

Fahrradfreundliche Stadt Bergkamen

Radverkehrskonzept

- Kurzfassung -

November 2006



Stadt
Bergkamen



Fahrradfreundliche Stadt Bergkamen

Radverkehrskonzept

- Kurzfassung -
November 2006

Auftraggeber:

Stadt Bergkamen
Amt für Planung, Tiefbau und Umwelt
Postfach 1560
59179 Bergkamen

Auftragnehmer:

Planerbüro Südstadt / P 3 Agentur für Kommunikation und Mobilität
Breite Straße 161 – 167
50667 Köln
Tel. 0221 / 20 89 4-0
Fax 0221 / 20 89 4-44
www.planerbuero-suedstadt.de
www.p3-agentur.de

Projektleitung: Jörg Ortlepp



Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	2
2	VORGEHENSWEISE	3
2.1	Einführungsvortrag	3
2.2	Netzkonzept	3
2.3	Maßnahmenkonzept.....	4
2.3.1	Einbau von Querungshilfen.....	5
2.3.2	Markierung in Knotenpunkten.....	6
2.3.3	Markierung auf der Strecke	7
2.3.4	Änderung an Beschilderung oder Wegweisung.....	8
2.3.5	Bauliche Maßnahmen in Knotenpunkten	8
2.3.6	Bauliche Maßnahmen auf der Strecke	9
2.3.7	Sonstige bauliche Maßnahmen	9
2.3.8	Unterhaltungsmaßnahmen	9
2.3.9	Sanierungsmaßnahmen.....	9
2.4	Abstellanlagen	10
2.5	Radverkehrswegweisung	13
2.6	Leitbild.....	14
2.7	Kommunikationskonzept	15
2.8	Servicekomponenten.....	17
3	ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK	18



1 EINLEITUNG

Moderne Radverkehrsförderung beinhaltet weit mehr als klassische technisch-ingenieurswissenschaftliche Radverkehrskonzepte.

Radverkehrsförderung wird in Politik und Verwaltung auf lokaler Ebene oftmals immer noch in erster Linie als baulich-infrastrukturelle Aufgabe angesehen. Eine moderne Radverkehrsförderung - will sie das volle Potenzial ausschöpfen - darf sich nicht mit dem Bau und der Ausstattung von Radverkehrsinfrastruktur begnügen. Stand bisher die Ausweisung eines Radverkehrsnetzes im Mittelpunkt der Radverkehrsförderung, so muss diese mehr zu einem "systemorientierte Ansatz" im Sinne von "Radverkehr als System" weiterentwickelt werden. Die Bundesregierung und das Land NRW haben "Radverkehr als System" inzwischen als offizielle Förderphilosophie übernommen.

"Radverkehr als System" bedeutet, dass neben der "Infrastruktur" als Grundbaustein, "der Servicebereich" und die "Kommunikation" als gleichwertige Komponenten behandelt werden. Nur so kann das hohe Potenzial des Fahrrades auch als Wirtschaftsfaktor in Bergkamen ausgeschöpft werden.

Radverkehrsförderung ist nicht nur eine planerische Aufgabe. Es handelt sich hierbei vielmehr um eine Investition in eine zukunftsfähige und gesunde Stadtentwicklung. In Bergkamen geht es neben einer Attraktivierung des Alltagsradverkehrs im Kurzstreckenbereich daher auch darum, das hohe Potenzial des touristischen Radverkehrs im Sinne einer nachhaltigen Wirtschaftsförderung bestmöglich auszuschöpfen. Radfahren in Bergkamen soll zukünftig nicht nur sicher und bequem sein, sondern auch viel Spaß machen – für alle Nutzergruppen.

Die Stadt Bergkamen hat daher das Planerbüro Südstadt mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt.

Als übergeordnetes Leitziel steht eine fahrradfreundliche Stadt Bergkamen, die für Alltags- wie Freizeitradler gleichermaßen attraktiv ist. Hierzu ist die Schaffung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes, bestehend aus unterschiedlichen Netzelementen (Radwege, Fahrradstraßen, Radfahr- bzw. Schutzstreifen, geöffnete Einbahnstraßen etc. s. Anhang) eine wesentliche Grundvoraussetzung. Rückgrat bilden die bereits vorhandenen, gut ausgebauten und noch geplanten Freizeitradwege im Stadtgebiet.



2 VORGEHENSWEISE

2.1 Einführungsvortrag

Als Einführung in das Thema wurde in einem Vortrag das gesamte Spektrum moderner Radverkehrsförderung anhand erfolgreich realisierter kommunaler Beispiele aufgezeigt. Dieser Vortrag, zu dem Vertreter aus Politik und Verwaltung sowie die Öffentlichkeit, relevante Verbände, Institutionen und die Presse eingeladen wurden, stellte das Startsignal für das Projekt „Bergkamen wird fahrradfreundlich“ dar. Gleichzeitig wurde somit der Wille von Politik und Verwaltung zur akzentuierten Förderung des Radverkehrs öffentlichkeitswirksam dokumentiert.

2.2 Netzkonzept

Auf Basis des vorhandenen Radverkehrsnetzes erfolgte die Planung eines zusammenhängenden Netzes für den Alltags- und Freizeitverkehr, das alle relevanten Quellen und Ziele des Radverkehrs erschließt.

In einem ersten Arbeitsschritt erfolgte die Erstellung eines so genannten „**Wunschliniennetzes**“, das die Quellen und Ziele des Radverkehrs miteinander verbindet.

Durch Umlegung des Wunschliniennetzes auf vorhandene Straßen, Wege und Radverkehrsanlagen entstand das gesamtstädtische **Radverkehrsnetz** für Bergkamen, bestehend aus Haupt- und Nebenrouten.



Abbildung 1: Wunschliniennetz



Radverkehrsnetz



2.3 Maßnahmenkonzept

Das Radverkehrsnetz wurde durch **Befahrung** mit dem Rad hinsichtlich des Zustandes und vorhandener Mängel untersucht. Erhoben wurden sowohl bauliche als auch netzrelevante Mängel. Weiterhin erfolgte eine Überprüfung hinsichtlich der StVO-Konformität vorhandener Radverkehrsanlagen sowie der Unfallsituation. Bei der Erfassung der Mängel wurden drei Kategorien zu Grunde gelegt, aus denen ein abgestufter **Maßnahmenplan** abgeleitet werden kann:

- sicherheitsrelevante Mängel (hohe Priorität),
- netzrelevante Mängel (mittlere Priorität) und
- Komfortmängel (niedrige Priorität).

Für ausgewählte Beispiele wurden zudem Maßnahmeplanungen zur Radverkehrsführung an relevanten Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren, im Zuge von Hauptverkehrsstraßen, in Einbahnstraßen und an Querungsstellen erstellt.



Abbildung 2: Zustand / Mängel



Maßnahmenplan

In Bergkamen ergeben sich insgesamt 40 Maßnahmen der 1. Priorität, 41 Maßnahmen der 2. Priorität und 33 Maßnahmen der 3. Priorität die sich wie folgt auf die einzelnen Stadtteile verteilen.



Stadtteil	Priorität 1		Priorität 2		Priorität 3		Gesamt	
	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten
Heil	2	80.000	3	41.000	2	260.000	7	381.000
Mitte	11	85.900	4	12.000	8	218.900	23	316.800
Oberaden	7	10.800	12	572.500	5	200.500	24	783.800
Overberge	5	59.500	4	163.000	1	6.000	10	228.500
Rünthe	10	77.700	8	208.000	6	12.400	24	298.100
Weddinghofen	5	11.000	10	64.000	11	207.000	26	282.000
Summe	40	324.900	41	1.060.500	33	904.800	114	2.290.200

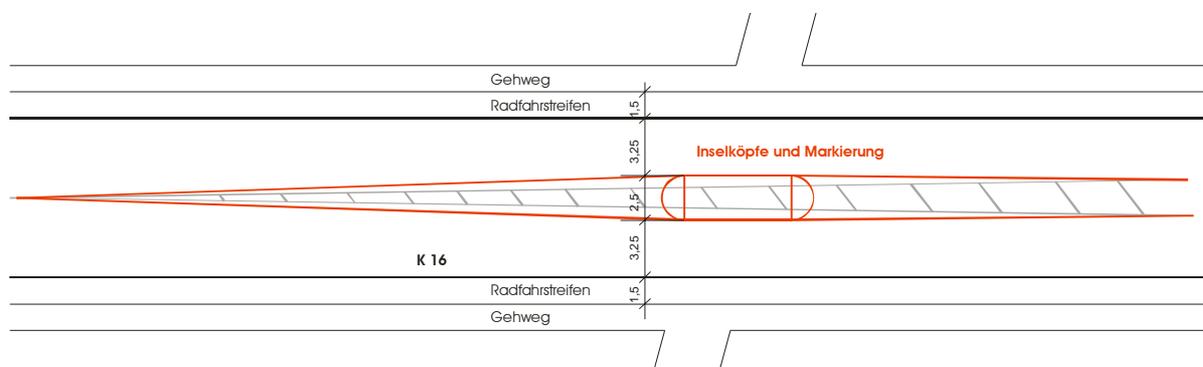
Die Schätzung der zur Behebung der Mängel anfallenden Kosten beinhaltet auch alle Maßnahmen, die das klassifizierte Straßennetz betreffen.

	Priorität 1		Priorität 2		Priorität 3		Gesamt	
	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten
kommunale Str.	14	4.500	13	229.500	16	75.800	43	309.800
Kreisstraße	6	43.500	7	54.000	4	123.000	17	220.500
Landesstraße	14	210.900	10	267.000	8	491.000	32	968.900
Bundesstraße	6	66.000	11	510.000	5	215.000	22	791.000

Die insgesamt 114 Maßnahmen können in 9 Kategorien aufgeteilt werden.

2.3.1 Einbau von Querungshilfen

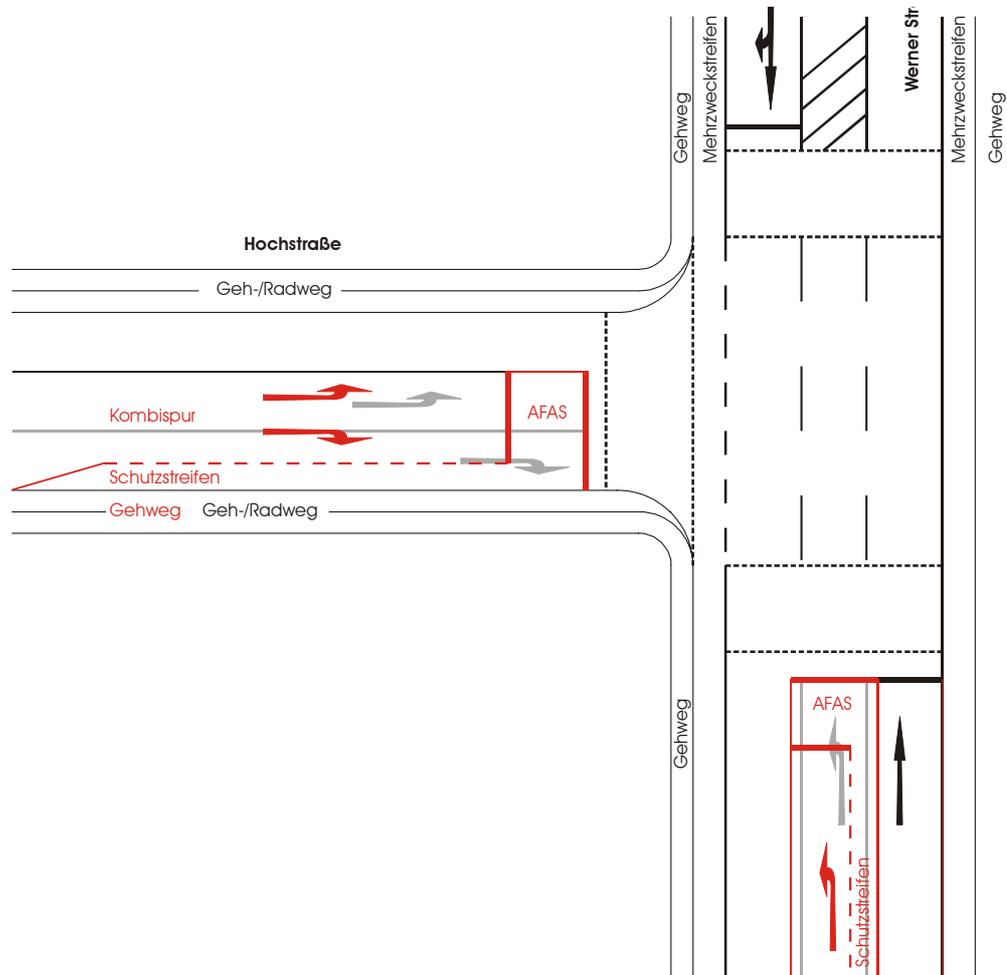
An insgesamt 18 Stellen sind im Verlauf der Haupt- und Nebenrouten Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen erforderlich.





2.3.2 Markierung in Knotenpunkten

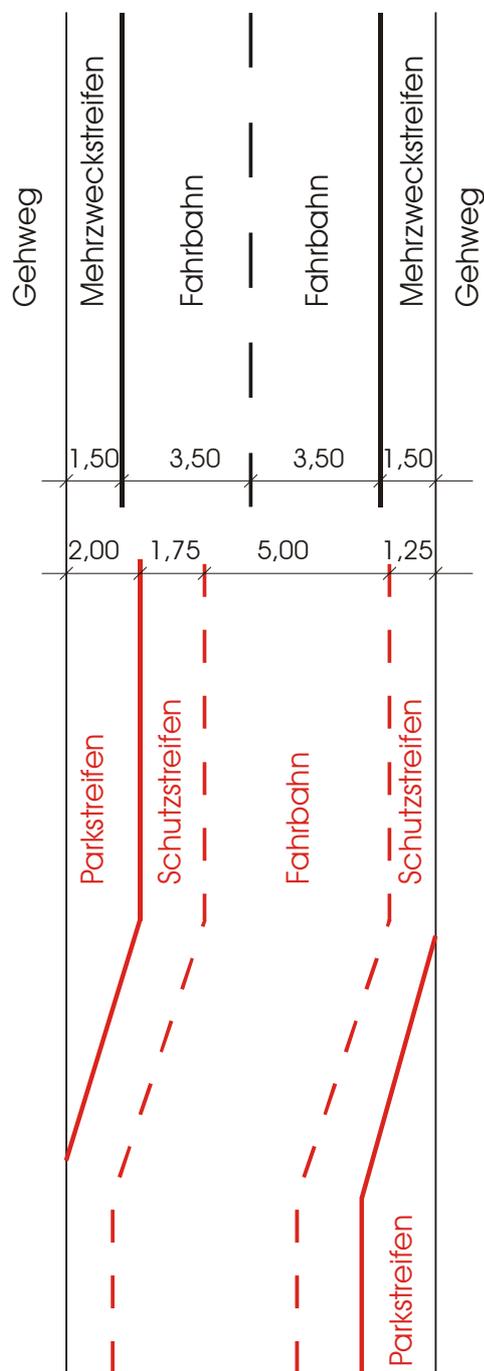
In acht Knotenpunkten sollte die Radverkehrsführung durch markierte Radverkehrsanlagen wie Abbiegespuren und aufgeweitete Fahrrad-Aufstellstreifen gesichert werden.





2.3.3 Markierung auf der Strecke

Auf 19 Straßenabschnitten sollte eine Markierung von Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen erfolgen.





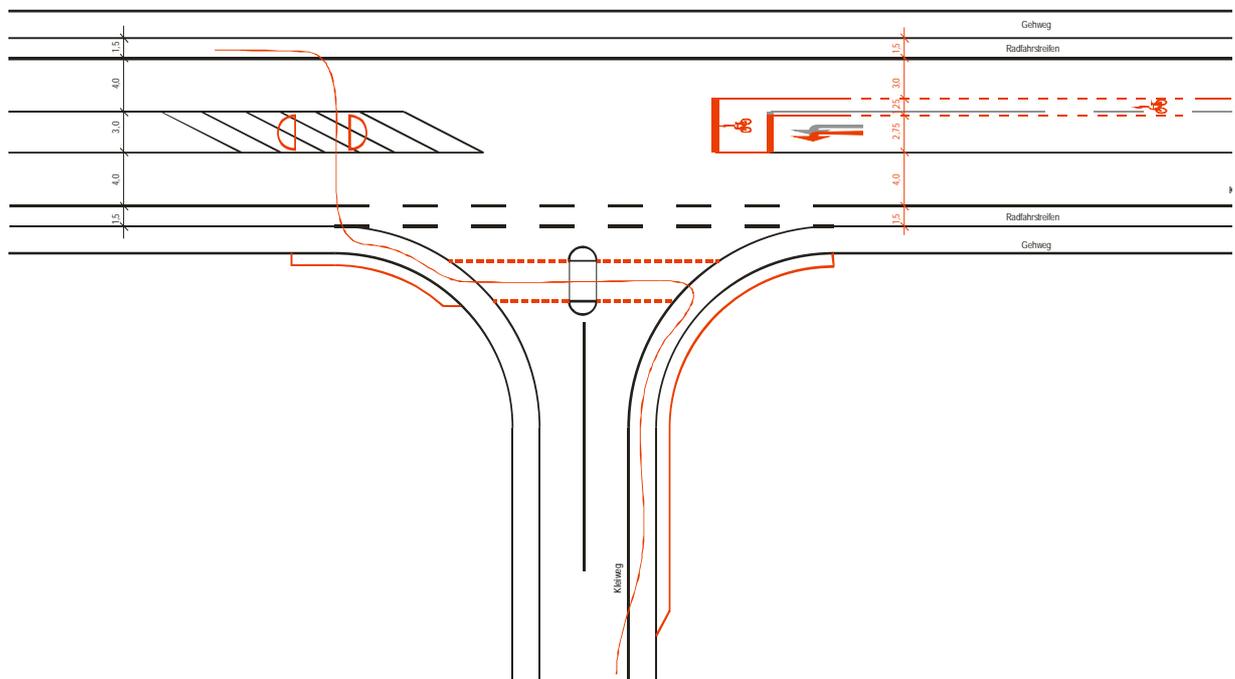
2.3.4 Änderung an Beschilderung oder Wegweisung

Durch eine Veränderung der Beschilderung bzw. der Wegweisung können an 14 Standorten Netzlücken geschlossen bzw. die Radverkehrsführung verdeutlicht werden. Zu den Maßnahmen gehören z.B. das Versetzen von Wegweisern und die Aufhebung der Benutzungspflicht von nicht-StVO-konformen Radwegen.



2.3.5 Bauliche Maßnahmen in Knotenpunkten

Für sechs Knotenpunkte bieten sich bauliche Maßnahmen, um den Radverkehr im Knotenpunkt sicher zu führen.





2.3.6 Bauliche Maßnahmen auf der Strecke

An 13 Streckenabschnitten sollten bauliche Radverkehrsanlagen geschaffen werden.



2.3.7 Sonstige bauliche Maßnahmen

An 20 Standorten sind sonstige bauliche Maßnahmen wie Herstellung von Absenkungen oder Ausleitungen auf die Fahrbahn oder der Abbau bzw. das Versetzen vorhandener Umlaufschranken erforderlich.

2.3.8 Unterhaltungsmaßnahmen

Neun Maßnahmen fallen unter die Kategorie Unterhaltung. Dazu gehört insbesondere der Rückschnitt von privaten oder öffentlichen Anpflanzungen.



2.3.9 Sanierungsmaßnahmen

An sieben Stellen sind Sanierungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Fahrbahn- oder Radwegoberfläche erforderlich.



2.4 Abstellanlagen

Die Bedeutung von ansprechenden Stellplätzen für die Förderung des Radverkehrs wird oft unterschätzt. Die Bedingungen am Start- und am Zielort bestimmen die Wahl zugunsten des Verkehrsmittels Fahrrad. Wenn Fahrräder beim Start und bei Ende der Fahrt schnell erreichbar sind und sicher abgestellt werden können, erleichtert dies die Fahrradnutzung. Das Fehlen geeigneter Abstellmöglichkeiten besonders am Zielort wie auch die Angst vor Fahrraddiebstahl stellen ein wesentliches Hindernis gegen die Fahrradbenutzung dar. Fahrradständer mit größtmöglichem Diebstahlschutz bauen dieses Hemmnis ab. Zu beachten ist dabei, dass die Anforderungen an Abstellanlagen unterschiedlich sind. Sie variieren je nach Einsatzort und Einsatzzweck.

Wohnumfeld

Die Nutzung des Fahrrads ist in hohem Maß von der Möglichkeit abhängig, das Rad im Wohnumfeld sicher abstellen zu können und schnell zu erreichen. Bauherren und Wohnungseigentümer sind daher aufgefordert entsprechende Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Je nach Umfeld und Flächenverfügbarkeit können Einzelanlagen, Fahrradboxen, Gemeinschaftsanlagen, Fahrradgaragen oder Fahrradkeller auf der privaten Fläche zum Einsatz kommen. Aber auch im öffentlichen Raum können Gemeinschaftsanlagen, wie z. B. die Fahrradhäuschen in Dortmund, aufgestellt werden.



Abbildung 3: Fahrradtrommel



Fahrradhäuschen

Geschäfte, Dienstleistungsstandorte, Fußgängerzone

Alle Standorte von Geschäften, Dienstleistern, Ärzten u. ä. sind wichtige Ziele für den Radverkehr. Fahrradständer sind diesen Zielen möglichst dicht zuzuordnen. Im Sinne einer Angebotsplanung sind daher eine Vielzahl kleiner, dezentraler Abstellanlagen, die durch größere Anlagen z. B. am Rande der Fußgängerzone Präsidentenstraße und im Zentrum von Bergkamen-Mitte ergänzt werden. Die Kapazität der Anlagen ist jeweils auf die Nachfrage infolge der Geschäftsnutzung anzupassen.



Abbildung 4: Anlage am Rand einer FGZ



Einzelanlage vor Geschäft

ÖPNV

Bergkamen wird derzeit ausschließlich von Buslinien erschlossen. Der Busbahnhof in Bergkamen-Mitte ist die zentrale Schnittstelle des lokalen und regionalen ÖPNV. Im Sinne von Bike & Ride kommt diesem Hauptumsteigepunkt allerdings eine eher geringe Bedeutung zu, da auch die Schnellbusse nach Dortmund, Kamen, Hamm, Werne und Lünen weitere Haltepunkte in Bergkamen haben. Um die flächenhafte Erschließung weiter zu verdichten sollten daher zumindest alle Haltestellen der Schnellbuslinien mit mindestens zwei Fahrradständern ausgestattet werden. Bei entsprechend größerer Bedeutung (Anzahl und Ziele der Linien) der Haltestelle sind mehr Abstellplätze vorzusehen. Auch das Aufstellen einiger abschließbarer Fahrradboxen an ausgewählten Haltestellen kann geprüft werden. Hier sollte auf einen ansprechenden Preis für die Miete geachtet werden, um die Akzeptanz nicht zu mindern (ca. 50 bis 75 €/Jahresmiete, 5 bis 10 €/Monatsmiete). Zur Finanzierung sind auch werbefinanzierte Abstellanlagen möglich.

Mit Realisierung der RegionalStadtBahn Dortmund – Lünen – Bergkamen – Hamm sind auch die in Bergkamen entstehenden Haltepunkt mit einer entsprechenden Anzahl Abstellanlagen und Fahrradboxen auszustatten.



Abbildung 5: Haltestelle mit Abstellanlage



Haltepunkt mit Abstellanlage und Boxen



Schulen

An allen weiterführenden Schulen im Stadtgebiet sind möglichst auf den Schulgrundstücken Abstellanlagen vorzusehen. Wegen der großen erforderlichen Kapazitäten und des damit verbundenen Platzbedarfs sowie aus Sicherheitsgründen, kann die Bereitstellung nicht im öffentlichen Straßenraum erfolgen. Auf den Schulgrundstücken kann die Einrichtung der Abstellplätze in unterschiedlicher Form erfolgen. Zweckmäßig kann z. B. die Einrichtung einer Fahrradwache, das Aufstellen überdachter Abstellanlagen oder die Unterbringung in einem Fahrradkeller sein, der gleichzeitig auch optimalen Witterungsschutz bietet. Die Kapazität der Anlagen sollte mindestens für ein Drittel der Schülerschaft ausgelegt sein.

Auch an Grundschulen spielt das Fahrrad als Verkehrsmittel eine Rolle, daher sind hier kindgerechte Abstellanlagen vorzusehen.



Abbildung 6: Fahrradwache an einer Schule



Überdachte Abstellanlage auf Schulgelände

Öffentliche Einrichtungen

Auch öffentliche Einrichtungen sollten eine entsprechende Menge sicherer Abstellanlagen für den Fahrradverkehr anbieten, sowohl für Mitarbeiter als auch für Besucherverkehr. Dabei kann es sich auch um getrennte Anlagen handeln, so dass die Stellplätze für die Beschäftigten z. B. nicht öffentlich zugänglich sind. Die Kapazität der Anlagen schwankt dabei je nach Einrichtung deutlich und muss berücksichtigt werden. Eine Zulassungsstelle hat erheblich weniger Fahrradverkehr als z. B. das Arbeitsamt.

Eine genaue Anzahl der Stellplätze sowie der Standorte lässt sich pauschal nicht festlegen, sondern kann nur in einem Abstellanlagenkonzept bestimmt werden.



2.5 Radverkehrswegweisung

Neben der Wegeinfrastruktur für den Radverkehr stellt eine Fahrradwegweisung einen weiteren wichtigen Baustein einer flächendeckenden, fahrradfreundlichen Infrastruktur dar. Erst durch ein adäquates Wegweisungssystem wird die Wegeinfrastruktur auch für alle Benutzergruppen erschlossen. Der überwiegende Teil der Radfahrer nutzt zur Erreichung seiner Ziele stets die Wege, die ihm bereits von der Fahrt mit dem Auto oder dem ÖPNV bekannt sind. Dabei handelt es sich zumeist um stärker belastete Straßen. Radfahrer lassen sich nur schwer von der Fahrt auf ihren täglichen Regelsectrecken abbringen. Selbst Ortskundigen ist häufig nicht bewusst, dass es abseits ihrer gewohnten Strecken häufig schnelle und sichere Alternativrouten gibt, die zudem meist landschaftlich schöner geführt sind.

Eine zentrale Forderung für die Fahrradwegweisung lautet, dass sie sowohl den Anforderungen im Alltagsradverkehr als auch den Freizeit- und Wanderverkehren gerecht werden sollte. Durchgängigkeit und Geschlossenheit eines Radverkehrsnetzes wird erst durch Beschilderung klar erkennbar und fördert zugleich die intensive Nutzung des Fahrrads. Es gilt daher ein stadtweites Leitsystem entsprechend dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) aufzubauen. Dabei sind die durch Bergkamen verlaufenden Radrouten sowie die Strecken des landesweiten Radverkehrsnetzes NRW zu integrieren.





2.6 Leitbild

Nach der Konzeptphase wurde eine eintägige Planungswerkstatt durchgeführt. Hier konnten die Grundzüge für das Leitbild „fahrradfreundliches Bergkamen“ mit allen Akteuren der Radverkehrsplanung (Bürgerschaft, Verwaltung, Politik) gemeinsam erarbeitet werden. Zum anderen diente das Werkstattgespräch dazu, die generelle Ausrichtung von Netzkonzept, Kommunikationskonzept und Maßnahmenkonzept kompakt und effizient mit allen Planungsbeteiligten und Nutzern gleichzeitig abzustimmen. Wünsche und Ideen wurden direkt aufgenommen und in das Radverkehrskonzept eingearbeitet. Durch die kompakte Vorgehensweise konnte nicht nur eine große Anzahl auch für die Verwaltung zeitaufwändiger Abstimmungstermine eingespart werden. Dadurch, dass viele Meinungen direkt in die Planungen einfließen, wurde zudem eine hohe Akzeptanz des Radverkehrskonzeptes in Politik, Verwaltung und Bürgerschaft gesichert. Gleichzeitig konnte so ein Zeichen für eine Kultur bürgerschaftlicher Mitwirkung in Bergkamen gesetzt werden.

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:

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, bildet die Grundlage für alle zukünftigen politischen Beschlüsse, Planungen und Realisierungen in Bergkamen.

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.



2.7 Kommunikationskonzept

Ein qualitativ gutes und flächendeckendes Infrastrukturangebot reicht allein nicht aus, um eine volle Potenzialabschöpfung für die Fahrradnutzung zu erzielen. Damit mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, muss auch am eingeschliffenen Mobilitätsverhalten, das in starkem Maße von Werten, Einstellungen, Gewohnheiten und Lebensstilen geprägt ist, angesetzt werden. Ein durchgreifender Einstellungs- und Verhaltenswandel kann nur über informierende, aufklärende, motivierende und verhaltensstabilisierende Informations- und Kommunikationsmaßnahmen erreicht werden. Die zentrale Botschaft lautet, dass die vermehrte Nutzung des Fahrrads einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung und Sicherung der Gesamtmobilität liefert, und die Radverkehrsförderung damit im primären Interesse aller Verkehrsteilnehmer liegt. Insofern hat die Kommunikation die Funktion eines „Schlüsselfaktors“ und bildet die wichtigste Ressource in der Verkehrspolitik.

Im Rahmen des Kommunikationskonzeptes für die Stadt Bergkamen werden die Grundzüge für die öffentlichkeitswirksame Vermarktung der „fahrradfreundlichen Stadt Bergkamen“ dargelegt. Dabei werden die unterschiedlichen Erwartungen und Anforderungen der Alltags- und Freizeitradler bzw. der Fahrradtouristen berücksichtigt.

Der erste Schritt im Rahmen des Marketings ist die **Präsentation des Radverkehrskonzeptes** mit konkreten Maßnahmevorschlägen in einer öffentlichen Veranstaltung.

Anschließend wird ein konkretes zeitlich gestaffeltes Aktionskonzept erstellt, bei dem auch die Abfolge bei der Umsetzung der Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur berücksichtigt wird. Dazu gehört

- die Erstellung von themenspezifischen **Mini-Radwanderkarten** in Scheckheftformat,
- eine Aktionsserie „**Mit dem Rad zu ...**“, die die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zu bestimmten Veranstaltungen, Freizeit- oder auch Alltagsaktivitäten bewirbt,
- die Erstellung eines **Radfahrstadtplans** für das Stadtgebiet mit allen wichtigen Informationen rund ums Radfahren in Bergkamen und kostenlose Verteilung an alle Haushalte.
- die Nutzung der **Werbematerialien der AGFS** wie Plakate, Flyer und Broschüren zu





allen radverkehrsrelevanten Themen,

- wöchentliche **Sonderaktionen** in Kooperation mit dem Einzelhandel und Gaststättengewerbe,
- eine **Vorbildkampagne** wie z.B. „Bürgermeister Schäfer mit dem Rad zum Rat“, die je nach Budget durch eine Anzeigenkampagne im Stil „Ich fahre Rad, weil...“ ergänzt werden kann,
- die Durchführung eines **Kunsthappenings** bei der Künstler aus Bergkamen und der Umgebung Installationen, Ausstellungen und Skulpturen rund ums Fahrrad durchführen und zu einem neuen Image des Fahrrads beitragen. Gleichzeitig machen sie Bergkamen auch überregional als „fahrradfreundliche Stadt“ bekannt.



Über allen Aktionen steht ein griffiger **Slogan** zum Zukunftsbild der fahrradfreundlichen Stadt Bergkamen. Ein Vorschlag aus dem Werkstattgespräch war

Stadt, Rad, Fluss: Bergkamen

Der Slogan verknüpft die Begriffe Alltag (Stadt) und Freizeit (Fluss) mit dem Fahrrad. Er verdeutlicht damit die fahrradfreundliche Ausrichtung der Stadt Bergkamen und spricht Alltagsradler ebenso an wie Freizeitradler und Fahrradtouristen. Dieser Slogan sollte es als Wort- und Bildmarke weiter ausgearbeitet werden.

Für alle Maßnahmen, sowohl im Bereich Infrastruktur als auch im Bereich Kommunikation, wird eine **begleitende Pressearbeit** durchgeführt.

Ergänzend wird eine **redaktionelle Serie „fahrradfreundliches Bergkamen“** gestartet, die in den Sommermonaten jeden Samstag eine Sonderseite im Lokalteil beinhaltet und sich ausschließlich mit dem Thema „fahrradfreundliches Bergkamen“ beschäftigt.

Das erforderliche **Budget** des Kommunikationskonzeptes ist im Wesentlichen abhängig von der Möglichkeit der Eigenleistungen, der Anzahl der im Aktionskonzept festgelegten Maßnahmen sowie der Einbindung von Sponsoren. Dabei obliegt der Stadt Bergkamen insbesondere die Verantwortung für die Koordinierung der Maßnahmen. Die Erstellung des konkreten Aktionskonzeptes sollte unter fachlicher Begleitung einer erfahrenen Agentur erfolgen. Die Maßnahmen selbst sind in der Regel möglichst durch Fremdfinanzierung zu realisieren. Nur in Ausnahmefällen sollten sie aus dem Haushalt der Stadt finanziert werden.



Die vorgeschlagenen Kommunikationsmaßnahmen bieten in Verbindung mit dem übergeordneten Zielprofil und der Leitidee die Möglichkeit, die Bergkamener Bürger- und Bürgerinnen aber auch die Entscheider aus Politik und Verwaltung kontinuierlich für das Thema fahrradfreundliches Bergkamen zu sensibilisieren. Dabei ist die ausgewogene zeitliche Staffelung der einzelnen Maßnahmen von entscheidender Bedeutung. Die kontinuierliche Realisierung unterschiedlichster Aktionen rund um das Thema Fahrrad kann somit zu einem neuen Image des Radverkehrs in Bergkamen beitragen.

2.8 Servicekomponenten

Durch begleitende Servicekomponenten rund ums Radfahren erhält die Nutzung des Fahrrads einen Mehrwert. Dadurch wird ein zusätzlicher Anreiz geschaffen, sowohl im Alltag wie auch in der Freizeit in Bergkamen Rad zu fahren. Mögliche Servicemaßnahmen sind:

- Einrichtung einer Servicestation am Rathaus für Reparatur, Wartung, bewachtes Abstellen, Information etc.
- Ausweisung eines Bett&Bike-Hotels in Bergkamen
- Fahrradverleih evtl. in Kooperation mit RevierRad
- Schließfächer im Zentrum zur Unterbringung von Einkäufen
- Einführung eines Radpasses der Vergünstigungen bei der Nutzung der Serviceeinrichtungen bietet
- Mobile Abstellanlagen oder Fahrradwachen bei Großveranstaltungen

Die Stadt Bergkamen übernimmt dabei initiierende, beratende und unterstützende Aufgaben. Die Durchführung der Maßnahmen erfolgt durch private Betreiber.



3 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Die relativ kompakte Siedlungsstruktur mit kurzen und entsprechend fahrradtauglichen Entfernungen und die geringen Höhenunterschiede auf dem Gebiet der Stadt Bergkamen stellen außerordentlich günstige Randbedingungen für die Förderung des Alltags-Radverkehrs dar.

Auch in den Bereichen Freizeit-Radverkehr und Fahrradtourismus bestehen bereits sehr gute Ausgangsbedingungen. Durch Bergkamen verlaufen die Fernradwege „Römer-Route“, „Emscherpark Radweg“, „Rundkurs Ruhrgebiet“ und „Landesgartenschau Route“ und die „Route der Industriekultur“. Bereits heute verfügt Bergkamen sowohl über bedeutende lokale sowie regionale und überregionale Freizeitziele wie Römerlager, Westfälisches Sportbootzentrum, Beversee, Bergehalde Großes Holz, Naturfreibad, Wellenbad und Eissporthalle. Weitere touristische Attraktionen wie die Freizeitanlage Großes Holz mit dem deutschen Seifenkisten-Zentrum und die Wasserstadt sind geplant. Zudem ist der Ausbau von weiteren Freizeitradwegen entlang der Seseke und auf der Trasse der Zechenbahn vom Everkamper Bahnhof in Werne zur Gartensiedlung in Kamen geplant. Des Weiteren kann Bergkamen hinsichtlich Ausschöpfung der wirtschaftlichen Potenziale des touristischen Radverkehrs von der Nähe zum Münsterland profitieren

Grundsätzlich verfügt Bergkamen bereits heute über eine gute Radverkehrsinfrastruktur. Die Untersuchung hat allerdings gezeigt, dass zur Vervollständigung des Netzes, zur Beseitigung von Netzlücken und zur Behebung von Gefahrenstellen eine Reihe von Maßnahmen erforderlich ist.

Generelles Ziel des Radverkehrskonzeptes ist die größtmögliche Ausschöpfung der Radverkehrspotenziale, und zwar sowohl im Alltagsverkehr als auch im Freizeitbereich. Es gilt die Sicherheit des Radverkehrs zu optimieren und den Spaß am Fahrradfahren in Bergkamen zu steigern. Gleichzeitig werden damit wesentliche Grundlagen für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung im Sinne kinder- und familienfreundlicher Strukturen gelegt. Hier kann das Fahrrad als „sanfter Verkehrsträger“ gerade im Kurzstreckenbereich einen erheblichen Beitrag im Rahmen der Nahmobilität leisten. Zudem verspricht die gezielte Förderung des Fahrradtourismus positive wirtschaftliche bzw. arbeitsmarktfördernde Auswirkungen durch Schaffung neuer Dienstleistungs- und Serviceangebote und einen deutlichen Imagegewinn für die ehemalige Bergbaustadt Bergkamen.

Das Konzept zeigt die Möglichkeiten einer gezielten Radverkehrsförderung auf. Dazu gehören Maßnahmen in den Bereichen:

- Radverkehrsanlagen
- Kommunikation



- Abstellanlagen
- Fahrradwegweisung

Diese Maßnahmen tragen in der Summe dazu bei, das Fahrrad sowohl im Alltagsverkehr als auch im Freizeitbereich als Verkehrsmittel zu etablieren.

Das für die Gesamtstadt entwickelte Netz aus Haupt- und Nebenrouten integriert die bereits vorhandene Radverkehrsinfrastruktur und die vorhandenen Radrouten. Mit diesem Netz werden alle relevanten Quellen (Wohngebiete) und Ziele (Kerngebiete / Versorgungsgebiete, Gewerbegebiete, weiterführende Schulen, Freizeitziele) erschlossen und die Nachbarkommunen angebunden. Da viele der vorgeschlagenen Maßnahmen klassifizierte Straßen betreffen ist eine enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Baulastträgern erforderlich, um einvernehmlich Lösungen zu realisieren.

Das im Rahmen des Werkstattgesprächs erarbeitete Leitbild für eine fahrradfreundliche Stadt Bergkamen sowie die erarbeiteten Vorschläge für Infrastruktur-, Service- und Kommunikationsmaßnahmen bilden die Grundlage für alle zukünftigen politischen Beschlüsse, Planungen und Realisierungen.

Eine intakte und nutzergerechte Infrastruktur für den Radverkehr ist Basis einer fahrradfreundlichen Stadt und führt zu einem steigenden Radverkehrsanteil auch im Alltagsverkehr. Die Umsetzung eines begleitenden, öffentlichkeitswirksamen Kommunikationskonzeptes verstärkt darüber hinaus die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad im Alltags-, Freizeit- und Tourismusverkehr und macht Bergkamen als fahrradfreundliche Stadt bei der eigenen Bevölkerung aber auch über die Stadtgrenze hinaus bekannt.

Auch wenn die Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen sicherlich nicht kurz- und teilweise auch nicht mittelfristig erfolgen kann, so liegt mit dem Radverkehrskonzept für die Stadt Bergkamen ein ganzheitliches Förderprogramm zur Steigerung der Attraktivität des Fahrrads vor. Das Radverkehrskonzept versteht sich somit als Baustein für eine zukunftsfähige, innovative und nachhaltige Stadtentwicklung in Bergkamen und ist Basis für den Antrag zur Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.