		7.250 Euro
<i>Außergestaltung der Radstationen als Info- und Servicepoints</i>	7/2015-12/2015	8.000 Euro	2000 Euro	6.000 Euro (AGFS-ÖA)
<i>Neue Homepage Radstationen</i>	7/2015-11/2015	5.000 Euro		5000 Euro (ÖPNV-Pauschale 11.2)
<i>Parkstation Werne mit Chipsystem</i>	2015-2/2016	11.000 Euro		11.000 Euro
<i>Mobilstation Lindenbrauerei Unna (Chipsystem und Videoüberwachung)</i>	2015-2/2016	8.200 Euro		8.200 Euro
<i>Ausrüstungen Park- und Verleihstation ZOB Bergkamen mit kreiseinheitlichem Chipsystem</i>	2015-2/2016	6.800 Euro		6.800 Euro
<i>Leistungsfähige Zusatzakkus für E-Bikes</i>	12/2015	4000 Euro		4.000 Euro (ÖPNV-Pauschale 11.2)

### **Erläuterungen:**

#### **Modellprojekt**

Der Kreis Unna mit dem dichtesten Netz von 13 Radstationen stand bereits 2008/2009 vor der Aufgabe, diese „Schnittstellen im Umweltverbund“ (NRW-Verkehrsministerium) langfristig zu sichern. Die ursprüngliche Finanzierung des Personals über Mittel der Arbeitsmarktförderung wurde prekär, eine Personalausstattung für Qualitätsservice und weitere Aufgaben war nicht mehr zu gewährleisten. Im Modellprojekt wurde von externen Gutachtern festgestellt: Das Netz von 13 Radstationen ist von der Nachfrage her wie von der Ausstattung her nicht zukunftsfähig. Die Gutachter empfahlen – und Kreis und Standortkommunen wie Betreiber folgten dem Konzept – die Konzentration auf Kernstationen. Zudem wurde das Modell von der garantierten Ausstattung mit festangestelltem Kernpersonal und dessen Absicherung über eine kommunale Abdeckung nicht finanzierter Kosten entwickelt.



#### **Fahrradverleihsystem**

Die Einbindung in das Revierradsystem war für die Radstationen im Kreis Unna ein deutlicher Verlustbringer. Die regionalen Ausleihvorgänge waren minimal, die Einnahmen auch, die Kosten durch Übernahme von Reparaturen an Mietrückläufern dagegen hoch. Das Revierradsystem blockierte zudem die Möglichkeit, durch den Verkauf gebrauchter und überholter Mieträder zusätzliche Einnahmen zu generieren, die in anderen Stationen wie etwa Münster einen relevanten Einnahmeposten ausmachen. Das ZRL-Förderprogramm gab dem Kreis die Chance, hier den Aufbau eines neuen Mietradsystems mit 50 konventionellen und 30 Pedelecs zu fördern. Das neue Mietradsystem wurde zudem durch ein zentrales Buchungs- und Reservierungssystem, für alle Kunden auch online präsentiert, unterstützt. Der Erfolg zeichnet sich (siehe Evaluation) bereits im ersten Jahr ab.

### **Chipsystem**

Um allen Radstationskunden rund um die Uhr und auch ohne Personaleinsatz Zugang zu den Radparkplätzen zu gewähren, verfügten die Radstationen Unna, Kamen und Lünen Hbf. über Zugänge, die von registrierten Nutzern mit Chip (Transponder) zu öffnen sind. Diese Chips waren jedoch immer an eine Station und feste Zeiträume gebunden, sie ließen auch keine flexiblen Prepaid-Lösungen für Spontan- und Tagesparker zu. Der Aufbau eines neuen Chipsystems mit zentraler Nutzerdatenbank, mit flexiblen Nutzermodellen (von Prepaid- Tages-, Wochen-, Monats- bis Jahreskarten, Premium- und Standard-Tarifen) bietet die Möglichkeit, alle angeschlossenen Stationen flexibel zu nutzen. Ebenso konnte der Vertrieb der Chips über so genannte Starterboxen über Partner (Bürgerservice in Rathäusern, Hotels...) ausgedehnt werden. Das Chipsystem bietet jetzt auch die Möglichkeit, personell nicht gestützte Radpark-Stationen (Werne, Lindenbrauerei Unna, ZOB Bergkamen, Bahnhofsvorplatz Schwerte) mit Chipzugang einzubinden. Das System wird kontinuierlich fortentwickelt. Aktuell nutzen rund 2.600 Radstationskunden die Möglichkeit, mit einem Chip spontan oder ständig rund um die Uhr an allen Tagen in der Radstation sicher und sauber parken zu können.

### **Außenauftritt der Radstationen - Homepage und Gestaltung als Info- und Servicepoints**

Die Radstationen erfüllen neben ihren Kernaufgaben (Parken, Service, Verleih, Information) jetzt schon vielen Aufgaben im umweltfreundlichen Nahverkehrsverbund. Diese reichen von Informationen zum ÖPNV, zu Radwegen, Standort, Gepäckaufbewahrung, Transporthilfen für ÖPNV-Kunden bis hin zum Ticketverkauf für Bus und Bahn (Zehnerticket ZRL).

Diese Leistungen werden jetzt auch durch eine für mobile Geräte optimierte, vom Kreis Unna mitfinanzierte Homepage sowie eine neue Außengestaltung als Info- und Servicepoints des fahrradfreundlichen Kreises betont.

### **Hotspots der Nahmobilität**

Die Qualifizierung des Stammpersonals der Radstationen für den qualitativ hochwertigen Service bei Parken, Reparaturen, Beratung, Radverleih und Information wurde über zwei Jahre lang durch externe Fachbüros zusammen mit den Führungskräften des Radstationsbetreibers durchgeführt. In diesem Rahmen wurden Konzepte zur kontinuierlichen Aus- und Weiterbildung entwickelt und evaluiert. Bestandteil des Projektes war auch die Entwicklung und Erweiterung des Partner-Netzwerkes der Radstationen.

### **Evaluation**

Das Modell wurde mehrfach durch externe Gutachter geprüft und bewertet. Die Betreiberin legt halbjährlich eine Bilanz zu Nachfrage, Umsatzentwicklung, Defiziten, Wirtschaftsplanung und Perspektiven vor. Das Gesamtsystem wird jährlich auditiert. Das Audit mit internen und externen Auditoren (Gutachter/Vertreter Kreis) ist Grundlage für die weitere Planung.

So ist festzustellen: Die Gesamtzahl der Kunden in den Radstationen (alle Kundenkontakte, bei denen Einnahmen erzielt wurden, also Serviceaufträge, Verkauf von Tages-, Monats- und Jahresparkkarten) stieg in 2015 auf insgesamt 15.220, das ist ein Plus von 4,42 Prozent gegenüber 2014 (14.105 Kunden). Die Zahl der Servicekunden stieg von 2014 auf 2015 um rund 9 Prozent auf 7.106. Besonders deutlich war die Steigerung der Stammkunden: Bei den Monatsparkkarten verzeichneten die Radstationen einen Zuwachs von 5,19 Prozent auf 2.270 Kunden, bei den Jahreskarten von 14,46 Prozent auf 467 Kunden. Das neue Fahrradverleihsystem macht sich ebenfalls bemerkbar: Gab es im Jahr 2014 im Revierrad-Verbund noch 220 verliehene Räder so waren es im Jahr 2015 schon über 750. Die Umsätze der Radstationen stiegen entsprechend, zwischen 1,28 Prozent und 13,13 Prozent in 2015 – ein Gesamtplus von 7 Prozent gegenüber 2013.

### **Projekträger / Projektbeteiligte:**

Projekträger sind die jeweiligen Standortkommunen als Besitzer der Radstationen, sowie die DasDies Service gGmbH bzw. das Pertheswerk als Betreiberin. Der Kreis Unna als Projektpartner sichert die Weiterentwicklung des Gesamtsystems, die Kofinanzierung der ungedeckten Betriebskosten sowie die Einwerbung von Fördermitteln etwa aus einem Sonderinvestitionsprogramm des Zweckverbandes Ruhr-Lippe.

### **Laufzeit:**

Das Projekt läuft seit 2011, wird jährlich verlängert und ist auf Dauer angelegt.

### **Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation:**

Die Weiterentwicklung der Radstationen wird durch eine intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Die Maßnahmen werden regelmäßig für die Projektpartner und die interessierte Öffentlichkeit dokumentiert.

Außer den Informationen unter < [http://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis\\_region/politik\\_verwaltung/kreisverwaltung/planung\\_und\\_mobilitaet/tourismus/radfahren\\_und\\_radwandern/radstationen/modellprojekt\\_radstationen.html](http://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis_region/politik_verwaltung/kreisverwaltung/planung_und_mobilitaet/tourismus/radfahren_und_radwandern/radstationen/modellprojekt_radstationen.html)> sind die Fortschritte etwa in den Beiträgen zur AGFS-Fachzeitschrift „nahmobil“ nachzulesen. Aktuelle Informationen gibt es unter die-radstationen.de sowie unter [www.facebook.com/Radstationen/](http://www.facebook.com/Radstationen/)

**Ansprechpartner:**

Kreis Unna: Stabsstelle Planung und Mobilität, Klaus-Peter Dürholt  
Kommunen: die jeweiligen Verantwortlichen, Kontaktadressen bei Herrn Dürholt  
Betreiberin: DasDies Service gGmbH, Unnaer Str.29a, 59174 Kamen, Geschäftsführer Maciej Kozlowski,  
Betriebsleiter Stefan Rose

**Stand der Information:**

Januar 2016

**Projekt 2: HBR-Beschilderung****Handlungsfeld(er):**

Wegweisende Beschilderung gemäß der „Hinweise für die Beschilderung von Radwegen in NRW“ (HBR)

**Handlungsebene:**

Kooperation mit den kreisangehörigen Kommunen und ausführenden Büros

**Projektbeschreibung:**

Von der AGFS-Prüfkommission war dem Kreis Unna im Hinblick auf seine Erstbewerbung um Mitgliedschaft in der AGFS im Jahre 2009 nahegelegt worden, die Beschilderung der Radwanderwege zu qualifizieren, über das Radverkehrsnetz NRW hinausgehend zu vervollständigen und dabei Fördermittel in Anspruch nehmend die Restfinanzierung für alle Baulastträger zu übernehmen. In seiner Sitzung vom 09.06.2010 beschloss der Ausschuss für Planung und Verkehr des Kreises Unna die HBR-konforme Beschilderung im Kreis Unna. Daraufhin wurde am 16.06.2010 der Förderantrag gestellt. Im Rahmen eines umfangreichen Förderprojektes (2011-2015) „Wegweisende Beschilderung des Radverkehrs für den Kreis Unna gem. HBR-NRW“ wurden die noch vielfältig vorhandenen, alten grün-weißen Beschilderungen ersetzt und zusätzlich neue Themenrouten (z.B. RadKreisUnna) erstbeschilbert.

Nach einem Pilotprojekt mit Beschilderung der neuen kreiseigenen Themenroute RadKreisUnna (Nordteil) teilte sich die Bearbeitung in Nord- und Südkreis. Der Südkreis mit seinen Kommunen Schwerte, Holzwickede, Fröndenberg, Bönen und Unna sowie Teilen von Kamen wurden in den Jahren 2012 bis 2013 bearbeitet und abgeschlossen. Kamen stellt hier einen Sonderfall dar, da hier bereits stadtwweit eine HBR-konforme Ausschilderung vorlag und nur geringe Anpassungen notwendig waren. Der Nordkreis mit seinen Kommunen Lünen, Selm, Werne und Bergkamen – sowie Teilen von Kamen – wurden 2014 und 2015 bearbeitet. Hier wurden die Nachtragsarbeiten im Rahmen der Änderung des Förderantrags im Herbst 2015 abgeschlossen.

**Das Netz** Das beschilderte Netz besteht sowohl aus Alltagswegen als auch aus Themenrouten für den Freizeitverkehr. Die Alltagswege beziehen sich auf die Verbindung von Städten und Ortsteilen und werden mit sog. „Pfeilwegweisern“ beschilbert. Die Themenrouten hingegen werden über Einschübe bei den Pfeilwegweisern dargestellt. Vielerorts waren bereits schon rot-weiße Zwischenwegweiser mit Themenroutenlogos vorhanden. Da diese Technik nicht der HBR entspricht, wurden diese im Rahmen der Überarbeitung ausgetauscht. HBR-konform beschilbert waren bereits sowohl das Radverkehrsnetz NRW, das kommunale Netz der Stadt Kamen sowie die Themenrouten Hellweg-Route, 100-Schlösser-Route und Burg- und Schlössertour. Darüber waren die Touren des RVR sowie des Lippeverbandes bereits nach HBR beschilbert: Römer-Lippe-Route, Emscherpark-Radweg, Rundkurs Ruhrgebiet, R35-Verbindungsweg, Ruhrtal-Radweg, Lippetour und Emscherweg. Aufgrund der bereits guten Beschilderung waren hier lediglich Anpassungen insbesondere bei der Pfeilwegweisung vorzunehmen sowie die nicht HBR-konformen Zwischenwegweiser zu ersetzen. Eine detailliertere Planung erforderten hingegen die neuen Themenrouten (Emscher-Ruhr-Tour, RadKreisUnna, Lippeautour sowie die noch nicht nach HBR beschilberten A-Wege. Teilweise mussten darüber hinaus Altbeschilderungen demontiert werden, insbesondere bei Römer-Route, Kaiser-Route, Zabel-Route, R-Wege, A-Wege. Im Rahmen des Planungsprozesses erhielten in Abstimmung mit den bzw. auf Wunsch der Kommunen verschiedene Routen, insbesondere die A-Wege, abschnittsweise neue Linienführungen.

**Der Ablauf** Von einem renommierten Aachener Ingenieurbüro wurden zunächst jeweils zwei Beschilderungskataster (Nord- und Südkreis) erarbeitet. In enger Abstimmung mit den jeweiligen Kommunen bzw. Nachbarkreisen und –städten sowie den Straßenbaulastträgern wurden diese Kataster zur StVO-Anordnung vorbereitet. Diese erfolgte im Oktober 2012 für den Südkreis und im Januar 2015 für den Nordkreis. Anschließend wurde – jeweils nach dem entsprechenden Kreistagsbeschluss – die Montage der Beschilderung ausgeschrieben bzw. der Auftrag vergeben. Diese Arbeiten wurden zwischen Dezember 2012 und August 2013 im Südkreis durchgeführt. Von September 2014 bis Herbst 2015 erfolgten die Arbeiten für den Nordkreis.

**Zielgruppe:**

Radfahrer/Innen im Alltags-, Berufs-, Freizeit- und Tourismusverkehr

## Kosten und Finanzierung:

Gesamtkosten(€) 2011-2015	Eigenanteil (Kreishaushalt)	Fördermittel (Förderprogramm)
180.000	45.000	135.000 (Fö-Ri Nah)

## Evaluation:

Mit Abschluss der Bearbeitung besitzt der Kreis Unna nun ein flächendeckendes, einheitliches Beschilderungsnetz, welches sowohl den Alltagsverkehr als auch den Freizeitverkehr abdeckt und damit einen wichtigen Netzschluss in der landesweiten Radwegebeschilderung darstellt. Auch die Anschlüsse an die Nachbargemeinden und Kreise wurden entsprechend hergestellt. Zahlreiche schriftliche, telefonische und persönlich (z.B. auf Drahteselmärkten) geäußerte Resonanzen von Radfahrern aus Nah und Fern zeigten, dass die Beschilderung von den Radfahrern zur Kenntnis genommen, genutzt und geschätzt wird.

## Projekträger / Projektbeteiligte:

Projekträger ist der Kreis Unna, wesentliche Projektbeteiligte sind die kreisangehörigen Kommunen sowie der ADFC.

## Laufzeit:

2011 – 2015

## Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation:

Die Beschilderung der Radwege wurde durch regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit begleitet.

## Ansprechpartner:

Kreis Unna: Stabsstelle Planung und Mobilität, Klaus-Peter Dürholt  
Kommunen: die jeweiligen Verantwortlichen, Kontaktadressen bei Herrn Dürholt

## Stand der Information:

1/2016

## Projekt 3: Alleinradweg Königsborn – Welver

### Handlungsfelder:

Infrastruktur und Tourismus

### Handlungsebene

Kooperation mit den kreisangehörigen Kommunen sowie den Nachbarkommunen Hamm und Welver sowie dem Nachbarkreis Soest

### Projektbeschreibung:

**Geschichte:** Der heutige Allein-Radweg war einst die Bahntrasse der „Westfälischen Emschertalbahn“. 1876 eröffnet, verband diese das westfälische Welver mit dem Ruhrgebiet und führte über Dortmund bis nach Sterkrade. Einer der prominentesten Zugreisenden wird heute noch direkt am Allein-Radweg gedacht: Die englische Königin Elisabeth II übernachtete während ihres ersten Deutschlandbesuches am Bahnhof Lenningsen in ihrem Sonderzug. Während der westliche Abschnitt der Bahnstrecke ab Unna –Königsborn heute die S-Bahn-Verbindung trägt, wurde der östliche Abschnitt von Welver nach Unna nach der Stilllegung 1968 zurück gebaut und in einen Wander- und Radweg umgewandelt. Ein Glück nicht nur für diese Nutzer: Dass der Bahndamm durch die Uelzener Heide für viele Tier- und Pflanzenarten ein „Lebensraum aus zweiter Hand“ wurde, wiesen Unnaer Naturschützer in den 80-er Jahren nach. Heute haben die Radler und Spaziergänger vom Weg aus die Sicht auf große Naturschutzgebiete im Unnaer Osten. 1975 schloss der Kreis Unna mit der Deutschen Bundesbahn einen „Gestattungsvertrag“, um auf der einstigen Bahntrasse einen Rad-, Wander - und Reitweg anlegen zu können. Mit einfachen Mitteln wurden Böschungstrepfen und Brücken angelegt. So beliebt der Weg auch bei vielen Nutzern war, so klagten viele auch über die zahlreichen Hindernisse und Einschränkungen auf dieser Strecke. Eine Lösung bot das „Alleinradwegeprogramm“ des Landes NRW, das die Nutzung stillgelegter Bahnstrecken als kommunale Radwege fördert: 75 Prozent der Kosten für Grunderwerb und Baumaßnahmen werden hier übernommen. Die Chance nutzte der Kreis, um gemeinsam mit den Städten Hamm und Welver sowie Straßen NRW eine durchgehende und attraktive Wegeverbindung zu schaffen. 2010 wurde der Kaufvertrag zwischen dem Kreis Unna und der Bahn geschlossen.



**Investitionen:** Die Förderung aus dem Alleinradwegeprogramm setzte voraus, dass der neue Weg auch die Standards einhält: Eine durchgängige Asphaltdecke gehört dazu ebenso wie leicht zu befahrende Rampen und Brücken. Nach gründlicher Abwägung gegenüber Lösungen mit einer wassergebundenen Decke beschloss der Kreistag: Die rund 8,5 Kilometer lange Strecke auf dem Gebiet des Kreises Unna wird in der gleichen Qualität wie die Abschnitte auf Hammer und Welver Gebiet gebaut – auch die Nachbarkommunen hatten sich für eine Asphaltierung entschieden. Seit August 2013 wurde der neue Allein-Radweg gebaut: Bis zum Frühjahr 2014 wurde die Brücke über den Mühlenbach saniert, ebenso eine benachbarte Brücke über ein Gewässer. Die alte Holzbrücke über die Schwertlacke wurde durch eine Holz-Stahlkonstruktion ersetzt. Drei Rampen in der Strecke zwischen dem Tierheim des Kreises an der Hammer Straße in Unna und dem Bönener Bereich wurden mit einem sanften Steigungsverhältnis von sechs Prozent und jeweils einem Zwischenpodest ganz neu ausgebaut. Im ersten Halbjahr 2014 wurde über den Ahlbach aus vorgefertigten Holz-Stahlkonstruktionen eine neue Brücke gebaut, danach wurden die Durchlässe und eine Brücke zwischen Heerener Straße und Sinnerstraße saniert. Die Asphaltierung des Weges bis zum Mai 2015 schloss die eigentlichen Bauarbeiten ab.



**Komfortabler Weg zu vielen Routen:** Seitdem ist der Allein-Radweg schon durchgängig befahrbar und begehbar. Fünfzehn Bänke und elf Tischgruppen laden zur Rast an der Strecke ein. Neue und zusätzliche Nutzergruppen entdecken den Weg als attraktive Route. So wird er heute nicht nur von Spaziergängern, Wanderern, Skatern und Freizeit-Radlern genutzt. Die schnelle Verbindung zwischen Unna, Hamm, Werl und Welver schätzen Radsportler ebenso wie Menschen, die mit dem Rad zum Arbeitsplatz oder Einkauf fahren. Der Allein-Radweg bietet zudem direkte Anschlüsse an weitere attraktive Rad- und Wanderrouten der Region: Sowohl die Route der Industriekultur, der Seseke-Radweg, die Hellweg-Route und die neue Westfälische Salzroute sind schnell und sicher zu erreichen. Für den fahrradfreundlichen Kreis Unna ist der Allein-Radweg eine wertvolle Ergänzung seines dichten und mehrere hundert Kilometer langen Radwege-Netzes. Er soll in Zukunft auch als Zubringer für den geplanten Radschnellweg Ruhr RS1 dienen.



**Kosten und Finanzierung:**

2012 bewilligte auch das Land den Zuschuss für den Kauf, die überfällige Sanierung von Brücken, den Bau neuer Rampen und den Ausbau des Weges mit Asphalt. Zu den Gesamtkosten von rund 2,7 Mio. Euro trägt das Land rund 1,98 Mio. Euro bei.

Gesamtkosten(€) 2012-2015	Eigenanteil (Kreishaushalt)	Fördermittel (Förderprogramm Alleinradwege)
2,7 Mio.	800.000	1,98 Mio.

**Evaluation:**

Die Nutzung des Radweges wird kontinuierlich erfasst. Zahlreiche Optimierungen wie etwa den Einbau von Querungshilfen an der Zufahrt (Hammer Straße) oder auf dem Radweg selbst (Kindertagesstätte Bönen-Lenningsen) sind noch geplant bzw. schon realisiert.

**Projekträger / Projektbeteiligte:**

Projekträger ist der Kreis Unna, wesentliche Projektbeteiligte sind die kreisangehörigen Kommunen Kamen und Bönen sowie die Nachbarstadt Hamm, die Gemeinde Welver und der Kreis Soest.

**Laufzeit:**

2012– 2015

**Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation:**

Der Bau des Alleinradweges wurde durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Zur Eröffnung startete unter Führung des Landrates eine große Tour mit allen Beteiligten sowie Vertretern der interessierten Öffentlichkeitsarbeit.

**Ansprechpartner:**

Kreis Unna: Jürgen Busch, Sachgebietsleiter  
Sachgebiet 60.2 - Unterhaltung, Neubau und Erweiterung von Verkehrsflächen

Kommunen: die jeweiligen Verantwortlichen, Kontaktadressen bei Herrn Dürholt

## Stand der Information:

1/2016

## D. Zukünftige Schwerpunkte

### Projekt „FUN“ – Flexibel Unterwegs im Kreis Unna

Im Jahr 2006 wurde der Zukunftsdialog Kreis Unna initiiert mit dem Ziel, Eckpfeiler für eine zukunftsfähige soziale, ökonomische und ökologische Entwicklung des Kreises zu entwerfen und schließlich zu realisieren. In diesem Zusammenhang hat sich der Kreis u. a. als Region der kurzen Wege positioniert. Einen Baustein des Zukunftsdialogs stellen der Nachhaltigkeitsbericht und die ihm zugrundeliegende Nachhaltigkeitsstrategie dar. Im Rahmen dieser Strategie wurden in den sechs Themenfeldern „Bildung“, „Wirtschaft“, „Beschäftigung“, „Fläche „Klima“ und „Mobilität“ insgesamt rund 40 Ziele formuliert, die im Laufe der kommenden Jahre und Jahrzehnte erreicht werden sollen. Das Themenfeld „Mobilität“ setzt sich dabei aus zwei Hauptzielen zusammen.

Einerseits sollen die umweltschonenden Verkehrsmittel gestärkt und der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split bis zum Jahr 2025 deutlich angehoben werden. Andererseits soll der motorisierte Individualverkehr bewusster genutzt und umweltverträglicher gestaltet werden. Um den Anteil des Umweltverbundes an der Gesamtheit der Verkehre vor dem Hintergrund der in der Nachhaltigkeitsstrategie des Kreises Unna formulierten Zielsetzung zu steigern, entwickelte die Stabsstelle Planung und Mobilität u. a. in enger Kooperation mit der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU) in den vergangenen Monaten aufbauend auf den Ergebnissen der Modal-Split-Untersuchung die bestehenden Aktivitäten (Radstationen, Radverkehrskonzept, NimmBus etc.) unter dem Titel „FUN Flexibel Unterwegs im Kreis Unna“ mit den Untertiteln „einfach, nah. mobil. - Mobilität (wie) aus einer Hand am Ballungsrand“ weiter. Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung zeigen, dass bezüglich des Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf mehreren Ebenen gewisse Potenziale vorhanden bzw. noch nicht ausgeschöpft sind. Das Ziel ist die Schaffung eines intermodalen bzw. multimodalen Verkehrsangebotes im Kreis Unna, in dessen Rahmen die klimafreundlichen Verkehrsträger miteinander verknüpft werden. Auf diese Weise soll die Mobilität sämtlicher Bevölkerungsgruppen attraktiver weiterentwickelt und gesichert werden. Die Strategie soll zugleich Antworten liefern auf die Frage, wie man mit dem demografischen Wandel umgeht und es soll dazu beitragen, dass die Attraktivität des Kreises Unna als Wohn-, Gewerbe- und Freizeitstandort nicht nur erhalten, sondern auch nachhaltig gesteigert wird.

Inklusionsrelevante Anforderungen sind zu berücksichtigen.

Das Projekt FUN ist für den Kreis Unna die zentrale Strategie, um die Mobilität im Kreis Unna zusammen mit seinen Partnern zukunftsfähig zu gestalten. Die VKU ist hier der wichtigste Partner, in Kooperationen mit einbezogen werden die Radstationen/Radstationsbetreiber und der ADFC. Insbesondere die verkehrsträgerübergreifend agierende Servicezentrale fahrtwind, angesiedelt bei der VKU, stellt ein aufgrund ihrer personellen und technischen Voraussetzungen bedeutsames Potenzial für die Umsetzung zukünftiger Service- und Dispositionsaufgaben für klimafreundliche Mobilität dar. Es ist geplant, dass die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna in dem System mit der Servicezentrale fahrtwind als integrierter Mobilitätsdienstleister tätig wird.

Wesentliche Ziele für den Kreis Unna sind:

- Sicherstellung einer möglichst kostengünstigen Mobilität aller Bürger
- Mobilität klimafreundlich und nachhaltig gestalten
- Erhalt und Steigerung der Attraktivität des Kreises
- Antwort auf den demografischen Wandel und die Anforderungen von Inklusion

Mobilität ist eine gesamtstrategische Aufgabe. Für den Kreis Unna ist die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr von großer Bedeutung. Möglichkeiten und Potenziale der Multi-Modalität werden in verschiedensten Projekten derzeit identifiziert.

Am 27.05.2015 fand die Fachtagung „Zukunftsfähige Mobilität im Kreis Unna“ statt, bei der u.a. Franz Linder von der Agentur P3 aus Köln als Referent vertreten war.

(Details siehe: [http://www.kreis-](http://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis_region/leben_im_kreis/verkehr/bus_bahn_oepnv/fachtagung_zukunftsfahige_mobilitaet.html)

[unna.de/hauptnavigation/kreis\\_region/leben\\_im\\_kreis/verkehr/bus\\_bahn\\_oepnv/fachtagung\\_zukunftsfahige\\_mobilitaet.html](http://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis_region/leben_im_kreis/verkehr/bus_bahn_oepnv/fachtagung_zukunftsfahige_mobilitaet.html) ).

Sie war ein wichtiger Baustein im Rahmen der Positionierung und Strategieentwicklung des Kreises Unna. Zentrale Erkenntnisse waren:

- Es gilt ein „Gesamtbild Mobilität im Kreis Unna“ zu erzeugen und zu kommunizieren. fahrtwind stellt als operative Plattform hier ein bedeutsames Potenzial dar.

- Statt einer Aneinanderreihung von Einzelbausteinen und Insellösungen gilt es Systementscheidungen im Sinn einer Gesamtstrategie zu treffen.
- Die Verknüpfung „ÖPNV und Rad“ gilt es weiter zu entwickeln und vor Ort mit Leben zu füllen.
- Die Möglichkeiten von CarSharing im Kreis Unna müssen ausgelotet werden. CarSharing ist ein Systembaustein im Kontext Multimodalität.
- Zur Multimodalität gehört i.d.R. ein Mobilitätsticket.

Der Verwaltungsvorstand des Kreises Unna will sich in seiner Klausurtagung Ende April 2016 speziell mit dem Thema Mobilität – insbesondere was die hausinternen und „hausbezogenen“ Aktivitäten betrifft - konkret befassen.

FUN benötigt die verlässliche und strukturierte Zusammenarbeit von Kreis und VKU über einen längeren Zeitraum. Zur Strategieentwicklung, Prozess- und Projektsteuerung wurde eine Steuerungsgruppe eingerichtet, in der die Leitungsebene des Kreises Unna (Stabsstelle Planung und Mobilität) und die VKU-Geschäftsführung vertreten sind, um Strategien zu entwickeln, den Arbeitsfortschritt u.a. im Sinne von Entscheidungen grundsätzlicher Art zu begleiten und zu überwachen. Diese Gruppe tagt ca. 3 - 4 mal pro Jahr. Themenbezogene Projektgruppen, deren Zusammensetzung sich aus der Themenstellung ergibt (z.B. zum Thema Rad und ÖPNV auch Vertreter von Radstationsbetreibern) vervollständigen die strategische Organisation des Projektes.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll bei FUN das Rückgrat der Mobilität darstellen. Der Kreis Unna setzt im Rahmen des beschriebenen Planungs- und Handlungskonzeptes FUN auf den konsequenten Ausbau der umweltfreundlichen Nahmobilität. Umfassende Maßnahmen zur Fahrrad- und Fußgängerfreundlichkeit sind hier Eckpfeiler. Durch die Vernetzung mit komplementären Angeboten (Fahrrad, Pedelec, Car-Sharing etc.) soll eine lückenlose Mobilitätskette entstehen, die insbesondere "die erste und letzte Meile" zwischen dem Startpunkt einer Wegekette zum ÖPNV-Abfahrtspunkt und von der Zielhaltestelle zum letztendlichen Fahrtziel abdecken kann.

Vor dem eigentlichen Start von „FUN“ waren bereits Teilprojekte wie die Beschaffung (aus Sonderfördermitteln des ZRL) und dem Einsatz von E-Bikes (Pedelecs) im Vor- und Nachlauf des ÖPNV (sog. „Erste und letzte Meile“) verwirklicht worden. Ausgehend von den auf der Fachtagung am 27.5.2015 diskutierten Maßnahmen wurde ein Maßnahmenprogramm für die Jahre 2016 folgende entwickelt.

Der Neu- und Ausbau von Radstationen und der Aufbau von Modellstandorten zu Mobilstationen werden Zug um Zug umgesetzt. Teilprojekte zur digitalen, smartphonebasierten

(Handy-App) Fahrgastinformation inklusive Reservierungs- und Buchungsfunktionen, die auch Fahrradnavigationssysteme und Fahrradverleih integrieren, sind beauftragt.

Als Vorstufe zu einem integrierten Mobilitätsticket soll noch in 2016 ein Gutscheinheft mit entsprechenden Rabattierungen heraus gegeben werden.



Gesamtkosten (€/Jahr)	Eigenanteil (Kreishaushalt)	Fördermittel (€) (Förderprogramm)
60.000	0	48.000 (ÖPNV-Landespauschale § 11.2 ÖPNV-G)

### Weitere Projektplanungen ab 2016

- **Neuorganisation einer zentralen Katastervorhaltung und Zentralisierung der Organisation der Kontrolle, Wartung und Instandsetzung der HBR-Beschilderung**

Der Kreis Unna hält die Führung eines einheitlichen Katasters als Voraussetzung für eine danach zentral zu organisierende, nachhaltige Kontrolle, Pflege, Wartung und Instandsetzung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr angesichts der entstandenen Vielzahl der Alltagsnetze, Alltagsrouten und Themenrouten für dringend geboten. Die heute noch gegebene Dezentralität bedingt inhaltliche Fehler aufgrund unterschiedlicher personeller und finanzieller Ressourcen und Engagements der verschiedenen Baulasträger, was sich negativ auf die Qualität des Gesamtangebotes auswirkt.

Der Kreis Unna führte mit Unterstützung des Planungsbüros zum Einstieg in dieses neue Thema bereits am 10.11.2015 einen Workshop durch. Aus der Diskussion im Rahmen des Workshops ergab sich, dass die Einstellung der anwesenden Baulasträger, dem Landesbetrieb, dem Fachbereich Bauen des Kreises Unna und der Städte Unna, Lünen, Kamen, Bergkamen und der Gem. Bönen überwiegend sehr positiv ausfiel. Das weitere Vorgehen incl. bevorstehender Beauftragung des Prozess begleitenden Büros durch den Kreis Unna macht allerdings nur Sinn,

wenn die überwiegende Mehrheit der 10 Städte/Gemeinden im Kreis Unna teilzunehmen bereit ist. Der Kreis Unna wird mit Unterstützung des Gutachters dazu unter Beweis zu stellen haben, dass neben den Synergieeffekten insbesondere Kostenreduzierungen im Zusammenhang mit der Pflicht zur Kontrolle, Wartung, Unterhaltung und Instandsetzung der Schilder für die Baulastträger erzielt werden können. Der Kreis Unna hat deshalb zunächst alle Baulastträger angeschrieben und um Rückmeldung gebeten, ob man an der Strategie des Kreises bereit ist konstruktiv mitzuarbeiten. Die Stadt Schwerte hat bereits ihre Zusage dazu gegeben.

Gesamtkosten (€) 2015	Eigenanteil (Kreishaushalt)	Fördermittel (Förderprogramm)
5.000	5.000	-
Kosten 2016 noch nicht bekannt		

- **Neue Radtouristische Karte** (Zusammenlegung RadKreisUnna-Nord und –Süd und TouristMap) – Zu Beginn der Radsaison 2016 soll eine neue Radtouristische Karte für den Kreis Unna aufgelegt werden. Sie beschreibt sämtliche regionalen Themenrouten und beinhaltet eine Radkarte, die den gesamten Kreis Unna umfasst. Das Printprodukt wird im DIN A5-Format aufgelegt, mit einem Umschlag zum Einstecken der Karte auf der einen Seite und einem Textteil auf der anderen Seite. Die Karte ist mit bedruckter Vorder- und Rückseite so formatiert, dass sie handlich auffaltbar und bequem beim Radfahren genutzt werden kann.

Gesamtkosten (€)	Eigenanteil (Kreishaushalt)	Fördermittel (Förderprogramm)
Druckkosten werden z.Z. ermittelt, Layout und redaktionelle Bearbeitung sind abgeschlossen		

- **Radrevier Ruhr**  
Der Kreis Unna ist als kommunaler Partner eingebunden in die regionalen radtouristischen Aktivitäten der Ruhr Tourismus GmbH. Unter der Dachmarke „Rad.Revier.Ruhr“ sollen dort die vorhandenen radtouristischen Angebote der Metropole Ruhr gebündelt werden. Dies ermöglicht es, die gesamte Region mit ihrem weitverzweigten Radwegenetz und den etablierten Marken wie RuhrtalRadweg und Römer-Lippe-Route als ein großes Urlaubsziel zu bewerben und dadurch mehr Rad- und Kurzaurlauber in die Metropole Ruhr zu lenken. Die Route der Industriekultur per Rad soll als dritte Premiumroute etabliert werden. Eingerichtet wird auch eine Internetseite als dauerhafte zentrale Informations- und Vermarktungsplattform, zum Beispiel für zielgruppenspezifische und individuell kombinierbare Touren und Erlebnispakete. Eine zu entwickelnde App soll die Radfahrer mittels Audioguide und Navigation durch die Region führen. Der Kreis Unna wird darüber hinaus mit seiner Themenroute RadKreisUnna im Rad.Revier.Ruhr vertreten sein. Dazu ist eine Zertifizierung der Radroute geplant.
- **Kreis Unna - Klimafreundlichkeit hausintern**  
Der Kreis Unna beabsichtigt in 2015 ff seine hausinternen Aktivitäten in Zusammenhang mit der Förderung klimafreundlicher Mobilität seiner Mitarbeiter auszubauen. In diesem Zusammenhang wird zum einen die Einführung des Systems „EuroRad“ (steuerbegünstigtes Bike-Leasing für Mitarbeiter) geprüft.  
Außerdem wird geprüft, ob es Sinn macht, zunächst testweise ein E-Bike der Radstation Unna am Kreishaushaus vorzuhalten und für Dienstreisen anzubieten, um die Mitarbeiter insbesondere bei Fahrten unter 10 km zu motivieren, auf den Dienstwagen zu verzichten.
- Die **Großveranstaltung „radKULT(O)UR“** soll ab 2016 in einem 2-Jahres-Rhythmus fortgeführt werden. Dazu wurde der Lippeverband als Mitveranstalter gewonnen. Die Veranstaltung wird unterstützt durch Öffentlichkeitsarbeitsfördermittel des Landes - in 2016 mit einem Gesamtkostenvolumen von voraussichtlich 25.000 Euro durchgeführt werden. Der Kreis Unna wird diesen Fahrrad-Aktionstag gemeinsam mit dem Lippeverband und in Kooperation mit den Städten Unna, Lünen, Bergkamen und Kamen, der Gemeinde Bönen sowie anderen Partnern aus der Region durchführen. Als Veranstaltungstermin im Jahr 2016 wurde der 18.9.2016 festgelegt. Wie 2013 und 2014 soll an einem Sonntag auf einem Rundkurs durch die beteiligten Kommunen weitgehend autofreies Radeln ermöglicht werden. An verschiedenen „Stationen“ wird darüber hinaus auch ein ansprechendes Kulturprogramm geboten. Das Veranstaltungsformat spricht so auf unterhaltsame Weise ein breites Publikum an und ist so geeignet, vor allem auf emotionalem Wege das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen.
- **Verkehrssicherheitsarbeit (Planungen, Ideen)**  
Sämtliche Maßnahmen des FB Straßenverkehr liegen außerhalb des „Tagesgeschäftes“ und sind davon abhängig zu machen, dass ausreichende Personalressourcen zur Verfügung stehen und die anderen betroffenen Behörden (auch letztendlich in finanzieller Hinsicht) an der Umsetzung mitwirken.

- Vor dem Hintergrund eines Berichtes der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Thema „Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung – Sicherheitsverbesserungen“ hat die Verkehrsicherung des Kreises Unna im Januar 2016 damit begonnen, in die Überprüfung der sog. Zweirichtungsradwege in Bönen, Holzwickede und Fröndenberg einzutreten. Es werden – das ist jetzt schon erkennbar – von den Kommunen Nachbesserungsarbeiten (schildertechnisch, Freischnitte etc.) erforderlich werden. Gegen Ende dieses Frühjahres könnte die Überprüfung abgeschlossen sein. Auch diese Maßnahme ist ein Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Radfahrer.
  - Sukzessive Fortführung des Projektes Schulwegplanung für die Grundschulen in Holzwickede (Anmerkung: Ist im Herbst 2015 bereits begonnen worden), anschließend in Fröndenberg.
  - Nach Abschluss der in Holzwickede laufenden Überprüfung sukzessive Fortführung des Projektes Überprüfung der Fußgängerbedarfsampeln in Fröndenberg und Bönen.
  - Überprüfung vorhandener Fußgänger-/Radfahrer-Querungsstellen (z.B. Mittelinseln) auf Barrierefreiheit und Sicherheit (z.B. auf ausreichende Beleuchtung, Sichtbehinderungen, Bordabsenkungen) im Rahmen einer Sonderverkehrsschau für das klassifizierte Straßennetz in Bönen, Fröndenberg und Holzwickede in Zusammenarbeit mit der Polizei und den jeweiligen Straßenbaulastträgern.
  - Sonderverkehrsschauen „Gehwegparken“ in Zusammenarbeit mit Polizei und der jeweiligen Kommune Bönen, Fröndenberg und Holzwickede (Ziel: Ausreichende Gehwegbreiten sicherstellen / Gehwege vom ruhenden Verkehr entlasten).
  - Überprüfung/Optimierung der ÖPNV-Haltestellen (Erkennbarkeit, Sichten, Aufstellfläche etc.), Sonderverkehrsschau in Zusammenarbeit mit der Polizei, den jeweiligen Straßenbaulastträgern, den Verkehrsunternehmen.
  - Idee: In Zusammenarbeit mit der Kreispolizeibehörde, den Kommunen und Seniorenbeiräten und ggfls. Verkehrswacht Aktionstage (z.B. in Senioren-Begegnungsstätten) in Bönen, Fröndenberg und Holzwickede organisieren, bei denen Senioren ihre Rollatoren überprüfen lassen und z.B. mit reflektierender Folie bekleben lassen können. Ziel: Bessere Erkennbarkeit im Dunkeln, Erhöhung der Verkehrssicherheit und somit Förderung der Mobilität.
- **Radwegebau**  
Die geplanten Investitionen erstrecken sich bis zum Jahr 2019. Es ist zu beachten, dass nahezu jedes Neubauprojekt einer Kreisstraße einen Radweg einschließt, um das vorhandene Radwegenetz auszubauen und bestehende Verbindungslücken gemäß Radverkehrskonzept zu schließen.

Übersicht Investitionsplanung Haushalt - Fachbereich Bauen				
Maßnahme	2016	2017	2018	2019
K40n, Südkamener Str. / Kamen (AiB) (inkl. Radweg)		5.157.000,00 €	3.860.000,00 €	3.860.000,00 €
K10, Römer-/Landskroner Str. Ausbau u. Radweg / Holzwickede			650.000,00 €	950.000,00 €
K39n, Neubau Afferder Weg (Schwarzer Weg) / Unna (inkl. Radweg)	1.362.000,00 €	1.100.000,00 €		
K4n, Mühlenstr. Straßen- und Radwegebau / Stockum/Horst	37.900,00 €	500.000,00 €	700.000,00 €	
Grunderwerb	150.000 €			
K44, Neubau Südumgehung Selm (inkl. Radweg - 9% der Summen)		252.000,00 €		