

# Fahrradfreundlicher Kreis Coesfeld

– AGFS-Verlängerungsantrag 2023<sup>1</sup> –



---

<sup>1</sup> Fotos Titelseite: Kreis Coesfeld ©

## Inhalt

1	Teil A: Kommunale Verkehrspolitik .....	4
1.1	Kommunale Verkehrsplanung zur Förderung der Nahmobilität.....	4
1.2	Organisation der Radverkehrsförderung in der Verwaltung.....	4
1.3	Kreis Coesfeld als aktives Mitglied der AGFS.....	5
1.4	Kooperationen und Unterstützung privatwirtschaftlicher Initiativen.....	5
1.5	Haushaltsaufwendungen für den Radverkehr in den vergangenen sieben Jahren .....	5
2	Teil B: Erfolgsbilanz.....	6
2.1.1	Kommunalpolitische Zielsetzung.....	6
2.1.2	Regional- und verkehrsplanerische Schwerpunkte und Prioritäten in der Umsetzung ..	7
2.1.3	Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur .....	10
2.1.4	Nahmobilitätsfreundliche Straßenverkehrsbehörde .....	12
2.1.5	Service für den Fuß- und Radverkehr .....	14
2.1.6	Kommunikation und Information.....	14
2.1.7	Unfallstatistik.....	15
3	Teil C: Projektdokumentation.....	16
3.1	Kreisweites Radverkehrskonzept 2020 .....	16
3.2	Durchführung eines kreisweiten Radaktionstages 2022.....	18
3.3	Realisierung des radtouristische Knotenpunktsystems 2023.....	19
4	Teil D: Zukünftige Schwerpunkte.....	21

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal Split Kreis Coesfeld 2022 und 2016 im Vergleich (Quelle: Kreis Coesfeld 2023, Grafik: Planersocietät Dortmund) .....	7
Abbildung 2: Positionspapier zu münsterlandweitem Velorouten-Netz (Quelle:Münsterland-Kommunen gemeinsam mit dem Münsterland e.V.).....	9
Abbildung 3: Fahrradfreundlicher Arbeitgeber Kreis Coesfeld (Quelle: Kreis Coesfeld) .....	10
Abbildung 4: Erster Veloroutenabschnitt im Kreis Coesfeld zwischen Ascheberg und Münster, fertiggestellt im November 2020 (Quelle: Kreis Coesfeld 2020).....	12
Abbildung 5: Außerortsfahrradstraßen auf Wirtschaftswegen ergänzen das Radwegenetz und stellen eine wichtige zwischengemeindliche Verbindungsfunktion dar (Foto: Gemeinde Senden) .....	13
Abbildung 6: Fahrradparkhaus am Bahnhof Dülmen mit 696 Stellplätzen (Quelle: Stadt Dülmen).....	14
Abbildung 7: Neue Wege in der Öffentlichkeitsarbeit: Image-Film zu den Velorouten im Kreis Coesfeld (online abrufbar unter: <a href="https://youtu.be/ApXEqUaUL98">https://youtu.be/ApXEqUaUL98</a> ).....	15
Abbildung 8: Maßnahmenübersicht über alle Baulastträger (Quelle: Kreis Coesfeld 2020, Kartengestaltung: Planungsbüro VIA) .....	17
Abbildung 9: Radhaupttrouten und Velorouten (Quelle: Kreis Coesfeld 2020; Kartengestaltung: Planungsbüro VIA).....	17
Abbildung 10: Teilnehmende des Radaktionstages auf dem Weg nach Senden zum Maifest. ....	19
Abbildung 11: Screenshot der abschließenden Planungskarte des Knotenpunktsystem in der Stadt Lüdinghausen (Quelle: Kreis Coesfeld, Gestaltung: Planungsbüro VIA eG) .....	20
Abbildung 12: Beispielhaftes Katasterblatt mit detaillierten Montageanweisungen vom Knotenpunkt 99 in Lüdinghausen (Quelle: Kreis Coesfeld, Gestaltung: Planungsbüro VIA eG) .....	20
Abbildung 13: Der Knotenpunktstandort 99 nach Umsetzung durch die Firma ADCO (Quelle: Kreis Coesfeld).....	21

# 1 Teil A: Kommunale Verkehrspolitik

## 1.1 Kommunale Verkehrsplanung zur Förderung der Nahmobilität

Mobilität bewegt uns alle. Sie prägt unser tägliches Leben, sei es auf dem Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen. Unser Bedürfnis nach Mobilität ist mehr als nur eine Strecke von A nach B zu überwinden. Der Weg soll komfortabel, schnell, flexibel und zu einem angemessenen Preis überwunden werden.

Wie stark sich dieses Verhalten auf die Umwelt auswirkt, zeigt die für das Klimaschutzkonzept erho-bene Treibhausgasbilanz des Kreises Coesfeld. Mit 44 % machen die verkehrsinduzierten Emissionen fast die Hälfte der Treibhausgasemissionen auf dem Kreisgebiet aus. Um die nationalen Klimaschutz-ziele zu unterstützen, vor allem aber die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele des Kreises Coesfeld zu erreichen, müs-sen die Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr zukünftig deutlicher als bisher reduziert werden.

Mit dem Fokus auf Multimodalität werden im Handlungsfeld „klimafreundliche Mobilität“ der öffent-liche Nahverkehr, das Fuß- und Radwegenetz, der motorisierte Individualverkehr, der kommunale Fuhrpark sowie das Mobilitätsmarketing betrachtet. Wesentliches Ziel des Kreises Coesfeld ist es hier-bei, den Bereich der alternativen Mobilität stärker zu fördern und klimafreundliche Ansätze und Lö-sungen für den Ersatz des motorisierten Individualverkehrs anzubieten und umzusetzen. Im Fokus ste-hen hier u.a. die Unterstützung alternativer Antriebe im Kreisgebiet, die Ausweitung des Radverkehrs sowie die Stärkung eines Energiebewusstseins, welches sich besonders im Bereich Mobilität widerspie-gelt. So bedingt eine nachhaltige Mobilität schließlich den Beitrag eines jeden einzelnen Verkehrsteil-nehmers.

Die Förderung der Nahmobilität und hier zuständigkeitshalber insbesondere des Radverkehrs leistet einen wichtigen Beitrag zu den Klimaschutzzielen des Kreises Coesfeld und spielt dabei nicht erst seit Aufnahme in die AGFS im November 2016 eine zentrale Rolle.

Es werden fünf zentrale Handlungsansätze verfolgt, die in Kapitel 2.1.2 näher erläutert werden:

1. Radwegebau und -unterhaltung in eigener Baulast entlang von Kreisstraßen
2. Koordinierung der Umsetzung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes
3. Umsetzung von strahlkräftigen Leuchtturmprojekten
4. Öffentlichkeitsarbeit (Kampagnen, Aktionen, Events)
5. Interkommunale Zusammenarbeit im Münsterland
6. Radverkehrsförderung im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements der Kreisverwaltung

## 1.2 Organisation der Radverkehrsförderung in der Verwaltung

Gleich mehrere Organisationseinheiten innerhalb der Kreisverwaltung befassen sich mit der Radver-kehrsförderung. Koordinierend nimmt die Fachdienstleitung der Kreisentwicklung, angesiedelt im Büro des Landrats, die Rolle des Radverkehrsbeauftragten und AGFS-Projektleiters ein. Darüber hinaus sind folgende Organisationseinheiten eng in die Thematik eingebunden:

- Abt. 36 Straßenverkehr (Straßenverkehrsbehörde)
- Abt. 66 Straßenbau und -unterhaltung (Radwegeplanung und Radwegebau)
- Abt. 40 Schule, Bildung und Kultur (z.B. Schulradeln)
- Abt. 14 Kreispolizeibehörde (Verkehrssicherheit)
- Abt. 01 Büro des Landrates: Klimaschutzmanagement innerhalb der Kreisentwicklung (insbe-sondere Öffentlichkeitsarbeit)

Das Radverkehrsförderung im Kreis Coesfeld höchste Priorität genießt, zeigt sich nicht zuletzt in der Mitgliedschaft des Landrates im Präsidium der AGFS.

### 1.3 Kreis Coesfeld als aktives Mitglied der AGFS

Der AGFS-Projektleiter nimmt regelmäßig an den Mitgliederversammlungen der AGFS und insbesondere den Facharbeitskreisen teil. Je nach thematischem Schwerpunkt erfolgt eine Teilnahme auch durch weitere Vertreter der Kreisverwaltung (StVO-spezifische Austauschformate werden bspw. von der Straßenverkehrsbehörde dankbar wahrgenommen). Innerhalb der AGFS NRW engagiert sich Landrat Dr. Schulze Pellengahr im Präsidium der AGFS.

Auch weitere Angebote der AGFS werden punktuell wahrgenommen. So hat sich der Kreis Coesfeld aktuell gemeinsam mit der Stadt Coesfeld für die CargoBike-Roadshow 2023 beworben.

Darüber hinaus erfolgt ein fortlaufender Transfer der AGFS-Angebote und -aktivitäten in die Städte und Gemeinden im Kreis Coesfeld, die nicht flächendeckend selbst AGFS-Mitglied sind. So war Michael Vieten bspw. in den informellen „AK Radverkehr Kreis Coesfeld“ (zusammengesetzt aus den Radverkehrsbeauftragten der kreisangehörigen Kommunen) eingeladen, um über das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW und die Rolle der AGFS zu berichten.

### 1.4 Kooperationen und Unterstützung privatwirtschaftlicher Initiativen

Der Kreis Coesfeld steht beim Thema Radverkehr im intensiven Austausch mit verschiedenen Akteuren im Kreis. Es findet ein regelmäßiger Austausch insbesondere mit den Städten und Gemeinden im „Arbeitskreis Radverkehr“ zu bestimmten Themen und zum aktuellen Stand in den Kommunen statt. So können Best-Practice Beispiele den Weg von der einen in die andere Kommune finden. Aktuell findet zudem ein Austausch zum Thema Lastenrad-Sharing statt. Der Kreis kooperiert außerdem dieses Jahr mit der Stadt Coesfeld bei der Ausrichtung der AGFS-Cargobike-Roadshow. Weiterhin ist geplant, in Kooperation mit der Kreishandwerkerschaft möglichst bald eine E-Cargo-Bike-Messe zu veranstalten, um Handwerk und Gewerbe für die Nutzung von E-Cargo-Bikes im Betrieb zu gewinnen. In der Vergangenheit fand zudem ein jährliches Fahrradforum statt, welches während der Corona-Pandemie ausfallen musste. Hier bestehen Pläne, diese Veranstaltung für 2023 wiederaufzunehmen. In 2022 und 2023 fanden zwei Austauschtreffen mit der neuen Kreisgruppe des ADFC statt. Eines davon hatte den Schwerpunkt Tourismus, Planung und Öffentlichkeitsarbeit, das andere den Schwerpunkt Bau, Verkehrssicherheit und Verkehrsrecht. Die größte Kooperation ging der Kreis mit den Kommunen, der Polizei und dem ADFC ein bei der Organisation und Durchführung des ersten kreisweiten Radaktionstags 2022 (s.u.). Eine weitere nennenswerte Kooperation fand im Rahmen des Projektes „E-Bike-Pendeln“ statt. Hier kooperierte der Kreis Coesfeld mit dem Gazelle E-Bike Testzentrum in Steinfurt, um Pendlerinnen und Pendlern über mehrere Wochen hinweg testweise die Möglichkeit zu geben, mit dem E-Bike zur Arbeit zu fahren.

### 1.5 Haushaltsaufwendungen für den Radverkehr in den vergangenen sieben Jahren

In der nachfolgenden Tabelle sind die Haushaltsaufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr, den Straßen- und Radwegebau sowie die Aufwendungen für Straßen- und Radwegesanie rung und -unterhaltung seit 2016 aufgelistet. Es wird deutlich, dass sich die hohe Bedeutung der Radverkehrsförderung im Kreis Coesfeld auch in der kommunalpolitischen Bereitschaft widerspiegelt, auskömmliche Finanzmittel für Radwegebau, -sanierung und -unterhaltung bereitzustellen. Bezeichnend ist, dass bspw. die Summe der Aufwendungen für den Radwegebau von 2016 bis 2022 höher waren als für den Straßenbau.

Ausgaben für	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Summe
Öffentlichkeitsarbeit	317,42	8.603,68€	9.554,48€	15.665,68€	9.221,08€	41.000,16€	3.705,19€	87.750,27€
Straßenbau	1.845.733€	739.458€	170.895€	1.796.859€	929.301€	698.791€	12.267€	6.193.304€
Radwegebau	762.832€	1.251.433€	214.967€	584.447€	1.141.840€	687.425€	1.728.514€	6.371.459€
Straßenunterhaltung	2.501.352 €	2.514.363€	2.676.151€	2.787.929€	2.731.358€	2.729.507€	2.945.951€	18.890.383 €
Straßensanierung**	4.394.557€	3.936.111€	5.956.240€	3.461.231€	5.263.218€	4.484.221€	5.119.257€	32.614.833€
Radwegesanierung	258.189 €	346.862 €	354.371 €	57.186 €	28.908 €	354.418 €	546.340 €	1.946.273€
Radwegeunterhaltung*	374.412 €.	387.389	414.372	432.789	423.474	434.818 €	486.037 €.	2.953.875 €

\* für die jeweilige Unterhaltung wurde die Vollkostenrechnung verwendet

## 2 Teil B: Erfolgsbilanz

### 2.1.1 Kommunalpolitische Zielsetzung

Die Ausweitung des Radverkehrs im Rahmen der Mitgliedschaft in der AGFS ist fest in den Strategischen Zielen<sup>2</sup> des Kreises Coesfeld (zuletzt vom Kreistag beschlossen am 27.06.2018) verankert und wurde im Jahr 2019 durch die „Handlungsoffensive für eine nachhaltige Mobilität im Kreis Coesfeld“<sup>3</sup> konkretisiert, indem bis 2025 eine Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 30 % angestrebt wird. Auch das im Dezember 2022 fortgeschriebene Klimaschutzkonzept behandelt im Themenfeld „Klimagerechte Mobilität“ eingehend die Förderung des Radverkehrs.

Dass die Bemühungen in diesem Themenfeld trotz der schwierigen gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen Früchte tragen, zeigen die Ergebnisse der Modal Split-Erhebung 2022, die gegenüber der letzten Erhebung aus dem Jahr 2016 eine Verschiebung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund und hier insbesondere zur Nahmobilität belegt. Insbesondere der Radverkehrsanteil von 28 % liegt deutlich über dem Landesdurchschnitt und zeigt, dass der Kreis Coesfeld das oben genannte Ziel durchaus bis 2025 erreichen kann.

<sup>2</sup> <https://www.kreis-coesfeld.de/politik/strategische-ziele.html>

<sup>3</sup> <https://www.kreis-coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=38933&type=do>

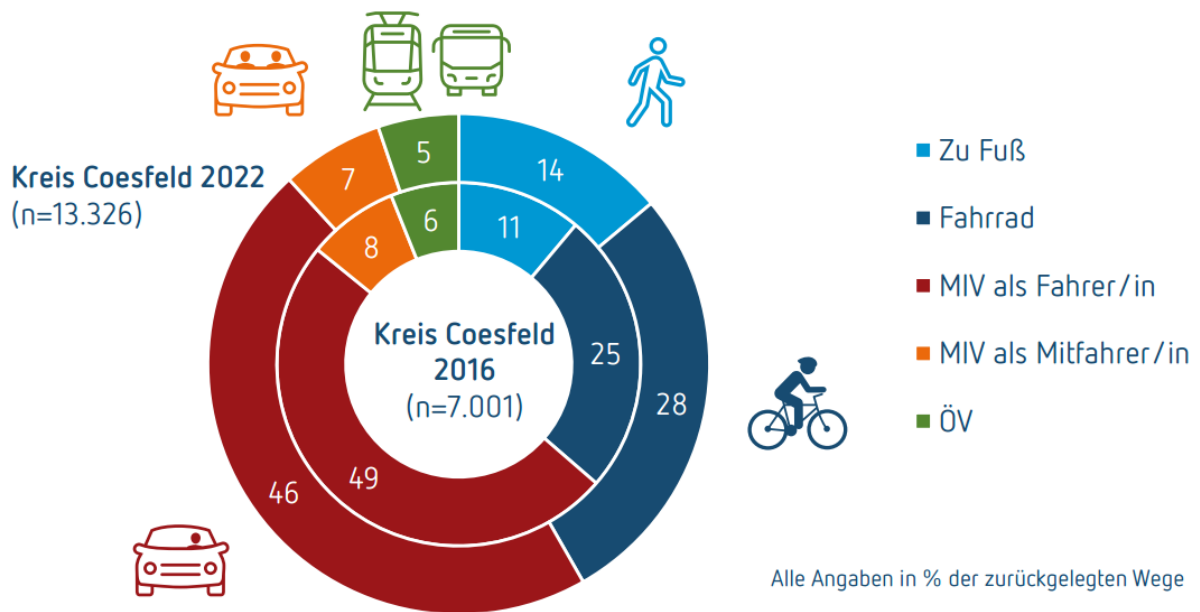


Abbildung 1: Modal Split Kreis Coesfeld 2022 und 2016 im Vergleich (Quelle: Kreis Coesfeld 2023, Grafik: Planersocietät Dortmund)

### 2.1.2 Regional- und verkehrsplanerische Schwerpunkte und Prioritäten in der Umsetzung

Radverkehrsförderung hat seit je her eine hohe Bedeutung im Kreis Coesfeld. Die Aufnahme in die AGFS 2016, die Neufassung der Strategischen Ziele 2018, die Verabschiedung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes 2020 und nicht zuletzt die Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes 2022 haben jedoch zu einer weiteren Fokussierung geführt.

Es werden fünf zentrale Handlungsansätze verfolgt:

#### 2.1.2.1 Radwegebau und -unterhaltung in eigener Baulast entlang von Kreisstraßen

Nach § 49 des Straßen- und Wegegesetzes NRW sollen die Gemeinden in Abstimmung mit den anderen Trägern der Straßenbaulast darauf hinwirken, dass ein zusammenhängendes Netz für den Radverkehr im Gemeindegebiet geschaffen wird. In gleicher Weise sollen die Kreise darauf hinwirken, dass ein zusammenhängendes überörtliches Netz für den Radverkehr geschaffen wird.

Das Radwegenetz umfasst aktuell 185 km (Stand 2022). Davon haben 13 km Kreisstraßen beidseitig einen Radweg, 152 km einseitig. Damit verfügen ca. 40 % der insgesamt 414 km Kreisstraßen über einen begleitenden Radweg. Dies gilt es weiter auszubauen.

Letztmalig wurde im Jahre 2021 ein Programm für den Bau von Radwegen an Kreisstraßen aufgestellt. Entsprechend wurden die Städte und Gemeinden aufgefordert, die aus ihrer Sicht wichtigsten Projekte mitzuteilen und daraus eine Prioritätenliste abzuleiten. Auch alle noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus den vorherigen Bauprogrammen wurden erneut geprüft und ggfls. in die neue Prioritätenliste aufgenommen.

Die Entwicklung des Radwegenetzes im Kreis Coesfeld wird in Kapitel 2.1.3.1 näher beschrieben.

#### 2.1.2.2 Koordinierung der Umsetzung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes

Zusätzlich zum Ausbau des Radwegenetzes in eigener Baulast übernimmt der Kreis Coesfeld wichtige koordinierende Funktionen für den Aufbau eines baulastträgerübergreifenden Radwegenetzes im

Kreis Coesfeld. Hier kommt dem in 2020 verabschiedeten ersten kreisweiten Radverkehrskonzept eine zentrale Rolle zu<sup>4</sup>. Weitere Details hierzu finden sich in Kapitel 3.1.

#### *2.1.2.3 Umsetzung von strahlkräftigen Leuchtturmprojekten*

Leuchtturmprojekte mit großer Strahlkraft können eine Signalwirkung für zahlreiche Folgevorhaben haben und den Kreis Coesfeld und das Münsterland als Region für schnelle Fahrradmobilität weithin bekannt machen. Ein Beispiel ist der fahrradfreundliche Ausbau der Kanalseitenwege entlang des Dortmund-Ems-Kanals dar. Aufgrund der Gradlinigkeit und der Knotenpunktarmut der Kanalseitenwege stellen diese eine ideale Verbindungsfunktion im Alltagsradverkehr dar, weshalb auch das kreisweite Radverkehrskonzept bereits eine Veloroute entlang des DEK vorsieht.

Der derzeitige Ausbauzustand der vorhandenen Kanalseitenwege entlang des DEK wird den Ansprüchen pendelnder Personen (Berufstätige, Studierende) weitestgehend nicht gerecht. Daher haben sich die DEK-Anrainerkommunen Dülmen, Lüdinghausen, Olfen und Senden unter Koordination des Kreises Coesfeld und anknüpfend an die auf dem Stadtgebiet Münster in Bau befindliche „Kanalpromenade“ gemeinschaftlich mit den Möglichkeiten des fahrradtauglichen Ausbaus der Kanalseitenwege im Kreis Coesfeld befasst. Hierzu wurden mehrfache Abstimmungsgespräche mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt geführt und eine gemeinsame Vorplanung durch die nts Ingenieurgesellschaft mbH aus Münster erstellt.

Um die Betriebswege zukünftig für den Alltagsradverkehr komfortabel nutzen zu können, sollen mindestens die kreisweit anerkannten Standards für Velorouten angewendet werden. Neben einer Asphaltoberfläche sind eine Ausbaubreite von mindestens 3 Metern sowie reflektierende Fahrbahnrandmarkierungen vorgesehen. Basierend auf der erstellten Vorplanung und den zugrundeliegenden Kostenschätzungen haben in den beteiligten Städten und Gemeinden auch erste politische Beratungen stattgefunden, die durchweg ein positives Echo ausgelöst haben. Aktuell erfolgt die Beantragung von Fördermitteln zur Mitfinanzierung der Planungs- und Baukosten durch den Bund über das Wasser- und Schifffahrtsamt sowie die Einwerbung ergänzender Fördermittel über die Förderrichtlinie Nahmobilität.

Im Falle einer erfolgreichen Umsetzung könnte mit der Ertüchtigung der Kanalseitenwege ein über die Region hinaus bedeutsames Radwegeprojekt realisiert werden. Allein auf dem Gebiet des Kreises Coesfeld entstünde ein über 30 Kilometer langer komfortabler Alltagsradweg mit Anschlüssen an die Kanalpromenade in Münster. Zudem hätte das Projekt positive Effekte auf die Attraktivität der touristischen „Dortmund-Ems-Kanal-Route“.

#### *2.1.2.4 Öffentlichkeitsarbeit (Kampagnen, Aktionen, Events)*

Nur durch die Schaffung attraktiver Radwegeinfrastrukturen allein wird eine Erhöhung des Modal Split-Anteils des Radverkehrs nicht gelingen. Daher kommt auch der Öffentlichkeitsarbeit eine große Bedeutung zu. Durch die Mitgliedschaft in der AGFS steht dem Kreis Coesfeld hier ein exklusiver Zugang zu Fördermitteln über die FöRi-Nah NRW zur Verfügung, der regelmäßig in Anspruch genommen wird.

Seit 2017 nimmt der Kreis Coesfeld mit allen elf kreisangehörigen Städten und Gemeinden am Stadtradeln teil und konnte seitdem mehr und mehr Menschen begeistern, für den Aktionsraum von drei Wochen mehr Fahrrad zu fahren. So haben sich 2022 insgesamt 5.435 Bürgerinnen und Bürger aktiv am Stadtradeln beteiligt und sind zusammen erstmalig über eine Millionen Kilometer geradelt (1.142.110 km). Das entspricht ca. 176 t CO<sub>2</sub>-Einsparung im Vergleich zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der angefallen wäre, wenn die Teilnehmenden die gleiche Strecke mit dem Auto zurückgelegt hätten. Im Jahr 2021

---

<sup>4</sup> <https://klima.kreis-coesfeld.de/mobilitaet/radverkehrskonzept-kreis-coesfeld.html>



kam zudem als eigene Aktion das Schulradeln hinzu, bei dem Schülerinnen und Schüler mit ihren Klassen NRW-weit gegeneinander radeln können. Für das Stadtradeln wird jährlich über Printmedien und Radio geworben.

Eine weitere öffentlich-wirksame Aktion war das E-Bike Pendeln 2021. Hier stellte der Kreis Coesfeld zusammen mit dem Gazelle E-Bike Testzentrum Gewinnerinnen und Gewinnern des damit verbundenen Gewinnspiels hochwertige E-Bikes bereit, die diese dann kostenlos für sechs Wochen für ihren Alltag nutzen konnten, vor allem aber für den Weg zur Arbeit. Beworben und begleitet wurde die Aktion mit Radiobeiträgen und Social Media durch Radio Kiepenkerl.

Das größte Event rund um das Fahrradfahren war der erste kreisweite Radaktionstag im Jahr 2022. Der Radaktionstag fand am Sonntag, den 8. Mai 2022 statt und wurde unter dem Motto "Alternativen brauchen Platz - auch wir sind der Verkehr" vom Kreis Coesfeld gemeinsam mit den Städten und Gemeinden organisiert. Die Veranstaltung war in das Sendener Maifest eingebettet. Es gab organisierte Sternfahrten in Form geführter Radtouren aus mehreren kreisangehörigen Kommunen, die in Appelhülsen und Lüdinghausen zusammenliefen, um von dort dann in zwei großen Verbänden gemeinsam und unter Aufsicht der Polizei die letzten Kilometer auf der Fahrbahn zu fahren, zum einen auf der L844, zum anderen auf der B235. Gegen Mittag trafen die Sternfahrten dann nahezu zeitgleich in Senden ein. An den Radtouren zum Maifest nahmen in Summe ca. 600 Menschen teil. Auch das Maifest stand im Jahr 2022 unter dem Motto „Senden dreht am Rad“ und bot unter diesem Titel eine eigene Aktionsfläche mit vielen Angeboten rund um das Thema Fahrrad an.

In Planung befindet sich aktuell zudem eine Lasten-Bike Messe für Unternehmen im Kreis Coesfeld. Mit dieser soll der Einsatz von Lasten-Bikes im Fuhrpark von Unternehmen nähergebracht und beworben werden.

#### 2.1.2.5 Interkommunale Zusammenarbeit im Münsterland

Eine konsistente Radverkehrsplanung nicht an Kreisgrenzen Halt. Über die Stadtregion Münster hinaus findet daher seit geraumer Zeit auch auf Münsterlandebene ein regelmäßiger Austausch statt. Erstes zentrales Ergebnis war im Dezember 2021 die Verabschiedung des gemeinsamen Positionspapiers „RÜCKENWIND FÜRS FAHRRAD. Ein regionsweites Netz für die schnelle Fahrradmobilität im Münsterland“<sup>5</sup>, das im Rahmen einer Landrätekonzferenz an die damalige Regierungspräsidentin Dorothee Feller übergeben wurde. In dem Positionspapier wird ausgehend vom münsterlandweit definierten und abgestimmten Radvorrangroutennetz die Region proaktiv als starke Radregion positioniert. Darüber hinaus werden sehr konkrete Forderungen an das Land Nordrhein-Westfalen formuliert, etwa bzgl. des Radwegebaus an Landes- und Bundesstraßen sowie auch einer zügigen Umsetzung des neuen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes FaNaG NRW und des begleitenden Aktionsplanes.

Auch in der Außenkommunikation tritt das Münsterland geschlossen auf und wirbt über die von der Stadtregion Münster



Abbildung 2: Positionspapier zu münsterlandweitem Velorouten-Netz (Quelle: Münsterland-Kommunen gemeinsam mit dem Münsterland e.V.)

<sup>5</sup> <https://www.veloregion.de/hintergrund/verkehrsplanung/velorouten-im-muensterland/positionspapier-zu-muensterlandweitem-velorouten-netz/>

getragene Internetplattform [www.veloregion.de](http://www.veloregion.de) für das Thema Radverkehrsförderung und macht Planungsvorhaben transparent.

### 2.1.2.6 Radverkehrsförderung im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements der Kreisverwaltung

Radverkehrsförderung wird auch seitens des Arbeitgebers Kreisverwaltung Coesfeld großgeschrieben. So wird die Vorbildfunktion wahrgenommen und der Kreis Coesfeld kann als attraktiver Arbeitgeber positioniert werden. Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen, beispielsweise eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur (überdachte Abstellanlagen, Fahrradkeller, Servicestationen, Lademöglichkeiten etc.), Kampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ und eine Teilnahme als Kreisverwaltung am Stadtradeln, das Angebot des JobRad-Leasing oder auch die Zurverfügungstellung von Diensträdern und -pedelecs. Für seine Anstrengungen wurde der Kreis Coesfeld im Oktober 2021 als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ durch den ADFC mit einem Gold-Zertifikat ausgezeichnet.



Abbildung 3: Fahrradfreundlicher Arbeitgeber Kreis Coesfeld (Quelle: Kreis Coesfeld)

## 2.1.3 Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur

### 2.1.3.1 Entwicklung des Radwegenetzes in Baulastträgerschaft des Kreises Coesfeld

Das Radwegenetz des Kreises Coesfeld ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen. Im Jahr 2016 belief sich die Streckenlänge auf 170 km, bis 2022 ist das Netz um weitere 15 km auf nunmehr insgesamt 185 km Länge angewachsen. Damit werden pro Jahr durchschnittlich über 2 km neue Radwege an Kreisstraßen gebaut.

Neben dem Neubau spielt auch die Sanierung des vorhandenen Radwegenetzes eine zentrale Rolle. Für die Jahre 2022 und 2023 sind Radwegesanierungen auf einer Gesamtstreckenlänge von über 10 km geplant bzw. wurden bereits umgesetzt.

Die Beschlussfassung zum Radverkehrskonzept 2020 sieht unter anderem ein umfangreiches Markierungsprogramm vor. Durch das Aufbringen retroreflektierender Randmarkierungen auf ca. 19 km Radwegen bis Ende 2021 konnte die Orientierung und damit Verkehrssicherheit auf vorhandenen Radwegen bereits deutlich verbessert werden. Die Markierung wurde/wird zunächst auf Radwegen der Zustandsklassen 1 bis 3 aufgebracht. Bei Strecken in schlechterem Zustand erfolgt diese erst mit der baulichen Erneuerung. In 2022 sind bis Ende 2022 weitere 15 km Randmarkierung aufgebracht worden. Für -2023 waren sind zunächst Markierungsarbeiten in einem Umfang von weiteren 20 km geplant.

Zusätzlich zu streckenhaften Maßnahmen kommt auch punktuellen Maßnahmen an Knotenpunkten eine hohe Bedeutung zu, bspw. der Schaffung von zwei Querungshilfen im Bereich der K 1 Havixbeck (Knotenpunkte K 50 und K 22).

### *2.1.3.2 Velorouten im Kreis Coesfeld*

Das Radverkehrskonzept hat erstmals ein konsistentes Netz an Radvorrangrouten definiert, im Münsterland konkretisiert durch den sogenannten Veloroutenstandard. Im November 2020 wurde der erste Veloroutenabschnitt im Kreis Coesfeld fertiggestellt. Mit dem neuen Radweg an der K 39 wurde ein Teilstück der Veloroute zwischen Ascheberg und Münster hergestellt. Der Radweg an der K 39 ist der erste Radweg an einer Kreisstraße im Kreis Coesfeld, der nach den Standards für Velorouten in der Stadtregion Münster mit einer Breite von drei Metern errichtet wurde. Nun sollen kontinuierlich in den nächsten Jahren die Velorouten zuständigkeitsübergreifend durch neue Radwege vervollständigt oder bestehende Radwege auf den Veloroutenstandard, der unter anderem eine reflektierende Randmarkierung zur besseren Orientierung bei Dunkelheit vorsieht, ausgebaut werden.

Die Fakten zu den Velorouten:

- komfortabel zu befahrende Radwege, Radfahrstreifen o. Fahrradstraßen in einer erhöhten Ausbauqualität
- gemeinsame Führung von Radfahrenden u. Zufußgehenden möglich
- weißer Schmalstrich als Orientierungshilfe und Logo
- hohe Radverkehrsaufkommen (> 500 Radfahrende/ 24h auf den Abschnitten zwischen den Kommunen, innerorts kann die Belastung deutlich darüber liegen)
- Trägerschaft bei Kommunen, Kreisen u. Landesbetrieb Straßen NRW
- integriert im Stadtraum mit geringen Zeitverlusten an Kreuzungen und Einmündungen
- gute, sichere und preiswerte Alternative zum Radschnellweg

Gemeinsam mit der Stadtregion Münster wurde eine eigene Website für die Velorouten<sup>6</sup> in der Stadtregion Münster – der Keimzelle für die Velorouten-Idee – und im Münsterland entwickelt, auf der die Informationen und Arbeitsstände der gesamten Stadtregion (also auch der Umlandgemeinden und -kreise) an zentraler Stelle gebündelt werden.

---

<sup>6</sup> [www.veloregion.de](http://www.veloregion.de)



Abbildung 4: Erster Veloroutenabschnitt im Kreis Coesfeld zwischen Ascheberg und Münster, fertiggestellt im November 2020 (Quelle: Kreis Coesfeld 2020)

#### 2.1.4 Nahmobilitätsfreundliche Straßenverkehrsbehörde

Die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Coesfeld ergreift viele nahmobilitätsfreundliche Maßnahmen in Kooperation mit den Kommunen: Das Parken auf Geh- bzw. Radwegen ist grundsätzlich nicht erlaubt und wird daher auch nicht angeordnet. Bei Parkständen an Geh- und Radwegen wird auf ausreichende Abstände geachtet. So wird der zur Vermeidung von Dooring-Unfällen empfohlene Sicherheitstrennstreifen hier stets mit angeordnet und im Rahmen der Planung gegenüber den Straßenbaulastträgern mit Nachdruck empfohlen. Die Überwachung des ruhenden Verkehrs (auch abgestellte Räder, E-Scooter etc.) fällt in die Zuständigkeit der örtlichen Ordnungsbehörden.

Im Rahmen ihrer flächenhaften Verkehrsplanung planen die Kommunen insbesondere in Wohngebieten verkehrsberuhigte Bereiche oder Tempo-30-Zonen. In der Regel wird diese Planung im Vorfeld mit der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Coesfeld abgestimmt und entsprechend der gültigen Regelwerke und der anerkannten Regeln der Technik angeordnet.

Die Zuständigkeit für die Freihaltung von Fuß- und Radwegen von illegalem ruhenden Kfz-Verkehr fällt ebenfalls in die Zuständigkeit der örtlichen Ordnungsbehörden.

Verkehrsschauen werden derzeit im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten durchgeführt. Es ist geplant, dass im Jahr 2024 im größeren Umfang Verkehrsschauen durchgeführt werden. Derzeit lag der Fokus auf den Bahnverkehrsschauen, die insbesondere die Bahnübergänge und die Verkehrsführung aller Verkehrsteilnehmer über die Bahnübergänge in den Blick genommen hat. Darüber hinaus wurden erstmals reine Radverkehrsschauen durchgeführt. Diese zusätzliche Art der Verkehrsschauen soll künftig – im Rahmen der personellen Möglichkeiten – regelmäßig durchgeführt werden.

Bereits vor der aktuellen Überarbeitung der Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen auf Straßen (RSA) wurden die Belange der Fußgänger und der Radfahrer bei der Absicherung von Arbeitsstellen auf Straßen besonders in den Blick genommen. Im Außenbereich wird auch weiterhin Wert darauf gelegt, dass Umleitungsbeschilderungen auch für den Fußgänger- und Radverkehr eingerichtet werden.

Es gilt stets, Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden oder zumindest zu mildern. Hierzu gehört, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen und die technischen Regelwerke hinsichtlich der Verkehrsführung eingehalten werden. So sollen kombinierte Geh- und Radwege innerorts eher die Ausnahme sein. Für den Radverkehr sind möglichst Radwege oder Fahrradschutzstreifen vorzusehen. Die Nutzung von Gehwegen für Radfahrer soll nur im absoluten Ausnahmefall ermöglicht werden.

Die Überprüfung der noch bestehenden nutzungspflichtigen Radwege innerorts gehört zum Alltagsgeschäft der Straßenverkehrsbehörde. Abseits von vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen wird die Radwegebenutzungspflicht in der Regel konsequent aufgehoben.

Im Kreis Coesfeld werden selten Einbahnstraßen angeordnet. Diese werden in aller Regel dann auch für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben.

Selbstverständlich erfolgt die Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen immer auf Grundlage der aktuellen Rechts- und Erlasslage. Bereits vor der Novellierung der StVO erfolgte von hier eine proaktive Unterstützung bei der Planung von Fahrradstraßen. So wurden bereits vor vielen Jahren die ersten Fahrradstraßen im Kreis Coesfeld angeordnet und umgesetzt. In der Zwischenzeit ist eine Vielzahl an Fahrradstraßen hinzugekommen. Hierbei wurden stets die aktuellen Erfahrungen mit Fahrradstraßen, die wissenschaftlichen Erkenntnisse und neueste Gestaltungsempfehlungen berücksichtigt. Eine besondere Bedeutung kommt dabei mittlerweile auch außerörtlichen Fahrradstraßen auf Wirtschaftswegen zu, die eine nachhaltige und nutzerfreundliche Alternative zum Neubau von Radwegen darstellen und eine wichtige zwischengemeindliche Verbindungsfunktion übernehmen.



Abbildung 5: Außerortsfahrradstraßen auf Wirtschaftswegen ergänzen das Radwegenetz und stellen eine wichtige zwischengemeindliche Verbindungsfunktion dar (Foto: Gemeinde Senden)

Die Straßenverkehrsbehörde unterstützt die Kommunen auch bei der Erprobung von Verkehrsregelungen (innerhalb des Rahmens der StVO). So wird im Ortskern von Senden aktuell eine Fußgängerzone erprobt. Zuvor durfte der Kraftfahrzeugverkehr auch die Dorfmitte uneingeschränkt befahren. Die Erprobung erfolgt noch über das gesamte Jahr 2023

### 2.1.5 Service für den Fuß- und Radverkehr

In diesem Handlungsfeld sind in erster Linie die Städte und Gemeinden im Kreis Coesfeld aktiv, weniger der Kreis. Hier seien beispielhaft für die jüngst neu eingerichteten Stellplatzanlagen im mobil.nrw-Design an den Mobilstationen der Bahnhöfe in Coesfeld und Dülmen und angeschlossen an das Schließsystem radbox.nrw erwähnt.

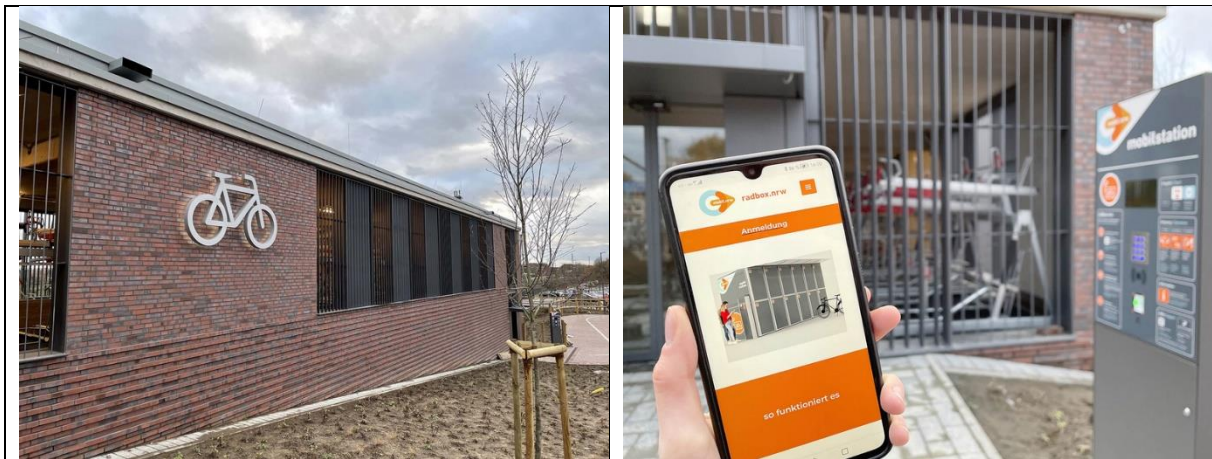


Abbildung 6: Fahrradparkhaus am Bahnhof Dülmen mit 696 Stellplätzen (Quelle: Stadt Dülmen)

In seinem direkten Wirkungsumfeld als Arbeitgeber hat die Kreisverwaltung in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements umgesetzt und insbesondere die Angebote im Bereich Radverkehrsförderung deutlich ausgebaut. Beispielhafte Maßnahmen sind hier die umfangreichen (teilweise gebäudeintegrierten) Radabstellanlagen, die Einrichtung einer Dusch- und Umkleidemöglichkeit, die Bereitstellung dienstlicher Leihräder und -pedelecs oder auch das in 2022 eingeführte Jobrad-Leasing.

Eine direkte Zuständigkeit hat der Kreis Coesfeld auch im Handlungsfeld Tourismus, hier sei auf das in Kapitel 3.3 beschriebene radtouristische Knotenpunkt verwiesen, das eine deutliche Qualitätssteigerung gegenüber dem bisher im Münsterland eingesetzten Wabensystem bietet.

### 2.1.6 Kommunikation und Information

In der allgemeinen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit positioniert der Kreis immer wieder Themen rund um den Radverkehr, sei es nun das Stadt- und Schulradeln, besondere Aktionen wie der Radaktionstag oder das E-Bike Pendeln. Auch auf der Website des Kreises sind Mobilitätsthemen unter einem eigenen Reiter zu finden<sup>7</sup>. Hierzu gehören auch die Konzepte und Studien rund um das Thema. Für die Außenwerbung fertigt der Kreis auch gelegentlich eigene Flyer und Banner an, wie z.B. beim Stadtradeln. Für einzelne Aktionen wie das E-Bike-Pendeln werden in Kooperation mit Radio Kiepenkerl auch Radiospots produziert und ausgestrahlt oder Videos gedreht, wie für die Velorouten im Kreis Coesfeld<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> [www.klima.kreis-coesfeld.de](http://www.klima.kreis-coesfeld.de)

<sup>8</sup> <https://youtu.be/ApXEqUaUL98>



Abbildung 7: Neue Wege in der Öffentlichkeitsarbeit: Image-Film zu den Velorouten im Kreis Coesfeld (online abrufbar unter: <https://youtu.be/ApXEqUaUL98>)

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit legt der Kreis Coesfeld einen besonderen Fokus auf das Thema Verkehrssicherheit. Die Dienststelle Verkehrsunfallprävention/ Opferschutz der Kreispolizeibehörde Coesfeld führt regelmäßig Verkehrssicherheitsaktionen und -veranstaltungen durch. Dazu gehören das jährliche Schulwegtraining für angehende Schulkinder in allen Kitas im Kreis, das pädagogische Puppenspiel (Verkehrspuppenbühne) für alle angehenden Schulkinder sowie die jährliche Radfahrausbildung an allen Grundschulen im Kreis. Die Radfahrausbildung findet in der dritten und vierten Klasse statt und umfasst pro Klasse je fünf Trainingseinheiten á zwei Schulstunden. Vorab gibt es Elternabende als Informationsveranstaltungen. Die jährliche Verkehrssicherheitsaktion "Sicherheit durch Sichtbarkeit" wird ebenfalls an allen Grundschulen im Kreis durchgeführt und richtet sich an die erste Klasse. Pro Klasse gibt es eine Schulstunde. Regelmäßige Pedelec-Trainings in Theorie und Praxis werden mit verschiedenen Kooperationspartnern wie dem ADFC, Heimatvereinen, der KfD oder der Familienbildungsstätte Dülmen durchgeführt. Fußgänger- und Radfahrtrainings für Menschen mit Handicap werden ebenfalls angeboten. Diese finden bei der Sendener Lebenshilfe, dem Stift Tilbeck oder den Werkstätten Karthaus statt. Darüber hinaus gibt es jährlich zwei Verkehrssicherheitstage in verschiedenen Gemeinden des Kreises mit Verkehrsquiz zu verschiedenen Themenbereichen wie Pedelec-/Radfahrer. Aktionstage wie der Kreisweite Radaktionstag 2022, das jährliche Stadtradeln oder sonstige Tage (z.B. Infostände, Pedelecsimulator, Rauschbrillen) finden ebenfalls statt. Die Verkehrssicherheitsaktion "Sicher im Alter" wird auf verschiedenen Wochenmärkten durchgeführt und beinhaltet Infostände zum Thema Sicherheit durch Sichtbarkeit (insbesondere Rollatoren / Krankenfahrstühle / Pedelec / Fahrradhelmnutzung). Seniorenveranstaltungen mit Rollatoren-Schulung werden ab der 14. KW durchgeführt. Jährliche Fahrradkontrollen mit der Kreishandwerkerschaft an allen drei Wachstandorten (Beleuchtungskontrollen, Hinweise zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr etc.) runden das Angebot ab.

### 2.1.7 Unfallstatistik

Der beiliegenden Unfallstatistik ist zu entnehmen, dass Unfälle mit Zufußgehenden und Radfahrenden im Kreis Coesfeld von 2019 bis 2021 rückläufig waren. Im Jahr 2022 haben diese wieder zugenommen. Der Rückgang und der darauffolgende Anstieg kann möglicherweise ein Effekt der Corona-Pandemie sein. Hierzu zählt auch die vermehrte Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel. Besonders deutlich

ist der Anstieg der Verkehrsunfälle vor allem bei Nutzerinnen und Nutzern von Pedelecs. Hierzu werden sich die zuständigen Abteilungen abstimmen und Maßnahmen ergreifen, um die Unfallzahlen wieder zu reduzieren.

### 3 Teil C: Projektdokumentation

An dieser Stelle werden exemplarisch drei wichtige Projekte der vergangenen sieben Jahre näher erläutert, und zwar

- das kreisweite Radverkehrskonzept 2020 (Handlungsfeld Planung),
- die Einführung des radtouristischen Knotenpunktsystems 2023 (Handlungsfeld Tourismus) sowie
- der kreisweite Radaktionstag 2022 (Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit).

#### 3.1 Kreisweites Radverkehrskonzept 2020

Im November 2018 startete mit Unterstützung der Planersocietät Dortmund und des Planungsbüros VIA und gefördert durch die „Nationale Initiative Klimaschutz“ des Bundesumweltministeriums die Erstellung des ersten kreisweiten Radverkehrskonzeptes als „Klimaschutzteilkonzept Radverkehr“<sup>9</sup>. Mit dem Radverkehrskonzept wurden erstmals direkte, komfortable und schnelle Radwegeverbindungen zwischen den Kommunen des Kreises Coesfeld und darüber hinaus entwickelt, um Berufspendelnde für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad oder Pedelec zu motivieren. Die Erarbeitung des Konzeptes erfolgte in enger Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, den Nachbarkommunen und weiteren Interessensvertretern wie bspw. dem ADFC. Die Besonderheit des Radverkehrskonzeptes liegt darin, dass eine baulastträgerübergreifende Betrachtung des Radwegenetzes erfolgte und nicht nur die kreisstraßenbegleitenden Radwege in den Blick genommen wurden. Zudem wurde erstmals der „Veloroutenstandard“ als Radvorrangroutenstandard für den Kreis Coesfeld und das Münsterland definiert und in Form einer Veloroutenkonzeption in das Konzept mit aufgenommen. Im November 2020 wurde der erste Veloroutenabschnitt im Kreis Coesfeld fertiggestellt.

Auch die Bürgerinnen und Bürger waren aufgerufen, sich an der Konzepterstellung zu beteiligen. Auf einer interaktiven Karte im Internet konnten sie ihre Anregungen und Verbesserungsvorschläge zum Alltags-Radwegenetz im Kreis Coesfeld abgeben. Dieses wichtige Bürger-Feedback ist zusammen mit dem fachlichen know-how der Planungsexperten der Städte und Gemeinden in das Radverkehrskonzept eingeflossen.

Das Konzept ist am 10. Juni 2020 einstimmig vom Coesfelder Kreisausschuss verabschiedet worden und befindet sich seitdem in der Umsetzung, indem es insbesondere Eingang in die regelmäßig fortgeschriebenen Radwegebauprogramme des Kreises Coesfeld findet.

---

<sup>9</sup> <https://klima.kreis-coesfeld.de/mobilitaet/radverkehrskonzept-kreis-coesfeld.html>



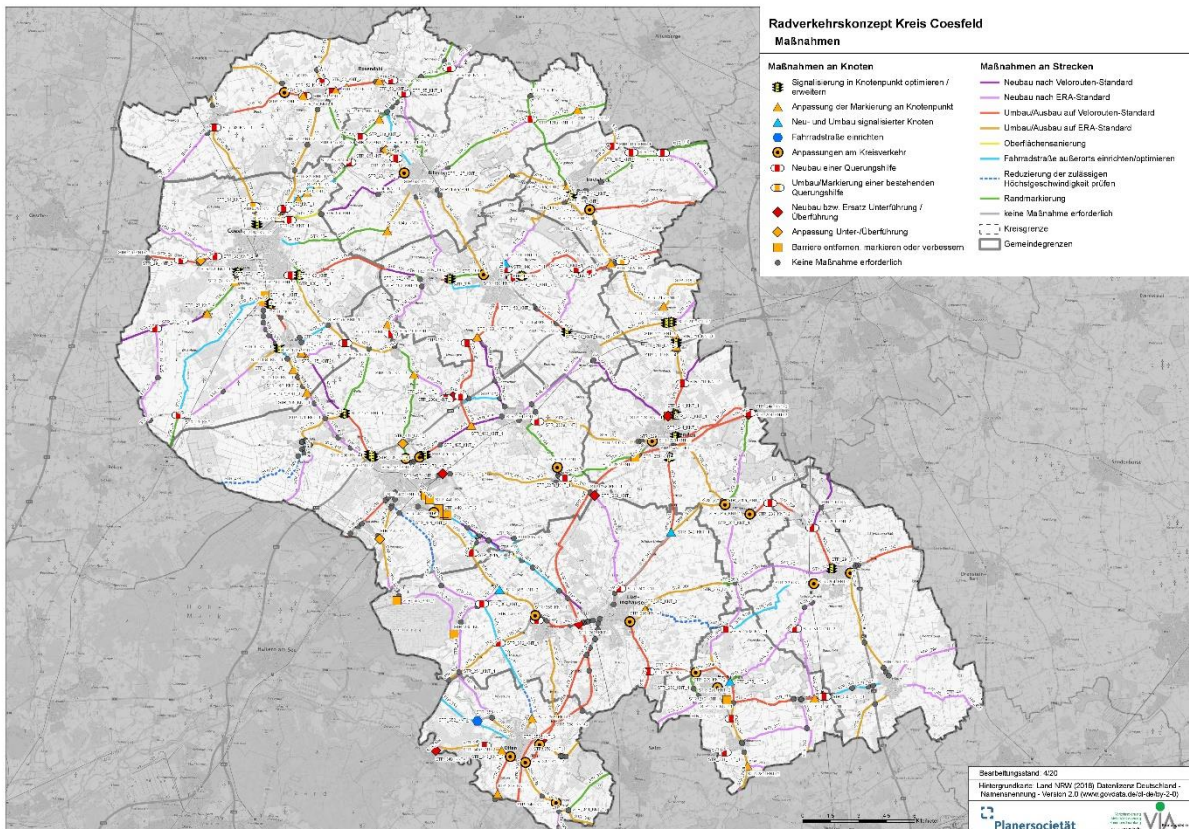


Abbildung 8: Maßnahmenübersicht über alle Baulastträger (Quelle: Kreis Coesfeld 2020, Kartengestaltung: Planungsbüro VIA)

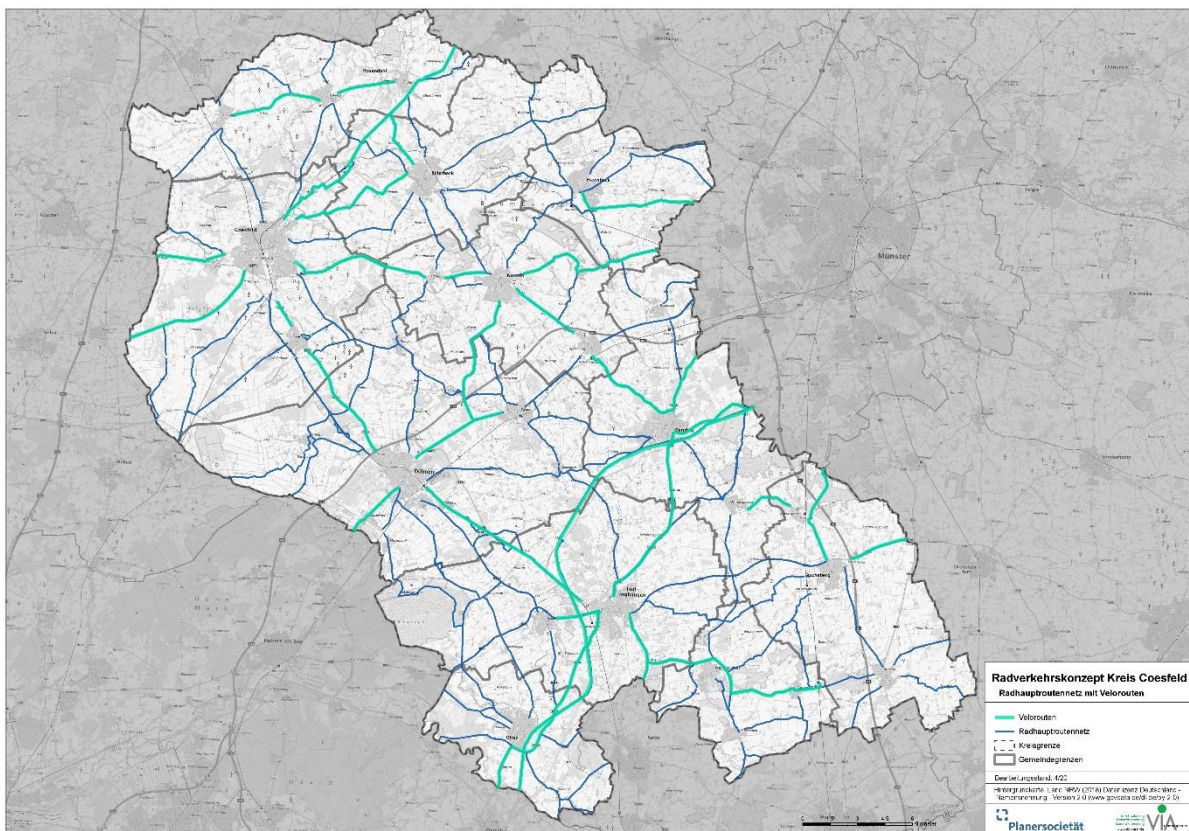


Abbildung 9: Radhaupttrouten und Velorouten (Quelle: Kreis Coesfeld 2020; Kartengestaltung: Planungsbüro VIA)

### 3.2 Durchführung eines kreisweiten Radaktionstages 2022

Am 25.09.2019 hatte der Kreistag des Kreises Coesfeld beschlossen, im Jahr 2020 unter Beteiligung aller interessierten Städte und Gemeinden einen Radaktionstag mit einer öffentlichkeitswirksamen gemeinsamen Veranstaltung zum Stadtradeln 2020 (Aktionszeitraum 1. bis 20. Mai) zu organisieren. Angedacht war eine kreisweite Sternfahrt (möglichst unter Einbeziehung klassifizierter Straßen) mit anschließender Veranstaltung in einer möglichst zentral gelegenen Kommune.

Hierzu fanden auf Arbeitsebene zwei Planungs-Workshops mit Vertreterinnen und Vertretern aller interessierten Städte und Gemeinden statt. Dort wurde vorgeschlagen, den Radaktionstag am Sonntag, den 10. Mai 2020 im Rahmen des Sendener Maifestes durchzuführen. Bei der Wahl von Ort und Datum galt es verschiedene Argumente gegeneinander abzuwägen: Für die damals priorisierte Variante sprachen vor allem die bzgl. der Nord-Süd-Ausdehnung des Kreisgebietes zentrale Lage Sendens und die Möglichkeit des Andockens an eine lokale Veranstaltung. Am ersten Mai-Wochenende hingegen fand sich keine Andockmöglichkeit, zudem wäre die Teilnehmerzahl aufgrund des langen Wochenendes und der rund um den ersten Mai stattfindenden Privattouren mutmaßlich geringer ausfallen.

Am 17.10. fand deshalb bereits ein Gespräch mit der Kulturabteilung der Gemeinde Senden und dem dortigen Gewerbeverein statt. Ein Andocken des Radaktionstages an das Sendener Maifest wurde von dort aus sehr begrüßt. Auch in der Bürgermeisterkonferenz am 4.11.2020 fand der Vorschlag breite Zustimmung, sodass die weiteren Detailplanungen vorangetrieben wurden.

Der Kreis Coesfeld hat das Event dann aufgrund der Corona-Pandemie zweimal verschieben müssen, sodass das Event erst am 8. Mai 2022 stattfinden konnte.

In Kooperation mit dem kreisweiten „AK Radverkehr“, dem KlimaNetz Kreis Coesfeld und den ADFC-Ortsgruppen wurden die geplanten Sternfahrten aus verschiedenen Kommunen organisiert. Die Mitradelnden kamen aus nahezu allen Kommunen des Kreises. Die in Senden-Appelhülsen und Lüdinghausen zusammengeführten Touren auf der nach Senden führenden Bundes- bzw. Landesstraße wurden polizeilich begleitet und abgesichert. Die Sternfahrten mit insgesamt knapp 600 Teilnehmenden führten wie geplant nach Senden zum Maifest. Auf dem Maifest gab es unter dem Titel „Senden dreht am Rad“ eine zusätzliche Radaktionsfläche, auf der verschiedene radspezifische Aktionen angeboten wurden. Darunter waren unter anderem ein Quiz der Kreispolizei zum sicheren Radfahren mit einem Faltrad als Hauptgewinn, eine Fahrschule für historische Räder, eine Station zur Fahrradcodierung des ADFC und eine Fahrradwaschanlage. In der Öffentlichkeit wurde das Event sehr positiv aufgenommen und kann insgesamt als voller Erfolg gewertet werden.



Abbildung 10: Teilnehmende des Radaktionstages auf dem Weg nach Senden zum Maifest.

### 3.3 Realisierung des radtouristische Knotenpunktsystems 2023

Ab dem Jahr 2000 wurde auf Betreiben der damaligen Münsterland Touristik e.V. für das gesamte Münsterland eine einheitliche rot-weiße Beschilderung der touristischen Radrouten auf Grundlage eines sogenannten Wabensystems geplant und installiert. Diese erstmalig in NRW erfolgte flächendeckende Beschilderung wurde maßgebend für die Radwegebeschilderung des Landes und Grundlage für das heutige Radverkehrsnetz NRW (RVN). Aktuell gehen viele Regionen in Nordrhein-Westfalen jedoch dazu über, die Beschilderung ihrer touristischen Radrouten nach dem sogenannten Knotenpunktsystem zu ergänzen. Das System stammt aus den Niederlanden, ist dort weit verbreitet, leicht verständlich und hat sich als sehr praxistauglich bewährt.

Das Knotenpunktsystem im Münsterland baut auf dem bestehenden Radverkehrsnetz auf und ersetzt das bisherige Wabensystem. Durch die Einführung eines einheitlichen Leitsystems für Radfahrende wird die Nutzbarkeit der kommunalen Radwegeinfrastruktur für alle Nutzenden erhöht und damit eine klimafreundliche Nahmobilität unterstützt. Mit der Einführung wird zudem ein Beitrag zur "Systemkonformität" für das Rad-Land Nordrhein-Westfalen erzielt. Zur Umsetzung der wegweisenden Beschilderung im Münsterland stellten die Münsterlandkreise und die Stadt Münster im Jahr 2018 jeweils einen Förderantrag über die Förderrichtlinie Nahmobilität NRW. Bestandteil der Maßnahme war die Planung des Knotenpunktsystems sowie die Umsetzung der wegweisenden Beschilderung. Ein weiterer Förderantrag zur Umsetzung von ergänzenden Infotafeln an den Knotenpunktstandorten wurde im Jahr 2021 gestellt.

Die umfassenden Planungsleistungen zur Umsetzung des Knotenpunktsystems im Kreis Coesfeld wurden von 2019 bis 2022 durch das Planungsbüro VIA eG durchgeführt. Hierzu wurden in Workshops mit den Städten und Gemeinden zunächst die Knotenpunktstrecken unter Integration der zentralen Themenradrouten festgesetzt und anschließend durch das Planungsbüro befahren. Hierbei wurden u.a. die Wegequalität, die Verkehrssicherheit und die wegweisende Beschilderung im Bestand durch das Planungsbüro beurteilt. Für mangelhafte Streckenabschnitte wurden gemeinsam mit den Kommunen

alternative Routenführungen entwickelt, auch Optimierungswünsche zur Umsetzung besser geeigneter Streckenabschnitte wurden weitgehend berücksichtigt. Auf Basis der Fotodokumentation wurde durch das Planungsbüro ein Planungskataster mit detaillierten Montageanweisungen sowie ein Leistungsverzeichnis als Vergabegrundlage erstellt. Die Abstimmungen und Befahrungen für die Planungen wurden dabei zwischenzeitlich durch die Corona-Krise mit seinen Kontaktbeschränkungen erheblich verzögert. Abschnittsweise konnten monatelang wegen des Beherbergungsverbot keine Streckenbefahrungen durchgeführt werden.

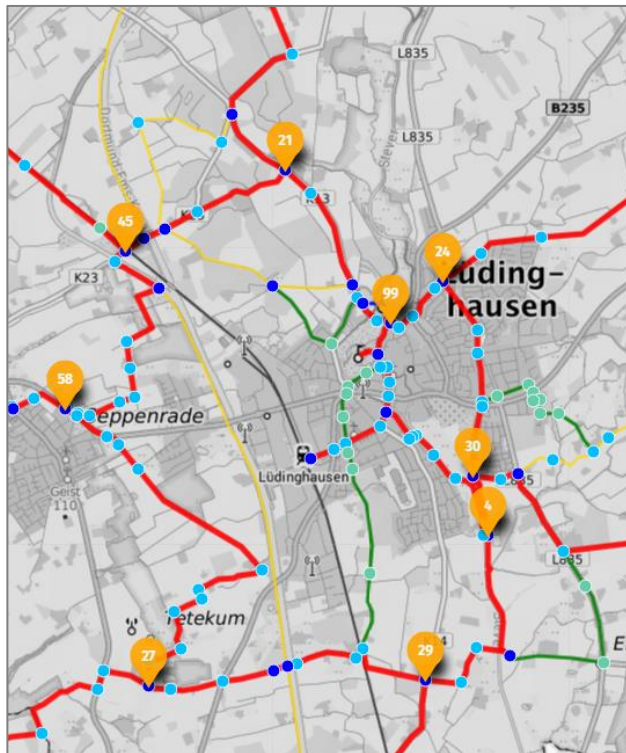


Abbildung 11: Screenshot der abschließenden Planungskarte des Knotenpunktsystems in der Stadt Lidinghausen (Quelle: Kreis Coesfeld, Gestaltung: Planungsbüro VIA eG)

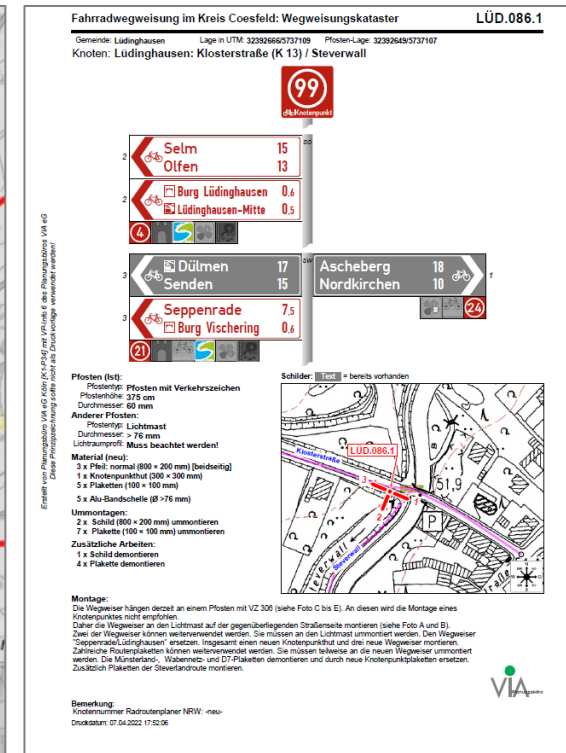


Abbildung 12: Beispielhaftes Katasterblatt mit detaillierten Montageanweisungen vom Knotenpunkt 99 in Lidinghausen (Quelle: Kreis Coesfeld, Gestaltung: Planungsbüro VIA eG)

Nach Abschluss der verkehrsrechtlichen Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörden wurde im Frühjahr 2022 die Montage des Knotenpunktsystems an die Firma ADCO aus Rhede vergeben. Nach Vorplanung und Produktion wurde die Montage von Oktober 2022 bis März 2023 durchgeführt. Aktuell befindet sich das Routennetz in der Abnahme. Das Knotenpunktsystem im Kreis Coesfeld umfasst dabei eine Streckenlänge von rund 840 km mit 144 Knotenpunkten und mehreren tausend Beschilderungsstandorten. Die ergänzende Infotafelbeschilderung befindet sich aktuell noch in Vorbereitung und soll im Laufe des Jahres ergänzt werden. Die Umsetzung des Knotenpunktsystems wurde durch münsterlandweite Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit flankiert. Hierzu zählen die Gestaltung einer kostenlosen Radwanderkarte und anderen Werbematerialien sowie die Neuauflage des digitalen „Tourenplaner Münsterland“ als Web-App mit Navigationsfunktion. Der Release des digitalen Tourenplaners erfolgt voraussichtlich Ende April.



Abbildung 13: Der Knotenpunktstandort 99 nach Umsetzung durch die Firma ADCO (Quelle: Kreis Coesfeld)

## 4 Teil D: Zukünftige Schwerpunkte

Die Schwerpunkte der künftigen Radverkehrsförderung im Kreis Coesfeld werden im Wesentlichen gekennzeichnet sein durch

- die weitere Umsetzung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes,
- den weiteren sukzessiven Ausbau des Veloroutennetzes,
- den weiteren Ausbau des Radwegenetzes in Baulastträgerschaft des Kreises Coesfeld,
- die Sanierung und Unterhaltung des bereits vorhandenen kreiseigenen Radwegenetzes,
- die Fortführung der Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr,
- die weitere Intensivierung der Zusammenarbeit bspw. mit dem ADFC,
- die weitere Intensivierung der Verkehrssicherheitsarbeit mit einem Fokus auf Pedelec-Schulungen,
- die Umsetzung innovativer nahmobilitätsfördernder Projekte, wie etwa dem aktuell angedachten kreisweiten (und pilothaft bereits realisierten) E-Lastenrad-Sharing auf Quartiersebene,
- die bessere Anbindung wichtiger ÖV-Knotenpunkte insbesondere an Gewerbegebiete, um die „Letzte-Meile-Problematik“ durch ein dichtes Netz qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen anzugehen.

Insgesamt stimmen die bisherigen Erfolge und die weiteren geplanten Maßnahmen alle handelnden Akteure sehr optimistisch, dass das anvisierte Ziel – ein Radverkehrsanteil von 30 % im Jahr 2025 – erreicht und vermutlich sogar übererfüllt werden kann.