

Bewerbung der Stadt Kamen um die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS)

1. Allgemeine Daten

1.1. Flächengröße, Topographie und Lage

Die Stadt Kamen liegt im Zentrum des Ballungsrandkreises Unna zwischen dem Oberzentrum Dortmund und dem Mittelzentrum (mit oberzentraler Bedeutung) Hamm. Als ehemalige Bergbaustadt gibt es traditionell starke Verflechtungen in das Ruhrgebiet. Obwohl Kamen sich als Teil der „Metropole Ruhr“ versteht, ist die Stadt auch Tor in die Landschaftsräume Münsterland, Hellweg und Soester Börde.

In Kamen liegt mit dem Kamener Kreuz ein Knotenpunkt mit zentraler Bedeutung im innereuropäischen Verkehrsnetzwerk. Die beiden Autobahnen A1 (Hansalinie) und A 2 verlaufen in Nord-Süd- bzw. Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet. Sie bieten eine optimale regionale und überregionale Erschließung für den Individual- und Güterverkehr.



Die Stadt Kamen verfügt außerdem mit dem Hauptbahnhof Kamen und den Haltepunkt Kamen-Methler an einer Hauptschienenstrecke über eine gute Bahnanbindung in Richtung Hamm und Dortmund mit durchgehenden Regionalverbindungen (mit Fahrradabteilen) bis Bielefeld oder in das Ruhrgebiet und Rheinland. Ein umfangreiches Stadtbussystem im Stadtgebiet und Regionale Busverbindungen zwischen Kamen und den Nachbarstädten runden das ÖPNV Angebot ab.

Neben der guten Erreichbarkeit mit dem Individualverkehr oder dem ÖPNV ist Kamen auch in das Netz überregionaler Radwege eingebunden. Neben dem Radnetz NRW verläuft der, das ganze Ruhrgebiet durchlaufende, Emscher-Park-Radweg durch das Stadtgebiet. Auch für Radtouren in die angrenzenden Landschaftsräume ist Kamen ein guter Startpunkt.

Die Stadt Kamen hat auf einer Fläche von 40,93 qkm einen maximalen Höhenunterschied von 34,4 m vom höchsten Punkt (89,4 m ü. NN) zum niedrigsten Punkt (55,0 m.

ü. NN) im Stadtgebiet, wobei sich Radfahrer lediglich im Bereich der Lüner Höhe etwas mehr anstrengen müssen. Auch die um die Stadt Kamen liegenden Bereiche sind überwiegend steigungsarm.

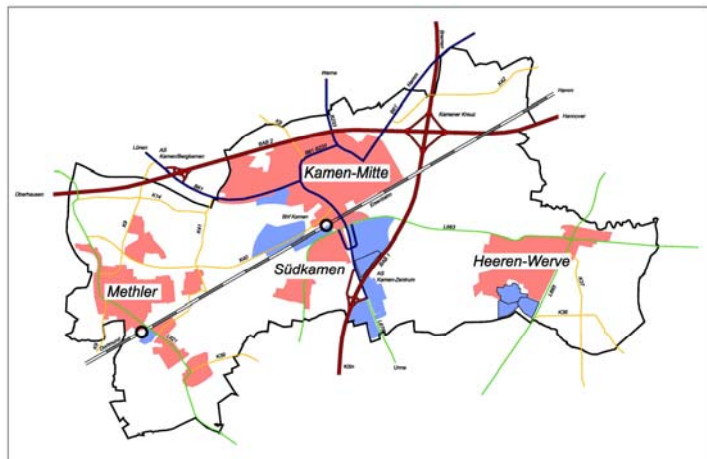
Trotz des relativ kleinen Stadtgebietes gibt es in Kamen große überwiegend landwirtschaftlich genutzte Bereiche. Durch konsequente Aufwertung dieser Bereiche in den letzten Jahren durch Anpflanzung von Hecken und Rainen, Aufforstungen, Anlage von Obstwiesen etc. bietet sich hier ein abwechslungsreicher Landschaftsraum.

In Kamen gibt es eine Reihe von Wasserläufen. Nach der Seseke sind hier (neben einer Reihe kleinerer Gewässer) vor allem die Körne und der Massener Bach zu nennen. Zu Zeiten des Bergbaus begradigt und als offene Schmutzwasserkanäle genutzt wurden bzw. werden diese nach dem Bau von Kläranlagen und Kanälen zur Zeit vom Lippeverband naturnah umgestaltet und mit attraktiven gewässerbegleitenden Radwegen versehen.

Kamen bietet nicht nur für den Alltagsradverkehr, sondern auch für den Freizeitradverkehr sowohl im Stadtgebiet, als auch über die Stadtgrenzen hinaus, sehr gute Voraussetzungen.

Neben einer radfahrerfreundlichen Topographie bietet auch die Siedlungsstruktur der Stadt Kamen gute Voraussetzungen für Fahrten mit dem Fahrrad. Außer dem Stadtzentrum gibt es mit Methler und Heeren-Werve zwei dezentrale Stadtteilzentren mit Nahversorgungsfunktionen.

Durch diese Struktur wohnen 91,4 % der Bevölkerung in einem Radius von max. 2 km und 58,9 % in einem Radius von max. 1



km zu einem Nebenzentrum bzw. dem Stadtzentrum. Durch die Bahnhöfe von Kamen Mitte und dem DB-Haltepunkt im Stadtteil Methler ist der Zugang zu Bahnverbindungen für fast $\frac{3}{4}$ der Kamener Bevölkerung (74,9 %) in einem Radius von max. 2 km möglich. Durch die räumlich Anordnung der Siedlungsbereiche sind auch die Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz für den Radverkehr günstig.

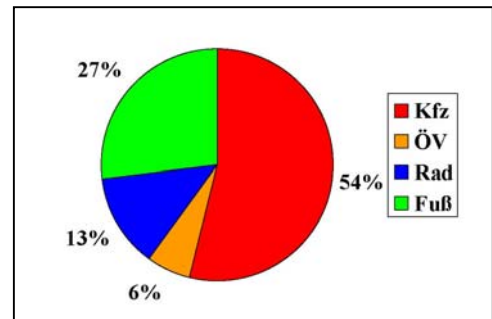
1.2. Einwohnerzahl

Am 31.12.2009 hatte die Stadt Kamen 47.228 Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz in Kamen. Davon lebten 21.711 Personen in Kamen Mitte (46 %), 11.843 im Stadtteil Methler, 8.671 im Stadtteil Heeren-Werve und 4.828 in Südkamen.

Im Zuge der allgemeinen demographischen Entwicklung ist auch für die Stadt Kamen mit einem Bevölkerungsrückgang in den nächsten Jahren bei gleichzeitig steigendem Durchschnittsalter der Bevölkerung zu rechnen. Die Bertelsmann Stiftung geht in ihrem Demographiebericht zur Stadt Kamen bis zum Jahr 2025 von einem Rückgang auf ca. 42.000 Einwohner aus.

1.3. Modal Split

Für die Darstellung des Modal Splits der Stadt Kamen muss auf die Haushaltsbefragung des Kreises Unna aus dem Jahr 1987 zurückgegriffen werden, die in ihrer Auswertung zwischen den größeren Städten (Kamen, Unna, Bergkamen, Lünen, Schwerte) und den kleineren Städten und Gemeinden



im Kreis unterscheidet. Demnach dominierten in den größeren Städten bei der Aufteilung der Wege und Fahrten auf die Verkehrsmittel mit 54% die Kfz deutlich. Immerhin etwa 1/3 der Wege wurde zu Fuß (27%) oder per Rad (13%) zurückgelegt. Der Öffentliche Verkehr (ÖV) kam auf einen Anteil von 6 %.

Die Zahlen aus dem Jahr 1987 decken sich im Wesentlichen auch mit der letzten Erfassung für den Kreis Unna aus dem Jahr 1998. Hier lag kreisweit der Anteil der Fahrten und Wege mit dem Auto bei 53%, bei 7% mit Bus und Bahn, bei 12 % mit dem Fahrrad und bei 27 % zu Fuß. Neuere Daten, insbesondere für Stadtgebiet Kamen, liegen nicht vor.

Es ist für Kamen jedoch davon auszugehen, dass sich bis heute Verschiebungen zu Gunsten des Umweltverbundes ergeben haben. Das Mitte der 90er Jahre eingeführte Stadtbussystem und deutliche Angebotsverbesserungen im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs haben zu einem starken Fahrgastzuwachs im ÖV geführt (Zuwachs auf der Strecke Dortmund Hamm zwischen 1997 und 2005 um 80%). Die gestiegene Nachfrage nach Abstellplätzen für Fahrräder sowie eigene Beobachtungen deuten darauf hin, dass auch der Fahrradanteil in Kamen heute höher liegen sollte.

1.4. Unfallentwicklung im Rad- und Fußverkehr

Noch 1990 war die Anzahl der Unfälle im Fuß und Radverkehr deutlich höher als in den vergangenen 5 Jahren: Unfälle mit Fußgängerbeteiligung gab es 45, mit Radfahrer-beteiligung 73. Die aktuellen Unfallzahlen zeigt folgende Tabelle:

Jahr	Unfälle mit Radfahrer-beteiligung	Unfälle mit Fußgänger-beteiligung
2004	48	17
2005	42	20
2006	43	15
2007	44	11
2008	40	11
2009 (bis August)	31	10

2. Kommunale Verkehrspolitik

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs hat in Kamen schon eine lange Tradition. Ende der 60er Jahre entstand eine der ersten Fußgängerzonen des Landes in Kamen. In den letzten Jahren wurde die Fußgängerzone mit großem Aufwand umgestaltet.

In kommunalen Straßenbauprojekten der 80er Jahre wurde grundsätzlich die Anlage von Radverkehrswegen geprüft und in vielen Fällen auch umgesetzt. Heute sind diese Wege aufgrund der geänderten Richtlinien nur noch als „andere Radwege“ vorhanden, sie sind aber dennoch weiterhin wichtiger Teil des Kamener Radwegenetzes. In aktuellen Straßenplanungs- und Bauprojekten ist die Berücksichtigung der Belange von Fuß- & Radverkehr selbstverständlich, wie sich zum Beispiel an der geplanten Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes zeigt.



taltung des Bahnhofsumfeldes zeigt.

Der Umbau einer Kreuzung zu einem Kreisverkehrsplatz wurde in Kamen bereits Ende der 80er Jahre erstmals durchgeführt. Dabei wurden neben der Verbesserung der Querung für Fußgänger – bereits vor der Veröffentlichung

entsprechender Empfehlungen – auch die Führung des Radverkehrs besonders berücksichtigt, entweder als markierter Radfahrstreifen (Kreisverkehr Nordstraße) oder als baulich abgesetzter Bordsteinradweg direkt entlang der Fahrbahn (Kreisverkehr Hammer Straße).

In den 90er Jahren wurde im Rahmen des Ökologieprogramms Emscher-Lippe (ÖPEL) eine ganze Reihe von Radwegen, vor allem außerhalb der Siedlungsbereiche, gebaut. Ende der 90er Jahre wurde eine der ersten Radstationen in NRW am Bahnhof Kamen als Projekt der IBA Emscher-Park errichtet.

Nachdem bereits im Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Kamen aus dem Jahr 1994 die grundsätzliche Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs in zwei einzelnen Bausteinen dargestellt und zukünftige Entwicklungsoptionen aufgezeigt wurden, wurden mit dem ersten Fahrradbericht der Stadt Kamen (*„Bericht zur Situation und Entwicklung des Radverkehrs in Kamen“*, s. Anlage) im Jahr 2002 erstmals alle Aspekte des Radverkehrs in Kamen und dessen zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten detailliert dargestellt.

Durch die flächendeckende Ausweisung von Tempo-30-Zonen im Nebenstraßennetz und die jahrelange Berücksichtigung des Radverkehrs bei Straßenbauprojekten sind bezogen auf die Straßen in städtischer Baulast vor allem Lückenschlüsse und Verbesserungen im vorhandenen Radverkehrsnetz (z.B. Führung des Radverkehrs in Kreuzungen, Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs an Lichtsignalanlagen) von Bedeutung.

Als kreisangehörige Kommune kommt die Stadt Kamen häufig an die Grenzen Ihrer Zuständigkeit, vor allem, wenn es um den Bau neuer Radwege, Querungshilfen oder die Optimierung von Ampeln geht. Ein Großteil der Straßen ohne ausreichende Radverkehrsanlagen sind als klassifizierte Straße nicht in der Baulast der Stadt Kamen. Hier sieht sich die Stadt Kamen als Fürsprecher der Interessen des Radverkehrs gegenüber den zuständigen Baulastträgern, um so, und durch die Unterstützung der Baulastträger z.B. bei Gesprächen mit Grundeigentümern, zukünftig auch an den klassifizierten Straßen eine deutliche Verbesserung des Radwegeangebotes erreichen zu können.

2.1. Haushaltsaufwendungen für Gesamt-, Rad-, und Fußverkehr der vergangenen fünf Jahre

Die Haushaltsaufwendungen für den Verkehrsbereich sind über eine Vielzahl von Produkten unterschiedlichen Stellen im Haus zugeordnet, so dass eine Gesamtsumme nur schwer zu beziffern ist. Dies gilt auch für die Höhe der Aufwendungen für den Fuß- und Radverkehr, da z.B. Mittel für Markierungsarbeiten, Unterhaltung oder Bau von Radverkehrswegen im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen in Haushaltstellen gemeinsam mit Mitteln für den Kfz-Verkehr bereitgestellt werden.

Für den Produktbereich 54 „Verkehrsflächen und -anlagen“ wurden im Jahr 2008 10,2 Mio € und 2009 10,9 Mio € im Haushalt der Stadt Kamen bereitgestellt. Aufgrund der Umstellung zu einem Haushalt nach dem NKF kann hier keine vergleichbare Angabe für die Jahre vor 2008 gemacht werden.

Für Baumaßnahmen, die dem Fuß- und Radverkehr zugeordnet werden können, wurden in den letzten 5 Jahren 1,27 Mio EUR aufgewendet (ohne Neugestaltung der Fußgängerzone).

- *Unterführung Roggenkamp, ca. 430.000 €*
- *Radweg Körnebach, ca. 260.000*
- *Radweg Königstraße, ca. 150.000 €*
- *Radweg Germaniastraße, ca. 205.000 €*
- *Radweg Körnesiedlung, ca. 56.000 €*
- *RW Heerener Straße, ca. 125.000 €*
- *Beschilderung, bislang ca. 50.000 €*
- *Neugestaltung der Fußgängerzone, ca. 7 Mio € (über 3 Jahre)*

Die mit dem aufgewendeten Mitteln durchgeführten Maßnahmen wurden in der Regel über Förderprogramme aus Mitteln des Landes NRW und des Bundes gefördert.

2.2. Verkehrspolitische Grundsatzbeschlüsse

- 1994 Ratsbeschluss zum Verkehrsentwicklungsplan: Grundlage der weiteren verkehrlichen Entwicklung in Kamen.
- 18.11.2003 Beschluss des Straßenverkehrsausschusses zum „Bericht zur Situation und Entwicklung des Radverkehrs in Kamen“: der vorgelegte Radverkehrsplan ist als geeignete Grundlage für die weitere Entwicklung zu nehmen und die einzelnen Positionen sind im Zuge weiterer Planungen umzusetzen.

- 25.10.2007 Beschluss des Planungs- und Umweltausschusses, Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Kreis Unna (ÖPNV): Trotz notwendiger Einsparungen beim ÖPNV soll ein Angebot über das vom Kreis Unna definierte ausreichende Angebot erhalten bleiben.
- 16.9.2008 einstimmiger Beschluss des Haupt- und Finanzausschusses zur Mitgliedschaft in der AGFS: die Verwaltung wird beauftragt die Mitgliedschaft vorzubereiten und einen Antrag bei der AGFS einzureichen.
- 20.1.2009 Beschluss des Straßenverkehrsausschusses: Überprüfung der Situation der Fußgänger und Radfahrer in Kamener Kreisverkehren
- ca. 2. Quartal 2010: Beschluss des Rates zur Lärminderungsplanung. Weitere Förderung des Umweltverbundes könnte als Strategie zur Lärminderung beschlossen werden.

2.3. Verankerung in der Verwaltung

Die Belange des Fuß- und Radverkehrs werden in der Hauptsache von vier Bereichen in der Verwaltung der Stadt Kamen wahrgenommen. Die Planung und Konzeption von Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie die Bestandserfassung und die Bereitstellung von Kartenmaterial, die Abstimmung mit anderen Akteuren des Fuß- und Radverkehrs und die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Umweltverbund wird von der Gruppe 60.2. – Planung, Umwelt im Fachbereich 60 Planung, Bauen, Umwelt betreut. Dem Fachbereich 60 ist auch die bauliche Umsetzung von Maßnahmen in der Gruppe 60.1 – Straßen zugeordnet.

Die bauliche Unterhaltung von Verkehrsanlagen sowie Reinigung und Winterdienst werden durch die Servicebetriebe der Stadt Kamen (Fachbereich 70) durchgeführt. Als vierter Bereich ist die Gruppe 30.1 – Recht, Ordnung, Verkehr - im Fachbereich 30 – Bürgerservice - mit Aufgaben, den Fuß- und Radverkehr betreffend, betraut. Als Straßenverkehrsbehörde werden hier vor allem Anordnungen nach der StVO getroffen, Verkehrssicherungsmaßnahmen umgesetzt und Sondernutzungen (z.B. Baustelleneinrichtungen) genehmigt.

Eine eher untergeordnete Rolle spielt in der Stadtverwaltung der Bereich (Rad)Touristik, da hier die Aufgaben hauptsächlich vom Kreis Unna wahrgenommen werden. Die Stadt Kamen wird im Arbeitskreis Touristik des Kreises Unna vom Fachbereich 23 – Wirtschaftsförderung, Liegenschaften, Stadtmarketing vertreten.

Aufgrund der relativ kleinen Verwaltung der Stadt Kamen gibt es über gute persönliche Kontakte einen regelmäßigen Austausch zwischen den zuständigen Mitarbeitern.

Nachdem der Planungs- und Umweltausschuss den Beschluss zur Bewerbung als fahrradfreundliche Stadt gefasst hatte, wurde Ende des letzten Jahres der Gruppenleiter der Gruppe 60.2 – Planung, Umwelt vom Bürgermeister zum Fahrradbeauftragten der Stadt Kamen ernannt. Neben der Vorbereitung der Bewerbung bei der AGFS gehört zu den Aufgaben des Fahrradbeauftragten u.a. die Koordination der in der Verwaltung wahrgenommen Aufgaben des Fuß- und Radverkehrs sowie die Einrichtung eines verwaltungsinternen Arbeitskreises „fahrradfreundliche Stadt Kamen“. Des Weiteren soll er zentraler Ansprechpartner für Bürgerinnen und Bürger, Behörden und Verbände zu allen Themen des Fuß- und Radverkehrs sein. Der Fahrradbeauftragte ist auch Vertreter der Stadt Kamen im Arbeitskreis Radverkehr beim Kreis Unna.

3. Bisher durchgeführte Maßnahmen

3.1. Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs in den vergangenen fünf Jahren

3.1.1. *baulich*

- **Neugestaltung der Fußgängerzone (1)*:** neben der städtebaulichen Aufwertung war auch ein Ziel die Verkehrsflächen nutzerfreundlicher zu gestalten. Es wurden Barrieren (z.B. Stufen zu Geschäften) abgebaut, Aufenthaltsbereiche eingerichtet und dezentrale Abstellmöglichkeiten für Fahrräder installiert. Bei der Gestaltung der Adenauerstraße wurde auch eine Durchfahrbarkeit für Radfahrer berücksichtigt.
- **Bau einer Unterführung für Fußgänger und Radfahrer am Roggenkamp (2):** Im Zuge der Beschleunigung der Bahnstrecke Dortmund Hamm sollten zwei Bahnübergänge am Roggenkamp ersatzlos entfallen. Dadurch wäre eine wichtige Verbindung besonders für den Freizeitverkehr gekappt worden. Obwohl die ursprüngliche Planung einer Unterführung unter



* s. Übersichtsplan zu den durchgeführten Maßnahmen

Berücksichtigung der erforderlichen Investitionen in Frage gestellt wurde (nächste Querungsmöglichkeit in 600 m Luftlinie Entfernung) hat die Stadt Kamen an der Umsetzung festgehalten.

- **Radweg entlang der nördlichen Germaniastraße (3):** Teil der Verbindung vom „Dorf Methler“ zum Nebenzentrum. Die Fortführung bis in das Nebenzentrum soll im Rahmen der geplanten Umgestaltung der südl. Germaniastraße erfolgen.
- **Radweg entlang der Königstraße (4):** im Zuge der Erneuerung der Königstraße wurde hier ein straßenbegleitender Radweg mit angelegt.
- **Radweg von der Körnesiedlung zum Nebelweg (5):** Ein Lückenschluss für die Verbindung entlang der Körne zwischen Kamen und Dortmund.
- **Radweg entlang der Körne zwischen Schulze-Berger-Busch und Hemsack (6):** in diesem Abschnitt konnte der im Zuge der Renaturierung der Körne durch den Lippeverband gebaute Unterhaltungsweg nicht genutzt werden, da er an der Bahn endet. Durch die Nutzung eines vorhandenen bis dato ungenutzten und nicht erschlossenen Viehdurchlasses an der Bahn auf der anderen Gewässerseite konnte eine durchgehende Verbindung geschaffen werden. Durch einen weiteren vorhandenen und ungenutzten Viehdurchlass an der K 40 (Westicker Straße) konnte der Radweg ohne Kreuzung an die verkehrsarme Straße „Hemsack“ angebunden werden.
- **Radweg entlang der Heerener Straße zwischen Sporthallen und Werver Platz (7):** einhergehend mit der Erschließung eines neuen Baugebietes an der Heerener Straße wurde diese Verbindung gebaut. Der Radweg ist Teil einer Verbindung aus dem Ortsteil Heeren-Werve zum Freizeitbereich (Sporthallen, Sportplatz, Freibad) und zwischen dem Wohnbereich und dem Nebenzentrum.
- **Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes, laufende Maßnahme (8):** im Rahmen der Umgestaltung werden an den Hauptverkehrsstraßen im Bahnhofsumfeld Radverkehrsanlagen errichtet (Radwege/Radfahrstreifen), sowie die Zufahrt zum Bahnhof und der Radstation für Radfahrer verbessert. Durch die Umwandlung von signalisierten Kreuzungen zu Kreisverkehrsplätzen wird die Querbarkeit für Radfahrer und Fußgänger verbessert. Mit der Umgestaltung der Bahnhofstraße zwischen Rathaus und Sesekedamm wird die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt für Radfahrer und Fußgänger deutlich aufgewertet und verbessert.

- **Versch. Querungshilfen:** vor allem Mittelinseln und Fußgängerüberwege (s. hierzu Karte 4 des *Berichtes zur Situation und Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Kamen*, Aktualisierung 2009)

-

3.1.2. ordnungsrechtlich

Im Rahmen ihrer Zuständigkeit ist für die Stadt Kamen der Abbau von Netzbarrieren von besonderer Bedeutung. Ordnungsrechtlich sind hier nach StVO angeordnete Verkehrsregelungen bzw. -einrichtungen zu betrachten:

- **Einbahnstraßen:** in den letzten Jahren wurde ein Teil der Einbahnstraßen nach gemeinsamer Prüfung mit der Kreispolizeibehörde für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben. Bei der Einrichtung neuer Einbahnstraßen wurde die Freigebe für Radfahrer direkt mit berücksichtigt. (s. hierzu auch Karte 7. des *Berichtes zur Situation und Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Kamen*, Aktualisierung 2009)
- **Umlaufsperrn:** Gemeinsam mit dem Kreis Unna hat die Stadt Kamen Empfehlungen zum Umgang mit Umlaufsperrn entwickelt, die auch mit den Straßenverkehrsbehörden im Kreis abgestimmt wurden. Demnach ist es Ziel Umlaufsperrn möglichst zu vermeiden. Falls dies nicht möglich ist, sollen Umlaufsperrn gem. den Empfehlungen „fahrradtauglich“ ausgestaltet sein. In Kamen wurden in den letzten Jahren eine Vielzahl von Umlaufsperrn zurück- oder umgebaut (s. hierzu auch Karte 10. des *Berichtes zur Situation und Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Kamen*, Aktualisierung 2009).



3.1.3. markierungstechnisch

Durch Markierungen können kostengünstige und schnell durchzuführende Verbesserungen besonders für den Radverkehr erreicht werden. Die Stadt Kamen hat Markierungen in unterschiedlichen Bereichen zur Verbesserung des Radverkehrs eingesetzt:

- **Radweg Zollpost (9):** durch Ummarkierung vorhandener Kfz-Stellplätze von Senkrechtaufstellung in eine Parallelaufstellung konnte eine wichtige Verbindung für Radfahrer zwischen dem Siedlungsbereich Südkamen und durch eine vorhandene Autobahnunterführung zum Freiraum zwischen Kamen und Heeren-Werve geschaffen werden
- **Angebotsstreifen in der Straße Nordenmauer (10):** Mit dem Ausbau der Nordenmauer wurde auf der südlichen Seite ein baulicher Radweg angelegt. Auf der

nördlichen Seite war hierfür der zur Verfügung stehende Verkehrsraum zu gering. Daher wurde hier nachträglich ein Angebotsstreifen auf der Fahrbahn abmarkiert.

- **Radfahrstreifen am Westring/Nordring B 233/B 61 (11):** Auf Bestreben der Stadt Kamen wurde hier im Rahmen einer Deckenerneuerung vor etwa 10 Jahren durch den Landesbetrieb Straßen erstmals ein durchgehender Radfahrstreifen abmarkiert, der bis heute bestand hat.
- **Radverkehrsführung in der Friedhofstraße (12):** Durch Markierung wird der Radfahrer an die LSA auf eine spezielle Induktionsschleife zur Grünanforderung geführt. Gleichzeitig wird der Radverkehr in Richtung Nordring aus dem Linksabbiegerverkehr entflechtet.
- **Markierung am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Sesekedamm (13):** Durch Markierung wird der Radfahrer zur Fußgänger-Lichtzeichenanlage in Richtung Innenstadt geführt. Vor der Erstellung der Markierung musste der Radfahrer an der Haltelinie für den Kfz-Verkehr halten, aber gemäß der Zusatzbeschilderung die LSA für Fußgänger beachten. Eine Grünanforderung war von dort aus für Radfahrer nicht möglich. Diese Maßnahme ist nur „provisorisch“, da der Knotenpunkt absehbar zu einem Kreisverkehr umgebaut wird.



3.1.4. Wegweisung

Nach der Fertigstellung des landesweiten Radwegenetzes in Kamen, hat die Stadt Kamen begonnen dieses Netz mit lokalen Routen zu verdichten. Im letzten Jahr wurde der erste Teilbereich im Stadtteil Methler umgesetzt, die Umsetzung in Kamen-Mitte erfolgt noch in diesem Jahr. Im nächsten Jahr soll die Maßnahme mit der Beschilderung im Stadtteil Heeren-Werve abgeschlossen werden. (s. hierzu auch Karten 12.1 & 12.2. des *Berichtes zur Situation und Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Kamen*, Aktualisierung 2009)

3.2. Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV (Verknüpfung mit dem Rad- und Fußverkehr)

Als kreisangehörige Kommune ist die Stadt Kamen nicht Aufgabenträger des ÖPNV. Die Trägerschaft liegt für den straßengebundenen ÖPNV beim Kreis Unna und für den SPNV beim Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) bzw. beim NWL. Die Stadt Kamen ist im

Rahmen ihrer Möglichkeiten bemüht ein leistungsfähiges und komfortables ÖPNV Angebot im Stadtgebiet zu erhalten.

Durch die Teilnahme an der Ständigen Kommission ÖPNV des Kreises Unna und detaillierten Stellungnahmen zu den Nahverkehrsplänen des Kreises und des Zweckverbandes ist es gemeinsam mit den Aufgabenträgern gelungen, ein gutes ÖPNV Angebot in Kamen zu entwickeln. Darüber hinaus ergänzt die Stadt Kamen dieses Angebot mit eigenfinanzierten Leistungen. Für unterversorgte Bereiche im Stadtgebiet sind ergänzende TaxiBus Linien eingerichtet worden. Zusammen mit den Nachbargemeinden Bergkamen, Unna und Bönen hat die Stadt Kamen ein Nacht-AST an Wochenenden – mit besonderer Zielgruppe Jugendliche – eingeführt.

Die Stadt Kamen unterstützt auch den Kreis Unna bei der Vermarktung neuer ÖPNV-Produkte, wie zuletzt bei der Einführung des Fahrradbusses.

In den letzten Jahren wurden verschiedene ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung des Fuß- und Radverkehrs mit dem ÖPNV umgesetzt. Neben dem niederflurgerechten Umbau von Haltestellen, dem Bau von Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und einer Schnellbushaltestelle (s. 3.3) wurde mit dem Wartehallenprogramm der Stadt Kamen zwischen 1995 und 2005 ein Großteil der Bushaltestellen mit modernen Wartehallen und Sitzbänken ausgestattet. Derzeit wird das Bahnhofsumfeld aufwendig umgestaltet. Ein Ziel ist u.a. durch die Neuorganisation des Busbahnhofes die bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern des Umweltverbundes.

Vor zwei Jahren hat die Stadt Kamen die zentrale Haltestelle Kamen Markt (eine Umstiegshaltestelle zwischen den Stadtbussen) mit einem modernen Fahrgastinformationssystem ausgestattet.

3.3. Berücksichtigung des ruhenden Radverkehrs (Abstellanlagen)

Neben der Ausstattung der Schulen und anderer öffentlicher Gebäuden mit Fahrradabstellanlagen hat die Stadt Kamen an den beiden SPNV Haltepunkten (neben der Radstation am Bahnhof Kamen, s. 3.4.) überdachte und fahrradgerechte Abstellanlagen errichtet. Die bei der Neugestaltung des Marktes vor etwa 20 Jahren bereits verfolgte Zielsetzung, dezentral qualitative Abstellanlagen bereitzustellen, wurde auch im Rahmen der im letzten Jahr abgeschlossenen Neugestaltung der Fußgängerzonen weiter verfolgt. Über den Bereich der Fußgängerzone verteilt wurden eine Reihe von



Bügeln als Fahrradabstellmöglichkeit errichtet. Nicht fahrradgerechte Abstellanlagen wurde in diesem Zusammenhang erneuert.

An einer Haltestelle der Schnellbuslinie S 80 (Werne-Kamen-Unna) wurde eine B+R Anlage für etwa 20 Fahrräder ausgebaut. (s. hierzu auch Karte 3 des *Berichtes zur Situation und Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Kamen*, Aktualisierung 2009)

Als fahrradfreundlicher Arbeitgeber stellt die Stadt Kamen den Mitarbeitern ein überdachte und

besonders gesicherte Abstellanlage zur Verfügung.

3.4. Fahrradstationen

Als Projekt der IBA – Emscher Park hat die Stadt Kamen im Jahr 1999 eine der ersten Radstationen in Nordrhein-Westfalen errichtet. Direkt am Gleis gelegen bietet sie in einem eigens neu errichteten Fahrradparkhaus etwa 360 doppelstöckige Abstellplätze. Werkstatt und Sozialräume sind im angrenzenden denkmalgeschützten Empfangsgebäude untergebracht, das durch dieses Projekt revitalisiert werden konnte. Die Radstation wird seit ihrer Eröffnung erfolgreich von der Arbeiterwohlfahrt, Kreis Unna (DasDies Service GmbH), betrieben. Ausgehend von dieser Radstation hat die AWO inzwischen den Betrieb von 10 weiteren Radstationen und 4 Fahrradhotels im Kreis Unna übernommen.



Die Radstation am Bahnhof Kamen bietet alle Kernangebote einer Radstation, wie Bewachung, Service und Verleih. Des Weiteren wird am Haltepunkt Kamen Methler von der AWO noch eine Außenstelle der Radstation betrieben, die hier einen Werkstattservice anbietet.

3.5. Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs in der Signaltechnik („Grüne Welle“)

Der Großteil der Lichtsignalanlagen (LSA) sind nicht in der Baulast der Stadt Kamen. Gerade die großen LSA stammen aus den späten 70er Jahren. An vielen Knotenpunkten ist die Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs nur unzureichend, der Kfz-Verkehr wird in der Regel bevorzugt. Die Stadt Kamen ist seit vielen Jahren bemüht hier Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr zu erreichen, doch zum Teil sind die Schaltungen so veraltet, dass gewünschte Verbesserungen nicht umgesetzt werden können.

Es ist mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt, dass die wichtigsten LSA im Verlauf der B 233 und B 61 grundsätzlich erneuert werden sollen. Für 3 LSA zwischen dem Knotenpunkt Hochstraße/Lünener Straße und Westring/Auf dem Spiek lässt die Stadt Kamen derzeit neue LSA planen. Hierbei finden die Belange von Rad- und Fußverkehr deutliche Berücksichtigung. Neben verkürzten Wartezeiten werden die Knotenpunkte barrierefrei durch ein taktiles Leitsystem ausgeführt. Zur Verbesserung der Umläufe werden zukünftig z.B. Kfz-Abbiegemöglichkeiten entfallen.

3.6. Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Rad- und Fußverkehr

Zusammen mit der Verbraucherzentrale in Kamen hat die Stadt in der Vergangenheit regelmäßig Aktionen zum Thema Umweltverbund, z.B. am europäischen Aktionstag „Ohne Auto in die Stadt“, durchgeführt. Hierbei handelte es sich in der Regel um Informationsstände mit einer besonderen Aktion, z.B. Foto-Aktion „Ich bin Fahrrad-Fan“.

Auf der Messe Bauen und Planen in der Stadthalle Kamen, an dem der Fachbereich Planung, Bauen, Umwelt jährlich teilnimmt, wurde im Januar dieses Jahres anlässlich der beschlossenen Bewerbung als fahrradfreundliche Stadt, das Thema Radverkehr besonders auf dem Messestand präsentiert. Neben der Möglichkeit für Besucher mit den Mitarbeitern der Stadt zu diskutieren, wurde das neue Beschilderungskonzept und die anstehende Bewerbung bei der AGFS thematisiert. Ein Peisauschreiben für Kinder „Das verkehrssichere Fahrrad“ und eine Fragebogenaktion rundeten das Angebot ab.

Eine Eindruck über die durchgeführte Aktionen ergibt sich aus den in der Anlage beigefügten Fotos und Presseausschnitten.

3.7. Privatwirtschaftliche Initiativen und Effekte, Fahrradkurierdienste

Fahrradbezogene Dienstleistungen auf privatwirtschaftlicher Basis bietet die DasDies Service GmbH (AWO) an, z.B. einen Rickschaservice oder einen Werkstattservice . In Kamen gibt es außerdem einen großen Fahrradfachhändler

3.8. Winterdienst und Reinigung von/auf Rad- und Fußwegen

Die Rad- und Fußwege innerhalb der bebauten Bereiche werden, sofern die Räum- und Reinigungspflicht nicht bei den Anliegern liegt, von den Servicebetrieben (FB 70) gereinigt und im Winter ggfls. geräumt/gestreut. Hierfür halten die Servicebetriebe spezielle Fahrzeuge vor, die die Rad- und Fußwege befahren können.

Winterdienst und Reinigung mit einer Kehrmaschine auf Wegen mit wassergebundener Deckschicht ist aus technischen Gründen nicht möglich.

Über das Projekt „Sauberes Kamen“ werden punktuelle Reinigungen, die über die übliche Straßenreinigung hinaus gehen, vorgenommen. Verunreinigungen, z.B. auch Scherben auf Radwegen, können über eine kostenlose Service Nummer gemeldet werden. Im Innenstadtbereich sind die Mitarbeiter des Projektes sauberes Kamen im Übrigen mit speziellen Transport-Fahrrädern unterwegs.

3.9. Bürger- und Initiativenbeteiligung

Anlässlich der Bewerbung als fahrradfreundliche Stadt hat die Stadt Kamen einen Fragebogen zum Thema „Kamen – fahrradfreundlich?“ entwickelt, der in den Gebäuden der Stadtverwaltung und bei Veranstaltungen der Stadt Kamen ausliegt (s. Anlage). Hiermit werden Bürger aufgefordert der Stadt Kamen ihre Meinung zum Thema Radverkehr mitzuteilen.

Auch durch die Bestellung eines Fahrradbeauftragten u. a. als Ansprechpartner und Koordinator für Bürgerinnen und Bürger zum Thema Fahrradverkehr soll eine bessere Beteiligung von Bürgern und Initiativen ermöglichen.

3.10. Fahrradtourismus

Im Bereich des Radtourismus wurden von der Stadt Kamen bislang keinen nennenswerten Maßnahmen durchgeführt. Dennoch gibt es auch in Kamen Angebote anderer Träger, die in der Regel mit der Stadt Kamen abgestimmt sind und von der Stadt Kamen unterstützt werden:

- Fahrradmuseum der AWO
- Revierradverleih an der Radstation am Bahnhof
- Beschilderte touristische Route des RVR: Emscher-Park-Radweg
- Beschilderte touristische Route incl. Faltpfad des Lippeverbandes: Lippetour 1
- Radwegenetzplan des RVR: RadTour östliches Ruhrgebiet
- Radtouristische Aktionen des Kreises Unna (s. Bewerbung des Kreises Unna bei der AGFS)

4. Aussagen zur zukünftigen Rad- und Fußwegeplanung

4.1. Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs in den vergangenen fünf Jahren

Die Grundlage für von der Stadt Kamen geplante Maßnahmen in den nächsten Jahren bildet der *Bericht zu Situation und Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Kamen* aus dem Jahr 2002 in Verbindung mit der diesjährigen Aktualisierung.

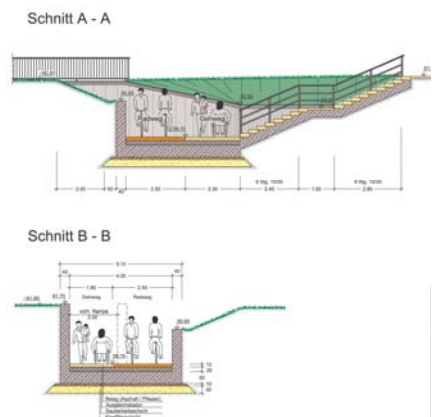
4.1.1. baulich

Für die nächsten Jahre sind mehrere konkrete Neubaumaßnahmen für Radwege im Stadtgebiet geplant. Dargestellt sind diese in der Karte 9 des *Berichtes zur Situation und Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Kamen*, Aktualisierung 2009. Von den Radwegen, die durch die Stadt Kamen geplant werden und in den nächsten 5 Jahren errichtet werden sollen (vorbehaltlich der Bewilligung von Fördermitteln) handelt es sich im Einzelnen um:

1. Bahnhofsumfeld (Westicker Str./Zufahrt zur Radstation), Maßnahme wird noch 2009 begonnen
2. Radweg entlang der Henry-Everling-Straße, Förderantrag wurde gestellt
3. Radweg entlang der Derner Straße zwischen Hammer Straße und Danziger Straße, Förderantrag wurde gestellt
4. Radwegequerung Körnebach, Höhe Westicker Straße, im Zusammenhang mit dem Bau der K 40n (Spange Südkamen) als Kooperationsprojekt mit dem Kreis Unna
5. Radweg zwischen Wasserkurl und Buderuskolonie Unna Massen, Förderantrag wurde gestellt

Weitere konkrete Planungen zum Neubau von Radwegen im Stadtgebiet durch andere Baulastträger wie dem Kreis Unna, dem Landesbetrieb Straßen.NRW sowie dem Lippeverband liegen ebenfalls vor.

Eine weitere baulich Maßnahme der Stadt Kamen, die bereits im nächsten Jahr begonnen wird, ist die Umgestaltung der Unterführung zwischen Poststraße und Unnaer Straße (6). Die aus den 70er Jahre stammende Unterführung ist mit der baulichen Ausführung der Rampen nicht für den Radverkehr geeignet. Im Rahmen der Umgestaltung sollen die Rampen so verbreitert werden, dass die Unterführung zukünftig auch von Radfahrern befahren werden kann. Die Neigung der Rampen wird dann auch modernen behindertengerechten Anforderungen entsprechen und durch Beseitigung der hohen Betonmauern wird die Unterführung insgesamt nutzerfreundlicher.



4.1.2. ordnungsrechtlich

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung soll zukünftig die Regel im Stadtgebiet sein. Auf Grundlage der neuen Verwaltungsvorschrift zur StVO-Novelle, sollen nochmals alle bislang nicht geöffneten Einbahnstraßen geprüft und möglichst für den Radverkehr geöffnet werden.

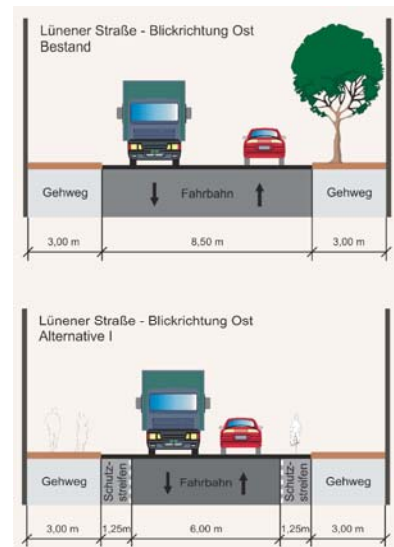
Auch der Abbau bzw. Umbau von Hastsperrern im Radwegenetz ist auf Grundlage der aktuellen Erfassung aus 2009 ein Ziel für die nächsten Jahre

Bei der Anordnung von Sondernutzungen (Baustelleneinrichtungen, Sperrungen) sollen zukünftig die Führung des Rad- und Fußverkehrs besonders berücksichtigt werden und bei Bedarf beschilderte Umleitungen für den Rad- oder Fußverkehr eingerichtet werden.

4.1.3. markierungstechnisch

Grundsätzlich wird die Stadt Kamen Markierungen weiterhin einsetzen, wenn dadurch Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr z.B. in Kreuzungsbereichen erreicht werden können.

Im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Kamen darüber hinaus Vorschläge für die Anlage von Radfahrstreifen bzw. Angebotsstreifen auf der Lünener Straße (B 61), der Dortmunder Allee (L 663) und einem Teilstück der Unnaer Straße entwickelt, die im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung mit den Straßenbauasträgern diskutiert werden sollen, in der Hoffnung eine Umsetzung erreichen zu können.



4.1.4. Wegweisung

Nach Fertigstellung der Beschilderung des Kamener Radnetzes wird eine Hauptaufgabe die Unterhaltung des umfangreichen Beschilderungssystems, die Pflege des Beschilderungskatasters sowie die laufende Anpassung bei Radwegeneubauten sein. Des Weiteren ist geplant die Beschilderung der Kamener Routen K1 bis K9 auch abseits der Routen des Radnetzes Kamen wiederherzustellen.

4.2. Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV (Verknüpfung mit dem Rad- und Fußverkehr)

- weitere Abstellanlagen an Bushaltestellen
- Umsetzung des im Jahr 2009 begonnen Projektes „Bahnhofsumfeld“
- Dynamische Fahrgastinformationen auch am Bahnhof/Busbahnhof

4.3. Berücksichtigung des ruhenden Radverkehrs (Abstellanlagen)

- Ergänzung der Abstellanlagen im Bereich der Fußgängerzone
- Hinweise zum Fahrradparken im Rahmen von Bauberatungen

4.4. Fahrradstationen

Derzeit ist keine weitere Fahrradstation im Stadtgebiet Kamen vorgesehen. Vielmehr soll das vorhandene Angebot zusammen mit dem Betreiber weiterentwickelt werden. Geplant sind die Ergänzung der Dienstleistungen der Radstation u.a. durch einen Ki-

oskverkauf und die Einrichtung einer automatischen Zugangskontrolle, um ein von den Betriebszeiten unabhängiges aber sicheres Abstellen zu ermöglichen.

4.5. Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs in der Signaltechnik („Grüne Welle“)

Bei der anstehenden Modernisierung der LSA im Bereich der B 233 zwischen Zollpost und Kamen Karree wird die Stadt Kamen insbesondere auf eine Verbesserung der Führung und der Wartezeiten für den Rad- und Fußverkehr drängen.

Weitere signalisierte Knotenpunkte im Bereich der Westicker Straße/Bahnhofstraße werden in den nächsten Jahren zu Kreisverkehren umgebaut.

Auch für die verbleibenden LSA, überwiegend nicht in Trägerschaft der Stadt Kamen, wird die Stadt sich für eine Optimierung des Fuß- und Radverkehrs einsetzen.

4.6. Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Rad- und Fußverkehr

Derzeit wird von der Stadt Kamen eine Internetpräsentation zum Thema Radverkehr und Fahrradfreundlichkeit vorbereitet, die noch in diesem Jahr freigeschaltet werden soll. Neben allgemeinen Informationen zum Radverkehr und zu aktuellen, abgeschlossenen oder geplanten Radverkehrsprojekten werden hier auch Routenvorschläge einschließlich Kartendarstellung und GPX-Download für Navigationsgeräte zu finden sein. Eine interne Testversion der Internetseite ist bereits verfügbar. Diese Seite soll laufend inhaltlich ergänzt und weiterentwickelt werden.,

Des Weiteren ist die Erstellung und Herausgabe eines Radfahrerstadtplanes vorgesehen; die benötigten Daten liegen hierfür bereits vor. Auch die Erstellung von Informationsblättchen zu Radverkehrsthemen, z.B. Radfahren in Kreisverkehren, Beleuchtung, etc. ist angedacht.

Es ist weiterhin vorgesehen ab dem nächsten Jahr eine Veranstaltung zum Thema Radverkehr in der Stadt durchzuführen, z.B. Fahrradsonntag.

4.7. Winterdienst und Reinigung von/auf Rad- und Fußwegen

- wie bisher im Rahmen der allgemeinen Unterhaltungs- und Winterdienstarbeiten.

4.8. Bürger- und Initiativenbeteiligung

Die Beteiligung der Bürger über den o.g. Fragebogen soll weitergeführt werden. Darüber hinaus ist ein wesentliches Anliegen der unter 4.6. beschriebenen neuen Internetpräsentation, hier dem Bürger die Möglichkeiten der aktiven Beteiligung einzuräumen. Über Kontaktformulare und Rückmeldeformulare wird der Nutzer direkt aufgefordert seine Meinung zum Radverkehr mitzuteilen. In der Projektübersicht/Routenübersicht soll eine Bewertungsfunktion integriert werden. Eine Auswertung der digitalen/analogenen Fragebögen soll in einer kommentierten Liste „Positiv/Negativ“ dargestellt werden. Die Stadt Kamen erhofft sich hierdurch eine breite Information und Diskussionsmöglichkeit mit den Bürgern.

Bei Aktionen und grundlegende Planungen werden die Akteure des Radverkehrs vor Ort (ADFC, AWO, Fahrradhandel) mit einbezogen. Die eingerichtete Arbeitsgruppe „Fahrradfreundlich“ der Verwaltung (s.o.) wird bei Bedarf diese Akteure zu Arbeitsgruppentreffen einladen.

Auch ist vorgesehen zur Sicherstellung der Unterhaltung des Beschilderungssystems in Kamen Radwegepaten mit einzubeziehen, wie dies bereits vom RVR erfolgreich praktiziert wird.

4.9. Fahrradtourismus

- Beteiligung an kreisweiten Projekten auch im Zusammenhang mit „Ruhr2010“
 - Fortschreibung Radwanderkarte Östliches Ruhrgebiet
 - Verleihradsystem
 - Kulturroute Kreis Unna
- Zusammenarbeit mit anderen Trägern, z.B. Deutsche Fußballroute, LippeTour 1, Kulturroute Lippe
- Revitalisierung der Kamener Rundwege
- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit u.a. über die neue Internetpräsentation (s.o.)