

Fahrradfreundliches Bergkamen

Werkstattgespräch
05.04.2006

Dokumentation

Im Rahmen des Radverkehrskonzepts Bergkamen wurde am 05.04.2006 ein kooperatives Werkstattgespräch durchgeführt.

Hier wurden gemeinsam mit Vertretern aus Politik, Verwaltung, Interessensverbänden, Bürgerschaft und Wirtschaft die Grundzüge für das Leitbild „Fahrradfreundliches Bergkamen“ erarbeitet.

Der Workshop diente auch dazu, die generelle Ausrichtung und die zentralen Inhalte des im Rahmen des Radverkehrskonzeptes zu erarbeitenden Kommunikations- und Maßnahmenkonzepts kompakt und effizient mit allen Planungsbeteiligten und Nutzern gleichzeitig abzustimmen.

Darüber hinaus stellt das Leitbild das Kernstück für den Leitantrag zur Aufnahme der Stadt Bergkamen in die AGFS (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.) dar.

Das Moderationsverfahren bzw. die Prozessform orientierte sich an folgenden Fragestellungen:

- Nach welchem Ziel- und Leitbild soll sich in Zukunft der Radverkehr in Bergkamen entwickeln?
- Welcher Modal – Split – Wert wird für den Radverkehr angestrebt?
- Welchen Stellenwert hat die Radverkehrsförderung im Spektrum der Gesamtmobilität und wie ist das Verhältnis zu den anderen Verkehrsmitteln?
- Welche Leitwerte und Qualitätskriterien bestimmen die zukünftige strategische und inhaltliche Ausrichtung der Radverkehrsförderung?
- Wie lauten die zentralen werblichen Aussagen für ein „Fahrradfreundliches Bergkamen“ als Grundlage für ein Kommunikationskonzept?
- Welche konkreten Lösungsansätze und Maßnahmen ergeben sich für die strukturellen Handlungsansätze Infrastruktur – Service – Kommunikation?

Nachfolgend werden die Ergebnisse des Workshops zusammenfassend dargestellt.

ZUKUNFTSBILD

Gruppe 1

- Alle Verkehrsteilnehmer werden gleichberechtigt behandelt
- Bergkamen zeichnet sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität mit Ruhepunkten und Verweilstationen aus und bietet Kultur und Service
- Asphaltierte Wege bieten hohen Komfort
- Bergkamen ist eine „Allwetterstadt“ mit überdachten Geh- und Radwegen
- In Bergkamen wurde ein „Radpass“ eingeführt. Die jährliche Gebühr berechtigt zur Nutzung von Serviceleistungen rund ums Fahrrad
- Das Rad kann im ÖPNV mitgenommen werden
- Jeder Sonntag ist ein autofreier Tag
- In Bergkamen können an Mietstationen Fahrräder ausgeliehen werden
- Die Einrichtung von „Einkaufsknoten“ erleichtern durch Abstellanlagen, Schließfächer, Service etc. das Einkaufen mit dem Rad
- Sichere Schulwegrouten mit Vorrang führen zu einer hohen Nutzung des Fahrrads
- Alle Geh- und Radwege sind großzügig dimensioniert, die Zeiten der Mindeststandards sind vorbei
- Das Radverkehrsnetz nutzt die vorhandene Infrastruktur und baut diese durch Ergänzungen und Lückenschlüsse aus
- Entlang der Stadtbahntrasse werden Radwege eingerichtet und Verknüpfungspunkte Rad/Bahn ausgebaut

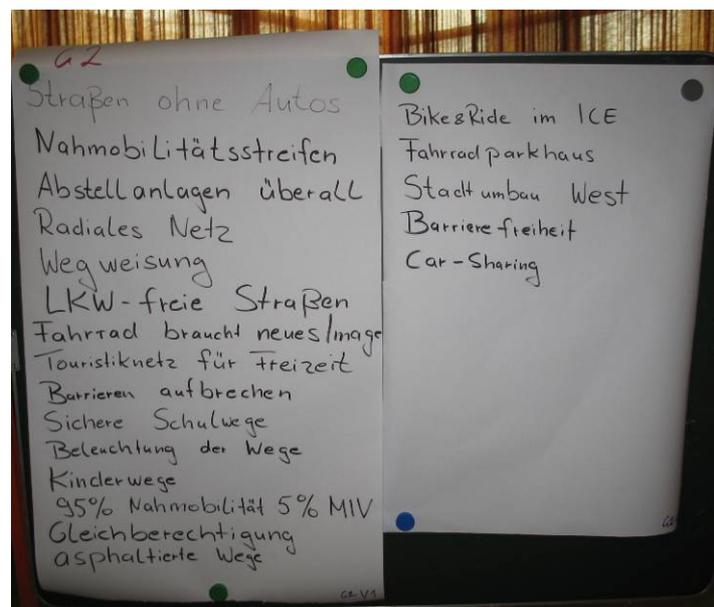
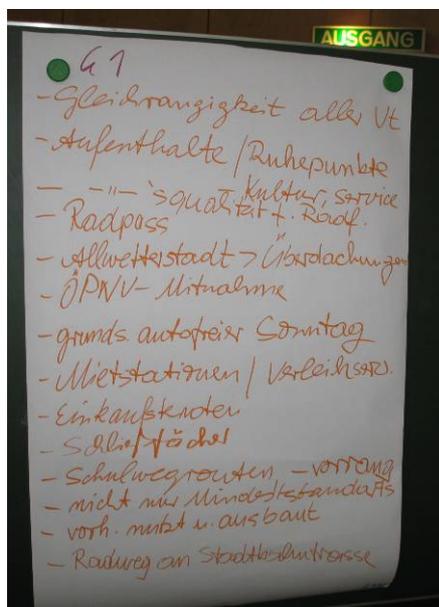


Gruppe 2

- In Bergkamen fahren keine Autos mehr, allenfalls Elektroautos
- An allen Hauptverkehrsstraßen sind barrierefreie, komfortable Nahmobilitätsstreifen für Fußgänger, Radfahrer, Inliner etc. vorhanden
- Vor allen Gebäuden befinden sich Fahrradabstellanlagen
- Das vorhandene orthogonale Radverkehrsnetz ist durch ein radiales Netz ergänzt worden
- Es existiert eine flächendeckende Wegweisung für den Radverkehr
- Die innerstädtischen Straßen sind frei von LKW-Verkehr, insbesondere Töddinghauser Straße, Schulstraße und Werner Straße
- Das Fahrrad genießt ein neues Image. Dazu tragen auch Vorbilder aus Rat und Verwaltung bei.
- Bergkamen verfügt über ein ausgebauten Radverkehrstouristiknetz mit Picknick- und Grillplätzen und Fahrradhöfen ähnlich wie Reiterhöfen
- Autobahn, Eisenbahn, Kanal und Lippe sind für den Radverkehr keine Barrieren mehr
- Die sicheren Schulwege in Bergkamen haben zu einer hohen Radnutzung beigetragen
- Die Radwege abseits von Straßen sind beleuchtet
- Das Wegenetz wurde um „Kinderwege“ erweitert, da sich Kinder häufig abseits der Wege von Erwachsenen bewegen („Lücke im Gebüsch“); die Sichtweise der Kinder wird bei allen Planungen berücksichtigt.
- 95 % der Planungsmittel kommen der Nahmobilität zugute
- Alle Teilnehmer der Nahmobilität werden gleichberechtigt behandelt
- Insbesondere die eigenständigen Rad- und Gehwege werden vorzugsweise in Asphaltbeton ausgeführt
- Die Fahrradmitnahme ist im gesamten ÖV möglich, auch im ICE
- In der Innenstadt befindet sich ein Fahrradparkhaus mit Serviceeinrichtungen
- Bergkamen erlebt durch „Stadtumbau West“ eine Aufwertung in Bezug auf Stadtqualität, Nahmobilitätsförderung, Wohnumfeldgestaltung und Infrastruktur
- Durch die Barrierefreiheit in ganz Bergkamen wurde ein hoher Nutzungskomfort für die Nahmobilität erzielt
- Car-sharing wird durch Bereitstellung entsprechender Stellplätze gefördert

Gemeinsamkeiten

Beide Arbeitsgruppen sehen zukünftig den Radverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart in Bergkamen. Das gut ausgebaut, sichere und komfortable Radverkehrsnetz eines fahrradfreundlichen Bergkamens wird durch Serviceeinrichtungen für den Radverkehr ergänzt. So macht Radfahren nicht nur in der Freizeit Spass. Die Nutzung des Fahrrads auch im Alltagsverkehr wird in Zukunft für alle Altersklassen selbstverständlich sein. Und für weitere Strecken kann das Fahrrad in allen Verkehrsmitteln des ÖV mitgenommen werden.



WAS UNTERSCHIEDET DAS „NEUE“ BERGKAMEN VOM HEUTIGEN BERGKAMEN?

Gruppe 1

In Bergkamen hat sich das Image des Radverkehrs als gleichberechtigtes Alltagsverkehrsmittel gefestigt. Alle fahren Rad, keiner muss mehr überzeugt werden.

Gruppe 2

Die Teilnehmer der Nahmobilität bewegen sich gleichberechtigt auf einem komfortablen Netz in einer autoarmen (autofreien) Stadt.

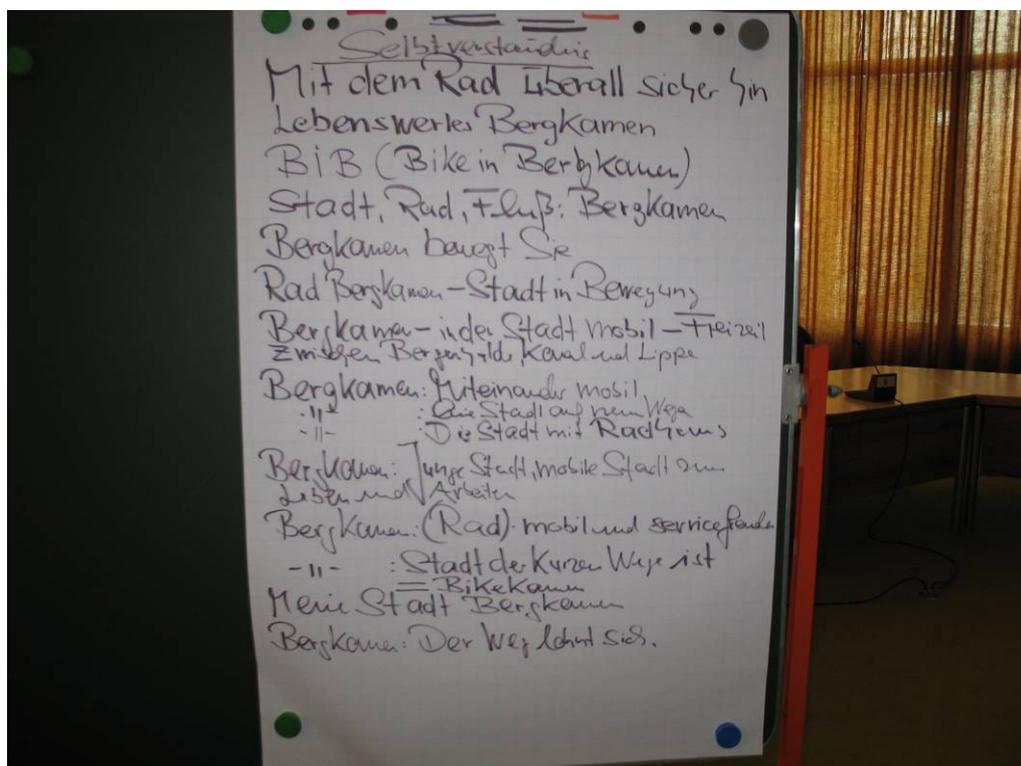
Gemeinsame Vision

Die Gleichberechtigung der Nahmobilität und der Ausbau eines großzügig dimensionierten, komfortablen, sicheren, flächendeckenden und barrierefreien Wegenetzes haben zu einem hohen Verkehrsanteil der Nahmobilität in Bergkamen geführt.



SLOGANS ZUM ZUKUNFTSBILD

- Mit dem Rad überall sicher sein
- Lebenswertes Bergkamen
- BiB – Bike in Bergkamen
- Stadt, Rad, Fluss: Bergkamen
- Bergkamen bewegt Sie
- Rad Bergkamen – Stadt in Bewegung
- Bergkamen – in der Stadt mobil. Freizeit zwischen Bergehalde, Kanal und Lippe
- Meine Stadt Bergkamen
- Bergkamen – Miteinander mobil
- Bergkamen – Eine Stadt auf neuen Wegen
- Bergkamen – Die Stadt mit Radhaus
- Bergkamen – Junge Stadt, mobile Stadt zum Leben und Arbeiten
- Bergkamen – (Rad)mobil und servicefreundlich
- Bergkamen – Stadt der kurzen Wege = Bikekamen
- Bergkamen – Der Weg lohnt sich



(LEIT-)WERTE DES ZUKUNFTSBILDES

Die Teilnehmer des Werkstattgesprächs sehen folgende Werte als besonders wichtig an. Diese Werte haben Leitfunktion für alle politischen Entscheidungen, Planung und Realisierung aller zukünftigen radverkehrsrelevanten Maßnahmen.

- 1 Lebensqualität
- 2 Sicherheit
- 3 Toleranz
- 4 Gesundheit

Weitere Nennungen:

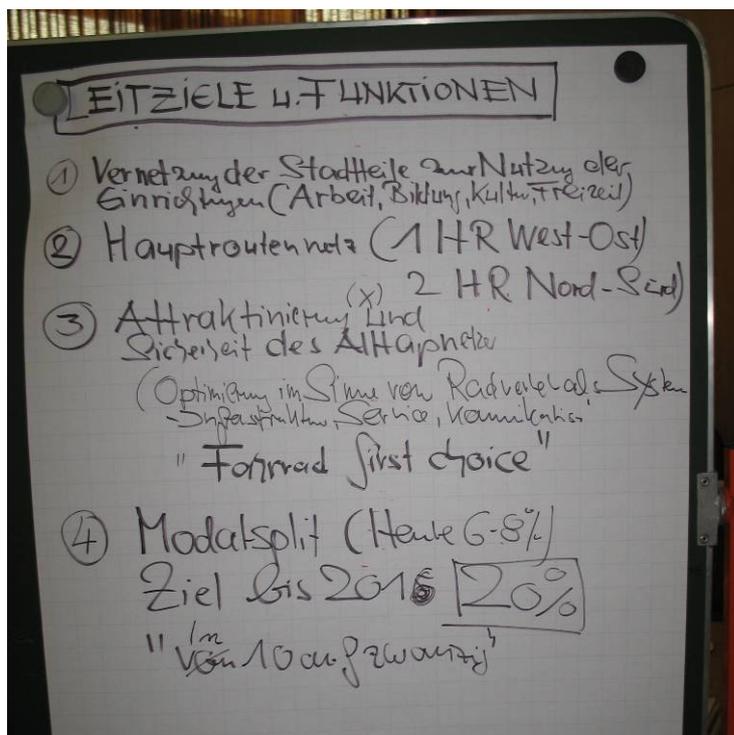
- Freiheit
- Glück
- Freundlichkeit
- Glaubwürdigkeit
- Gleichberechtigung
- Solidarität

Werte	Anzahl	Boxed
1 Freundlichkeit	7	
2 Sicherheit	18	2
3 Freiheit	8	
4 Solidarität	2	
5 Toleranz	16	3
6 Glück	8	
7 Gesundheit	15	
8 Glaubwürdigkeit	4	
9 Gleichberechtigung	4	
10 Lebensqualität	40	1



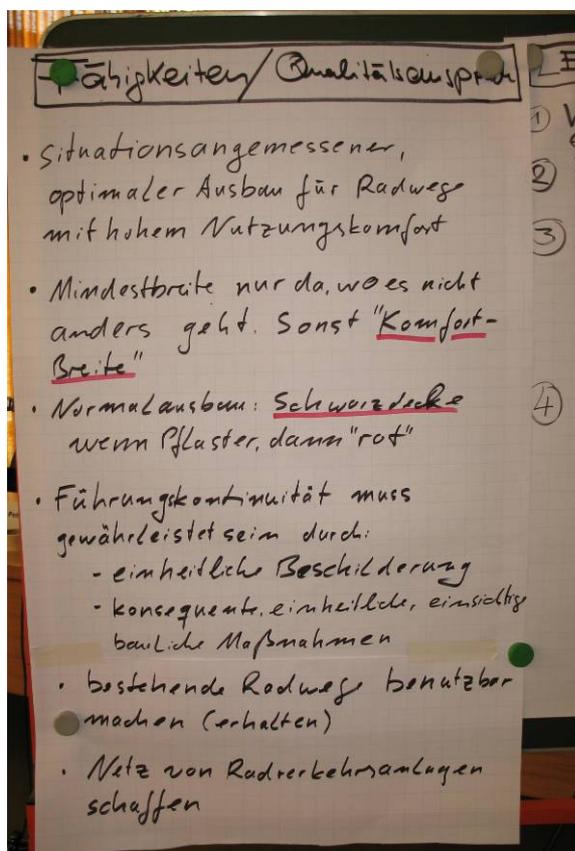
LEITZIELE

- Um die Nutzung aller Einrichtungen in Bergkamen (Arbeit, Bildung, Kultur, Freizeit) zu verbessern, soll die Vernetzung der Stadtteile untereinander verbessert werden.
- Für den Radverkehr ist ein Haupttroutennetz bestehend aus einer Ost-West-Route und zwei Nord-Süd-Routen auszubauen.
- Durch Attraktivierung und Erhöhung der Sicherheit des Alltagsnetzes soll der Alltagsradverkehr gefördert werden. Unter Attraktivierung wird eine Optimierung im Sinne von „Radverkehr als System“ mit den Komponenten Infrastruktur, Service und Kommunikation verstanden. Das Fahrrad soll bei der Verkehrsmittelwahl an erster Stelle stehen („first choice“).
- Der heutige Modal Split des Radverkehrs von geschätzten 6 - 8 % soll unter dem Motto „In 10 auf 20“ bis 2016 auf 20 % ansteigen.



QUALITÄTSANSPRÜCHE AN DAS RADVERKEHRSNETZ

- In Bergkamen soll ein situationsangemessener, optimaler Ausbau der Radwege mit hohem Nutzungskomfort erfolgen.
- In der Regel sollen Radverkehrsanlagen mit einer „Komfortbreite“ realisiert werden. Mindestbreiten kommen nur dort zum Einsatz, wo es nicht anders geht.
- Der Ausbau der Radwege erfolgt standardmäßig in Asphaltbeton. Wenn Pflaster verwendet wird, dann in roter Farbe.
- Die Führungskontinuität muss durch
 - einheitliche Beschilderung,
 - konsequente, einheitliche und einsichtige bauliche Maßnahmengewährleistet sein.
- Bestehende Radwege sind benutzbar zu machen bzw. benutzbar zu halten.
- Ein flächendeckendes Radverkehrsnetz ist einzurichten.



ZENTRALE ROUTEN/PROBLEMPUNKTE

Problempunkte

Jahnstraße

Fehlende Radverkehrsanlagen zwischen Waldstraße und Bahnübergang

Fehlende Radverkehrsanlagen zwischen Königslandwehr und Westenhellweg

Ungesicherte Querung über Westenhellweg

Niederadener Straße

Schmale Brücke ohne Radverkehrsanlage über Seseke

Goekenheide

Fehlende Radverkehrsanlagen zwischen Lünener Straße und Berliner Straße

Gedächtnisstraße

Fehlende Radverkehrsanlagen zwischen Luise-Schröder-Straße und Hubert-Biernat-Straße

Landwehrstraße

Fehlende Radverkehrsanlagen zwischen Tödinghauser Straße und Heinrichstraße, abschnittsweise zwischen Werner Straße und Hansastraße sowie östlich der Hansastraße und auf der Brücke über BAB1,

Mangelhafter Zustand der vorhandenen Radverkehrsanlagen zwischen Heinrichstraße und Auf der Alm,

Mangelhafte Anbindung Radweg an Kreisverkehr Heinrichstraße

Mangelhafte Querung Werner Straße

Hochstraße

Mangelhafte Anbindung an Werner Straße und ungesicherte Querung Werner Straße

Werner Straße

Fehlende Radverkehrsanlagen zwischen Landwehrstraße und Hochstraße

Buckenstraße

Fehlende Radverkehrsanlagen und ungesicherte Querung der Lünener Straße

Ergänzung zentraler Routen

Werner Straße

Zwischen An der Schützenheide und Landwehrstraße

Erich-Ollenhauer-Straße

Zwischen In der Schlenke und Hubert-Biernat-Straße

Alte Bahntrasse

Zwischen Industriestraße und Ostenhellweg, insbesondere mit Lückenschluss zwischen Industriestraße und Königstraße

Anbindung Ökostation

Ausbau nördlicher Parallelweg zu Westenhellweg in Verlängerung Fürstenhof

Schlägelstraße

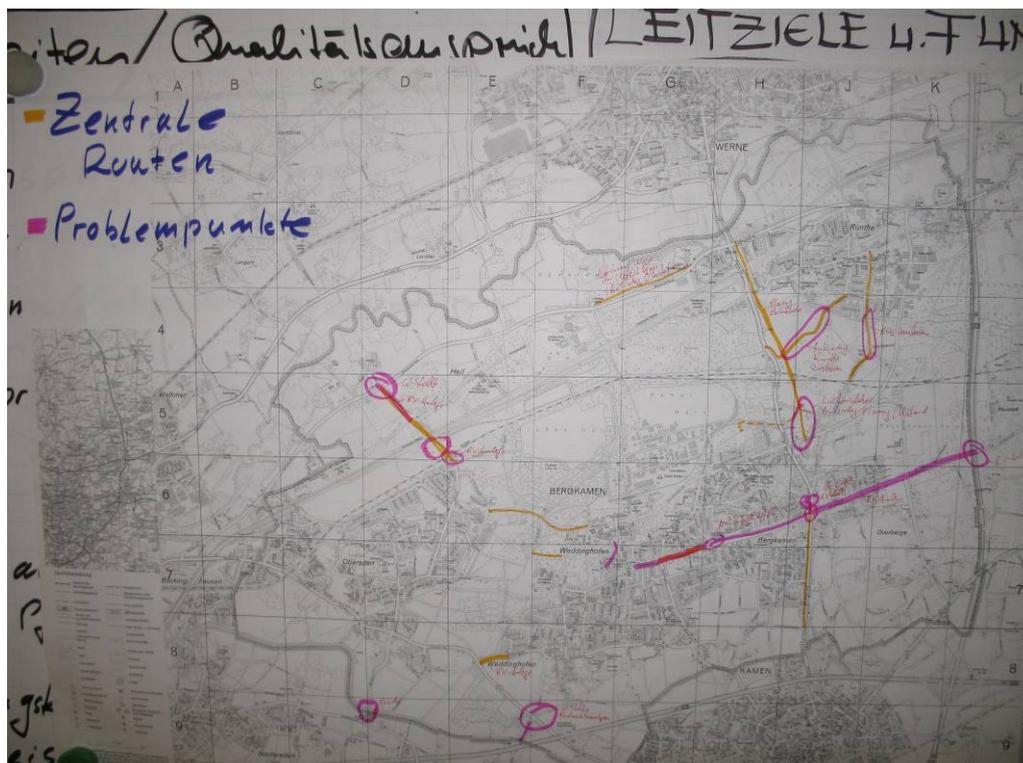
Ausbau der Wegeverbindung zwischen Werner Straße und Rünthe

Overberger Straße

Ausbau der Wegeverbindung zwischen Untere Erlentiefenstraße und Rünthe

Lüttke Holz

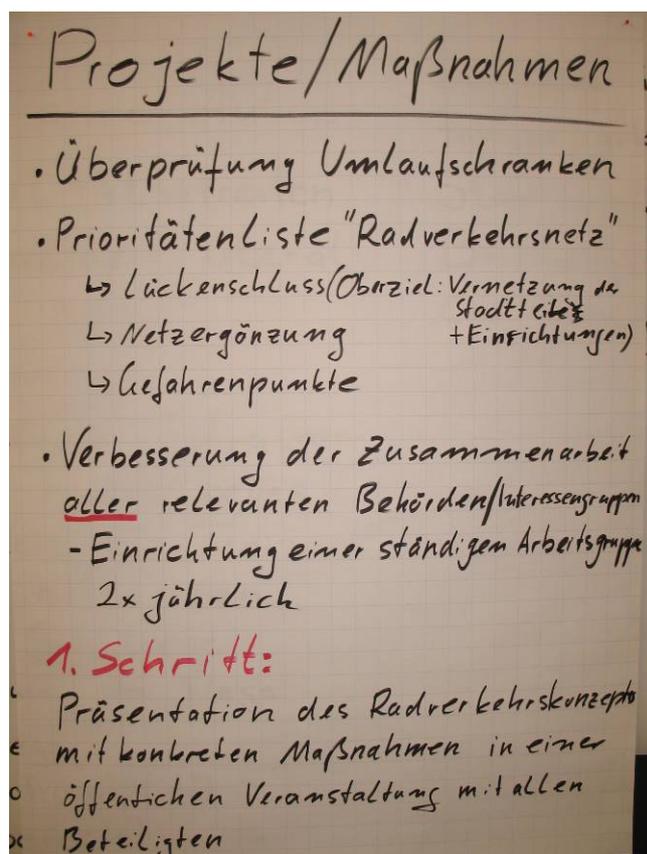
Ausbau einer Verbindung zwischen Binsenheide und Kleiweg



PROJEKTE/MAßNAHMEN

Infrastruktur

- Die Notwendigkeit und die Ausbauf orm der vorhandenen Umlaufschranken ist zu überprüfen
- Es ist eine Prioritätenliste zu erstellen, die sich bezieht auf:
 - Lückenschluss mit dem Oberziel der Vernetzung der Stadtteile und Einrichtungen
 - Netzergänzungen
 - Beseitigung von Gefahrenpunkten
- Die Zusammenarbeit aller relevanter Behörden/Interessensgruppen ist zu verbessern. Dazu kann eine Ständige Arbeitsgruppe eingerichtet werden, die sich zwei mal jährlich trifft.

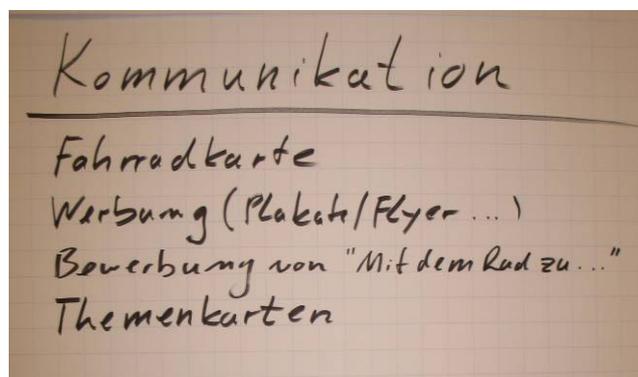
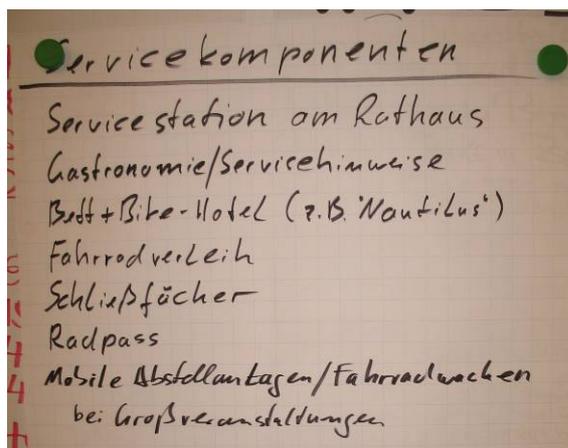


Servicekomponenten

- Einrichtung einer Servicestation am Rathaus
- Hinweise auf Gastronomie und Serviceeinrichtungen
- Bett&Bike-Hotel (z. B. "Nautilus")
- Fahrradverleih evtl. in Kooperation mit RevierRad
- Schließfächer
- Einführung eines Radpasses
- Mobile Abstellanlagen/Fahrradwachen bei Großveranstaltungen

Kommunikation

- Erstellung einer Fahrradkarte und Themenkarten
- Generelle Werbung (Plakate, Flyer etc.) zu allen radverkehrsrelevanten Themen
- Bewerbung von „Mit dem Rad zu ...“ für Veranstaltungen



Der erste Schritt ist:

- Präsentation des Radverkehrskonzeptes mit konkreten Maßnahmevorschlägen in einer öffentlichen Veranstaltung mit allen Beteiligten.

LEITBILD FÜR EIN FAHRRADFREUNDLICHES BERGKAMEN

Durch die sehr engagierte und kreative Mitarbeit aller Werkstattteilnehmer, war es im Rahmen des eintägigen Werkstattgesprächs möglich, gemeinsame Leitwerte und Leitziele für ein fahrradfreundliches Bergkamen zu formulieren und daraus Qualitätsansprüche an das zukünftige Radverkehrsnetz abzuleiten. Zusammenfassend ergibt sich für Bergkamen folgendes Leitbild, das bei allen zukünftigen politischen Beschlüssen, Planungen und Realisierungen zu Grunde gelegt werden soll:

Durch Ergänzung und Optimierung der vorhandenen Infrastruktur wird ein großzügig dimensioniertes, flächendeckendes, barrierefreies, sicheres und komfortables Wegenetz mit optimalen Bedingungen für die Nahmobilität von Alt und Jung geschaffen. Ergänzende Serviceeinrichtungen, gezielte Öffentlichkeitsarbeit und die Verankerung in Politik und Verwaltung heben das Image des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel und führen zu einem Radverkehrsanteil von 20 % bis zum Jahr 2016.

Dieses Leitbild, die dargestellten Problempunkte sowie die erarbeiteten Vorschläge für Infrastruktur-, Service- und Kommunikationsmaßnahmen sind Grundlage für die weitere politische und planerische Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes für Bergkamen.