



Heinrich Kissing
Danziger Str. 47
59174 Kamen
☎ 0171/ 33 333 60
info@geok.eu

12.06.2019

An die
Bürgermeisterin der Stadt Kamen
Frau Elke Kappen
Rathausplatz 1
59174 Kamen



Neue Chancen für die Stadt Kamenal pedal - mehr nahmobil leben



Einwohneranregung des ADFC-Ortsverbandes Kamen gemäß § 24 GO NRW

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,

immer weniger Menschen akzeptieren, dass über Jahrzehnte hinweg der motorisierte Verkehr die Stadt- und Verkehrsplanung dominiert hat.

„Kamen – **leben und mehr**“ ist das Marketingleitbild der Stadt Kamen. „**Mehr nahmobil leben**“ und die Stadtstrukturen entsprechend entwickeln: Das ist die Vorstellung des ADFC-Ortsverbandes auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt Kamen.

Der ADFC sieht es als seine Aufgabe an, zu einem verkehrssicheren Fahrradfahren beizutragen. Lange Zeit war die Verkehrsplanung im Besonderen auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Dadurch entstand ein Ungleichgewicht zwischen den Verkehrsarten. Dem Radverkehr und auch dem Fußverkehr blieben oft nur Restflächen.

Straßenplanungen werden auch heute noch gerne von der Fahrbahn aus begonnen, d.h. zunächst werden die als notwendig erachteten oder aufgrund von Richtlinien erforderlichen Fahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr berücksichtigt und die verbleibende Fläche wird dann zwischen den sonstigen Nutzungen Parken, Radfahren und Zufußgehen aufgeteilt.

Für eine erfolgreiche Fahrradförderung ist unerlässlich, dass Stadtverwaltung und Kommunalpolitik, aber auch die Bürgerschaft, das Fahrrad als vollwertiges und gleichberechtigtes Verkehrsmittel wahrnehmen und behandeln.



Die technische Entwicklung bringt es mit sich, dass der Bundesrat mit einer Verordnung den Weg für die Nutzung von E-Tretrollern (E-Scooter) ab 15. Juni 2019 frei gemacht hat.

E-Scooter dürfen und sollen denselben Verkehrsraum nutzen wie Fahrräder. Sie sind also auf Fahrradwegen und Radfahrstreifen erlaubt. Wenn diese nicht vorhanden sind, darf die Straße genutzt werden. Einbahnstraßen dürfen in entgegen gesetzter Richtung befahren werden, wenn dies auch für Radfahrer erlaubt ist.

In welcher Form und Intensität E-Tretroller zukünftig das nahmobile Leben in Kamen zusätzlich prägen werden, bleibt noch abzuwarten.

Im kürzlich vom Rat der Stadt Kamen beschlossenen Klimaschutzteilkonzept „Nahmobilität“ sind zahlreiche Handlungsfelder und Vorschläge zur Verbesserung der Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs angesprochen, die so auch vom ADFC- Ortsverband unterstützt werden. Wir richten daher an die Verantwortlichen die Bitte, dieses Konzept nach der Beschlussfassung im Rat der Stadt dann auch tatkräftig, d. h. innerhalb überschaubarer Zeiträume, umzusetzen. Das erfordert allerdings entsprechende personelle Kapazitäten und Haushaltsmittel.

Gerade der übermäßige motorisierte Kurzstreckenverkehr in unserer Innenstadt ist ein Kernproblem. Die deutliche Erhöhung des Anteils der mit dem Rad zurückgelegten Kurzstrecken sowie die Verbesserung bei der Kombination des Radverkehrs mit dem Öffentlichen Verkehr ist daher eine zentrale Herausforderung.

Mit der Anlage übersenden wir Ihnen zur Information auch unser Positionspapier, das im Hinblick auf die Stadtentwicklungsplanung zu folgenden Aussagen kommt:

- Die Prominenz des Autos im Stadtbild entspricht immer weniger dem Verständnis von nahmobiler Lebensqualität. Die Aufrechterhaltung der maximalen kostenlosen Parkplätze in der Kamener Innenstadt darf daher nicht mehr die Leitlinie der Stadtplanung sein, sondern die nahmobile attraktive Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt muss zum Maßstab werden.
- Das Durcheinander der Verkehrsregelungen (Fahrrad frei und nicht frei) in der zentralen Innenstadt bringt keine Ordnung in die Verkehre. Im Hinblick darauf sollte eine Öffnung für Fahrräder in den Bereichen der Fußgängerzonen angestrebt werden. Fahrräder frei – gegebenenfalls Schrittgeschwindigkeit – aber auch bitte absteigen (Wochenmarkt). Ziel ist die rücksichtsvolle Nutzung des gemeinsamen Verkehrsraumes für den Fuß- und Fahrradverkehr („per pedes + pedal“).
- Mit der steigenden Zahl von E-Fahrrädern und demnächst E-Scootern muss aufgrund der dadurch bedingten höheren Fahrgeschwindigkeiten zunehmend der Radverkehr und der Autoverkehr neu organisiert werden. Eine Neuaufteilung der Verkehrsräume darf kein Tabu sein.



Den Anteil des Fuß- und Radverkehrs in der Stadt Kamen zu erhöhen und dafür die notwendigen sicheren Verkehrsräume zu schaffen ist eine große Herausforderung und wird nur in kleinen Schritten funktionieren.

In unseren Versammlungen diskutieren wir ständig die Situation des Radverkehrs in Kamen und merken dadurch, dass für viele notwendige Verbesserungen keine Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Daher beantragen wir als Einwohneranregung gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW für das kommende Haushaltsjahr und jeweils für den Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung folgende Haushaltsmittel zusätzlich zur Verfügung zu stellen:

- Einrichtung einer Haushaltsposition **Infrastrukturmaßnahmen** für den Fuß- und Radverkehr, die unabhängig von Fördertöpfen eine kleinteilige Infrastrukturverbesserung (Sofortmaßnahmen Unterhaltung) ermöglicht. Ansatz **200.000 Euro** über die bisher geplanten Mittel hinaus.
- Erhöhung der Haushaltspositionen zur Umsetzung des **Klimaschutzteilkonzeptes** Nahmobilität - über den bisher geplanten Rahmen hinaus - um **500.000 Euro**.

Im Sinne von **kamenal pedal - mehr nahmobil leben** freuen wir uns auf die sicher lebhaft und konstruktive Diskussion und bedanken uns für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen


Heinrich Kissing


Dirk Eppmann


Dieter Brinkmann

Anlage: Positionspapier des ADFC-Ortsverbandes

12. Juni 2019

Neue Chancen für die Stadt

Kamenal pedal - mehr nahmobil leben



Wer nahmobil unterwegs ist, ist dies meistens zu Fuß, mit dem Fahrrad oder steigt zwischendurch in einen Bus oder eine Bahn. Der Vorteil von Nahmobilität: Auf kurzen Strecken ist man zu Fuß oder mit dem Rad häufig schneller, da man nicht im Stau steht und am Ziel keinen Parkplatz suchen muss. Lärm und Schadstoffe werden zudem verringert.

Gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr steigern Lebensqualität und Verkehrssicherheit. Die Nahmobilität ist ein Zukunftsthema, das durch technische Entwicklungen zunehmend e-mobilisiert wird.

Lange Zeit war die Verkehrsplanung im Besonderen auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Dadurch entstand ein Ungleichgewicht zwischen den Verkehrsarten. Dem Radverkehr und auch dem Fußverkehr blieben oft nur Restflächen.

Straßenplanungen werden auch heute noch gerne von der Fahrbahn aus begonnen, d.h. zunächst werden die als notwendig erachteten oder aufgrund von Richtlinien erforderlichen Fahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr berücksichtigt und die verbleibende Fläche wird dann zwischen den sonstigen Nutzungen Parken, Radfahren und Zufußgehen aufgeteilt.

Kamenal pedal

Kamenal pedal: Darunter verstehen wir die kraftvolle Anstrengung aller Verantwortlichen und Beteiligten in den **Kamener kommunalen** Stadtstrukturen eine lebenswerte Stadtkultur zu entwickeln, in der die Straßen wieder als Bewegungs-, Lebens- und Erlebnisräume innerhalb der Stadt betrachtet werden und nicht als rein technisch-funktionale Verkehrsflächen.

Kamen hat gute Voraussetzungen für die Verbesserung der Nahmobilität in der Stadt – **kamenal pedal** unterwegs sein ist sowohl durch die Topografie als auch durch die Vernetzung mit dem regionalen Umfeld möglich. Die Stadt Kamen hat zudem eine Siedlungs- und Stadtstruktur, die das Fahrradfahren begünstigt.

Es wohnen mehr als 90 % der Bevölkerung in einem Radius von max. 2 km zu einem Nebenzentrum (Heeren und Methler) bzw. zum Stadtzentrum. Auch die Bahnhöfe von Kamen-Mitte und der Haltepunkt im Stadtteil Kamen-Methler liegt für 75 % der Kamener Bevölkerung in einer Entfernung von maximal 2 km. Das sind gute Voraussetzungen für ein großes Verlagerungspotential von Kfz-Fahrten auf das Fahrrad, denn in unserer Stadt finden circa 50% aller Autofahrten im Bereich der Kurzstrecke statt, also in einer Entfernung von weniger als 5 km.

Den Anteil des Fuß- und Radverkehrs in der Stadt Kamen zu erhöhen ist eine große Herausforderung und wird nur in kleinen Schritten funktionieren. Aber: Veränderung fängt in den Köpfen an. Dazu möchten wir beitragen.

Teilhabe am städtischen Leben durch Nahmobilität

Mit dem Fahrrad kann dabei für viele Menschen die individuelle Mobilität sichergestellt werden. Gerade für Jugendliche ist dies oft die einzige Möglichkeit „autonom“ an der Mobilität teilzunehmen. Besonders in einer Stadt wie Kamen, mit guten Bedingungen für die Nahmobilität, kann somit durch das Fahrrad auch die Lebensqualität von Bürgern, die nicht über einen Führerschein oder das eigene Auto verfügen, gesteigert und eine bessere Teilhabe am städtischen Leben ermöglicht werden.

Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel

Für eine erfolgreiche Fahrradförderung ist unerlässlich, dass Stadtverwaltung und Kommunalpolitik, aber auch die Bürgerschaft, das Fahrrad als vollwertiges und gleichberechtigtes Verkehrsmittel wahrnehmen und behandeln. Die baulichen Radwege der Vergangenheit, schmaler roter Streifen im Gehweg, haben für diesen Radverkehr keine Zukunft. Die Planung im Rathaus ist der erste Schritt für eine gute Entwicklung des Radverkehrs von morgen.

Radfahrer als Alltagsexperten

Durch eine gezielte Ansprache können mehr Menschen zu einem Umstieg auf das Rad bewegt werden. Bürger nutzen die Radverkehrsinfrastruktur nicht nur – sie können zu deren Verbesserung auch als lokale Alltagsexperten eingebunden werden und zu einer schrittweisen Infrastrukturverbesserung in den kleinräumigeren Wohnsiedlungsbereichen beitragen.

Leitlinie der Stadtplanung

Die Prominenz des Autos im Stadtbild entspricht immer weniger dem Verständnis von nahmobiler Lebensqualität. Die Aufrechterhaltung der maximalen kostenlosen Parkplätze in der Kamener Innenstadt darf daher nicht mehr die Leitlinie der Stadtplanung sein, sondern die nahmobile attraktive Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt muss zum Maßstab werden.

Kernproblem motorisierter Kurzstreckenverkehr

Gerade der übermäßige motorisierte Kurzstreckenverkehr ist ein Kernproblem. Die deutliche Erhöhung des Anteils der mit dem Rad zurückgelegten Kurzstrecken sowie die Verbesserung bei der Kombination des Radverkehrs mit dem Öffentlichen Verkehr ist daher eine zentrale Herausforderung.

Fußgängerzone für Fahrräder öffnen

Das Durcheinander der Verkehrsregelungen in der zentralen Innenstadt bringt keine Ordnung in die Verkehre. Im Hinblick darauf sollte eine Öffnung für Fahrräder in den Bereichen der Fußgängerzonen angestrebt werden. Fahrräder frei – gegebenenfalls Schrittgeschwindigkeit – aber auch bitte absteigen (Wochenmarkt).

Ziel ist die rücksichtsvolle Nutzung des gemeinsamen Verkehrsraumes für den Fuß- und Fahrradverkehr („per pedes + pedal“).

Erkennbarkeit und Wahrnehmung

Die Verwendung von Piktogrammen und Schraffuren auf den Verkehrsflächen sowie die farbliche Gestaltung von Verkehrsflächen verbessern die Erkennbarkeit und Wahrnehmung verkehrsfunktionaler Regelungen und helfen damit mehr Sicherheit zu schaffen. Wichtig sind alle Maßnahmen, die die Übersicht erhöhen – so etwa an Kreuzungen und Einmündungen.

Hierfür stehen keine ausreichenden Haushaltsmittel zur Verfügung.

Schutzstreifen für Radfahrer markieren

Die Markierung von Schutzstreifen für Fahrräder sollte ausgeweitet werden. Sie bieten zwar keinen aktiven Schutz für Radfahrer, doch können sie dazu beitragen, Überholmanöver zu regulieren.

Angestrebt wird derzeit im Verkehrsministerium eine gesetzliche Regelung, nach der vorgeschrieben werden soll, den Abstand zwischen Auto und Fahrrad von mindestens 1,50 Meter innerorts, sonst sogar von zwei Metern einzuhalten. Bisher ist in der Straßenverkehrsordnung nur vage ein "ausreichender Seitenabstand" festgelegt.

Erhöhung der städtischen Haushaltsmittel für Sofortmaßnahmen

Die Entwicklung des Radverkehrs wird nur dann erfolgreich sein, wenn die dafür notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Eine deutliche Erhöhung der städtischen Haushaltsmittel für die Stärkung der Nahmobilität ist notwendig.

Im Rahmen der vom Rat der Stadt angestrebten Bürgerbeteiligung an der Beratung des städtischen Haushalts schlagen wir dafür eine neue Haushaltsposition vor, die unabhängig von Fördertöpfen eine kleinteilige Infrastrukturverbesserung (Sofortmaßnahmen) ermöglicht.

Neuaufteilung der Verkehrsräume

Mit der steigenden Zahl von E-Fahrrädern und E-Scootern muss aufgrund der dadurch bedingten höheren Fahrgeschwindigkeiten zunehmend der Radverkehr und der Autoverkehr neu organisiert werden. Eine Neuaufteilung der Verkehrsräume darf kein Tabu sein.

- Die Einrichtung von Einbahnstraßen ist ggf. eine Möglichkeit, Nutzungsflächen für andere Verkehrsteilnehmer schaffen.
- Die Ausweisung von weiteren Fahrradstraßen ist eine Möglichkeit, für das vollwertige und gleichberechtigte Verkehrsmittel Fahrrad Raum zu schaffen und darauf aufmerksam zu machen.

E-Scooter werden die Verkehrsräume zusätzlich beanspruchen

Der Bundesrat hat mit einer Verordnung den Weg für die Nutzung von E-Tretrollern (E-Scooter) ab 15. Juni 2019 frei gemacht.

E-Scooter dürfen und sollen denselben Verkehrsraum nutzen wie Fahrräder. Sie sind also auf Fahrradwegen und Radfahrstreifen erlaubt. Wenn diese nicht vorhanden sind, darf die Straße genutzt werden. Einbahnstraßen dürfen in entgegen gesetzter Richtung befahren werden, wenn dies auch für Radfahrer erlaubt ist.

In welcher Form und Intensität E-Tretroller zukünftig das nahmobile Leben in Kamen zusätzlich prägen werden, bleibt noch abzuwarten.

Klimaschutzteilkonzept Nahmobilität der Stadt Kamen

Im Klimaschutzteilkonzept „Nahmobilität“ der Stadt Kamen sind zahlreiche Handlungsfelder und Vorschläge zur Verbesserung der Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs angesprochen, die so auch vom ADFC Ortsverband unterstützt werden. Wir richten daher an die Verantwortlichen die Bitte, dieses Konzept nach der Beschlussfassung im Rat der Stadt dann auch tatkräftig, d. h. innerhalb überschaubarer Zeiträume, umzusetzen. Das erfordert allerdings entsprechende personelle Kapazitäten und Haushaltsmittel.

Mehr nahmobil leben


Immer weniger Menschen akzeptieren, dass über Jahrzehnte hinweg der motorisierte Verkehr die Stadt- und Verkehrsplanung dominiert hat.

„Kamen – **leben und mehr**“ ist das Marketingleitbild der Stadt Kamen. „**Mehr nahmobil leben**“ und die Stadtstrukturen entsprechend entwickeln: Das ist die Vorstellung des ADFC Ortsverbandes auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt Kamen.

Kamenal pedal - mehr nahmobil leben – Unsere Vorschläge und Maßnahmen

Vollwertiges und gleichberechtigtes Verkehrsmittel Fahrrad	Viele radverkehrstechnische Maßnahmen, wie z. B. die schmalen roten Streifen in den Gehwegen, sind nur ein Behelf. Die Planung im Rathaus ist der erste Schritt für eine gute Entwicklung des Radverkehrs von morgen.
Leitlinie der Stadtplanung	Die nahmobile attraktive Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt muss zum Maßstab werden.
Problem motorisierter Kurzstreckenverkehr	Der motorisierte Kurzstreckenverkehr ist ein Kernproblem. Ziel soll die nahmobile Verlagerung der Verkehre in der Innenstadt sein.
Per pedes + pedal	Nutzung der Fußgängerzone als gemeinsamer Verkehrsraum für Fuß- und Radverkehre
Haushaltsmittel für Sofortmaßnahmen	Im Rahmen der vom Rat der Stadt angestrebten Bürgerbeteiligung an der Beratung des städtischen Haushalts schlagen wir eine deutliche Erhöhung der städtischen Haushaltsmittel für die Stärkung der Nahmobilität vor.
Neuaufteilung der Verkehrsräume	Eine Neuaufteilung der Verkehrsräume darf kein Tabu sein.
Klimaschutzteilkonzept „Nahmobilität“	Das Klimaschutzteilkonzept ist tatkräftig, d. h. innerhalb überschaubarer Zeiträume, umzusetzen.

Beispiele die ins Auge fallen – mit Kommentierungen

Sesekeradweg: Auf dem Mühlentorweg die Bahnhofstraße querend (Regina Grewe):

Der Schilderpfosten rechts ist bis ziemlich weit unten mit Schildern bestückt. Dahinter sind Parkplätze. Sind die frei, kann man die Bahnhofstraße einsehen, stehen dort PKW oder gar größere Fahrzeuge, ist die Sicht sehr eingeschränkt bzw. komplett verdeckt. Zu viel Schilder! Die Sichtbeziehung bei der Querung der Bahnhofstraße ist mangelhaft!

Sesekeradweg: Auf dem Sesekeradweg Querung der Ostenallee (Dirk Eppmann):

Die stark befahrene Ostenallee ist ein Querungsrisiko für Radfahrer. Eine auffällige Markierung des Sesekeweg-Querungsbereiches sollte hier dem Autofahrer eine Erkennungshilfe für den querenden Fahrradverkehr geben!

Radschnellweg Ruhr RS 1 (Heinrich Kissing)

Er wird kommen – irgendwann; er ist daher keine Vision, sondern benötigt ein langjähriges Planungs- und Genehmigungsprozedere, so wie wir unsere Behörden und bürokratischen Abläufe kennen!

Fußgängerzone am Kamen Quadrat (Regina Grewe)

Von West nach Ost auf der Adenauerstraße kommend stößt man auf die Kampstraße. Die offizielle Regelung sieht vor, das Fahrrad durch den Fußgängerbereich vor dem Kamen Quadrat zu schieben. Möchte man das nicht (weil sehr belebt bzw. schlecht zu Fuß), kann man nach links oder rechts abbiegen. Nach links kommt man an die Einmündung vor dem Severinshaus. Dort ist es für Radfahrer auf Grund des dichten Autoverkehrs sehr unangenehm. Biegt man aus der Richtung Konrad-Adenauer-Allee kommend am Kamen Quadrat nach rechts in die Kampstraße ab, stößt man erneut auf die Fußgängerzone.

Fußgängerzone östliche Weststraße (Regina Grewe)

Es ist wünschenswert, dass das Teilstück der Fußgängerzone Weststraße zwischen Kampstraße (Commerzbank) und Oststraße für Räder freigegeben wird. Es ist jede Menge Platz vorhanden und sehr wenig Fußgängerverkehr. Dann könnte auch die Wegweisung für den Radverkehr daher führen. Das wäre m. E. auf jeden Fall eleganter und sicherer als durch die Schiebezonen beim Einkaufszentrum oder durch den Autoverkehr am Severinshaus.

Fahrradstraße Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße sollte für den KFZ Durchgangsverkehr gesperrt bzw. als Einbahnstraße ausgewiesen werden. Das wäre eine logische und konsequente Umsetzung der ursprünglich geplanten Verkehrsführung „Netzschluss Innerer Ring“ über die Poststraße.

Fußgängerzone am Severinshaus (ADFC Ortsverband)

Die Fußgängerzone in der Nordstraße sollte bis zum Severinshaus fortgeführt werden und den Shared Space-Platz vor dem Severinshaus mit umfassen, so dass die Fußgängerzone sich in einer Linie fortsetzt.

Hinweis: Shared Space = gemeinsamer Verkehrsraum

Ausbau und Umbau von Straßen, Wegen und Querungsbereichen (ADFC Ortsverband)

Es fehlt an allen Ecken und Enden und Wegen. Selbst die umgebauten Querungsbereiche an der Koppelstraße und an der Lünener Str./ Hilsingstr. sind - zwar lobenswerte Initiativen zur Verbesserung der Radverkehrssituation -, aber letztlich doch nur Kompromisse und Behelfslösungen.

Abstellanlagen (ADFC Ortsverband)

Die Abstellanlagen werden nach einem durchdachten Konzept errichtet. Das Parkhaus für Fahrräder im Pavillon auf dem Willy-Brand-Platz ist eine gute Idee der Stadtverwaltung!

Weitere Abstellanlagen (Heinz Böke)

Es wird die Nutzung der Fahrräder allgemein weiter steigen. Dafür müssen weitere Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. An einzelnen Stellen wird es trotz der gerade neu montierten Abstellbügel schon kritisch. Beispiel: Kamen Quadrat.

Radwegmarkierung kontra Fahrradstraße (Dirk Eppmann)

Unsicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verursacht die Radstreifenmarkierung in der Borsigstraße, die mittlerweile als Fahrradstraße ausgewiesen ist, aber auf der linken Straßenseite immer noch die Radwegstreifenmarkierung aufweist. Hier wäre eine Entfernung sehr hilfreich.

Keine klare Radwegkennzeichnung (Heinz Böke)

Eine klare Radwegkennzeichnung fehlt zum Beispiel in der Ostenallee. Ist ein Beschilderungsloser zweifarbiger Gehweg auch ein Radweg? Warum ist die Fortsetzung des Weges nach der nächsten Straßeneinmündung dann plötzlich doch ein kombinierter Rad-/Fußweg (siehe Ostenallee)?

Westicker Straße: Hinweis auf querende Radler geben (Dieter Brinkmann)

Wenn man auf der Westicker Straße vom Kreisel Königstraße Richtung Kamen (Osten) fährt, steht dort sofort ein 70 km/h Schild. Nach circa 300 Metern ein weiteres 70 km/h Schild, welches etwa 80 Meter vor dem querenden Übergang vom Körnebach-Radweg steht. Nach circa 150 Metern ist dann der Ortseingang ausgewiesen und somit 50 km/h erlaubt. Ich meine, dass dort das zweite 70 km/h Schild dringend durch 50 km/h ersetzt werden müsste und gleichzeitig auf querende Radfahrer aufmerksam gemacht werden sollte, die den Radweg westlich des Körnebachs zwischen Westicker Str. und Kläranlage nutzen. Die vorhandene Fahrradwegbrücke kann fahrtrichtungsbedingt nicht von diesen Radfahrern benutzt werden.