

Projekträger Jülich
Forschungszentrum Jülich GmbH
Postfach 61 02 47
10923 Berlin

16.05.2018

48565 Steinfurt
Kreishaus, Tecklenburger Str. 10
Telefon: 02551 69-2158
klaus.effing@kreis-steinfurt.de

**Bundeswettbewerb Radverkehr - Förderaufruf im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative;
Skizze im Rahmen des Bundeswettbewerbs Klimaschutz durch Radverkehr –
hier: „Triangel“ – Das schnelle klimafreundliche Radwege-3-Eck**

Guten Tag meine Damen und Herren,

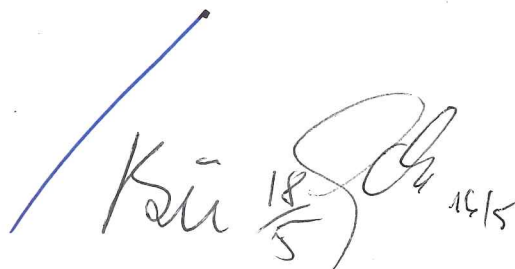
gemeinsam mit seinen Städten und Gemeinden verfolgt der Kreis Steinfurt das Ziel, den Schutz des Klimas durch eine nachhaltige Mobilität zu fördern. Für eine integrierte Umsetzung hat der Kreis 2015 den „Masterplan klimafreundliche Mobilität“ beschlossen und aktuell die Aufstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes in Auftrag gegeben. Auf Grundlage dieser Planungen haben der Kreis und 6 seiner 24 Städte und Gemeinden im Rahmen des o.g. Förderaufrufs das Projekt „Triangel“ entwickelt.

Die Projektskizze hat der Kreis bereits online eingereicht. Entsprechend dem vorgeschriebenen Antragsverfahren übersende ich Ihnen als Anlage das unterschriebene Projektblatt einschließlich der Skizze und eines Letters of Intent, der die breite Unterstützung des Projekts durch die Projektpartner dokumentiert.

Ich würde mich sehr freuen, wenn der Kreis Steinfurt und seine Projektpartner über eine Förderung der „Triangel“ ihr Engagement im Bereich des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit durch die Einrichtung eines schnellen intermodalen Radverkehrs beispielhaft für den Kreis, die Region und darüber hinaus fortsetzen könnten.

Freundliche Grüße


Dr. Klaus Effing


Kü 18/5 16/5

Projektblatt zur Skizze

An das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

zur **Fördermaßnahme: Bundeswettbewerb Radverkehr - Förderaufruf im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative**

im Förderbereich: **Skizze im Rahmen des Bundeswettbewerbs Klimaschutz durch Radverkehr**

Kreis Steinfurt
Umwelt- und Planungsamt, Tecklenburger Str. 10, 48565 Steinfurt

Projektträger Jülich (PTJ)
Forschungszentrum Jülich GmbH (FZJ)
Postfach 61 02 47
10923 Berlin

Online-Kennung: 100363044

Akronym: Triangel

Eingerahmte Felder bitte freilassen

FKZ

Kennwort

Skizzeneinreicher: Kreis Steinfurt
Umwelt- und Planungsamt
Tecklenburger Str. 10, 48565 Steinfurt

Thema:

Förderung des Klimaschutzes durch Einrichtung schneller und sicherer interkommunaler Velorouten für den Alltagsradverkehr auf vorhandenen bisher eher touristisch genutzten Wegen und weitere Maßnahmen zur Förderung der Intermodalität

Planzeitraum

03.06.2019 bis 06.06.2022

Finanzierung:

Gesamtmittel: 6.867.782,00 €

Beantragte Fördermittel:

4.807.447,40 €

Beantragte Förderquote:

70,00 %

Projektleitung: Herr Udo Schneiders, (Tel.: +49 2551 69-1415), udo.schneiders@kreis-steinfurt.de

Wichtige Angaben:

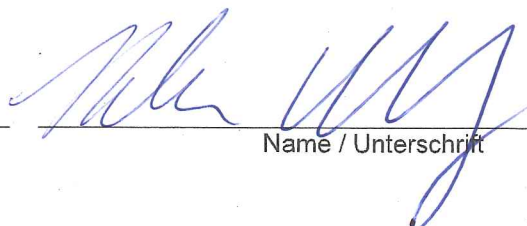
☒ Die Datenschutzhinweise wurden zur Kenntnis genommen und bestätigt.

Liste der beigefügten Antragsunterlagen:

- ☒ Angaben zu den Ansprechpersonen
- ☒ Angaben zur Finanzierung
- ☒ Kurzfassung der Vorhabenbeschreibung
- ☒ Projektbeschreibung

15.05.2018

Ort und Datum



Name / Unterschrift

A00 Skizzeneinreicher/in

Rechtsverbindlicher Name des/der Skizzeneinreicher(s)/(in) <0110>

A01 Kreis Steinfurt
Umwelt- und Planungsamt

Straße <0120>

A02 Tecklenburger Str. 10

Postleitzahl <0150a>

A03 48565

Ort <0160a>

A04 Steinfurt

Land <0130>

A05 Deutschland

Postfach <0130>

A06

Postleitzahl (zu Postfach)

A07

Ort (zu Postfach) <0160b>

A08

Großkundenanschrift

Postleitzahl (zu Großkunde) <0150c>

A09 48563

Ort (zu Großkunde) <0160c>

A10 Steinfurt

Telefon-Nr.: <0270>

A11 +49 2551 69-0

Fax-Nr.: <0281>

A12 +49 2551 2400

Mailadresse

A13 post@kreis-steinfurt.de

Web-Adresse

A14 www.kreis-steinfurt.de

SKI Vorhabenbeteiligte

Projektkoordination/-leitung

Kreis Steinfurt
Umwelt- und Planungsamt,
Herr Udo Schneiders
Tecklenburger Str. 10, 48565 Steinfurt
+49 2551 69-1415
udo.schneiders@kreis-steinfurt.de
Deutschland

4.807.447,40 €

6.867.782,00 €

70,00 % KO

S00 Ausführende Stelle

Name <0210>

S01Kreis Steinfurt
Umwelt- und Planungsamt

Straße <0225>

S02

Tecklenburger Str. 10

Postleitzahl <0230a>

S03

48565

Ort <0240a>

S04

Steinfurt

Land <0220>

S05

Deutschland

Postfach <0230b>

S06

Postleitzahl (zu Postfach)

S07

Ort <0240b>

S08

Postleitzahl (zu Großkunde) <0230c>

S09

48563

Ort (zu Großkunde) <0240c>

S10

Steinfurt

Telefon-Nr.:

S11

+49 2551 69-0

Fax-Nr.:

S12

+49 2551 2400

Mailadresse

S13

post@kreis-steinfurt.de

Web-Adresse

S14

www.kreis-steinfurt.de

SKI Personenbezogene Daten

Ansprechperson Projektleitung

P01	Anrede Herr	P02	Vorname Udo	P03	Name <0294> Schneiders	P04	akad. Grad
P05	Telefon-Nr.: <0295> +49 2551 69-1415		Fax-Nr.: <0297> +49 2551 69-91415				
P07	Mailadresse <0296> udo.schneiders@kreis-steinfurt.de						

D00 Datenschutzhinweis:

- D01** Die in der Skizze enthaltenen personenbezogenen Daten und sonstigen Angaben werden vom Empfänger der Skizze und seinen Beauftragten im Rahmen seiner/ihrer Zuständigkeit erhoben, verarbeitet und genutzt. Eine Weitergabe dieser Daten an andere Stellen richtet sich nach dem Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) bzw. diesem vorgehenden Rechtsvorschriften (§1 Abs. 3 BDSG).

Soweit in der Skizze personenbezogene Daten von Beschäftigten des/der Einreicher(s)(in) oder sonstigen natürlichen Personen enthalten sind, wurden diese entsprechend den Datenschutzhinweisen informiert und deren Einverständnis eingeholt.

☒ Ja

SKI Vorhabenbezogene Daten

V00

Kurzwort (Akronym) des Vorhabens

V05 Triangel

Thema <0100>

V06 Förderung des Klimaschutzes durch Einrichtung schneller und sicherer interkommunaler Velorouten für den Alltagsradverkehr auf vorhandenen bisher eher touristisch genutzten Wegen und weitere Maßnahmen zur Förderung der Intermodalität

Kurzfassung der Vorhabenbeschreibung

Vorhabenbeschreibung (kann veröffentlicht werden) <0900>

V07 Unter anderem auf Grundlage des „Masterplans klimafreundliche Mobilität“ und des in Aufstellung befindlichen kreisweiten Radverkehrskonzepts haben der Kreis Steinfurt und 6 seiner 24 Städte und Gemeinden das Projekt „Triangel“ entwickelt.

Als flächenmäßig zweitgrößte Gebietskörperschaft von Nordrhein-Westfalen und Teil des Münsterlandes verfügt der Kreis Steinfurt über ein umfassendes überwiegend touristisch ausgerichtetes Radverkehrsnetz. Der Anteil des Radverkehrs von 24 % am Modal Split ist hoch, aufgrund vieler „kurzer Wege“ zwischen den Ortslagen allerdings noch deutlich ausbaufähig.

Ziele des Projekts sind die Förderung des Alltagsradverkehrs durch Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes im regionalen Kontext als wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz, zur Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur sowie zur Erhöhung der Lebensqualität durch Reduktion von Schadstoffemissionen, Förderung der Gesundheitsvorsorge u.a. mehr. Mit dem Projekt soll eine neue Verkehrsinfrastruktur, die sogenannten „Kreisradwege“, erprobt und beispielgebend umgesetzt werden.

Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt dabei auf einer Vernetzung bereits vorhandener Wege durch Lückenschlüsse, in der Beschleunigung des Radverkehrs, insbesondere an Knotenpunkten, sowie in der Erhöhung der Qualitätsstandards im Verlauf der Strecken. Mit einem „Bike-sharing light“ und der Anbindung an die starken Achsen des SPNV und ÖPNV soll auch die Intermodalität deutlich gestärkt werden.

Eine Wirkungsabschätzung hat ergeben, dass bei einer Umsetzung des Projekts pro Jahr ca. 141.000 t THG eingespart würden

Das Projekt wird begleitet durch Maßnahmen zum Monitoring und zur Evaluierung, eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit und eine Fortsetzung bereits etablierter Akteurs-Strukturen.

Über einen strukturierten Maßnahmen- und Zeitplan sowie eine fundierte Kostenschätzung haben Projektträger und -partner die Grundlage für eine erfolgreiche Umsetzung und Finanzierung des Projekts gelegt.

SKI weitere Informationen

Maßnahmenbeginn

Bitte wählen:

- ☒ Mit dem Vorhaben bzw. den Arbeiten ist noch nicht begonnen worden.
- ☐ Mit dem Vorhaben ist im Rahmen des „Sofortprogramms des Bundes zur Verbesserung der Luftqualität in Städten“ NICHT vor dem 29.11.2017 begonnen worden und das Vorhaben ist zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht abgeschlossen.

Bitte bestätigen:

Dies gilt nicht bei Skizzen im Rahmen des „Sofortprogramms des Bundes zur Verbesserung der Luftqualität in Städten“.

- ☒ Ich nehme zur Kenntnis, dass ein Vergabeverfahren für die beantragten Leistungen erst nach Erhalt des Zuwendungsbescheides begonnen werden darf. Leistungen dürfen darüber hinaus nur innerhalb des im Zuwendungsbescheides festgelegten Bewilligungszeitraumes erbracht werden.

Anlagen

Dokumenttyp	Dateiname	Beschreibung
Ergänzende Anhänge	Triangel_Kreis_Steinfurt.pdf	Projektskizze einschließlich Letter of Intent

„Triangel“ – Das schnelle klimafreundliche Radwege-3-Eck

**Integrierte Förderung des Radverkehrs im Kreis Steinfurt durch schnelle Velorouten
- Erreichbarkeit - Intermodalität – Klimaschutz -**



Die Projektskizze „Triangel – Das schnelle klimafreundliche Radwege-3-Eck“ umfasst Maßnahmen zur Förderung des Alltagsradverkehrs, insbesondere auch zur Förderung des Klimaschutzes. Sie sind Bestandteil sowohl des Masterplans klimafreundliche Mobilität des Kreises als auch der Entwicklungsstrategie Steinfurter Land der gleichnamigen LEADER-Region und damit integriert in ein verkehrsmittelübergreifendes Handlungskonzept.

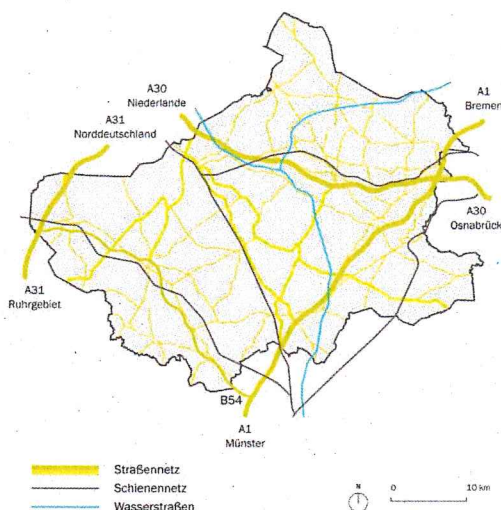
In der Fortschreibung des Kreisentwicklungsprogramms 2020 werden als strategische Ziele u.a. die Optimierung der Nahmobilität und ein Engagement für die Bewältigung des Klimawandels benannt. Daraus resultiert auch das Ziel des Kreises bis 2050 energieautark zu sein. Eines der wesentlichen Handlungsfelder ist die Mobilität. Hier arbeiten das Amt für Klimaschutz und Nachhaltigkeit sowie das Umwelt- und Planungsamt des Kreises seit Jahren erfolgreich zusammen.

Nach dem vom Kreistag beschlossenen Masterplan klimafreundliche Mobilität werden im Zusammenhang mit dem Radverkehr verschiedene Handlungsansätze und Pilotprojekte vorgeschlagen, wie der Ausbau und die Optimierung des Alltagsroutennetzes, das Schließen von Netzlücken, die Aufstellung eines kreisweiten Radinfrastrukturkonzepts und der Ausbau schneller Radroutenverbindungen. Bei der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Steinfurt soll das Fahrrad in seiner Zubringerfunktion im Sinne der optimierten Gestaltung einer „intermodalen Wegekette“ als Verkehrsmittel entsprechend gestärkt werden.

Zur Verbesserung der Nahmobilität und Förderung des Klimaschutzes wird aktuell ein kreisweites Radverkehrskonzept erstellt. Das Projekt Triangel mit seinen unterschiedlichen Facetten nimmt dabei eine Pilotfunktion ein, da es sich mit dem Einstieg in die Umsetzung zu einem Vorbild, zunächst im Kreis Steinfurt, im Münsterland und dann auch für ländliche Räume bundesweit, entwickeln kann. Die Fragestellungen zur Förderung des Alltagsradverkehrs, hier insbesondere zur Entwicklung von schnellen und sicheren interkommunalen Radverkehrsverbindungen im ländlichen Raum (u.a. notwendige Standards, Nebenanlagen, kreisweite Strukturen zu Unterhalt, Pflege und Winterdienst) und als Zubringer zu den starken Achsen im SPNV und ÖPNV sind übertragbar und werden mit der Projektskizze „Triangel – Das schnelle klimafreundliche Radwege-3-Eck“ zu einem integralen Ansatz zusammengefasst.

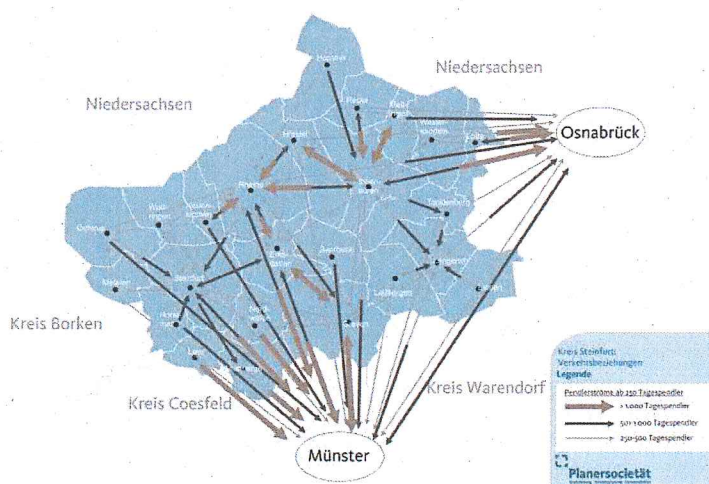
1.1 Einführung – Gebietsdarstellung und Hintergrund

Der Kreis Steinfurt ist die nordwestlichste Gebietskörperschaft des Landes NRW. Mit seinen 24 Städten und Gemeinden ist er Teil der EUREGIO und verbindende Fläche im Städtedreieck der Oberzentren Münster - Osnabrück - Enschede/Hengelo. Mit 1.795 km² ist er der zweitgrößte Flächenkreis in Nordrhein-Westfalen. In den 24 Kommunen leben ca. 438.000 Menschen; größte Stadt ist Rheine (74.000 Einwohner), kleinste Horstmar (6.300 Einwohner). Der Kreis bildet die nordwestliche Grenze zu Niedersachsen. Westlich und südwestlich schließen sich die Kreise Borken und Coesfeld an, im Süden die kreisfreie Stadt Münster sowie südöstlich der Kreis Warendorf. Im Osten grenzt der Kreis Steinfurt auf niedersächsischer Seite an die kreisfreie Stadt Osnabrück und den Landkreis Osnabrück. Im Norden grenzt die Region an den Landkreis Emsland und den Landkreis Grafschaft Bentheim.

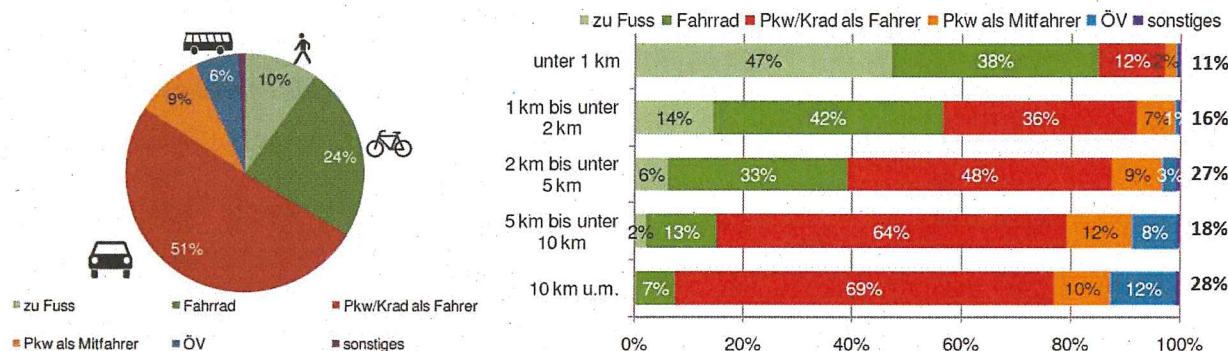


Das Münsterland ist für sein radtouristisches Angebot bekannt. So existiert im Kreis Steinfurt eine Vielzahl touristischer Radrouten, die mit Fahrradwegweisung beschildert und in das landesweite, das niedersächsische und mit der Anbindung an den geplanten Fietssnelweg F35 zukünftig auch in das Niederländische Radverkehrsnetz eingebunden sind. Durch den Kreis Steinfurt verlaufen beispielsweise durch den ADFC zertifizierte Qualitätsradrouten wie die 100-Schlösser-Route oder der Ems-Radweg. Der Kreis ist ein Tourismusziel insbesondere für Besucher aus den Niederlanden und dem Ruhrgebiet. Die hohen jährlichen Besucherzahlen sind ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Die Wirtschaftsstruktur ist geprägt von vielen kleinen und mittelständischen Unternehmen; dies führt trotz vieler Auspendler in die kreisfreien Städte Osnabrück und Münster zu einem hohen Binnenverkehrsanteil im Kreis Steinfurt.

Für den ländlichen Raum wird, im Vergleich zu anderen Regionen, ein guter Nahverkehr im Haupt- und Grundnetz vorgehalten. Als überregional beachtetes Modellprojekt wurde mit STmobil im Korridor Recke - Mettingen - Osnabrück die Verknüpfung von Schnellbus und Pedelecs erfolgreich erprobt. Seit 2009 ist der Kreis anerkannt fußgänger- und fahrradfreundlich. Gemeinsam mit anderen Münsterlandkreisen wurden Zukunftsperspektiven für die Mobilität im ländlichen Raum diskutiert und innovative Ansätze entwickelt. Für den Kreis Steinfurt bildet der Masterplan klimafreundliche Mobilität, als verkehrsmittelübergreifendes und integratives Konzept, die Grundlage für die aktuelle Fortschreibung der Nahverkehrsplanung wie auch für das zur Zeit erarbeitete kreisweite Radverkehrskonzept, das seinen Schwerpunkt in der Konzeptionierung schneller Radverkehrsverbindungen hat. Der Masterplan bettet diese Planungen mit einer Vielzahl weiterer Projekte aus dem Handlungsfeld Mobilität, wie B+R-Konzepte, Mobilitätsmanagement, ein „Bike-sharing light“, in einen integrierten Ansatz ein.



Der Kreis weist einen überdurchschnittlich hohen Radverkehrsanteil von 24 % am Modal Split auf, wobei der Anteil aufgrund der Topografie im östlichen Kreisgebiet etwas geringer ist als im westlichen Kreisgebiet. Die Betrachtung der Längen aller zurückgelegten Wege zeigt, dass 72 % der Wege unter 10 km lang sind; 54 % sind sogar kürzer als 5 km. Ein sehr großes Umstiegspotenzial ergibt sich bei den Wegezwecken bei den Wegen zum Arbeitsplatz bzw. dienstlichen oder geschäftlichen Wegen. Hier wird zu 69 % bzw. 75 % der Pkw genutzt. Die Entfernung zum Arbeitsplatz beträgt zu 29 % weniger als 5 km und zu 44 % weniger als 10 km. Gerade diese Distanzen bieten großes Potenzial zum Umstieg auf das Fahrrad bzw. Pedelec. Gleichzeitig werden viele dieser Wege von einer Altersgruppe zurückgelegt, die bisher die niedrigsten Radverkehrsanteile bei der Verkehrsmittelwahl besitzt und somit ebenfalls für weitere ausbaufähige Potenziale spricht.



Mit einer Studie zu schnellen Radverkehrsverbindungen unter Berücksichtigung der Verkehrsverflechtungen, der Pendlerzahlen sowie der ÖPNV- bzw. SPNV-Anbindung wurden Potenziale für Radschnellwege im Kreis Steinfurt ermittelt. Bislang konnte jedoch noch keine Konkretisierung im Hinblick auf eine Umsetzung erreicht werden, da Anforderungen an Radschnellwege in NRW mit sehr hohen Qualitätsstandards gestellt werden, die für die Dimensionierung von schnellen Radverkehrsverbindungen im ländlichen Raum und die damit verbundenen Kosten lokal in Frage gestellt werden.

Den Schwerpunkt bei der aktuellen Erstellung des kreisweiten Radverkehrskonzepts bilden die schnellen Radrouten im Kreisgebiet in Anlehnung an das Veloroutenkonzept der Stadtregion Münster. Gemeinsam mit den umliegenden Kreisen, den Kommunen und weiteren beteiligten Baulastträgern, wie Straßen.NRW, werden Standards definiert, die den Ansprüchen des schnellen Radverkehrs in einer ländlichen Region genügen und zwischen den Standards von Radschnellwegen in NRW (z.B. in der Breite 4 m im Zweirichtungsverkehr und jeweils 3 m im Richtungsverkehr) und denen der ERA 2010 liegen. Hier setzt das Pilotprojekt Triangel an, welches sich zunächst auf das westliche Kreisgebiet bezieht und eine Pilotfunktion für das weitere Kreisgebiet besitzt.

1.2 Ziele und Zielgruppen, Thema und Akteure der geplanten Maßnahmen

Ziele des Projektes „Triangel – Das schnelle klimafreundliche Radwege-3-Eck“ sind die Förderung des Alltagsradverkehrs durch Umplanung und Ertüchtigung eines bisher eher touristischen Radverkehrsnetzes im regionalen Kontext als wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz, zur Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur sowie zur Erhöhung der Lebensqualität durch Reduktion von Schadstoffemissionen, Förderung der Gesundheitsvorsorge durch vermehrtes Radfahren sowie die ökonomische Stärkung der Städte und Gemeinden entlang der Trassen.

Die Ziele sind, basierend auf dem Masterplan 100 Prozent Klimaschutz, im Zielkonzept des kreisweiten Masterplans klimafreundliche Mobilität zur Stärkung des Umweltverbundes unter dem Motto „Gelegenheit schafft Radler“ verankert. Als Handlungsansätze sollen direkte, schnelle und sichere Alltagsradrouten entwickelt werden. Der Schwerpunkt liegt dabei auf einer Vernetzung bereits vorhandener Wege (überwiegend verlaufend auf drei alten Bahntrassen = Triangel) durch Lückenschlüsse, in der Beschleunigung des Radverkehrs, insbesondere an Knotenpunkten, sowie durch höhere Qualitätsstandards im Verlauf der Strecken bezogen auf Breiten, Beleuchtung etc. Durch die Entwicklung und Umsetzung der schnellen Radrouten wird die Erreichbarkeit der Stadt- und Ortszentren, der Bahnhöfe sowie wichtiger Regiobushaltestellen verbessert. Die schnellen Radwegeverbindungen sind somit ein wichtiges Infrastrukturelement, um das noch nicht ausgeschöpfte Potenzial des Alltagsradverkehrs auch auf längeren Entfernungen und in Kombination mit dem SPNV und ÖPNV zu erschließen.

Als **Zielgruppe** werden damit Alltagsradfahrende, vor allem Ausbildungs- und Berufspendler angesprochen. Für die intermodale Nutzung des Fahrrads werden insbesondere Bus-ÖPNV und SPNV-Kunden adressiert.



Bereits der Masterplan klimafreundliche Mobilität wurde in einem Planungsdialog und unter Beteiligung vieler **Akteure** erarbeitet, um die Akzeptanz und Tragfähigkeit der Ergebnisse des Konzeptes sicherzustellen. Dabei wurde die Partizipation in der Konzeptentwicklung und damit Vernetzung der Akteure als wichtige Grundlage im Hinblick auf die Umsetzung verstanden.

Die Kooperation der radverkehrsrelevanten Akteure (Verwaltung Kreis Steinfurt, Kommunen, Landesbetrieb Straßenbau, Radstation, LEADER, ÖPNV, Polizei ...) wird beim Projekt Triangel fortgesetzt und wird zum Austausch von Erfahrungen und Aufbau von Knowhow sowie zur Umsetzung gemeinsamer Projekte und Initiativen beitragen. In diesem Sinne wird auch das Projekt Triangel fortgeführt und gesteuert.

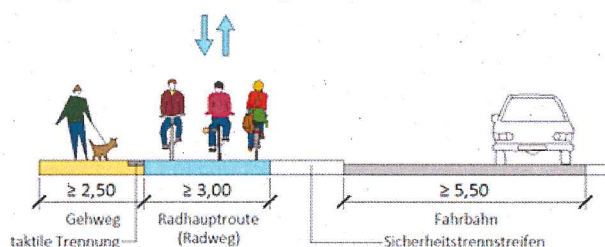


1.3 Darstellung der Maßnahmen zur dauerhaften Stärkung des Radverkehrs

Um Netzlücken zu schließen sowie bestehende Strecken aus dem Freizeitverkehr und des landwirtschaftlichen Wegenetzes für den Alltagsradverkehr zu ertüchtigen bzw. zu vernetzen und die oben genannten Ziele zu erreichen, liegt auf infrastruktureller Ebene die Priorität auf einer Anhebung der Qualitätsstandards auf den Strecken und an den Knotenpunkten der Radwege mit Straßen und Wegen des Kfz-Verkehrs. Für die Strecken sollen hohe Qualitätsstandards realisiert werden. Die Standards für Radschnellwege sind aufgrund hoher

Anforderungen an die Potenziale in NRW (>2000 Radfahrerinnen und Radfahrer im Querschnitt am Tag) oftmals nicht realisierbar. Der Kreis Steinfurt schafft dennoch einen deutlich höheren Standard als den herkömmlicher Radwege, um den Anforderungen der Alltagsradfahrenden an qualitativ hochwertige Radinfrastruktur für den Alltagsverkehr gerecht zu werden. Dieser sieht eine Breite von 3,00 m im Zweirichtungsverkehr vor, um das Nebeneinanderfahren von zwei Radfahrenden und gleichzeitiger Überholvorgänge zu ermöglichen. Bei hohem Fußverkehrsaufkommen, wie beispielsweise in unmittelbarer Innenstadt Nähe, kann zusätzlich dazu ein separater Fußweg nötig sein. Dieser Standard gilt für die Neubauabschnitte oder Erneuerungen der Trasse. Für Abschnitte, die seit der ERA 2010 realisiert wurden und somit eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen wird zunächst im Sinne des Ressourcenschutzes kein unmittelbarer Handlungsbedarf definiert. Sie werden jedoch bei einer weiter steigenden Anzahl der Radfahrenden (vgl. Monitoring) oder spätestens bei zukünftigen anstehenden Baumaßnahmen auf 3,00 m verbreitert. Darüber hinaus werden Wegeabschnitte asphaltiert, wenn die aktuelle Wegebeschaffenheit einen schnellen und sicheren Radverkehr nicht zulassen. Die Radhaupttrouten werden innerhalb der Ortslagen beleuchtet und außerhalb an möglichen Gefahrenpunkten wie Kreuzungen mit dem Kfz-Verkehr bzw. dort wo die Wege auch als Schulwege genutzt werden. Dabei sollen auch Solar-Leuchten mit Bewegungsmelder zum Einsatz kommen. Insgesamt erfolgt die Planung vor dem Hintergrund einer anzunehmenden weiteren Elektrifizierung des Radverkehrs unter der Prämisse einer durchgehenden Geschwindigkeit von 25 km/h.

Die reguläre Breite für bauliche Radwege im Zweirichtungsverkehr beträgt auf den Radhaupttrouten 3,00 m, mindestens jedoch 2,50 m.



Die reguläre Breite von Radwegen im Einrichtungsverkehr und Radfahrstreifen beträgt 2,00 m. Schutzstreifen können ab einer Breite von 1,50 m angelegt werden, da bei dieser Führungsform das Überholen durch die Nutzung der Kernfahrbahn möglich ist.



Auf neu verteilten Verkehrsflächen

Die Breite der Radwege allein ist allerdings nicht entscheidend für eine hohe Reisegeschwindigkeit. Sie wird insbesondere definiert durch die Verlustzeiten an den Knotenpunkten. Signifikante Verbesserungen hinsichtlich der Fahrzeit lassen sich vor allem mittels Beschleunigung des Radverkehrs und hierbei vor allem an Knotenpunkten erzielen. Vornehmliches Ziel ist es aus diesem Grund, den Radverkehr an möglichst vielen Knotenpunkten gegenüber dem Kfz-Verkehr zu bevorzugen. Hierzu wurden verschiedene Musterlösungen entwickelt, abgestimmt und kommen je nach Knotenpunktform zur Anwendung. Um die Kosten zu ermitteln erfolgte eine umfassende Bestandsaufnahme im Vorfeld dieses Antrags.

[illegible]

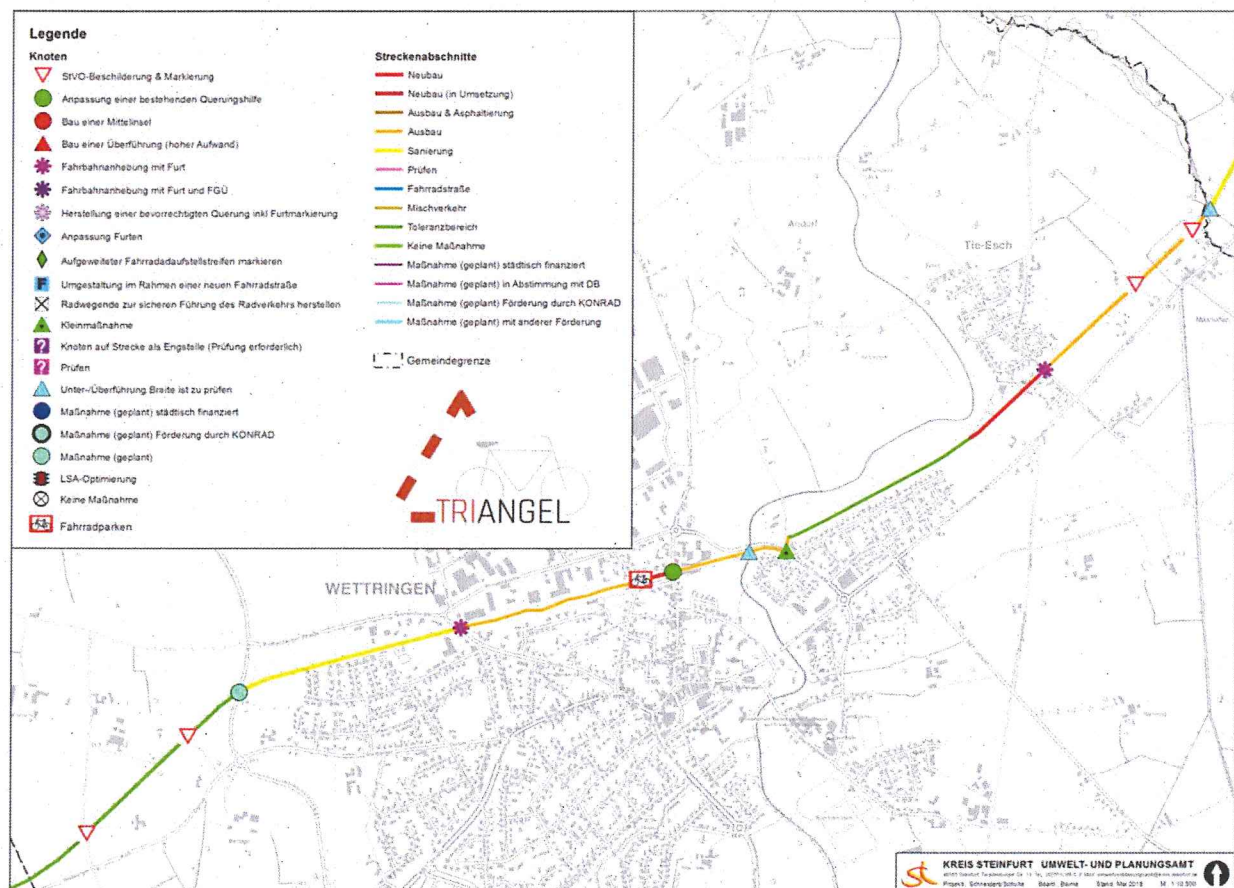
Projekt TRIANGEL

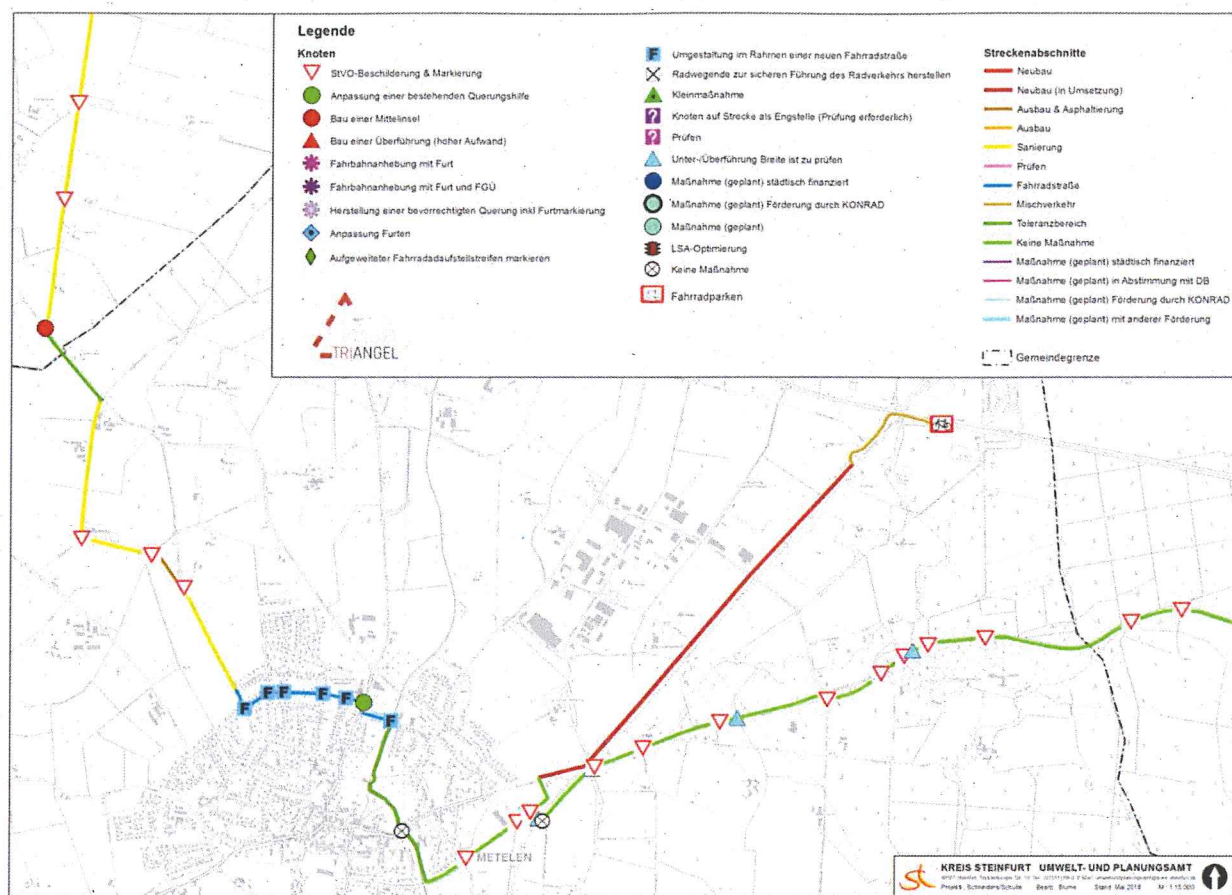
— Triangel - Veloroute
 — zur Beschleunigung entfallene Trassen aus dem Radverkehrsnetz NRW

Map showing the proposed 'Triangel - Veloroute' (red line) and existing or former routes (orange line) in the Steinfurt area. The map includes labels for various locations such as Ochtrup, Wettringen, Neuenkirchen, Burgsteinfurt, and Steinfurt. A scale bar at the bottom right indicates distances up to 10 km.

Darüber hinaus sind für den gesamten Verlauf die Anknüpfungspunkte an die lokalen Radnetze, die Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV und SPNV sowie zu Gewerbegebieten und dem Designer Outlet Ochtrup (Modellbaustein Bike-sharing light) ermittelt sowie begleitende Infrastrukturelemente zur Stärkung des Systems Radverkehr identifiziert worden. Über Ochtrup ist die Anbindung an den geplanten niederländischen Radschnellweg F35 der Region Twente vorgesehen.

Attributes of Triangel_Knoten									
FID	Shape *	Id	Bestand	Vorschlag	Anm	Muster	Maßnahme	Kosten	
30	Point	0	KVP	Handlungsbedarf prüfen	Strecke als Engstelle		Maßgeblich für die Planung dieses Knotenpunkts ist die zutreffende Rad	0	
31	Point	0	LSA	Radaufstellstreifen markieren			Aufgeweiteter Fahrradabstellstreifen markieren	5000	
32	Point	0	KVP	Handlungsbedarf (Strecke als Engstelle)	Strecke als Engstelle		Maßgeblich für die Planung dieses Knotenpunkts ist die zutreffende Rad	0	
33	Point	0	KVP	Handlungsbedarf (Strecke als Engstelle)	Strecke als Engstelle		Maßgeblich für die Planung dieses Knotenpunkts ist die zutreffende Rad	0	
34	Point	0	KVP	Handlungsbedarf (Strecke als Engstelle)	Strecke als Engstelle		Maßgeblich für die Planung dieses Knotenpunkts ist die zutreffende Rad	0	
35	Point	0	LSA	Handlungsbedarf (Strecke als Engstelle)	Strecke als Engstelle		Maßgeblich für die Planung dieses Knotenpunkts ist die zutreffende Rad	0	
36	Point	0	Vorfahrtsknoten	Querung einer übergeordneten Straße		VEL-S4.1	Bau einer Mittelinsel	60000	
37	Point	0	RVL-Knoten	Fahrradstraße			Umgestaltung im Rahmen einer neuen Fahrradstraße	5000	
38	Point	0	RVL-Knoten	Fahrradstraße			Umgestaltung im Rahmen einer neuen Fahrradstraße	5000	
39	Point	0	RVL-Knoten	Fahrradstraße			Umgestaltung im Rahmen einer neuen Fahrradstraße	5000	
40	Point	0	Vorfahrtsknoten	Furt herstellen	Furt vorhanden, Luftbildanalyse: Markierung verblasst		Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl Furtmarkierung	1000	
41	Point	0	Vorfahrtsknoten	Querung einer übergeordneten Straße		VEL-S4.1	Bau einer Mittelinsel	60000	
42	Point	0	Vorfahrtsknoten	Querung einer untergeordneten Straße		VEL-S1	Fahrtbahnhebung mit Furt	7000	
43	Point	0	RVL-Knoten	Vorfahrtänderungen			SIVO-Beschilderung & Markierung	2000	
44	Point	0	RVL-Knoten	Vorfahrtänderungen			SIVO-Beschilderung & Markierung	2000	
45	Point	0	Überführung	Breite ist zu prüfen			Breite ist zu prüfen	0	
46	Point	0	Vorfahrtsknoten	Querung einer übergeordneten Straße		VEL-S4.1	Bau einer Mittelinsel	60000	
47	Point	0	RVL-Knoten	Vorfahrtänderungen			SIVO-Beschilderung & Markierung	2000	
48	Point	0	Überführung	Breite ist zu prüfen			Breite ist zu prüfen	0	
49	Point	0	RVL-Knoten	Vorfahrtänderungen			SIVO-Beschilderung & Markierung	2000	
50	Point	0	RVL-Knoten	Vorfahrtänderungen			SIVO-Beschilderung & Markierung	2000	
51	Point	0	RVL-Knoten	Vorfahrtänderungen			SIVO-Beschilderung & Markierung	2000	
52	Point	0	RVL-Knoten	Vorfahrtänderungen			SIVO-Beschilderung & Markierung	2000	
53	Point	0	Vorfahrtsknoten	Querung einer übergeordneten Straße		VEL-S4.1	Bau einer Mittelinsel	60000	
54	Point	0	Vorfahrtsknoten	Querung einer untergeordneten Straße		VEL-S1	Fahrtbahnhebung mit Furt	7000	
55	Point	0	RVL-Knoten	Fahrradstraße			Umgestaltung im Rahmen einer neuen Fahrradstraße	5000	
56	Point	0	FG-LSA	Streuscheibe Rad einsetzen			Kleinmaßnahme	5000	
57	Point	0	Überführung	Breite ist zu prüfen			Breite ist zu prüfen	0	
58	Point	0	FG-LSA	Streuscheibe Rad einsetzen			Kleinmaßnahme	5000	
59	Point	0	Vorfahrtsknoten	Querung einer untergeordneten Straße		VEL-S1	Fahrtbahnhebung mit Furt	7000	





Beschleunigung Radverkehr

Im gesamten Streckenverlauf der Triangel finden sich rund 190 Knotenpunkte. Hier sind durch die Beschleunigung spürbare Ergebnisse in der Verbesserung der Reisezeit sowie der Steigerung der Reisegeschwindigkeit angestrebt.

Die zu erwartenden Vorteile werden am Streckenabschnitt Steinfurt-Rheine sowie Rheine-Neuenkirchen erörtert: Die Entfernung zwischen den beiden Mittelzentren Steinfurt und Rheine, zwischen denen täglich rund 1.300 Personen pendeln, beträgt zwanzig Kilometer. Insgesamt sind auf der Trasse 40 Knotenpunkte zu queren. An gut 50 % dieser Knotenpunkte erfolgt eine Beschleunigung des Radverkehrs durch eine Bevorrechtigung. Zumeist ist dies mittels Furtmarkierung und Änderung der Verkehrszeichen erreichbar. Damit können die Radfahrenden diese Knotenpunkte ohne Zeitverlust passieren. Hierdurch reduziert sich, auch unter zusätzlicher Berücksichtigung der weiter ansteigenden Nutzung von Pedelecs, die Reisegeschwindigkeit insgesamt um bis zu 15 Minuten. Ähnliches gilt für die Strecke Rheine-Neuenkirchen auf der sich ebenfalls mindestens zehn Minuten einsparen lassen. Hier ist es möglich, auf elf der vierzehn Knotenpunkte eine Bevorrechtigung herzustellen. Allein auf diesen beiden Streckenabschnitten lässt sich, neben den später dargestellten Klimawirkungen, bei Zugrundelegung der Zeitwerte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ein monetarisierter Nutzen von ca. 1.000 € pro Tag ergeben¹.

Ähnliche Effekte lassen sich auch auf den weiteren Relationen der Triangel erzielen.

¹ Wie auch im Kapitel 1.5 wurde zunächst mit einer möglichen Verlagerung von nur 2 % der Wege gerechnet.

Intermodalität und „Bike-sharing light“

Die Verknüpfung zum SPNV wird über die Einbindung der Bahnhöfe und Haltepunkte Burgsteinfurt, Rheine, Ochtrup und Metelen Land gewährleistet. Es ist beabsichtigt, diese im ersten Schritt zu wesentlichen Schnittstellen mit dem Radverkehr auszubauen und zukünftig als Mobilstation weiter zu qualifizieren. Am Bahnhof Burgsteinfurt wird noch in diesem Jahr die Fahrradabstellanlage quantitativ deutlich erweitert und qualitativ optimiert. Im Rahmen des Nahverkehrsplans wurde für die Einbindung abseits liegender Gewerbegebiete, die nicht über eine ÖPNV Erschließung verfügen, ein „Bike-sharing light“ angedacht. Dazu sollen Fahrräder an den Ausstiegshaltepunkten zur Verfügung stehen, mit denen die Beschäftigten anschließend ihre Arbeitsplätze erreichen können. Die Räder sollen in der Anschaffung kostengünstig und selbstverständlich verkehrssicher sein. Gegen eine geringe Gebühr (ggf. auch unter Finanzierung der Unternehmen) können die Räder geliehen werden. Die Wartung der Räder erfolgt über eine Beschäftigungsinitiative. Es ist beabsichtigt, parallel zur Umsetzung der Triangel, als Pilotprojekt eine Anbindung des Designer Outlets (DOC) in Ochtrup über ein „Bike-sharing light“ am Ochtruper Bahnhof eine an Ausleihstation an die vorhandene Fahrradstation anzugliedern. Beschäftigte wie Besucher des Outlets sollen auf digitalem einfachem Weg die Möglichkeit erhalten, kurzfristig ein Fahrrad auszuleihen und für den Weg zum DOC zu nutzen.

Handlungsfeld Kommunikation und Marketing

Als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) und zertifizierter fahrradfreundlicher Arbeitgeber engagiert sich der Kreis auf Stadtfesten für das Radfahren und veranstaltet hausinterne Fahrradaktionstage. Diese Erfahrungen und Aktivitäten werden auch für die Öffentlichkeitsarbeit des Projekts genutzt.

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Der Kreis Steinfurt ist Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Der Kreis hat sich zum Ziel gesetzt, ein kommunales Mobilitätsmanagement zur Entwicklung, Förderung und Vermarktung von verkehrsmittelübergreifenden Angeboten und zur Beeinflussung verkehrserzeugender Faktoren zu etablieren. Mobilität wird dabei als Querschnittsaufgabe verstanden. Als erster Schritt wurde deshalb eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe eingerichtet, deren Aufgabe es ist, zukunftsweisende Mobilitätsprojekte zu konkretisieren und umzusetzen. Die Arbeitsgruppe wird das Projekt Triangel unterstützen und dafür sorgen, dass die Erfahrungen anderen Projektträgern zur Verfügung stehen.

1.4 Modellhaftigkeit

Gelegenheit schafft Radler. Das Projekt Triangel zeichnet sich methodisch durch seinen integralen Ansatz und die regionalen Kooperationsstrukturen aus. Dieser Ansatz ist auf Stadt-Umland-Regionen sowie ländliche Räume übertragbar, die gute Voraussetzungen zum Radfahren bieten (fahrradfreundliche Entfernungen, geringe topografische Anforderungen), dies ggf. auch bereits radtouristisch vermarkten, jedoch bislang keine regionale und umfassende Förderung des Alltagsradverkehrs nutzen. Eingebettet in den Masterplan klimafreundliche Mobilität und die Erarbeitung eines kreisweiten „Radverkehrskonzepts für schnelle Radverbindungen“ ist die Förderung des Alltagsradverkehrs beispielhaft integriert in die regionale Entwicklung einer klimafreundlichen Mobilität. Synergieeffekte der integrierten Planung können so genutzt und auch zu einer effektiven Kooperation der Akteure, die

bereits mit dem Masterplan 100 Prozent Klimaschutz, der Erarbeitung des Masterplans klimafreundliche Mobilität sowie verschiedener LEADER-Projekte installiert wurde, beitragen. Die Zusammenarbeit der Städte und Gemeinden ist somit erprobt und soll nun auch zur Förderung des Alltagsradverkehrs genutzt werden.

Modellcharakter nimmt das Vorgehen auch bei den Standards und Umsetzung der schnellen Radverkehrsverbindungen ein. Die Anforderungen für eine Förderung von Radschnellwegen sind in Nordrhein-Westfalen sehr hoch. Gleiches gilt für die einzuhaltenden Standards. In vielen ländlichen Regionen ist zum einen das Potenzial geringer als auf Stadt-Umland-Beziehungen zu einem Oberzentrum und zum anderen werden von kommunaler Seite oftmals die notwendigen Standards und die damit im Zusammenhang stehenden Kosten bei der Umsetzung in Frage gestellt. Mit dem hier erprobten Standard wird ein Kompromiss angestrebt, der es Kommunen im ländlichen Raum ermöglicht, schnellen Radverkehr zu fördern, ohne gleichzeitig Radverkehrsverbindungen auf das Qualitätsniveau von Radschnellwegen anzuheben. Bei der Konzeption werden bereits vorhandene Strecken genutzt, Netzlücken geschlossen und insbesondere an den Knotenpunkten der Radverkehr deutlich beschleunigt. Der besonderen Situation im ländlichen Raum wird insofern Rechnung getragen als das bestehende Radverbindungen mit einem der ERA 2010 entsprechenden Standard für Kreis- und Landesstraßen zunächst akzeptiert werden. Gerade hier ist es sowohl im politischen Raum als auch in den Verwaltungen oftmals schwer zu argumentieren, warum ein weiterer Grunderwerb von 0,5 m notwendig ist. Die Umsetzung hat darüber hinaus insofern Modellcharakter als das der „Zwischenstandard 2+1“ zwischen den Standards von Radschnellwegen und denen der ERA 2010 als neuer Standard in der ERA 2020 eingeführt werden wird. Somit wird im Kreis Steinfurt in einer konkreten Umsetzung bereits damit Erfahrung gesammelt, die ab 2020 bundesweit zum Tragen kommen.

Die Überlegungen und Abstimmungen zwischen den Kommunen und dem Kreis zum Projekt Triangel haben dazu geführt, dass der Kreis, analog zum Straßenbau, beabsichtigt, zukünftig für die kreisweiten schnellen Radwegeverbindungen sogenannte Kreisradwege einzurichten und sie in die Baulast des Kreises zu übernehmen. Dabei sollen Planung, Grunderwerb, Anlage, Unterhaltung (Pflege und Winterdienst) sowie die Finanzierung durch den Kreis erfolgen. So werden durchgängige Qualitätsstandards in Bau, Unterhalt, Pflege und Winterdienst für alle zukünftigen schnellen Kreisradwege gewährleistet. Dies ist insbesondere auch vor dem Hintergrund des oben dargestellten Beleuchtungskonzepts von besonderer Relevanz. Das hierzu erarbeitete Konzept und im Rahmen des Projekts Triangel erprobte Verfahren wird beispielgebend für die Radverkehrsförderung auf der Ebene von Kreisen bzw. Landkreisen sein.

1.5 Treibhausgasminderung und Monitoring

Der Kreis Steinfurt ist grundsätzlich ein fahrradaffiner Kreis, denn der Radverkehrsanteil am Modal Split liegt bei 24 %. In einigen Kommunen, die an die Triangel angeschlossen sind, werden sogar 32 % bis 37 % (Wettringen und Neuenkirchen) erzielt.

Diese hohen Radverkehrsanteile sind auf interkommunalen Wegen deutlich geringer. Dennoch liegt der Modal Split Anteil in der räumlichen Verkehrsbeziehung beispielsweise zwischen Rheine und Neuenkirchen noch bei gut 15 %. Durch eine weitere Beschleunigung des Radverkehrs sowie eine weitere Attraktivierung und Erhöhung der Sicherheit der Wegeverbindung lassen sich hier weitere Potenziale abschöpfen.

Um eine **Wirkungsabschätzung** zu treffen, wurden die Verkehrsbeziehungen zwischen den in die Triangel integrierten Kommunen auf den einzelnen Streckenabschnitten, abzüglich der Wege die bereits im Umweltverbund zurückgelegt werden, bilanziert. Im Ergebnis

werden pro Tag 17.200 Wege² zwischen den Kommunen der Triangel im MIV zurückgelegt. Könnten nur zwei Prozent dieser Wege (344) auf das Fahrrad verlagert werden, entspräche dies (unter Berücksichtigung der vorgegebenen Faktoren und Parameter aus dem Förderaufruf) einer Verringerung der Fahrleistung von 3.461 km und somit einer täglichen THG-Einsparung von 566 t bei einem Pkw-Besetzungsgrad von 1,5 Personen und 768 t bei einem Pkw-Besetzungsgrad von 1,1 Personen. Pro Jahr würden damit ca. 141.000 t THG eingespart.

Abschnitt	Verkehrsbeziehungen (gesamt pro Tag)	Verkehrsbeziehungen (im MIV pro Tag)	Entfernung (in km)	THG-Einsparung (in t pro Tag)
Steinfurt - Rheine	4.500	3.815	20,8	236
Rheine - Neuenkirchen	12.100	8.107	8,5	205
Neuenkirchen - Wettringen	4.600	3.900	7,4	86
Wettringen - Ochtrup	596	505	10,7	16
Ochtrup - Metelen	601	510	8,3	13
Metelen - Steinfurt	439	372	9,1	10
Summe	22.836	17.209	65	566

Eine Förderung durch den Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr kann die zügige Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan klimafreundliche Mobilität im Bereich Radverkehr unterstützen und gegenüber einer eigenen Finanzierung kurzfristiger zu den Klimaschutzzielen beitragen.

Neben diesem Nutzen für den Klimaschutz sind auch weitere positive Aspekte wie die Verbesserung der Erreichbarkeit der Städte und Gemeinden an der Trassen, eine Steigerung der Verkehrssicherheit, ein Imagegewinn für die Region, die Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur im Alltagsverkehr sowie eine aktive Gesundheitsförderung und regionale Wertschöpfung zu erwarten.

Für eine erfolgreiche, nachvollziehbare und kontrollierte Umsetzung der Maßnahmen bedarf es einer verifizierten Evaluation des Umsetzungsfortschrittes. Aufgrund der Schwierigkeit, zukünftige ausschlaggebende Veränderungen abzusehen (z. B. Mobilitäts-/Energiekosten, Bevölkerungsentwicklung), werden messbare Indikatoren für die Projektskizze herangezogen, welche als Kontrollinstrumente hinsichtlich der Wirkung der Maßnahmenumsetzung dienen. Bereits im Rahmen des Masterplans klimafreundliche Mobilität wurden Indikatoren für die zielorientierte Evaluation sowie für die Handlungsansätze entwickelt.

² Basierend auf der Annahme, dass auf diesen interkommunalen Strecken ein durchschnittlicher Anteil des Umweltverbund von 15 % vorliegt, wurde die Anzahl dieser Wege hier bereits herausgerechnet.

Zielfeld		Mögliche Indikatoren
2	Nahmobilität und Radverkehr fördern	Auswertung Mobilitätserhebung, Fuß-/ Radverkehrszählungen, -beobachtungen, Anzahl/Auslastung Fahrradabstellanlagen, Mitgliedschaft in der AGFS, Anzahl Radverkehrsbeauftragte, realisierte Alltags-/schnelle Radrouten
7	Wirtschaftsstandort und Resilienz stärken	Anzahl Betriebe mit Mobilitätsmanagement, Nutzung Jobticket (Kreisverwaltung), Anzahl Arbeitsplätze, Auswertung Einwohnerzahlen, Pendlerstatistik

Handlungsansatz	Indikator	Zeitintervall
1 Knowhow aufbauen	Mitgliedschaft in der AGFS	Jährlich
	Anzahl Radverkehrsbeauftragte	Jährlich
	Auswertung Mobilitätserhebung	Alle 5 Jahre
	Anzahl/Auslastung Fahrradabstellanlagen	Alle 5 Jahre
	Fuß- und Radverkehrszählungen	Alle 5 Jahre
	Anzahl zielgruppenspezifischer Angebote	Alle 5 Jahre
	Tempoüberwachung an besond. Schwerpunkten	Jährlich
2 Radverkehrsnetz alltags-tauglich weiterentwickeln	Auswertung Mobilitätserhebung	Alle 5 Jahre
	realisierte Alltags-/schnelle Radrouten [in km]	Alle 5 Jahre
	Fuß-/ Radverkehrszählungen	Alle 5 Jahre
	Auswertung Unfallstatistik	Jährlich

Zum **Monitoring und zur Evaluierung** der Maßnahmen werden an drei definierten Querschnitten vor Beginn der Baumaßnahmen Zählungen des Radverkehrs durchgeführt. So werden Vergleichsdaten generiert, die für die Analyse der Wirkung mit weiteren Zählungen herangezogen werden können. Darüber hinaus wird zum Ende des Projektzeitraums eine Haushaltsbefragung zur täglichen Mobilität durchgeführt. Anhand dieser Haushaltsbefragung kann die Entwicklung des Modal Split bewertet werden. Aufgebaut werden kann dabei auf die Haushaltsbefragung des Kreises Steinfurt aus dem Jahr 2011. Dabei wird die Haushaltsbefragung den Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW angewandt. Mit dieser Datengrundlage ist auch eine Aktualisierung der CO2-Bilanz sinnvoll.

Für die Bahnhöfe und Haltepunkte (Burgsteinfurt, Rheine, Ochtrup, Metelen Land), die explizit eingebunden werden und bei denen in Anpassung an die Nachfrage die Zahl der Abstellanlagen sukzessive erhöht wird, kann ein Vorher-Nachher-Vergleich erstellt werden. Am Bahnhof Burgsteinfurt ist die Erhebung der Auslastung der B+R-Anlage vor der Qualifizierung sowie in zwei Intervallen (ein halbes Jahr nach Fertigstellung und anderthalb Jahre nach Fertigstellung) vorgesehen. Damit ist eine Wirkungskontrolle noch innerhalb des Projektzeitraums möglich. Aktuell beschafft der Kreis Steinfurt eine mobile Zählstation für Radfahrende. Diese wird auf der gesamten Triangel zum Einsatz kommen und regelmäßig aktuelle Daten zum Radverkehrsaufkommen im Tages-, Monats- und Jahresgang liefern.

1.6 Öffentlichkeitsarbeit und Akteursbeteiligung

Wie bereits oben dargelegt sind die Zielgruppen dieser Maßnahme vor Allem die Bewohner des Kreises Steinfurt und die Beschäftigten in den Betrieben und Verwaltungen. Das Mobilitätsbewusstsein bzw. Mobilitätsverhalten befindet sich auch im ländlichen Raum im Umbruch und eine entscheidende Herausforderung ist es, Bürgerinnen und Bürger eine verkehrsmittelübergreifende Vernetzung alternativer und aufeinander abgestimmter Mobilitätsangebote anzubieten und diese entsprechend zu kommunizieren. Dabei greifen Maßnahmen baulicher Art, wie das hier dargestellte Projekt Triangel, und die Maßnahmen zur Kommunikation, Information, Koordination und Motivation ineinander.

Mehr Information, mehr Werbung, mehr Nutzung. Die Kommunikation macht das neue Mobilitätsangebot bekannter. Mit dem Projekt Triangel, das eingebunden und verknüpft ist in weitere Maßnahmen aus dem Masterplan klimafreundliche Mobilität, werden Anlässe geschaffen, die genutzt werden, um das Radfahren nicht nur attraktiver zu machen, sondern auch ins Gespräch zu bringen. Durch eine wiederkehrende und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit wird der Gedanke der klimafreundlichen Mobilität und Fahrradfreundlichkeit in regelmäßigen Abständen belebt und gleichzeitig ein identitätsstiftendes Image verankert.

Logoentwurf



Wesentlich ist eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit, bei denen die identifizierten Zielgruppen, insbesondere die Pendler und Schüler, konkret angesprochen werden. Diese Potenziale liegen der Maßnahmenkonzeption zugrunde und müssen auch in der Vermarktung offensiv genutzt werden. Daher ist die Ansprache und Kooperation mit Arbeitgebern im Rahmen eines Mobilitätsmanagements (als Maßnahme des Masterplans klimafreundliche Mobilität) geplant. Auch an Schulen ist mit dem Masterplan klimafreundliche Mobilität ein Mobilitätsmanagement vorgesehen, so dass Schüler/innen und in der Multiplikation auch deren Familien als Zielgruppe angesprochen werden. So können Akteure vor Ort (z. B. Unternehmen, Schulen, Institutionen sowie die Betreiber des DOC) im Rahmen der Konzeptrealisierung eine Vorbildfunktion einnehmen und ihre Erfahrungen als sogenannte „early Adopters“ im Sinne von „Tue Gutes und rede darüber“ nach außen tragen.

Die Kommunikationsstrategie wird in drei Phasen³ untergliedert:

1. **Planungsphase:** informieren und beteiligen.
Ins Gespräch kommen mit Presse, mit Lokal- und Landespolitik, Verwaltung, Verbänden, Unternehmen sowie Bürgerinnen und Bürgern. Beteiligte Bürgerinnen und Bürger werden Multiplikatoren des Projekts.
2. **Bauphase:** informieren, begeistern und moderieren
Erfolge erlebbar machen für lokale Presse, Verbände, Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürger bzw. Anwohnende.

³ In Anlehnung an die im Rahmen des Radschnellwegs Ruhr entwickelten Phasen

3. **Erlebnisphase:** aktivieren, motivieren und erleben

Events für Anwohnerinnen und Anwohner, Unternehmen, Schulen, Alltagserlebnisse.
Die Triangel wird zum Alltagsweg, der Allen persönliche Vorteile bringt.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick, wie die jeweiligen zu beteiligenden Zielgruppen und Akteure adressiert werden.

Zielgruppen und Kommunikation

Zielgruppe	Art der Ansprache	Medien und Produkte
Kommunale Verwaltungen	klar strukturierte Informationen Regionales Netzwerk regelmäßiger fachlicher Austausch innerhalb der Verwaltung	AG Mobilitätsmanagement Veranstaltungen Intranet Netzwerkpartner Workshops Fachexkursionen
Lokale Politik	Vermittlung der positiven Effekte (Image, Gesundheitsförderung, Standortfaktor etc.) Beteiligungsverfahren	Veranstaltungen Persönliche Kontakte Fraktion, Ausschuss, Rat Workshops, Expertengespräche, Mediengespräche Fachexkursionen
Presse	Gute, allgemein verständlich aufbereitete Informationen Lokale und regionale Bezüge und Themen Regelmäßige Newsletter	Presseverteiler Internet/Rechercheangebot Beteiligung an Fachexkursionen
Wirtschaft	Vermittlung der positiven Effekte (ökonomische Vorteile verdeutlichen) Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen Ansprache als Anlieger am Weg	Kammern und Verbände Mobilitätsmanagement Veranstaltungen (in Unternehmen) Newsletter Beteiligung an JobRad, Mit dem Rad zur Arbeit Sponsoring
Bürgerinnen und Bürger	Angebote zum frühzeitigen Ausprobieren anbieten Anwohner beteiligen und in den Prozess integrieren Zugehörigkeitsgefühl (zu Stadt, zur Region) nutzen Kosten in Relation zu anderen verkehrlichen Maßnahmen setzen	Presse Radio Plakate Lokale Webseiten Aktionen/Events Baustellenfahrten Mitmachmöglichkeiten Vereine, Schulen Internet/Socialmedia Newsletter

Im Rahmen der Erstellung des Masterplans klimafreundliche Mobilität und der konkreten Planung für das Projekt Triangel haben sich bereits etablierte Akteursstrukturen gebildet (s.o.), die weiter genutzt werden sollen und in der Umsetzung und Erprobung um weitere Akteure ergänzt werden.

Einbezogen werden die Klimamanager der an den Strecken liegenden Kommunen. In deren Aufgabenbereich fällt auch die kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit wie Pressearbeit, Pflege der Webseite, die Erarbeitung von Informationsmaterialien in Kooperation mit einer Agentur, die Verteilung der Informationsmaterialien sowie Ansprache der projektspezifischen Zielgruppen über Events, Aktionstage etc.

1.7 Zeit- und Umsetzungsplan

Die Projektpartner beabsichtigen, das Projekt auf Basis des nachstehenden Zeitplans mit den dargestellten Meilensteinen umzusetzen.

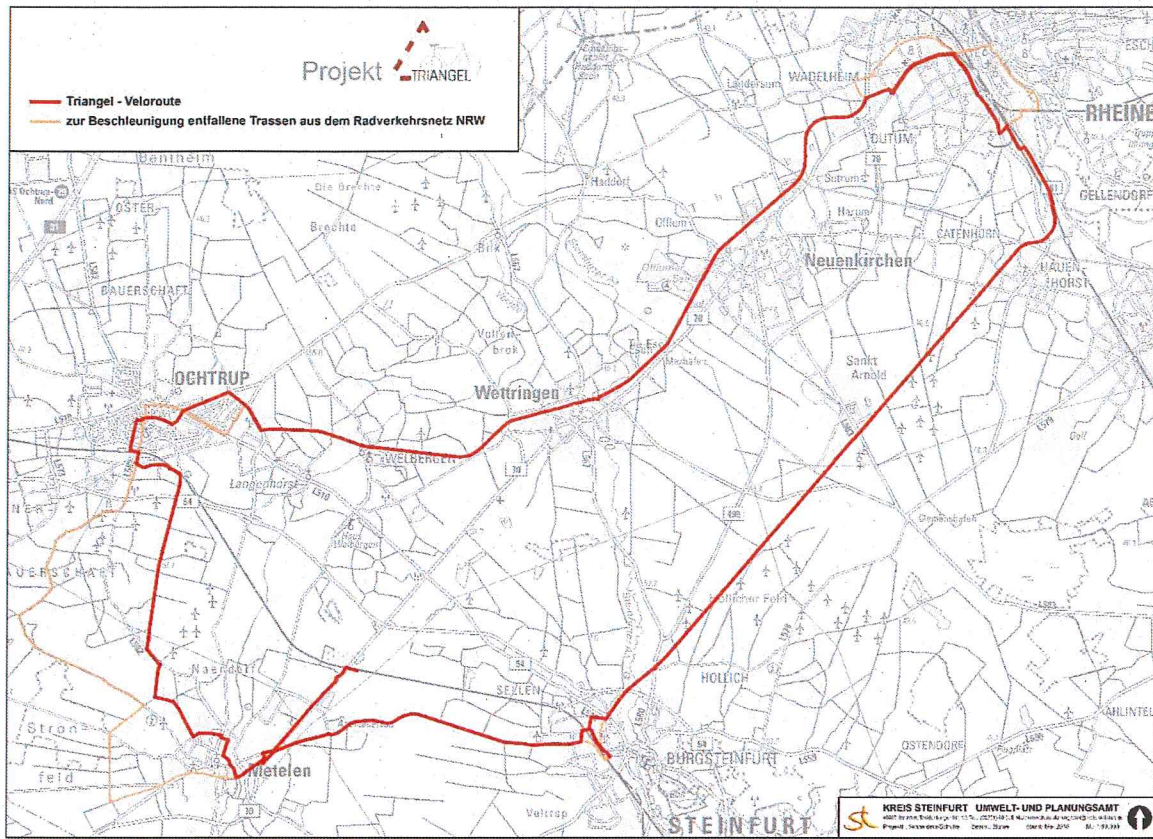
Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen wurden nach dem aktuellen Stand der Planung abgeschätzt und hinsichtlich Investitions- und Sachkosten sowie Kosten für die Auftragsvergabe an Dritte (Öffentlichkeitsarbeit, Bauüberwachung, Monitoring) differenziert. Der Eigenanteil umfasst 30 % an den Gesamtkosten der Maßnahme. Zur Kostentragung haben Projektträger und -partner bereits eine Übereinkunft erzielt. Die erforderlichen Eigenmittel werden in den jeweiligen Jahren in den Haushalten bereitgestellt. bereitstehen

Meilensteine	2018												2019												2020												2021																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12						
Vororientierung, Bestandsaufnahme																																																						
Bestandsaufnahme, Kostenschätzung																																																						
Projektvorbereitung/Antragstellung																																																						
Projektbewerbung																																																						
Planung und bauliche Umsetzung der Maßnahmen																																																						
Rutenabschnitt Steinfurt - Rheine																																																						
Rutenabschnitt Rheine - Neuenkirchen																																																						
Rutenabschnitt Neuenkirchen - Wettringen																																																						
Rutenabschnitt Wettringen - Ochtrup																																																						
Rutenabschnitt Ochtrup - Metelen																																																						
Rutenabschnitt Metelen - Steinfurt																																																						
Planung																																																						
bauliche Umsetzung																																																						
fortlaufende und projektbegleitende Maßnahmen																																																						
Bikesharing light																																																						
Aktionstage Klimaschutz und Radverkehr																																																						
Öffentlichkeitsarbeit (kontinuierlich, anlassbezogen)																																																						
Monitoring und Evaluation																																																						

Abschätzung Kosten/Ausgaben	Brutto	Planlaufzeit			
		6-12/2019	1-12/2020	1-12/2021	1-6/2022
Investitions- und Installationsausgaben	6.422.913 €	642.291 €	2.569.165 €	2.569.165 €	642.291 €
Sachausgaben bzw. -kosten	112.000 €	11.200 €	44.800 €	44.800 €	11.200 €
Ausgaben bzw. Kosten für Vergabe an Dritten	332.870 €	33.287 €	133.148 €	133.148 €	33.287 €
Eigenmittel	2.060.335 €	206.034 €	824.134 €	824.134 €	206.034 €
Fördersumme	4.807.448 €	480.745 €	1.922.979 €	1.922.979 €	480.745 €
Gesamt	6.867.783 €	686.778 €	2.747.113 €	2.747.113 €	686.778 €

Letter of Intent -

„Triangel“ – Das schnelle klimafreundliche Radwege-3-Eck



Gemeinsam mit seinen Städten und Gemeinden verfolgt der Kreis Steinfurt das Ziel, nachhaltige Mobilität zu fördern. Für eine integrierte Umsetzung hat er 2015 den „Masterplan klimafreundliche Mobilität“ beschlossen und aktuell die Aufstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes in Auftrag gegeben. Auf Grundlage dieser Planungen haben der Kreis und 6 seiner 24 Städte und Gemeinden das Projekt „Triangel“ entwickelt.

Mit der „Triangel“ soll auf einer Gesamtlänge von rd. 70 km eine schnelle und sichere Radwegeverbindung zwischen den Stadt- und Ortszentren geschaffen werden. Ziele des Projektes sind die Förderung des Alltagsradverkehrs durch Ertüchtigung des bisher eher touristisch genutzten Radverkehrsnetzes als wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz, zur Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur, zur Erhöhung der Lebensqualität durch Reduktion von Schadstoffemissionen sowie die Förderung der Gesundheitsvorsorge durch vermehrtes Radfahren u.a.

Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt dabei auf einer Vernetzung einzelner vorhandener Wege (die überwiegend auf ehemaligen Schienenstrecken verlaufen), in der Beschleunigung des Radverkehrs, insbesondere an Knotenpunkten, sowie in der Erhöhung der Qualitätsstandards im Verlauf der Strecken. Mit einem „Bike-sharing light“ und der Anbindung an die starken Achsen des SPNV und ÖPNV soll auch die Intermodalität deutlich gestärkt werden. Vorgesehen ist weiterhin ein Anschluss der „Triangel“ an den geplanten internationalen Schnellradweg F35 aus den Niederlanden.

Gegenstand der Absichtserklärung

Die unterzeichnenden Städte und Gemeinden Steinfurt, Rheine, Neuenkirchen, Wettringen, Ochtrup und Metelen sowie der Kreis Steinfurt haben den gemeinsamen Willen, das Projekt „Triangel“ zeitnah voranzutreiben. Zur Finanzierung damit zusammenhängender Kosten sollen Fördermittel des Bundes eingeworben werden. Die Projektpartner sichern mit dieser Absichtserklärung die Bereitschaft zu, den weiteren Prozess positiv zu begleiten und zu unterstützen.

Steinfurt, 15.05.2018

Stadt Steinfurt



Stadt Rheine



Gemeinde Wettringen



Stadt Ochtrup



Gemeinde Neuenkirchen



Gemeinde Metelen



Kreis Steinfurt

