

Datum: 22.04.2021

Az.: nrau-ger

## **Beschlussvorlage - öffentlich -**

	Beratungsfolge	Datum
1.	Ausschuss für Bauen und Verkehr	04.05.2021
2.	Haupt- und Finanzausschuss	06.05.2021
3.	Rat der Stadt Bergkamen	06.05.2021

### **Betreff:**

Neuaufstellung Radverkehrskonzept Kreis Unna  
hier: Stellungnahme der Stadt Bergkamen im Rahmen der Akteursbeteiligung

### **Bestandteile dieser Vorlage sind:**

1. Das Deckblatt
2. Der Beschlussvorschlag und die Sachdarstellung
3. 1 Anlage

Der Bürgermeister In Vertretung  Dr.-Ing. Peters Erster Beigeordneter	
---	--

Stv. Amtsleiterin  Reumke	Sachbearbeiter  Raupach	
---------------------------------	-------------------------------	--

### **Beschlussvorschlag:**

Der Rat der Stadt Bergkamen beschließt die Stellungnahme der Verwaltung als Stellungnahme der Stadt Bergkamen zur Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Unna.

### **Sachdarstellung:**

Im Rahmen einer Auftaktveranstaltung im September 2019 hat der Kreis Unna die kreisangehörigen Städte und Gemeinden über seine Planungen zur Neuaufstellung eines Radverkehrskonzeptes informiert und an der inhaltlichen Ausrichtung des Erarbeitungsprozesses beteiligt. Es folgten weitere Workshops unter Anwesenheit der Mitgliedskommunen des Kreises, der Nachbarkreise und -städte sowie weiterer Interessensvertretungen und Verbänden, um deren Interessen und Fachwissen in den Erarbeitungsprozess mit einfließen zu lassen.

Ähnlich wie in der 2. Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes (RVK) der Stadt Bergkamen steht auch für den Kreis Unna die Stärkung des Alltagsradverkehrs im Vordergrund. Als übergeordnete Zielsetzung werden darüber hinaus die Förderung einer klimafreundlichen Mobilität sowie die Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs und dessen Anteil am kreisweiten Modal Split angeführt.

Wesentliche Inhalte der Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Unna sind neben der Definierung von Qualitätsstandards und daraus resultierenden Musterquerschnitten für unterschiedliche Streckenabschnitte und Knotenpunkte insbesondere eine bedarfsgerechte und integrierte Konzeption des Kreisradwegenetzes. Dieses Kreisradwegenetz wird bevorzugt an oder auf Kreisstraßen geführt, um eine effiziente Umsetzbarkeit durch den Kreis Unna als Baulastträger zu gewährleisten. Einzelne Abschnitte werden jedoch auch auf Gemeindestraßen geführt. Das Kreisradwegenetz bildet somit zusammen mit den voraussichtlichen Routenverläufen des Radschnellwegs „RS1“ und des Regionalen Radwegenetzes des Regionalverbands Ruhr (RVR) ein zusammenhängendes „Zielnetz“ über das gesamte Kreisgebiet.

Für jeden Streckenabschnitt des Kreisradwegenetzes ist unter Berücksichtigung der Kfz-Verkehrsbelastungen, den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und den definierten Qualitätsstandards eine Zielführungsform des Radverkehrs ermittelt worden und innerhalb einer Online-Karte übersichtlich aufbereitet und dargestellt. Vor diesem Hintergrund werden insgesamt folgende Arten der Radverkehrsführung angewendet:

- Baulicher Radweg (bspw. gemeinsamer Geh- u. Radweg, etc.)
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Fahrradstraße
- Mischverkehr
- Piktogrammreihe
- Gehweg „Radfahrer frei“

Für die Strecken des RS1, des RVR-Radverkehrsnetzes sowie des „IGA-Radweges“ wird seitens des Kreises Unna keine eigene Aussage zur zukünftigen Führungsform getroffen, sondern die geltenden rechtlichen Grundlagen bzw. eigens auferlegten Ausbaustandards der jeweiligen Baulastträger vorausgesetzt.

Alle Angaben zum Erarbeitungsprozess und der inhaltlichen Ausarbeitung (Qualitätsstandards, etc.) zur Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Unna sowie der Zugang zur Online-Karte und der Aufruf zur Akteursbeteiligung sind auf der Website <https://www.kreis-unna.de/radfahren/> einzusehen.

Bevor im 4. Quartal dieses Jahres der Kreistagsbeschluss erfolgen soll, hat der Kreis Unna die kreisangehörigen Städte und Gemeinden im Rahmen der Akteursbeteiligung um eine abschließenden Stellungnahme gebeten, um den Entwurf des Zielnetzes inklusive der Maßnahmenvorschläge zu den jeweiligen Führungsformen zu prüfen und Hinweise, Anregungen und Bedenken schriftlich vorzubringen. Die Verwaltung hat diesbezüglich folgende Stellungnahme erarbeitet. Der Anlage 1 enthält die Skizzen 1 bis 11 zur Verdeutlichung der Maßnahmenvorschläge und wird der Stellungnahme beigelegt.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stadt Bergkamen begrüßt die Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Unna sowie dessen Zieleetzungen und bedankt sich für den transparenten und unter einer breiten Beteiligung der Mitgliedskommunen des Kreises stattfindenden Prozess zur Erarbeitung des Konzeptes.

Anschließend an eine Begutachtung des zur Einsichtnahme bereitgestellten Entwurfs des Kreisradwegnetzes (Online-Karte) ist die Stadt Bergkamen zur folgenden Stellungnahme in Bezug auf die vorliegende Netzkonzeption und den vorgeschlagenen Führungsformen gekommen: Die Anlage 1 enthält insgesamt elf Skizzen zur Verdeutlichung der Maßnahmenvorschläge und werden der Stellungnahme beigelegt.

#### 1. Netzkonzeption

##### RS1 (Radwegebrücke über Kanal) - Skizze 1 -:

- Online-Karte: keine Darstellung einer zusätzlichen Überquerung des Kanals parallel zur Kanalbrücke Werner Straße im Bereich der Klöcknerbahntrasse
- Änderung: zusätzliche Darstellung des RS1 mit zukünftigen Verlauf über den Kanal parallel zur Kanalbrücke Werner Straße im Bereich der Klöcknerbahntrasse
- Erläuterung: Der in der Online-Karte dargestellte Verlauf des RS1 beidseitig des Kanals, östlich der Kanalbrücke Werner Straße, stellt eine Radverbindung mit höchster Qualität zwischen den Städten Bergkamen und Hamm dar. Um zukünftig diesen sinnvollen Verlauf des RS1 beidseitig des Kanals zu erwirken, ist der zusätzliche Bau einer Radwegebrücke über den Kanal im Rahmen der Realisierung des RS1 notwendig und im Radverkehrskonzeptes des Kreises Unna darzustellen. Darüber hinaus würde die Stadt Werne, durch diese zusätzliche Überquerungsmöglichkeit des Kanals und dem daraus resultierenden Verlauf des RS1 zusätzlich auf der Nordseite des Kanals eine effiziente Anbindung an den Radschnellweg über die Klöcknerbahntrasse erhalten. Dieser zusätzliche Brückenneubau ist bereits in der „Machbarkeitsstudie Radschnellweg Ruhr RS1“ des RVR berücksichtigt und soll zukünftig, durch die zusätzliche Einbettung in das Kreisradwegenetz, ebenfalls vom Kreis Unna gegenüber dem zuständigen Planungsträger vertreten werden.

##### Klöcknerbahntrasse (nördlich Kanal) - Skizze 2 -:

- Online-Karte: Führung der RVR Radhauptverbindung ab Kreuzung „Rünther Straße - Werner Straße“ in Richtung Norden auf B 233
- Anmerkung: Präferierte Führung des Radverkehrs auf Bergkamener Stadtgebiet ab Nordseite Kanal in nördlicher Richtung auf Klöcknerbahntrasse
- Erläuterung: Nördlich des Kanals verläuft parallel zur B 233 in unmittelbarer Nähe die Klöcknerbahntrasse. Diese bietet bereits heute eine qualitative Radwegeverbindung in Richtung der Stadt Werne und soll zukünftig auf der

Nordseite des Kanals unmittelbar an den RS1 und der angestrebten Radwegebrücke über den Kanal anschließen. Statt die Radverbindung zwischen Kanal und Lippe gezielt auf die stark frequentierte B233 auszulegen, ist somit der Radverkehr vorrangig auf der Klöcknerbahntrasse zu führen.

IGA-Radweg (Marina Rünthe; Bereich Hafenweg 42 „California“) - *Skizze 3* - :

- Online-Karte: Führung des IGA-Radwegs über privaten Parkplatz des Hafenwegs 42 („California“)
- Änderung: Führung des IGA-Radwegs nördlich des Hafenwegs 42 („California“) entlang des Hafenbeckens und Kanalufers
- Erläuterung: Um den Rad- und Fußverkehr in diesem Bereich nicht mehr über den privaten Parkplatz des Hafenwegs 42 zu führen, hat die Stadt Bergkamen bereits zu Beginn dieses Jahres die Wegeverbindung nördlich des Hafenwegs 42 („California“) entlang des Hafenbeckens und Kanalufers ertüchtigt. Zukünftig wird dieser Abschnitt Bestandteil des „IGA-Radwegs“ und auf eine durchgehend 4,00 m breite Asphaltdecke ausgebaut.

IGA-Radweg (Wasserstadt Aden; Portofino-Viertel) - *Skizze 4* - :

- Online-Karte: Darstellung zum Streckenverlauf des IGA-Radwegs im westlichen Abschnitt der Wasserstadt Aden fehlerhaft
- Änderung: Führung des IGA-Radwegs auf einer Länge von ca. 750 m entlang des Kanals bevor der Streckenverlauf in östlicher Fahrtrichtung vom Kanal abknickt und weiter zentral durch die Wasserstadt verläuft

K16 (Industriestraße) - *Skizze 5* - :

- Online-Karte: keine Führung des Kreisradwegenetzes auf Industriestraße (ausgenommen Teilabschnitt zwischen Knotenpunkt Werner Straße und Querungsbereich Klöcknerbahntrasse)
- Änderung: Aufnahme der gesamten Industriestraße in das Kreisradwegenetz
- Erläuterung: Grundsätzlich ist die Industriestraße aufgrund ihres Verlaufs eine direkte Radwegeverbindung des Ortsteils „Mitte“ mit dem Gewerbe- und Industriegebiet an der Industriestraße, dem ansässigen Einzelhandel im Bereich der Straße „An der Bumannsburg“ und dem Romberger Wald. Die Industriestraße ist bereits im Abschnitt südlich der Einmündung „Am Romberger Wald“ mit einem beidseitigen Geh- und Radweg ausgestattet. Im Abschnitt nördlich der der Einmündung „Am Romberger Wald“ ist bislang, trotz eines ausreichenden Straßenquerschnitts von mindestens 12,00 m keine qualitative Führung des Rad- und Fußverkehrs vorhanden. Um zukünftig eine qualitative Führungsform des (Fuß- und) Radverkehrs auf gesamter Länge herzustellen, ist die gesamte Industriestraße in das Kreisradwegenetz aufzunehmen. In Folge einer Aufnahme ist für den Abschnitt nördlich der Einmündung „Am Romberger Wald“ ebenfalls beidseitig ein Gemeinsamer Geh- und Radweg als geplante Führungsform mit einer Zielbreite von 2,50 m vorzusehen.

K17 (Hansastraße) - *Skizze 6* - :

- Online-Karte: keine Führung des Kreisradwegenetzes auf Hansastraße
- Änderung: Aufnahme der gesamten Hansastraße in das Kreisradwegenetz
- Erläuterung: Die K17 verläuft zwischen der K16 (Industriestraße) im Norden und der L654 (Hammer Straße) im Süden und bildet somit eine Nord-Süd-Achse im östlichen Stadtgebiet von Bergkamen. Entlang dieser Achse befindet sich u.a. das „Schießzentrum Unna-Hamm“ und „Sporthalle Overberge“ sowie weitere Sportanlagen und Gastronomiebetriebe. Vor diesem Hintergrund befinden sich entlang der Hansastraße mehrere relevante Ziele für den überörtlichen Radverkehr, sodass eine Berücksichtigung im Kreisradwegenetz vorzusehen ist. Ein asphaltierter Weg, welcher auf gesamter Länge straßenbegleitend auf

westlicher Seite der Hansastraße verläuft, ist zukünftig gemäß den „Qualitätsstandards für Radwege außerorts“ des Radverkehrskonzepts des Kreises Unna, als Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einer Zielbreite von 3,00m zu qualifizieren.

Am Wiehagen (Wegeverbindung zum Zechenpark / Erich-Ollenhauer-Straße) - Skizze 7 -:

- Online-Karte: Darstellung zum Streckenverlauf der Radwegeverbindung fehlerhaft
- Änderung: Darstellung einer Radwegeverbindung „Am Wiehagen - Zechenpark - Erich-Ollenhauer-Straße“ über die bestehende Wegeverbindung zwischen den Grundstücken Am Wiehagen 43a und 47
- Erläuterung: Die Herstellung einer Wegeverbindung zwischen den Grundstücken Am Wiehagen 35a und 37 (Online-Karte) ist zukünftig nicht vorzusehen. Hierzu müsste eine zusätzliche und nicht erforderliche neue Wegeverbindung durch den Zechenpark angelegt werden, welche einen massiven Eingriff in den Baumbestand und finanziellen Aufwand hervorrufen würde.

## 2. Führungsform / Maßnahmen

K16 (Erich-Ollenhauer-Straße; Abschnitt Kreisverkehr Töddinghauser Straße - Kreisverkehr Zweihausen) - Skizze 8 -:

- Online-Karte: die geplante Führungsform ist einseitig als Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einer Zielbreite von 3,50 m angegeben
- Änderung: beidseitig Radfahrstreifen mit einer Zielbreite von 2,00 m
- Erläuterung: Die K16 durchläuft als Ost-West-Achse insgesamt fünf der sechs Bergkamener Ortsteile und besitzt folglich auch als gesamtstädtische Verbindungsachse des Radverkehrs eine besondere Bedeutung. Vor diesem Hintergrund ist der Radverkehr nach Möglichkeit nicht gemeinsam mit dem Fußverkehr auf der K16 zu führen. Für den weiteren Verlauf der Erich-Ollenhauer-Straße in westlicher Richtung über den Kreisverkehr Töddinghauser Str. hinaus ist eine geplante Führungsform durch Radfahrstreifen mit einer Zielbreite von 2,00 m angegeben, wodurch eine eigenständige komfortable Führung des Radverkehrs vorgesehen wird. Um eine einheitliche und komfortable Radverkehrsführung auf der gesamten Erich-Ollenhauer-Straße herbeizuführen, sind ebenfalls Radfahrstreifen mit einer Zielbreite von 2,00 m für diesen Abschnitt vorzusehen.

Die Notwendigkeit einer dort verlaufenden Fußverkehrsführung ist jedoch im Rahmen der Entwicklung der Fläche der ehemaligen Zeche Grimberg 1 2 zu ermitteln. Der Bau eines einseitigen Gehwegs wäre infolgedessen mit einer Breite von 2,50 m vorzunehmen.

K16 (Erich-Ollenhauer-Straße; Abschnitt Knotenpunkt In der Schlenke - Einmündung Kleiweg) - Skizze 9 -:

- Online-Karte: die geplante Führungsform ist als beidseitiger Gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Zielbreite von 2,50 m angegeben
- Änderung: beidseitig Radfahrstreifen mit einer Zielbreite von 2,00 m
- Erläuterung: siehe Erläuterung zu „Erich-Ollenhauer-Straße; Abschnitt Kreisverkehr Töddinghauser Straße - Kreisverkehr Zweihausen“  
Eine Fußverkehrsführung ist in diesem Abschnitt bereits auf der südlichen Straßenseite vorhanden. Im Rahmen einer potenziellen Straßensanierung ist zukünftig die Verbreiterung des Gehwegs von ca. 2,00 m auf 2,50 m vorzusehen.

Kuhbach-Weg (Knotenpunkte/Querungen):

- Online-Karte: verschiedene Maßnahmenvorschläge für unterschiedliche Knotenpunkte
- Änderung: Einheitlicher Maßnahmenvorschlag für alle Knotenpunkte; Vorrang des

Radwegs durch eine rote Furtmarkierung, ggf. mit Anhebung der Kreuzungsfläche Ausnahme Knotenpunkten an der B233; hier ist als Maßnahmenvorschlag die Signalisierung der Querung vorzusehen

- Erläuterung: Die Kuhbachtrasse verläuft als weitere Ost-West-Achse das zentral durch das Bergkamener Stadtgebiet und besitzt bereits heute eine übergeordnete Bedeutung für das Bergkamener Radwegenetz. Aufgrund der direkten Anbindung an den zukünftigen RS1 und der Lünener Straße (Radhauptverbindung RVR) sowie seiner attraktiven Führung entlang des Kuhbachs abseits klassifizierter Straßen dient die gesamte Trasse gleichermaßen dem Alltags- und Freizeitradverkehr.

Die Kuhbachtrasse besitzt jedoch nicht nur die Funktion als direkter Zubringer zum regionalen Radwegenetz, sie selbst ist im gesamten Abschnitt westlich der Bambergstraße als Radhauptverbindung ein Bestandteil des Regionalen Radwegenetzes des RVR. Vor diesem Hintergrund sind für die beinahe jegliche Knotenpunkte in diesem Abschnitt, gemäß den Vorgaben des RVR zur Entwicklung des Regionalen Radwegenetzes, bereits durch die Online-Karte Querungen mit Vorrang für den Radverkehr vorgesehen. Der gesamte Abschnitt östlich der Bambergstraße ist jedoch nicht als Radhauptverbindung des RVR ausgewiesen. Dennoch ist dieser Streckenabschnitt der Trasse nicht weniger bedeutsam und bedarf desselben Ausbaustandards wie der westliche Abschnitt. Aus diesem Grund sind auch in diesem Bereich und somit die Knotenpunkte auf gesamter Länge der Kuhbachtrasse zunächst mit Vorrang für den Radverkehr vorzusehen.

Der Knotenpunkt Töddinghauser Straße - Kuhbachtrasse soll in diesem Rahmen als „Pilotversuch“ dienen. Dieser wird im Rahmen der Sanierung eines Teilabschnitts der Töddinghauser Straße fahrradfreundlich umgebaut, sodass der motorisierte Verkehr zukünftig dem kreuzenden Radverkehr der Kuhbachtrasse Vorfahrt gewähren muss. Die hier gewonnenen Erkenntnisse werden in die Qualifizierung der weiteren Knotenpunkte der Trasse einfließen.

Der exakte Ausbaustandard eines Knotenpunktes ist jedoch im Einzelfall zu prüfen, sodass auch von einem Vorrang für den Radverkehr abgesehen werden kann. Die vorherrschende bauliche Situation, Verkehrsstärken und weitere Faktoren sind maßgebend, welche Art der Querungsform vorgesehen wird. Beispielhaft für den Verzicht auf Vorrang für den Radverkehr kann bereits im Rahmen dieser Stellungnahme der Knotenpunkt an der B233 angeführt werden. Als Bundesstraße besitzt sie eine übergeordnete Bedeutung für den motorisierten Verkehr und dem Radverkehr kann auf der querenden Kuhbachtrasse kein Vorrang eingeräumt werden. Um dennoch eine qualitative Querung für den Radverkehr herbeizuführen, ist hier der Maßnahmenvorschlag zur Signalisierung des Knotenpunktes vorzusehen.

Der zusätzliche Maßnahmenvorschlag zur Asphaltierung des gesamten Kuhbach-Wegs wird als sinnvoll und zielführend im Rahmen der allgemeinen Radverkehrsförderung bewertet.

Bambergstraße (Abschnitt Knotenpunkt Kuhbach-Weg - Einmündung Weddinghofer Straße)  
- Skizze 10 -:

- Online-Karte: die geplante Führungsform ist als beidseitig Getrennter Geh- und Radweg angegeben
- Änderung: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Nutzung des Gehwegs durch den Radverkehr zusätzlich erlaubt das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“
- Erläuterung: Eine Einrichtung von beidseitig getrennten Geh- und Radwegen, gemäß den Qualitätsstandards des Kreises Unna kann aufgrund der geringen Straßenraumbreite nicht umgesetzt werden. Aktuell ist dieser Straßenabschnitt beidseitig mit einem Gemeinsamen Geh- und Radweg ausgewiesen. Aufgrund der stellenweise geringen Gehwegbreiten und des hohen Fußverkehrsaufkommens im Bereich Grundschule ist von einer gemeinsamen Führung des Fuß- und

Radverkehrs abzusehen und der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Jedoch besitzt die Bambergstraße ein hohes Verkehrsaufkommen durch ihre Funktion als Örtliche Einfahrtsstraße, sodass dem Radverkehr die Möglichkeit eingeräumt werden soll zusätzlich zur Fahrbahn ebenfalls den Gehweg zu nutzen. Im Fall des Fahrens auf dem Gehweg muss sich der Radverkehr dem Fußverkehr deutlich unterordnen. Die Online-Karte sieht diese Art der Radverkehrsführung ebenfalls für den nördlich anschließenden Abschnitt der Bambergstraße zwischen dem Knotenpunkt Kuhbachtrasse und dem Knotenpunkt Landwehrstraße vor.

K9 (Abschnitt Bambergstraße) - Skizze 11 -:

- Online-Karte: die geplante Führungsform ist als beidseitiger Gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Zielbreite von 2,50 m angegeben
- Änderung: einseitig Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einer Zielbreite von 3,00 m auf der östlichen Straßenseite
- Erläuterung: In diesem Abschnitt befinden auf östlicher Seite der Bambergstraße mehrere Straßenzufahrten, welche u.a. als Radverkehrserschließung des bestehenden Wohngebiets „Auf der Worth“ und des zukünftigen Siedlungsbereichs im Rahmen der baulichen Entwicklung im Bereich der alten Hofstelle „Schulze-Bergcamen“ dienen. Aus diesem Grund ist die Einrichtung eines Gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der Ostseite der Bambergstraße vorzusehen. Diese Führungsform entspricht den „Qualitätsstandards für Radwege außerorts“ des Radverkehrskonzept des Kreises Unna und ist entsprechend vorzusehen.

K9 (Goekenheide Einmündung Buckenstr. - Häupenweg - Weddinghofer Str.) - Skizze 12 -:

- Online-Karte: die geplante Führungsform ist beidseitig als Getrennter Geh- und Radweg mit einer Zielbreite von 2,00 m angegeben  
Alternativ: Markierungslösungen
- Änderung: Schutzstreifen mit einer Zielbreite von 1,50 m (nördliche Straßenseite), Gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Zielbreite von 3,00 m (südliche Straßenseite)
- Erläuterung: Die für diesen Abschnitt der K9 in der Online-Karte geplante Führungsform (beidseitig Getrennter Geh- und Radweg; 2,00 m Breite) ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Jedoch fehlt dem Straßenraum in vielen Bereichen die hierzu notwendige Gesamtbreite, sodass eine Umsetzung dieses Maßnahmenvorschlag lediglich im Rahmen eines kompletten Umbaus und Neuorganisation dieses gesamten Abschnitts benötigen würde. Aufgrund des folglich enormen Planungs- und Kostenaufwands kann ebenfalls die in der Online-Karte angegebene Alternative einer Markierungslösung in Betracht gezogen werden.

Auf der Nordseite dieses K9-Abschnittes kann somit ein Schutzstreifen mit einer Zielbreite von 1,50 m, gemäß den „Qualitätsstandards für Schutzstreifen innerorts“ des Radverkehrskonzept des Kreises Unna, vorgesehen werden. Der Gehweg auf der Südseite erfüllt in diesem Bereich der K9 größtenteils die Mindestbreite von 2,50 m, um den Fuß- und Radverkehr gemeinsam zu führen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA). Aus diesem Grund ist hier ein Gemeinsamer Geh- und Radweg als geplante Führungsform möglich. Die zukünftige Zielbreite wäre gemäß der „Qualitätsstandards für Radwege außerorts“ mit 3,00 m zu benennen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist insbesondere aufgrund des erhöhten Fußverkehrsaufkommens und der nicht ausgebauten Querungsmöglichkeiten im Bereich des Freizeiterrums Häupenweg zu prüfen und wird ebenfalls innerhalb der Online-Karte als alternative Lösung aufgeführt.

### 3. Umsetzung

Gemäß des Zwischenberichts zum Radverkehrskonzept des Kreises Unna: *„[...] besteht mit dem Kreisradwegesanierungsprogramm eine gute Grundlage zur Bündelung und Priorisierung der eingesetzten finanziellen und planerischen Ressourcen. Damit können mittel- und langfristig prioritär gute Verbindungen mit möglichst hohen Qualitätsstandards insbesondere im schnellen Alltagsnetz garantiert werden.“* Die Höhe der zur Verfügung stehenden Finanzmittel ist für eine qualitative und flächendeckende Förderung des Radverkehrs maßgebend. Durch das Kreisradwegesanierungsprogramm ist der Kreis Unna in die Lage versetzt, den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auf Kreisebene umfänglich zu vollziehen. Damit jedoch die durch die anstehende Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes geplanten Maßnahmen zukünftig innerhalb eines Radwegeausbauprogramms von fünf Jahren auch tatsächlich umgesetzt werden können hofft die Stadt Bergkamen, dass auf Kreisebene die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen bereitgestellt werden.