

Ausschuss für Bauen und Verkehr

Rad- und Fußverkehrskonzept Bergkamen

09.02.2022



Inhalt

1. Zielsetzung & Projektablauf
2. Beteiligung
3. Radverkehr
4. Fußverkehr
5. Ausblick & Umsetzung



1. Zielsetzung & Projektablauf

Rad- und Fußverkehrskonzept

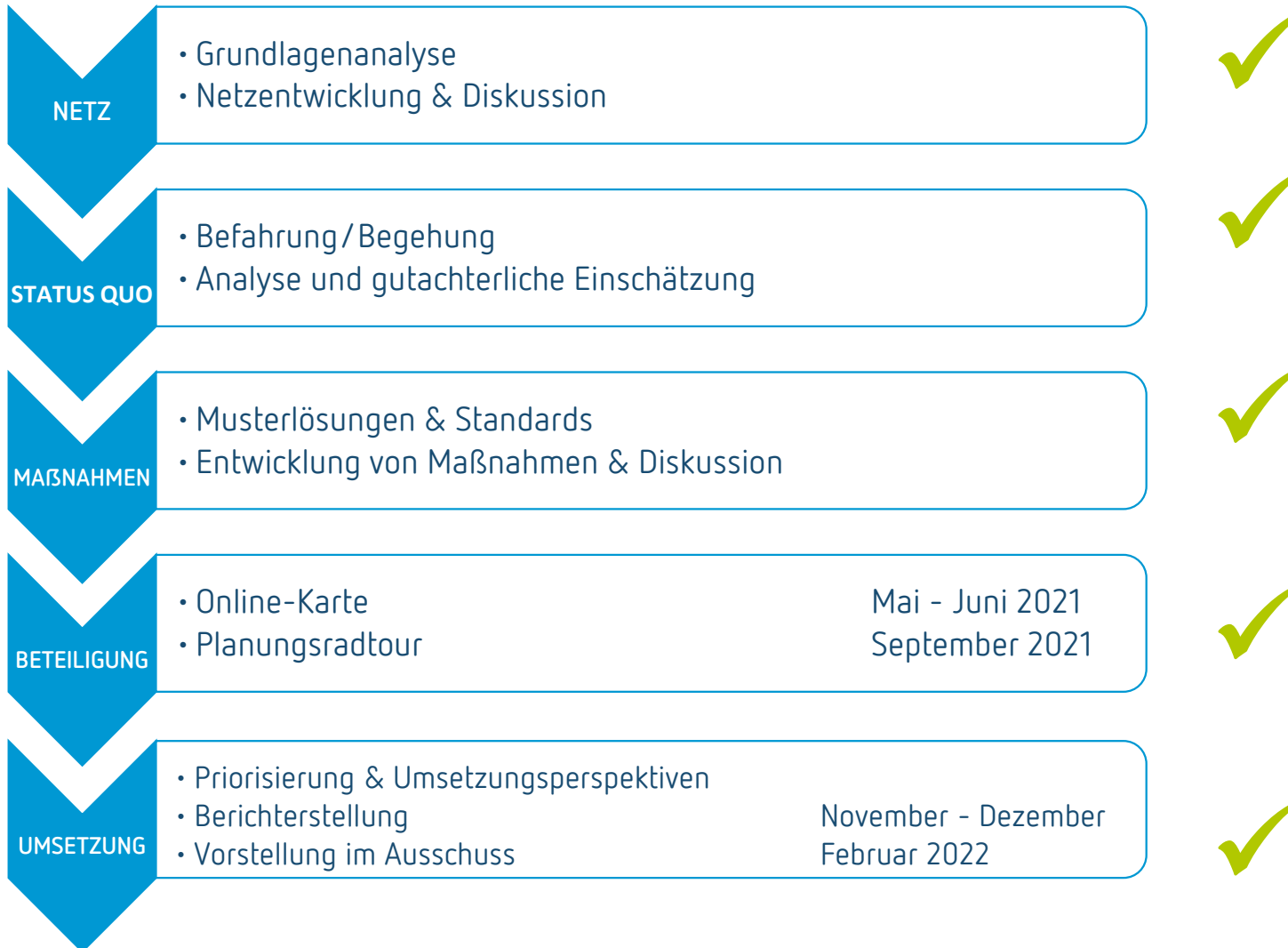
1. Zielsetzung & Zeitplan

Zielsetzung

- Radverkehr und Fußverkehr fördern („Nahmobilität“), Kfz-Fahrten und CO₂ einsparen und Lebensqualität erhöhen
- Fokus: Alltagsmobilität und Verkehrssicherheit an Hauptverkehrsstraßen
- Ergänzung und Einbezug:
 - Radverkehrskonzept Kreis Unna und weitere externe Planungen: RS1, IGA etc.
 - Radverkehrskonzept Bergkamen (2006)/1. Fortschreibung (2017)
 - Fußverkehrschecks (2019)
- Einbezug Bürger*innen und Politik

1. Zielsetzung & Projektablauf

Projektablauf





2. Beteiligung Online & vor Ort

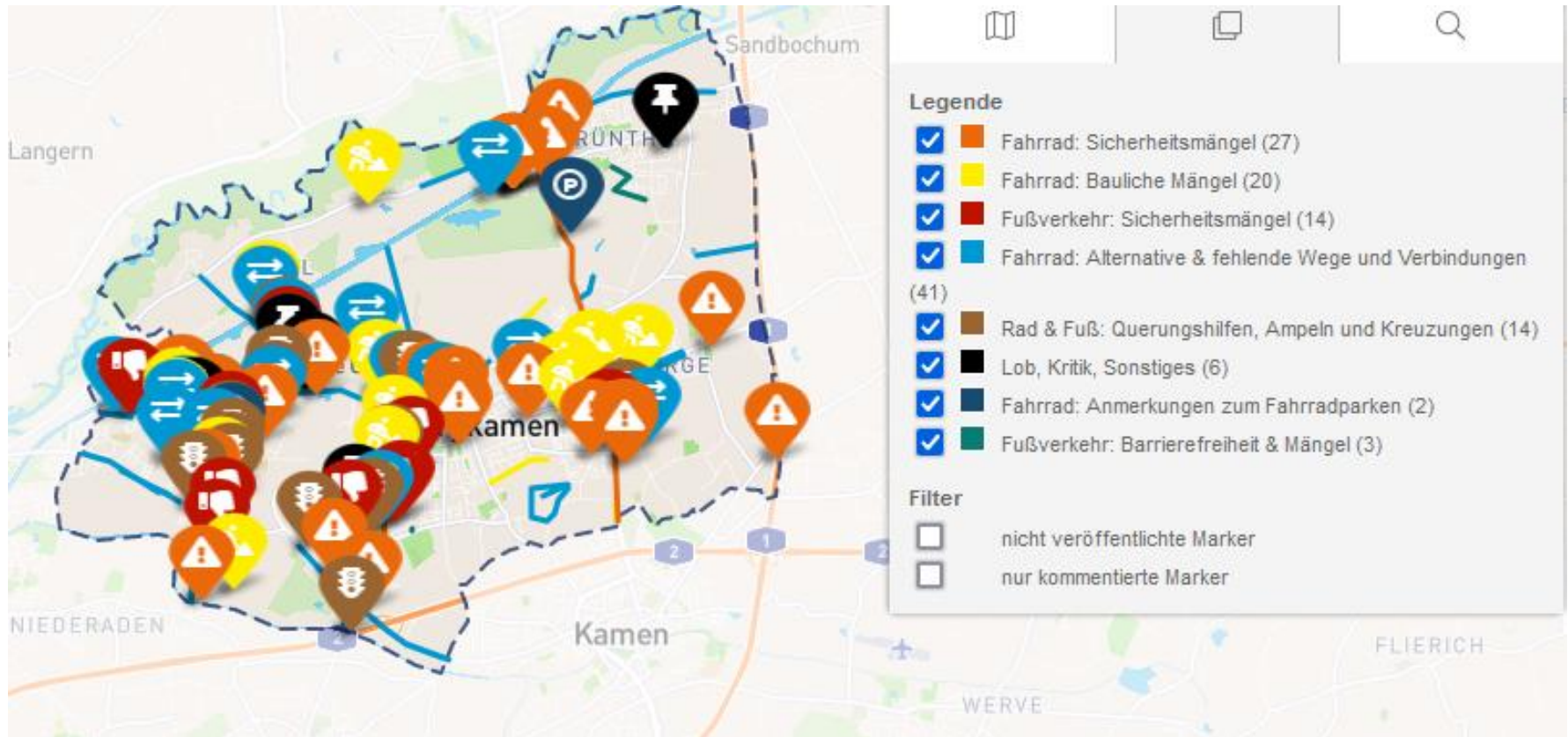
2. Beteiligung

Beteiligung – Online-Karte

- Laufzeit: 12. Mai – 13. Juni 2021
- Rückmeldungen zum Fuß- und Radverkehr
- 131 Einträge mit Ideen, Kritik und Verbesserungsvorschlägen, 16 Kommentare und 775 Mal Zustimmung / Ablehnung
- Schwerpunkt Radverkehrsthemen
 - 41 alternative & fehlende Verbindungen
 - 27 Sicherheitsmängel
 - 20 bauliche Mängel
- Einbezug in das Konzept - Weitergabe der Detailanmerkungen an die Verwaltung

2. Beteiligung

Beteiligung – Online-Karte



2. Beteiligung

Ergebnisse Online-Karte (Beispiele)

Überschrift	fehlender Radweg
Beschreibung	Radweg von Rünthe bis zur Kreuzung Industriestr. fehlt, nur Seitenstreifen vorhanden. Keine sichere Abtrennung vorhanden.
Positive Bewertung(en)	0 Stimmen
Negative Bewertung(en)	0 Stimmen
Anhang	Keine
Umring	



Überschrift	Mehr Bäume an Straße und damit mehr Schatten für Fußgänger
Beschreibung	Ich möchte allgemein anregen, das Bergkamener Straßen- und Wegenetz nach Möglichkeiten zu überprüfen, zusätzliche Bäume zu pflanzen mit dem Ziel, dass Fußwege beschattet werden. Für mich als Fußgänger ist es in den Sommermonaten unerquicklich, in der "prallen Sonne" zu laufen. Dass dadurch die Bergkamener CO2-Bilanz und das Stadtklima verbessert werden, brauche ich wohl nicht zu erwähnen.
Positive Bewertung(en)	0 Stimmen
Negative Bewertung(en)	0 Stimmen
Anhang	Keine

2. Beteiligung

Planungsradtour



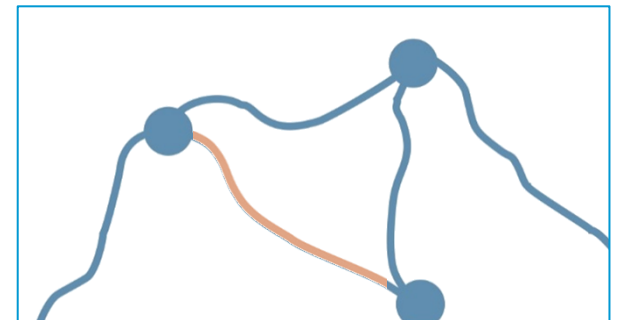
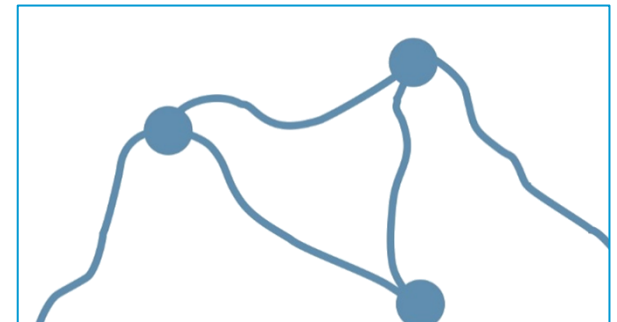
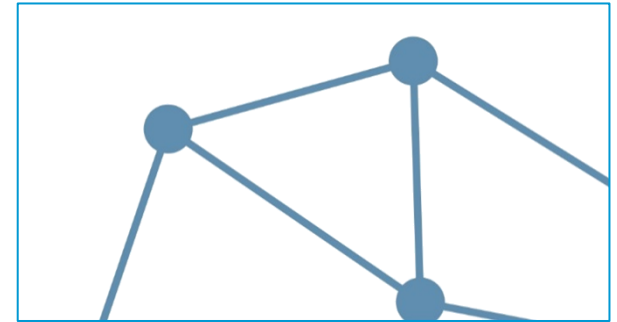
3. Radverkehr

Netzentwicklung

3. Radverkehr - Netzentwicklung

Schritte Netzentwicklung

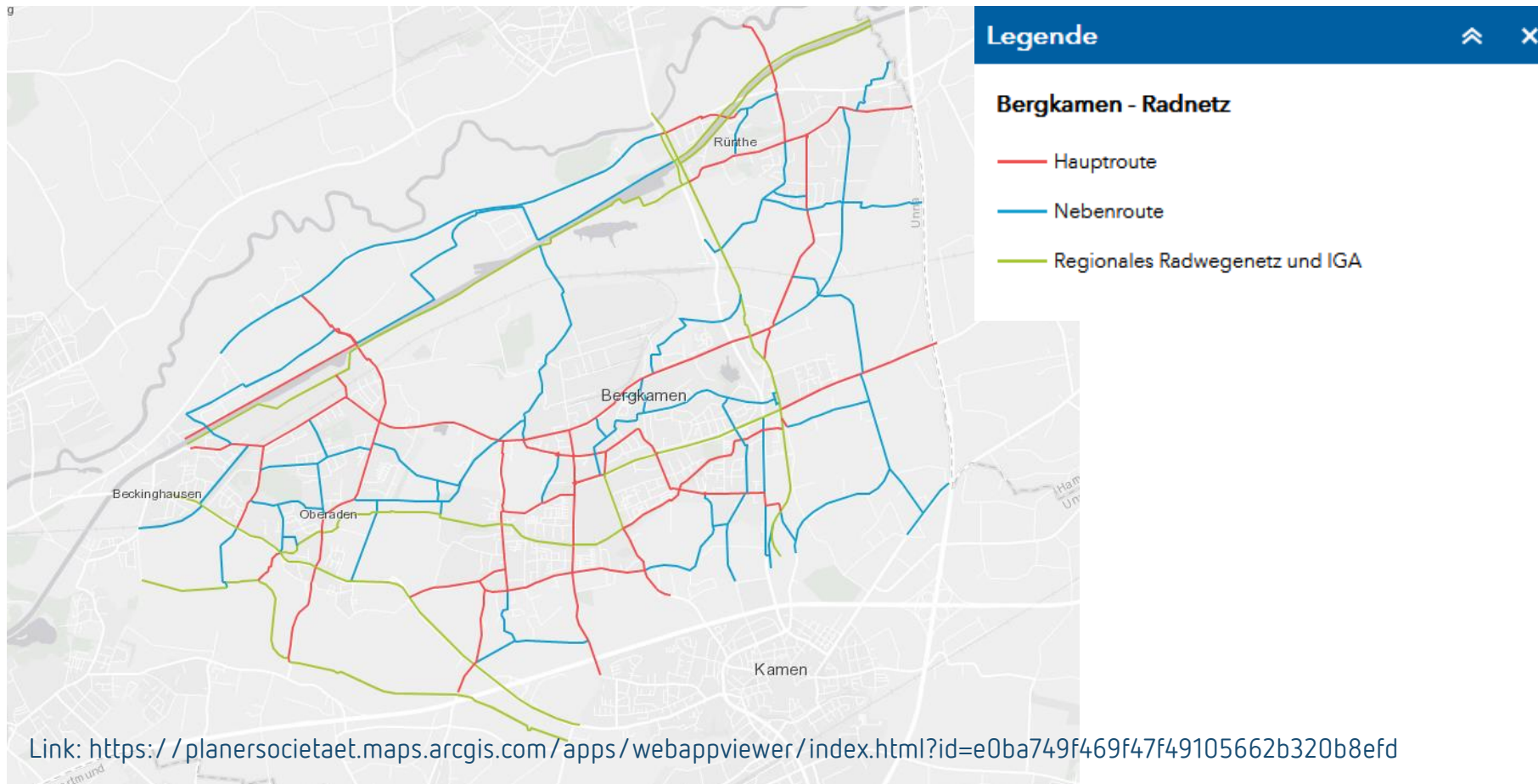
1. Anbindung an Kreis-Radverkehrsnetz und weitere Netzgrundlagen (RVR, RS1 etc.)
2. Definition der wichtigen Ziele des Radverkehrs
3. Netzumlegung auf Straßen & Wege
4. Hierarchisierung des Netzes



3. Netzentwicklung

Online-Karte mit allen Ergebnissen

- Netz, Bestandserhebung und Maßnahmen für Bergkamen



3. Radverkehr

Befahrung & Analyse

3. Radverkehr - Befahrung & Analyse

Impressionen Befahrung



3. Radverkehr – Befahrung & Analyse

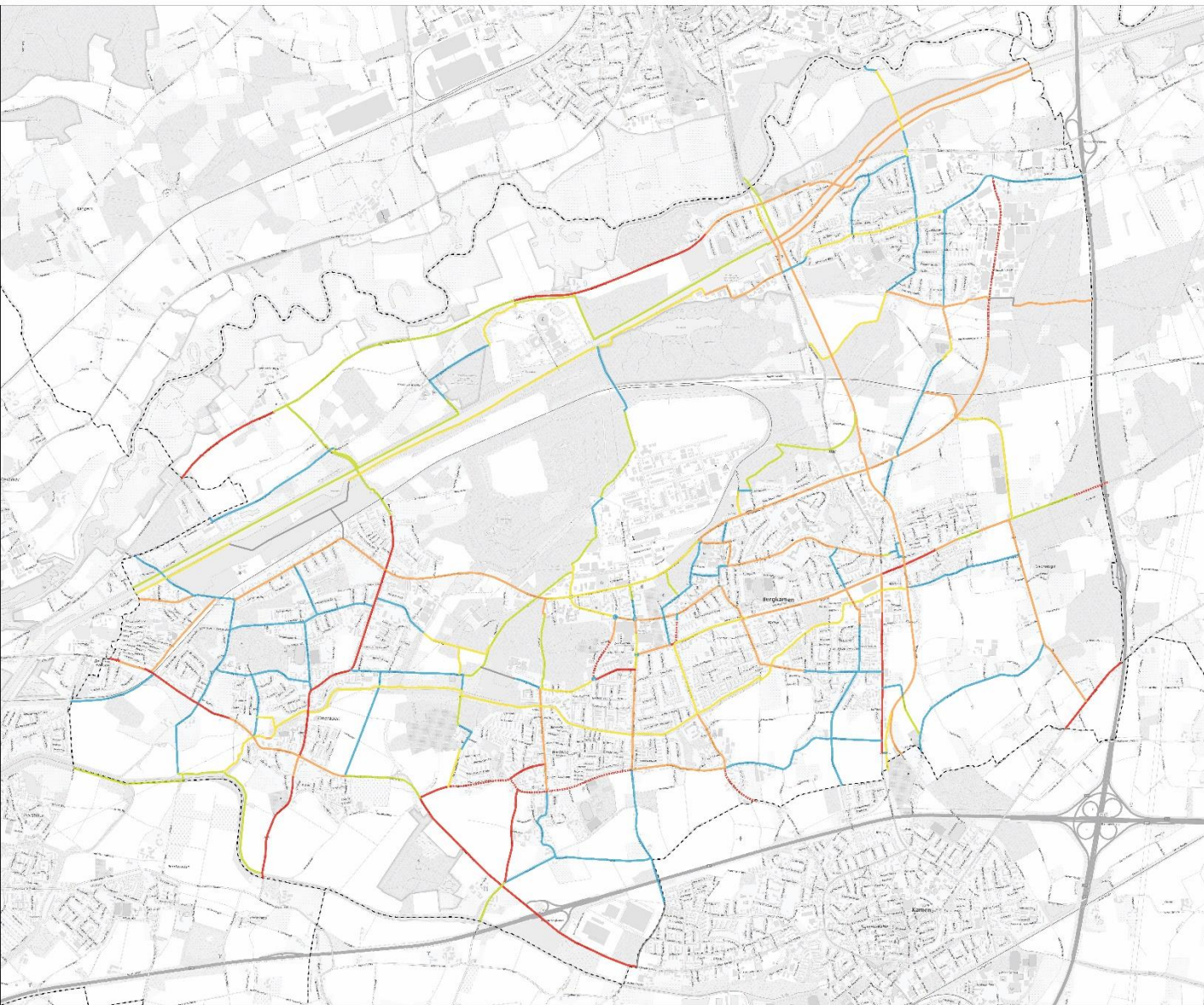
Bestandsanalyse Führungsformen

- Führungsform im Bestand = wo fahren/sollen Radfahrende heute fahren?
- Handlungsbedarf = entspricht die heutige Führung im Bestand den Qualitätsstandards/dem Stand der Technik?

Handlungsnotwendigkeit Führungsformen	Strecke	Anteil
noch nicht vorhanden	2.800 m	2,1 %
Führung im Mischverkehr mit Kfz zulässig	31.955 m	24,2 %
Bestand erfüllt den Zielstandard	20.654 m	15,7 %
Bestand erfüllt Mindeststandard (tolerierbar)	22.624 m	17,2 %
Bestand erfüllt Mindeststandard nicht	35.937 m	27,3 %
Netzlücke Priorität 1 (keine Radverkehrsanlage, Führung im Mischverkehr unzulässig)	13.569 m	10,3 %
Netzlücke Priorität 2 (keine Radverkehrsanlage, Führung im Mischverkehr tolerierbar)	4.290 m	3,3 %

Alltagsradroutennetz Bergkamen

Handlungsbedarf Führungsformen



Handlungsbedarf Führungsformen

- Noch nicht vorhanden
- Führung im Mischverkehr mit Kfz zulässig
- Bestand erfüllt den Zielstandard
- Bestand erfüllt Mindeststandard (tolerierbar)
- Bestand erfüllt Mindeststandard nicht
- Netzlücke Prio 2 (keine RV-Anlage, Führung im Mischverkehr tolerierbar)
- Netzlücke Prio 1 (keine RV-Anlage, Führung im Mischverkehr unzulässig)
- Stadtgrenze

0 0,4 0,8 1,6 2,4 Kilometer



Stand: Februar 2022

Grundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

3. Radverkehr - Befahrung & Analyse

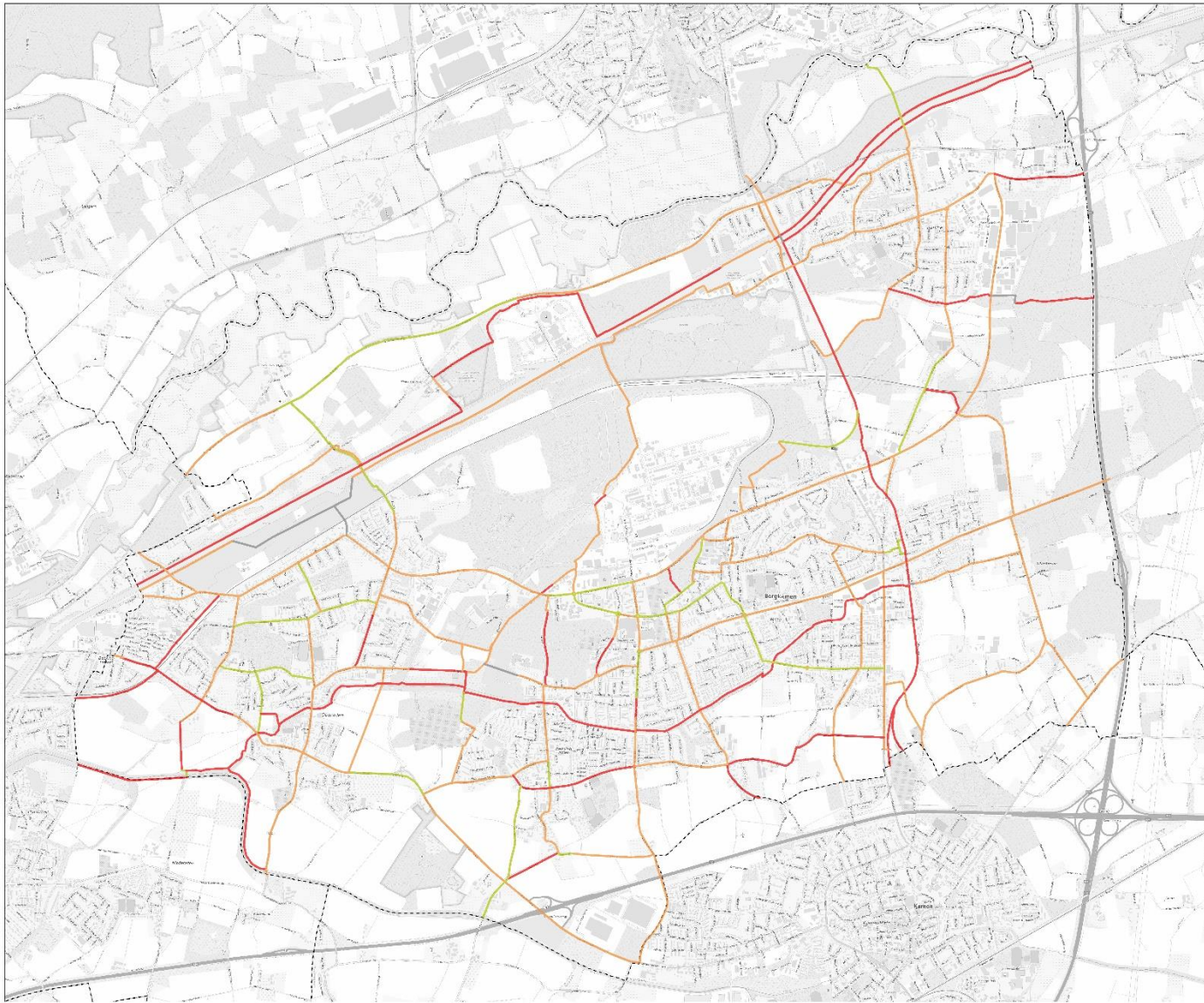
Bestandsanalyse Oberflächenqualität

Art der Oberfläche	Strecke	Anteil
noch nicht vorhanden	2.251 m	1,7 %
Asphalt	74.942 m	56,8 %
Pflaster	13.096 m	9,9 %
Wassergebundene Decke	39.000 m	29,6 %
Kiesschüttung (grob, z. B. Forstwege)	879 m	0,7 %
Erde / Naturboden	1.661 m	1,3 %

Oberflächenzustand - Handlungsnotwendigkeit	Strecke	Anteil
noch nicht vorhanden	2.251 m	1,7%
Gut befahrbar	17.105 m	13 %
Einzelne Schäden	73.727 m	55,9 %
Schlecht befahrbar (auch sicherheitsrelevante Gefahrenstellen)	38.747 m	29,4 %

Alltagsradroutennetz Bergkamen

Handlungsbedarf Oberflächen



Handlungsbedarf Oberflächen

- Noch nicht vorhanden
- Gut befahrbar
- Einzelne Schäden
- Schlecht befahrbar
- Stadtgrenze

0 0,4 0,8 1,6 2,4 Kilometer

3. Radverkehr

Maßnahmen

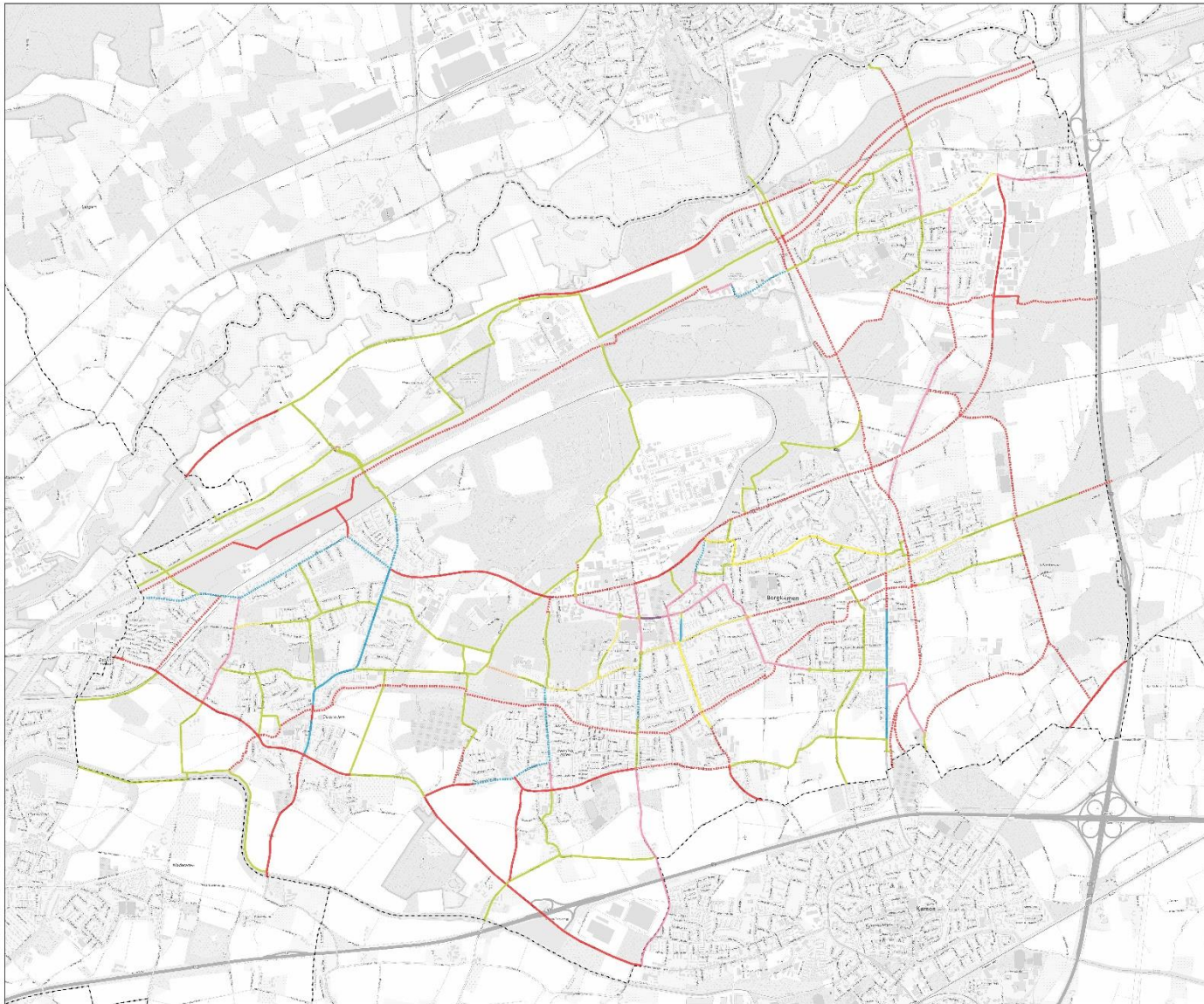
3. Radverkehr - Maßnahmen

Maßnahmen Führungsformen

Maßnahme Führungsform	Gesamtstrecke		Anteil Stadt Bergkamen	
	Strecke	Anteil an Gesamtstrecke	Strecke	Anteil an Maßnahme
Keine Änderung an der Führungsform	47.905 m	36,4 %	31.177 m	65,1 %
Begegnungszone einrichten	165 m	0,1 %	165 m	100,0 %
Aufhebung Benutzungspflicht	2.636 m	2,0 %	2.636 m	100,0 %
Tempo 30 anordnen	3.712 m	2,8 %	1.122 m	30,2 %
Fahrradstraße optimieren/einrichten	10.899 m	8,3 %	10.289 m	94,4 %
Markierungslösung Radfahrstreifen	3.030 m	2,3 %	207 m	6,8 %
Markierungslösung Schutzstreifen	5.509 m	4,2 %	1.326 m	24,1 %
Neubau Erschließungsstraße	296 m	0,2 %	296 m	100,0 %
Ausbau einer Radverkehrsanlage	40.463 m	30,8 %	6.976 m	17,2 %
Neubau einer Radverkehrsanlage	17.215 m	13,1 %	602 m	3,5 %
GESAMT	131.534 m	100,0 %	54.499 m	41,4 %

Alltagsradroutennetz Bergkamen

Maßnahmen Führungsformen



Maßnahmen Führungsformen

- Keine Änderung an der Führungsform
- Begegnungszone einrichten
- Aufhebung Benutzungspflicht
- Tempo 30 anordnen
- Fahrradstraße optimieren/einrichten
- Markierungslösung Schutzstreifen
- Markierungslösung Radfahrstreifen
- Neubau Erschließungsstraße
- Ausbau einer Radverkehrsanlage
- Neubau einer Radverkehrsanlage
- Stadtgrenze

0 0,4 0,8 1,6 2,4 Kilometer

 Planersocietät



Stand: Februar 2022

Grundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

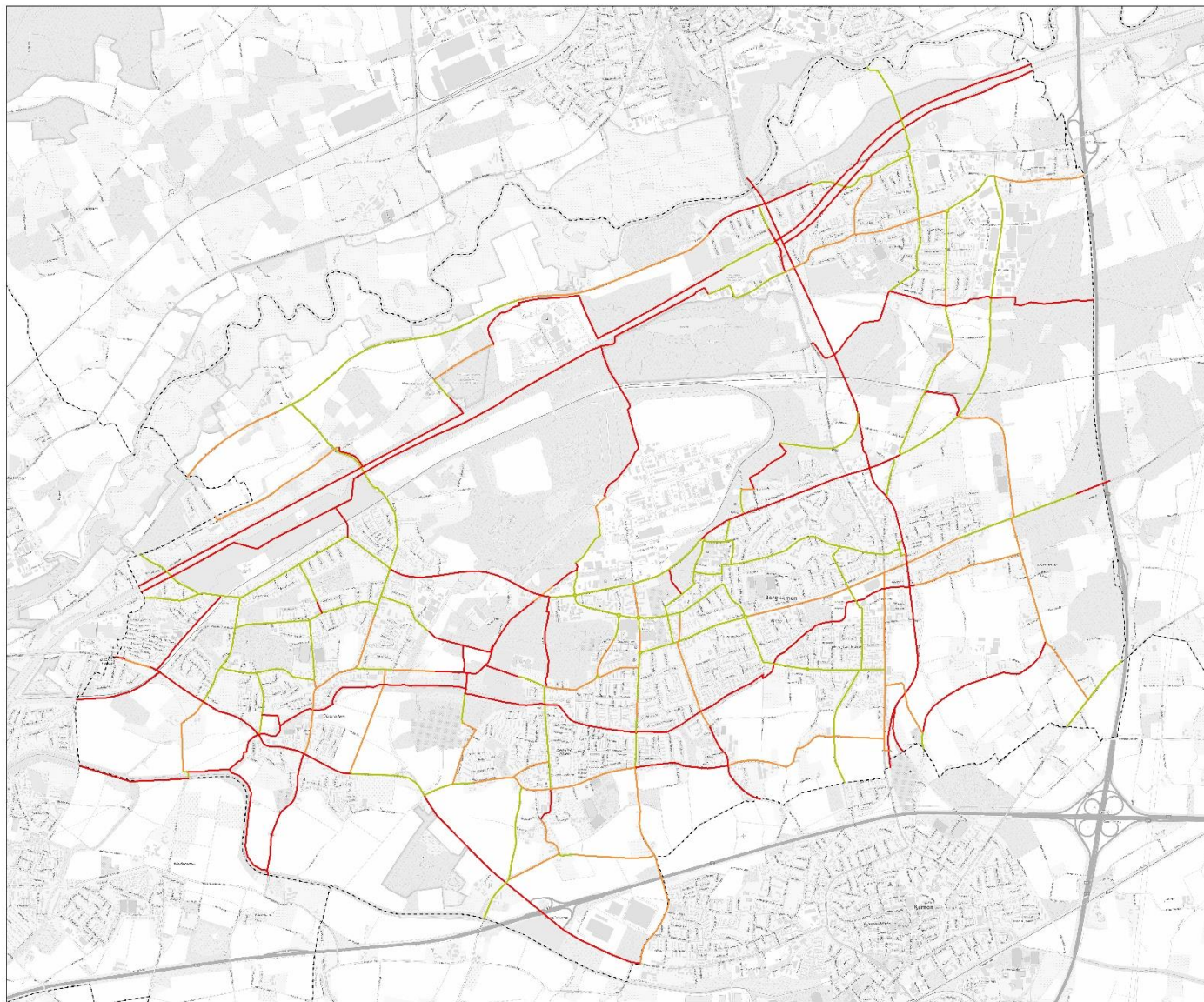
3. Radverkehr - Maßnahmen

Maßnahmen Oberflächen

Maßnahme Führungsform	Gesamtstrecke		Anteil Stadt Bergkamen	
	Strecke	Anteil an Gesamtstrecke	Strecke	Anteil an Maßnahme
Keine Maßnahme	43.940 m	33,3 %	25.656 m	58,4 %
Oberflächenanierung	30.023 m	22,8 %	15.588 m	51,9 %
Asphaltieren	57.867 m	43,9 %	13.551 m	23,4 %
GESAMT	131.830 m	100,0 %	54.795 m	41,6 %

Alltagsradroutennetz Bergkamen

Maßnahmen Oberflächen



Maßnahmen Oberflächen

- Keine Maßnahme
- Oberflächenanierung
- Asphaltieren
- Stadtgrenze

0 0,4 0,8 1,6 2,4 Kilometer

 Planersocietät

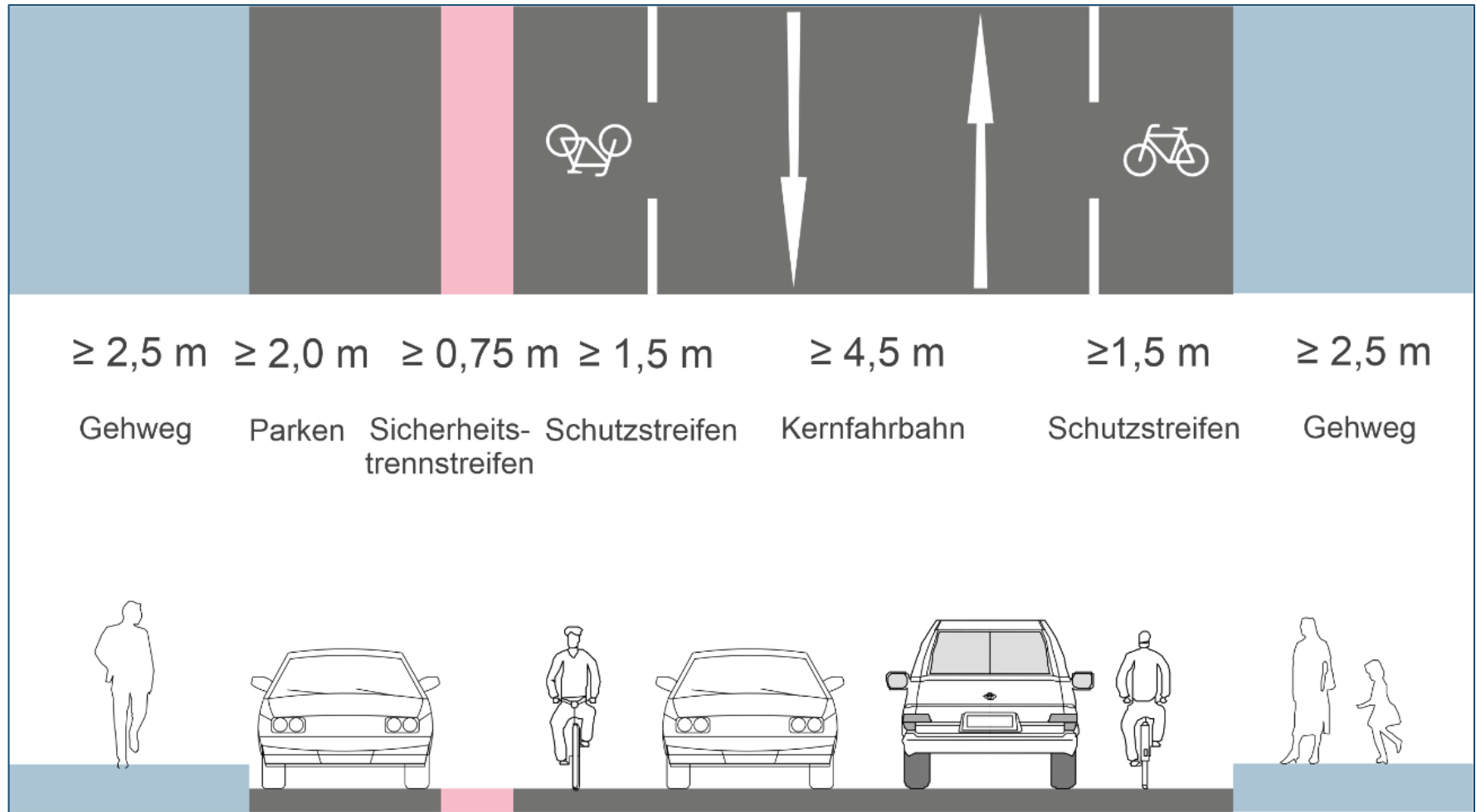


Stand: Februar 2022

Grundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

3. Radverkehr – Maßnahmen

Musterquerschnitte – Schutzstreifen



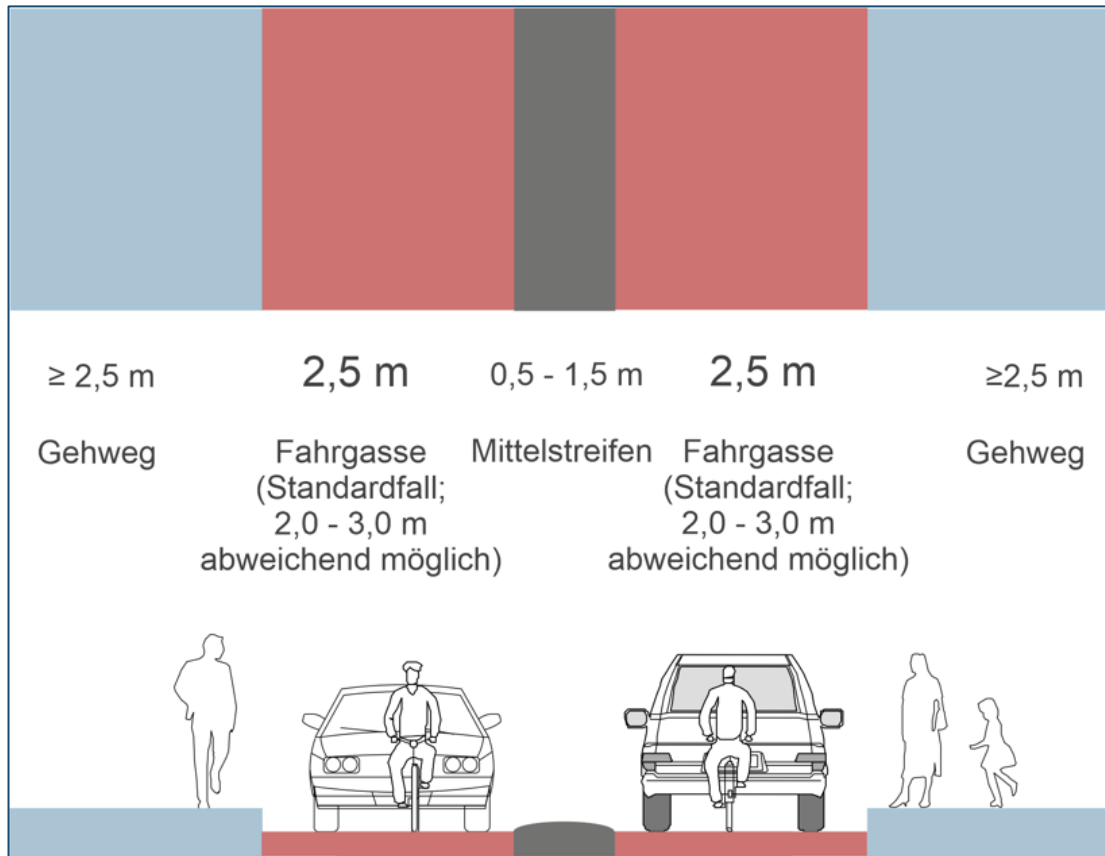
3. Radverkehr – Maßnahmen

Musterquerschnitte – Schutzstreifen



3. Radverkehr – Maßnahmen

Musterquerschnitte – Fahrradstraße

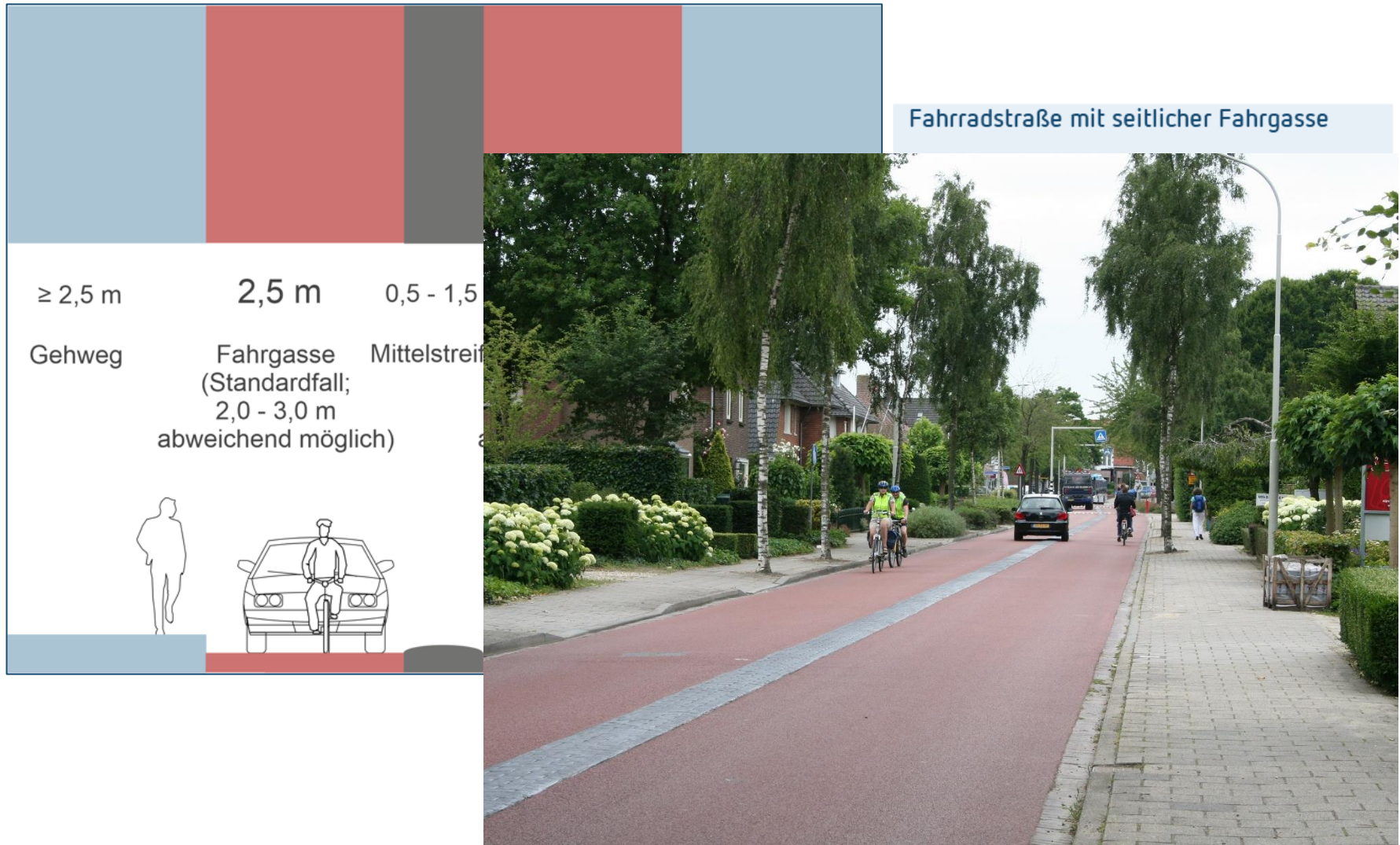


Fahrradstraße mit seitlicher Fahrgasse

- Richtungsbezogene Trennung der Fahrtrichtungen mit seitlicher Fahrgasse
- bei größeren Straßenquerschnitten mit Bus- oder erhöhtem Anliegerverkehr
- Mittelstreifen (idR gepflastert) ist überfahrbar und dämpft Geschwindigkeiten sowie erhält Charakter einer RVA
- Fahrgassenbreite: 2,0 – 3,0 m (2,5 m)
Mittelstreifenbreite: 0,5 – 1,5 m

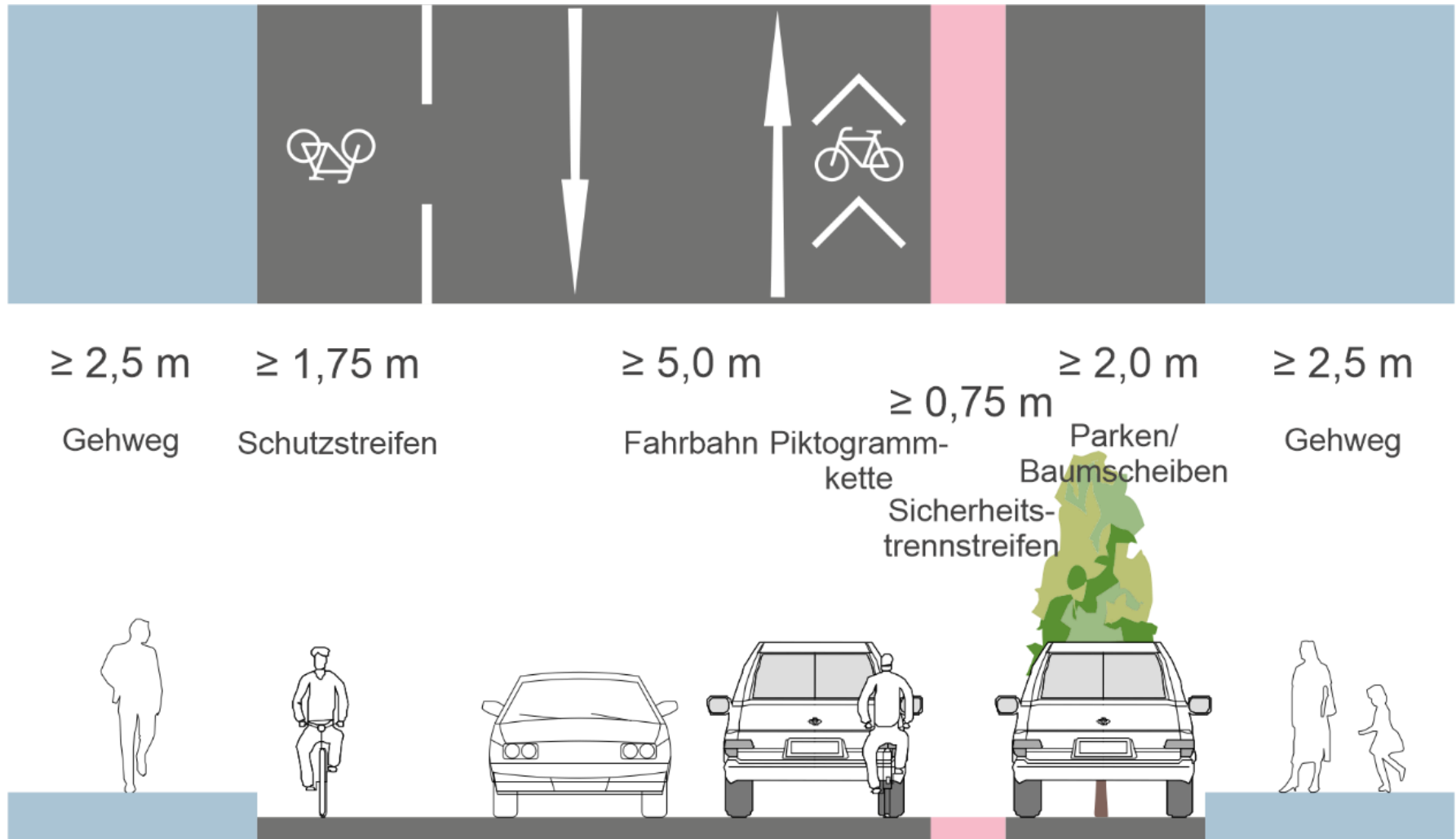
3. Radverkehr – Maßnahmen

Musterquerschnitte – Fahrradstraße



3. Radverkehr – Maßnahmen

Musterquerschnitte – Piktogramm-kette



4. Fußverkehr

Begehung & Analyse

4. Fußverkehr - Begehung & Analyse

Analyse Hauptverkehrsruuten im Fußverkehr

Hauptverbindungen

Mögliche Hauptstraßen

- Bambergstraße
- Umgebung Schillerschule
- Häupenweg
- Hochstraße
- Landwehrstraße
- Schulstraße
- Werner Straße
- KNP

Quellen und Ziele

- Nahversorgung & Einzelhandel
- Bildungseinrichtungen
- Freizeiteinrichtungen

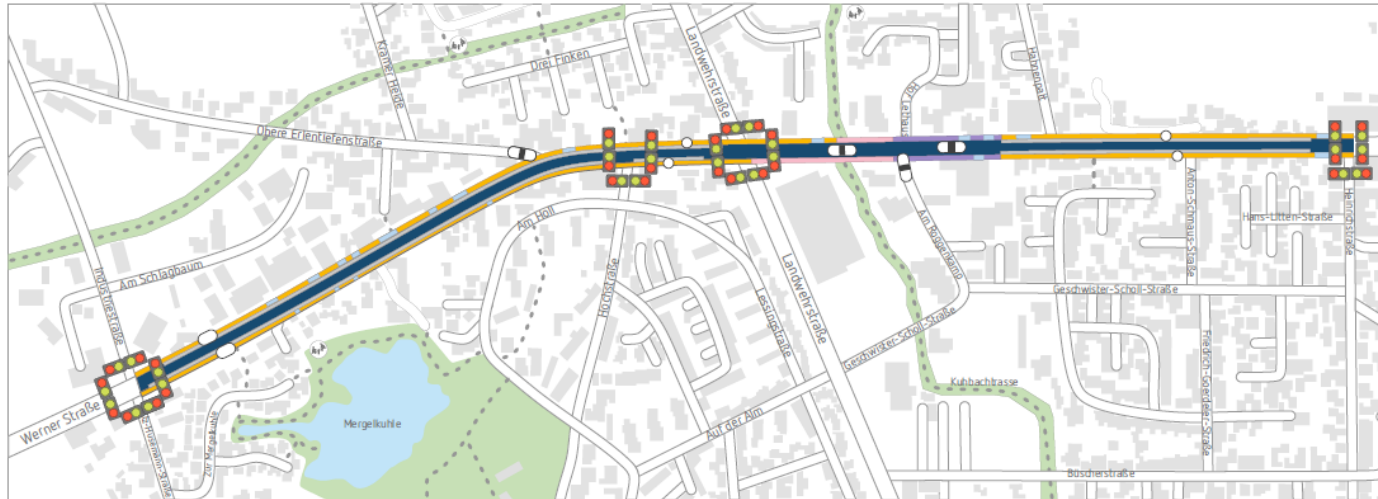
4. Fußverkehr - Begehung & Analyse

Impressionen aus der Begehung



Radverkehrskonzept und Optimierung der innerörtlichen Alltagsrouten der Stadt Bergkamen

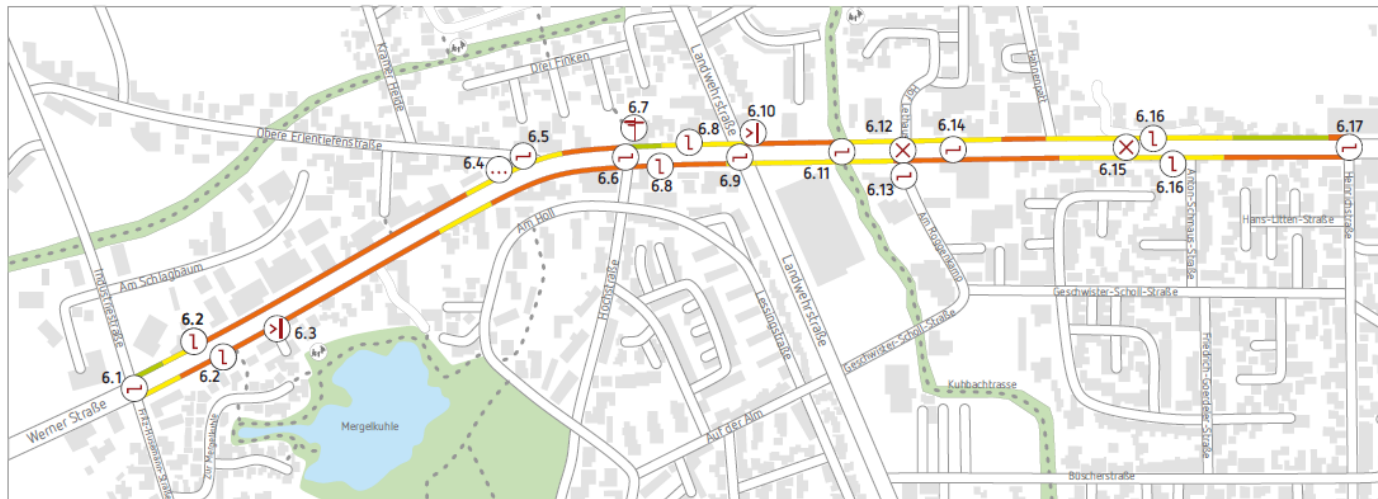
Fußgängerinfrastruktur - Werner Straße



Legende

Bestand

- Eigenständiger Gehweg
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Getrennter Geh- und Radweg
- Wege für den Fußverkehr
- Tempo 50
- Zufahrt Parkplatz
- Mehrzweckstreifen (Nutzung Parken)
- ÖV-Haltestelle
- ÖV-Haltestelle mit Wartehaus
- Lichtsignalanlage (LSA)
- Querungshilfe, Mittelinsel



Bewertung und Mängel

- Gehweg gut
- Gehweg verbesserungswürdig
- Gehweg schlecht
- Nicht-barrierefreie Querung
- Keine / ungesicherte Querung
- Nutzungskonflikt
- Nicht-barrierefreie Haltestelle
- Oberflächenmangel
- Mangelhafte Umlaufsperre
- Engstelle
- Fehlende Wegweisung
- Sonstiger Mangel
- 6.1 Nummerierung Mängel



Quelle: Eigene Darstellung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap - Mitwirkende 2020

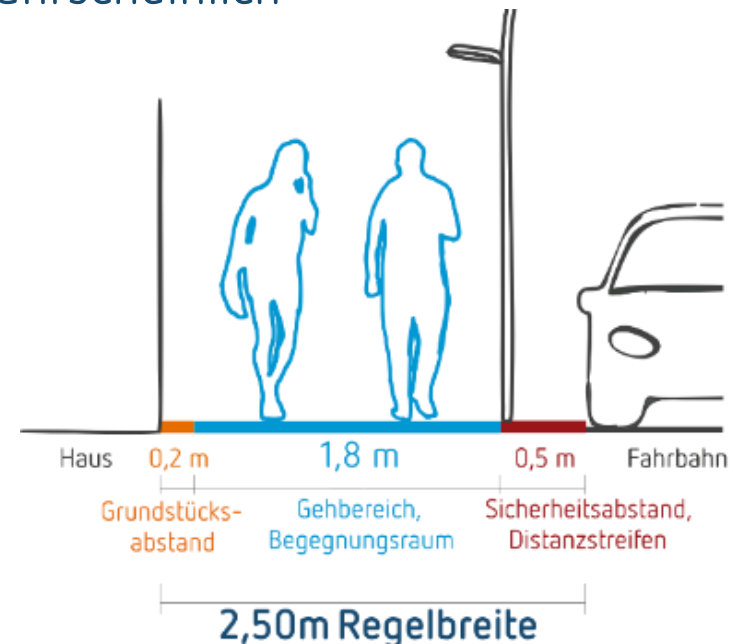
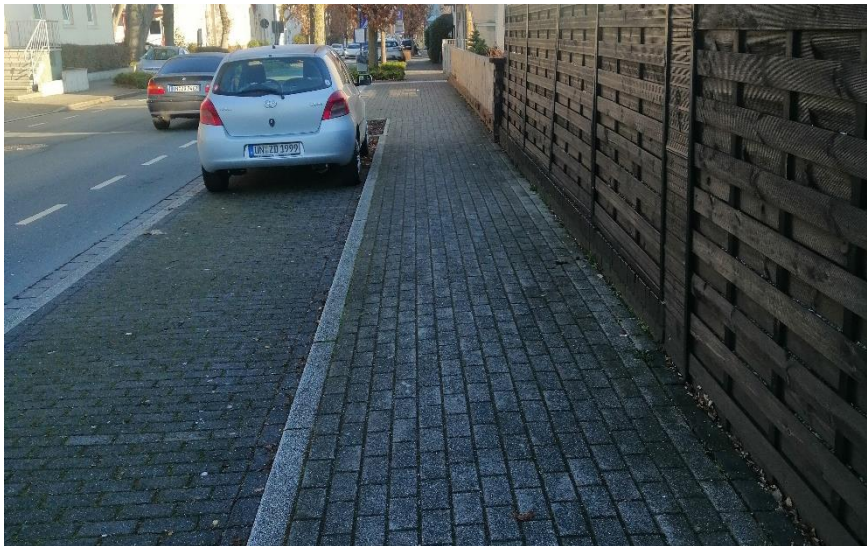
4. Fußverkehr

Maßnahmen

4. Fußverkehr - Maßnahmen

Maßnahmen Gehwegbreiten

- 2,50 m Mindestgehwegbreite - geringere Gehwegbreiten nur bei geringem Verkehrsaufkommen in Wohnstraßen und offener Randbebauung
- Sicherstellung der Gehwegbreite auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen
- Entfall von öffentlichen Parkplätzen wahrscheinlich



4. Fußverkehr - Maßnahmen

Maßnahmen barrierefreie Querungsanlagen

- Differenzierte Bordhöhen an gesicherten Querungsanlagen (ggf. Kompromisslösung 3 cm?)
- Auffindungstreifen, um an Querungsstellen heranzuführen
- Kontrastreiche, taktile & akustische (LSA-) Gestaltung
- Allgemein Stärkung der Barrierefreiheit für Teilhabe Aller



5. Ausblick & Umsetzung

5. Ausblick & Umsetzung

Weitere Umsetzung – Radverkehr

- Die Umsetzungsphase des Radverkehrskonzeptes Kreis Unna hat begonnen
- Weitere Planungen für übergeordnete Radtrassen laufen
- Förderung auch für Kommunen verfügbar
 - Erhebliche Förderung z. B. durch Kommunalrichtlinie Nahmobilität (NRW) und Stadt&Land (Bund) verfügbar
 - Weitere Fördermittel sind durch das geplante Radgesetz NRW (2022) zu erwarten
- Personal für Umsetzung erforderlich!

5. Ausblick & Umsetzung

Weitere Umsetzung - Fußverkehr

- Ausbau barrierefreier Bushaltestellen gemäß § 8 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Förderung nach § 12 & § 13 ÖPNVG NRW möglich (auch Querungsanlagen an Bushaltestellen können förderfähig sein)
- Umbau der Hochstraße (Planung 2022) bietet großes Potential den Fußverkehr besonders zu berücksichtigen (explizit im Schulbereich und als Verbindungsachse der Fußgängerzone)
- Personal für die Umsetzung erforderlich!



Fragen?

Beantworten wir gern!

Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 0231 / 99 99 70 - 0

info@planersocietaet.de

Kontakt

Johannes Pickert

Fon 0231 / 99 99 70 - 21

pickert@planersocietaet.de