

WASSER STAND PUNKT

1/23

Das Magazin zur blaugrünen Zukunft der Region



EGLV

Infrastruktur
Das Rad neu erfinden.

IMPRESSUM

Redaktion

Friedhelm Pothoff (ViSdP),
Ilias Abawi, Tobias Appelt,
Meike Delang, Daniel Djan,
Kerstin Fröhlich, David Huth,
Alexander Knickmeier,
Anne-Kathrin Lappe,
Andrea Rickers

Design & Layout

Verena Klos, Jana Ludwig-Brandt

Titelfoto

Gero Helm / FUNKE Foto Services

Druck

Druckerei Brochmann GmbH
Im Ahrfeld 8
45136 Essen

ΔBO

**Unsere Zeitung
können Sie auch
digital abonnieren!**
> eglv.de/magazin

Bitte tragen Sie dort Ihre
Kontaktdaten unter dem
Betreff „Wasserstandpunkt“
ein. Sie können das
Abo auf dem gleichen Weg
jederzeit widerrufen.



EGLV

**Emschergenossenschaft
Lippeverband**

Kronprinzenstraße 24
45128 Essen
T 0201 104-0
info@eglv.de
www.eglv.de

**Wir machen uns auf in eine
blaugrüne Zukunft: Um die
Emscher-Lippe-Region neu zu
entwickeln, unsere Gewässer
besser zu schützen, unsere
Städte nachhaltig zu gestalten
und sozial-ökologisch zu trans-
formieren, braucht es Ideen
für neue Infrastruktur-Lösungen
und Mut für neue Wege. Ideen
und konkrete Projekte zeigen wir
im „Wasserstandpunkt“ auf –
unserem Magazin für die Region.
Gemeinsam schaffen wir Ver-
änderung.**



Inhalt

Editorial

/ 03

Mobilität verändern

/ 06

**Wer die Radwende
wirklich will, muss
das Rad schneller
drehen**

/ 12

**Radentscheide
haben wichtige
Impulse gesetzt**

Interview mit Ludger
Vortmann (ADFC)

/ 14

**Städte ohne Auto
im Kopf planen**

Interview mit Prof. Dr.
Katharina Manderscheid

/ 16

**In diesen Städten
fahren die
Menschen gerne
mit dem Rad**



/ 20

**Radeln liegt voll
im Trend**

/ 24

**So nimmt Marl
die Verkehrswende
in Angriff**

/ 28

**Karikatur Heiko
Sakurai**



Wir für die Region

/ 30

**Ein Fluss mit
ganz viel Plus**

/ 36

**Forschungsprojekt
Klimawerk**

/ 40

**KRIS:
Betrachtungsräume
der Kommunen**

/ 44

**Vorschläge für
Rad-Touren**

/ 48

Hase Bikes

/ 52

**Mein Lieblingsplatz
an der Emscher**

/ 53

News

Die Rue Rivoli ist einer der zentralen Prachtstraßen in Paris. Sie wurde Anfang des 19. Jahrhunderts von Napoleon in Auftrag gegeben und führt u.a. direkt vom Louvre zur Place de la Concorde. Seit 2020 sind große Bereiche der Straße für den Kraftverkehr gesperrt und als Radweg ausgewiesen.



*Liebe Leserin,
lieber Leser,*

Karl Freiherr von Drais haben wir viel zu verdanken. Nicht nur, dass mir sein Akt, sich im Mai 1849 per Zeitungsannonce öffentlich als glühender Demokrat zu bekennen und seinen Adelstitel niederzulegen, äußerst sympathisch ist – Karl Drais erfand 1817 auch das Ur-Fahrrad. Sein „Wagen ohne Pferd“ sollte in erster Linie Zugtiere ersetzen, für die es durch mehrere Ernteausfälle kein Futter mehr gab. Drais Laufmaschine, auch Draisine genannt, ermöglichte erstmals individuelle Mobilität.

Seither hat sich das Rad einen Platz in unserem Alltag gesichert. Fernradwege wie die Römer-Lippe-Route sind touristische Highlights, Strecken wie der Emscher-Weg ermöglichen das Erfahren eines ganz neuen Landschaftsbezugs. Durch die steigende Nutzung von E-Bikes lassen sich nicht nur längere Strecken zurücklegen, auch älteren Menschen hilft der unterstützende Antrieb mobil zu bleiben. Und was gibt es Schöneres, als sich gemeinsam in den Sattel zu schwingen und entlang wogender Felder, blühender Wiesen und kühler Bäche zu radeln?

Da verwundert es umso mehr, dass einem Verkehrsmittel, welches wir in unserer Freizeit so sehr schätzen, die Gesundheit erhält, umweltfreundlich und platzsparend ist, so wenig Raum in unseren Städten zugestanden wird. Im Ruhrgebiet werden lediglich 9 Prozent

der Wege mit dem Rad erledigt. Warum? Weil es schlicht und ergreifend zu wenig gut ausgebaute Wege gibt. Die Streckennutzung mit dem Fahrrad in unseren Innenstädten kommt oftmals einem Himmelfahrtskommando gleich. Zu viele Autos, schlecht markierte Radwege, plötzlich endende Radverbindungen, gestresste Pendler*innen hinterm Lenkrad – für Radfahrerinnen und Radfahrer ein gefährlicher und schwer zu durchdringender Dschungel.

Ein wichtiger Baustein des Emscher-Umbaus war auch immer die Öffnung unserer Betriebswege an den Gewässern. Über hundert Kilometer Radwege haben wir so bereits hergestellt und geöffnet – diesen Weg gehen wir konsequent weiter. So entstehen wichtige Verbindungen, die nicht an Stadtgrenzen enden. Unseren Mitgliedern sind wir bereits mit unseren gut aufgestellten Fachabteilungen an vielen Stellen behilflich, ihre kommunalen Radwegeverbindungen zu planen und baulich umzu-

setzen – alles aus einer Hand, wie es uns auch gemeinsam beim Emscher-Umbau gelungen ist.

Dass die Radwende an Emscher, Lippe und Ruhr endlich Fahrt aufnimmt, hätte Karl Drais zweifellos gefreut. Zum Ende seines Lebens war der geniale Erfinder verarmt und von Alkohol gezeichnet. Wenn er am Rathaus vorbeifuhr, sollen ihn die Wachen regelmäßig auf einen Schoppen eingeladen haben. Die Voraussetzung: Er musste auf seiner Laufmaschine die Treppe vom Portal hinunterfahren. Häufig sei es dabei – so die Überlieferung – zu einem „Salto Portale“ gekommen. Einen solch mutigen Sprung mit gutem Ausgang braucht es auch beim Thema Radwegeausbau für das Ruhrgebiet!

Ihr

Prof. Dr. Uli Paetzel



Foto: Catrin Moritz



WER DIE
RADWENDE
WIRKLI

WILL, MUSS
DAS RAD



SCHNELLER
DREHEN

1 h vs. 23 h

Fahrtzeit vs. Standzeit
pro privatem Pkw am Tag
im Durchschnitt



CH

Autor: Alexander Knickmeier | **Illustration:** smartboy10 via Getty Images

Im Reigen der deutschen Klimaschutzbemühungen bleibt der Verkehrssektor permanent auf der Strecke. Laut eines Berichts des Expertenrates für Klimafragen hat Deutschland seine Treibhausgasemissionen zwischen den Jahren 2000 und 2021 um 27 Prozent reduziert. Allerdings fiel die Reduktion im Verkehrssektor mit nur 18 Prozent eher dürftig aus. Um die Klimaziele für das Jahr 2030 zu erreichen, muss Deutschland seine Bemühungen verdoppeln. Im Verkehrssektor brauchen wir – um die verlorene Zeit aufzuholen – sogar noch weit mehr als das.

Der Radverkehr spielt in diesen Bemühungen eine entscheidende Rolle, da sich viele der bislang noch mit dem Auto zurückgelegten Strecken durchaus auch für das Fahrrad eignen. So fallen nach Untersuchungen des Forschungsinstituts infas für das Bundesverkehrsministeriums mehr als 40 Prozent der Autofahrten in deutschen Großstädten auf Strecke von weniger als fünf Kilometern Länge.

Mehr Raum für Stadtplanung – nur ein Vorteil

Gelänge es, zukünftig zumindest ein Großteil dieser Fahrten mit dem Rad zurückzulegen, wäre dies insbesondere in Metropolen ein großer Schritt. Denn mit der Nutzung des Rades sind eine Reihe von Vorteilen verbunden: Das Fahrrad ist ein umweltfreundliches Verkehrsmittel. Im Gegensatz zu Autos verursacht das Fahrrad keine Luftverschmutzung oder Lärmbelästigung. Je mehr Men-

schen also auf die pedalbetriebene Alternative umsteigen, desto besser wird die Luftqualität und desto niedriger die Lärmbelastung in unseren Städten und Gemeinden.

Ein weiterer Bonus für die Städte: Radverkehr spart Platz. Ein Auto nimmt deutlich mehr Raum auf der Straße ein als ein Fahrrad und je mehr Autos auf den Straßen sind, desto mehr Platz wird benötigt. Untersuchungen zeigen deutlich: Neue Straßen senken nicht den Stau, sondern fördern zusätzliche Pkw-Nutzung. Und das, obwohl ein privater Pkw durchschnittlich nur eine Stunde am Tag bewegt wird und 23 Stunden steht! Die Folgen sehen wir nahezu in allen deutschen Innenstädten: Parkende Autos blockieren wertvolle Flächen, die so für eine attraktive Stadtgestaltung nicht mehr zur Verfügung steht.

Ein dritter Grund ist die Gesundheit. Radfahren ist eine großartige Möglichkeit, um körperlich aktiv zu sein. Wenn mehr Menschen „umsatteln“, kann dies zu einer insgesamt gesünderen Bevölkerung führen. Außerdem kann der Radverkehr dazu beitragen, Übergewicht und Adipositas zu bekämpfen, die heute zu großen Gesundheitsproblemen geworden sind.

Darüber hinaus kann das Rad dazu beitragen, den Verkehr sicherer zu machen. Wenn mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, wird der Verkehr insgesamt langsamer und sicherer. Wer ab und zu mal (mit dem Auto) in Münster



unterwegs ist, kennt es: Wer hinter dem Lenkrad sitzt, achtet sehr genau auf die zahlreichen strampelnden Verkehrsteilnehmer*innen.

Schließlich hilft das Rad, die Kosten des Verkehrssystems zu senken. Fahrräder sind im Vergleich zu Autos und öffentlichen Verkehrsmitteln sehr kostengünstig. Je mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, desto geringer sind die Kosten für den Bau und die Instandhaltung von Straßen, Parkplätzen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Das geringe Gewicht der Räder schont Asphalt und Pflastersteine.

25 % Radnutzung: von der Politik gewünscht, aber in weiter Ferne

Man meint, die Gründe, möglichst unverzüglich auf den Drahtesel zu setzen und die Bürgerinnen und Bürger in den Sattel zu heben, lägen auf der Hand. Doch die Radwende – auch in der Emscher-Lippe-Region und dem Ruhrgebiet – lässt auf sich warten. Aktuelle Zahlen zeigen, dass lediglich neun Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Langfristiges politisches Ziel ist in vielen Kommunen ein Anteil von 25 Prozent,

Die explosionsartige Vermehrung der Autos in Deutschland

1907 – 1,6
1950 – 2,1
2021 – 5.718

Pkw pro 10.000 Einwohner

Quelle: statista



was also einer Verdreifachung entspricht. Dies wäre in etwa vergleichbar mit Situationen wie in Amsterdam oder Kopenhagen, in denen der Radverkehrsanteil bei 30 bis 35 Prozent liegt.

Dieser Change-Prozess wird seit einigen Jahren von der Zivilgesellschaft eng begleitet. Initiativen wie der ADFC mit seinen Ortsgruppen, oder die regelmäßig stattfindenden Critical Masses – organisierte Fahrradtouren, bei denen für mehr Radverkehr demonstriert wird – haben einen deutlichen Zulauf erhalten. Radentscheide wie in Essen oder Bochum setzen die Lokalpolitik in den Rathäusern zunehmend unter Druck.

Doch es braucht weit mehr als das. Ein Mangel an Planerinnen und Planern, fehlende Bauunternehmen, Baupreissteigerungen und gestörte Lieferketten verzögerten wichtige Radinfrastrukturvorhaben in den vergangenen Jahren. Symbol für die Schwierigkeiten im Ausbau der Radinfrastruktur im Ruhrgebiet ist der RS1. War als ursprüngliches Ziel der Fertigstellung das Jahr 2020 angesetzt, haben viele Kommunen im Revier bislang noch immer nicht einen Kilometer Radschnellweg umsetzen

können. Mit einer vollständigen Fertigstellung der Strecke zwischen Duisburg und Hamm wird im besten aller Fälle nicht vor 2030 gerechnet. Zähe Verhandlungen über Grundstücksankäufe, unter anderem von der Deutschen Bahn, fehlende Planungskapazitäten, ein umständliches Planungsrecht unter anderem auf ehemaligen Bahntrassen sowie fehlende Baukapazitäten sind auch hier die größten Hürden.

Wie kann die Radwende in der Region beschleunigt werden?

Klar ist: Eine echte Verkehrswende, die dem Thema Radverkehr eine deutlich größere Priorität einräumt, wird nicht über Nacht geschehen. Sie bleibt ein Projekt, an dem in den kommenden Jahren kontinuierlich gearbeitet werden muss. Ansatzpunkte für eine Beschleunigung des Umbaus sind allerdings zahlreich.

Große Fortschritte für den Radverkehr ließen sich in Städten wie Berlin während der Corona-Zeit beispielsweise durch Ad-hoc-Maßnahmen wie Pop-up-Bikelanes erzielen. Einfache Neumarkierungsarbeiten haben hier auf ausgewählten Strecken den Straßenraum neu verteilt und

„Neue Straßen senken nicht den Stau, sondern fördern zusätzliche Pkw-Nutzung.“



zulasten des Autos eine Fahrspur als Radweg ausgewiesen. Bewährten sich diese Experimente auch in Stoßzeiten, wurden die Regelungen beibehalten und baulich aufgewertet. Dieses Instrument ließ sich in Ruhrgebietsstädten nur in wenigen Fällen beobachten.

Dabei liegt im Ruhrgebiet ein besonderer Schatz: Ehemalige Werk-Trassen, über die zur Zeit der Montanindustrie Kohle und Stahl transportiert wurden, liegen vielerorts noch immer brach. Hier lassen sich – oftmals ohne größere Nutzungskonflikte und unter relativ klaren Grundstückssituationen – längere und auch sehr attraktive Radstrecken erschließen.

Weitere Unterstützung könnte auch von den Wasserverbänden im Ruhrgebiet kommen. Viele der bewirtschafteten Gewässer liegen in Nord-Süd-Richtung. Betriebswege entlang dieser Bäche und Flüsse könnten neue Mobilitätsachsen bilden, bestehende Lücken schließen und wichtige Zubringer zum RS1 werden. Die Wasserwirtschaftsverbände besitzen außerdem eine hohe Umsetzungskompetenz im Bereich Tiefbau und könnten mit Planungskapazitäten aushelfen. Für ihre kommunalen Mitglieder träten sie als Planer und Bauüberwacher für neue Radwege auf – die Verkehrswende und die Schaffung blaugrüner Infrastruktur ginge Hand in Hand.

In Summe zeigt sich, dass die Radwende an Ruhr, Emscher und Lippe zwar leicht an Fahrt aufgenommen hat, die Bürgerinnen und Bürger jedoch eine deutliche Beschleunigung erwarten. Emschergenossenschaft und Lippeverband (EGLV) haben sich bereits vor einigen Jahren auf den Weg gemacht, um an ihren Gewässern einen Beitrag zur Radwende zu leisten. Als infrastrukturelle Dienstleister stehen sie für weitere Projekte ihrer Mitglieder zur Verfügung. /

Kurz zusammengefasst

- / Die Nutzung des Rades bietet viele Vorteile**
- / Menschen bleiben gesünder, Emissionen werden gesenkt, es steht mehr Raum für Stadtplanung zur Verfügung**
- / Im Ruhrgebiet geht die Radwende zu langsam**
- / Emschergenossenschaft und Lippeverband bauen Betriebswege an Gewässern aus**
- / EGLV unterstützen ihre kommunalen Mitglieder bei Planung und Bau von Radstrecken**

Radentscheide haben wichtige Impulse gesetzt

Ludger Vortmann (54) ist Landespressesprecher des Fahrrad-Clubs ADFC NRW.

Im Interview spricht er über die schlechte Rad-Infrastruktur im Ruhrgebiet und wie ein Wandel in Gang kommen könnte.

Interview: David Huth | Foto: ADFC NRW

Studien zufolge werden neun Prozent der Wege im Ruhrgebiet mit dem Rad zurückgelegt. In anderen Metropolregionen sind es im Schnitt 15 Prozent. Städte wie Amsterdam oder Kopenhagen kommen sogar auf rund 30 Prozent. Woran liegt das?

Viele Städte im Ruhrgebiet sind nach dem Zweiten Weltkrieg autogerecht umgebaut worden. Überall gibt es Parkplätze direkt am Straßenrand. Für Fahrräder hingegen fehlen Abstellmöglichkeiten. Und neben überdimensionierten Straßen, finden sich schmale Rad- und Gehwege, die gefährliche Buckelpisten sind. Fahrradfahren macht dort keinen Spaß, bereitet Angst und hält viele vom Radfahren ab. Das ist übrigens einer

der Gründe, warum im Ruhrgebiet viele Menschen selbst auf Kurzstrecken unter zwei Kilometer lieber das Auto nutzen.

Was müsste sich ändern?

Wir haben ja kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem. Ein erster Schritt wäre es, attraktive und bezahlbare Alternativen zum Auto zu schaffen, statt den Pkw auf Kurzstrecken zu protegieren. Die Niederlande haben das bereits seit langem erkannt. Natürlich macht das Auto für bestimmte Strecken und Zwecke Sinn. Eine gute Frage, die wir uns stellen sollten, lautet: Wann habe ich das letzte Mal eine Waschmaschine mit meinem Auto transportiert und warum eigentlich? Wenn wir also im Ruhrgebiet Menschen vom Auto aufs

Fahrrad locken wollen, muss Radfahren auch im Alltag sicher sein und Spaß machen. Wir brauchen eine einladende Fahrradinfrastruktur.

Findet in diesem Punkt nicht gerade ein Umdenken statt, wie etwa die Initiativen für Radentscheide in Essen, Bochum, Marl oder die Fahrrad-Demos der „Critical Masses“ zeigen?

Ja. In Bochum ist der Radentscheid zwar politisch abgelehnt worden, aber er hat dennoch die Verkehrspolitik aus dem Tiefschlaf geweckt. Die politisch erfolgreichen Radentscheide in Essen und Marl haben das angestoßen, wofür die Lokalpolitik eigentlich zuständig gewesen wäre. Daher ist es auch kein Wunder, dass in so kurzer Zeit so viele Unterschriften zusammenkamen. Denn die Aufgabe der örtlichen „Verkehrspolitik“ wurde in den vergangenen Jahrzehnten in den Rathäusern oft nur als Bau von Straßen und als Politik für das Auto missverstanden. Die Radentscheide haben hier den überfälligen Perspektivenwechsel in Gang gesetzt, beziehungsweise verstärkt. Denn es gab schon immer Leute in Politik und Verwaltung, die die Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilität verstanden haben. Aber ihnen fehlte, was beim Radfahren hilfreich ist: Rückenwind!

Spiegelt sich dieses Umdenken auch in der Rad-Nutzung wider?

Es gab in den vergangenen Jahren tatsächlich einen Fahrradboom. Leider wächst die Infrastruktur bei uns im Ruhrgebiet noch nicht im erforderlichen Maß mit.

Denken Sie hier zum Beispiel an den Radschnellweg RS1?

Ja. Der RS1 sollte seit 2020 längst

fertig sein. Es ist ein gutes Projekt des RVR, das zeigt, was für tolle Vordenker wir im Ruhrparlament haben. Mittlerweile wird der RS1 allerdings als „Radschneckenweg“ belächelt. International und selbst in Deutschland werden wir von anderen Radschnellwegeprojekten überholt. Das ist absolut traurig und sollte uns zu denken geben.

Was sind die Ursachen?

Lokalpolitik, Planer und Planerinnen denken oft noch zu autozentriert, statt die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen in den Blick zu nehmen. Die Niederländer machen das anders. Dort wird geschaut, wie viel

Platz braucht der Fußgänger, dann kommt der Radfahrer, dann der ÖPNV und zum Schluss das Auto. Im Ruhrgebiet müssen sich Fußgänger und Radfahrende bis heute oft das teilen, was übrigbleibt. Zudem gibt es in den Niederlanden häufig getrennte Radspuren, wo Fußgänger, Rad- und Autofahrer voneinander ge-

trennt unterwegs sind. Das vermeidet Konflikte. Und dort, wo eine Trennung nicht möglich ist, wird mit einer Temporeduzierung gearbeitet – zum Beispiel durch die Regelgeschwindigkeit Tempo 30. Viele Städte in Deutschland wollen das ja ebenfalls – allein 66 in NRW, zum Beispiel die

Ruhrgebietsstädte Bochum, Castrop-Rauxel, Dinslaken, Dortmund, Duisburg, Gladbeck, Moers, Neukirchen-Vluyn, Schwerte, Unna, Wetter und Witten. In den Niederlanden ist es auch so, dass die Autos meist nicht am Straßenrand geparkt werden. In Deutschland führen Radwege oft hinter einer Mauer aus geparkten Autos lang, sodass Radfahrende beim Rechtsabbiegen oft übersehen werden.

Bietet das dichte Trassennetz ehemaliger Werksbahnen Potenzial für eine gute Rad-Infrastruktur zwischen den Städten im Ruhrgebiet?

Der EGLV hat ja ganz deutlich gezeigt, dass man auf den Trassen entlang der Emischer das gesamte Ruhrgebiet durchfahren kann. Das ist in der Freizeit super, und diese Wege können auch Pendler im Alltag nutzen. Aber es braucht auch kurze Wege innerhalb der Städte. Eine landschaftlich schöne Strecke bringt nichts, wenn Pendler dadurch einen kilometerlangen

Umweg in Kauf nehmen müssen. Akteure wie der EGLV, die sich mit ihrer eigenen Infrastruktur eingebracht haben, um darauf Radwege zu bauen, sind sehr wichtig. Ihr Wissen und ihre Erfahrung könnten das Ruhrgebiet in Sachen Alltagsmobilität voranbringen. /

„Dort wird geschaut, wie viel Platz braucht der Fußgänger, dann kommt der Radfahrer, dann der ÖPNV und zum Schluss das Auto.“



Zur Person

Ludger Vortmann hat lange für den WDR als Journalist gearbeitet. Dann entdeckte er das Radfahren für sich wieder neu und wurde Landespressesprecher des ADFC NRW. Heute macht er sich für die Verkehrswende stark, ist unter anderem Initiator des Radentscheides Marl und Autor des gerade erschienenen Sachbuchs „Das STADTRADELN-Buch – So startest Du deine eigene kleine Verkehrswende!“



Ludger Vortmann

Städte ohne Auto im Kopf planen

Die Mobilitätssoziologin Prof. Dr. Katharina Manderscheid spricht sich im Interview für eine echte Mobilitätswende aus. Die Politik müsse Verkehr ganzheitlich denken.

Interview: Tobias Appelt | **Foto:** UHH Mentz

Aus soziologischer Perspektive basiert Gesellschaft auf Mobilität.

Können Sie das erklären?

Lange wurde davon ausgegangen, dass Mobilität nur stattfindet, um Funktionen zu erfüllen – etwa zum Einkaufen. Aus soziologischer Perspektive ist dieses Verständnis unzureichend. Es wird nicht berücksichtigt, dass es darum geht, soziale Beziehungen beispielsweise zu Angehörigen, Kolleg*innen oder Freund*innen aufrechtzuerhalten. Diese gesellschaftliche Dimension fußt auf Mobilität. Das gilt für alle Bereiche unserer Gesellschaft. In der Mobilitätssoziologie schauen wir uns

an, wie diese Wege entstehen, wie sie zurückgelegt werden und welche Bedeutung die verschiedenen Verkehrsmittel haben.

Stichwort Verkehrswende:
Oft wird sie mit dem Umstieg auf

E-Autos gleichgesetzt, aber eigentlich ist es eine Antriebswende.

Genau. Unter Antriebswende verstehe ich nur einen Umstieg auf eine neue Antriebstechnologie, aber der Verkehr bleibt so organisiert wie bisher mit dem Primat des privaten Autos. In diese Richtung geht momentan die politische Diskussion.

Wo liegt hier das Problem?

Viele Probleme, die mit dem Verkehr einhergehen, würden durch eine Antriebswende unangetastet bleiben – etwa der extreme Flächenverbrauch: Autos werden im Durchschnitt nur circa eine Stunde am Tag genutzt und stehen 23 Stunden herum.

Wo liegt der Unterschied zur Verkehrswende?

Sie meint eine Umstrukturierung des Verkehrsbereichs. Es geht darum, dass das Auto nicht mehr das primäre Verkehrsmittel darstellt. Viel mehr Wege würden mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Das wären der öffentliche Verkehr, das Fahrrad, aber auch Carsharing-Angebote oder eben der Gang zu Fuß. Aus der Forschung ist bekannt, dass es kein einzelnes Verkehrsmittel gibt, das das Auto eins zu eins ersetzen kann. Die Kombination ist entscheidend.

Und das Konzept der Mobilitätswende geht noch weiter?

Ja. Es geht um die Frage, warum

„Ganz wichtig ist, dass Radwege sicherer werden – vor allem für Kinder.“

„Die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen, wird nur selten rational reflektiert, sondern ist vor allem routinisiert.“

Menschen überhaupt unterwegs sind. Da geraten dann infrastrukturelle Aspekte in den Blick, wie etwa, dass viele ländliche Regionen gar keine Nahversorgung mehr haben. Dort ist es notwendig, lange Wege zurückzulegen, die mit einer anderen Planung vermieden werden könnten. Home-Office wird hier sicherlich eine große Rolle spielen, aber auch der Zugang zum Wohnungsmarkt, der in Großstädten oft problematisch ist.

Was sind mögliche Lösungen für eine echte Wende?

Grundsätzlich sehe ich das Thema Verkehr in Politik und Planung immer noch zu isoliert betrachtet. Menschen werden häufig als Einzelpersonen gesehen. Dabei wird vergessen, dass die meisten als Paar oder Familie zusammenleben und es daher nicht einfach ist beispielsweise in die Nähe des Arbeitsplatzes zu ziehen.

Ähnlich sieht es bei der Verkehrsplanung aus: Wenn eine Straße gebaut wird, dann sind Rad- oder Fußgängerwege oft nur Anhängsel.

Wenn neu geplant wird, müsste ein ganzheitlicher Blick auf die Frage gerichtet werden ‚Wie kommen Menschen zu den Orten hin, ohne dabei immer das Auto im Kopf zu haben?‘. Seit der Nachkriegszeit hat



Katharina
Manderscheid

Zur Person

Die Soziologin Katharina Manderscheid ist seit 2018 Professorin für Soziologie, insbesondere Lebensführung und Nachhaltigkeit, an der Universität Hamburg. Einer ihrer Forschungsschwerpunkte ist Mobilität.

sich alles am Auto orientiert. Wenn wir Klimaschutz und Mobilitätswende ernst nehmen, dann müssen wir andere Verkehrsmittel als mindestens gleichberechtigt begreifen und ihnen entsprechend Platz in der Planung und im Straßenraum geben.

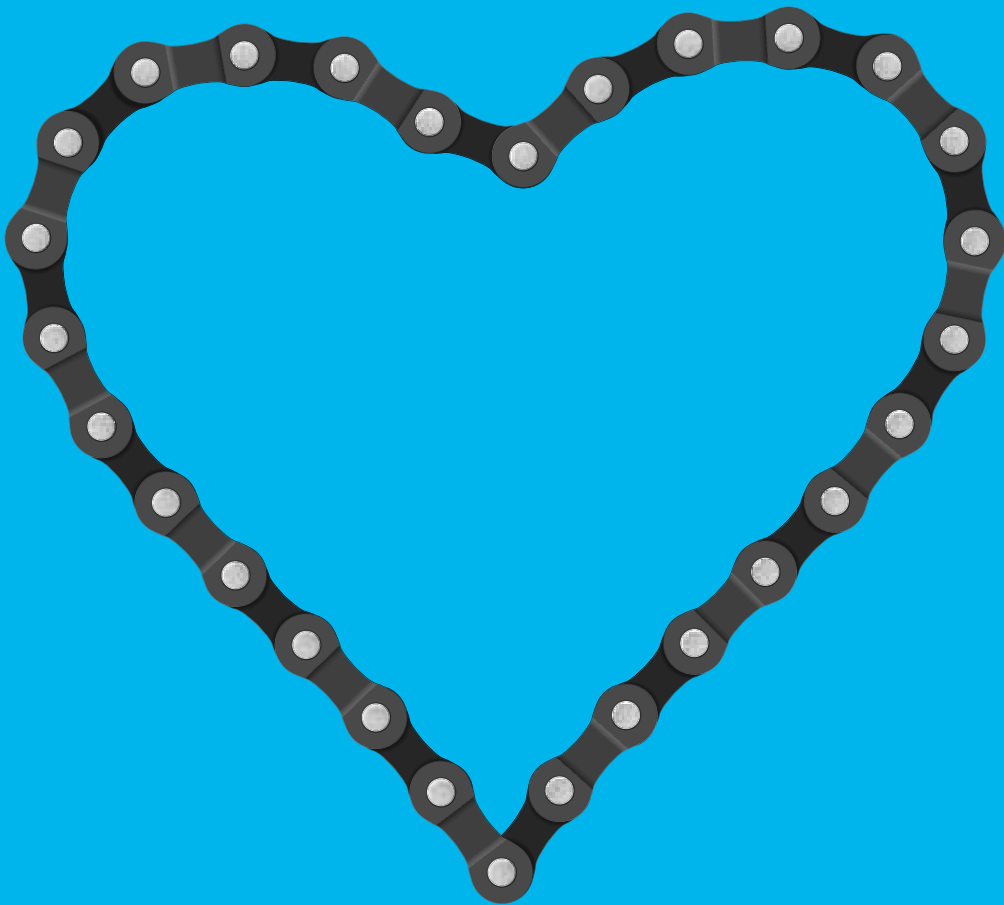
Es muss sich etwas in den Köpfen ändern?

Die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen, wird nur selten rational reflektiert, sondern ist vor allem routinisiert. Diejenigen, die immer mit dem Auto unterwegs sind, tendieren dazu, die Dauer und die Kosten von Fahrten mit dem Auto im Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln zu unterschätzen. Wichtig ist, dass die Menschen eigene Erfahrungen machen, um Alternativen als praktische Option zu begreifen. Das 9-Euro-Ticket war hier etwa eine gute Maßnahme.

Was gibt es für Anreize, um die Menschen zum Fahrradfahren zu bringen?

Viele Betriebe bieten ein Job-Rad an, das man leasen kann. Das ist steuerlich sehr attraktiv. Solche Angebote müsste man bekannter machen. Ganz wichtig ist, dass Radwege sicherer werden – vor allem für Kinder. Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen sind ein weiterer Punkt. Auch autofreie Tage könnten dazu führen, dass Menschen reflektieren. Wir haben auch Interviews während der Pandemie geführt, bei denen uns Menschen gesagt haben, dass sie wegen der Bewegung mehr mit dem Rad gefahren sind. Das zeigt, dass Klimaschutz als Grund nicht reicht, sondern es muss für die Menschen einen Selbstwert haben. Dazu muss gewährleistet sein, dass die Wegführung attraktiv ist, aber ohne große Umwege. /

IN DIESEN
STÄDTEN FAHREN
DIE MENSCHEN
GERNE MIT DEM



RAD

Autor: Tobias Appelt | Foto: shutterstock.com / Yuliyen Velchev

In Kopenhagen gibt es mehr Fahrräder als Menschen. Die dänische Hauptstadt gilt als eine der besten Fahrradstädte der Welt. Und in der Diskussion darum, wie es gelingen kann, das Fahrrad zum Verkehrsmittel Nummer eins zu machen, wird die dänische Hauptstadt oft als Beispiel angeführt. Dabei geraten weitere Orte, die ebenfalls als Vorbild taugen, aus dem Fokus. Das wollen wir ändern.

Trondheim

Mit dem Rad-Aufzug den Berg hinauf

In der norwegischen Stadt Trondheim ging 1993 der erste Fahrrad-Lift der Welt in Betrieb. Das kostenlose Angebot funktioniert ähnlich wie ein Skilift. Radfahrende setzen einen Fuß auf eine Platte und werden bergauf geschoben. Dieser Höhepunkt und millionenschwere Investitionen in die Rad-Infrastruktur haben dazu geführt, dass Norwegens drittgrößte Stadt als Radfahrparadies gilt. Wer ohne eigenes Bike unterwegs ist, greift auf städtische Leihfahrräder zurück.

Bozen

Südtiroler Zweirad-Boom

In Bozen liegt der Anteil der Radfahrenden am jährlichen Verkehrsaufkommen bei rund 26 Prozent. Gute Radwege, eine autofreie Altstadt, neue Parkmöglichkeiten, Fahrradreifen-Pumpstationen, Bike-Sharing, eine mobile Fahrradwerkstatt sowie verkehrspädagogische Angebote in Schulen sorgen für eine zunehmende Beliebtheit der Mobilität auf zwei Rädern. Die Verwaltung der Stadt in Südtirol will den Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr in den kommenden Jahren auf 34 Prozent steigern.

Pontevedra

Die autofreie Stadt

Die 80.000-Einwohner-Stadt Pontevedra im Nordwesten Spaniens ist berühmt geworden als „Stadt ohne Autos“. Ganz stimmt das nicht. Ein paar Autos gibt es noch im Zentrum, nämlich die von Anwohnerinnen und Anwohnern, Lieferwagen und der öffentliche Nahverkehr. Doch Spazierende und Radfahrende haben immer Vorfahrt. Die Verbannung der Autos wurde allgemein akzeptiert, weil außerhalb der Altstadt viele Gratis-Parkplätze eingerichtet wurden. Der Einzelhandel registrierte steigende Umsätze, die Zahl der Einwohner*innen sind gestiegen.

1993 GING DER
ERSTE FAHRRAD-
LIFT DER WELT
IN BETRIEB

/ Trondheim

FAHRRADGARAGE MIT MEHR ALS 12.000 STELLPLÄTZEN

/ Amsterdam

Amsterdam

Kostenfreie Unterwasser-Tiefgarage

Die Niederlande gelten seit langem als Fahrradland. Mit riesigem Aufwand wird die Verkehrswende vorangetrieben. Erst Ende Januar eröffnete am Amsterdamer Hauptbahnhof eine neue Tiefgarage für Radfahrende. Der unter einer Wasserfläche versteckte 60-Millionen-Euro-Bau bietet Platz für 7.000 Fahrräder, die ersten 24 Stunden Parkzeit sind kostenlos. Noch eine Nummer größer geht es zu in der Uni-Stadt Utrecht: Dort gibt es eine Fahrradgarage mit mehr als 12.000 Stellplätzen.

Oulu

Fahrrad-Schnellstraßen im Schnee

In Oulu beträgt der Fahrradanteil am Gesamtverkehr 20 Prozent. Selbst im Winter fährt jede zweite Einwohner*in der finnischen Stadt mit dem Rad, bei Temperaturen bis minus 25 Grad Celsius. Zuletzt hat Oulu als Ergänzung zu seinem 1000-Kilometer-Radwegenetz mehrere Fahrradschnellstraßen eröffnet: sechs Meter breite, beleuchtete Wege, die vom Winterdienst bevorzugt geräumt werden. Die Straßenmarkierungen werden von LED-Scheinwerfern auf die Schneefahrbahn projiziert.

RADFAHREN BEI
BIS ZU -25 GRAD
/ Oulu

HAUPTSTRASSEN UND STADTAUTOBAHNEN FÜR RADFAHRENDE

/ Bogotá

Bogotá

Immer wieder sonntags

In Bogotá war das Fahrrad lange ein Transportmittel der Armen. Heute gilt die kolumbianische Hauptstadt als Lateinamerikas Vorzeigestadt in Sachen grüner Stadtentwicklung. Eine mehrspurige Fahrradschnellstraße durchzieht die Stadt von Süden nach Norden. Hinzu kommt ein 600-Kilometer-Radwegenetz. Eine Besonderheit ist die „Ciclovía“: An Sonntagen sind Hauptstraßen und Stadtautobahnen in Bogotá von 7 bis 14 Uhr für Radfahrende, Laufende und Skater reserviert.

Grenoble

Den Autoverkehr ausbremsen

Investitionen in das Radwegenetz, Leihfahrrad-Stationen, jede Menge Rad-Abstellplätze: Die französische Stadt Grenoble tut viel für die Förderung der Zweirad-Mobilität. Zugleich wird das Autofahren in der Stadt gezielt erschwert: Seit 2016 sind 50 Stundenkilometer im Stadtverkehr die Ausnahme und Tempo 30 die Regel, autofreie Zonen wurden ausgeweitet. Die Maßnahmen der Alpenstadt haben Strahlkraft: 2022 durfte Grenoble den Titel „Grüne Hauptstadt Europas“ führen.

Portland

Abstrampeln als Gruppenerlebnis

In vielen US-Städten ist Radfahren kein Vergnügen. Eine Ausnahme ist Portland. Es gibt viele Radwege und Bike-Sharing-Stationen. Doch zuvorderst sollen Events die Bevölkerung der größten Stadt Oregons für das Bike begeistern. Zahlen belegen, dass dies gelingt. Im Veranstaltungskalender finden sich zum Beispiel der jährliche „Naked Bike Ride“ (ohne viel Kleidung), nächtliche „Mystery Rides“ (mit Party-Charakter) sowie das mehrwöchige „Pedalpalooza“-Festival im Sommer (mit mehr als 100 Ausfahrten). /

RADELN LIEGT VOLL IM TREND

Europaweit erkennen Städte das Potenzial des Radverkehrsnetzes. EGLV hilft seinen Mitgliedern an Emscher und Lippe bei Planung und Umsetzung.

Autor: Friedhelm Pothoff | **Foto:** Klaus Baumers

Reden wir mal nicht um den heißen Brei. Das Fahrrad ist ja nicht nur ein Transportmittel. Es ist mittlerweile sehr modisch und passt sich in einen modernen Lebensstil ein. Dazu hat das Rad einen zweifelsfrei unschlagbaren Vorteil: Es ist ein höchst unkompliziertes, weil in der Regel immer verfügbares Verkehrsmittel. Und weil das so ist, lässt kaum eine Stadt an Emscher oder Lippe das Thema links liegen. Und nicht nur da ...

Im ländlichen Raum hat der Drahtesel irgendwie schon immer seine Stellung behauptet. Zumindest als Vehikel für Ausflüge am Wochenende. Das passt ins Bild. Entschleunigt durch die Natur! Nun aber, beobachtet etwa das Bundesumweltamt, entwickle sich vor allem in den Großstädten ein neuer urbaner Trend, aus dem Fahrrad mehr zu machen als nur ein schnödes Transportmittel. „Cycle chic“ heißt das und erscheint völlig hipp! Ungezählte Internetblogs verdeutlichen mittlerweile das modische Potenzial. Fahrräder sind auch Design-Gegenstände, sie mutieren mitunter zum Statussymbol. Bikes für mehrere tausend Euro kaufen zu können, ist da nun

**Silke
Wilts**

**Jasmin
Conradt**

**Jan
Sörries**

**Markus
Henn**



Ein Team für alle Fälle – und jede Wetterlage

wahrlich keine Kunst, wenn man sich das leisten kann und will. Schnappschüsse aus dem Alltag in Städten wie New York, Sydney, Kopenhagen oder Berlin dokumentieren währenddessen auf Hochglanz getrimmt das Rad als ständigen Begleiter. Schon mal Paris im Sattel erkundet? Das ist heutzutage noch nicht mal mehr ein Geheimtipp!

Mehr als nur ein Geheimtipp

Wer aber steigt aufs Rad? Studierende, junge Erwachsene, Familien und Geschäftsleute. Auch Politiker lassen sich zunehmend auf dem Fahrrad blicken. Die Prestige-getriebene Rolle, die heute noch überwiegend teure Autos übernehmen, wird zunehmend durch das Fahrrad abgelöst. Und das ist gut so. Zum Bäcker mit dem Auto? Im Leben nicht ... mehr. Da zeigen die Nachbarn fast schon mit dem Finger auf einen.

Was aber braucht es überall, um diese Bewegung zu befördern, die ja auch eine gute Sache für das Klima ist? Genau: Eine Infrastruktur, die passt. Viel zu lange haben Verwaltungen auf falsche Pferdestärken

gesetzt. Parkplätzen und Straßen galt die große Aufmerksamkeit. Hauptsache Auto. Radwege dagegen wurden nicht (aus)gebaut, nicht gepflegt, sind heute oft immer noch nicht benutzbar – nicht mal für Mountainbikes.

Die Liebe zur Verkehrswende entdeckt

Das verändert sich gerade. „Radentscheide“, unter anderem, machen den Kommunen Druck. Die Menschen wollen sich autofrei bewegen, wollen in Städten radeln, ohne ihr Leben auf der Straße zu riskieren. Parteien wiederum erkennen ihre „Liebe“ zur Verkehrswende, zur Nahmobilität – und machen ebenfalls Druck. Verwaltungen, auch die mit großer Eigenmotivation, würden gerne mitziehen und umsetzen, wenn sie es denn nur könnten. Nicht selten jedoch fehlt es hier an Möglichkeiten. Und das steht synonym noch nicht mal für Geldmangel, sondern oft für: Mitarbeiter*innen, die die notwendige Arbeit erledigen können.

Asphaltierung neu entwickelt

Hier kommen immer öfter Emschergenossenschaft und Lippeverband (EGLV) ins Spiel: Der Wasserwirtschaftsverband mit Sitz in Essen, zuständig für über 4.000 Quadratkilometer Flächen, unterhält derzeit rund 200 Kilometer Rad- und Fußwege – und baut weiter aus. Bis zur Internationalen Gartenausstellung, die im Jahr 2027 an Emscher und Lippe stattfinden soll, werden noch einmal gut hundert Kilometer dazukommen. Dafür macht die Genossenschaft in vielen Bereichen ihre Betriebswege zugänglich, damit sie von Spaziergänger*innen wie Radfahrenden genutzt werden können. Dafür haben EGLV sogar eigens eine Technische Regel für eine Asphaltierung entwickelt, die dem Anspruch von Naturschutzbehörden gerecht wird.

Leistungsstärke spricht sich rum

So etwas spricht sich rum. Leistungsstärke in der Umsetzung freut Mitglieder aus einem guten Grund:

Es bietet sich eine Win-Win-Situation an. Nicht nur in Herne, das beispielhaft hier genannt sein soll. Frei nach dem Motto „Lösung erkannt, Problem gebannt“. An wichtigen Streckenabschnitten an den Gewässern müssen zahlreiche Lückenschlüsse hergestellt werden. Bürger*innen formulieren zeitgleich den Wunsch nach besseren, nach durchgängigen Wegesystemen. Zehn Kilometer sind es in Herne, addiert. Das klingt vielleicht nicht nach viel, ist aber entscheidend.

OB Frank Dudda handelt schnell

Oberbürgermeister Dr. Frank Dudda hat das für seine Stadt schnell erkannt. In gemeinsamen Sitzungen diskutierten die Wegemanagern*innen aus Herne und von EGLV, was zum Aufgabenkatalog gehört und wo die Schnittstellen liegen. Ein gemeinsamer Arbeitskreis bildet nun die Basis für eine schnörkellose Zusammenarbeit zwischen beiden Häusern. Das hilft am Ende Herne – und Emschergenossenschaft und Lippeverband. /

Kurz zusammengefasst

- / Radeln liegt voll im Trend**
- / „Cycle chic“ setzt sich durch**
- / Das Fahrrad integriert sich in den modernen Lebensstil**
- / Städte bauen Wegenetze aus**
- / EGLV hilft bei der Umsetzung**
- / Bürger und Initiativen formulieren ihre Wünsche**
- / Politischer Druck erfordert schnelles Handeln**





So nimmt Marl
die Verkehrs
wende
in Angriff

Autor: Tobias Appelt | **Fotos:** Daniel Elke

21 Jahre lang war Marl offiziell eine „Fahrradfreundliche Stadt“. 2014 wurde ihr der Titel aberkannt. Jetzt setzt die Stadt Millionen Euro ein, um die Infrastruktur für Radfahrende zu verbessern.

Die Carl-Duisberg-Straße in Marl zeigt, wie ein Stück Verkehrswende aussehen kann. Warnbaken signalisieren, dass kürzlich noch Bauarbeiten stattgefunden haben. Anfang Januar war der neue Geh- und Radweg fertig – breit, frisch gepflastert und durch einen Grünstreifen vom Autoverkehr getrennt.

Bürgermeister Werner Arndt (SPD) macht eine Probefahrt. Der 63-Jährige sitzt auf einem Elektro-Lastenrad, es gehört zum städtischen Fuhrpark. Normalerweise wird es genutzt, um Akten von A nach B zu transportieren. „Das Rad fährt sich fantastisch“, sagt er. Privat ist Arndt auch mit dem Rad unterwegs. Dabei hat der Politiker schon mehr als einmal erlebt, wie es sich anfühlt, über bucklige Wege zu holpern. „Wir konnten nicht immer jeden kaputten Radweg sofort reparieren. Wir mussten Schwerpunkte setzen, wegen der Finanzen.“

Schlagloch für Schlagloch soll verschwinden

Marls Baudezernentin Andrea Baudek fährt am liebsten auf einem Klapprad durch die Stadt. Praktisch ist, dass es sich auf Kofferraumgröße falten lässt. „Das ist eine tolle Ergänzung zum Auto“, sagt sie beim Ortstermin an der Carl-Duisberg-Straße. Mit Blick auf das Radwegenetz der Stadt führt sie an: „Es ist eigentlich ganz gut. Es ist nur etwas in die Jahre gekommen.“

Schlagloch um Schlagloch soll nun verschwinden. Die Stadt will bis 2028 jedes Jahr acht Millionen Euro in die Rad-Infrastruktur investieren, sofern die Projekte geför-

Ein „Pop-up-Radweg“ in der Innenstadt – eine Spur einer vielbefahrenen Straße soll ein Jahr lang für das Rad reserviert sein.



dert werden. Geplanter Schlüssel: 20 Prozent Eigenanteil, 80 Prozent Förderung aus öffentlichen Mitteln. In den ersten Jahren werde zuvorderst geplant, danach soll der Wandel auch im Stadtbild zunehmend sichtbar werden. „An der Verkehrswende geht kein Weg vorbei“, sagt Arndt. „Und es gibt viel zu tun. Wir müssen diejenigen motivieren, aufs Rad umzusteigen, die bislang am Auto festhalten.“

Bürger*innen wollen Mitreden

Der Marler Rad-Offensive ging der „Radentscheid“ voraus: Mitglieder einer Initiative hatten Tausende Unterschriften gesammelt, um den Rat der Stadt dazu zu bringen, die Fahrrad-Infrastruktur zu verbessern. „Die starke Resonanz hat uns wieder einmal gezeigt, wie groß das Interesse an dem Thema ist“, so Andrea Baudek.

Einst hatte Marl eine Vorreiterrolle. 1993 gehörte die Stadt zu den Gründungsmitgliedern der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW“ (AGFS). Und Marl durfte sich 21 Jahre lang mit dem Prädikat „Fahrradfreundliche Stadt“ schmücken. Dann wurde ihr der Titel von der AGFS entzogen. „Wir haben leider feststellen müssen, dass in den vergangenen sieben Jahren fast nichts für den Radverkehr getan wurde, nicht einmal preiswerte und kostenneutrale Maßnahmen, die auch für eine Stadt in der Haushaltssicherung leistbar sind“, hieß es zur Begründung.

„Marl – fahrradfreundliche Stadt, dieser Titel war im Bewusstsein der Leute verankert. Wenn man ihn dann verliert, ist das schade“, blickt Werner Arndt zurück. Und Baudekergenerationin Andrea Baudek ergänzt: „Auch für das Image einer Stadt ist solch ein Titel natürlich gut.“

Neues Mobilitätskonzept

Jetzt will Marl den Titel zurück. Der Stadtrat hat die Verwaltung angewiesen, alle erforderlichen Schritte einzuleiten. Die Verkehrswende in der Stadt am nördlichen Rand des Ruhrgebiets hat jedoch schon Jahre vorher begonnen.

Ab 2017 hat die Stadtverwaltung an einem Mobilitätskonzept gearbeitet. Bürger*innen konnten Ideen einbringen. Als das Papier im Sommer 2020 vorgestellt wurde, enthielt es rund 260 Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation – von einer Optimierung der Ampelschaltungen bis zur Verbesserung der Taktungen von Bus und Bahn.



Kurz zusammengefasst

- / Marl wurde das Prädikat „Fahrradfreundliche Stadt“ vom AGFS entzogen**
- / „Radentscheid“-Initiative: Tausende Bürger*innen unterschreiben für eine bessere Fahrrad-Infrastruktur**
- / Rad-Offensive der Stadt Marl: 8 Millionen Euro pro Jahr bis 2028 für Rad-Infrastruktur**
- / Mut für Neues: Pop-up-Radweg**

Ebenfalls eingeflossen in das Konzept sind die Forderungen der Initiative „Radentscheid“. Zu den Eckpunkten zählen ein nahtloses, vom Autoverkehr getrenntes Radwegenetz, die Reparatur vorhandener Wege, die Einrichtung von Fahrradstraßen, eine „Grüne Welle“ für Radfahrende, der Bau von Fahrradabstellflächen und mehr Mitspracherecht der Bürgerinnen und Bürger bei künftigen Planungen.

„Es geht jetzt darum, Dinge auszuprobieren, und dabei wollen wir auch mutig sein“, sagt Baudezernentin Baudek. Als Beispiel nennt sie einen „Pop-up-Radweg“ in der Innenstadt – eine Spur einer vielbefahrenen Straße soll ein Jahr lang für das Rad reserviert sein. „Autofahrende sehen solche Vorhaben kritisch. Aber wir machen das jetzt und am Ende werten wir aus, was es gebracht hat.“ /

Es ist Zeit
für die
Verkehrswende.



H
\$23

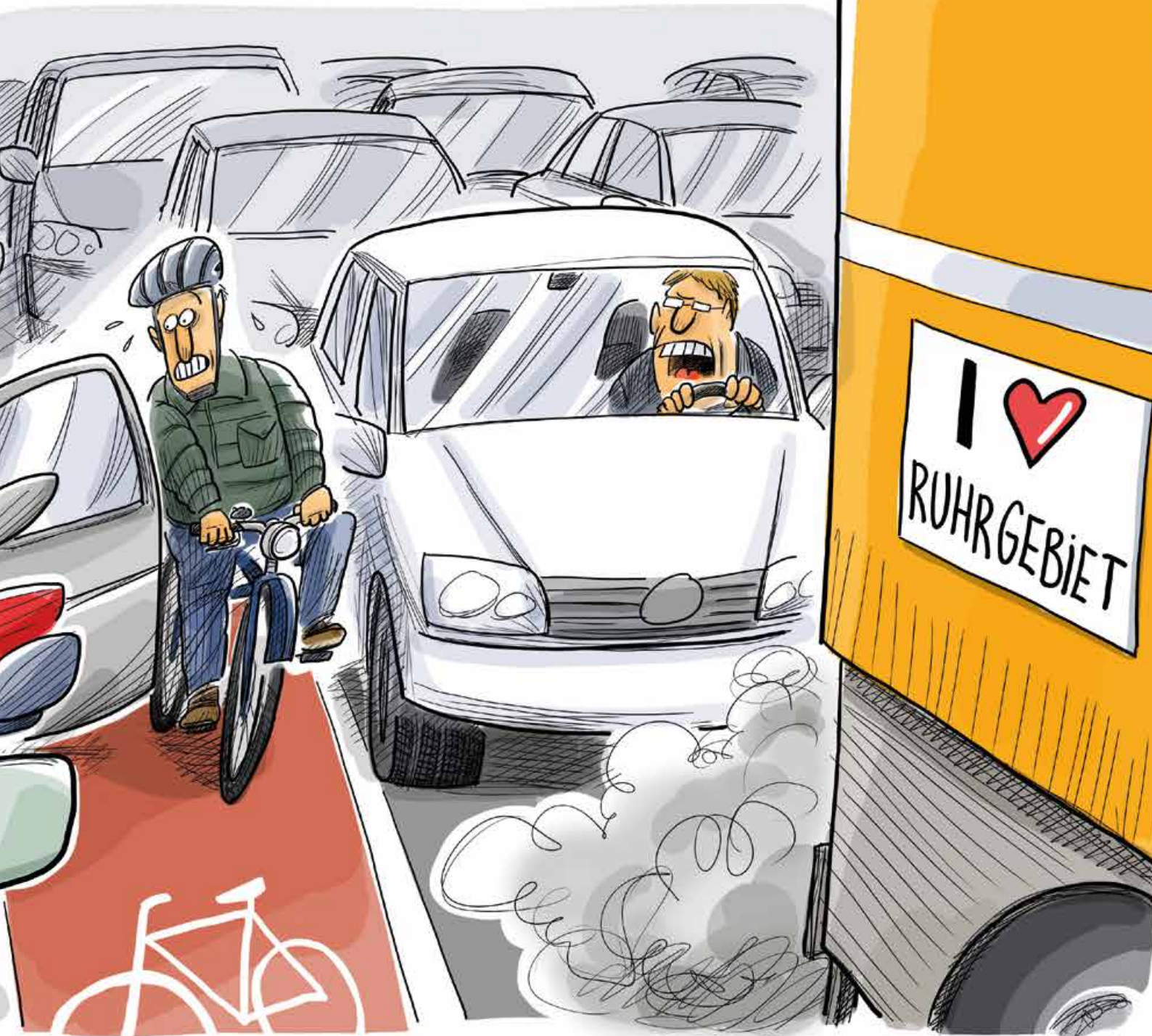


Illustration: Heiko Sakurai

EIN FLUß GANZ PLUS

7,6 km

renaturierte Boye

47 Mio. Euro

Investition

Das Leben kehrt an den einstigen Schmutzwasserlauf zurück. Die früher stark begradigte Trasse ist einem kurvenreicheren Bachbett gewichen, das auch diesen Fischreier zum Verweilen einlädt.

SS MIT VIEL

Autor: Ilias Abawi | **Fotos:** Rupert Oberhäuser, Bernhard Klug, Kirsten Neumann

Am Emscher-Nebenlauf Boye wird nicht nur das Gewässer renaturiert, sondern auch geforscht, gelernt und die Nahmobilitäts-Infrastruktur ausgebaut und verbessert.

Wasser ist Leben – der Ursprung von allem. Menschen zieht es ans Wasser, weil das Verweilen an Flüssen, Bächen, Seen und Meeren Ausdruck einer besonderen Lebens- und Aufenthaltsqualität ist. Die Revitalisierung der Emscher-Gewässer durch die Emschergenossenschaft hat der Entwicklung der sozial-ökologischen Transformation im Ruhrgebiet einen regelrechten Schub verliehen. Die Renaturierung des Emscher-Nebenlaufes Boye mit ihren vielen Seitenarmen ist ein Paradebeispiel dafür, wie von der ökologischen Wasserwirtschaft ausgehend weitere wichtige Themen wie Nahmobilität, Ausbau von Infrastrukturen, Bildungsarbeit, Forschung und Stadtentwicklung nachhaltig angegangen werden können.

Das 2018 von der Emschergenossenschaft begonnene Projekt der Renaturierung der Boye schreitet aktuell zügig voran. Voraussichtlich im Sommer 2023 wird es abgeschlossen werden. Insgesamt 7,6 Kilometer des einst offenen Schmutzwasserlaufes wird der öffentlich-rechtliche Infrastruktur-Dienstleister dann auf den Stadtgebieten von Bottrop, Gladbeck und Essen naturnah umgestaltet haben. Von grau zu blau – oder besser gesagt: zu blaugrün. An den Ufern der Boye lässt sich unschwer erkennen: Die Natur erobert sich den Fluss zurück.





„Das Besondere an dem Projekt ist, dass man die Ergebnisse direkt sieht: Das graue Betonkorsett verschwindet, die blaugrüne Natur kehrt an die Bäche zurück. Ich bekomme regelmäßig positive Rückmeldungen von den Anwohnerinnen und Anwohnern. Da weiß ich, dass wir auf einem sehr guten Weg sind.“



*Harry Tiedtke,
Emschergenossenschaft
Projektleiter für die
Boye-Renaturierung*



Das Blaue Klassenzimmer am Boye-Seitenarm Hahnenbach in Gladbeck-Brauck ist ein beliebter Lernstandort im Freien.



Flora und Fauna erholen sich von den Strapazen der Industrialisierung und kehren vielfältig an das ehemals zur Entsorgung des Schmutzwassers genutzte Gewässer zurück.

Neue Wege machen Natur erfahrbar

In die Revitalisierung der Boye, auf weiten Strecken Grenzgewässer zwischen den Emscher-Städten Bottrop und Gladbeck, investiert die Emschergenossenschaft rund 52 Millionen Euro. Stück für Stück werden die einst zur Regulierung der Schmutzwasserläufe eingesetzten Betonplatten herausgenommen. Um der Boye mehr Platz zu bieten, werden die Böschungen flacher und vielseitiger gestaltet. Zudem gehört der schnurgerade Verlauf der Boye der Vergangenheit an. Dort, wo es möglich ist, darf der Fluss nun endlich seine natürlichen Kurven schlagen.

Das Gewässer soll künftig von angepflanzten Bäumen gesäumt und von neu angelegten Fuß- und Radwegen, die an vorhandene Straßen und Wege angebunden werden, begleitet werden. In Bottrop-Grafenwald an der Bottroper Straße kann der neue Fuß- und Radweg bereits zu beiden Seiten des Flusses genutzt werden. Die Emschergenossenschaft leistet damit einen Beitrag zur weiteren Verbesserung der Radwege-Infrastruktur und zur Förderung einer klimafreundlichen Nahmobilität.

Neubau maroder Brücken

Der Ausbau der Infrastruktur entlang der Gewässer steht auch beim Bau zweier neuer Brücken an der Boye im Fokus: In Kooperation mit dem Regionalverband Ruhr (RVR) ersetzt die Emschergenossenschaft eine alte, bereits in die Jahre gekommene RVR-Brücke durch eine

neue Fuß- und Radwege-Brücke. Eine weitere Brücke wird zudem an der Hahnenbach-Mündung in die Boye erstellt. Sie verbindet den Fuß- und Radweg vom Hahnenbach und den parallel zur Boye verlaufenden RVR-Weg mit der neuen Wegeverbindung der Emschergenossenschaft auf der anderen Seite des Flusses. Die marode

Brücke, die dort stand, wurde abgerissen. Der Bau der beiden neuen Brücken kann voraussichtlich im Frühjahr 2023 abgeschlossen werden.

Die Aktivitäten der Emschergenossenschaft im Einzugsgebiet der Boye zeigen eindrücklich: Eine integral betrachtete Regionalplanung – von der Wasserwirtschaft ausgehend – kann nachhaltige Lösungswege zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität der Menschen im Ruhrgebiet aufzeigen. /

Kurz zusammengefasst

- / Mehr als Wasser: Revitalisierung der Emscher-Gewässer fördert Stadtentwicklung**
- / Aus ehemaligen Schmutzwasserläufen werden Heimat für Flora und Fauna und Erholungsraum für die Menschen**
- / Neue Brücken und Radwege an der Boye für verbesserte Nahmobilität**

der Roßheidestraße wurde unter anderem 2016 bei der bundesweiten Aktion „Grünflächen in der Sozialen Stadt“ von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) als vorbildliches Modellprojekt ausgezeichnet. Gestaltet wurde es unter Beteiligung der Menschen aus dem Stadtteil. Äußerst engagiert waren dabei die Kinder und die Beschäftigten der Kita St. Marien in Gladbeck-Brauck – sie widmeten dem neuen Gewässer vor ihrer Haustür sogar ein eigenes Lied: „Hahnenbach olé!“

Lernstandort im Freien

Der Hahnenbach, ein Nebenlauf der Boye auf Gladbecker Stadtgebiet, ist derweil seit vielen Jahren als Standort eines besonderen außerschulischen Lern- und Bildungsstandortes bekannt: Das Blaue Klassenzimmer östlich

Info

Sonderforschungsbereich

Die Boye als einer der größten Emscher-Nebenlaufgebiete ist seit Anfang 2021 Schauplatz eines Sonderforschungsbereiches (SFB), der an der Universität Duisburg-Essen koordiniert wird. Der SFB namens RESIST steht in der deutschen Übersetzung für „Degradation und Erholung von Fließgewässerökosystemen unter multiplen Belastungen“. Das Projekt will mit Labor- und Freilandversuchen verstehen, wie verschiedene Belastungen auf die Biodiversität und die Funktionen von Fließgewässern einwirken und wie sich gestresste Ökosysteme wieder erholen können. „Die Renaturierung der Emscher, eines der weltweit umfangreichsten Vorhaben seiner Art, bietet uns ideale Bedingungen“, so Prof. Dr. Daniel Hering, einer der leitenden Wissenschaftler von RESIST. Gefördert wird der SFB von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) mit 12,3 Millionen Euro zunächst für vier Jahre.



/ Ansprechperson:

Bettina Gruber
Gebietsmanagerin Emscher-Mitte
gruber.bettina@eglv.de



Gemeinsam unsere Gewässer klimaresilient gestalten

Lippeverband holt alle Stakeholder an einen Tisch

Autorin: Meike Delang | **Fotos:** Nicolai Bätz, Andreas Fritsche

Leugnen zwecklos: Die Auswirkungen des Klimawandels sind beobacht- und nachweisbar. Vor dem Hintergrund der Dürresommer der vergangenen Jahre und den vermehrt auftretenden Starkregenereignissen stehen Kommunen, Wasserwirtschafts- und Naturschutzverbände vor der Frage, wie die hydrologische und ökologische Resilienz der vom Klimawandel betroffenen Fließgewässer erhöht werden kann und welche Rolle angepasste Nutzungsformen von Gewässern und Landschaft dabei spielen.

Eine nachhaltige Antwort – davon sind Emschergenossenschaft und Lippeverband (EGLV) überzeugt – finden alle Akteure nur gemeinsam. Deshalb brachte der Lippeverband mit seinem Forschungsprojekt „KliMaWerk. Wasser:Landschaft“ nun erstmals alle wichtigen Stakeholder an einen Tisch.

Gewässer enden nicht an Stadt-, Kreis- oder Landesgrenzen. Eigentlich eine simple Tatsache – und doch wurde dies jahrzehntelang bei vielen Planungen entlang der Ufer ignoriert. Nicht nur das: Es gibt auch Interessenskollisionen zwischen den planenden Akteuren. So halten Auen und Flusslaufverlängerungen Wasser zurück, während zeitgleich Drainagen und Gräben an Ackern und Feldern für einen schnellstmöglichen Abfluss sorgen. „Vor dem Hintergrund der klimatischen Veränderungen und deren Auswirkungen auf den Wasserhaushalt müssen wir ein nachhaltiges und ganzheitliches Planungskonzept schaffen, welches das Wasser in den Mittelpunkt stellt“, beschreibt Dr. Mario Sommerhäuser, Leiter der Abteilung „Fluss und Landschaft“ bei EGLV, das Ziel von KliMaWerk. Der alte Grundsatz „Alles Wasser muss schnellstmöglich wegtransportiert werden“ gilt nicht mehr. Ganze Flusssysteme wurden für dieses Ziel begradigt und vertieft mit

Der Startschuss für das Forschungsprojekt „KliMaWerk. Wasser:Landschaft“ fiel vor einem Jahr. Mehr dazu in der Ausgabe 02/2022 des Wasserstandpunktes. www.eglv.de

dem Ziel, Flächen zu entwässern und so besser nutzbar zu machen. „In vielen Bereichen muss ein Umdenken stattfinden. Für einen erfolgreichen Prozess der Klimaresilienz-Stärkung ist es daher ein wichtiger Schritt, gemeinsame Ziele zu definieren, die für alle Interessensgruppen gelten“, so Sommerhäuser. Beim ersten von drei geplanten Stakeholder-Workshops mit Behörden, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft und Naturschutz diskutierten 27 Vertreter*innen intensiv über mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Resilienz von Gewässern und Landschaft gegenüber Extremereignissen und deren voraussichtlicher Wirkung auf die Biodiversität und die einzelnen Nutzungen.

Gemeinsame Ziele aller Stakeholder erarbeitet

Ein sektorübergreifendes Ziel von Landwirtschaft, Naturschutz und Wasserwirtschaft konnte bereits identifiziert werden: „Das Wasser in der Landschaft halten“. Weitere Ziele mit entsprechenden Maßnahmen sind unter anderem eine angepasste Bewässerung und verminderte Wasserentnahme, die Schaffung naturnaher Gewässer und Auen, die Erhöhung der Grundwasserstände und eine verbesserte Wasserqualität. In ländlichen Gebieten sind die Schaffung von Retentionsräumen sowie eine nachhaltige Land- und Wassernutzung die zentralen Stellschrauben für den Landschaftswasserhaushalt. Im urbanen Raum muss die Anpassung und Resilienz gegenüber Extremereignissen integraler Bestandteil der Stadt-, Raum- und Entwässerungsplanung werden, unter anderem durch eine gesteigerte Sensibilität aller Akteure. Als besonders wichtige Maßnahmen werden die Flächenentsiegelung und Transformation zur Schwammstadt gesehen. „In kommenden Workshops werden konkrete Maßnahmenpakete und deren mögliche räumliche Verteilung im Untersuchungsgebiet Hambach-Wienbach erarbeitet sowie ihre Wirkungen unter verschiedenen Klimaszenarien diskutiert“, erläutert Sommerhäuser.

Modelle errechnen u.a. Auswirkung auf Abflussschwindigkeit und Grundwasserstände

Gleichzeitig erarbeiteten die Expert*innen von EGLV aus den Bereichen Hydrologie und Ingenieurwissenschaften zusammen mit den Projektpartnern Modelle, die anhand verschiedener Klima-Szenarien die zukünftige hydrologische Situation an der Lippe und ihren Nebenflüssen berechnen, sowie die Auswirkungen einzelner Maßnahmen und deren Wechselwirkungen mit anderen. Ausgehend von dem kleineren Betrachtungsgebiet Hambach-Wienbach nördlich von Dorsten werden diese Modellrechnungen später auf das gesamte Einzugsgebiet der Lippe übertragen. Mit diesen Daten



Ausgetrockneter Hambach nördlich von Dorsten im Sommer 2022

Kurz zusammengefasst

- / Der Klimawandel führt zu vermehrten Extremwetterereignissen wie langen Dürreperioden und Starkregenereignissen.**
- / Um Fließgewässer und Grundwasser klimaresilient zu gestalten, braucht es ein gemeinsames, abgestimmtes Vorgehen aller Akteure.**
- / Der Lippeverband entwickelt mit Partnern Grundwasser und Niederschlag-Abfluss-Modelle, um die Wirkung von Maßnahmen zur Resilienzsteigerung abzuschätzen.**

maßnahme „WaX“ im Rahmen des Bundesprogramms „Wasser:N“. Dieses ist Teil der BMBF-Strategie „Forschung für Nachhaltigkeit“ (FONA). Das Projekt läuft bis Anfang 2025. Der Lippeverband führt das Projekt zusammen mit seinen Partnern – den Universitäten Duisburg-Essen und Kiel, dem Forschungsinstitut Ecologic, den Ingenieurbüros Hydrotec und delta h sowie dem Planungsbüro Koenzen – durch.

www.eglv.de/klimawerk-wasserlandschaft/

wird ein frei verfügbarer Werkzeugkasten mit Einzelmaßnahmen und Best-Practice-Optionen entstehen, der nicht nur an Emscher und Lippe, sondern europaweit in der Wasserwirtschaft für eine nachhaltige Gewässer- und Landschaftsentwicklung sowie -nutzung eingesetzt werden kann.

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert das Verbundprojekt „KliMaWerk“ als Teil der Förder-

/ Ansprechperson:

Dr. Mario Sommerhäuser
Leiter Abteilung „Fluss und Landschaft“
Sommerhaeuser.Mario@eglv.de



Hochwasserpegel an der Lippe in Dorsten

Lebenswerte Städte: Jetzt Geld für den klima- robusten Umbau sichern

Rathäuser in der Region arbeiten an Konzepten für Betrachtungsräume

Autorin: Andrea Rickers | **Foto:** Kirsten Neumann

Das Land NRW finanziert im Ruhrgebiet die dringend notwendige Anpassung an den Klimawandel. Dafür müssen die Kommunen bis Ende 2023 Gebiete festlegen, in denen die Maßnahmen umgesetzt werden. Die Serviceorganisation der Emschergenossenschaft unterstützt dabei.

Städte müssen ihre Infrastrukturen an die Folgen des Klimawandels wie Starkregen, Dürre und Hitze anpassen, wenn sie lebenswert bleiben wollen. Über den Handlungsauftrag besteht weitgehend Konsens, das Wie wirft mitunter Fragen bei Verwaltung und Politik auf. Die 16 Emscher-Kommunen und die Emschergenossenschaft haben sich vor einigen Jahren in der Zukunftsinitiative Klima.Werk auf den Weg gemacht, Strategien und Mittel zu entwickeln.

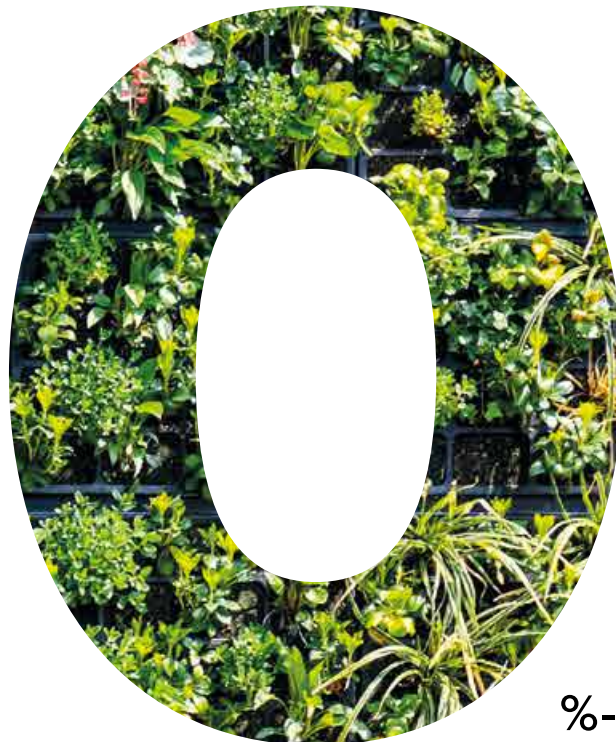


121 Mio. Euro

für den klimarobusten Umbau

**53 Städte/
Gemeinden**

Kasse



%-Punkte

Ziel: Steigerung der Verdunstungsrate um zehn Prozentpunkte

Aus ihrem Leitbild der „Klimaresilienten Region mit internationaler Strahlkraft“ (KRiS) ist über die Ruhrkonferenz das gleichnamige Förderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen entstanden, das im gesamten RVR-Raum 121 Millionen Euro für den klimarobusten Umbau zur Verfügung stellt. 53 Städte und Gemeinden haben darauf Zugriff, in ihren Verbandsgebieten stocken Emschergenossenschaft und Lippeverband die Förderung auf 90 bzw. sogar 100 Prozent auf.

Nicht nach dem Gießkannenprinzip

Damit die Maßnahmen gezielt wirken und die Gelder nicht nach dem Gießkannenprinzip ausgeschüttet werden, gibt es laut der im April 2022 in Kraft getretenen Förderrichtlinie eine Voraussetzung: Um auch nach 2023 eine Förderung zu erhalten, muss jede Kommune sogenannte Betrachtungsräume festlegen (mindestens einen). In diesen festgelegten Räumen sollen die wasserwirtschaftlich geprägten Maßnahmen zur Klimaanpassung gebündelt

umgesetzt werden und spürbare Verbesserungen hervorbringen. Flächen entsiegeln, Versickerungsmulden anlegen, Retentionsbereiche schaffen, Dächer und Fassaden begrünen – alle Bausteine sollen auf das Ziel einzahlen, 25 Prozent der befestigten Flächen in den definierten Räumen von der Mischkanalisation abzukoppeln und die Verdunstungsrate um zehn Prozentpunkte zu steigern. Mit einem so gestärkten natürlichen Wasserkreislauf kann die Ressource Regenwasser gegen überhitzte Stadtquartiere ebenso wie gegen Schäden durch Überflutungen wirken.

Was ist ein geeigneter Betrachtungsraum?

Alle Kommunen im RVR-Raum sind antragsberechtigt und in diesem Jahr aufgerufen, Konzepte für Betrachtungsräume auf den Weg zu bringen als Voraussetzung für die Umsetzung von geförderten Maßnahmen ab 2024. Diese Fragen beschäftigen deshalb derzeit die Verantwortlichen in den Fachbereichen Stadtentwicklung,

Tiefbau, Entwässerung, Umwelt und Klima: Was ist ein geeigneter Betrachtungsraum? Wie lassen sich aus dem gesamten Stadtgebiet die Bereiche filtern, die in Frage kommen? Wo ist einerseits dringender Handlungsbedarf, wo lassen sich andererseits realistisch die Ziele umsetzen bei entsprechender Mitwirkung auch von Privaten? Denn klar ist, dass die Flächenverfügbarkeit der Kommunen

begrenzt ist und gemeinsam mehr erreicht werden kann. Dafür braucht es die Mitwirkung weiterer Immobilien- und Grundstücksbesitzerinnen und -besitzer, die Dächer und Fassaden begrünen oder Flächen abkoppeln. In welchen Stadtgebieten ist also solches Potenzial vorhanden? Und wo ist der Bedarf an Klimaanpassungsmaßnahmen besonders hoch? Denn wenn die

Kommune einen Betrachtungsraum definiert hat, können in diesem Areal auch Bürgerinnen und Bürger oder Gewerbetreibende die KRiS-Fördergelder erhalten. Das kann die Kommune im Konzept für ihren oder ihre Betrachtungsräume so festlegen.

Kurz zusammengefasst

- / Förderprogramm „Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft“ (KRiS) des Landes NRW fördert Klimaanpassung im RVR-Raum**
- / Voraussetzung für Förderung: Kommunen müssen einen oder mehrere Betrachtungsräume bis Ende 2023 festlegen**
- / Infos und Unterlagen auf www.klima-werk.de**

Arbeitshilfen, Informationen, Fallbeispiele und Formulare

Unterstützt werden die Kommunen bei den Konzepten von der Serviceorganisation der Zukunftsinitiative Klima.Werk bei der Emschergenossenschaft. Sie ist die zentrale Fördermittelantrag- und Weiterleitungsstelle für dieses Projekt. Um Hilfe zu bekommen, gibt es mehrere Möglichkeiten:

- Den direkten Kontakt über die Mailadresse hallo@klima-werk.de (von dort werden alle Anfrage an die passende Stelle innerhalb der Organisation weitergeleitet).
- Über das alle 14 Tage stattfindende digitale „KRiS-Café“, bei dem Fragen rund um das Förderprogramm und das Thema Betrachtungsräume erörtert werden. Zeitpunkt und Einladung können ebenfalls über obige Mailadresse erfragt werden.
- Informationen, Unterlagen, Arbeitshilfen (auch mit Fallbeispielen), FAQs und mehr finden sich im Download-Bereich zur „Klimaresilienten Region“ auf der Internetseite www.klima-werk.de. Ein Tipp in diesem Zusammenhang: Dort gibt es auch das Formular „Projektvoranmeldung“. Das sollten alle Kommunen bei zeitaufwändigeren Anliegen nutzen – so kann die Serviceorganisation Ressourcen besser planen und bestmöglich beraten. /

/ Ansprechperson:

Andreas Giga,
Leiter der Serviceorganisation der
Zukunftsinitiative Klima.Werk bei der
Emschergenossenschaft;
giga.andreas@eglv.de

Nottuln → Senden

UNSERE REGION AUF DEM RAD ERKUNDEN

Routenvorschläge aus der Redaktion – von lehrreich bis sportlich

Autorin: Meike Delang | **Fotos:** Sabine Bungert, Rupert Oberhäuser, Ute Jäger, Klaus Baumers, RVR/Wiciok, Andreas Fritsche

Es ist gut für die Umwelt, hält fit und spart Geld: Es gibt viele gute Gründe, auf das Rad umzusteigen – aber manchmal will man sich einfach nur auf den Sattel schwingen, die Natur genießen und neue Strecken entdecken. Deswegen hat die Redaktion sieben Routenvorschläge für die Leser*innen des Wasserstandpunktes zusammengestellt. Von Mountainbike bis familienfreundlich, von Industriekultur bis zum blauen Fluss ist alles dabei. Für alle ausgewählten Touren sind GPS-Daten zum Herunterladen verfügbar, dafür einfach den jeweiligen QR-Code scannen und mehr erfahren.

Die Familienfreundliche – die SteverLandRoute 1

Eine Route zum Mitmachen, Rätseln und Entdecken für jedes Alter. Immer entlang der Stever gelangt man in rund 22 Kilometern auf leichten Wegen von Nottuln nach Senden. Dabei können Kinder mit ihrer eigenen Radwegekarte die Strecke erkunden, Münzen sammeln und Rätsel lösen. So erfahren sie unter anderem, welche Tiere im Wasser und in der Aue leben und warum es gute und weniger gute Hochwasser gibt. Die Tour ist auch als Rundweg mit insgesamt 44 Kilometern möglich. Wer anschließend auf den Geschmack gekommen ist, kann sich auch die weiteren drei Etappen der SteverLandRoute bis zur Mündung in die Lippe in Haltern am See vornehmen.



22 km



1:19



60 Meter



Duisburg → Dinslaken**Achtsam fahren – Glücksradtour in Duisburg und Dinslaken**

Das Glück liegt auf der Straße, heißt es. Und bei der Emschergenossenschaft glaubt man: auch auf den Radwegen. Denn Bewegung, Gesundheit und Glück bilden einfach ein perfektes Trio. Zusammen mit der Knappschaft wurden insgesamt fünf Glücksradtouren entwickelt im Rahmen der Kooperation „Gesund an der Emscher!“ Das Besondere: Die Touren verbinden abwechslungsreiche Routen mit Übungen und Impulsen zu einem gesunden Leben, zum Beispiel zu achtsamer Wahrnehmung, bewussten Genuss oder Dankbarkeit. Die Glücksradtour 4 „Ziel und Ankunft“ führt in Duisburg und Dinslaken über die neue Emscher-Mündung in Voerde, die Saline im Revierpark Mattlerbusch, die Rheinaue Walsum oder die renaturierte Alte Emscher. Mit rund 37 Kilometern handelt es sich um eine mittelschwere Rundtour, für die eine gute Kondition benötigt wird. Es ist aber auch eine kürzere Version der Glücksradtour mit 24 Kilometern möglich.

**22 km****1:19****60 Meter****Hamm****Für Ausdauernde – die Elefantenrunde in Hamm**

Bei 68 Kilometern Rundtour ist schon etwas Ausdauer in den Beinen gefragt – doch es lohnt sich! Die Tour lockt mit entspanntem Radeln am Wasser und durch die Schönheit des ländlichen Westfalens. Start und Ziel ist der Mitteldamm zwischen der Lippe und dem Datteln-Hamm-Kanal. In der Höhe von Werne verlässt der Rundweg die Lippe und verläuft auf ehemaligen Bahnlinien und Alleen über Kamen und Unna, an Welper vorbei, zurück nach Hamm. Ab diesem Sommer führt die Tour auch an ein neues Highlight: Dann wird der „Erlebensraum Lippeaue“ mit einem Aussichtsturm eröffnet. Vom ihm aus kann die Natur am renaturierten Fluss und im Auenpark beobachtet werden; der Park bietet sich zudem als attraktiver Rastplatz an.

**68 km****4:09****150 Meter**

Castrop-Rauxel**Ruhrgebiet pur – die Grüne Acht in Castrop-Rauxel**

Die Wegführung verlässt das Stadtgebiet Castrop-Rauxels nicht und doch wird auf diesem kleinen Ausschnitt alles geboten, was das Ruhrgebiet auszeichnet: Industriekultur, grüne Natur, Kunst und die wiederbelebte Emscher. Wie eine Acht teilt sich die Route in zwei sich kreuzende Kreise. Sie kann als gesamte Rundtour gefahren werden oder gesplittet in die leichtere Halb-Acht im Norden (29 Kilometer) und die schwerere Runde im Süden (25 Kilometer). Die Grüne Acht führt an mehreren ehemaligen Zechen, Halden und dem Schiffshebewerk Henrichenburg vorbei. Sie folgt streckenweise dem Emscherkunstweg (www.emscherkunstweg.de), der von Kunstwerken gesäumt ist. Für einen Zwischenstopp bietet sich der Hof Emscher-Auen der Emschergenossenschaft an. Zwar ist aufgrund der aktuellen Bautätigkeit am Hochwasserrückhaltebecken Emscher-Auen die direkte Anfahrt über den Emscher-Weg nicht möglich, aber eine Umleitung ist ausgeschildert.

**42 km****5:00****160 Meter****Bönen → Lünen****Gemütlich Kultur erfahren – der Sesekeweg von Bönen nach Lünen**

Die 25 Kilometer lange Strecke an der Seseke birgt keine versteckten sportlichen Herausforderungen, dafür gibt es inmitten der wiedererwachten Natur viel zu entdecken. Bereits in den 1980er-Jahren begann der Lippeverband, den Fluss vom Abwasser zu befreien. Heute ist die Seseke vollständig renaturiert und ein blaugrünes Naherholungs-Kleinod. Im Rahmen des Kulturhauptstadtjahres Ruhr.2010 wurde das interkommunale Kunstprojekt „Über Wasser gehen“ ins Leben gerufen. Kunstwerke entlang der Seseke und ihrer Zuläufe beschäftigen sich mit dem Wandel der Region, zum Beispiel nimmt die „Pixelröhre“ des Künstlerduos Winter/Hörbelt Bezug auf die im Rahmen der Seseke-Renaturierung unterirdisch verlegten Abwasserkanäle.

**25 km****2:30****93 Meter**

Essen

Mit dem Mountainbike über die Berge des Ruhrgebiets – der Brammen.Trail in Essen

Erst 2021 wurde dieser sechs Kilometer lange Mountainbike-Trail eröffnet. Wo von Natur aus Flachland war, wölben sich nun „Berge“ in den Himmel. Der Trail führt über die Halden Schurenbach – eine der größten Halden im Ruhrgebiet – und Eickwinkel. Er ist auch für Einsteiger*innen gut befahrbar.



5,10 km



0:22



100 Meter



Haltern am See

Schöner Ausblick – „Hügelland und Wasserwege“ in Haltern am See

Vom Halterner Bahnhof aus geht es entlang der Lippe und des Wesel-Datteln-Kanals mit Blick auf die Lippeaue, dabei werden mehrere Schleusen passiert. Dann beginnt der Aufstieg: 100 Höhenmeter mit einem anspruchsvollen Auf und Ab müssen überwunden werden. Als Belohnung winkt auf dem Rennberg ein atemberaubender Ausblick über das Lippetal und weit über Haltern am See hinaus. Die Tour führt weiter durch die Haard nach Flaesheim und zurück zum Ausgangspunkt (insgesamt 23,5 Kilometer). Wer will, kann die Tour um ein weiteres Highlight ergänzen: Mit der Lippefähre „Maifisch“ des Lippeverbandes kann der Fluss samt Fahrrad per Muskelkraft überquert und eine zusätzliche Schleife am gegenüberliegenden Ufer gefahren werden. /



23,5 km



2:21



160 Meter



Hase Bikes

Spezialfahrräder aus dem
nördlichen Ruhrgebiet für die
ganze Welt



1987

„Kein Mensch ist wie der andere,
deshalb müssen die Räder auf
die Bedürfnisse der Fahrenden
abgestimmt werden.“

Autor: Tobias Appelt | **Fotos:** Hase Bikes

Seit mehr als 25 Jahren entwickelt Marec Hase außergewöhnliche Fahrräder. Sie lassen sich individuell an die Bedürfnisse von Radfahrenden anpassen – für Menschen mit und ohne Handicap.

Der Wind peitscht über den „Hausberg“ der Stadt Waltrop. Von der Halde Brockenscheidt haben Besucherinnen und Besucher an sonnigen Tagen einen Panoramablick auf das Gelände der ehemaligen Zeche Waltrop. Doch heute hängen die Wolken tief. Schwere Regentropfen fallen auf die verbliebenen, denkmalgeschützten Gebäude des Bergwerks, in dem Arbeiter bis 1979 Steinkohle aus der Erde holten. Inzwischen ist das Gelände ein Gewerbegebiet. Und seit mehr als 20 Jahren ist es der Standort von „Hase Bikes“.

„Normale Fahrräder haben mich nie interessiert“, sagt Firmengründer Marec Hase. Schon als Jugendlicher hat der heute 50-Jährige alte Fahrradteile vom Sperrmüll in neue Fahrzeuge verwandelt. „Da ging der Spieltrieb mit mir durch. So entstanden die ersten Dreiräder und Seifenkisten mit Kettenantrieb – und fast alles konnte man wirklich fahren.“

Als Marec Hase 1988 mit gerade einmal 16 Jahren sein erstes Tandem-Dreirad baute, wollte er eigentlich nur einem blinden Freund zeigen, wie es sich anfühlt, Fahrrad zu fahren: „Es gab nichts Geeignetes auf dem Markt, also habe ich selbst etwas gebaut.“ Ein Jahr später gewann er mit diesem Modell den NRW-Landeswettbewerb von „Jugend forscht“. Das war der Startschuss für seine Karriere im Bereich der Spezialräder.

1994 gründete Marec Hase dann „Hase Spezialräder“. Wie es sich für ein Start-up gehört, war der Firmensitz



2023 Kettwiesel Cross



1995 Pino



2023 Pino Cargo

- 1988** erstes Tandem
- 1994** Gründung Hase Spezialräder
- 1999** Export in die USA;
„Hase Spezialräder“ wird
„Hase Bikes“
- 2001** Umzug nach Waltrop

zunächst die Garage seiner Eltern. Seine Räder bewährten sich im Alltag, die Nachfrage stieg, ab 1999 wurden sie sogar in die USA exportiert. Aus „Hase Spezialräder“ wurde also „Hase Bikes“ – und die Garage war zu klein. Nach einem Zwischenstopp in Bochum zog die Firma 2001 nach Waltrop.

Inmitten des früheren Zechengeländes ragt ein großer rechteckiger Kasten in die Höhe. Durch bodentiefe Fenster fällt das Licht in die Produktionshalle von „Hase Bikes“. Was von außen zunächst wie ein modernes Industrie-

gebäude wirkt, offenbart im Inneren den Charme einer historischen Zechenhalle.

Kurz zusammengefasst

/ Alles begann bei „Jugend forscht“

/ Vom Start-up in der elterlichen Garage zum internationalen Exporteur in Waltrop

/ Ziel 2023: 5.000 Räder mit 100 Mitarbeitenden

Im Raum stehen mobile Werkbänke, auf Ständern lagern Rahmen und Reifen. An den Wänden sind Schwerlastregale befestigt, ordentlich beladen mit Kisten und Material. Ein Mitarbeiter

saust auf einem „Hase Bike“ durch die Halle – Probefahrt. An zentraler Position: der „Airliner“, eine Art Produktionsschwebebahn. Monteur*innen können mit diesem an der Decke montierten Fließband an 14 Rädern gleichzeitig arbeiten. „Die Kolleginnen und Kollegen spezialisieren sich auf bestimmte Arbeitsschritte. Das verkürzt die Montage- und Einstellungszeiten deutlich“, sagt Marec Hase mit Blick auf seine Halle.

Auf mehr als 2.200 Quadratmetern Fläche werden hier Fahrräder gebaut. Wobei: Klassische Zweiräder gibt es gar nicht bei „Hase Bikes“. Das Unternehmen setzt vornehmlich auf das Bestseller-Tandem „Pino“ und auf

sogenannte Delta-Trikes. Die handgefertigten Spezialprodukte haben hinten zwei Räder, vorne eins.

Wer sich in der Produktionsanlage, die hier Manufaktur heißt, umschaute, merkt schnell: Hier treffen Handwerk auf Ingenieurskunst und Fachwissen auf Kreativität. Drehbank und 3D-Drucker werden gleichermaßen genutzt, um Prototypen zu fertigen oder Spezialbauteile zu entwickeln. 5.000 Räder wollen Marec Hase und seine rund 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in diesem Jahr bauen.

Gekauft und gefahren werden die „Hase Bikes“ auf der ganzen Welt. Beliebt sind sie aus verschiedenen Gründen. Weltreisende sind damit ebenso unterwegs wie Familien bei der City-Tour. Kundinnen und Kunden bezahlen teils fünfstellige Beträge. Die Bikes werden aber auch als Therapierad gebraucht. Zwei der Liegedreiräder für Kinder und Jugendliche haben Hilfsmittelnummern und können von Ärztinnen und Ärzten verordnet werden.

Die Spezialräder punkten mit einem hohen Grad an Individualisierung. „Kein Mensch ist wie der andere, deshalb müssen die Räder auf die Bedürfnisse der Fahrenden abgestimmt werden. Das geht weit über die üblichen Einstellungen von Sattel- oder Lenkerhöhe hinaus“, sagt Marec Hase. „Es gibt so viele unterschiedliche Einschränkungen, etwa durch Krankheiten, Lähmungen, fehlende Gliedmaßen oder einfach durch den ganz normalen Alterungsprozess – und trotzdem können wir es den Betroffenen oft ermöglichen, mit dem Fahrrad zu fahren.“

Die Räder von Marec Hase haben bereits viele Preise gewonnen. Es sind aber nicht die Auszeichnungen, die ihn antreiben: „Die größte Motivation sind unsere Kundinnen und Kunden. Zu erleben, wie ein Kind, das nicht einmal gehen kann, sich auf einem unserer Räder auf einmal ganz alleine bewegen kann, macht mir immer noch Gänsehaut.“ /

Interview

mit Daniel Schranz

Autor: Ilias Abawi | **Foto:** Rupert Oberhäuser

Mein Lieblingsplatz an der Emscher

Wir fragen Politikerinnen und Politiker aus der Region nach ihren Lieblingsorten an Emscher und Lippe. In dieser Ausgabe sind wir bei Daniel Schranz, Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen.

Was ist Ihr Lieblingsplatz an der Emscher?

Der Holtener Bruch ist einer meiner Lieblingsplätze an der Emscher und das aus mehreren Gründen. Die Auenlandschaft, die hier entsteht, ist nicht nur eine landschaftliche und ökologische Aufwertung. Sie wird bei Hochwasser Schutz bieten – und das nicht nur für Oberhausen, sondern auch für andere Kommunen. Bis zu 1,6 Millionen Kubikmeter Wasser wird diese Aue temporär zurückhalten

können: Sie ist also ein wichtiger Beitrag, unsere Region resilienter gegen die Folgen des Klimawandels zu machen. Und wir hoffen, dass die Aue im Holtener Bruch, wenn sich die Natur dort einmal richtig hat entwickeln können, zu einem weiteren Naherholungsgebiet für unsere Bürgerinnen und Bürger wird.

Welchen „Gewinn“ hat der Emscher-Umbau für die Stadt Oberhausen gebracht?

Der Gewinn ist ja nicht nur für Oberhausen gar nicht zu überschätzen. Einen sauberen Fluss dort zu haben, wo rund hundert Jahre lang ein offener Abwasserkanal war: Das bedeutet einen Gewinn für die Umwelt und für die Lebensqualität von Millionen von Menschen in der Region, eben auch in unserer Stadt. Für uns ist dieser Gewinn besonders groß, weil Oberhausen mit elf Kilometern die längste Flussstrecke der Emscher auf seinem Gebiet hat.

Welche Bedeutung hat die Verbesserung der Radwege-Infrastruktur für Oberhausen?

Eine große, keine Frage. Der Emscher-Weg bietet einerseits ein Plus für Freizeit und Erholung der Oberhausener Bürgerinnen und Bürger, aber auch für Rad-Begeisterte, die aus anderen Städten zu uns kommen. Andererseits eröffnet der Emscher-Weg sicher für immer mehr Menschen eine umweltfreundliche Alternative zwischen Wohnort und Arbeitsstätte zu pendeln. /



Sachsens Staatsminister Günther besichtigt Projekte von EGLV

Autor: Ilias Abawi | **Foto:** Patrick Kaut/EGLV

Eine Delegation des Freistaates Sachsen und der Stadt Leipzig hat Ende des vergangenen Jahres die Emscher- und Lippe-Region besucht. Zusammen mit Expert*innen von Emschergenossenschaft und Lippeverband (EGLV) unternahmen die Gäste eine mehrtägige Exkursion zu Renaturierungs- und Hochwasserschutzprojekten der beiden Wasserwirtschaftsverbände. Besichtigt wurden die Lippe-Mündungsaue in Wesel, die frisch geflutete neue Emscher-Mündung in Dinslaken/Voerde, das Emscher-Hochwasserrückhaltebecken in Dortmund-Ellinghausen und der Dortmunder Phoenix See (Foto), der ebenfalls als Hochwasserrückhaltebecken für die Emscher dient. „Die Emscher zeigt uns, wie ein ökologisch zerstörtes

Gewässer wieder zu einem naturnahen Fluss werden kann. Die Renaturierung von Gewässern, Flusslandschaften und Auen ist eine umweltpolitische Kernaufgabe. Denn naturnahe Gewässerlandschaften kommen weit besser mit den Folgen der Klimakrise zurecht, also mit dem Wechsel von Wassermangel und Extremniederschlägen“, sagte Wolfram Günther, Sächsischer Staatsminister für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft anlässlich des Austausches. /



ELWEA baut neue Windenergie- anlage in Dorsten-Wulfen

Autorin: Meike Delang

In Dorsten-Wulfen wird gerade eine neue Windenergieanlage des modernen Anlagentyps GE 5.5. – 158 gebaut. Bauherrin ist die zur Emschergenossenschaft gehörende ELWEA GmbH. Ende September dieses Jahres soll die insgesamt 240 Meter hohe Anlage planmäßig ihren Betrieb aufnehmen und dann eine Nennleistung von 5,5 Megawatt erreichen.

Die neue Windenergieanlage (WEA) steht in unmittelbarer Nähe zur Kläranlage Dorsten-Wulfen des Lippeverbandes. Doch anders als dieser Standort es vielleicht vermuten lässt, steht sie nicht auf einer verbandseigenen Fläche und die erzeugte Energie wird auch nicht zum Betrieb der Kläranlage verwendet. Damit ist die neue WEA nach der in Marl-Polsum von ELWEA

entwickelten und im März 2018 in Betrieb genommenen Anlage die zweite Anlage, deren erzeugte Energie vollständig in das öffentliche Stromnetz eingespeist wird. ELWEA unterstützt damit die Bestrebungen der Städte und Gemeinden in den Verbandsgebieten, den Anteil an regenerativer Energie am öffentlichen Stromnetz zu erhöhen.

ELWEA ist eine Tochtergesellschaft der BETREM (51 %) und der STAWAG Energie (49 %), die ihrerseits 100-prozentige Tochtergesellschaften der Emschergenossenschaft beziehungsweise der Stadtwerke Aachen sind. BETREM hat zuvor im März 2016 die von ihr entwickelte WEA Bottrop in Betrieb genommen und langjährig an die Emschergenossenschaft zu deren Nutzung als Eigenenergieerzeugungsanlage verpachtet. /



Schlafen im Kanalrohr

Für Rad-Tourist*innen und Abenteuerlustige: Übernachten Sie im „dasparkhotel“ oder „dasparkhotel_inside-outside“ von Künstler Andreas Strauss. Zwei Standorte – ein Radweg: Am Emscherkunstweg in Bottrop und Castrop-Rauxel

Onlinebuchung unter dasparkhotel.net



Castrop-Rauxel — „dasparkhotel_inside-outside“



Bottrop — „dasparkhotel“

Beide Kunstwerke sind Teil des Emscherkunstweges, einer gemeinschaftlichen Kooperation zwischen Urbane Künste Ruhr (UKR), Emschergenossenschaft und Regionalverband Ruhr (RVR).