

Wallfahrtsstadt Kevelaer

Wallfahrtsstadt Kevelaer oder Von der Unmöglichkeit, in den zweiten Gang zu schalten

VON ECKEHARD LÜDKE

Dieser Sommer führte in einer bisher nicht dagewesenen Deutlichkeit vor Augen,

wohin es die Menschheit führt, nahezu sämtliche Warnungen in den Wind zu schlagen oder allenfalls geringfügig aufzugreifen, wenn es um den Umgang mit unseren Lebensgrundlagen geht. Im Verkehr, einem der relevanten Sektoren umweltzerstörerischer Auswirkungen, lassen sich nahezu keine Veränderungen ausmachen, denen der Geist innewohnt „Wir haben begriffen.“ Im Gegenteil, belaufen sich die steuerlichen Subventionen umweltbelastender Mobilität auf irrsinnige Größenordnungen und allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen bleiben – trotz breiter Akzeptanz in der Bevölkerung – im Giftschränk der Politik.

Veränderung im Handeln - und hier besonders im Verkehr - beginnt auf kommunaler Ebene. Wie schneidet Kevelaer da ab, was meinen Sie? „Sehr viel Luft nach oben“, stellen wir fest: nicht alleine, dass die allermeisten

Verbesserungen im Radverkehr in den zurückliegenden Jahren nur auf den Einsatz des ADFC zurückzuführen sind, vollzieht sich die Verkehrswende lediglich im (autotechnisch ausgedrückt) 1. Gang. Nach wie vor ist das Fahren auf vielen benutzungspflichtigen Radwegen eine Zumutung: unattraktiv und unsicher. Abstellanlagen sind vielerorts Mangelware und bauliche Mängel der Fahrbahnen werden mitunter erst Jahre nach Bekanntwerden oder frühestens nach Eintritt schwerer Unfälle erzwungenermaßen behelfsmäßig behandelt. In vollmundigen Konzepten ist die Rede von der Reduzierung des überbordenden KFZ-Verkehres, der unsere kleine Stadt erheblich belastet und der auch jenen das Leben schwermacht, die auf das Auto angewiesen sind. Nach wie vor besitzt Kevelaer (wie wohl jede Kommune im Kreis Kleve) ein erhebliches Potential an Verkehrsverlagerung, das der Stadt und der Umwelt sehr nutzen würde – indessen: es bleibt aus verkümmerter Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik heraus auf der Strecke. Große Dynamik kommt hingegen auf kommunaler Ebene auf, wenn Millionen in ein geradezu großstädtisch anmutendes Parkleitsystem investiert werden können. Was fällt Ihnen dazu ein? Das Verständnis von Radverkehr im Geist der 1960er Jahre dominiert an allzu vielen Stellen in der Wallfahrtsstadt – und man kann sich des Eindrucks kaum erwehren, dass dieser Zustand manchen an verantwortlicher Stelle noch nicht einmal stört.

Nachhaltigkeitsbekenntnisse und Konzepte, die eine bessere Zukunft verheißen, sind gut – in der Theorie. Und Papier ist geduldig – wir und die Umwelt sind es nicht!

Dringend ist es an der Zeit, mindestens einen Gang hochzuschalten!



Einer von vielen Radwegen mit Schulnote 6:

Lindenstraße

Foto: E. Lüdke

POL-KLE: Kevelaer - 13-Jähriger stürzt mit Fahrrad

Am Samstagabend (13. Juni 2026) gegen 18:25 Uhr waren zwei 13-Jährige mit ihren Fahrrädern auf dem Geh- und Radweg an der Lindenstraße in Richtung Egmontstraße unterwegs. Nach bisherigen Erkenntnissen stürzte einer der Jungen beim Überfahren einer durch eine Baumwurzel entstandenen Erhöhung auf dem Radweg. Der 13-Jährige verletzte sich schwer, eine Ersthelferin kümmerte sich um ihn bis zum Eintreffen des Rettungswagens. Dieser brachte den Jungen in eine Klinik. (cs)

Eine von zahlreichen Unfallmeldungen infolge desolaten Wegezustandes

Kreis Kleve - Radwegebau

Von wegen „fahrradfreundlich“.....

VON ECKEHARD LÜDKE

Rad- und Fußwege sind nach wie vor „Mangelware“ in der Fläche.

Unterwegs im weitläufigen Gebiet des Kreises Kleve, trifft man unentwegt auf überörtliche Straßen, die keinerlei Schutz für Fahrradfahrer, Fußgänger, Behinderte, Kinder und Jugendliche bieten – auch im Jahre 2026 hat sich daran nichts geändert. **Besonders defizitär stellt sich die Lage bei den Landesstraßen dar.** Hier können Autos, so schmal die Fahrbahn auch sein mag, so schlecht der bauliche Zustand ist, mit vollem Tempo ausgefahren werden. Was das für all jene bedeutet, die sich mit den PKW und LKW eine gemeinsame Verkehrsfläche teilen müssen, scheint dem **Landesverkehrsminister Krischer** (GRÜNE) vielleicht gar nicht recht bewusst zu sein. Denn abseits blumiger Sonntagsreden, in denen der Minister ein außergewöhnlich hohes Maß an Investitionen in den Radwegebau angekündigt hatte, stellt sich die verkehrspolitische Realität, die bekanntlich im Kreis Kleve eine besonders grausame Erscheinung ist, einfach nur dürrftig dar. Lang ist die Liste jener Landesstraßen, die den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern keinerlei Schutzraum bieten, und einen Auszug daraus mit der dringenden Bitte auf Umsetzung überreichte der Verfasser bereits vor vier Jahren dem Landesverkehrsminister, als es im Landtag unter der Überschrift „Wie wird NRW Fahrradland Nr.1?“ zu einem parlamentarischen Abend in Düsseldorf gekommen ist. Ist es mehr als ein subjektiver Eindruck, dass es auf diesem Gebiet kaum Entwicklungen zu verzeichnen gibt? Der ADFC- Kreisverband Kleve hat sich jetzt auf fünf Straßen in der Baulast des Bundeslandes festgelegt, die mit besonderem Engagement bearbeitet werden sollen. Dabei handelt es sich um die

- *L 362 – Verbindung Kapellen an der Fleuth („Achterhoek“) bis zur L 491 („Xantener Straße“)*
- *L 457 – Lückenschluss zwischen Keppeln („Kalkarer Straße“) und B 67 (Goch – Kalkar)*
- *L 460 – Lückenschluss zwischen Sonsbeck und Alpen-Veen, Dickstraße*
- *L 464 („Kervenheimer Straße“) zwischen B 9 und Kervenheim (L 362)*
- *L 486 – Verbindung von der L 480 (Geldern) nach Kevelaer-Wetten*

Wer auf diesen Straßen unterwegs ist, braucht starke Nerven, Gottvertrauen und mit Kindern scheint es vollkommen abwegig, dort zu fahren.

Der ADFC setzt sich mit Nachdruck ein!

Über unsere Bemühungen, auf der L 486 zwischen Kevelaer-Wetten und der B 9 eine Geschwindigkeitsreduzierung zu erreichen, hatten wir in RaN bereits berichtet. Ein PKW-Fahrer wird regelmäßig nicht in der Lage sein, das Auto bei Erkennen von Menschen auf der Fahrbahn hinter einer Kurve noch rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Dessen vollkommen ungeachtet, beruft sich die Ordnungsbehörde in Kevelaer konservativ-selektiv auf die Rechtslage und wird darin von Straßen.NRW und der Polizei auch noch gestützt: kein Tempolimit unterhalb von 70 km/h und maximal die Markierung einiger Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn. Dass eine Einsicht in die besondere Gefahrenlage an dieser Straße zu einer ganz anderen Bewertung führen muss, sehen anscheinend nur wir so. Für solche Beurteilungen haben wir kein Verständnis und streiten auch weiterhin für einen dringend notwendigen Radweg-Lückenschluss.

Andernorts sieht es nicht besser aus: auf Fahrbahnen mit weniger als 6 Meter Breite fährt das mulmige Gefühl immer mit, wenn man dort zu Fuß oder auf zwei/ drei Rädern unterwegs ist. Wir werden künftig verstärkt Kontakt zum zuständigen Regionalrat und zu den Landtagsabgeordneten aufnehmen, denn dort werden die Prioritäten gesetzt – die Zeit drängt!



Radwegebau an Landesstraßen



L 486 bei Kevelaer-Wetten: Hinter jeder Kurve lauert der Tod

Fotos: E. Lüdke

Wallfahrtsstadt Kevelaer

„Sie haben Ihr Ziel erreicht!“

VON ECKEHARD LÜDKE

Wallfahrtsstadt und Gebäudemanagement setzen Maßstäbe.

In den Protokollen zu unseren Arbeitsgesprächen im Rathaus muss man schon einiges zurückblättern bei der Recherche, wie lange wir uns schon engagieren für ein zeitgemäßes Parken von Fahrrädern am Bahnhof: Seit 2020, damals noch mit der ersten Klimaschutzbeauftragten, Frau Dr. Nina Jordan, haben wir das Ziel verfolgt, dass die Abstellkapazitäten deutlich aufgestockt, die Anlagen regelmäßig gepflegt und von „Leichen“ freigehalten werden. Das Angebot „Fahrradboxen“ ist erst später hinzugekommen und die Zugänglichkeit der sehr guten „Radstation“ per Smartphone war eine Initiative aus dem Rathaus. Jetzt also bietet die erweiterte Abstellanlage im Südwesten **81% mehr Bügel** (+161 Expl. Inkl. 17 Bügel zum Anschließen von Lastenfahrrädern) sowie an beiden Gleisseiten jeweils zehn Boxen, die über das System „**Dein Radschloss**“ des Verkehrsverbundes online buchbar sind. Neu hinzugekommen sind auch auf unsere mehrjährige Initiative zehn Bügel nördlich des Bahnhofgebäudes, wo bislang gar kein Angebot bestand und vor allem bei Ausfall der Züge das reinste Chaos bestand; hier hat sich die Situation erheblich verbessert. Wenngleich wir nicht zufrieden sind mit der Situation dort im Bereich der Bushaltestellen, muss man doch festhalten, dass ein **Angebot von jetzt insgesamt 502 Bügeln** (fast alle überdacht und beleuchtet) in Relation zur Größe der Stadt wie auch qualitativ, **seinesgleichen sucht am gesamten Niederrhein!**

Kompliment an alle, die dazu beigetragen haben!

Übrigens haben die Stadtwerke (Herzlichen Dank auch dafür!) inzwischen auch eine regelmäßige Reinigung der Abstellanlage an der Ladestraße in Auftrag gegeben. Alle solche Maßnahmen steigern die Akzeptanz dieses für Kevelaer so wichtigen Angebotes. Wir inspizieren die Anlagen täglich, damit Müll und Vandalismus sofort beseitigt werden und Zustände, wie wir sie noch vor nicht allzu langer Zeit beklagen mussten, endgültig der Vergangenheit angehören.

Wenn jetzt noch der Zugverkehr funktionieren würde.....



So geht zeitgemäße Mobilitätsverknüpfung – bravo!



VRR- Fahrradboxen beidseits des Bahnhofes

Fotos: E. Lüdke

Stadtverband Wallfahrtsstadt Kevelaer

Nachruf auf Evelyn Horn

VON ECKEHARD LÜDKE

Mit großer Trauer haben wir im Mai Abschied genommen von Evelyn.

Kurze Zeit nach Vollendung ihres 60. Geburtstages hat ihre Erkrankung Multiple Sklerose sie im Wettener Hospiz aus dem Leben und aus unserer Mitte genommen, in der wir das Engagement für den Radverkehr, aber auch manches Private freundschaftlich miteinander teilten.

Evelyn hat den ADFC-Kreisverband (2018) und später auch den Stadtverband (2021 – wir haben jetzt das Fünffährige), in der Wallfahrtsstadt mit aus der Taufe gehoben; aus den ersten Überlegungen heraus. Unser gemeinsames Tun und unser Erfolg durch die zurückliegenden Jahre hinweg ist ganz maßgeblich auch das Verdienst von Evelyn, die sich mit Verantwortungsgefühl, Umsicht und besonderer Zugewandtheit eingebracht hat. Für uns ist Evelyns Abschied aus dem viel zu jungen Leben ein erlebbarer menschlicher wie auch fachlicher Verlust.

In unseren Herzen ist sie natürlich auch weiterhin dabei in unserem Tun.



Einweihung der Europaradbahn – Juni 2019

Foto von (Urheber): E. Lüdke

Wallfahrtsstadt Kevelaer

Radwegbenutzungspflicht – Probleme ohne Ende

VON ECKEHARD LÜDKE

Von der Unmöglichkeit, ein uraltes Thema endlich professionell aufzubereiten

Seit mittlerweile zehn Jahren (!) setzen wir uns gegenüber dem Rathaus dafür ein, dass in der Wallfahrtsstadt nur noch jene baulich getrennten Wege der Benutzungspflicht unterliegen sollten, bei denen eine nachvollziehbare Begründung im Sinne der gesetzlichen Vorgaben vorliegt. Jahrzehnte (!) nach Änderung der Gesetzeslage, derzufolge Sonderwege nur noch dort als benutzungspflichtig angeordnet werden dürfen, „wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern“. Die wenigsten als benutzungspflichtig beschilderten Radwege dürften demzufolge noch Bestand haben in unserer Stadt. In einer Dokumentation dazu, die der Stadtverwaltung vorliegt, haben wir das Thema aufgearbeitet und bspw. für die Gelderner- oder auch die Biegstraße die Abschaffung der Benutzungspflicht dringend empfohlen. Ein Festhalten an der Benutzungspflicht befürworten wir in der Rheinstraße und in der Lindenstraße, wo das Radfahren auf der Fahrbahn nachvollziehbar als gefährlich und als besonders abschreckend erlebt würde.

Die Gesetzeslage

Die einschlägigen Verwaltungsvorschriften regeln ausdrücklich, dass „die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde sowie die Polizei gehalten sind, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Radverkehrsanlagen auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu prüfen und den Zustand der Sonderwege zu überwachen. Erforderlichenfalls sind von der Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizei bauliche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde anzuregen.“ Ferner empfiehlt dieselbe Vorschrift, „zusätzlich Sachkundige aus Kreisen der Radfahrer, der Fußgänger und der Kraftfahrer zu beteiligen.“ Mit Fug und Recht können wir festhalten, dass sämtliche dieser Vorschriften im Rathaus wenig oder gar nicht beachtet werden. Der chronisch-schlechte Zustand der Radwege und die schweren Unfälle sprechen in dieser Hinsicht eine deutliche Sprache (siehe auch Beitrag „Vermischtes“) und eine Konsultation des ADFC... scheint eher unerwünscht zu sein.

Es geht noch schlimmer.....

Wurde der Status quo in Kevelaer bislang ohne jedes Vertun konserviert, hat man jetzt noch die Kirsche obendrauf gesetzt: im Zuge einer Befassung der Behörden mit dem Bestand (bereits 2024) wurde ausgerechnet an der am stärksten mit Kraftfahrzeugverkehr belasteten Straße in Kevelaer – der Rheinstraße zwischen B 9 und Grotendonker Straße – die Benutzungspflicht stadtauswärts aufgehoben. Wer hier – ob 12 Jahre jung oder 81 Jahre betagt, ob mit dem Rad und Kinderanhänger oder mit einem Dreirad (Mobilitätseingeschränkte) – weiterhin auf dem baulich getrennten Weg fiez, riskiert ein Bußgeld oder sogar empfindliche Strafen, sollte es zu einem Unfall kommen. Hingegen besteht beispielsweise in in der völlig unproblematischen Bogenstraße (Antwerpener Platz) weiterhin Benutzungspflicht. Ist doch grotesk, oder?

Angesprochen auf das Thema, zeigte sich die Stadtverwaltung im Stadtentwicklungsausschuss ohne Kenntnisse, ebenso im Haupt- und Finanzausschuss: ahnungsloses Schulterzucken im Präsidium. Erst im veröffentlichten Protokoll wurde lediglich aufgeführt, dass diese Verfügungen im Ergebnis einer Verkehrsschau festgelegt worden seien. Wir müssen fragen: Was sind das für Experten, die ernsthaft meinen, dass Radverkehr auf der Rheinstraße gut zu verantworten ist? Dazu haben wir uns am 12. Juli an das Ordnungsamt und in der Folgezeit auch an Bürgermeister Dr. Pichler gewandt und unsere erheblichen Bedenken über diesen Vorgang zum Ausdruck gebracht. Weil zumindest wir nicht tatenlos abwarten wollen, bis es zu einem schweren Verkehrsunfall kommt, haben wir beim Rathauschef beantragt, dass diese Anordnung ohne Verzug zurückgenommen wird.

In einer Mitteilung (23.Juli) informierte uns der Fachbereich Ordnung, dass es jetzt zu einer erneuten Überprüfung der Situation kommen werde. Unterdessen haben wir eine Reihe weiterer Fragen an den Fachbereich gerichtet, denn wir möchten erfahren, weshalb ausgerechnet an der verkehrsreichsten Straße der Stadt der geschützte separate Radweg nicht mehr benutzt werden darf. Weshalb alle Markierungen und Hinweisschilder montiert geblieben sind und nun vollends für Verwirrung sorgen. Und: weshalb entlang vollkommen unkritischer Straßen (Beispiel: Biegstraße) nach wie vor Benutzungspflicht auf einem gegenläufigen und gemeinsam mit Fußgängern zu nutzenden Seitenweg besteht. Also: viel Klärungsbedarf in einer willkürlich anmutenden Angelegenheit, die hoffentlich irgendwann mal strukturiert bearbeitet wird im Rathaus – hoffentlich nicht auch erst wieder in zehn Jahren.



Paradiesische Zustände für Fahrradfahrer – jetzt auch auf der Rheinstraße



Bogenstraße, Benutzungspflicht ohne erkennbaren Grund

Wallfahrtsstadt Kevelaer

„Was gibt's sonst noch neues?“

VON ECKEHARD LÜDKE

Kurzmeldungen und sonstige Themen aus der Wallfahrtsstadt

Radwegsubstanz unverändert problematisch

Regelmäßiges und erhebliches Defizit sind die Wegeoberflächen. Ob Alte Heerstraße, die desolaten, kombinierten Rad- und Fußwege entlang der Gelderner-, der Weezer-, der Linden- oder der Kard. von Galen Straße.....überall lauern Unfallgefahren und mit Flickschusterei bemüht sich die Stadt, immer mal die allergrößten Mängel zu entschärfen. Dass es mancherorts erst zu schweren Unfällen kommen muss, wie zuletzt an der Gelderner- und der Lindenstraße, ist schlimm – und zu Recht vorwerfbar. Wieviel Jahre mussten vergehen, bis unsere mehrfachen Schreiben an den Tiefbau, den schweren Wurzelaufbruch „An der Dondert“ zu sanieren, eine Konsequenz hatten? Jahrelang hielt man es noch nicht einmal für nötig, den Gefahrenbereich abzusperren. Wenn die Wallfahrtsstadt jährlich 70.000 Euro ganz alleine für die Wartung des Parkleitsystemes aufwendet....ist dann in der Konsequenz die Kasse leer, wenn es um die grundhafte Substanz der Fahrradwege geht?

„Mehr Platz für's Rad!“ (1)

Wie Sie ja längst wissen, setzen wir uns sehr ein für bessere und zeitgemäße Abstellanlagen zum gesicherten Parken der zumeist sehr hochwertigen Fahrräder. Dankenswerterweise hat die FDP im Zuge der Haushaltsberatungen den Antrag platzieren können, für € 20.000 neue Bügel im Haushalt der Wallfahrtsstadt einzuplanen – in Zeiten der Haushaltssicherung ist so etwas durchaus anspruchsvoll. Für die zweiradmobilen Bürger der Stadt freut es uns umso mehr, dass der Antrag auf breite Zustimmung im Rat getroffen ist. In einer umfangreichen gemeinsamen Befahrung haben ADFC-Vertreter und der Mobilitätsbeauftragte des Rathauses, Heinz-Theo Angenvoort, nach einem Konzept des ADFC potentielle Standorte vor Ort überprüft und verabreden können. Nun warten wir lediglich noch auf die Umsetzung des Konzeptes. Wussten Sie eigentlich, dass auf der Fläche eines einzigen Autos zehn (!) Menschen ihr Fahrrad abstellen können?

„Mehr Platz für's Rad!“ (2)

Bekanntermaßen ist der Bedarf an sicheren Bügeln gerade am Roermonder Platz sehr hoch. Umso besser ist es, dass jetzt auf unsere fortgesetzte Initiative hin (und jener des „Kevelaerer Kaffeehauses“) viele weitere Bügel dort installiert worden sind. Gut angelegtes Steuergeld und eine Willkommensgeste der Stadt an die Bürger und Gäste, umweltfreundlich mit dem Rad anzureisen.

Irreführende Sackgassenbeschilderung

Voller Erfolg: aufgrund unserer vollständigen Anzeige aller falsch beschilderten Sackgassen und darüberhinaus der durch Verwitterung abgängigen Schilder hat der Fachbereich Ordnung jetzt den Prozess der Neubeschilderung aufgegleist. Mit Blick auf die knappen Finanzen wird das sicherlich etwas Zeit in Anspruch nehmen, aber in erster Linie zählt jetzt aus unserer Sicht, dass das Thema systematisch abgearbeitet wird – sehr erfreulich!

Fortschritte im Bereich Markierungen

Eigentlich viel zu zögerlich, aber immerhin.....gibt es Verbesserungen auch in diesem Bereich. Vorgeschlagen hatten wir die Roteinfärbung der Querungen Koxheidestraße und Zebrastreifen am Kreisverkehr, des weiteren an die Planungen zur Markierung einer Radstreifenfurt an der Schanzstraße erinnert. Und tatsächlich ist es im Sommer zur Ausführung durch Fachfirmen gekommen. Letzteres ist deswegen schon von Bedeutung, weil diese Spezialfirmen mit Methoden und Werkstoffen arbeiten, die wirklich nachhaltige Ergebnisse erzielen. Gerne mehr davon!



Schrott - Rad- und Fußweg Lindenstraße – nach Unfall nun ein Hinweisschild



Schanz-/ Kroatienstraße: erstklassig ausgeführt!



Vor lauter Fahrrädern sind die Bügel „unsichtbar“ am „Kevelaerer Kaffeehaus“

Geldern

Wenn Theorie auf Praxis trifft – im Boeckelter Weg

VON ECKEHARD LÜDKE

Ernüchterung und Enttäuschung am Ende des Planungsprozesses?

„Erst haben wir stark angefangen.....“

„Geldern wird fahrradfreundliche Stadt!“, titelte die *Rheinische Post* im Mai 2022 und von Seiten der Stadtverwaltung legte man - im ganzen Kreisgebiet sichtbar - ordentlich vor. Zumindest vom Anspruch her, der prominent durch eine Aussage des 1. Beigeordneten, Tim van Hees-Clanzett, unterstrichen wurde: „Das Ziel muss es sein, die Innenstadt für Autos unattraktiv zu machen.“ Alle Wetter! Damit nicht genug, unterstrich die kommunale Verwaltung der „Europäischen Klimaschutzkommune“ ihren ernsthaften Vorsatz damit, in die AGFS aufgenommen zu werden. Und auch dort werden 50-60% Fußgänger- und Radfahreranteil im Modal Split als Zielgröße angegeben. Also: Geldern marschiert voran und zeigt am linken Niederrhein, wie es gehen kann. Und in der Tat: die Anlage zahlreicher Fahrradstraßen – in der Nachbarstadt mit K. bis heute unauffindbar – und ein insgesamt (auch für den ADFC!) erlebbares Klima der Radverkehrsfreundlichkeit haben den Auftakt vielversprechend erklingen lassen. Bis.....ja, bis jetzt mal ein anspruchsvolles Projekt in einem zentralen Wohngebiet zur Neugestaltung anstand: der Boeckelter Weg. Jene vermeintliche Magistrale zwischen Issumer Tor und Königsberger Straße, die von Seiten des Rathauses als *conditio sine qua non* betrachtet wird – als in letzter Konsequenz nicht diskutabile Hauptverkehrsachse, die es realiter weder ist, die es zukünftig noch weniger sein müsste, was den motorisierten Verkehr anbelangt. Und: wollte man genau den nicht reduzieren?

„.....dann haben wir stark nachgelassen.“

Die Beteiligung der Bürger, der Anwohner im besonderen, ist intensiv gewesen (wenngleich zum Verfahren auch manches an Kritik angebracht worden ist). Dazu die Einladung an alle, die von der Neugestaltung relevant betroffen sind (siehe RaN 2026-1). Es lagen wirklich eindrucksvolle Ideen auf dem Tisch und die meisten – beginnend mit dem Vorschlag, in der Mitte des Straßenverlaufes nur noch bestimmte Fahrzeugarten passieren zu lassen („Modaler Filter“) über das Postulat einer Einbahnstraßenregelung bis zur relativ moderaten Forderung nach Gestaltung des Boeckelter Weges als Fahrradstraße. Nach aktueller Lage wird das Rathaus keine dieser konzeptionellen Überlegungen realisieren wollen (obgleich die umgestaltete Danziger Straße enorme Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung auch für den Boeckelter Weg böte!). Die jetzt vorliegenden Planungen kommen relativ unambitioniert in den parlamentarischen Prozess. Sie blenden aus, dass man in den umliegenden Straßen eigentlich viel an Möglichkeiten hätte, Verkehr neu zu ordnen und den Umweltverbund nachhaltig attraktiver ausfallen zu lassen – eben das, was Tim van Hees-Clanzett postuliert hatte. Dazu allerdings müsste man die Verkehrsströme im Quartier ganzheitlich betrachten und daraus Schlussfolgerungen ableiten. Aus unerfindlichen Gründen scheint die Bereitschaft dazu im Rathaus nicht zu bestehen und man nimmt lediglich und isoliert den Boeckelter Weg in Angriff, was wirklich eindimensionales Planen bedeutet. Was steht eigentlich ganz oben für den Bürgermeister und die Verwaltung? Ein ganzheitliches Konzept für ein Quartier mit messbaren Ergebnissen im Sinne dessen, was man als Ziel proklamiert hat? Oder das schnelle Abräumen eines durchaus anspruchsvollen Projektes?

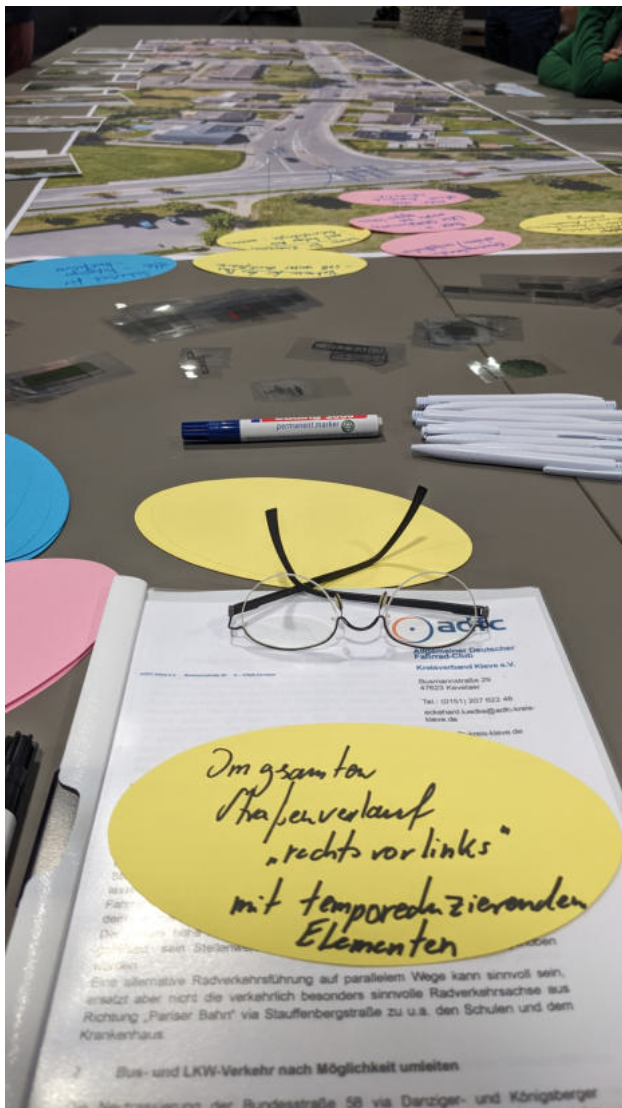
Das Nahmobilitätskonzept als Sonntagsrede?

Das vom Rat der Stadt beschlossene Nahmobilitätskonzept formuliert in ambitionierter Form Ziele: u.a. „KFZ-Menge um 1/3 reduzieren bis 2040“, „Lärm und andere Emissionen sinken signifikant für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Gelderner“. In der vorgelegten Planung für den Boeckelter Weg bildet sich davon nur noch eine geringe Dosis ab. Und dieser Sachverhalt verdient Kritik und er enttäuscht.

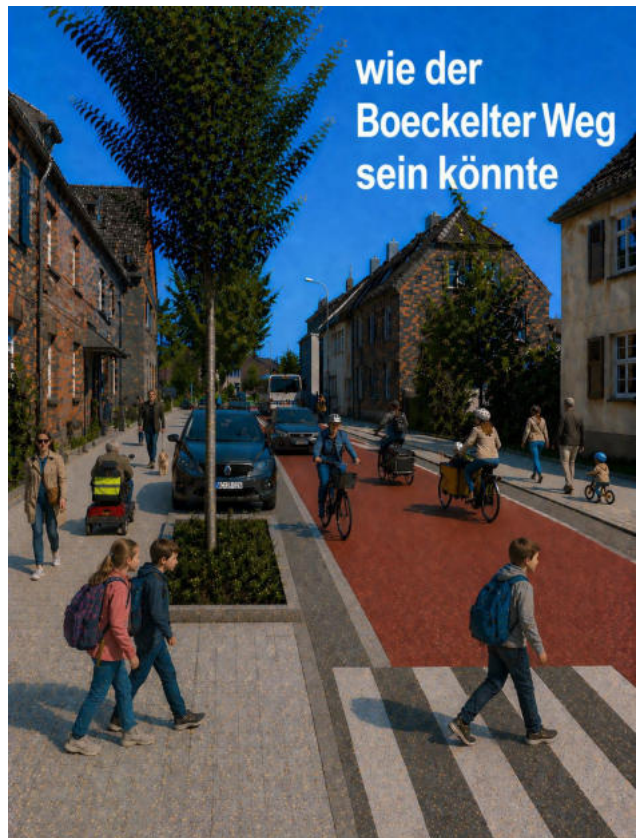
- Wird die abschließend entscheidende Kommunalpolitik da mitziehen? Oder hat man dort das Stehvermögen, den Prozess zu unterbrechen, damit eine „Planung aus einem Guss“ entstehen kann?
- Weshalb wird der Boeckelter Weg, für den Tempo 30 vorgesehen ist als Zielgeschwindigkeit, nicht als Fahrradstraße ausgewiesen?
- Weshalb wird nicht mit temporären Maßnahmen (Umkehrung der Einbahnrichtung in der Jahnstraße, Einrichtung der Edith Stein-Straße als Einbahnstraße, versuchsweise Anordnung eines „modalen Filters“) evaluiert, wie sich Verkehrsverhalten neu und in der erwünschten Weise neu ausrichtet?
- Betrachtet die Verwaltung die jetzt vorgelegte Planung als final oder gibt es noch Möglichkeiten, Planungsdefizite zu berücksichtigen?

Noch hat das Rathaus die Möglichkeit, ein sichtbares Zeichen auszusenden pro Klimaschutz und mit der Botschaft „Wir haben verstanden.“

Wir hoffen und appellieren, noch mal in Ruhe Luft zu holen und besseren Optionen als den vorgelegten Raum zu geben.



Konstruktive Mitwirkung auch durch den ADFC



Boeckeler Weg - so geht Verkehrswende!