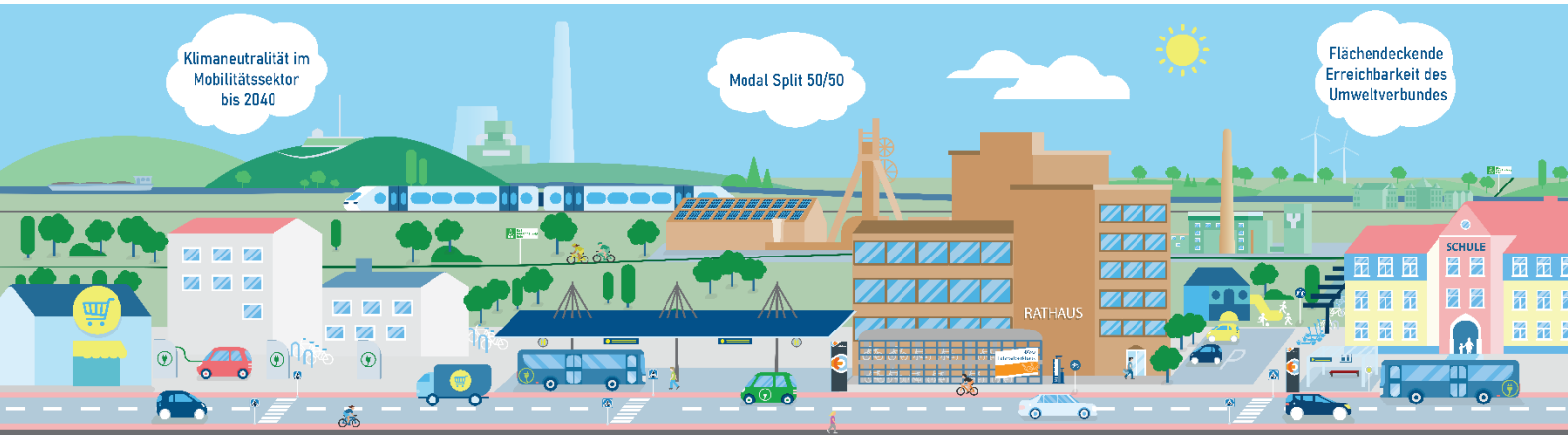
Anlage 1 zur Drucksache Nr. 13/0330



Mobilitätsstrategie für die Stadt Bergkamen

Bericht

Auftraggeberin:

Stadt Bergkamen
Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität
Rathausplatz 1
59192 Bergkamen

Ansprechpartner/-in:
Carina Rademacher
Norman Raupach

Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr

BüroStadtverkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Verwaltungsstandort: Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Bürostandort: Bahnhofsallee 11 | 40721 Hilden
Tel: 02103 / 911 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter/-innen:
Lennart Bruhn
Sabrina Kirschbaum
Marius Lenz
Tabea Rademacher

Bildquellen:
Alle Abbildungen ohne Quellenverweis sind Eigenaufnahmen.

gefördert durch:

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit nicht durchgängig umgesetzt wird, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis **3**
1 Einleitung **2**
1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung 2
1.2 Vorgehensweise 3
2 Bestandsaufnahme **7**
2.1 Raum- und Siedlungsstruktur 7
2.1.1 Bevölkerungsentwicklung und -verteilung 8
2.1.2 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte 10
2.1.3 Berufspendler 11
2.1.4 Städtebauliche Entwicklung 11
2.2 Bildungs- und Schulstandorte 13
2.3 Publikumswirksame Einrichtungen 14
2.4 Betrachtung der Verkehrsnetze 15
2.4.1 MIV 15
2.4.2 Lkw- und Wirtschaftsverkehr 21
2.4.3 ÖPNV 23
2.4.4 Radverkehr 29
2.4.5 Fußverkehr 32
2.4.6 Inter- und multimodale Angebote 34
2.4.7 Netzwerke und Management 36
2.5 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung 37
2.6 SWOT-Analyse, Bewertung und Fazit 46
3 Zielvision Bergkamen 2040 ..... **50**
3.1 CO_2-Bilanz Stadt Bergkamen 53
3.2 Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Umweltverbund 54
3.3 Beitrag der Mobilitätsstrategie zur Zielerreichung 56
3.4 Voraussetzungen für die Umsetzung der Zielvision 57
4 Von der Zielvision zu den Projekten **59**
4.1 Aufbau Projektsteckbriefe 60
4.2 Rahmenbedingungen und Zielnetze 61
4.3 Handlungsfelder zur Zielerreichung 68
4.3.1 Handlungsfeld Infrastruktur 69
4.3.2 Handlungsfeld Marketing 93
4.3.3 Handlungsfeld Management 98
4.4 Leuchtturmprojekte 105
5 Umsetzungsstrategie, Evaluation und Controlling **119**
5.1 Umsetzungsstrategien 120
5.2 Umsetzungszeitraum 122
5.3 Kommunikationsstrategie 123
5.4 Evaluierungs- und Controllingkonzept 125
6 Ausblick **129**
Quellenverzeichnis **131**
Abbildungsverzeichnis **133**
Abkürzungsverzeichnis **135**
7 Anhang **137**
7.1 Beteiligungsverfahren 137
7.1.1 Abstimmung mit der Verwaltung 137
7.1.2 Mobilitäts-Workshops 137
7.1.3 Generationenübergreifender Workshop 138
7.1.4 Planungsspaziergänge 139

7.1.5 Städtische Veranstaltungen 144
7.2 Nullprognose 2040 145
7.3 Modal Split-Szenarien 145
7.4 CO_2-Bilanz der Stadt Bergkamen 146

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

1.2 Vorgehensweise

1 Einleitung

Wie viele andere Städte und Gemeinden in Deutschland steht auch Bergkamen vor vielfältigen gesellschaftlichen und verkehrlichen Herausforderungen. Themen wie Klima- und Umweltschutz sind omnipräsent und erfordern entschlossenes Handeln auf vielerlei Ebenen. Gesetzgebungen und Empfehlungen auf europäischer, nationaler und Landesebene formulieren bereits konkrete sektorale Ziele zur Reduktion von Treibhausgasemissionen – mit dem übergeordneten Ziel der Klimaneutralität bis 2045 in Deutschland und Nordrhein-Westfalen. Der Weg zum Ziel erfolgt vor allem auf lokaler Ebene durch die Umsetzung entsprechender Konzepte und Planungen. Dabei spielt der Verkehrssektor eine zentrale Rolle, da er aktuell noch weit von den angestrebten Reduktionszielen, nicht nur in der Stadt Bergkamen, entfernt ist.[1]

Neben dem Klimaschutz stellt auch der demografische Wandel eine tiefgreifende Herausforderung dar, die zunehmend im Alltag sichtbar wird. Eine alterndende, diverse Bevölkerung mit unterschiedlichen Lebensstilen und Alltagsbedürfnissen benötigt mehr denn je eine leistungsfähige, barrierefreie und attraktive Verkehrsinfrastruktur. Diese Entwicklung wird durch die Rolle Bergkamens als Wohn-, Bildungs- und Gesundheitsstandort sowie durch die Lage im Ballungsraum Ruhrgebiet zusätzlich verstärkt. Ein bedarfsgerechtes, effizientes Mobilitätsangebot wird somit zu einem entscheidenden Standortfaktor.

Mobilität und Verkehr haben einen maßgeblichen Einfluss auf die Lebensqualität, die wirtschaftliche Entwicklung sowie die Umwelt in Bergkamen. Gleichzeitig bergen sie Konfliktpotenziale, etwa durch Flächenkonkurrenzen oder Umweltbelastungen. Daher steht auch Bergkamen vor der Frage, wie eine nachhaltige, sichere und zukunftsfähige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen gestaltet werden kann. Hier setzt die Mobilitätsstrategie an, indem sie eine klare Zielvision formuliert, strategische Ziele definiert und Handlungsprioritäten ableitet, um die Herausforderungen zu bewältigen und die Mobilitätswende aktiv zu gestalten.

Dabei gilt es, das Grundbedürfnis nach persönlicher Mobilität unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und städtebaulicher Anforderungen sicherzustellen. Mobilität und Erreichbarkeit sind Schlüsselfaktoren für gesellschaftliche Teilhabe und eine hohe Lebensqualität.

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Stadt Bergkamen hat in den vergangenen Jahren bereits eine Reihe strategischer Konzepte erarbeitet – etwa zur Stadtentwicklung, zum Klimaschutz sowie für den Fuß- und Radverkehr. Dazu gehören unter anderem der Masterplan Klimaschutz 2040 Bergkamen (2024), die Klimaanalyse Stadt Bergkamen (2022), das integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Bergkamen (2018), die Fortschreibung des Rad- und Fußverkehrskonzeptes (2022), der Masterplan Mobilität (2010) sowie der Lärmaktionsplan Stufe 4 (2024).

Auf Kreisebene ergänzen der Nahverkehrsplan 2024, das Radverkehrskonzept 2021 und Feinkonzept Mobilstationen 2022 des Kreises sowie auf regionaler Ebene das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr diese Planungen.

Die Erarbeitung einer kommunalen Mobilitätsstrategie für die Stadt Bergkamen ist eine direkt abgeleitete Maßnahme zur Förderung klima- und umweltfreundlicher Mobilität aus dem Masterplan Klimaschutz 2040 Bergkamen. Die Strategie dient somit als übergeordnete „Klammer" für die bereits bestehenden Konzepte und Planungen, verzahnt und entwickelt diese in Bezug auf eine klimagerechte Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung weiter. Im Jahr 2021 wurde per Ratsbeschluss die Erreichung der Klimaneutralität für den Mobilitätssektor bis 2040 beschlossen.

Die Mobilitätsstrategie für Bergkamen schafft einen praxisnahen, integrierten Handlungsrahmen, der die verschiedenen Verkehrsarten – Fuß- und Radverkehr, öffentlicher

[1] Umweltbundesamt (2025)

Personennahverkehr (ÖPNV) sowie motorisierter Individualverkehr (MIV) inklusive des ruhenden und des Schwerlastverkehrs – als übergeordnetes Planwerk zusammenführt und die künftige Handlungsgrundlage für politische Entscheidungen im Bereich Verkehr und Mobilität bildet. In dieser Strategie werden sowohl laufende als auch ausstehende Planungen auf lokaler und regionaler Ebene aufgegriffen, weiterentwickelt sowie neue Prozesse zur Entwicklung eines zukunftsfähigen, an die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtete Mobilität angestoßen. Dazu gehören die stadtverträgliche Abwicklung des MIV, alternative Mobilitätsangebote wie Car- und Bikesharing, die Förderung der Elektromobilität sowie ein attraktiver, zuverlässiger ÖPNV. Zusätzlich werden Lösungsansätze für die künftige Straßenraumaufteilung, welche allen Mobilitätsarten und Nutzungen zu Gute kommt, entwickelt.

Die Zukunftsvision einer nachhaltigen Mobilität in Bergkamen bildet dabei den Rahmen für die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie. Diese fußt auf den **drei zentralen Hauptzielen**:

- Klimaneutralität im Mobilitätssektor bis 2040
- Modal Split 50/50 (Umweltverbund & MIV jeweils 50 % am Gesamt-Modal Split)
- Flächendeckende Erreichbarkeit des Umweltverbundes (Umweltfreundliches Mobilitätsangebot maximal fünf Minuten zu Fuß von der eigenen Haustür)

Basierend auf den Zielen umfasst das vorliegende Konzept die **drei zentralen Themenfelder Infrastruktur, Marketing und Management**. Im Themenfeld Infrastruktur werden etwa die Straßenraumgestaltung und -aufteilung behandelt. Das Themenfeld Marketing umfasst geeignete Maßnahmen, welche die Aufmerksamkeit für umweltfreundliche Mobilitätsformen erhöht. Das Themenfeld Management beinhaltet hingegen den Aufbau eines Mobilitätsmanagements, etwa an Schulen, in Betrieben und in der Verwaltung. Jede Maßnahme umfasst eine Beschreibung des Projektes, die Zuständigkeit der verschiedenen Akteure (etwa Stadt Bergkamen, Kreis Unna, Externe), Ziel und Nutzen sowie die Wirksamkeit der Projekte im Hinblick auf die drei definierten Hauptziele.

Eine Priorisierung der Projekte ermöglicht dabei eine schrittweise Umsetzung und eine klare zeitliche Gliederung der Umsetzung der Maßnahmen. Für eine erfolgreiche Umsetzung bildet die Kommunikation sowohl nach innen in Richtung Verwaltung und Politik sowie nach außen in die breite Öffentlichkeit eine fundamentale Voraussetzung.

1.2 Vorgehensweise

Mit der Erstellung der Mobilitätsstrategie für die Stadt Bergkamen wurde das Planungsbüro büro stadtVerkehr aus Hilden beauftragt. Das Team übernahm die fachliche Ausarbeitung sowie die inhaltliche Gestaltung der internen und externen Beteiligungsprozesse mit Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit. Als Partner für die methodische Ausgestaltung der jeweiligen Formate sowie die enge Einbindung von vor allem Kindern und Jugendlichen stand das Planungsbüro STADTKINDER aus Dortmund zur Seite. Der Bearbeitungszeitraum erstreckte sich von Januar 2025 bis Sommer 2026 (s. Abbildung 2).

Die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie erfolgt auf Basis der Leitlinien für Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) (s. Abbildung 1) – Vorbereitung und Analyse, Strategieentwicklung, Maßnahmen-planung, Umsetzung und Monitoring – sowie den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV), dem Handbuch zur Erstellung von kommunalen Mobilitätskonzepten des Zukunftsnetz Mobilität NRW und des Leitfadens „Barrierefreiheit im Straßenraum“ des Landesbetrieb Straßenbau NRW.

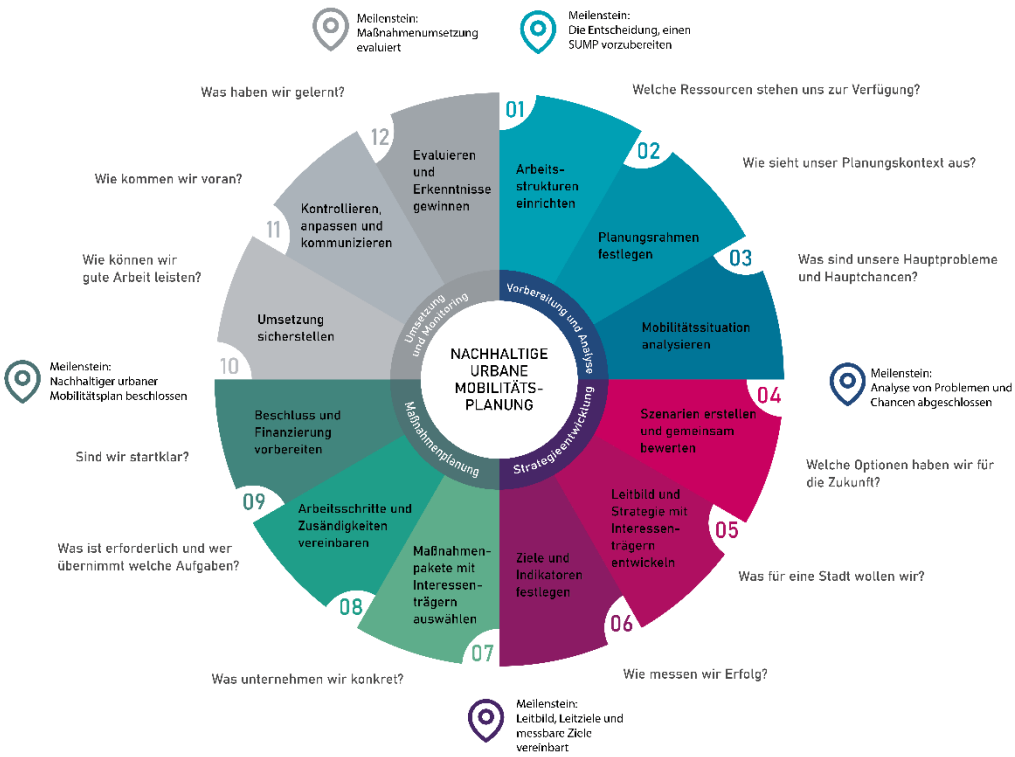


Abbildung 1: Prozess der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (SUMP-Kriterien) (Quelle: Rupprecht Consult (2019))

Der gesamte Arbeitsprozess lässt sich in folgende zentrale Bestandteile gliedern:

- Umfassende Grundlagenerhebung und Analyse inkl. Haushaltsbefragung auf Stadtteilebene
- Partizipative Entwicklung einer gemeinsamen Zukunftsvision 2040
- Entwicklung von Projekten und Maßnahmen
- Verstetigung durch Mobilitätsmanagement und Controlling
- Durchgängige Kommunikation und Beteiligung insbesondere mit Kindern und Jugendlichen

Aufbauend auf der Sichtung und Bewertung der vorhandenen Grundlagen sowie eigenen Analysen wurde ein Stärken-Schwächen-Profil für die Stadt Bergkamen angefertigt. Aufbauend darauf und vor allem auf den Ergebnissen aus der stadtteilscharfen Haushaltsbefragung wurden die Potenziale zur Verlagerung von MIV-Wegen auf den Umweltverbund abgeschätzt, um den anvisierten Ziel-Modal Split von 50% MIV/50 % Umweltverbund zu erreichen.

Anschließend wurden ausgehend von den drei Hauptzielen und der Zielvision umsetzungsorientierte Projekte und dazugehörige Maßnahmen für die jeweiligen Verkehrsarten und -angebote erarbeitet und priorisiert. Für eine öffentlichkeitswirksame Platzierung und zur Steigerung der Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung sind darüber hinaus Projektskizzen für Reallabore entwickelt worden, die nach der Finalisierung der Mobilitätsstrategie als sogenannte Leuchtturmprojekte unmittelbar in die Umsetzung gehen können. Ein solches Leuchtturmprojekt dient zum einen für die Verwaltung und Politik als Blaupause für künftige Umsetzungen bzw. Feldversuche und zum anderen als sichtbarer Praxistest für die Bevölkerung. Die Strahlkraft, die von einem solchen Projekt ausgehen kann, fungiert als positives Signal innerhalb Bergkamens.

Neben der kontinuierlichen Einbindung und Abstimmung mit der Verwaltung bzgl. der Inhalte und Vorgehensweise in der Mobilitätsstrategie sind im Rahmen von Mobilitäts-Workshops und Ausschüssen Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik eng eingebunden

worden. Darüber hinaus haben sich Kinder und Jugendlichen – die Bergkamenerinnen und Bergkamener von morgen – mit ihren Vorstellungen und Wünschen an die künftigen Verkehrs- und Mobilitätsstrukturen in ihrer Heimatstadt eingebracht. Folgende Abstimmungs- und Beteiligungsformate haben den Bearbeitungsprozess begleitet:

- Regelmäßige Jour-fixe vor Ort und online mit der Auftraggeberin
- Mobilitäts-Workshops mit Verwaltung und Politik
- Planungstouren zu Fuß und mit dem Rad mit Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen
- Generationenübergreifender Workshop
- Städtische Veranstaltung auf dem Hafenfest, Wochenmarkt und Pfalzschulfest
- Online-Beteiligung zu den Maßnahmenvorschlägen
- Vorstellung von Zwischenergebnissen und der Gesamtstrategie im zuständigen politischen Ausschuss

Die genaue Zusammensetzung der Arbeitsgremien, die Termine und Abläufe sind dem Kapitel Beteiligungsverfahren im Anhang zu entnehmen.

Mit der integrierten Mobilitätsstrategie verfügt die Stadt Bergkamen über einen zukunftsweisenden Handlungsrahmen, der die inhaltlichen und räumlichen Perspektiven einer nachhaltigen Mobilität definiert. Die Strategie enthält konkrete, priorisierte Umsetzungsvorschläge, Empfehlungen für ein dauerhaftes Maßnahmenmanagement und dient als strategische Entscheidungsgrundlage sowie zur Erwerbung von Fördermitteln.

Im Folgenden ist der Ablaufplan des Bearbeitungsprozesses dargestellt.

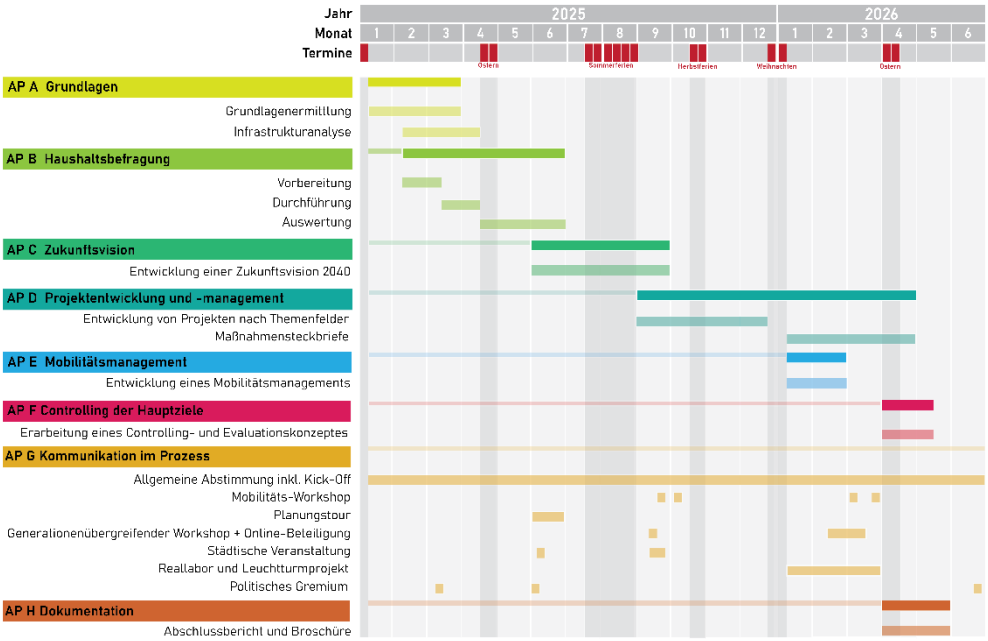


Abbildung 2: Ablaufplan der Mobilitätsstrategie Bergkamen

2 Bestandsaufnahme

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

2.2 Bildungs- und Schulstandorte

2.3 Publikumswirksame Einrichtungen

2.4 Betrachtung der Verkehrsnetze

2.5 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

2.6 SWOT-Analyse, Bewertung und Fazit

2 Bestandsaufnahme

Ein zentrales Element bei der Erstellung der Mobilitätsstrategie ist die umfassende Bestandsaufnahme und Analyse der aktuellen Ausgangslage. Diese umfasst zum einen die Sichtung und Bewertung bestehender sowie geplanter Konzepte und Gutachten zu verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen der Stadt. Zum anderen werden aktuelle Daten zur Mobilität und zum Verkehrsgeschehen erhoben.

Die Analyse stützt sich auf eine Vielzahl von Quellen, darunter:

- Auswertungen vorhandener Unterlagen und Konzepte, u. a.:
  - 2. Fortschreibung des Rad- und Fußverkehrskonzeptes
  - Radverkehrskonzept Kreis Unna (RVK)
  - Masterplan Mobilität: Teilbaustein Motorisierter Individualverkehr
  - Fußverkehrs-Checks NRW 2019 Bergkamen
  - Masterplan Klimaschutz 2040 Bergkamen
  - Integriertes Handlungskonzept für die Stadtmitte Bergkamens
  - Nahverkehrsplan für den Kreis Unna
- Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten (s. Kap. 2.5)
- Eigene Beobachtungen und Auswertungen vor Ort
- Beiträge und Informationen aus den Abstimmungsterminen, Mobilitäts-Workshops, den öffentlichen Veranstaltungsformaten online und vor Ort sowie den Planungstouren zu Fuß und mit dem Rad

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die bereits vorliegenden Grundlagen und Konzepte die Zielsetzung der Mobilitätsstrategie Bergkamens unterstreichen. Die Stärkung des Umweltverbundes sowie eine bessere Vernetzung in die Nachbarkommunen und eine Senkung der Schadstoff- und Lärmemissionen im Verkehrssektor sind wesentliche Zielausrichtungen der kommunalen und regionalen Konzeptionen. Diese werden in der Mobilitätsstrategie aufgegriffen, konkreter auf die Stadt und deren Stadtteile hinuntergebrochen und letztendlich mit entsprechenden Projektvorschlägen unterfüttert.

Im nächsten Schritt erfolgt eine Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen. Dabei werden für jeden Verkehrsträger bestehende Mängel, Konflikte und Entwicklungspotenziale identifiziert und dargestellt. Die daraus abgeleiteten Handlungserfordernisse bilden die inhaltliche Grundlage für die Zielvision der Mobilitätsstrategie Bergkamens (s. Kap. 3) sowie für die daraus entwickelten Projekte im Maßnahmenkonzept (s. Kap. 4).

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Bergkamen liegt im östlichen Ruhrgebiet in Nordrhein-Westfalen und gehört zum Kreis Unna. Mit rund 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zählt die ehemalige Bergbaustadt zu den Mittelstädten der Region. Das Stadtgebiet erstreckt sich über eine Fläche von etwa 45 km² und gliedert sich in mehrere Stadtteile. Zu den zentralen Siedlungsschwerpunkten gehören die Kernstadt Bergkamen-Mitte sowie die Stadtteile Oberaden, Heil, Weddinghofen, Rünthe und Overberge. Im Norden quert die wichtige Wasserstraße der Datteln-Hamm-Kanal das Stadtgebiet (s. Abbildung 3**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).[2]

Bergkamen weist eine Mischung aus städtisch und industriell geprägten Strukturen auf. Die zentral gelegene Innenstadt in Bergkamen-Mitte stellt das urbane Zentrum dar. Hier befinden sich die meisten öffentlichen Einrichtungen sowie dichte Wohn- und Geschäftsbebauung. Die Stadtteile Oberaden und Rünthe bilden eigenständige Siedlungskerne während Weddinghofen und Overberge direkt am Stadtkern angrenzen. Der Stadtteil Heil ist kleinteilig strukturiert und zeichnet sich durch eher ländliche Strukturen aus.

[2] Stadt Bergkamen (2025)

In direkter Nachbarschaft befinden sich im Uhrzeigersinn die Städte Werne, Hamm, Kamen und Lünen. Das nächstgelegene Oberzentrum ist die Stadt Dortmund (ca. 16 km). Auch der internationale Flughafen Dortmund ist in etwa 20 Minuten mit dem Auto erreichbar.

Von der Gesamtfläche Bergkamens fallen etwa 24,2 % auf Wohn-, Industrie- und Gewerbeflächen und 8,2 % auf Verkehrsflächen. Der Großteil besteht aus landwirtschaftlichen Nutzungen (etwa 32,3 %) sowie Waldflächen (etwa 20,6 %).



Abbildung 3: Siedlungsstruktur der Stadt Bergkamen

2.1.1 Bevölkerungsentwicklung und -verteilung

In den vergangenen Jahrzehnten verzeichnete Bergkamen eine schwankende Bevölkerungsentwicklung. Gegenüber 2013 ist die Bevölkerung um 2,6 % angestiegen (Stand: 2023) (s. Abbildung 4).

Das Durchschnittsalter liegt bei 44,5 Jahren (Stand: 2023), wobei sich ein demografischer Wandel in Richtung älterer Bevölkerungsgruppen abzeichnet.[3] Zuwächse sind vor allem bei den Altersgruppen der 25- bis 34-Jährigen, 55- bis 64-Jährigen sowie über 65-Jährigen zu beobachten. Abnahmen sind bei den Altersgruppen der 15- bis 24-Jährigen und vor allem bei den 45- bis 54-Jährigen zu beobachten.

Die Bevölkerungsentwicklung hat u. a. auch Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und damit auf Verkehrszu- oder -abnahmen (s. Kap. 3.2).

[3] Stadt Bergkamen (2023)

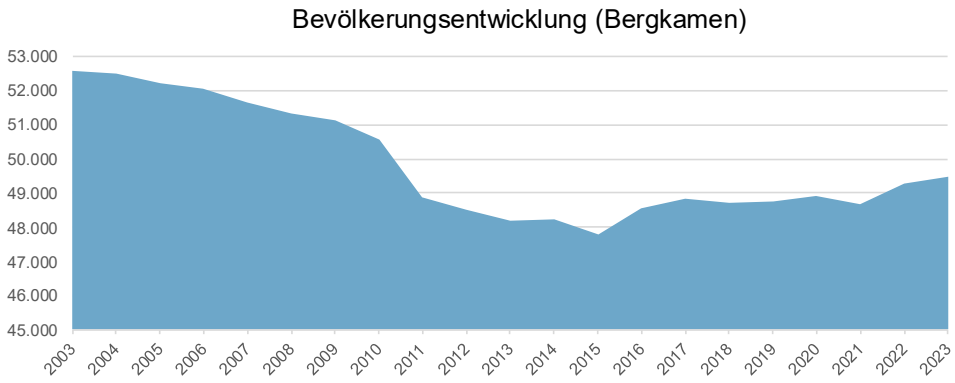


Abbildung 4: Bevölkerungsverteilung der Stadt Bergkamen 2003-2023[7]

Etwa 17.400 Personen leben im Stadtteil Mitte. In Oberaden wohnen etwa 12.500, in Weddinghofen etwa 10.300, in Rünthe 6.600 und in Overberge 3.500 Personen. Im Stadtteil Heil leben rund 530 Personen. Je dezentraler die Stadtteile liegen, umso mehr ist eine abnehmende Bevölkerungsdichte zu verzeichnen (s. Abbildung 4).[4]

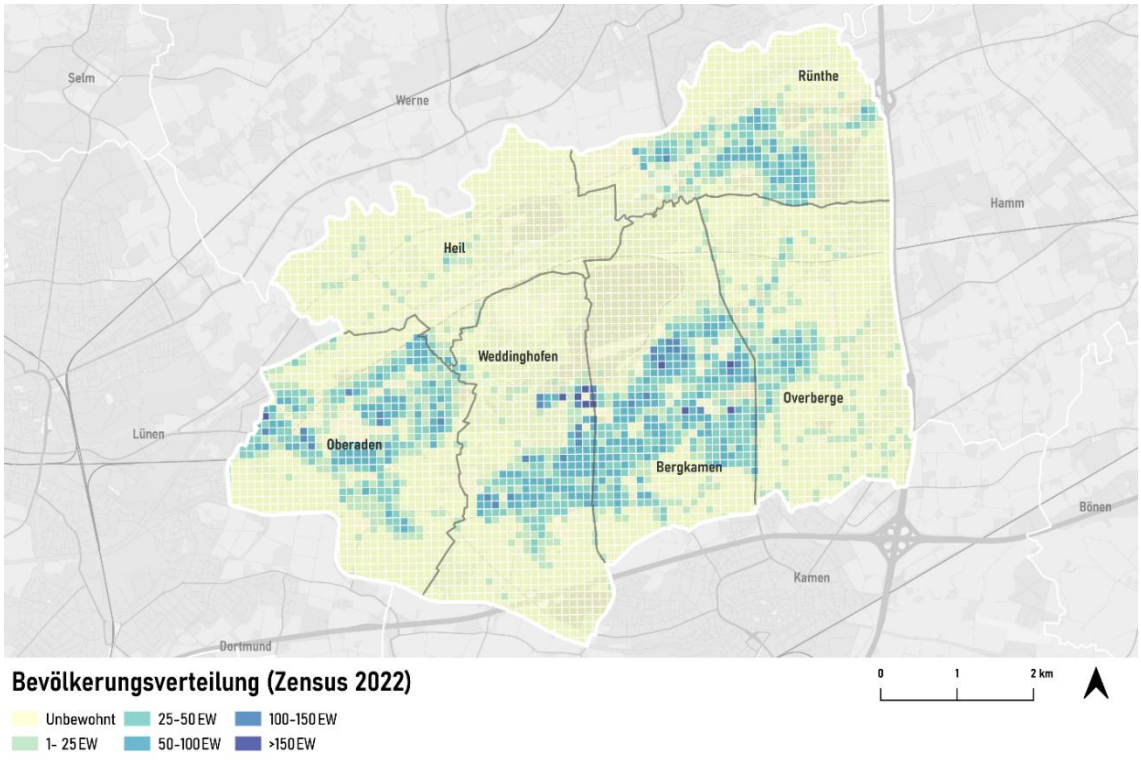


Abbildung 5: Bevölkerungsverteilung der Stadt Bergkamen

[4] Zensus 2022 (2022)

2.1.2 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte

Die Stadt Bergkamen verfügt über mehrere Gewerbe- (GE) und Mischgebiete, die sich überwiegend im nördlichen und nordöstlichen Stadtgebiet befinden (s. Abbildung 6). Der wirtschaftliche Schwerpunkt liegt im Industriesektor.[5]

Im Stadtgebiet verteilt liegen vier Wirtschafts- und Gewerbestandorte:

- 1 – GE BioChemArea & Grimberg 1/2: Handwerk, Recycling, Chemieindustrie
- 2 – Kraftwerk Bergkamen
- 3 – GE Gewerbepark Rünthe & Industriegebiet Rünthe: Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen, Logistik, Handwerk, Einzelhandel
- 4 – GE Logistikpark A 2: Logistik
- 5 – GE In der Schlenke/Im Kattros: Handwerk, Dienstleistungsunternehmen

Die größten Betriebe hinsichtlich der Beschäftigtenzahlen sind: Bayer AG mit ca. 1.600 Mitarbeitenden und Lanxess Organometallics GmbH mit ca. 290 Mitarbeitenden in Bergkamen, sowie Huntsman Advanced Materials GmbH mit 7.000 Mitarbeitenden weltweit.[6]

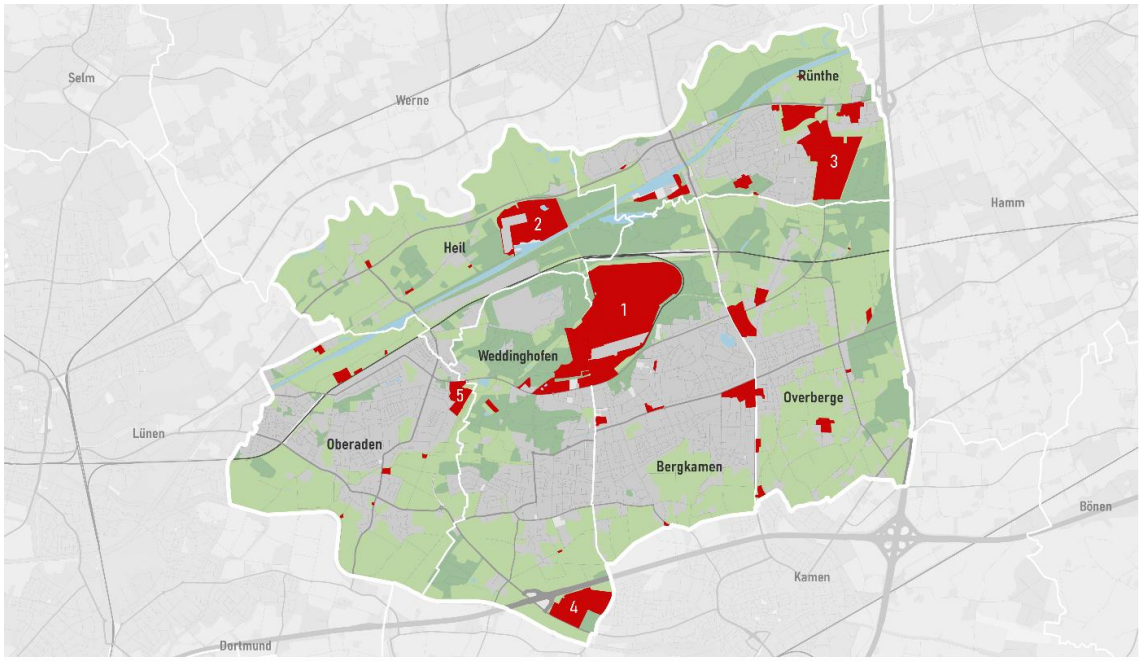


Abbildung 6: Gewerbe- und Industriestandorte in Bergkamen

[5] Stadt Bergkamen (2024)

[6] Stadt Bergkamen (2025)

2.1.3 Berufspendler

Die Stadt Bergkamen weist einen negatives Pendlersaldo auf. Das bedeutet, dass mehr Personen aus Bergkamen zur Arbeit in andere Städte und Gemeinden pendeln als umgekehrt. Dieses Muster ist häufig in Städten zu beobachten, die primär als Wohnstandorte im Einzugsbereich wirtschaftsstarker Oberzentren liegen. Insgesamt pendeln täglich 18.609 Personen aus Bergkamen in umliegende Kommunen aus. Gleichzeitig pendeln 8.591 Personen nach Bergkamen zum Arbeiten ein. Dies entspricht einem negativen Pendlersaldo von 10.018 Personen. Gleichzeitig sind 6.665 Erwerbstätige als sogenannte Binnenpendler täglich innerhalb der Stadtgrenzen unterwegs. Diese Gruppe trägt zur lokalen Wirtschaftskraft bei und profitiert von kurzen Arbeitswegen, die sich häufig innerhalb oder zwischen den Siedlungsschwerpunkten abspielen.

Die Zahl der Einpendelnden nach Bergkamen setzt sich überwiegend aus Personen zusammen, die aus dem direkten Umland stammen (s. Abbildung 7). Die häufigsten Herkunftsorte der Einpendelnden sind Kamen (1.299), Dortmund (1.135), Hamm (1.150), Lünen (844) und Werne (789). Diese Orte sind verkehrstechnisch gut an Bergkamen angebunden, etwa über die A1, A2, B233 und L736 sowie diverse regionalen Buslinien, wodurch auch die hohen Pendlerzahlen zu erklären sind.

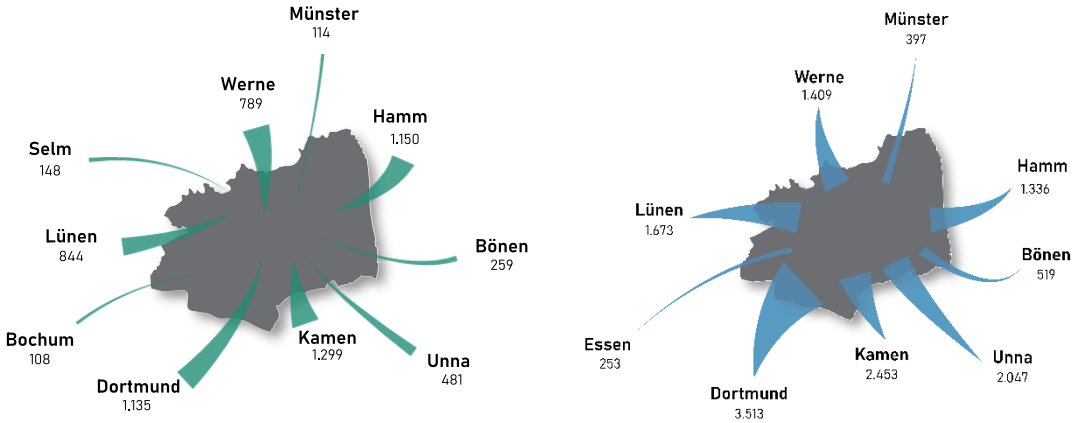


Abbildung 7: Ein- und Ausspendlerströme Stadt Bergkamen[7]

Auf der anderen Seite pendeln viele Einwohnerinnen und Einwohner von Bergkamen regelmäßig in benachbarte Städte. Die Top-Zielorte der Auspendelnden sind Dortmund (3.513), Kamen (2.453), Unna (2.047), Lünen (1.673) und Werne (1.409).

2.1.4 Städtebauliche Entwicklung

Die städtebauliche Entwicklung in Bergkamen ist durch mehrere Projekte geprägt, die sowohl die Wohn- und Versorgungsstruktur als auch die Freizeitnutzung beeinflussen (s. Abbildung 8). Diese Veränderungen sind auch für die Mobilitätsplanung von Bedeutung, da sie zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugen.

Das Projekt „Revitalisierung des Rathausquartiers" [8] verfolgt die nachhaltige Transformation zentraler Brachflächen zu einem lebendigen und modernen Stadtquartier. Geplant ist die Schaffung eines gemischten Quartiers, das durch neue Einzelhandelsangebote – darunter ein E-Center und ein Drogeriemarkt – sowie durch Wohnraum mit Schwerpunkt auf dem sozialen Wohnungsbau vielfältige Nutzungen vereint. Zusätzlich werden Aufenthaltsflächen und Grünflächen so konzipiert, dass sie nicht nur die Aufenthaltsqualität steigern, sondern mit speziellen Angeboten für Kinder und Jugendliche sowie für das gesamte Quartier zu einem lebendigen Begegnungsort für alle Generationen werden. In

[7] Statistische Ämter der Länder (2025)

[8] Stadt Bergkamen (2025)

Ost-West-Richtung ist eine attraktive Rad- und Fußwegeachse vom neuen Quartier bis zum Rathaus geplant.

Im Zuge des Prestigeprojektes Wasserstadt Aden entsteht ein neues multifunktionales Quartier für Wohnen, Arbeiten und Freizeit am Adensee. Die Wasserstadt liegt direkt am Datteln-Hamm-Kanal und soll sich über 50 ha erstrecken. Die Verwirklichung der Wasserstadt Aden wird Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen haben und neue Wegebeziehungen innerhalb des Stadtgebietes aber auch in die umliegenden Kommunen generieren. Das Quartier wird mit seiner Freizeitinfrastruktur, insbesondere dem Adensee, zudem ein bedeutendes Freizeitziel darstellen.

Im Zentrum von Oberaden entsteht mit dem Neubaugebiet ”OBERADEN ZENTRAL” ein neues Wohnquartier. Die Entwicklung dieses Wohnquartiers wird die Siedlungsstruktur des Stadtteils ergänzen und neue Impulse für das Stadtteilzentrum setzen. Die zentrale Lage des Quartiers ermöglicht kurze Wege zu den vorhandenen Versorgungseinrichtungen und zur sozialen Infrastruktur und profitiert durch die Lage an der Jahnstraße von einer sehr guten Anbindung an das übergeordnete Straßennetz.

In den vergangenen Jahren wurden bereits einige kleinere Flächen neu entwickelt, so z.B. das Baugebiet Maiweg (Mitte), Magdeburger Straße (Weddinghofen) und der Ausbau der Freizeitstätte Im Häupen.

Diese städtebaulichen Entwicklungen verdeutlichen, dass Bergkamen sich in einem Prozess der räumlichen Erneuerung und Ergänzung befindet. Die entstehenden Wohn- und Freizeitstandorte sowie die neuen Einzelhandelsflächen und -standorte erfordern eine vorausschauende Mobilitätsplanung, die sichere Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad sowie nach Möglichkeit eine gute ÖPNV-Anbindung ermöglicht.

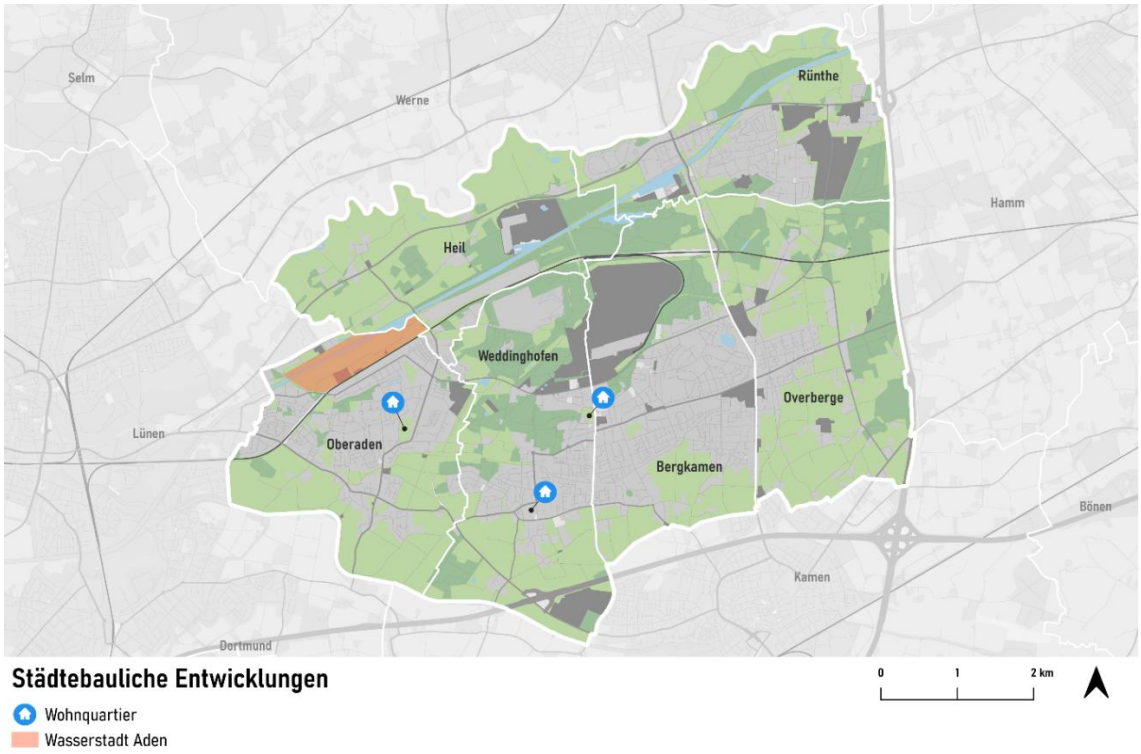


Abbildung 8: Städtebauliche Entwicklungen der Stadt Bergkamen

2.2 Bildungs- und Schulstandorte

In Bergkamen gibt es insgesamt sieben städtische Grundschulen, eine städtische Gesamtschule sowie zwei städtische Realschulen ein städtisches Gymnasium und eine Sonderschule (s. Abbildung 9). Die Gesamtzahl an Schülerinnen und Schülern der städtischen Schulen beträgt 4.820.[9] Im gesamten Stadtgebiet gibt es außerdem insgesamt 25 Kindertagesstätten mit 1.842 Kindern.

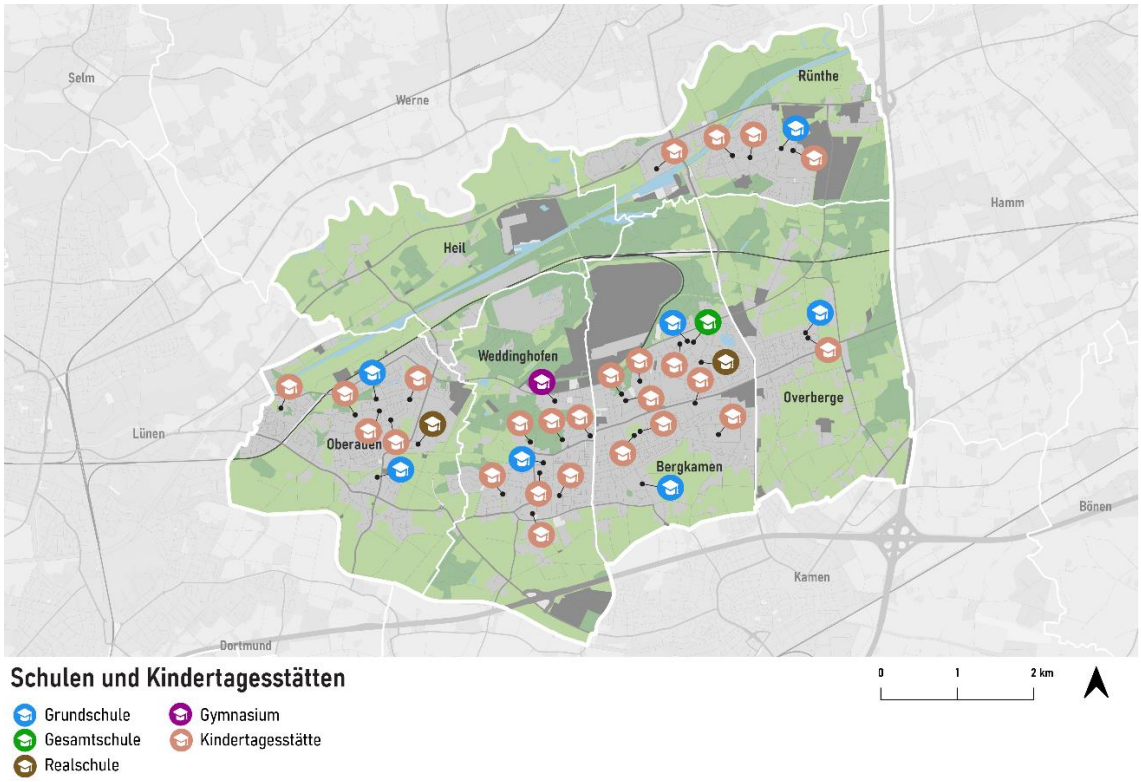


Abbildung 9: Bildungs- und Schulstandorte der Stadt Bergkamen

Die Schulstandorte verteilen sich auf die Stadtteilkerne. Bergkamen-Mitte bildet den zentralen Bildungsstandort und nimmt eine besondere Bedeutung für das gesamte Stadtgebiet ein. Darüber hinaus ist auch der Stadtteil Oberaden mit drei Schulen als wichtiger Bildungsstandort zu nennen. Die weiterführenden Schulen befinden sich in den nebeneinander aufgereihten Stadtteilen Oberaden, Weddinghofen und Mitte, der Sonderschulstandort im Stadtteil Heil. Die meisten Kindertagesstätten befinden sich größtenteils in den Stadtteilen Mitte, Weddinghofen, Oberaden und Rünthe, mit Ausnahme des Familienzentrum Sprössling im Stadtteil Overberge.

Schul- und Bildungsstandorte sind besonders wichtige Einrichtungen mit Mobilitätsbezug. Die Wege zur und von der Schule stellen für viele Kinder die ersten eigenständigen Wege dar. Das sichere Erreichen der Bildungsstandorte für Kinder und Jugendliche ist daher zwingend sicherzustellen. Mittlerweile zeigt sich an Schulstandorten die Problematik der sog. „Elterntaxis“ und den damit verbundenen Hol- und Bringverkehren mit dem Pkw. Das hohe Verkehrsaufkommen, begleitet von ordnungswidrigem Parken und Halten sowie der Nutzung von Schleichwegen durch nahegelegene Wohnstraßen, führen zu Unverträglichkeiten und Gefahrenquellen gerade für Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Dem gilt es durch verkehrssteuernde und erzieherische Maßnahmen möglichst frühzeitig entgegenzuwirken (s. Kap. 4).

[9] Stadt Bergkamen (2025)

2.3 Publikumswirksame Einrichtungen

Neben den Versorgungseinrichtungen und Bildungsstandorten gibt es in Bergkamen diverse weitere publikumswirksame Einrichtungen mit verkehrlicher Bedeutung (s. Abbildung 10). Zu den publikumswirksamen Einrichtungen zählen unter anderem das Rathaus mit angrenzendem Bürgerbüro der Stadt Bergkamen, diverse kulturelle Einrichtungen wie das Stadtmuseum Bergkamen in Oberaden, die Marina Rünthe sowie die Freizeitstätte Im Häupen inkl. Freizeitbad in Weddinghofen und mehrere Sportanlagen. Diese Einrichtungen tragen maßgeblich zur verkehrlichen Frequentierung der Kernstadt bei, insbesondere nachmittags und abends sowie an Wochenenden.

Die Versorgungsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf – darunter Supermärkte, Discounter, Bäckereien und Drogerien – sind schwerpunktmäßig im Stadtkern lokalisiert, finden sich aber auch vermehrt in den Stadtteilen Oberaden und Rünthe. Diese geballte Infrastruktur dient als Verkehrsmagnet für Kunden aus dem gesamten Stadtgebiet.

Für die medizinische Grundversorgung stehen im Kernstadtbereich zwei Ärztezentren, sowie jeweils ein Ärztezentrum in Oberaden und in Rünthe zur Verfügung.

Neben der funktionalen Infrastruktur bietet das Zentrum eine Parkanlage als öffentlicher Freiraum mit entsprechender Aufenthaltsqualität. Darüber hinaus sind weitere Naherholungsflächen, in den Stadtteilen Oberaden und Weddinghofen, hier insbesondere die Halde Großes Holz, zu finden. Diese tragen zur landschaftlichen Qualität der Umgebung bei und bieten Erholungsmöglichkeiten abseits des Stadtkerns.

Trotz der umfassenden Versorgungsinfrastruktur im Kernstadtbereich, der daran angrenzenden Stadtteile sowie im Stadtteil Rünthe, zeigt sich, dass die Bevölkerung im äußeren Stadtteil Heil keinen direkten Zugang zu zentralen Einrichtungen hat und somit längere Wege zurücklegen muss, um Angebote des täglichen Bedarfs in Anspruch zu nehmen. Der Wegfall oder die Reduzierung wohnortnaher Versorgungsstrukturen verstärkt diesen Trend langfristig, sofern keine alternativen Angebote bzw. Maßnahmen zur Verbesserung der Versorgungslage in den Randlagen getroffen werden.

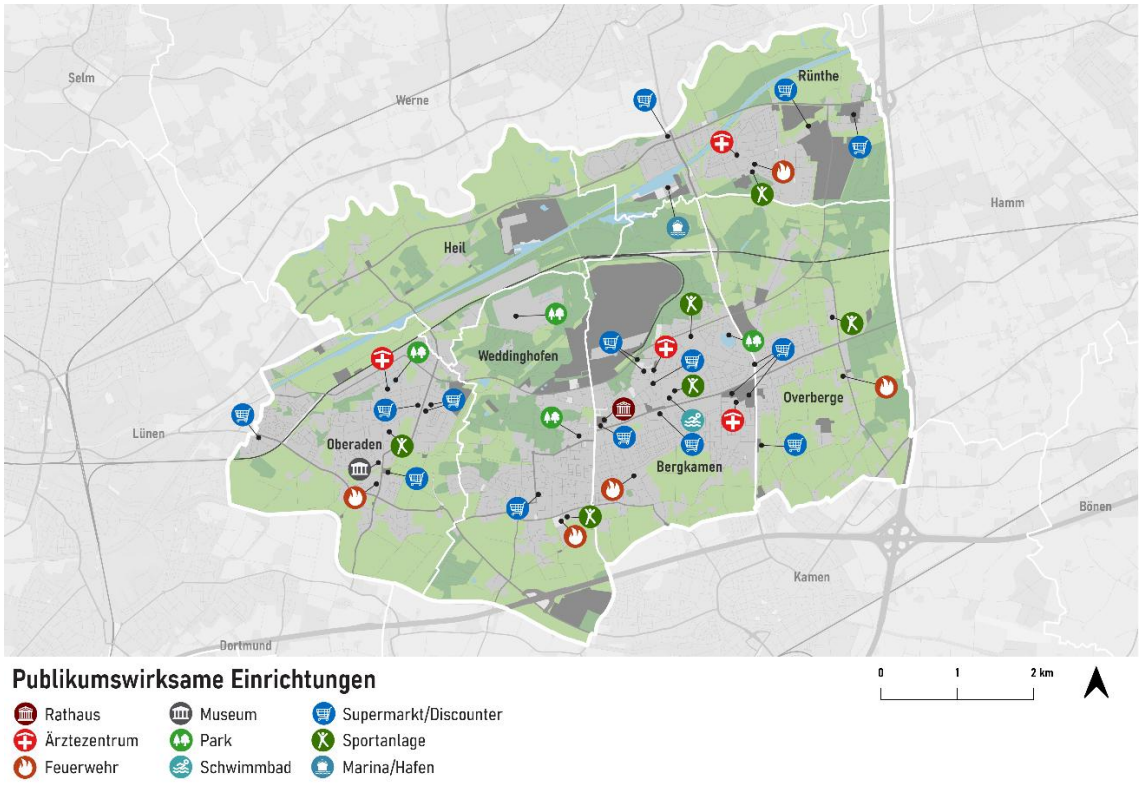


Abbildung 10: Publikumswirksame Einrichtungen in Bergkamen[10]

[10] OSM, Google Maps

2.4 Betrachtung der Verkehrsnetze

Ein gut ausgebautes Netz aus Straßen, Stadt- und Regionalbuslinien sowie Fuß- und Radwegen sichert die Mobilität in Bergkamen. Im Folgenden sind alle wichtigen Bestandsdaten zum MIV, dem ÖPNV sowie zum Fuß- und Radverkehr (Nahmobilität) und dem Wirtschaftsverkehr (Lkw- und Lieferverkehr) aufgeführt.

2.4.1 MIV

Der MIV spielt im Verkehrssektor der Stadt Bergkamen die zentrale Rolle. Im Modal Split 2025 lag der Anteil des MIV bei rund 69 % (s. Abbildung 30, S. 41) – ein Wert, der die starke Dominanz des MIV bei der Verkehrsmittelwahl unterstreicht. Aufgrund der siedlungsstrukturellen Lage, der topografischen Besonderheiten und der regionalen und überregionalen Verkehrsverbindungen ist das Stadtgebiet in hohem Maße vom Pkw- und Wirtschaftsverkehr geprägt. Eine differenzierte Betrachtung der Verkehrsbelastungen sowie der strukturellen Anbindungen ist daher eine wesentliche Grundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung.

Die Straßen in Bergkamen lassen sich entsprechend ihrer Bedeutung und Trägerschaft in Bundes-, Landes-, Kreis- und Ortsstraßen und Autobahnen unterteilen (s. Abbildung 11). Die Zuständigkeit für Unterhaltung und bauliche Anpassungen liegt dabei je nach Straßentyp bei Bund, Land, Kreis oder Kommune. Während der Bund etwa für die Autobahnen verantwortlich ist, obliegt die Unterhaltung von Landes- und Kreisstraßen den jeweiligen Straßenbaubehörden auf Landes- bzw. Kreisebene. Die Stadt ist zuständig für das kommunale Straßennetz und damit insbesondere für die innerörtliche Erschließung.

Bergkamen verfügt über eine sehr gute Anbindung an das überörtliche Straßennetz. Östlich der Stadtgrenze verläuft die A1 in Richtung Münster und Unna, während südlich von Weddinghofen die A2 eine Verbindung in die Metropolregion Ruhrgebiet sowie nach Bielefeld bietet. Eine besondere verkehrliche Bedeutung kommt dabei dem Kamener Kreuz zu, da dort die A1 und die A2 aufeinandertreffen.

Als zentrale Nord-Süd-Achse parallel zur A1 durchquert die Bundesstraße B233 die Stadtteile Bergkamen-Mitte, Overberge und Rünthe, diese verbindet Bergkamen direkt mit Werne und Kamen. Das Netz der Landesstraßen wird durch die L821, die durch Oberaden und Heil verläuft, sowie die L654, die Oberaden und Weddinghofen verbindet, vervollständigt. Die L736 schließlich stellt im Norden die Verbindung zwischen Lünen und Hamm her und durchquert dabei die Bergkamener Stadtteile Heil und Rünthe. Zahlreiche Kreisstraßen erschließen die Siedlungsgebiete und führen in Nachbarkommunen wie Kamen im Süden oder Lünen im Westen.

Eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation wird derzeit mit dem Bau der östlichen Ortsumgehung L821n für den Stadtteil Oberaden realisiert. Dieses Projekt dient der Verkehrs- und Lärmentlastung der sensiblen Bereiche um die Jahnstraße in Oberaden und die Schulstraße in Weddinghofen. Im Zuge dessen ist eine Abstufung der heutigen L821 zur kommunalen Straße mit Tempo 30 im Stadtteil Oberaden vorgesehen (s. Abbildung 11). Insgesamt sichert dieses leistungsstarke Straßenverkehrsnetz nicht nur die sehr gute regionale und überregionale Erreichbarkeit Bergkamens, sondern bietet auch die notwendige Kapazität für die Erschließung künftiger Wohnflächen und stärkt so nachhaltig die Position der Stadt als attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort.

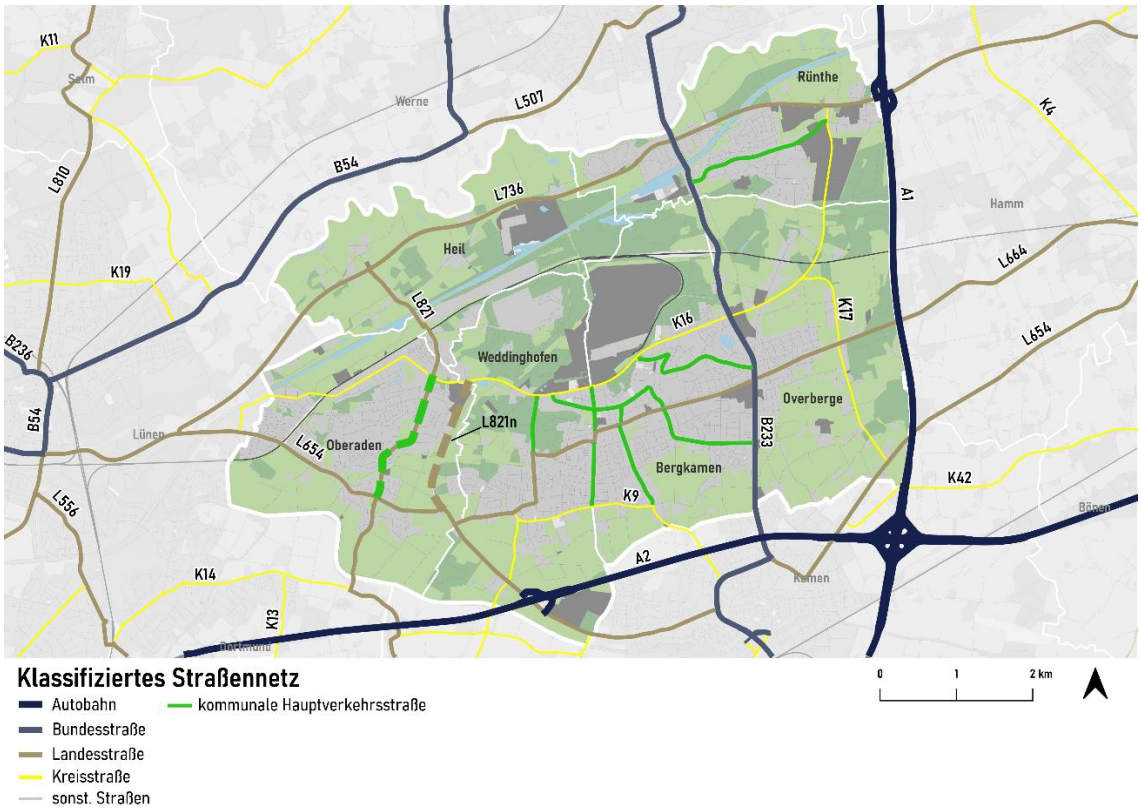


Abbildung 11: Klassifiziertes Straßennetz der Stadt Bergkamen

Verkehrsstärken

Die Analyse der Verkehrsstärken zeigt, dass die höchste Verkehrsbelastung auf der Nord-Süd-Achse A2 (> 70.000 Kfz/Tag) sowie der A1 im Osten Bergkamens (> 66.000 Kfz/Tag) besteht. Diese sehr gute Anbindung an das klassifizierte Straßennetz führt zu hohen durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) im gesamten Stadtgebiet. Besonders die B233 sowie die L654 und L736 in Richtung Werne, Lünen und Hamm weisen als wichtige Zubringer zu den Autobahnen hohe Verkehrsbelastungen zwischen 11.000 und 14.000 Kfz/Tag auf, was auf einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr zurückzuführen ist (s. Abbildung 12). Charakteristisch sind zudem höhere Verkehrsbelastungen an Werktagen (Mo-Sa) aufgrund von Berufs- und Lieferverkehren. Stauanfällige Bereiche sind jedoch im Stadtgebiet nicht festzustellen.

Im Gegensatz dazu zeigen sich niedrigere DTV-Werte von 3.200 bis 9.800 Kfz/Tag auf der K16 zwischen Oberaden und Rünthe sowie auf der L821 nach Kamen.

Sämtliche Werte liegen unterhalb der DTV-Werte aus der Modellrechnung der Stadt Bergkamen für die Nullprognose 2025, da in der aktuellen Erhebung ein durchschnittlicher Werktag zugrunde gelegt wurde. Geringere Verkehrsstärken werden allgemein auf den Landes- und Kreisstraßen im südlichen Stadtgebiet verzeichnet.

Eine besondere Betrachtung verdient der Schwerverkehr (SV). Die höchste Belastung im Schwerverkehr findet sich im Stadtteil Rünthe auf der L736 mit Werten zwischen 557 und 1.153 SV/Tag. Zusammen mit der B233 und der L664 zählt sie zu den Hauptrouten für den Schwerlast- bzw. Lieferverkehr in der Region.

Auch der ÖPNV verkehrt überwiegend auf den klassifizierten Straßen. Das insgesamt leistungsstarke Straßennetz kommt somit auch einem überwiegend verlässlichen Busangebot zugute.

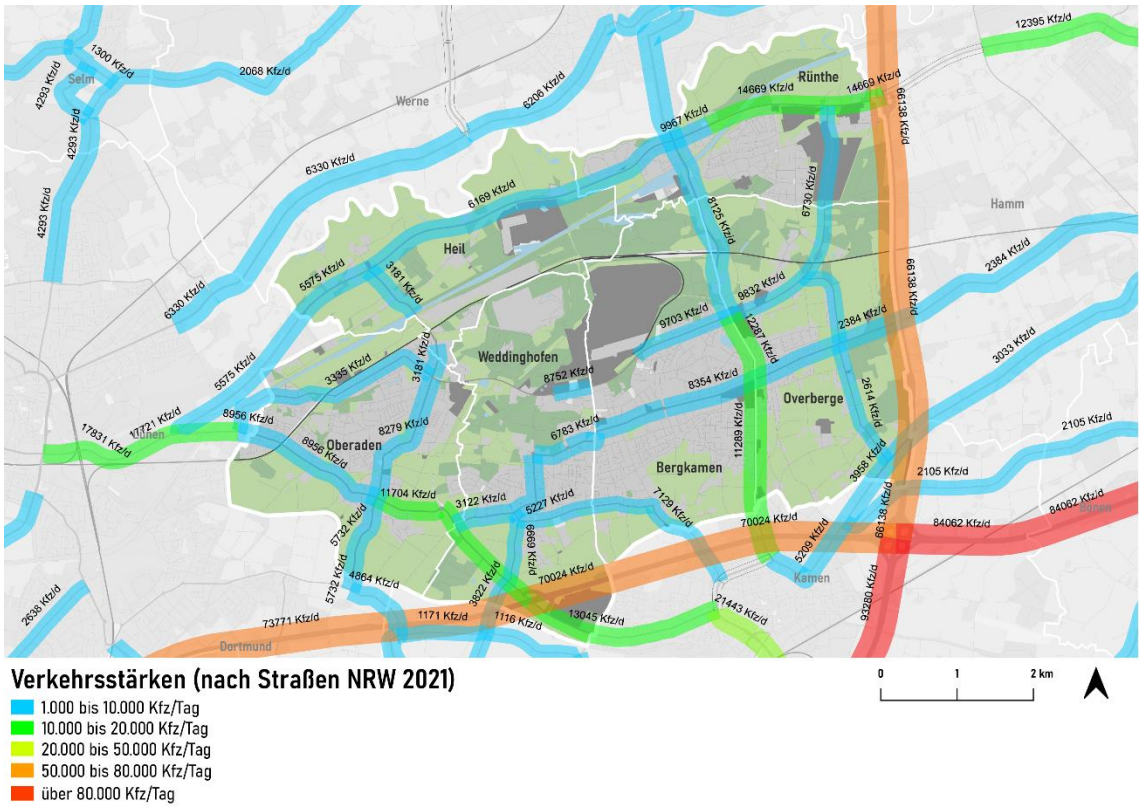


Abbildung 12: Verkehrsstärken auf Hauptverkehrsstraßen der Stadt Bergkamen[11]

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)[12] gelten für innerörtliche Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten im Sinne der Stadtverträglichkeit Belastungsgrenzen. Demnach sollten Ortsdurchfahrten und innerörtliche Hauptachsen – abhängig von ihrer Einbindung in das Straßennetz und ihrer städtebaulichen Umgebung – in der Regel nicht dauerhaft mit mehr als ca. 8.000 bis 10.000 Kfz/Tag belastet sein.

Die Verkehrsanalyse für Bergkamen ergibt, dass die Belastungsgrenzen auf einigen Hauptverkehrsstraßen überschritten werden. Dies betrifft insbesondere die B233 sowie die L654 und L736 in Richtung Werne, Lünen und Hamm, die Verkehrsstärken zwischen 11.000 und 14.000 Kfz/Tag aufweisen. Dabei sind auch anbaufreie Abschnitte betroffen, d. h. es grenzt nicht unmittelbar Wohnbebauung an die Straßen. Im regionalen Vergleich sind die ermittelten Belastungswerte auf innerörtlichen Hauptstraßen in Bergkamen zwar hoch, aber nicht besonders auffällig: So liegt der Spitzenwert bspw. in Kamen bei über 21.000 Kfz/Tag auf der B233.

Die Überschreitung der Belastungsgrenzen an innerörtlichen Hauptstraßen führt zu erheblichen Konflikten mit dem städtischen Umfeld: eingeschränkte Verkehrssicherheit – insbesondere für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer –, hohe Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie eine generelle Minderung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

[11] Straßen.NRW (2021)

[12] FGSV (2006)

Unfallhäufungsstellen

Neben den objektiven Verkehrs- und Emissionsbelastungen treten auch sicherheitsrelevante Aspekte in den Vordergrund. Eine Analyse der polizeilich erfassten Unfalldaten zeigt, dass es in Bergkamen aktuell (Stand 2025) zwei Unfallhäufungsstellen gibt (s. Abbildung 13).[13]

Ein Unfallhäufungspunkt ist wie folgt definiert:

- 3× Unfall mit gleichem Unfalltyp in einem Kalenderjahr oder
- 3× Unfall mit ungleichem Unfalltyp innerhalb von drei Kalenderjahren.

Nach der Identifikation eines solchen Unfallhäufungspunktes erfolgt in der Regel eine vertiefte Analyse sowie die Entwicklung von Gegenmaßnahmen durch eine Unfallkommission. Diese setzt sich aus Vertretern der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde, des Straßenbaulastträgers sowie der betroffenen Kommune zusammen.

2025 wurde die Kreuzung Landwehrstraße / Geschwister-Scholl-Straße als Unfallschwerpunkt identifiziert. Ein weiterer Unfallschwerpunkt wurde an der Kreuzung Lünener Straße / Goekenheide festgestellt.



Abbildung 13: Unfallhäufungsstellen der Stadt Bergkamen

[13] Stadt Bergkamen (2024 c)

Parken

Das öffentliche und halböffentliche Stellplatzangebot hat für den Einkaufs-, Erholungs- und Freizeitwert von Bergkamen, insbesondere in Bergkamen-Mitte und in Weddinghofen sowie an der Marina Rünthe, einen hohen Stellenwert. Gleichzeitig stehen diese Flächen aber auch immer in Konkurrenz zu alternativen, höherwertigen Nutzungen, wie z. B. den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes oder begrünten Flächen.

In Bergkamen gibt es kein Anwohnerparken. Es kann in gekennzeichneten Bereichen kostenlos geparkt werden.

Insgesamt stehen in Bergkamen 15 öffentliche, kostenlose Parkflächen zur Verfügung. Hinzu kommen mindestens fünf halböffentliche Parkplätze, die von Dienstleistern für ihre Kundschaft bereitgestellt werden und für eine begrenzte Zeit kostenlos nutzbar sind.

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass es in Bergkamen ausreichende Parkflächen und somit keinen hohen Parkdruck gibt. Dies lässt sich auch aus dem fehlenden Bewohnerparken ableiten. Die Verkehrsflächen sind sowohl für den fließenden als auch ruhenden Verkehr ausreichend dimensioniert.

Elektromobilität

Die Stadt Bergkamen verfügt über eine eigene „Richtlinie für E-Ladeinfrastruktur", welche als steuerndes Instrument fungiert. Im gesamten Stadtgebiet stehen für E-Fahrzeuge derzeit (Stand 2025) insgesamt 14 öffentliche und halböffentliche Ladestandorte mit insgesamt 68 Anschlüssen zur Verfügung (s. Abbildung 14). Davon entfallen vier Standorte auf Normalladepunkte (AC), die insbesondere für das Laden über mehrere Stunden – etwa am Wohnort, Arbeitsplatz oder beim Einkaufen – geeignet sind. Ergänzt wird das Angebot durch zehn Standorte mit Schnellladestationen (DC), die es ermöglichen, Fahrzeuge in kurzer Zeit mit Energie zu versorgen und somit auch für den Fernverkehr oder spontane Ladebedarfe eine attraktive Option darstellen. Es fällt auf, dass die Schnellladestandorte nur in Bergkamen-Mitte und in Rünthe, in der Nähe der Autobahnauffahrten, vorhanden sind, also überwiegend bei längeren Strecken, auf denen zügiges Laden erforderlich ist.

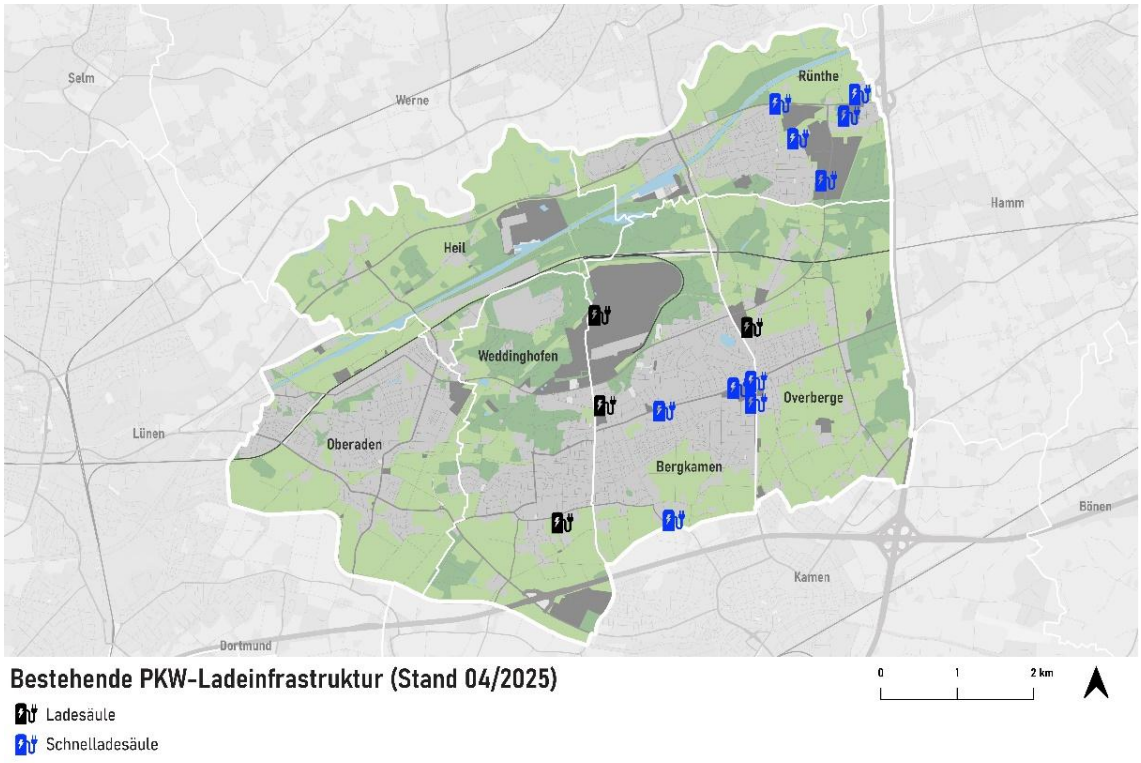


Abbildung 14: Öffentliche/-halböffentliche Ladeinfrastruktur in Bergkamen

Die Nationale Leitstelle für Ladeinfrastruktur hat für verschiedene Gebietstypen Richtwerte für die Verteilung von öffentlichen Ladepunkten vorgegeben:[14]

Gebietstyp	Empfohlenes Verhältnis E-Fahrzeuge pro öffentlichen Ladepunkt
Städtischer Raum (urban)	14:1
Suburbaner und ländlicher Raum	23:1

Abbildung 15: Verteilungsschlüssel nach Gebietstypen für E-Ladesäulen

Die Stadt Bergkamen weist sowohl Merkmale eines suburbanen als auch eines urbanen geprägten Raums auf, ist jedoch insgesamt dem suburbanen Raum zuzuordnen. Aktuell sind in Bergkamen 795 reine Elektrofahrzeuge zugelassen. Dies führt bei 68 Anschlüssen zu einem Verhältnis von zwölf Elektrofahrzeugen pro öffentlich zugänglichen Ladepunkt. Das Verhältnis belegt eine leistungsfähige öffentliche Ladeinfrastruktur in Bergkamen, die aktuell den öffentlichen Ladebedarfen entspricht.

Fazit

Während der MIV in Bergkamen aus siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Gründen eine wichtige Rolle behalten wird, besteht hingegen ein dringender Handlungsbedarf die Schadstoffemissionen dauerhaft zu reduzieren Dies geht eindeutig aus den definierten Hauptzielen der Stadt hervor, in denen u. a. bis 2040 die Erreichung der Klimaneutralität im Verkehrssektor und ein Modal-Split von 50 % MIV und 50 % Umweltverbund festgeschrieben sind. Daher ist eine alleinige Elektrifizierung des MIV (E-Mobilität) nicht ausreichend, um die Gleichberechtigung zwischen MIV und Umweltverbund herzustellen. Dies gelingt nur, in dem die vorhandenen Infrastrukturen neu strukturiert und verteilt werden. Dabei gilt es, stets die MIV-Erreichbarkeit für diejenigen zu wahren, die in ihrer Verkehrsmittelwahl nicht wahlfrei sind. Dies sind vornehmlich Ältere, Kinder- und Jugendliche sowie mobilitätseingeschränkte Personen (s. Kap. 2.5).

Stärken	Schwächen
• Leistungsfähiges, klassifiziertes Straßennetz • Schnelle, direkte Anbindung Bergkamens an das überregionale Straßennetz • Ausreichendes öffent. Stellplatzangebot • Gutes Angebot öffent. Ladeinfrastruktur	• Teilweise hohe Lärm- und Schadstoffemissionen im Stadtgebiet • Teilweise hohes Verkehrsaufkommen senkt die Verkehrssicherheit an Hauptverkehrsstraßen
Chancen	**Risiken**
• Steigende Akzeptanz für zulässige Höchstgeschwindigkeiten in sensiblen Bereichen	• Autozentrierte Infrastruktur • Wenig Flächenspielraum • Ungleiche Flächenaufteilung • Hoher Konkurrenzdruck für Alternativen zur Pkw-Nutzung

Abbildung 16: SWOT-Analyse MIV

[14] NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (2025 a, b)

2.4.2 Lkw- und Wirtschaftsverkehr

Die Stadt Bergkamen ist als Mittelzentrum im Kreis Unna ein bedeutender Standort für Handel, Handwerk und Dienstleistungsunternehmen. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist daher für die wirtschaftliche Entwicklung und Versorgungssicherheit der Stadt von zentraler Bedeutung. Der Lkw- und Wirtschaftsverkehr (Schwerlastverkehr) bildet dabei eine wesentliche Grundlage für die Versorgung der ansässigen Unternehmen und der Bevölkerung. Gleichzeitig stellt er jedoch eine Herausforderung in Bezug auf Lärm, Emissionen und Verkehrsbelastung dar, insbesondere im Hinblick auf die Durchfahrt innerstädtischer Bereiche, die Erschließung der Gewerbegebiete oder auch geparkter Fahrzeuge während der Pausen- und Nachtzeiten.

Zusätzlich ist der Lkw-Verkehr mit spezifischen Belastungen verbunden: Aufgrund des hohen Fahrzeuggewichts verursachen Lkw überdurchschnittlichen Straßenverschleiß, insbesondere an Fahrbahndecken, Randstreifen und Entwässerungseinrichtungen. Darüber hinaus trägt der Schwerlastverkehr maßgeblich zur Lärmbelastung bei, da Roll- und Motorengeräusche sowie Brems- und Beschleunigungsvorgänge deutlich intensiver sind als bei Pkw. Diese Effekte wirken sich vor allem entlang der innerstädtischen Durchfahrtsstraßen und an Zufahrten zu Gewerbegebieten negativ auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität aus.

Viele ortsansässige Betriebe sind auf Lkw angewiesen – sei es für die Anlieferung von Rohstoffen und Waren oder den Abtransport von Produkten. Insbesondere die Industrie- und Gewerbegebiete benötigen eine leistungsfähige Anbindung an das überregionale Straßennetz. Die Nähe zu den Autobahnen A1 und A2 ist für den Wirtschaftsstandort Bergkamen ein bedeutender Vorteil.

In Bergkamen kommt das landesweite SEVAS-Lkw-Routennetz zum Einsatz. Dieses wird kontinuierlich bzgl. Restriktionen im städtischen Straßennetz für Lkw aktualisiert. Zusätzlich wurde ein stadteigenes Lkw-Routennetz entwickelt, das im Masterplan Mobilität (2010)[15] verankert ist und gezielt die Erreichbarkeit der Industrie- und Gewerbestandorte sicherstellt. Dieses Netz ist so konzipiert, dass es den Güterverkehr direkt von und zu den Autobahnen A1 und A2 führt und dabei Wohngebiete sowie sensible Bereiche wie Schulen und Kindergärten umgeht (s. Abbildung 17).

[15] Planersocietät (2010)



Abbildung 17: Lkw-Routennetz der Stadt Bergkamen[16]

Ein zentrales Element dieses städtischen Routennetzes ist die neu gebaute L821n, die als Ostumgehung des Stadtteils Oberaden eine verkehrliche Entlastung erwirkt und wesentlich zur Verbesserung der Verkehrsführung für den Schwerlastverkehr beiträgt. Das Netz zielt darauf ab, den Güterverkehr auf einer Trasse nördlich von Bergkamen zu bündeln. Ergänzt wird diese verkehrliche Steuerung durch Durchfahrtsverbote zum Schutz von Wohngebieten und sensiblen Einrichtungen.

Für den Schienengüterverkehr ist die durch Bergkamen führende Güterzugstrecke zwischen Oberhausen und Hamm von Bedeutung, die in Lünen-Preußen in Richtung Bergkamen abzweigt. Diese Schieneninfrastruktur bietet Potenzial für eine Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene.

Für Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) sowie Pflege- und Sozialdienste spielt ein Lkw-Routing keine Rolle, da sich dieses auf den Schwerlastverkehr konzentriert. Für die Logistik- und Wirtschaftsverkehre mit Transporten und ähnlichen Fahrzeugen sind gerade die Stellplätze nahe am Kunden entscheidend. Da die Stadt Bergkamen über ein ausreichendes öffentliches Stellplatzangebot verfügt, gibt es hier keine feststellbaren Defizite.

Fazit

Der Lkw- und Wirtschaftsverkehr ist für Bergkamen von zentraler Bedeutung und bildet eine wesentliche Grundlage für die Versorgung der ansässigen Unternehmen sowie die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Die gute Anbindung an das überregionale Straßennetz – insbesondere die Nähe zu den Autobahnen – ist ein wichtiger Standortvorteil für Industrie, Handel und Gewerbe.

[16] Reaktivierungsstudie Bergkamen (2025)

Gleichzeitig birgt der Schwerlastverkehr einige Risiken für das städtische Leben. Vor allem Lärm, Emissionen oder etwaige Verkehrsbehinderungen durch abgestellte Fahrzeuge währende der Ruhephasen der Fahrer wirken sich negativ auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der Hauptachsen und innerstädtischen Durchfahrten aus. Trotz bestehender Steuerungsinstrumente wie dem Lkw-Routennetz und gezielten Lkw-Durchfahrtssperren ergibt sich weiterhin ein kontinuierlicher Handlungsbedarf, um Nutzungskonflikte zwischen Wirtschaftsverkehr und städtischem Leben zu reduzieren.

Insgesamt gilt es, die wirtschaftliche Bedeutung des Lkw-Verkehrs mit den Anforderungen an Sicherheit, Aufenthaltsqualität und stadtverträgliche Mobilität in Einklang zu bringen.

2.4.3 ÖPNV

Der ÖPNV in Bergkamen zählt zum Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) (s. Abbildung 18).

Hinsichtlich der Tarifarten und Ticketangebote kann festgehalten werden, dass in der Stadt das gesamte Ticketangebot des VRR gilt, inklusive aller angebotenen Abotickets. Darüber hinaus kann auch das Deutschlandticket genutzt werden.

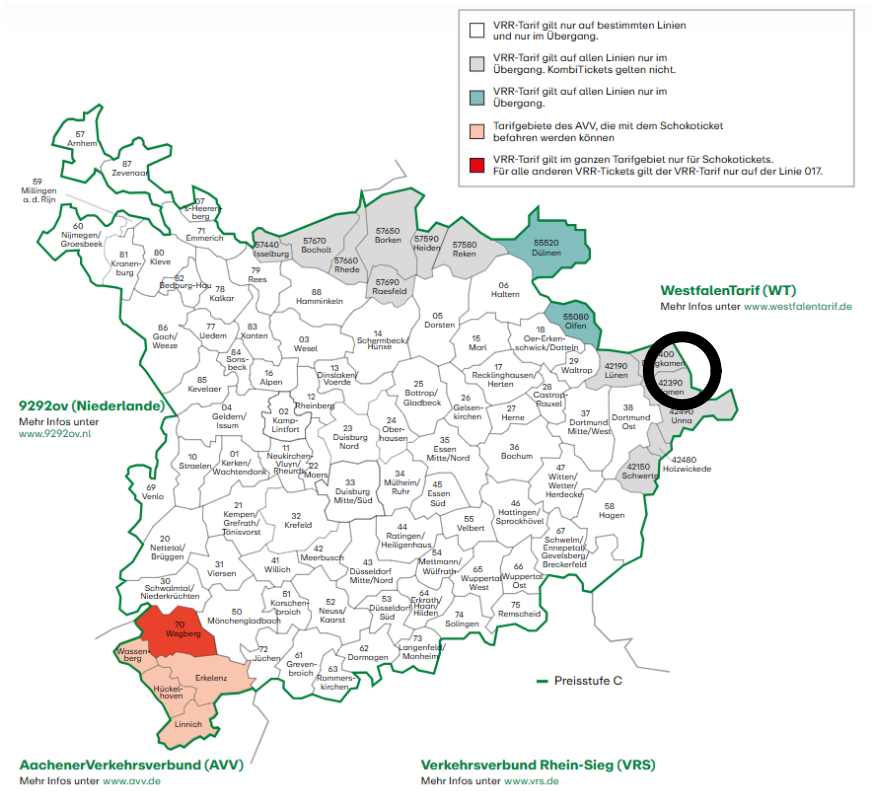


Abbildung 18: Tarifgebiet des VRR (Bergkamen schwarz umkreist)[17]

Der Anteil des ÖPNV an der Alltagsmobilität in Bergkamen liegt bei etwa 8 % (s. Abbildung 30, S. 41)[18]. Damit spielt der ÖPNV im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln derzeit keine zentrale Rolle im Mobilitätsverhalten der Gesamtbevölkerung. Im kreis- und deutschlandweiten Vergleich ist der ÖPNV-Anteil leicht unterdurchschnittlich (10 % Kreis Unna, 9 % Deutschland) (s. Abbildung 31).

17 VRR (o. J)

18 Haushaltsbefragung Bergkamen (2025)

ÖPNV-Angebot

Das ÖPNV-Angebot innerhalb der Stadt Bergkamen wird ausschließlich durch Busse abgedeckt (s. Abbildung 19). Die Hauptachsen konzentrieren sich auf Bergkamen-Mitte, in der am Busbahnhof nahezu alle Linien sternförmig in die Stadtteile Oberaden, Rünthe, Weddinghofen und Overberge sowie in die angrenzenden Städte verlaufen. Die wichtigsten Verbindungen stellen die X-Buslinien (Schnellbuslinien) dar, die Bergkamen mit den Nachbarkommunen Kamen, Werne, Lünen, Hamm und Dortmund auf direktem Weg und mit wenigen Zwischenhalten verbinden. Diese werden durch Buslinien auf den regionalen Strecken ergänzt, um die Erschließung zu sichern.[19] Während die Stadtteile Bergkamen-Mitte, Oberaden, Rünthe und Weddinghofen als wichtige Quell- und Zielgebiete gut angebunden sind, ist der Stadtteil Heil nicht ausreichend erschlossen und wird gegenwärtig nur durch einen TaxiBus bedient. Da fast alle Linien über die Stadtgrenzen hinaus in die Nachbarkommunen verkehren, erfordern bereits kleine Anpassungen im Liniennetz oder der Taktung einen hohen Abstimmungs- und Finanzierungsaufwand mit den beteiligten Städten. Die neuesten Änderungen wurden im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) für den Kreis Unna im Mai 2026 umgesetzt, um das Angebot den aktuellen Erfordernissen anzupassen. Somit kann nach Fertigstellung der Mobilitätsstrategie im Sommer 2026 noch kein Fazit zu den Modifizierungen im Busnetz der Stadt Bergkamen gezogen werden.

In Zuge dessen ist die frühzeitige Planung von Busanbindungen neuer Wohn- und Gewerbeflächen im NVP zu verankern, da ansonsten die Fixierung auf den Pkw in der täglichen Mobilität weiter manifestiert wird. Hier ist bspw. die Wasserstadt Aden am Datteln-Hamm-Kanal zu nennen (s. Kap. 2.1.4), die sich derzeit in der Entwicklung befindet und aufgrund von § 8 (3) ÖPNVG in das Busliniennetz einzubinden ist.

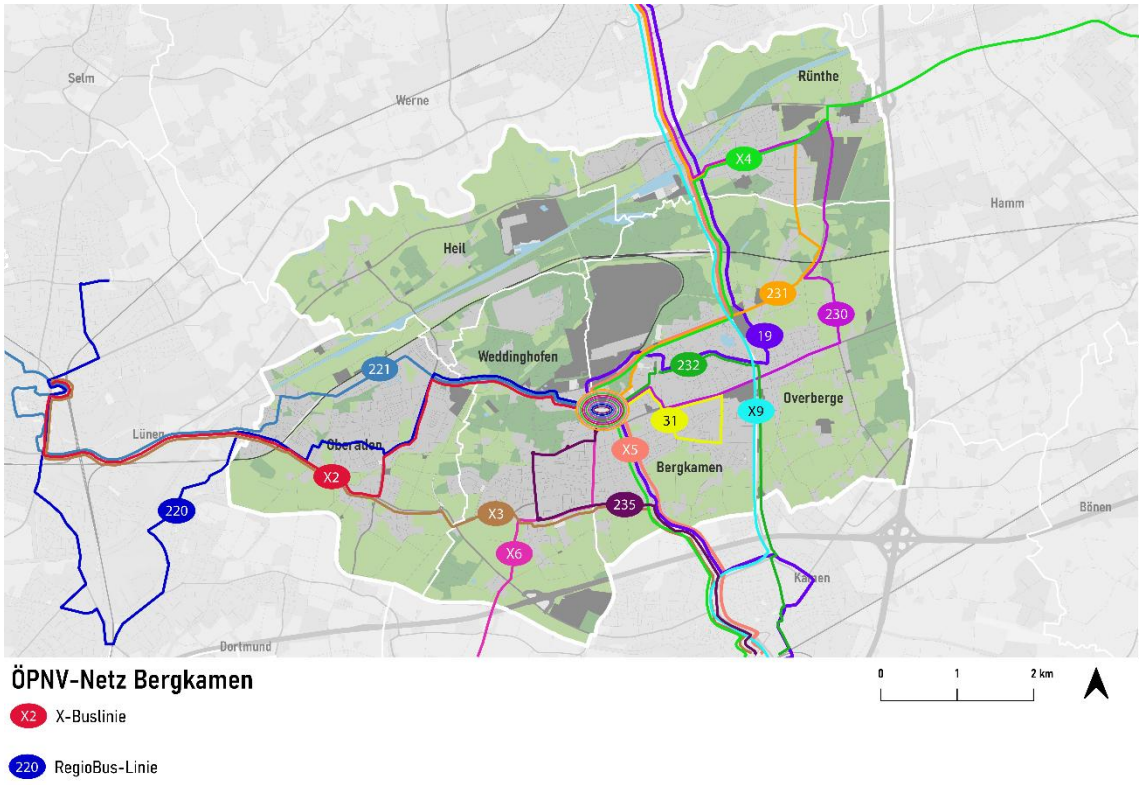


Abbildung 19: ÖPNV-Netz der Stadt Bergkamen

[19] NVP Kreis Unna (2024)

Bergkamen ist seit 1983 nicht mehr an das Schienennetz angeschlossen. Aktuell (Stand 2026) werden im Rahmen eines Reaktivierungsgutachtens des Nahverkehr-Westfalen-Lippe (NWL) zehn Strecken zur Reaktivierung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) untersucht. Darunter fällt auch die Anbindung Bergkamens. Die Ergebnisse der potenziellen Trassenverläufe und deren volks-wirtschaftlicher Nutzen (Nutzen-Kosten-Untersuchung), die eine Aussage zur möglichen Förderfähigkeit geben, stehen nach Abschluss der Mobilitätsstrategie noch nicht fest.

ÖPNV-Taktung

Auf den Hauptlinien dominiert ein durchgehender 60-Minuten-Takt, welcher auf der Schnellbuslinie X6 sowie den Regionalbuslinien 220, 221 sowie 232 und 235 zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) auf einen 30-Minunten-Takt verdichtet wird. Dies ist insbesondere für Berufstätige, Pendelnde sowie für Schülerinnen und Schüler in den Kernsiedlungsbereichen attraktiv. Abends und am Wochenende bietet der 60-Minunten-Takt weniger Flexibilität, einige Linien fahren gar nicht mehr. Bereits nach 20:00 Uhr ist das Taktangebot an einem Werktag (Mo-Fr) stark ausgedünnt. Von den insgesamt sechs X-Buslinien, die auf Bergkamener Gebiet verlaufen, fährt nur noch die Linie X3. Am Wochenende und an Feiertagen dominiert ein 60-Minuten-Takt, nur ausgewählte Linien fahren zumindest tagsüber alle 30-Minuten (s. Abbildung 20).

Abbildung 20

Abbildung 20: ÖPNV-Taktangebot der Stadt Bergkamen

Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird im NVP für den Kreis Unna anhand von Einzugsradien um die jeweiligen Haltestellen für den SPNV und ÖPNV festgelegt. Im ÖPNV wird noch zwischen den Stadt- und ExpressBus (X-Bus) und Bus/Bedarfsverkehr unterschieden, zu dem auch die Erschließungsbuslinien zählen (s. Abbildung 21).

	Zug (RE, RB, S)	Stadtbahn ExpressBus	Bus Bedarfsverkehr
Zentraler Bereich	700 m	500 m	300 m
Weiterer Bereich	900 m	700 m	500 m

Abbildung 21: Erschließungsqualität gemäß NVP Kreis Unna (Quelle: Kreis Unna 2024)

In Bergkamen sind alle Stadtteile, bis auf Heil, mit dem ÖPNV erschlossen. Vereinzelt gibt es in dichter besiedelten Gebieten Erschließungslücken, die nicht im unmittelbaren Einzugsbereich der Haltestellen liegen. Von den Gewerbegebieten in Bergkamen liegen nur der Gewerbepark in Rünthe und das Gewerbegebiet In der Schlenke/Im Kattros im Einzugsbereich des ÖPNV.

In der nachfolgenden Abbildung 21 sind die Haltestellen verzeichnet, die regelmäßig von X-Bus- und Erschließungsbuslinien bedient werden. Reine Schulbushaltestellen, an denen nur vereinzelt Fahrzeuge morgens und mittags bzw. am frühen Nachmittag halten, sind ausgeklammert. Der Einzugsbereich ist anders als im NVP nicht als Luftlinie, sondern in einem fünfminütigen fußläufigen Radius gezogen worden. Somit wird deutlich, welche Haltestellen und damit ein umweltfreundliches Verkehrsmittel innerhalb von 5-Gehminuten erreichbar sind. Der Grund für die Darstellung ist, dass jede Bewohnerin und jeder Bewohner der Stadt zukünftig innerhalb von fünf Gehminuten ein umweltfreundliches Verkehrsmittel erreichen soll (eines der drei Hauptziele, s. Kap. 3).

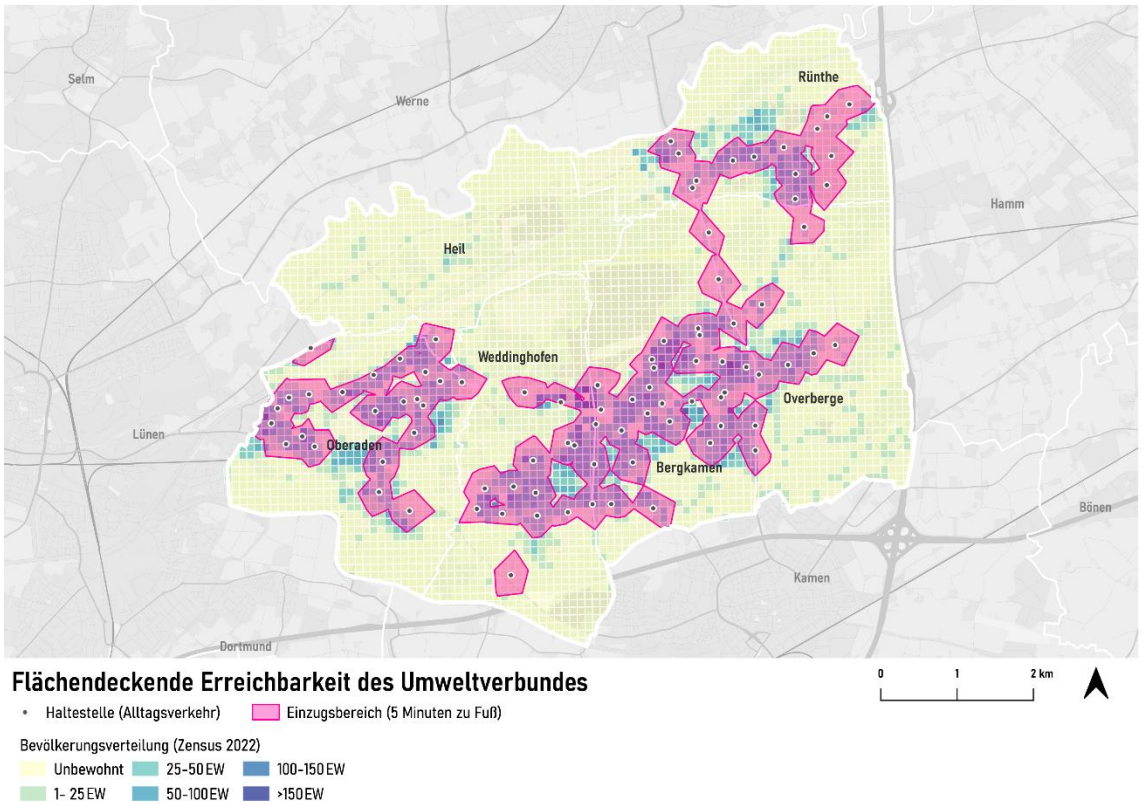


Abbildung 22: ÖPNV-Erschließungsqualität

Reisezeitverhältnis im ÖPNV

Der ÖPNV ist im Reisezeitvergleich mit dem MIV in Bergkamen klar im Nachteil. Dies zeigt sich besonders bei stadtteilübergreifenden Wegen und den Pendlerbeziehungen in wichtige Nachbarkommunen insbesondere Lünen sowie in das Oberzentrum Dortmund, die mit dem ÖPNV schlecht angebunden sind (Reisezeiten von über 30 Minuten). Eine konkurrenzfähige Erreichbarkeit besteht hingegen innerhalb Bergkamens sowie nach Kamen, wo Reisezeiten von unter 30 Minuten möglich sind. Der geringe ÖPNV-Anteil von nur 8 % am Modal Split (s. Abbildung 30, S. 41) resultiert maßgeblich aus den längeren Reisezeiten im Vergleich zum MIV und dem fehlenden SPNV-Anschluss Bergkamens.

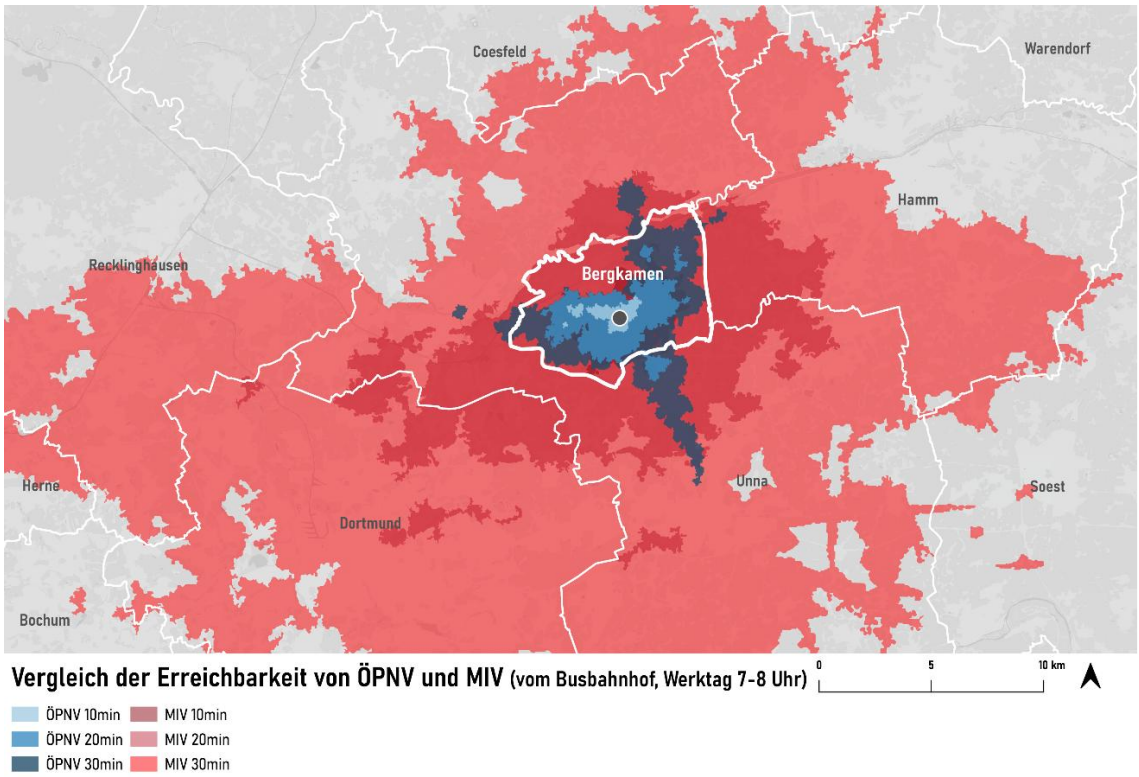


Abbildung 23: Vergleich der Erreichbarkeit von ÖPNV zu MIV vom Busbahnhof Bergkamen
(Abfahrtszeit 07:00 bis 08:00 Uhr morgens)

Barrierefreiheit im ÖPNV

Die Barrierefreiheit im ÖPNV stellt für die Stadt Bergkamen eine zentrale Herausforderung auf dem Weg zu einem inklusiven, gerechten und zukunftsfähigen Mobilitätsangebot, vor allem im Hinblick auf die alternde Bevölkerung und deren Bedürfnisse auf Eigenständigkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum, dar. Derzeit sind viele Bushaltestellen im Stadtgebiet noch nicht barrierefrei ausgebaut. Das bedeutet, dass viele Haltestellen weder über höhengleiche Einstiege noch über taktile Leitelemente oder andere unterstützende Infrastrukturen verfügen, die für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Sehbehinderungen oder auch Eltern mit Kinderwagen essenziell sind.

Dabei ist die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen gesetzlich klar geregelt: Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht in § 8 Abs. 3 vor, dass der ÖPNV bis spätestens zum 1. Januar 2022 vollständig barrierefrei ausgestaltet sein sollte – soweit dies „möglich und zumutbar“ ist. Abweichungen von der Umsetzungsfrist müssen gut begründet sein. Dieser gesetzliche Anspruch unterstreicht die Notwendigkeit, auch in Bergkamen die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen uneingeschränkten Zugang zum ÖPNV zu schaffen.

Eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der Ziele spielt der kreisweite NVP der die strategischen Prioritäten für den barrierefreien Ausbau definiert. Dieser Plan bildet die Grundlage für die Koordinierung und Förderfähigkeit von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV.

Beim Ausbau wird nach einem Prioritätensystem vorgegangen: Höchste Priorität (Priorität 1) haben Verknüpfungspunkte, zentrale Umsteigehaltestellen – insbesondere die zukünftigen X-Bushaltestellen, die zu Mobilstationen ausgebaut werden – sowie stark frequentierte Standorte.[20]

Gleichzeitig wird der Haltestellenbestand und dessen Ausbaupriorisierung im Zuge der Fortschreibung des NVP kontinuierlich optimiert. Ein Ausbau entfällt für Haltestellen, die ausschließlich von TaxiBus-Linien bedient werden, nicht von Mobilitätseingeschränkten genutzt werden oder bei denen der Linienbetrieb eingestellt wurde.

[20] NVP Kreis Unna (2024)

Fazit

Insgesamt zeigt sich, dass der ÖPNV in Bergkamen erhebliches Entwicklungspotenzial besitzt. Ein attraktiveres, zuverlässigeres und barrierefreies Angebot kann einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrswende leisten und die Abhängigkeit vom Pkw reduzieren. Dies ist jedoch in starkem Maße von den ÖPNV- bzw. SPNV-Aufgabenträgern abhängig.

Im Rahmen der Haushaltsbefragung sowie während der städtischen Veranstaltungen und im generationenübergreifenden Workshop haben Bürgerinnen und Bürger auf Defizite und Verbesserungspotenziale im ÖPNV hingewiesen. Auch aus der Politik kamen diesbezüglich im Rahmen des ersten Workshops Anmerkungen. Besonders häufig wurde der Wunsch nach verbesserten Taktungen in den Abendstunden, einer Ausweitung des Linienangebotes in die Stadtteile, die Vernetzung mit dem Bahnverkehr bzw. der Anschluss Bergkamens an das SPNV-Netz sowie die Anpassung der Preise genannt. Durch eine höhere Taktung und abgestimmte Anschlüsse könnten Wartezeiten reduziert, die Anbindungsqualität innerhalb der Region und die Attraktivität des ÖPNV deutlich gesteigert werden. Gerade für Pendelnde würde dies einen wichtigen Beitrag leisten. Darüber hinaus wurden Defizite beim Zustand, bei der Sicherheit und bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen genannt.

Die Rückmeldungen verdeutlichen, dass die Stärkung und Flexibilisierung des ÖPNV ein zentrales Anliegen der Bevölkerung ist und ein wesentlicher Baustein für eine umweltfreundlichere Mobilitätsentwicklung in Bergkamen sein kann.

Stärken	**Schwächen**
• Überwiegend gute Busanbindung tagsüber in Bergkamen und in die Nachbarstädte • Einführung X-Busse mit durchgehender Taktung und kürzeren Fahrtzeiten in angrenzende Kommunen	• Unzureichendes Busangebot in Heil • Unzureichendes Angebot auf einigen Buslinien abends und am Wochenende innerhalb Bergkamens und in die Nachbarstädte • Kein Bahnanschluss
Chancen	**Risiken**
• Verbesserung der regionalen ÖPNV-Erreichbarkeit durch X-Buslinien • Vernetzung von Bus und Sharingangeboten an Mobilstationen • Prüfung Bahnanschluss Bergkamen	• kaum konkurrenzfähige Reisezeiten zum MIV • zunehmender Personalmangel • Finanzierung des ÖPNV (Setzen von Prioritäten)

Abbildung 24: SWOT-Analyse ÖPNV

2.4.4 Radverkehr

Radfahren zählt zu den umweltfreundlichsten und nahezu klimaneutralen Fortbewegungsarten und leistet somit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Vor dem Hintergrund der städtischen Klimaziele und dem derzeit niedrigen Radverkehrsanteil von ca. 11 % (s. Abbildung 30, S. 41) misst die Stadt Bergkamen der Förderung des Radverkehrs eine hohe Bedeutung bei.

Als grundlegende Planungsbasis wurde bereits 2022 ein Zielnetz für den Radverkehr (s. Abbildung 25) entwickelt. Dieses sieht eine lückenlose Anbindung der zentralen Siedlungsbereiche und Wohnquartiere an das städtische und regionale Radwegenetz vor. Eine herausragende Bedeutung kommt dabei dem Kuhbach-Weg zuteil, der als zentrale Verbindung auf einer Länge von über 7,0 km als eine West-Ost-Achse entlang des gleichnamigen, renaturierten Baches fungiert. Das hierarchisch gegliederte Netz unterteilt sich in ein regionales Radwegenetz (25 %), städtische Hauptrouten (35 %) und städtische Nebenrouten (40 %). Die Ausstattung aller Routen mit einer Asphaltoberfläche soll eine durchgängig hohe Qualität sicherstellen. Dieses klare und ganzheitliche Zielnetz dient der Förderung nachhaltiger Mobilität, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der gezielten Verbesserung von Qualität, Attraktivität und Nutzbarkeit des Radwegenetzes.

Für die Zukunft ist geplant, das Bergkamener Stadtgebiet besser an das landesweite Radnetz anzubinden. Die zentrale Rolle hierbei spielt der geplante Radschnellweg Ruhr (RS1), der durch die Region führen wird und der in Bau befindliche IGA-Radweg zwischen Bergkamen und Lünen.

Die Führung des Radverkehrs in Bergkamen erfolgt überwiegend auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (ca. 34 %), die vom MIV räumlich getrennt sind. Weitere 27 % der Radwege werden im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Die gemeinsame Nutzung der Verkehrsflächen verschlechtert die Sicherheit, insbesondere für Fußgänger und Radfahrende, und mindert die Attraktivität des Radverkehrs. Besonders auffällig ist das Fehlen einer durchgängigen Radverkehrsführung aus den Außenbezirken in das Zentrum.

Um die Durchlässigkeit des Netzes zu erhöhen und die Reisezeiten für Radfahrende zu verkürzen, wurden bereits konkrete Maßnahmen umgesetzt. So sind mehrere Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben worden, darunter die Agnes-Miegel-Straße, Marktstraße, Nachtigallenstraße, Am Wiehagen und Pestalozzistraße.[21] Eine weitere Maßnahme ist die Testphase einer Fahrradstraße auf der Hubert-Biernat-Straße.

[21] Stadt Bergkamen (2023 b)

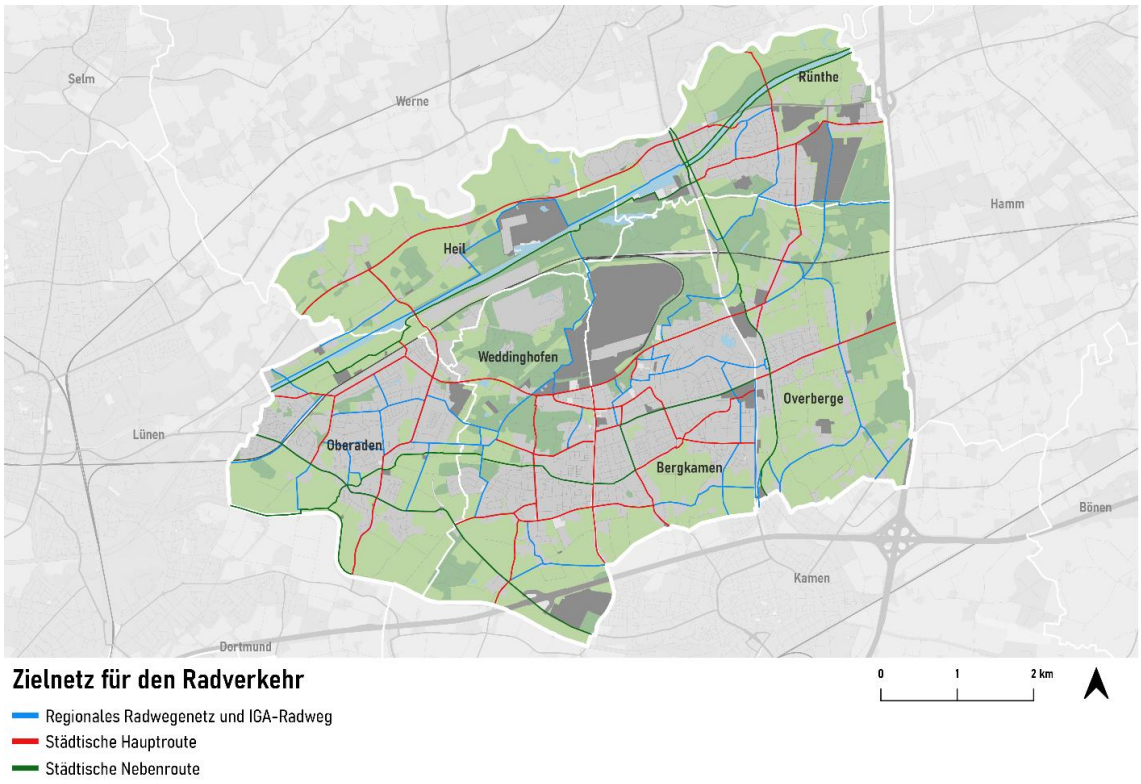


Abbildung 25: Zielnetz für den Radverkehr[28]

Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes Kreis Unna für die Stadt Bergkamen

Das RVK des Kreises Unna sieht für Bergkamen eine zentrale Rolle im kreisweiten Radnetz vor, mit hochwertigen Radhauptverbindungen, die an den RS1 und das Regionale Radwegenetz des Regionalverband Ruhr (RVR) angebunden werden. Durch den Ausbau von Radwegen entlang von Kreisstraßen werden Lücken geschlossen und die Verbindungen zu Nachbarkommunen wie Lünen und Kamen verbessert. Handlungsansätze umfassen die Sanierung bestehender Wege, die Beseitigung von Hindernissen wie Pollern sowie die Einrichtung von Fahrradstraßen zur Beschleunigung des Radverkehrs. Diese Ansätze zielen darauf ab, eine durchgängige, sichere und attraktive Radinfrastruktur zu schaffen und den Radverkehrsanteil in Bergkamen mittel- bis langfristig zu steigern.

[28] 2. Fortschreibung Rad- und Fußverkehrskonzept Stadt Bergkamen (2022)

Fazit

Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zur Mobilitätsstrategie wurden punktuell Mängel im Radverkehrsnetz erfasst. Die Hinweise lieferten wertvolle Erkenntnisse zu Defiziten in der Infrastruktur, insbesondere den Führungsformen, den Querungsmöglichkeiten und Abstell-möglichkeiten für das Rad.

Die Analyse identifizierte zahlreiche grundlegende Probleme. Ein zentraler Kritikpunkt ist die unzureichende Infrastruktur für eine sichere Querung von Hauptverkehrsstraßen. Hier wurden insbesondere unübersichtliche Kreuzungsbereiche mit hohen Kfz-Geschwindigkeiten und eingeschränkten Sichtbeziehungen als kritisch hervorgehoben. Zudem behindern nicht durchgängig abgesenkte Bordsteine den flüssigen und komfortablen Übergang zwischen den Verkehrsflächen (Barrierefreiheit).

Weiterhin wurde die unzureichende Netzqualität und -stetigkeit bemängelt. Dies äußert sich in abrupt endenden Radwegen, uneinheitlich geführten und häufig zugeparkten Multifunktionsstreifen sowie unklaren Vorfahrtsregelungen an Kreisverkehren, die zu Konflikten führen. Der allgemeine Zustand der Wege wird durch Hindernisse wie Poller, Mülltonnen und Asphaltverwerfungen sowie durch nicht umgesetzte Regelwerke wie den Pollererlass des Landes NRW als beeinträchtigt wahrgenommen.

In der Haushaltsbefragung wurden vor allem die Trennung vom Autoverkehr und der Ausbau des Radwegenetzes als verbesserungswürdig benannt. Zusätzlich wurden der Zustand der Radwege und das Fehlen von Abstellanlagen für Räder und radfahrerfreundliche Lichtsignalanlagen (LSA) bemängelt.

Insgesamt machen die gesammelten Hinweise deutlich, dass ein durchgehendes, sicheres Radverkehrsnetz fehlt. Die Führungsformen wechseln häufig zwischen Fahrbahn, eigenständigem Radweg oder einer gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr. An Querungsstellen mangelt es an Sicherheit (auch subjektive Sicherheit), teilweise durch die Kfz-Geschwindigkeiten und schlechten Sichtbeziehungen. Ein flächendeckendes Angebot an Radabstellanlagen fehlt bislang. Daher ist der geringe Radverkehrsanteil mit 11 % in Bergkamen auch nicht verwunderlich, obwohl die topografischen Voraussetzungen und die Entfernungen innerhalb des Stadtgebietes als fahrradfreundlich einzustufen sind.

Die guten Voraussetzungen für den Radverkehr in Bergkamen eröffnen jedoch die Chance, das Fahrrad durch konsequente Verbesserungen bei Sicherheit, Komfort und Direktheit vermehrt in den Alltag der Bevölkerung zu integrieren. Radfahren ist nicht nur gesund, sondern kann auf kürzeren bis mittleren Distanzen (bis 5 km) auch im Vergleich zur Reisezeit mit dem MIV mithalten. Darüber hinaus leistet eine Förderung des Radverkehrs einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung der eigenen Klimaziele (s. Kap. 3).

Stärken	Schwächen
• Umfangreiches (Rad)Wegenetz vorhanden • Flache Topographie, Zielnetz vorhanden • Kuhbach-Weg als durchgehende West-Ost-Achse	• Überwiegend gemeinsame Nutzung mit Fuß- und Kfz-Verkehr • Teilweise fehlende und durchgehende sichere Radverkehrsführung
Chancen	**Risiken**
• Stärkung des Radverkehrs durch die Umsetzung des Zielnetzes • Direkte, sichere Führung zur Erhöhung des Komforts, der Verkehrssicherheit und der Reisezeit	• Ungleichgewicht in der Flächenaufteilung • Dominanz der MIV-Infrastruktur lässt kaum Spielraum für eine sichere Radverkehrsinfrastruktur zu

Abbildung 26: SWOT-Analyse Radverkehr

2.4.5 Fußverkehr

Das Zufußgehen stellt die ursprünglichste Form der Mobilität dar und ist nach wie vor ein zentraler Bestandteil alltäglicher Fortbewegung. Gemäß der Haushaltbefragung in Bergkamen (2025) werden in der Stadt rund 12 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt (s. Abbildung 30, S. 41). Besonders auf kurzen Distanzen bis 1 km (bzw. bis zu 2,5 km) ist der Fußverkehr dominant – häufig auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln wie Bus, Bahn oder Pkw. Damit ist der Fußverkehr ein elementarer Bestandteil einer intermodalen Mobilität und spielt eine wichtige Rolle in der Bildung von Wegeketten im Alltag.

Ein funktionierender Fußverkehr setzt einerseits eine durchgängige und qualitativ hochwertige Infrastruktur voraus, andererseits müssen sich alltägliche Ziele, wie Versorgungs- oder Bildungsstandorte, in einem fußläufigen Radius von 1 km bis max. 2,5 km befinden. Gehwege sind sowohl entlang der Straßen als auch an Querungsstellen erforderlich. Die empfohlene Regelbreite beträgt 2,50 m. In besonders frequentierten Bereichen – z. B. vor Schaufenstern oder im Umfeld öffentlicher Einrichtungen – sind aufgrund des Begegnungsverkehrs (auch mit Mobilitätshilfen oder Kinderwägen) bis zu 2,70 m Komfortbreite einzuplanen.[23] Eine grundsätzliche Kombination von Geh- und Radwegen, wie es in Bergkamen auf über 1/3 der Wege der Fall ist (s. Kap. 2.4.4), wird nicht empfohlen, da sie häufig zu Nutzungskonflikten führt und weder den Anforderungen des Fuß- noch des Radverkehrs vollumfänglich gerecht wird. Dies wurde auch in den Beteiligungsformaten angemerkt. Sollte eine getrennte Führung aufgrund örtlicher Gegebenheiten nicht umsetzbar sein, ist mindestens eine Regelbreite von 2,50 m einzuhalten. Zudem sind die Ausschlusskriterien der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)[24] zu berücksichtigen.

Erreichbarkeit zu Fuß

Das Versorgungszentrum in Bergkamen bildet das Hauptzentrum im Stadtteil Mitte, das sich im Bereich der Präsidentenstraße und Parkstraße konzentriert. Darüber hinaus existieren mehrere dezentrale Nahversorgungszentren, wie an der Geschwister-Scholl-Straße in Bergkamen-Mitte und in der Straße „An der Bummansburg“ in Rünthe.[25] Zahlreiche weitere Supermärkte und Discounter sind zudem flächendeckend über das gesamte Stadtgebiet verteilt.

Die fußläufige Erreichbarkeit des Haupt- und der beiden Nahversorgungszentren ist nur für den jeweiligen Stadtteil gut, da die Entfernungen ansonsten zu groß sind. Darüber hinaus befinden sich die Supermärkte und Discounter in einer sehr guten fußläufigen Entfernung für die Gesamtbevölkerung (ausgenommen der Stadtteil Heil) (s. Abbildung 27):

- Innerhalb eines 500 m-Radius erreichen viele Menschen das Haupt- sowie die Nahversorgungszentren und Einrichtungen des täglichen Bedarfs.
- In einem 1.000 m-Radius sind nahezu alle Siedlungs- und Gewerbeflächen abgedeckt und ermöglichen somit eine schnelle Erreichbarkeit zu Fuß.

In den Randbereichen des Stadtgebiets – Heil und den Randbereichen von Oberaden und Overberge, Bergkamen-Mitte und Weddinghofen – besteht keine eigene Versorgungsstruktur. Die Wege in die Stadtteilzentren sind hier deutlich weiter. Daraus ergibt sich eine verstärkte Abhängigkeit vom Auto, um die zentralen Versorgungsstandorte schnell und sicher zu erreichen.

[23] FUSS e. V. (2022)

[24] FGSV (2010)

[25] Junker+Kruse (2020): Regionales Einzelhandelskonzept für das Östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche (REHK) - 3. Fortschreibung.

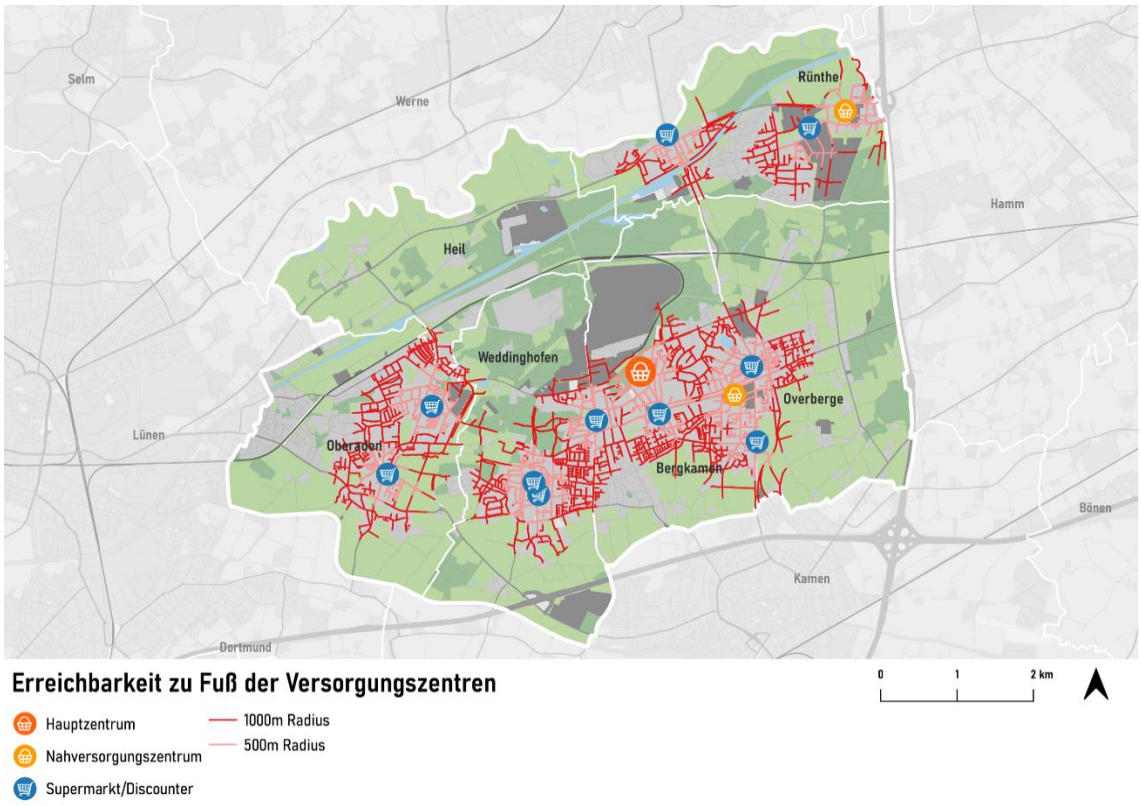


Abbildung 27: Fußläufige Erreichbarkeit der Versorgungszentren

Fußverkehr-Checks 2019

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks NRW 2019 fanden zwei Begehungen unter Beteiligung der Planersocietät, des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, der Stadtverwaltung, Lokalpolitik sowie interessierter Bürgerinnen und Bürger in Bergkamen statt. Der Fußverkehrs-Check NRW ist ein gefördertes Beteiligungsformat des Zukunftsnetz Mobilität NRW, das Kommunen dabei hilft, Fußwege attraktiver und barrierefreier zu gestalten. Bürgerinnen und Bürger sowie Politik und Verwaltung begehen gemeinsam Quartiere, um Probleme wie mangelnde Querungen oder zu schmale Gehwege direkt vor Ort zu identifizieren. Das Land NRW übernimmt die kompletten Kosten für Planung, Moderation und Auswertung durch externe Fachbüros.

Die erste Begehung im Ortsteil Rünthe am 01.10.2019 mit etwa 35 Teilnehmenden konzentrierte sich auf die Fußverkehrsinfrastruktur im schulnahen Umfeld und in Wohngebieten. Kritisch bewertet wurden Gefälle und schmale Wege, die besonders für Menschen mit Rollator oder Rollstuhl problematisch sind, sowie der mangelhafte Zustand von Querungsanlagen, fehlende Barrierefreiheit und das Verkehrschaos durch Elterntaxis vor Schulen.

Die zweite Begehung im Ortsteil Oberaden am 08.10.2019 mit etwa 34 Teilnehmenden untersuchte vor allem die Hauptverkehrsachse Jahnstraße und deren Seitenstraßen. Hier standen die unsicheren und unzureichenden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger im Fokus, zu kurze Grünphasen an Ampeln, fehlende taktile Leitsysteme, zu schmale und in schlechtem Zustand befindliche Gehwege sowie Konflikte mit dem ruhenden und fließenden Verkehr.

Durch die Fertigstellung der L821n ist zumindest schon mal der Grundstein für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in der Jahnstraße gelegt (s. 2.4.1).

Fazit

Bergkamen verfügt über eine überwiegend gute fußläufige Erreichbarkeit zentraler Versorgungseinrichtungen in den dicht besiedelten Stadtteilen. Es mangelt jedoch an einer entsprechenden Infrastruktur, diese Ziele sicher und komfortabel zu erreichen. Auch die unzureichende Verkehrssicherheit gerade an Querungsstellen ist hervorgehoben. Diese resultiert mitunter aus den Kfz-Geschwindigkeiten, fehlenden Querungsmöglichkeiten und Missachtung von Regelungen. Es gibt häufig keine Einheitlichkeit in Bezug auf Führungsform bzw. eine gemeinsame Führung mit dem Radverkehr und unsichere oder gänzlich fehlende Querungsmöglichkeiten.

Eine gezielte Verbesserung der Infrastruktur – insbesondere bei Barrierefreiheit, Sicherheit und Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen – ist daher eine grundlegende Voraussetzung für eine nachhaltige, klima- und gesundheitsfreundliche Mobilität. Die aktive Einbindung der Bevölkerung sowie die konsequente Umsetzung der bereits identifizierten Maßnahmen können entscheidend dazu beitragen, den Fußverkehr als selbstverständlichen Bestandteil des städtischen Mobilitätsmixes zu stärken.

Stärken	Schwächen
• Überwiegend gute fußläufige Erreichbarkeit der zentralen Versorgungseinrichtungen in dicht besiedelten Stadtteilen	• Teilweise lange Fußwege zu Nah- und Hauptversorgungszentren in Heil und Rünthe • Fehlende Barrierefreiheit • Häufig gemeinsame Führung mit dem Radverkehr
Chancen	**Risiken**
• Stärkung der fußläufigen Distanzen innerhalb der besiedelten Stadtteile • Trennung Fuß- und Radverkehr • Erhöhung der Aufenthaltsqualität	• Ungleichgewicht in der Flächenaufteilung • Dominanz der MIV-Infrastruktur

Abbildung 28: SWOT-Analyse Fußverkehr

2.4.6 Inter- und multimodale Angebote

Die heutige Mobilität ist zunehmend durch den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln geprägt. In diesem Zusammenhang gewinnen multimodale und intermodale Mobilitätsformen eine immer größere Bedeutung. Während Multimodalität die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel zu verschiedenen Zeiten beschreibt – etwa den Wechsel zwischen Fahrrad, Bus und Auto im Wochenverlauf – bezieht sich Intermodalität auf die Kombination mehrerer Verkehrsmittel innerhalb eines einzelnen Weges, wie etwa der Fahrt mit dem (Leih-)Fahrrad zum Bahnhof (Bf.) und dem anschließenden Umstieg in die Bahn. Solche flexiblen Mobilitätsformen fördern nicht nur die individuelle Entscheidungsfreiheit, sondern tragen auch zur Reduzierung des MIV bei – insbesondere dann, wenn attraktive Umsteigepunkte und integrierte Angebote zur Verfügung stehen.

Ein zentrales Element zur Förderung multimodaler Angebote sind sogenannte Mobilstationen. In Bergkamen wird der Ausbau solcher Mobilitäts-Knotenpunkte aktiv verfolgt – u. a. im Rahmen eines verbundweiten Konzepts zur Schaffung und Weiterentwicklung von Mobilstationen.[26] Ziel ist es, an geeigneten Standorten die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel zu erleichtern und attraktive Umsteigebeziehungen zu schaffen. Bergkamen verfügt bereits über eine Mobilstation am Busbahnhof, an der u. a. eine digitale Fahrgastanzeige (DFI), Radabstellanlagen und Lademöglichkeiten für Fahrräder und Pkw vorhanden sind.

[26] NVP Kreis Unna (2024)

Im Rahmen des verbundweiten Konzepts für die Errichtung von Mobilstationen ist ein weiterer Standort in der Straße „An der Bummannsburg“ in Rünthe in Planung. An Mobilstationen können bspw. auch Car- und Bikesharing-Angebote für Versorgungs- oder Freizeitwege innerhalb der Wohnquartiere oder als Zu- und Abbringer zum ÖPNV fungieren. Derzeit gibt es solche Angebote noch nicht in Bergkamen.

Weitere Standorte sind bereits im Zuge der Planung und Umsetzung des X-Busnetzes festgelegt worden. Eben jene Buslinien bieten einen stringenten (mind.) 60-Minuten-Takt in die wichtigsten Nachbarkommunen und zu den Bahnhöfen. Ohne Umwege und mit weniger Zwischenhalten verringern sich dadurch die Reisezeiten gegenüber herkömmlichen Busverbindungen. Durch weniger Halte werden mitunter die Wege zu den Haltestellen für einige Fahrgäste länger, so dass hier sichere Radabstellanlagen das Fahrrad als Zu- oder Abbringer zu den X-Buslinien attraktiver macht. Daher werden perspektivisch die X-Bushaltestellen zu Mobilstationen ausgebaut.

Fazit

Als zentrale Dreh- und Angelpunkte weisen die Mobilstationen den Weg hin zu einer multimodale Mobilität der Zukunft. Sie stehen exemplarisch für einen integrativen Ansatz, der verschiedene Verkehrsträger intelligent verknüpft und dadurch nicht nur die individuelle Flexibilität erhöht, sondern auch einen messbaren Beitrag zu den städtischen Verkehrs- und Klimaschutzzielen leisten kann.

Die Förderung der multimodalen Angebote trägt einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der drei Hauptziele bei, insbesondere der Erreichbarkeit eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels in 5-Gehminuten. Da die Ausgestaltung von Mobilstationen je nach Lage variieren, können mithilfe dieser Angebote bestehende Versorgungslücken geschlossen werden. In Bergkamen können bereits 85 % der Bevölkerung ein umweltfreundliches Verkehrsmittel fußläufig in fünf Minuten erreichen. Damit dieser Wert künftig erhöht wird, ist der Ausbau von inter- und multimodalen Angeboten zu empfehlen.

Stärken	**Schwächen**
• Zwei Mobilstationen an wichtigen Knotenpunkten vorhanden	• Keine Sharing-Angebote vorhanden
Chancen	**Risiken**
• Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes • Förderung intermodaler Wegeketten durch Ausbau von Mobilstationen an X-Bushaltestellen • 100 % fußläufige Erreichbarkeit eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels in 5-Gehminuten	• Sharing-Angebote in Klein- und Mittelstädten (bisher) betriebswirtschaftlich unattraktiv

Abbildung 29: SWOT-Analyse Multimodalität

2.4.7 Netzwerke und Management

Seit 2010 ist Bergkamen Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrrad-freundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) und hat diese Mitgliedschaft 2024 um weitere sieben Jahre verlängert. Diese Mitgliedschaft bietet einen strukturierten Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen, Zugang zu Fachwissen und konkreten Planungshilfen sowie die Möglichkeit, Fördergelder für fuß- und fahrrad-freundliche Infrastrukturprojekte zu akquirieren.

Ergänzend erhält die Stadt seit 2018 gezielte Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW, einem landesweiten Beratungsnetzwerk für nachhaltige Mobilität. Diese Mitgliedschaft ermöglicht es Bergkamen, fachliche Begleitung bei der Strategieentwicklung in Anspruch zu nehmen, Qualifizierungsangebote für Verwaltungsmitarbeitende zu nutzen und von bewährten Praxisbeispielen anderer Kommunen zu profitieren. Das Zukunftsnetz war auch in die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie involviert.

Auf dieser fundierten Basis konnte bereits ein umfassendes Maßnahmenportfolio aufgebaut werden. Erste strategische Vorschläge wurden bereits im Masterplan Mobilität (2010) [27] formuliert, darunter die Einführung von Jobtickets, die Förderung von Fahrgemeinschaften sowie die Durchführung von Kampagnen und Aktionstagen. In der konkreten Umsetzung wurden bereits wichtige Analysen wie der Fußverkehrs-Check 2019[28] durchgeführt.

Der Fokus der städtischen Kampagnen und des Mobilitätsmarketings liegt auf der Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Dieser Schwerpunkt spiegelt sich in den geplanten und laufenden Aktivitäten wider, die darauf abzielen, das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger zu schärfen und eine nachhaltige Verhaltensänderung zu unterstützen.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Stadt Bergkamen bietet seit Juni 2025 ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement an. Dies ist eine unmittelbare Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Mobilität des Masterplans Klimaschutz. [29] Bergkamen unterstützt hierbei Unternehmen bei der Einführung umweltfreundlicher Mobilitätslösungen. Konkret werden Maßnahmen wie die Einführung von Jobtickets, die Bereitstellung sicherer und überdachter Fahrradabstellanlagen inklusive Umkleide- und Duschmöglichkeiten sowie die Förderung von Fahrgemeinschaften etwa durch digitale Mitfahrbänken umgesetzt. Durch die koordinierte Zusammenarbeit zwischen Stadt und Unternehmen können so Ressourcen gebündelt, Betriebskosten gesenkt und zugleich attraktive Mobilitätsoptionen für die Beschäftigten geschaffen werden.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements setzt Bergkamen verschiedene Ansätze um. Diese wurden bereits im Masterplan Mobilität (2010)[30] formuliert und im Masterplan Klimaschutz im Jahr 2024 weiterentwickelt.[31]

Die im schulischen Mobilitätsmanagement genannten Maßnahmen sollen den Schülerinnen und Schülern einen selbstständigeren und bewegungsaktiven Schulweg, der ihre Gesundheit, ihr Selbstvertrauen sowie ihre Verkehrskompetenz fördert, ermöglichen. Parallel dazu wird das Verkehrsaufkommen zu den Stoßzeiten vor den Schulen reduziert, was zu einer Verringerung von Staus und Emissionen und damit zu einer gesteigerten Lebens- und Umweltqualität im Quartier führt.

[27] Planersocietät (2010)
[28] Planersocietät (2019)
[29] energielenker (2024)
[30] Planersocietät (2010)
[31] energielenker (2024)

2.5 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Ein Vergleich der Modal Split-Daten für Bergkamen aus den Jahren 2013 und 2025 zeigt eine Stagnation im Mobilitätsverhalten. Der Anteil des MIV verharrt dabei mit 69 % auf einem sehr hohen Niveau – ein klares Zeichen für die Dominanz des Pkw in der täglichen Verkehrsmittelwahl.

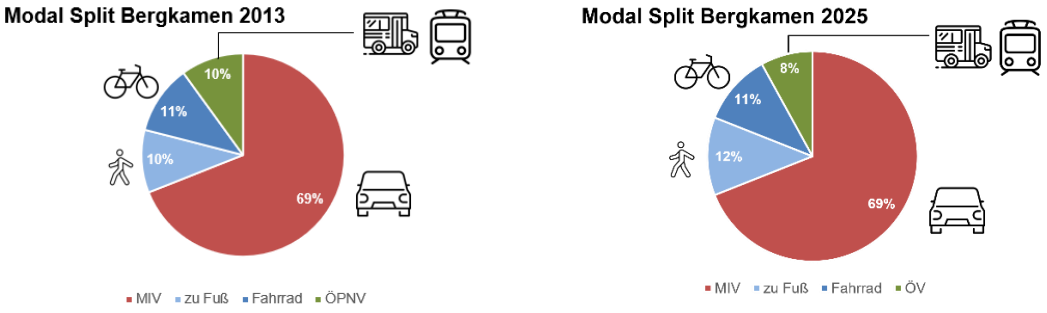


Abbildung 30: Modal Split Bergkamen 2013[32] und aus 2025[33]

Die Veränderungen in anderen Verkehrsarten sind marginal: Während der Fußverkehrsanteil von 10 % auf 12 % gestiegen ist, bleibt dieser Wert deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 26 %. Diese Differenz von rund 14 Prozentpunkten verdeutlicht u. a. ein erhebliches Defizit in der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (s. Kap.2.4.4 & 2.4.5). Der Radverkehrsanteil stagniert bei 11 %, und der ÖPNV verzeichnet sogar einen leichten Rückgang von 10 % auf 8 %. Dieser negative Trend ist besonders kritisch, da der ÖPNV ein zentraler Baustein umweltfreundlicher Mobilität ist. Mögliche Ursachen liegen in der unzureichenden Taktung, der fehlenden Anbindung einzelner Stadtteile sowie einer SPNV-Anbindung und dem schleppenden barrierefreien Ausbau von Haltestellen.

Im regionalen und überregionalen Vergleich fällt Bergkamen weiter auf: Der Fußverkehrsanteil liegt auch im Vergleich zu Städten gleicher Größenordnung sowie zu den Werten von Nordrhein-Westfalen und der bundesweiten Werten der MiD 2023 (Mobilität in Deutschland) deutlich zurück. Die Differenz kommt nahezu vollständig dem MIV zugute, während die Anteile von Rad- und ÖV in diesen Vergleichen ähnlich ausfallen. Besonders augenfällig ist der Unterschied zur Nachbarstadt Kamen (2024): Dort ist der MIV-Anteil um elf Prozentpunkte niedriger, während der Fußverkehr mit 20 % einen um acht Prozentpunkte höheren Anteil erreicht.

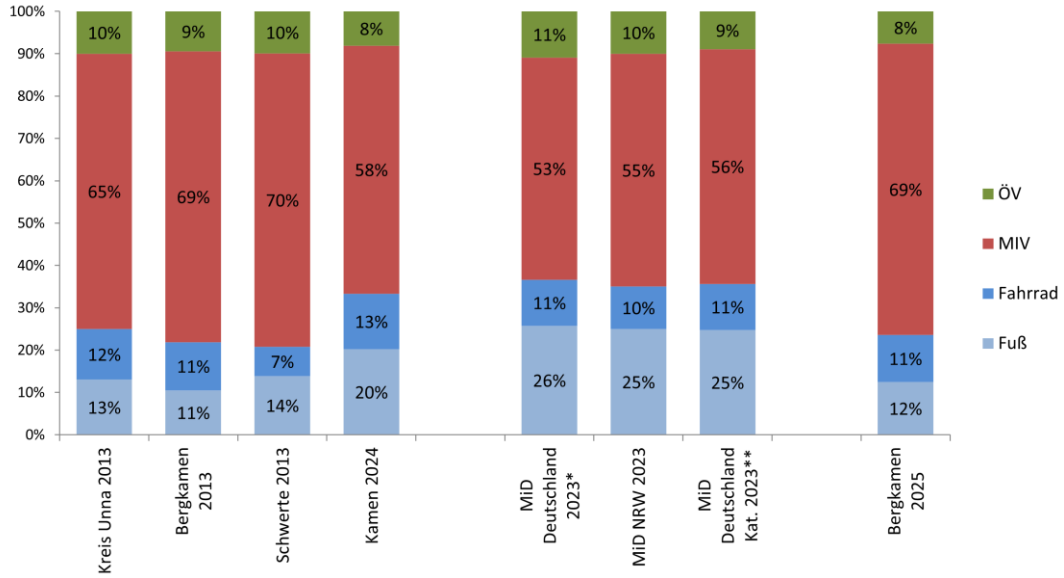


Abbildung 31: Modal Split-Vergleich mit anderen Städten

[32] Mobilitätsbefragung Kreis Unna (2013)

[33] Haushaltsbefragung Bergkamen (2025)

Wegelänge

Im Nahbereich (Wege unter 2,5 km) dominieren die aktiven Fortbewegungsarten. Ein Großteil der kurzen Strecken wird zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bemerkenswert ist jedoch, dass bereits in dieser Distanzklasse ein nennenswerter Anteil der Wege mit dem MIV absolviert wird. Dies deutet bereits auf mögliche Verlagerungspotenziale hin: Kurze Autofahrten könnten prinzipiell durch Fuß- und Radverkehr ersetzt werden, was zu einer deutlichen Reduktion von Emissionen und Verkehrsaufkommen führen würde.

Mit zunehmender Distanz verschiebt sich dieses Bild: Ab etwa 5 km nehmen die Fußwegeanteile stark ab, gefolgt von einem Rückgang des Radverkehrs ab 10 km. Parallel dazu steigen die Anteile des ÖV kontinuierlich an.

Trotz dieser Verschiebung dominiert bei mittleren und längeren Distanzen (ab etwa 5 km) eindeutig der MIV. Selbst bei weiten Strecken, in denen der ÖV seine Stärken ausspielt, bleibt der Pkw das meistgenutzte Verkehrsmittel. Dies unterstreicht die tief verankerte Autoabhängigkeit für die überwiegende Mehrheit der Alltagsmobilität, die über den Nahbereich hinausgeht.

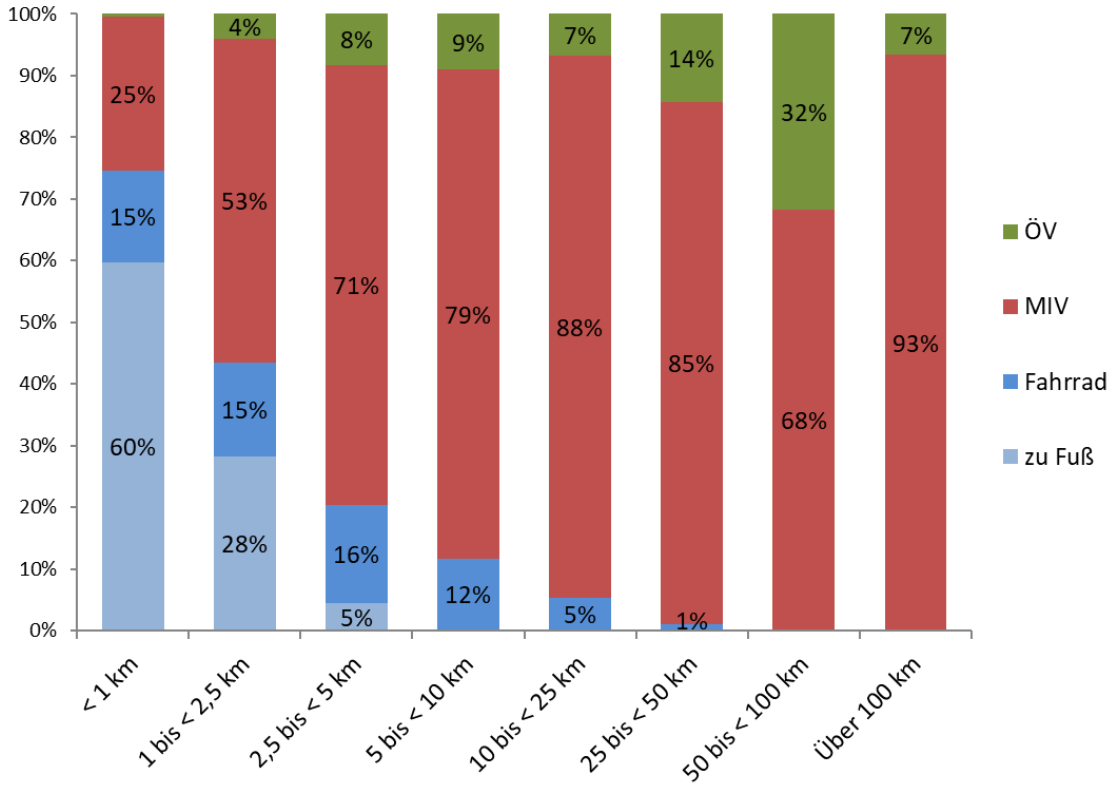


Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Wegeaufkommen

Die Mobilität der Bergkamener Bevölkerung ist nahezu gleichmäßig auf Binnen- und Pendlerverkehr verteilt. Während knapp die Hälfte (49 %) aller Wege als innerstädtischer Binnenverkehr verbleibt, führen 51 % der Wege zu Zielen außerhalb Bergkamens. Diese unterschiedlichen Wegerelationen haben einen direkten und prägenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl:

Im Binnenverkehr (innerhalb der Stadtteile) dominieren die umweltfreundlicheren, aktiven Verkehrsarten. Kurze Strecken werden überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dies lässt auf eine gut funktionierende, alltagsnahe Nahmobilität schließen.

Sobald die Wege die Stadtteilgrenzen überschreiten – also im Verkehr zwischen den Stadtteilen – verlagert sich das Bild jedoch. Hier dominiert der MIV mit einem Anteil von 68 %. Das Fahrrad folgt mit 14 % als zweitwichtigstes, jedoch deutlich abgeschlagenes Verkehrsmittel.

Noch ausgeprägter ist die Pkw-Zentriertheit bei Wegen in benachbarte Kommunen. Hier werden 82 % aller Strecken mit dem eigenen Pkw zurückgelegt. Der ÖV spielt mit 11 % zwar eine erkennbare, aber insgesamt untergeordnete Rolle als Alternative. Die häufigsten Ziele sind die Nachbarstadt Kamen sowie das Oberzentrum Dortmund. Bemerkenswert ist, dass die höchsten ÖV-Nutzungsanteile bei Wegen in die weiter entfernten Städte Essen und Bochum verzeichnet werden – ein Hinweis darauf, dass die Verbindungen des ÖPNV dorthin konkurrenzfähig zum Pkw sind.

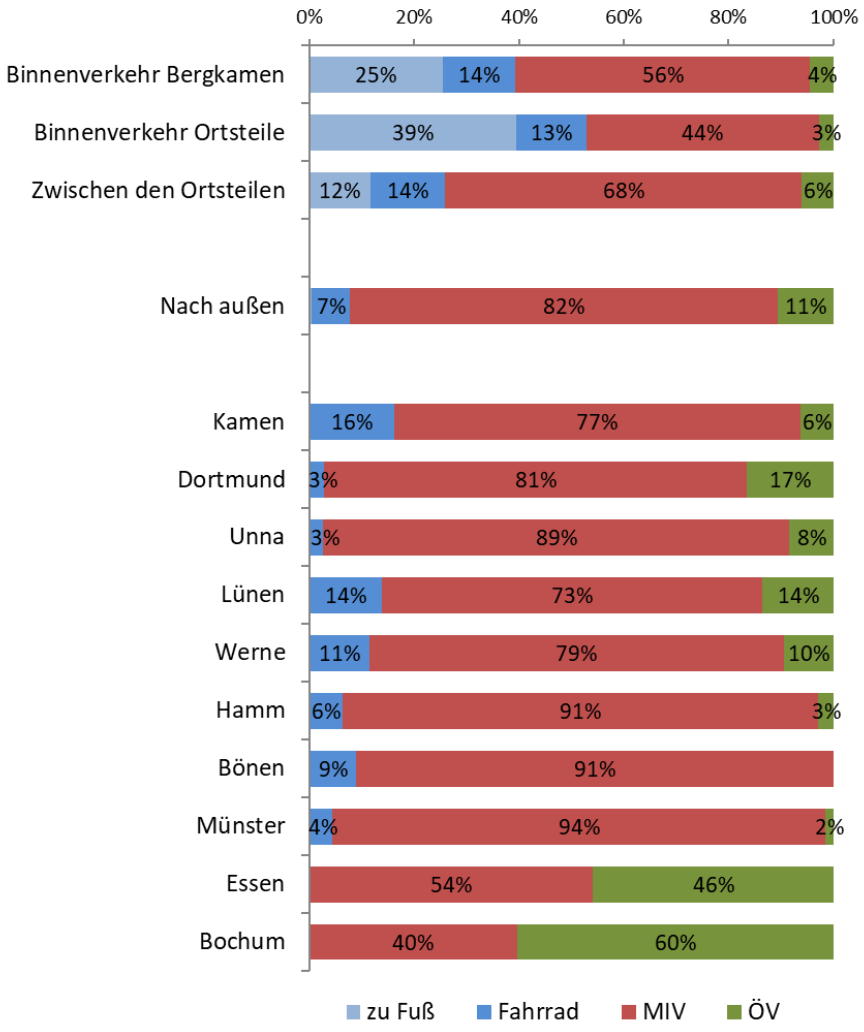


Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr und bei den häufigsten Außenzielen

Durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer

Die Bewohnerinnen und Bewohner Bergkamens bestreiten täglich etwa 147.400 Wege. Knapp 101.500 Wege – also etwa zwei Drittel des gesamten Tagesaufkommens – werden mit dem Pkw zurückgelegt (s. Abbildung 34). Diese Dominanz des Autoverkehrs steht in deutlichem Kontrast zum Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel: Täglich werden nur etwa 16.300 Wege mit dem Fahrrad (ca. 11 %) und rund 11.200 Wege mit dem ÖPNV (ca. 8 %), und 18.400 Wege zu Fuß (ca. 12 %) absolviert.

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Gesamt	Wege/ Person
Heil*	100	200	1.000	0	1.300	2,8
Mitte	9.500	6.900	35.200	3.700	55.300	2,8
Oberaden	2.700	3.400	25.100	2.800	34.000	2,8
Overberge	700	1.000	6.900	700	9.200	3,1
Rünthe	1.400	2.300	12.700	1.500	17.800	2,7
Weddinghofen	4.000	2.600	20.600	2.600	29.800	2,9
Bergkamen	**18.400**	**16.300**	**101.500**	**11.200**	**147.400**	**2,8**

Abbildung 34: Gesamtwegeaufkommen Bergkamen

Verkehrsmittelbesitz und Verfügbarkeit

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zeigen einen hohen Motorisierungsgrad der Bevölkerung Bergkamens auf. So besitzen lediglich 8 % der befragten Haushalte keinen privaten Pkw. Dagegen verfügen ca. 45 % der Haushalte sogar über mehr als einen privaten Pkw. Dies führt zu einem durchschnittlichen Pkw-Besitz von 1,49 Pkw pro Haushalt.

Stadtteil	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt
Heil	12%	36%	48%	4%	1,45
Mitte	10%	44%	39%	7%	1,46
Oberaden	8%	50%	33%	9%	1,45
Overberge	3%	43%	42%	13%	1,71
Rünthe	8%	43%	37%	12%	1,62
Weddinghofen	8%	52%	32%	9%	1,47
Bergkamen	**8%**	**46%**	**36%**	**9%**	**1,49**

Abbildung 35: Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeiten: Pkws

Der Anteil an E-Fahrzeugen (Elektrofahrzeuge) ist im Vergleich zu Verbrennern deutlich niedriger. Nur ca. 14 % der Haushalte in Bergkamen besitzen ein oder mehrere E-Fahrzeug(e).

Neben dem vergleichsweise hohen Pkw-Besitz verfügen jedoch auch ca. 86 % aller befragten Haushalte über mindestens ein Fahrrad, etwa 63 % der Haushalte besitzen sogar zwei oder mehr Fahrräder. Durchschnittlich besitzt jeder Haushalt in Bergkamen 2,00 Fahrräder. In Bergkamen besitzen 52 % der Haushalte ein E-Bike/Pedelec. Die durchschnittliche Besitzquote beträgt dabei 0,86 E-Bikes/Pedelecs pro Haushalt.

Stadtteil	kein Fahrrad	1 Fahrrad	2 Fahr-räder	3 oder mehr Fahrräder	Fahrrad je Haushalt
Heil	15%	23%	33%	30%	2,08
Mitte	14%	22%	35%	29%	2,00
Oberaden	15%	28%	29%	27%	1,92
Overberge	9%	19%	39%	33%	2,23
Rünthe	14%	22%	27%	37%	2,15
Weddinghofen	13%	23%	39%	25%	1,95
Bergkamen	**14%**	**24%**	**34%**	**29%**	**2,00**

Abbildung 36: Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeiten: Fahrräder

Stadtteil	kein E-Bike/ Pedelec	1 E-Bike/ Pedelec	2 E-Bikes/ Pedelecs	3 E-Bikes/ Pedelecs	E-Bikes/ Pedelecs je Haushalt
Heil	51%	24%	26%	0%	0,75
Mitte	43%	23%	28%	6%	0,97
Oberaden	53%	23%	18%	6%	0,76
Overberge	45%	20%	30%	5%	0,97
Rünthe	43%	19%	38%	0%	0,94
Weddinghofen	60%	15%	25%	0%	0,64
Bergkamen	**48%**	**21%**	**27%**	**4%**	**0,86**

Abbildung 37: Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeiten: E-Bikes/Pedelecs

Die hohe Verfügbarkeit insbesondere von konventionellen (86 % der Haushalte) sowie E-Bikes/Pedelecs signalisiert eine zunehmende Akzeptanz des Radverkehrs in der Bevölkerung. Gerade E-Bikes/Pedelecs (52 % der Haushalte) deuten dabei auf ein Verlagerungspotenzial auf längeren Strecken hin.

Die Voraussetzung für die Aktivierung dieses Potenzials ist jedoch eine durchgängig sichere und komfortable Radinfrastruktur für den Alltag, die in Bergkamen noch nicht vollumfänglich vorzufinden ist (s. Kap. 2.4.4). Werden alltägliche Ziele vor allem innerhalb Bergkamens wie Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten und öffentliche Einrichtungen sicher und direkt angebunden, besteht ein höheres Verlagerungspotenzial vom Pkw auf das Fahrrad.

ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Etwa 18 % der Befragten in Bergkamen besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen. Zeitkartenbesitzer sind dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist wählen sie den ÖPNV als Verkehrsmittel, um zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte (klassischer Schülerverkehr) zu gelangen.

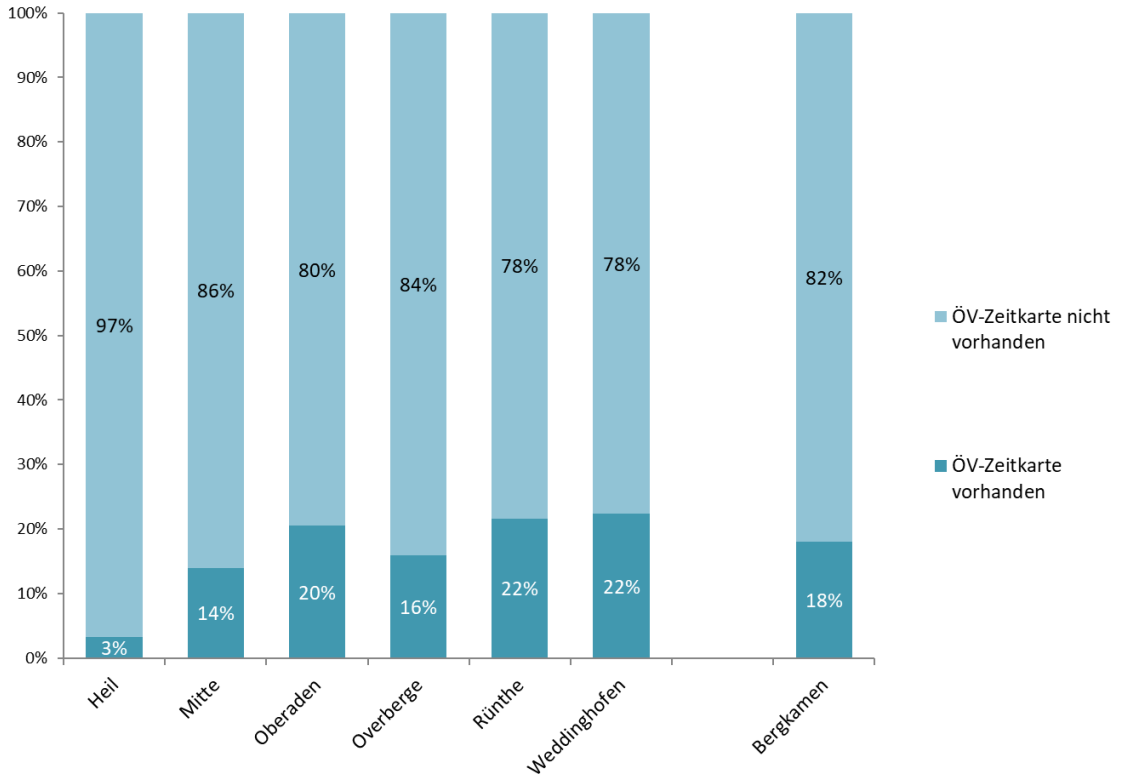


Abbildung 38: ÖV-Zeitkartenbesitz nach Wohnort

Insbesondere die jüngeren Altersklassen sind im Besitz von ÖV-Zeitkarten. Hier verfügen mehr als 50 % der Personen zwischen 15 bis 24 Jahre über eine ÖV-Zeitkarte (Schüler-/Ausbildungsverkehr). Mit zunehmendem Alter (und tendenziell höherem Einkommen) nimmt der Anteil zunehmend ab (s. Abbildung 39). Die niedrigste Besitzquote liegt in den Altersklassen zwischen 40 bis 64 Jahre mit 9 % vor.

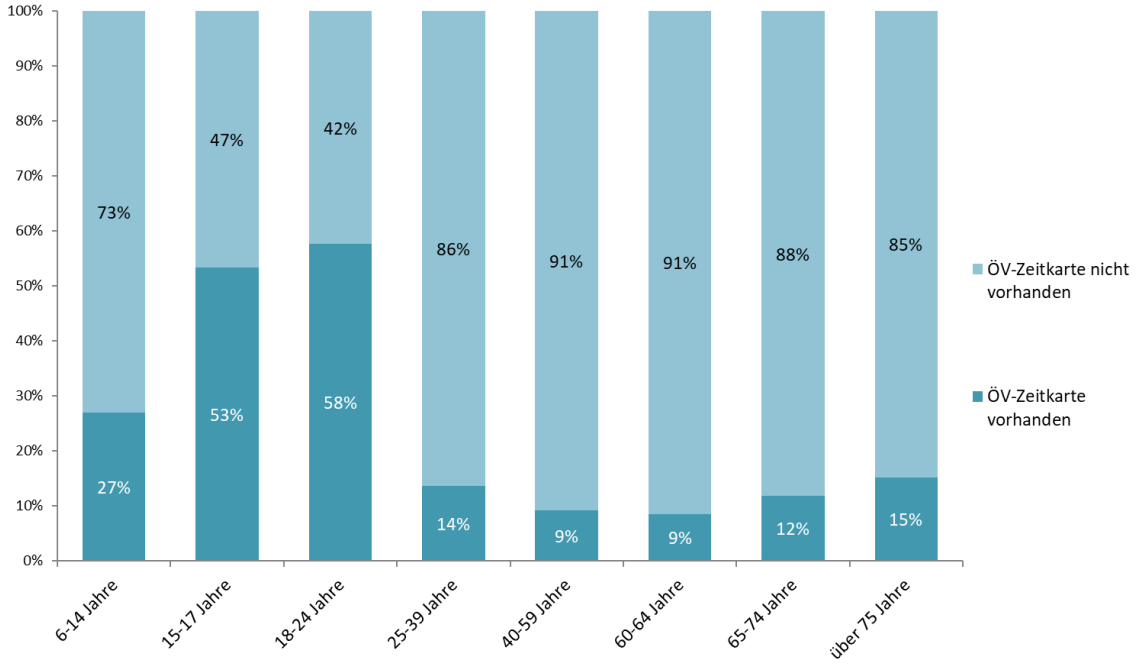


Abbildung 39: ÖV-Zeitkartenbesitz nach Alter

Die ÖV-Kartenbesitzquote nach Alter spiegelt sich in der Verteilung nach Berufstätigkeit wider. Zeitkarten werden vor allem von Studierenden (74 %), Auszubildenden (45 %) sowie Schülerinnen und Schülern (39 %) genutzt. Die übrigen Berufsgruppen sind zu einem wesentlich geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten. Die geringste Besitzquote ist bei Hausfrauen und Hausmännern zu verzeichnen (4 %).

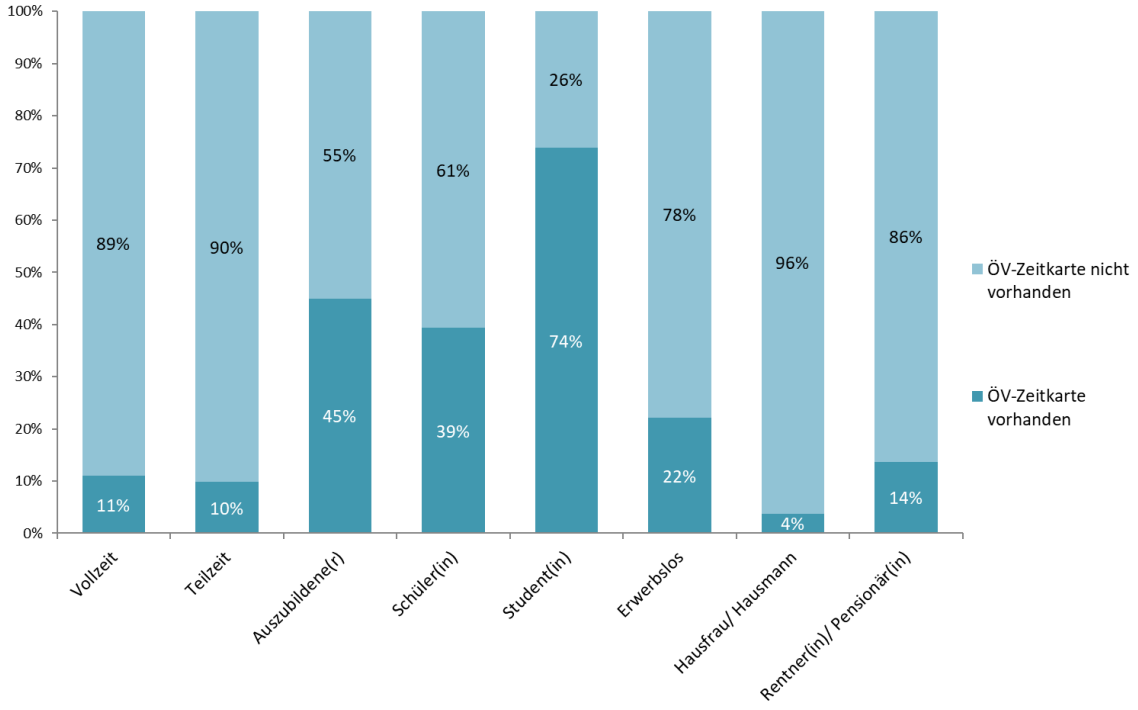


Abbildung 40: ÖV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit

Die Analyse des Führerscheinbesitzes zeigt, dass 91 % der befragten Personen ab 18 Jahren einen Führerschein besitzen. Die gesamtstädtisch hohe Besitzquote zeigt auf, dass aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger die tägliche Fortbewegung ohne Pkw unattraktiv ist.

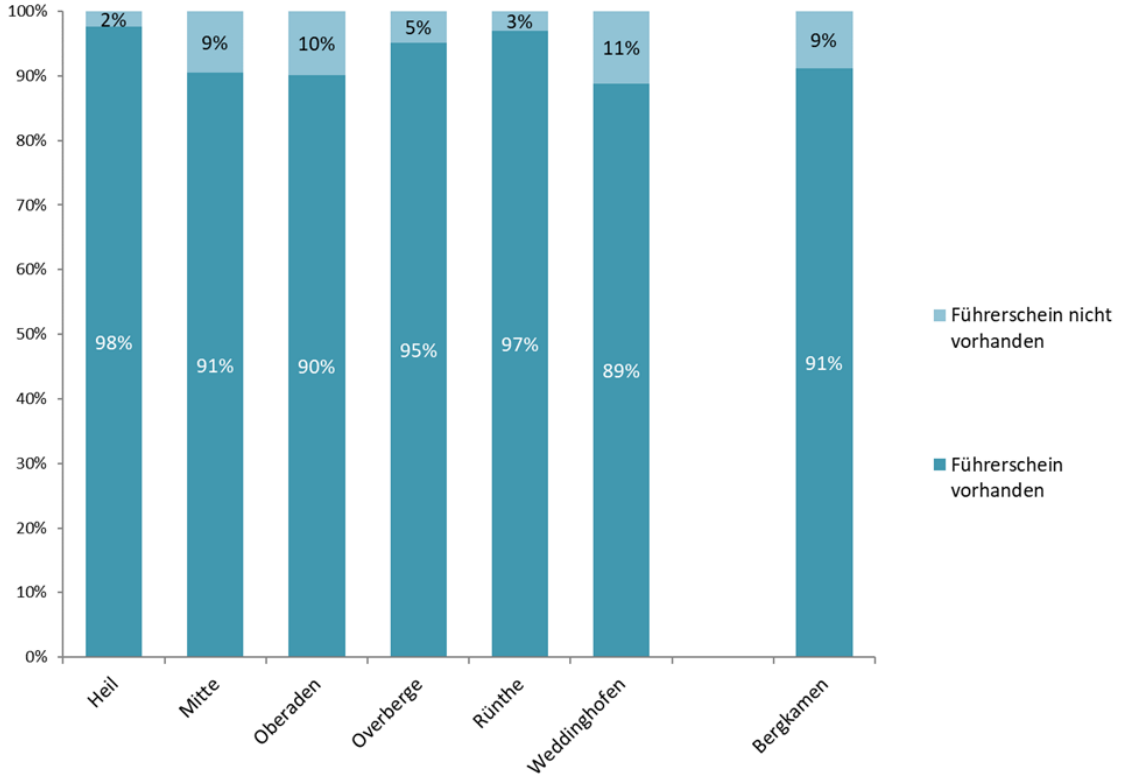


Abbildung 41: Führerscheinbesitz (Personen über 18 Jahre)

Die Analyse des kombinierten Besitzes von Führerschein und ÖV-Zeitkarte zeigt, welcher Anteil der Bevölkerung eine grundsätzliche Wahlfreiheit besitzt und zwischen Auto und öffentlichem Verkehr wechseln kann. Sie grenzt diese Gruppe sowohl von jenen ab, die mangels Führerscheins auf den ÖV angewiesen sind, als auch von denen, die zwar einen Führerschein, aber keine ÖV-Zeitkarte besitzen und somit primär auf das Auto fixiert sind. Zugleich offenbart sie schließlich den Anteil derjenigen, die weder über einen Führerschein noch über eine Zeitkarte verfügen und deren Mobilitätspotenzial am stärksten eingeschränkt ist.

Diese Gruppe ist in ihren täglichen Wegen nicht an die Hauptverkehrssysteme angeschlossen und auf Alternativen wie das Fahrrad, Mitfahrgelegenheiten oder andere Lösungen angewiesen.

Ausprägungsmerkmal	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Wohnort (Personen ab 18 Jahren)				
Heil	3%	0%	95%	2%
Mitte	5%	5%	82%	9%
Oberaden	4%	6%	81%	9%
Overberge	3%	2%	84%	11%
Rünthe	2%	1%	81%	16%
Weddinghofen	5%	7%	74%	14%
Alter				
Alter 18-24 Jahre	2%	21%	40%	37%
Alter 25-39 Jahre	4%	4%	82%	10%
Alter 40-59 Jahre	3%	2%	89%	7%
Alter 60-64 Jahre	4%	0%	88%	9%
Alter 65-74 Jahre	5%	5%	83%	7%
Alter ab 75 Jahre	12%	6%	73%	9%
Geschlecht (Personen ab 18 Jahre)				
Geschlecht weiblich	5%	5%	79%	10%
Geschlecht männlich	3%	4%	81%	12%
Bergkamen	**4%**	**5%**	**80%**	**11%**

Abbildung 42: ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Einige allgemeine Trends lassen sich aus den Daten ableiten: Frauen und ältere Personen sind tendenziell häufiger mobil eingeschränkt. 80 % der Befragten besitzen einen Führerschein, jedoch keine ÖPNV-Zeitkarte. Dies deutet darauf hin, dass die Mehrheit der Befragten den privaten Pkw als bevorzugtes Verkehrsmittel nutzt und weniger auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen ist. 11 % der Befragten verfügen sowohl über einen Führerschein als auch über eine ÖPNV-Zeitkarte und haben die Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl.

Ziel-Modal Split

Der aktuelle Modal Split in Bergkamen verdeutlicht die enorme Herausforderung und Dringlichkeit einer zielgerichteten Mobilitätsstrategie. Mit einem Anteil von nur 31 % des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) dominiert der MIV bei der Verkehrsmittelwahl mit unveränderten 69 % im Vergleich zum Modal Split von 2013.

Diese Stagnation verdeutlicht, dass die in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen nicht effektiv genug waren, um eine nennenswerte Verlagerung hin zum Umweltverbund zu bewirken. Um das städtische Ziel eines ausgeglichenen 50/50-Modal Splits und der Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen, muss der Umweltverbund nicht nur gestärkt, sondern zu einer selbstverständlichen Wahl transformiert werden. Konkret erfordert dies eine spürbare Verbesserung im ÖPNV (Angebotsqualität, Taktung) sowie eine durchgängig sichere, komfortable und attraktive Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr. Erst auf dieser Basis entsteht eine echte Wahlfreiheit.

2.6 SWOT-Analyse, Bewertung und Fazit

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme (s. Kapitel 2.1 bis 2.5) münden in einer integrierten Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse (SWOT) für Bergkamen (s. Abbildung 43). Diese Zusammenfassung zeigt die Handlungsbedarfe in den drei Handlungsfeldern der Mobilitätsstrategie auf (s. Kap. 4.3).

Die Stärken Bergkamens liegen in einer guten Anbindung an das überregionale Straßennetz, insbesondere durch die A1 und die A2, die einen echten Standortvorteil im Ruhrgebiet darstellt. Ein weiteres Plus ist die konzentrierte Versorgungsinfrastruktur in Bergkamen-Mitte, die rad- und fußläufig gut erreichbar ist. Ergänzt wird dies durch die guten Busverbindungen in die Stadtteile sowie vor allem nach Kamen, Bönen und Lünen über das X-Bus- und Erschließungsbusnetz. Bereits 85 % der Bevölkerung erreichen fußläufig ein umweltfreundliches Verkehrsmittel (eines der drei Hauptziele der Stadt, s. Kap. 3).

Den Stärken stehen jedoch einige Schwächen im Umweltverbund gegenüber. Hierzu zählt vor allem die unzureichende Bustaktung in den Abendstunden und an Wochenenden, wodurch die Stadtteile und benachbarten Kommunen kaum oder gar nicht angefahren werden. Die Auswirkungen durch die Neuerungen im Busnetz, welche im Mai 2026 in Kraft getreten sind, sind noch nicht untersucht worden. Ein Bahnanschluss fehlt, wird jedoch zumindest in einer laufenden Machbarkeitsstudie geprüft. Dazu kommt eine häufig wechselnde Radverkehrsführung. Vielfach wird der Fuß- und Radverkehr gemeinsam im Seitenraum geführt, wodurch insbesondere der Fußverkehr an Sicherheit und Attraktivität verliert. Die punktuellen Verbesserungen in der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur haben bisher ihre Wirkung verfehlt. Dies zeigt u. a. auch die hohe Führerschein- und Fahrzeugbesitzquote in Bergkamen. Alternativen zum Pkw fehlen oder sind (noch) unpraktisch für die Alltagsmobilität.

Zur Behebung dieser Schwächen bieten sich bedeutende Chancen. Das größte Potenzial im ÖPNV liegt in der verbesserten Bustaktung in den Randzeiten sowie einer möglichen Bahnanbindung. Durch eine sichere, stringente Radverkehrsinfrastruktur profitiert nicht nur der Radverkehr, sondern auch der Fußverkehr. Ergänzend kann der Ausbau des Radschnellwegs RS1 das Fahrradfahren in Kombination mit der weiter steigenden Verfügbarkeit von E-Bikes/Pedelecs auch auf längeren Distanzen attraktiv gestalten. Hinzu kommen Mobilstationen an wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten und in Wohnquartieren, wodurch verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten im Umweltverbund und mit Sharing-Angeboten entstehen.

Gleichzeitig bergen die aktuellen Rahmenbedingungen erhebliche Risiken. Die autozentrierte Infrastruktur begünstigt weiterhin die Pkw-Nutzung und bietet wenig Anreize für einen Umstieg auf den Umweltverbund. Die hohe Pkw-Besitzquote in den Haushalten wirkt sich zunehmend auf die Stadtentwicklung und die Lebensqualität in Bergkamen aus. Der öffentliche Straßenraum ist begrenzt und kann mit dem kontinuierlich wachsenden Fahrzeugbestand nicht im gleichen Maß mithalten. Besonders in dicht besiedelten Stadtquartieren, in denen Menschen in Mehrfamilienhäusern mitunter über keinen eigenen Stellplatz verfügen, kann dies zu einer Flächenverknappung, zunehmenden Parkdruck und einer intensiven Konkurrenz um den vorhandenen Raum – häufig zulasten von Geh- und Radwegen, Grünflächen und der Aufenthaltsqualität im Straßenraum – führen.

Der hohe Anteil an parkenden Fahrzeugen im öffentlichen Raum blockiert nicht selten wichtige Verkehrs- und Aufenthaltsflächen und beeinträchtigt dadurch sowohl den Verkehrsfluss als auch die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig erschwert das hohe Pkw-Aufkommen die Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen zugunsten des Umweltverbunds: Wo der ruhende Verkehr große Teile des Straßenraums beansprucht, fehlt es an Platz für sichere Radwege, breitere Gehwege, durchgehende Busspuren oder Grünflächen. Dies mindert die Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsangebote und steht den Zielen einer zukunftsfähigen, klimaschonenden Stadtentwicklung entgegen.

Somit wird es herausfordernd, den begrenzt verfügbaren Straßenraum gerecht zu verteilen. Der fehlende SPNV-Anschluss und der demografische Wandel stellen zusätzliche Herausforderungen in Bezug auf eine barrierearme und einfache Mobilität für alle dar.

Stärken	Schwächen
• Gute Anbindung an das überregionale Straßennetz für Kfz und Lkw • Ausreichend dimensionierte Straßen • Gute Busanbindung in die Nachbarstädte zu den HVZ • Konzentration wichtiger Versorgungsinfrastruktur im Stadtteil Mitte • Bereits 85 % der Bevölkerung erreichen in fußläufiger Entfernung ein umweltfreundliches Verkehrsangebot	• Teilweise unzureichende ÖPNV-Taktung in den Abendstunden und an den Wochenenden/Feiertagen • Kein SPNV-Anschluss • Fehlende sichere, durchgehende Radverkehrsinfrastruktur • Häufig gemeinsame Führung Fuß- und Radverkehr
Chancen	**Risiken**
• Verstärkte Nutzung alternativer Antriebsformen (E-Fahrzeuge) im Rahmen des geplanten Infrastrukturausbaus des Landes/Bundes • Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Intermodalität) bei Ausbau weiterer Mobilstationen • Stärkung des Alltagsverkehrs durch ein vernetztes regionales Radwegenetz • Prüfung Bahnanbindung Bergkamens → attraktive Alternative für Pendlerinnen und Pendler • Steigende Unterhaltungskosten für Verkehrsinfrastrukturen fördern umweltfreundlichere Alternativen • Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	• Steigende Umweltbelastungen durch hohen MIV-Anteil (Schadstoff- und Lärmemissionen) • Autoorientierte Verkehrsinfrastruktur begünstigt MIV-Nutzung im Pendel- und Binnenverkehr → wenig Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund • Fehlender SPNV-Anschluss zur wichtigsten Pendlerkommune Dortmund • Demografischer Wandel: Rückgang der erwerbsfähigen Bevölkerung, Überalterung, fehlende Barrierefreiheit und Alternativen zum Pkw

Abbildung 43: SWOT-Analyse der Bestandsanalyse

Fazit

Die Zielsetzung der Klimaneutralität für den Verkehrssektor bis 2040, der Ziel Modal Split von 50/50 und das Ziel der fußläufige Erreichbarkeit eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels in 5-Gehminuten machen eine strategische Weiterentwicklung des Umweltverbunds in Bergkamen dringend erforderlich.

Die verkehrliche Infrastruktur Bergkamens ist nach wie vor stark auf den MIV ausgerichtet. Es bestehen zudem keine wirklichen verkehrlichen Probleme wie stauanfällige Bereiche, erhöhter Parkdruck in zentralen Bereichen oder Wohnquartieren. Diese Tatsache in Kombination mit einer größtenteils auf den Pkw ausgerichteten Infrastruktur erschweren natürlich die Implementierung alternativer, umweltfreundlicher Mobilitätsangebote.

Aktuell wird das vorhandene Potenzial bei weitem nicht ausgeschöpft. Der Radverkehrsanteil stagniert, was maßgeblich auf eine unsichere, mitunter fehlende Infrastruktur zurückzuführen ist – beispielsweise durch die häufige gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr. Dabei ist das Fundament mit einer flachen Topographie, einem bereits umfangreichen Wegenetz und einer hohen Fahrradbesitzquote gegeben. Der fehlende Bahnanschluss Bergkamens ist bei der Stadtgröße und Einbettung in den Ballungsraum Ruhrgebiet gerade für Pendelnde ein negativer Punkt, da schnelle Direktverbindungen in benachbarte Kommunen fehlen.

Demgegenüber steht ein gut ausgebautes Busnetz, welches durch die Einrichtung von X-Buslinien an Attraktivität gerade für Pendelnde gewonnen hat. Innerstädtisch ist der ÖPNV durch kurze fußläufige Entfernungen zu den Haltestellen und eine nahezu flächendeckende Erschließung grundsätzlich attraktiv. Entscheidend für eine Steigerung der Nutzung sind jedoch die Qualität der Zu- und Abwege (insbesondere Barrierefreiheit) sowie das Taktangebot und die Ausstattung der Haltestellen. Die X-Bushaltestellen werden künftig zu Mobilstationen aufgewertet. Zudem begünstigen die räumliche Nähe und gute Vernetzung der meisten Stadtteile den Fuß- und Radverkehr innerhalb des Stadtgebiets – mit Ausnahme der dezentraleren Stadtteile Heil und Rünthe.

Als zentrale Erkenntnis zeigt sich, dass der Fußverkehr sowie die gezielte Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander (Multimodalität) in der Vergangenheit zu wenig Beachtung fanden, während der Fokus auf anderen Verkehrsmitteln lag. Die künftige Mobilitätsstrategie muss hier ansetzen, um das gesamte Potenzial einer nachhaltigen und integrierten Verkehrswende in Bergkamen zu heben.

3 Zielvision Bergkamen 2040

3.1 CO_2-Bilanz Stadt Bergkamen

3.2 Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Umweltverbund

3.3 Beitrag der Mobilitätsstrategie zur Zielerreichung

3.4 Voraussetzungen für die Umsetzung der Zielvision

3 Zielvision Bergkamen 2040

Die Zielvision knüpft an die Bestandsaufnahme an, greift die Schwächen, Risiken und besonders die Chancen auf und stellt damit den Überbau für die zu entwickelnden Projekte dar. In dieser sind der Zielhorizont sowie die drei Hauptziele und Handlungsfelder der Mobilitätsstrategie enthalten. Diese bilden die Basis zur Entwicklung und Schwerpunktsetzung der Projekte, d. h. die konkrete Ausrichtung wird hier festgelegt. Somit entsteht eine passgenaue, erstrebenswerte und realistische Zielvision, an der sich die künftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung Bergkamens orientiert.

Die Zielvision wurde im Rahmen des Strategieprozesses gemeinsam mit Politik und Verwaltung entwickelt. Sie beschreibt damit nicht nur ein fachliches Zukunftsbild, sondern auch ein gemeinsam getragenes Verständnis davon, in welche Richtung sich Mobilität und Verkehr in Bergkamen bis zum Jahr 2040 entwickeln sollen.

Die drei Hauptziele sind in die Zielvision eingebettet, so dass sich hieraus der Handlungsrahmen für die künftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ergibt.

- Klimaneutralität im Mobilitätssektor bis 2040
- Modal Split 50/50 (Umweltverbund & MIV jeweils 50 % am Gesamt-Modal Split)
- Flächendeckende Erreichbarkeit des Umweltverbundes (Umweltfreundliches Mobilitätsangebot maximal fünf Minuten zu Fuß von der eigenen Haustür)

Damit schafft die Vision eine Basis für kommende Planungs- und Entscheidungsprozesse und gewährleistet, dass Projekte nicht isoliert, sondern integriert im komplexen Gefüge von Verkehrs- und Mobilitäts- sowie auch Flächenentwicklung betrachtet wird. Sie soll künftig als wiederkehrender Orientierungsrahmen dienen, um Maßnahmen nicht immer wieder losgelöst im Einzelfall zu bewerten, sondern daran zu messen, ob sie auf das gemeinsam formulierte Zielbild einzahlen. Gerade bei wichtigen politischen Beratungen und Entscheidungen kann die Zielvision damit immer wieder als gemeinsame Grundlage herangezogen werden. Dabei sichern sichere und attraktive Verkehrsinfrastrukturen und -angebote eine verlässliche Alltagsmobilität für alle unabhängig vom Wohnort, Einkommen und eigener Mobilität. Bergkamen ist und bleibt dadurch ein attraktiver Lebens- und Arbeitsstandort im Ruhrgebiet.

Die Inhalte der Zielvision setzen sich aus wünschenswerten, realistischen Zielen zusammen, die die Mobilität im Jahr 2040 idealtypisch darstellen. Damit dieses Bild keine reine Fiktion bleibt, bedarf es Projektideen, die zur Zielerreichung dienen (s. Kap. 4). Die Vision ist daher nicht als starres Bild zu verstehen, sondern als gemeinsamer Kompass für die weitere Umsetzung. Sie soll helfen, Diskussionen zu bündeln, Prioritäten nachvollziehbar zu setzen und bei künftigen Maßnahmen immer wieder auf die übergeordneten Ziele der Mobilitätsstrategie zurückzuführen. Die nachfolgend aufgeführten Punkte in Abbildung 43 speisen sich aus den beiden Workshops mit Akteuren aus der Verwaltung und Politik im Herbst 2025 sowie den weiteren Beteiligungsformaten zur Bestandsanalyse.

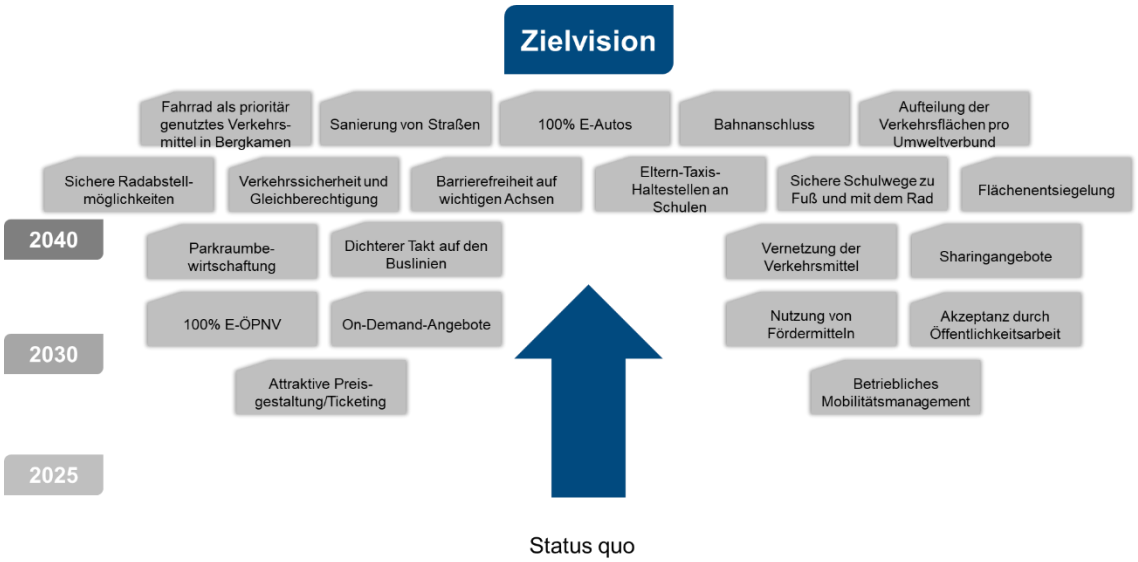


Abbildung 44: von der Bestandsaufnahme zur Zielvision

Ein wesentlicher Baustein stellt die Organisation und Verteilung der Verkehrsflächen unter den Verkehrsteilnehmenden sowie die Transformation hin zu emissionsärmeren Antriebstechnologien dar. Letztgenannte beinhaltet derzeit die Förderung und den Ausbau der E-Mobilität.

- Mobilitätswende: Vermeiden, Verlagern auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel
- Antriebswende im Verkehr: technologischer Fortschritt, Förderung emissionsärmerer Antriebsarten

Nachfolgend ist die Zielvision für die Stadt Bergkamen mit dem Zielhorizont 2040 visualisiert (s. Abbildung 45). Diese ziert auch das Deckblatt der Mobilitätsstrategie und greift die wesentlichen Punkte eines wünschenswerten, realistischen Mobilitätsbildes mit den drei Hauptzielen auf. Die Visualisierung soll dabei bewusst als einprägsames gemeinsames Bild dienen, das in künftigen Beratungen, Ausschüssen und Entscheidungsprozessen immer wieder aufgegriffen werden kann.

In der Vision sind sowohl positive Veränderungen in der Bevölkerungszahl durch bspw. die Wasserstadt Aden oder das Rathausquartier als auch bereits feststehende perspektivische Projekte integriert, wie z. B. die Mobilstation am Busbahnhof in Bergkamen-Mitte mit dem geplanten Fahrradparkhaus als auch die Realisierung des RS1 und der Bahnanschluss Bergkamens.

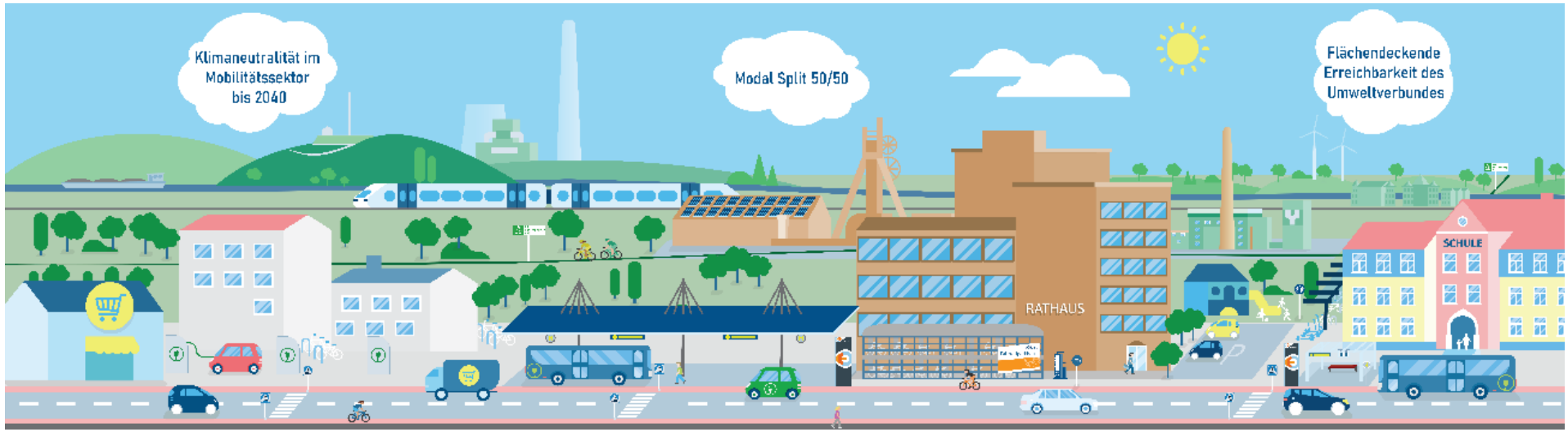


Abbildung 45: Zielvision Bergkamen 2040

3.1 CO_2-Bilanz Stadt Bergkamen

Die Stadt Bergkamen zielt auf eine Erreichung der Klimaneutralität bis 2040 im Verkehrssektor ab. Auf Bundesebene wird die Treibhausgasneutralität für das Jahr 2045 angesteuert. Unter Treibhausgasneutralität wird ein Gleichgewicht zwischen Emissionen und Abbau verstanden, d. h. ab 2035 dürfen nur noch so viel CO_2-Emissionen ausgestoßen werden, wie gebunden werden können. Hierunter fallen nicht nur verkehrsbedingte Treibhausgase (THG) (ca. 22 %, Stand jeweils 2025), sondern auch diejenigen aus den Sektoren Industrie (ca. 16 %), private Haushalte (ca. 12 %) sowie Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungssektor (ca. 3,5 %). Insbesondere im Verkehrssektor sind in den letzten rund 30 Jahren keinerlei nennenswerten Verbesserungen hinsichtlich der Reduzierung der CO_2-Emissionen festzustellen. Die anvisierte Klimaneutralität Bergkamens wiederum zielt auf eine Vermeidung negativer Einflüsse auf das Klima durch den Menschen ab, d. h. nicht nur die Treibhausgasemissionen müssen ausgeglichen/gebunden werden, sondern auch generelle negative Einflüsse des Menschen auf das Klima müssen reduziert werden (u. a. Landnutzung, Albedo-Effekt).

Die CO_2-Emissionen für das Jahr 2025 und für das Zieljahr 2040 (Nullprognose) sowie für den Ziel-Modal Split bis 2040 werden anhand der vom Umweltbundesamt ermittelten durchschnittlichen Werte der CO_2-Emissionen in Gramm pro Personenkilometer (g/Pkm) abgeschätzt. Für die Nullprognose 2040 und dem Zieljahr 2040 werden Annahmen zur Senkung der CO_2-Emissionen in g/Pkm aufgrund technologischer Fortschritte bspw. in der Verbesserung von Motorentechnologien getroffen.

Zur Ermittlung der CO_2-Bilanz wird das Territorialprinzip angewendet, d. h. es wird nur der Verkehr betrachtet, der von der Bevölkerung Bergkamens erzeugt wird (Binnen- und Auspendlerverkehr). Der Durchgangsverkehr ist hier nicht mit inbegriffen, ebenso nicht der Schiffs- und Flugverkehr. Für die Abschätzung des verkehrsbedingten CO_2-Aufkommens wurden dabei folgende Berechnungsgrundlagen des BMUV gewählt:

- unterschiedliche Reiseweiten je nach Verkehrsmittel (pro Weg in km)
- 300 Tage Hochrechnung auf ein Jahr
- CO_2-Werte pro km (Werte des BMU für den Personenverkehr):
  - 164 g pro km 2024 und 140 g pro km ab 2030 für den MIV (Tendenz bis 2040 weiter sinkend)
  - 90 g pro km 2024 für den Linienbus (Nahverkehr)
  - 44 g pro km 2024 für die Eisenbahn (Nahverkehr)
  - 55 g pro km ab 2030 für den ÖPNV gesamt (Tendenz bis 2040 sinkend)

Verkehrsmittel		Treibhausgase [1]	Stickoxide	Partikel [2]	Auslastung
Pkw [3]	g / Pkm	**164**	**0,29**	**0,012**	**1,4 Pers./Pkw**
└ davon Elektro-Pkw		*70*	*0,07*	*0,004*	
└ davon Hybrid-Pkw		*111*	*0,09*	*0,007*	
└ davon Diesel-Pkw		*175*	*0,47*	*0,014*	
└ davon Benzin-Pkw		*165*	*0,17*	*0,012*	
Flugzeug, Inland		**290** [4]	**0,92**	**0,019**	**73 %**
Eisenbahn, Fernverkehr		**26**	**0,03**	**0,001**	**47 %**
Linienbus, Fernverkehr		**30**	**0,03**	**0,002**	**53 %**
Eisenbahn, Nahverkehr		**44**	**0,14**	**0,004**	**30 %**
└ davon Dieseltraktion		*77*	*0,54*	*0,012*	
└ davon Elektrotraktion		*35*	*0,04*	*0,002*	
Linienbus, Nahverkehr [5]		**90**	**0,21**	**0,007**	**16 %**
└ davon Elektrobusse		*62*	*0,07*	*0,003*	
└ davon Dieselbusse		*94*	*0,23*	*0,008*	
Straßen-, Stadt- und U-Bahn		**42**	**0,04**	**0,002**	**19 %**
Pedelec		**3**	**0,00**	**0,000**	**1 Pers./Pedelec**

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel , Flüssig- und Erdgas sowie Kerosin, sämtliche für Elektroantrieb ausgewiesene Emissionsfaktoren basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z. B. "CO_2Kompass" der Deutschen Bahn AG), können daher von den in der Tabelle dargestellten Werten abweichen.

Abbildung 46: Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2024 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.71B (10/2025))

Für den ÖPNV ergibt sich ein gemittelter Wert von 67 g pro km 2024 (Eisenbahn, Nahverkehr und Linienbus, Nahverkehr).

Die CO_2-Werte pro km (Werte vom BMU) für den Güterverkehr sind nachfolgend aufgeführt, fließen jedoch aufgrund fehlender Daten nicht in die Berechnung mit ein.

- 118 g pro tkm für den Lkw-Verkehr für 2024 (Tendenz bis 2040 weiter sinkend)

Verkehrsmittel		Treibhausgase [1]	Stickoxide	Partikel [4]
Lkw gesamt [2]	g / tkm	**118**	**0,162**	**0,009**
└ davon Lkw 3,5-7,5t		*561*	*1,537*	*0,062*
└ davon Lkw 7,5-12t		*393*	*0,917*	*0,036*
└ davon Lkw >12t		*250*	*0,501*	*0,019*
└ davon Last- & Sattelzüge		*101*	*0,113*	*0,007*
Güterbahnen [3]		**14**	**0,027**	**0,001**
└ davon Dieseltraktion		*29*	*0,239*	*0,006*
└ davon Elektrotraktion		*13*	*0,017*	*0,001*
Binnenschiffe		**32**	**0,352**	**0,009**

g/tkm = Gramm pro Tonnenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Diesel, Flüssig- und Erdgas

Abbildung 47: Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland 2024 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.71B (10/2025))

Das CO_2-Emissionsvolumen für den MIV und ÖPNV im Istzustand 2025, der Nullprognose 2040 sowie dem Ziel-Modal Split ist dem Anhang zu entnehmen (s. Abbildung 48). Als Basis dienen die Modal Split-Daten aus der Haushaltsbefragung 2025 (s. Kap. 2.5), welche Daten zu den zurückgelegten Wegen mit den jeweiligen Verkehrsmitteln Pkw, ÖPNV, mit dem Rad und zu Fuß liefern. Die beiden letztgenannten fallen unter CO_2-neutrale Fortbewegungsmittel und sind deshalb nicht in der Abbildung aufgeführt. Die Lkw-Fahrten sind in den Ergebnissen der Haushaltsbefragung nicht enthalten. Eine grobe Abschätzung der täglichen Lkw-Fahrten und den damit einhergehenden CO_2-Emissionen kann durch die Auswertung der DTV-Werte im Schwerlastverkehr auf klassifizierten Straßen des Landes NRW oder eine eigene Zählung erfolgen.

3.2 Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Umweltverbund

Eines der drei Hauptziele beinhaltet den Modal Split 50/50, d. h. jeweils 50 % der Wege werden künftig mit dem MIV und dem Umweltverbund zurückgelegt (s. Abbildung 48). Innerhalb der 50 % Umweltverbund können verschiedene Schwerpunkte gesetzt werden, d. h. hier wird ein ergebnisoffener Ausgang angestrebt, wie sich zukünftig die Verkehrsmittelwahl auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger verteilt.. Dies hängt auch mit den äußeren Rahmenbedingungen wie technologischen Entwicklungen, Fördermitteln und gesellschaftlichen Trends zusammen.

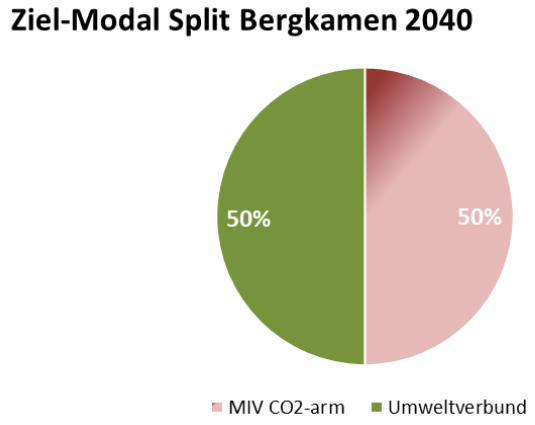


Abbildung 48: Ziel-Modal Split Bergkamen 2040

Unstrittig ist, dass ausgehend vom aktuellen Modal Split (2025) rund 19 Prozentpunkte vom MIV auf den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV verlagert werden müssen, damit dieses Hauptziel erreicht wird. Aktuell werden täglich rund 69 % der Wege mit dem MIV zurückgelegt, 12 % zu Fuß sowie 11 % mit dem Fahrrad und 8 % mit dem ÖPNV (s. Abbildung 30, S. 41).

Bei insgesamt ca. 147.500 Wegen am Tag, die die Bevölkerung Bergkamens zurücklegt, bedeutet dies, dass

- 18.400 Wege/Tag zu Fuß (12 %),
- 16.350 Wege/Tag mit dem Fahrrad (11 %),
- 11.250 Wege/Tag mit dem ÖPNV (8 %) und
- 101.500 Wege/Tag mit dem MIV bewältigt werden (69 %).

Dabei entfallen rund 71.600 Wege auf den Binnenverkehr, d. h. entweder werden die Wege innerhalb eines Stadtteils oder zwischen verschiedenen Stadtteilen zurückgelegt. Die übrigen ca. 75.900 Wege am Tag führen nach außen, also in die benachbarten Kommunen.

Dabei entspricht die durchschnittliche Wegelänge 10,4 km, innerhalb Bergkamens sind diese sogar nur 2,8 km im Schnitt lang. Das bedeutet, dass die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung Bergkamens Wege bis 2,5 km bzw. 5,0 km bspw. zur Arbeit oder Ausbildungsstätte sowie zum Einkaufen zurückgelegt. Das sind durchaus Distanzen, die nicht zwingend aufgrund der kürzeren Reisezeit mit dem Pkw zurückgelegt werden müssen.

Die Wegelängenklassen 1,0 bis 2,5 km, 2,5 km bis <5,0 km und 5,0 bis <10,0 km stellen die dominierenden Klassen dar.

- 1,0 bis 2,5 km = ca. 31.000 Wege/Tag
- 2,5 km bis < 5,0 km = ca. 30.000 Wege/Tag
- 5,0 bis < 10,0 km = ca. 29.000 Wege/Tag

Die durchschnittliche Wegedistanz und Wegedauer nach Verkehrsmittel sieht wie folgt aus:

	Gesamt		Binnenverkehr	
Verkehrsmittel	**Distanz in km**	**Dauer in Minuten**	**Distanz in km**	**Dauer in Minuten**
zu Fuß	1,3	12	1,2	12
Fahrrad	4,5	25	2,3	16
MIV	11,9	16	3,6	7
ÖV	20,5	33	3,3	13
Mittelwert	**10,4**	**18**	**2,8**	**10**

Abbildung 49: Mittlere Wegedistanz und Wegedauer nach Verkehrsmittel Bergkamen 2025

Demnach werden zu Fuß im Schnitt Wege bis 1,3 km und mit dem Fahrrad bis 4,5 km zurückgelegt (Gesamt). Die Distanzen im MIV und ÖPNV sind mit 11,9 km und 20,5 km deutlicher länger. Daraus lässt sich ein eindeutiger Schwerpunkt in den Verlagerungspotenzialen für Bergkamen ableiten. Kurze bis mittlere Wegedistanzen gerade zwischen den Stadtteilen eignen sich für die eigenen Füße und das Rad.

Nach außen bestehen ebenfalls Potenziale, nur hier darf nicht außer Acht gelassen werden, dass der Handlungsspielraum aufgrund des höheren Abstimmungs- und Finanzierungsaufwandes mit benachbarten Kommunen und dem Kreis Unna kleiner ist. Am häufigsten führen die Wege nach Kamen, Dortmund sowie nach Unna, Lünen und Werne.

Zusammenfassend lassen sich für die Stadt Bergkamen folgende Verlagerungspotenziale auf kurzen, mittleren und längeren Distanzen über die Stadtgrenzen hinaus ableiten.

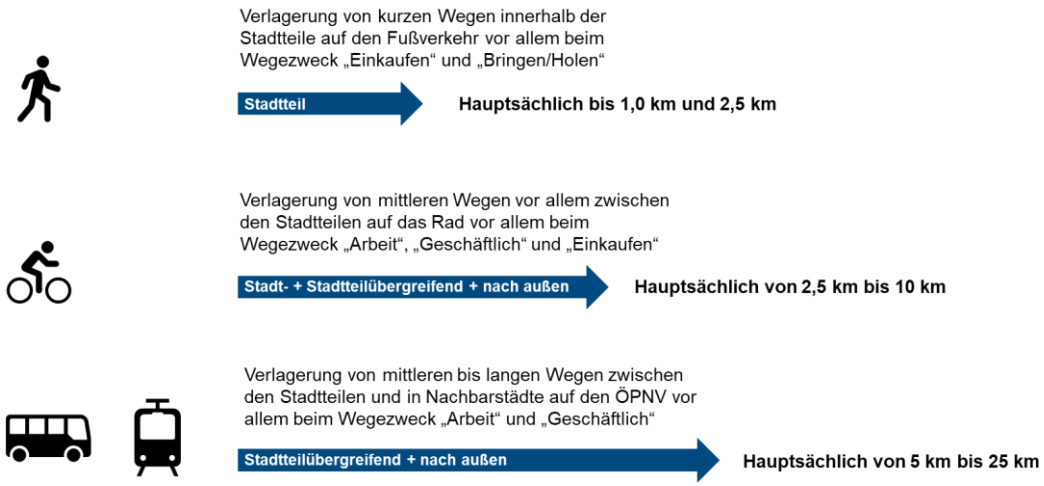


Abbildung 50: Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Umweltverbund für Bergkamen

3.3 Beitrag der Mobilitätsstrategie zur Zielerreichung

Die gesteckten Hauptziele – Klimaneutralität im Mobilitätssektor 2040, 50/50 Modal Split und eine flächendeckende Erreichbarkeit des Umweltverbundes – lassen sich durch ein „weiter so” nicht realisieren, sondern erfordern eine konkrete Handlungsvorgabe. Hier setzt die Mobilitätsstrategie der Stadt Bergkamen an.

Technologische Fortschritte, die alternative Antriebsformen stärker in der Alltagsmobilität verankern, führen automatisch zu einer Reduktion der CO_2-Emissionen im Verkehrssektor und bieten das größte Reduktionspotenzial auf dem Weg hin zur Klimaneutralität (Hauptziel 1). Nichtsdestotrotz kann nicht allein auf die Antriebswende gesetzt werden, da der Flächenanspruch unabhängig von der Antriebsart gleich hoch bleibt. Zudem verändert sich dadurch der Modal Split nicht hin zum 50/50 Modal Split (Hauptziel 2).

Die Mobilitätswende stellt demnach den Kern der Mobilitätsstrategie Bergkamens dar. Jede und jeder soll unabhängig vom Wohnort und Einkommen wahlfrei in seiner Verkehrsmittelwahl sein und keine Einschränkungen in seiner Mobilität erfahren. Die flächendeckende Erreichbarkeit des Umweltverbundes greift diesen Aspekt auf (Hauptziel 3).



Abbildung 51: Hauptziele ohne Mobilitätsstrategie nicht realisierbar

3.4 Voraussetzungen für die Umsetzung der Zielvision

Die erfolgreiche Umsetzung der Zielvision ist eine planerische, strategische und finanzielle Herausforderung. Angesichts des begrenzten städtischen Haushalts wird deutlich, dass viele der Projekte aktuell weder vollständig finanziell abgesichert noch aus kommunalen Eigenmitteln allein realisierbar sind. Die Zielerreichung hängt daher maßgeblich davon ab, vorhandene Chancen und Gelegenheiten gezielt zu nutzen bspw. durch externe Entwicklungen, Synergien mit anderen Projekten oder die intelligente Nutzung von Förderprogrammen.

Vorausschauende Planung für flexible Chancen

Ein zentrales Prinzip für Bergkamen ist das vorausschauende Planen insbesondere mit künftig anstehenden Straßensanierungen. Aber auch auf kurzfristige Möglichkeiten ist bestenfalls durch Projekte, die bereits als Ausführungsplanung vorbereitet sind, zu reagieren. Dies ist insbesondere mit Blick auf Förderprogramme relevant, da für Förderanträge häufig belastbare Planunterlagen, Kostenberechnungen und ein möglichst umsetzungsreifer Projektstand erforderlich sind. Nur so kann die Stadt strategisch agieren, wenn sich ausgewählte Zeitfenster mit besonderen Umsetzungsoptionen eröffnen. Solche Zeitfenster eröffnen sich durch größere externe Planungen im Stadtgebiet, wie Infrastrukturvorhaben von Bund oder Land, städtebaulichen Entwicklungen oder Verkehrsprojekten Dritter.

Synergien stärken – Vernetzung fördern

Die Mobilitätsentwicklung profitiert besonders von der Identifikation und Nutzung von Synergien über Verwaltungsgrenzen und Fachbereiche hinweg. Parallellaufende Projekte anderer Akteure – etwa von Verkehrsunternehmen, Wohnungsbaugesellschaften, Energieversorgern oder kreisweiten bzw. regionalen Institutionen – bieten wichtige Anknüpfungspunkte. Durch gezielte Kooperationen können Ziele schneller und effizienter erreicht werden.

Fördermittel gezielt nutzen und Hebelwirkung erzielen

Ein zentraler Baustein zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie sind Förderprogramme auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene. Es ist essenziell, diese Fördertöpfe kontinuierlich zu sondieren, Fördervoraussetzungen frühzeitig zu erfüllen und mit gut vorbereiteten Konzepten schnell reagieren zu können. Die geschickte Kombination von kommunalen Eigenmitteln mit Fördermitteln kann die Investitionskraft Bergkamens erheblich steigern.

Strategisches Handeln

Die Mobilitätsplanung ist mehr als eine technische Aufgabe – sie ist ein langfristiges strategisches Projekt. Chancen müssen aktiv erkannt und gestaltet werden, durch Kooperation, Dialog und einen nachhaltigen Einsatz. So können kleine Zeitfenster große Effekte erzielen und die Mobilitätswende in Bergkamen erfolgreich vorangebracht werden.

4 Von der Zielvision zu den Projekten

4.1 Aufbau Projektsteckbriefe

4.2 Rahmenbedingungen und Zielnetze

4.3 Handlungsfelder zur Zielerreichung

4.4 Leuchtturmprojekte

4 Von der Zielvision zu den Projekten

Die in diesem Kapitel folgenden Projekte sind das Resultat aus den zuvor definierten Hauptzielen der Stadt sowie der Bestandsaufnahme und den Analysen. Diese wurden zusätzlich durch die verschiedenen Beteiligungsformate angereichert und haben die Schwerpunktsetzung innerhalb der drei Handlungsfelder – Infrastruktur, Marketing und Management – zur Zielerreichung gesetzt.

Dabei ist festzuhalten, dass die Projekte eine gewisse Ergebnisoffenheit mit sich bringen, d. h. die Mobilitätsstrategie steht und fällt nicht aufgrund einzelner Projekte, wie bspw. der derzeit noch geprüfte Bahnanschluss (Stand Juni 2026). Ziel ist es, dass mithilfe der Projekte Veränderungen in der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie der städtebaulichen Entwicklung unter dem Einsatz möglichst geringer Eigenmittel möglich sind.

Alle hier aufgeführten Projekte werden künftig durch die entsprechenden politischen Gremien zur Abstimmung und Freigabe gehen. Es sind keine Freifahrtscheine, die mit dem Beschluss der Mobilitätsstrategie einhergehen. Für viele Projekte sind zudem weitere Detailprüfungen und -planungen notwendig. Darüber hinaus können und werden sicherlich Projekte im Laufe der kommenden Jahre dazukommen oder sich zeitlich nach hinten verschieben, da Fördermittel enden oder sich aufgrund äußerer Rahmenbedingungen andere Möglichkeiten für die Stadt Bergkamen ergeben. Es ist eine dynamische Strategie.

Schlussendlich positioniert sich die Stadt Bergkamen klar im Ballungsraum Ruhrgebiet hinsichtlich der verkehrlichen Ausrichtung und bleibt somit weiterhin ein attraktiver Arbeits- und Lebensstandort. Insbesondere junge Leute schätzen eine Wahlfreiheit in ihrer täglichen Mobilität, dem die Stadt Bergkamen mit dieser Strategie gerecht wird.[34]

[34] ADAC Stiftung (2025): Zwischen Frust und Freiheit: Mobilität junger Menschen.

4.1 Aufbau Projektsteckbriefe

Umsetzungsdauer

- Fortlaufend
- 2026/2027 (Sofortmaßnahme)
- ≤2030
- ≤2035
- ≥2040

Kostenschätzung (in Euro)

- Keine (Umsetzung durch andere Aufgabenträger)
- Fortlaufende Kosten (konsumtive Kosten/jährlich)
- Variable Betriebskosten
- ≤25.000 Euro
- 25.000 - 100.000 Euro (Investitionskosten = Einmalkosten)
- 100.000 - 500.000 Euro (Investitionskosten = Einmalkosten
- 500.000 – 1.000.000 Euro (Investitionskosten = Einmalkosten
- >1.000.000 Euro (Investitionskosten = Einmalkosten
- Nicht abschätzbar

Klimaneutralität:
Beitrag zur CO_2-Reduktion

- – (keine messbare Wirkung)
- Gering (geringe messbare Wirkung
- Mittel (mittlere messbare Wirkung)
- Hoch (hohe messbare Wirkung)

Modal Split 50/50

- – (keine messbare Wirkung)
- Verlagerung zum ÖPNV
- Verlagerung zum Radverkehr
- Verlagerung zum Fußverkehr



Flächendeckende Erreichbarkeit

- – (keine messbare Wirkung)
- Trägt zur Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander bei

Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten

- Verweis auf andere Projektsteckbriefe und/oder bereits vorliegende Konzepte und Planungen



Entwicklung anhand der Beteiligungsformate Öffentlichkeit



Entwicklung anhand der Workshops mit Verwaltung und Politik



Entwicklung anhand der Bestandsaufnahme und Analyse



4.2 Rahmenbedingungen und Zielnetze

Die Zielnetze dienen zur Festlegung von Hauptverkehrsrouten für die jeweiligen Verkehrsarten, auf denen sicher und zügig vorangekommen wird. Dies geschieht durch eine Trennung und Bevorrechtigung der Verkehrsmittel. Durch diese Vorgehensweise werden Grundsatzfragen zur Gestaltung des Straßenraumes beim Neu- oder Ausbau sowie Sanierungsarbeiten geklärt.

Durch die Hierarchisierung des Verkehrsnetzes werden Hauptverkehre auf bestimmten Achsen gebündelt. Sensible Bereiche wie Wohngebiete oder Schul- und Ausbildungsstandorte sollen gerade vom MIV und Lkw gemieden werden.

Zielnetz bedeutet eine Priorisierung der jeweiligen Verkehrsart und kein Verbot anderer Verkehrsträger (diese müssen ggf. mit Einschränkungen wie Wartezeiten, minimalem Ausbaustandard rechnen):

- Beispiel 1: eine Fahrradstraße kann für den Kfz-Verkehr frei gegeben werden, aber es muss mit längeren Fahrzeiten durch die Bevorrechtigung des Radverkehrs gerechnet werden
- Beispiel 2: an einer Vorrangroute für den MIV ist Fußverkehr möglich, aber ggf. liegt hier nur ein minimaler Ausbaustandard, keine durchgehende Barrierefreiheit und geringe Aufenthaltsqualität vor

Die Zielnetze geben eine Hilfestellung, wenn bspw. die Straße saniert/umgebaut werden muss (wer „spielt hier die erste Geige“). Eine Priorisierung oder auch Bevorrechtigung eines Verkehrsmittels kann bspw. durch eine Fahrrad-LSA, einen Fußgängerüberweg, Grüne-Welle oder eine ÖPNV-Vorsignalisierung erfolgen:

- Andere Verkehrsmittel profitieren mitunter auch durch die Bevorrechtigung des MIV oder ÖPNV in der Hauptverkehrsrichtung, da bspw. bei einer Grünen Welle auch der Fahrrad- und Fußverkehr mitunter grün bekommt

Konflikte bzw. Herausforderungen treten häufig an den neuralgischen Stellen auf: Welches Verkehrsmittel ist an den Knotenpunkten zu bevorrechtigen?

Die Zielnetze liegen im Wesentlichen bereits vor:

- MIV/LKW: Erschließung wichtiger Einrichtungen/Arbeitsplatz- und Produktionsstandorte über klassifizierte Straßen (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen sowie städtische Hauptstraßen)
- Radverkehr: Entwicklung des Netzes im Fuß- und Radverkehrskonzept 2022
- ÖPNV: Definition wichtigster Achsen im Nahverkehrsplan des Kreises
- Fußverkehr: abhängig von bedeutenden Zielen im Stadtgebiet (räumliche Schwerpunkte in den Haupt- und Nahversorgungszentren, Schul- und Arbeitsplatzstandorte)

Setzen von Prioritäten bei Überlagerung von Zielnetzen

Hauptkonfliktpunkte stellen die Knotenpunkte da. Hier gilt es, eine Hierarchisierung festzulegen, die eine Bevorrechtigung des jeweiligen Verkehrsmittels bedeutet. Darunter fallen Wartezeiten (Beschleunigung) sowie Ausbau- und Qualitätsstandards.

Auf streckenbezogenen Abschnitten kann der Konflikt „einfacher” mit einer Verlegung der jeweiligen Route gelöst werden. Verkehrsträger wie das Fahrrad sind bspw. flexibler bei der Wahl einer Alternativroute als der MIV oder ÖPNV.

Die Hierarchisierung orientiert sich vornehmlich an dem Hauptziel 50/50 Modal Split und den ermittelten Verlagerungspotenzialen vom MIV auf das Fahrrad ausgehend von den Ergebnissen aus der Haushaltsbefragung 2025.

Realisierung Zielnetz MIV/LKW

Ausgangslage Das Zielnetz MIV/LKW stellt ein leistungsstarkes, übergeordnetes Straßennetz sowohl für den Binnen- als auch den Pendler- und Durchgangsverkehr dar. Gerade für die innerstädtische Erreichbarkeit von Gewerbe- und Industriegebieten, wie z. B. für das größte Gewerbegebiet im Norden Bergkamens (GE BioChemArea & Grimberg ½), stellt das Netz ein Standortvorteil in der Metropolregion Ruhr dar. Mit 69 % am Gesamt-Modal Split stellt der MIV das meistgenutzte Verkehrsmittel der eigenen Bevölkerung dar (Haushaltsbefragung 2025).	**Umsetzungszeitraum**	≤2030
	Kostenschätzung	Nicht abschätzbar
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 Gering - -
Ziele • Erhalt eines leistungsstarken Straßennetzes für den motorisierten Verkehr • Abwicklung des Durchgangsverkehrs abseits sensibler Bereiche • Verflüssigung des Verkehrs/Grüne Welle	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Zielnetze Fuß, Rad und ÖPNV Städt. LKW-Routensystem
Träger / Akteure / Beteiligte Land, Kreis Unna, Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Tiefbauamt	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:**	

Beschreibung

Auf den überwiegend klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes-, Bundesstraßen) wird der MIV/LKW-Verkehr bevorzugt, d. h. mindestens Tempo 50, keine langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (ggf. Grüne Welle), keine rechts-vor-links-Situationen oder anderweitige Einschränkungen. Folgende Straßen gehören zum Hauptnetz des MIV/LKW:

- K 9, K 16 und K 17
- L 654, Teilstücke L 664 (Goekenheide und Landwehrstraße östlich Werner Straße (B 233)), L 821 und L 821n, L 736 und B 233

Zum Nebennetz zählen die innerstädtischen Straßen:

- Kampstraße, Schulstraße und Landwehrstraße (L 664)
- Südlich der Landwehrstraße (L 644): Töddinghauser Straße, Bambergstraße, Heinrichstraße
- Töddinghauser Straße – Hubert-Biernat-Straße – Eberstraße – Präsidentenstraße
- Hochstraße, Rünther Straße und Jahnstraße (L 821)

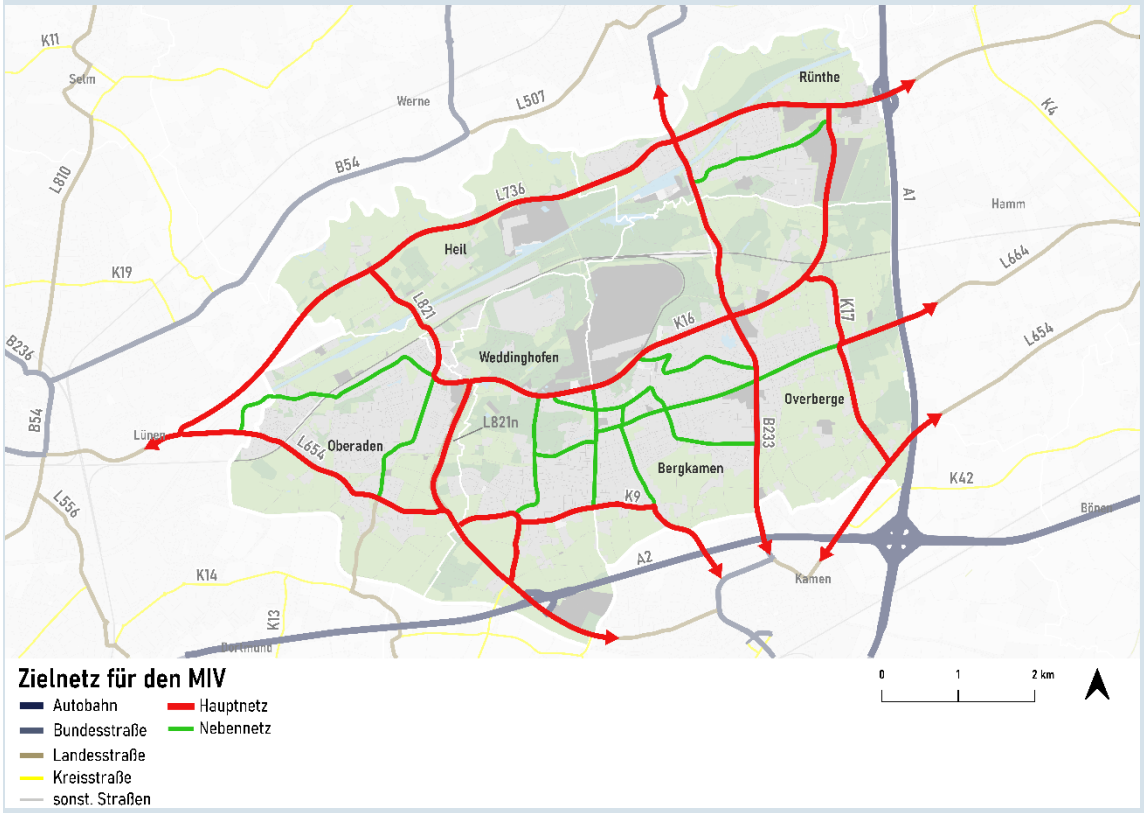
Die fortschreitende Elektrifizierung der Pkw-Flotte wird in Bergkamen auch zur Erreichung der Klimaneutralität im Mobilitätssektor bis 2040 beitragen (Hauptziel 1).

Umsetzungshinweise

Für die Realisierung des Zielnetzes sind folgende Schritte notwendig:

- Fertigstellung L821n als Umgehungsstraße in Oberaden
- Prüfung Lkw-Durchfahrtsverbot L664 (Kreisverkehr Schulstraße – Töddinghauser Straße) in Weddinghofen, damit der Lkw-Verkehr vorrangig über die L821n und die K16 geführt wird
- Synchronisation mit dem SEVAS Lkw-Routingsystem des Landes
- Notwendig ist hierfür eine Abstimmung mit den Logistikunternehmen
- Beibehaltung des stadteigenen Lkw-Routennetzes
- Tempo $\geqslant$ 50 km/h Hauptnetz (rote Linien), Prüfung $\leqslant$ 30 km/h Nebennetz (grüne Linien) (s. nachfolgende Abbildung)

- Prüfung Kreisverkehre zur Verflüssigung des Verkehrs (Kreisverkehre sind in der Errichtung jedoch kostenintensiver als signalisierte Knotenpunkte)



Realisierung Zielnetz Radverkehr

Ausgangslage Das Zielnetz Radverkehr ist im Rahmen der Erarbeitung des städtischen Fuß- und Radverkehrskonzeptes entwickelt worden (2022). Dieses umfasst regionale Radrouten sowie städtische Haupt- und Nebenrouten mit entsprechenden Ausbau- und Qualitätsstandards. Aktuell existiert noch kein durchgehendes, sicheres Radnetz in Bergkamen. Der Radverkehrsanteil ist daher bemessen an der Topographie und den Entfernungen im Stadtgebiet mit rund 11 % ausbaufähig. Gerade zwischen den Stadtteilen ist der MIV-Anteil mit 68 % recht hoch (Haushaltsbefragung 2025).	**Umsetzungszeitraum**	≥2040
	Kostenschätzung	Nicht abschätzbar
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 Hoch → Hoch
Ziele • Schließung von Netzlücken (10 % des Zielnetzes weisen Netzlücken auf) • Schaffung von sicheren, durchgehenden Radwegeverbindungen zwischen allen Stadtteilen	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Zielnetze MIV und ÖPNV Fuß-/Radverkehrskonzept Regionales Radnetz RS1
Träger / Akteure / Beteiligte Land, Kreis Unna, Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:**	

Beschreibung

Ein klar strukturiertes städtische Radnetz ermöglicht ein sicheres und zügiges Fahren in und zwischen den Stadtteilen im Alltag. Dafür sind einheitliche Führungsformen und die Beseitigung von Netzlücken notwendig. Wenn die Infrastruktur zur Verfügung steht, dann steigt auch der Radverkehrsanteil in der täglichen Verkehrsmittelwahl.

Über die regionalen Radwege, wie die Kuhbachtrasse, den geplanten RS1 sowie den IGA-Radweg wird die Verknüpfung in die Region hergestellt (regionales Radwegenetz).

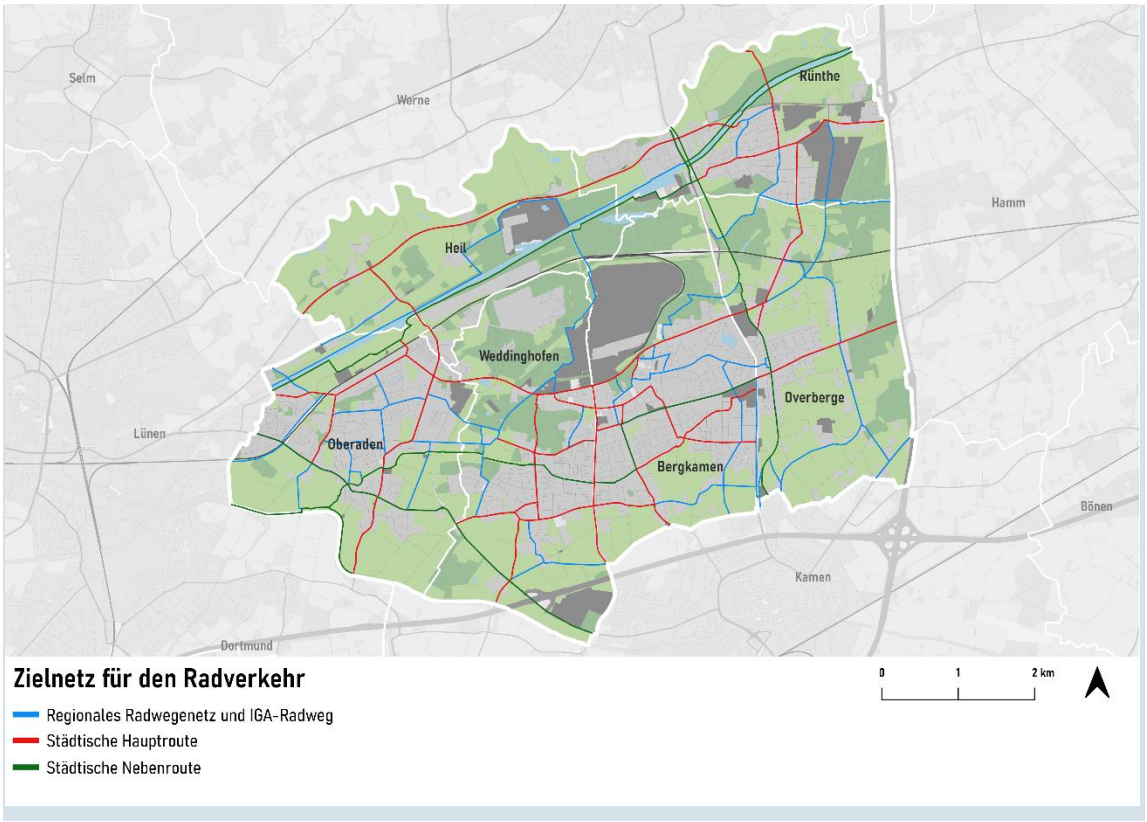
Darüber hinaus existiert das landesweite Ziel, den Radverkehrsanteil in NRW auf 25 % zu heben. Auch die Erreichung der Vision Zero, die das Ziel der Vermeidung von Verkehrstoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr hat, rückt mit einem sicheren Radverkehrsnetz in den Vordergrund.

Umsetzungshinweise

Für die Realisierung des Zielnetzes sind folgende Schritte notwendig:

- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Fuß- und Radverkehrskonzept, u. a. fortlaufende Asphaltierung aller Radwege
- Erfassung Radverkehrsinfrastruktur und Führungsformen im Bestand durch kameragestützte Erfassung des Straßenraums durch städtische Entsorgungsfahrzeuge
- Anbindung bedeutsamer Alltagsziele insbesondere Arbeits- und Ausbildungsplätze, Schulen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung der Verkehrsarten
- Festlegung von Ausbau- und Qualitätsstandards, Beschleunigung des Radverkehrs
- Priorisierung beim Ausbau/Sanierung des Radnetzes
- Kuhbachtrasse als zentrale Ost-West-Achse
- Anbindung in die Region über den RS1

In der nachfolgenden Abbildung ist das Zielnetz für den Radverkehr basierend auf dem Fuß- und Radverkehrskonzept der Stadt Bergkamen (2022) dargestellt.


Selm
Werne
Rünthe
Hamm
Heil
Weddinghofen
Overberge
Lünen
Oberaden
Bergkamen
Bönen
Kamen
Dortmund
Zielnetz für den Radverkehr
0
1
2 km
Regionales Radwegenetz und IGA-Radweg
Städtische Hauptroute
Städtische Nebenroute

Realisierung Zielnetz Fußverkehr

Ausgangslage Die Vorrangbereiche befinden sich vornehmlich in den zentralen Lagen in den jeweiligen Stadtteilen. Diese vernetzen wichtige Einrichtungen wie Arbeitsplatz-, Versorgungs- und Bildungsstandorte innerhalb der Stadtteile sowie teilweise darüber hinaus (Weddinghofen – Mitte – Overberge). Auf kurzen Distanzen von 1,0 bis 2,5 km spielt der Fußverkehr eine wichtige Rolle. Der Fußverkehrsanteil liegt hier bei 60 % (1,0 km) bzw. 28 % (2,5 km) am Gesamt-Modal Split. Insgesamt gehen täglich rund 12 % der Bergkamenerinnen und Bergkamener zu Fuß (Haushaltsbefragung 2025).	**Umsetzungszeitraum**	≥2040
	Kostenschätzung	Nicht abschätzbar
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 Hoch ➡ 🚶 Hoch
Ziele • Schließung von Netzlücken • Schaffung von sicheren, durchgehenden Fußwegeverbindungen in allen Stadtteilen • Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten • Barrierefreier Ausbau	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:** 🔗	Zielnetze MIV, Fuß, Rad Rad-/Fußverkehrskonzept Fußverkehrschecks
Träger / Akteure / Beteiligte Land, Kreis Unna, Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Tiefbauamt	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:**	👥

Beschreibung

Es sollen Vorrangbereiche im Stadtgebiet entwickelt und hergestellt werden. Diese Bereiche dienen als Verbindungen zwischen wichtigen publikumswirksamen Einrichtungen, Knotenpunkten des ÖPNV und zentralen Points of Interest (POI). Sie ermöglichen eine direkte, sichere und barrierefreie Erreichbarkeit von zentralen Punkten, vor allem auch auf der „letzten Meile“ zum ÖPNV / SPNV.

Umsetzungshinweise

Für die Realisierung des Zielnetzes sind folgende Schritte notwendig:

- Entwicklung/Definition von Vorrangbereichen anhand der fußläufigen Entfernung zu bedeutsamen Einrichtungen abgeleitet aus der Bestandsaufnahme
- Umsetzung der Maßnahmen in den räumlichen Schwerpunkten aus dem Fuß- und Radverkehrskonzept (Bambergstraße, Goekenheide und Häupenweg, Hochstraße, Landwehrstraße, Schulstraße, Werner Straße)
- Festlegung von Ausbau- und Qualitätsstandards
- Priorisierung von Ausbau- und Umbaumaßnahmen
- Berücksichtigung von Zuwegen bei der Neuplanung

Realisierung Zielnetz ÖPNV

Ausgangslage Das ÖPNV-Angebot in Bergkamen wird derzeit ausschließlich über Busverkehre abgebildet, welches sich seit Mai 2026 aus Schnellbuslinien (X-Busse) und Erschließungsbuslinien zusammensetzt. Die X-Buslinien fahren dabei direkt und mit wenigen Zwischenhalten in alle umliegenden Nachbarkommunen (insb. zu den Bahnhöfen). Das Netz wird durch Buslinien verdichtet und ergänzt, die die Verbindung und Erschließung der Stadtteile übernehmen. Als zentraler Umsteigepunkt wird der Busbahnhof von fast allen Buslinien im Stadtgebiet angefahren. Rund 8 % der Bevölkerung nutzen den ÖPNV täglich, vornehmlich für Wege zwischen den Stadtteilen und in die benachbarten Kommunen, wie Dortmund und Kamen (Haushaltsbefragung 2025). Die Planung und Finanzierung des ÖPNV-Angebotes wird im Nahverkehrsplan des Kreises Unna festgelegt.	**Umsetzungszeitraum**	≤2035
	Kostenschätzung	Kosten überwiegend beim Kreis
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 Hoch ➡ 🚌 Hoch
Ziele • Erhalt eines leistungsstarken ÖPNV-Netzes vor allem in die Region • Schaffung von attraktiven innerstädtischen Verbindungen • Vermeidung von Störungen im Betriebsablauf • Barrierefreier Ausbau	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:** 🔗	Zielnetze MIV, Fuß, Rad NVP Kreis Unna
Träger / Akteure / Beteiligte Kreis Unna, Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Tiefbauamt	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:**	👥

Beschreibung

Das Linien- und Taktangebot wird in der regelmäßigen Fortschreibung des Nahverkehrsplans festgelegt. Dies geschieht in enger Abstimmung mit den benachbarten Kommunen, da bis auf eine einzige Linie alle stadtübergreifend verkehren. Auch der barrierefreie Haltestellenausbau wird in dem NVP festgesetzt.
Ein potenzieller Bahnanschluss Bergkamens wird im Rahmen eines separaten Gutachtens durch den NWL geprüft (Stand 2026).
Generell kann die Stadt Bergkamen auf eigene Kosten das vorhandene Angebot erweitern und u.a. eine zusätzliche Stadtbuslinie finanzieren (s. Infra 6).

Umsetzungshinweise

Für die Realisierung des Zielnetzes sind folgende Schritte notwendig:

- Entwicklung eines Zielnetzes mit Hauptachsen für den ÖPNV (s. nachfolgende Abbildung)
- Priorisierung von Ausbau- und Umbaumaßnahmen
- Erhalt der Anbindung an den Bahnhof Kamen (im Hinblick auf das Zielnetz 2040 des VRR)
- Barrierefreier Haltestellenausbau
- Bevorrechtigung des ÖPNV an Knotenpunkten/Haltestellen (Buskap) zur Vermeidung von Verspätungen



4.3 Handlungsfelder zur Zielerreichung

Aus den Zielnetzen für die einzelnen Verkehrsmittel ergeben sich drei Handlungsfelder, welche die Zielvision anhand von konkreten Projekten in die künftige Verkehrs- und Mobilitätsplanung der Stadt Bergkamen übersetzen. Die drei Handlungsfelder sind:

- Infrastruktur
- Marketing
- Management

Unter Infrastruktur werden die baulichen Projekte, wie die Erreichung und Instandhaltung von Infrastrukturen sowie die Verteilung und Neuordnung von Verkehrsflächen gefasst. Die nicht baulichen Projekte laufen unter Marketing und Management. Ersteres beinhaltet die Bewerbung von Mobilitätsangeboten sowie die Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen und Aktionen. Letzteres fasst die Kooperation mit unterschiedlichen Einrichtungen, um Mobilität nach außen zu tragen und die Schaffung von Organisationsstrukturen innerhalb der Verwaltung.

Hieraus wird deutlich, dass der Begriff „Mobilität" nicht nur durch infrastrukturelle Projekte geprägt wird, sondern weitaus breiter gefächert ist. Die Organisation, Koordinierung und letztlich die Schaffung von Akzeptanz für Veränderungen in der Verkehrsmittelwal und Fortbewegung an alle Nutzergruppen steht über allen Projekten für die Stadt Bergkamen.

In den jeweiligen Handlungsfeldern wurden insgesamt 26 Projekte entwickelt, die zur Erlangung der Klimaneutralität, des 50/50 Modal Splits und der 5-minütigen fußläufigen Erreichbarkeit eines umweltfreundliche Verkehrsmittels fungieren. Darüber hinaus wurden drei Leuchtturmprojekte zu den Themen Verkehrslenkung, schulischer Mobilität sowie Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit ausgearbeitet.

4.3.1 Handlungsfeld Infrastruktur

Pkw (Straßenraum)



Sicherung und Erhalt des Straßennetzes

Infra 1

Ausgangslage Viele Verkehrsflächen in Bergkamen sind historisch gewachsen und entsprechen in ihrer heutigen Ausgestaltung nicht mehr vollständig den aktuellen Anforderungen an eine sichere, effiziente und ausgewogene Flächennutzung aller Verkehrsarten. Gleichzeitig steigen die Ansprüche an die Straße als multifunktionaler Raum, insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität sowie die Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsformen.	**Umsetzungszeitraum**	Fortlaufend
	Kostenschätzung	Nicht abschätzbar
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 – – –
Ziele • Sicherung und Erhalt des Kfz-Vorrangnetzes • Förderung von Straßensanierungen durch Umbaumaßnahmen zugunsten des Umweltverbundes (Errichtung Radweg, Ausbau Barrierefreiheit usw.) • Verkehrslenkung und -bündelung von Pkw und Lkw	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Projekt „KI“ des Tiefbauamtes & mit allen infrastrukturellen Projekten vor allem mit den Zielnetzen für den MIV und Umweltverbund
Träger / Akteure / Beteiligte Land, Kreis, Tiefbau- und Stadtplanungsamt	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:**	

Beschreibung

Im Zuge von Straßenerhaltungs- und Umbaumaßnahmen werden Verkehrsflächen funktional weiterentwickelt und an aktuelle Anforderungen angepasst. Dabei werden bestehende Verkehrsstrukturen überprüft, Nutzungsansprüche verschiedener Verkehrsarten aufeinander abgestimmt und die Verkehrsführung bei Bedarf optimiert. Die Maßnahmen erfolgen insbesondere im Bestand und werden in laufende Infrastrukturmaßnahmen integriert.

Als Grundlage dienen die Zielnetze, welche eine Empfehlung zur Priorisierung der Sanierung und Erhaltung der Straßenzüge gibt.

Umsetzungshinweise

- Identifikation geeigneter Straßenabschnitte im Rahmen der mittelfristigen Erhaltungs- und Investitionsplanung
- Abstimmungsbedarf mit übergeordneten Behörden oder Straßenbaulastträgern

P	Stellplatzsatzung	Infra 2

Ausgangslage In Bergkamen existiert bislang keine eigene Stellplatzsatzung. Die Anforderungen an notwendige Stellplätze im Rahmen von Neubauten und Nutzungsänderungen werden derzeit ausschließlich über die landesrechtlichen Vorgaben der Bauordnung sowie die Stellplatzverordnung des Landes abgewickelt. Vor dem Hintergrund der zunehmenden verkehrs- und klimapolitischen Herausforderungen sowie der Zielsetzungen aus dem kommunalen Mobilitätskonzept besteht ein wachsender Bedarf, die Stellplatzanforderungen stärker an einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilitätsentwicklung auszurichten.	**Umsetzungszeitraum**	≤2030
	Kostenschätzung	25.000 - 100.000 Euro
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 Gering - -
Ziele • Schaffung einer rechtlichen und planerischen Grundlage • effizientere Flächennutzung und Beitrag zur städtebaulichen Qualität • Förderung alternativer Mobilitätsformen	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Leitfaden Zukunftsnetz Mobilität NRW
Träger / Akteure / Beteiligte Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Stadtplanungsamt	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung/Politik:**	

Beschreibung

In der gesamtstädtischen Stellplatzsatzung werden für die Errichtung von Wohn- und Gewerbeanlagen sowie bei einer Nutzungsänderung baulicher Anlagen die notwendigen zu bauende Stellplätze für Pkw und Fahrräder auf privatem Grund festgelegt.

- Festlegung der nachzuweisenden Stellplatzanzahl für Pkw und Fahrräder nach Art der Nutzung (u. a. Wohnen, Gewerbe mit oder ohne Besucheranteil)
- Einführung differenzierter Stellplatzanforderungen je nach Lage und Erschließungsqualität (z. B. urbane vs. ländlich geprägte Gebiete, Einzugsradius ÖPNV = Lagegunst)
- Reduzierung oder Befreiungsmöglichkeiten von Pkw-Stellplätzen, wenn bestimmte Mobilitätsbausteine realisiert werden (z. B. Mobilstationen, Car-/Bikesharing-Stellplätze, Jobtickets)
- Verbindliche Vorgaben für Fahrradstellplätze, u. a. zu Anzahl, Qualität und Überdachung
- Integration von Stellplatzflächen für E-Mobilität, z. B. Ladeinfrastruktur oder Vorverkabelung
- Gestaltungsanforderungen zur Vermeidung von Flächenversiegelung, Förderung von Versickerung
- Flexibilisierungsmöglichkeiten, etwa durch Mobilitätskonzepte bei größeren Bauvorhaben oder durch Stellplatzablösebeträge bei nicht Herstellung von Stellplätzen bzw. aufgrund erschwerter Bedingungen (z. B. Zufahrt zum Grundstück nur per Fußgängerzone möglich)

Umsetzungshinweise

Die Erstellung der Stellplatzsatzung sollte durch die Stadtverwaltung initiiert und fachlich von einem rechtlich erfahrenen Planungsbüro begleitet werden. Es sollte darauf geachtet werden, dass sich der neue Entwurf an den städtischen Hauptzielen orientiert und gleichzeitig praxistauglich ist. Eine enge Abstimmung mit der Bauaufsicht, der Verkehrsplanung und dem Klimaschutzmanagement ist ebenso erforderlich wie eine politische und öffentliche Diskussion über die beabsichtigte Neuausrichtung. Nur so können Ziel-konflikte zwischen Stellplatzbedarf, Flächenverbrauch sowie Wohnungsbau und nachhaltiger Mobilität frühzeitig transparent gemacht werden.
Am Ende des Prozesses erfolgt eine juristische Prüfung der Stellplatzsatzung auf Plausibilität und Rechtskonformität.

P	Parkraumbewirtschaftung	Infra 3

Ausgangslage In Bergkamen stehen 15 öffentlich zugängliche Parkplätze mit einem kostenfreien oder mit Parkscheibenregelung versehendem Stellplatzangebot zur Verfügung. Auch in zentralen Lagen und Einkaufsstraßen, wie bspw. der Präsidentenstraße, ist das Parken ohne Gebühren möglich (Parkscheibenregelung). Ein systematisches Anwohnerparken ist bislang nicht eingerichtet, wodurch keine gezielte Steuerung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum erfolgt.	**Umsetzungszeitraum**	≤2030
	Kostenschätzung	keine
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 Gering - -
Ziele • Verkehrslenkung und effiziente Nutzung des öffentlichen Parkraums • Anpassung der Bewirtschaftungsformen	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Zielnetz MIV Stellplatzsatzung
Träger / Akteure / Beteiligte Tiefbau- und Ordnungsamt	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung/Politik:**	

Beschreibung

Durch gezielte Verkehrslenkungsmaßnahmen sowie die Anpassung bestehender Parkraumbewirtschaftungsformen sollte die Nutzung des öffentlichen Straßenraums systematischer gesteuert werden. Dabei werden Verkehrsströme geordnet, unerwünschter Durchgangs- und Parksuchverkehr reduziert und die Verfügbarkeit von Flächen entsprechend der funktionalen Anforderungen verschiedener Stadtbereiche neu ausgerichtet. Perspektivisch sollte die Bewirtschaftung insb. in zentralen Bereichen ausgeweitet werden.

Mit der Einführung eines Systems zum Bewohnerparken kann für Bewohnerinnen und Bewohner ohne privaten Stellplatz die Möglichkeit geschaffen werden, einen Bewohnerparkausweis zu beantragen. Dabei können räumlich differenzierte Parkzonen eingerichtet werden, um den begrenzten öffentlichen Parkraum gezielt zu steuern und die Nutzung durch Anwohnende zu ordnen. Die Ausgestaltung der Gebühren bemessen sich dabei nach der Grundfläche des Fahrzeuges d. h. kleinere Fahrzeuge sind kostengünstiger als größere Fahrzeuge.

Umsetzungshinweise

Die Ausweitung der Bewirtschaftung sollte sukzessive und mit einer gewissen „Kulanzzeit" umgesetzt werden, d. h. die Veränderungen in der Bewirtschaftungsform behutsam umzusetzen und mögliche Vergehen in einem gewissen Zeitrahmen vorerst nicht zu ahnden.

E-Mobilität

Infra 4

Ausgangslage Im Stadtgebiet stehen insgesamt 14 öffentliche bzw. halböffentliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zur Verfügung (überwiegend DC-Anschluss). Bezogen auf den aktuellen Bestand von 795 batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) ergibt sich damit ein Verhältnis von etwa 12:1 (E-Fahrzeuge je Ladepunkt). Dieses Verhältnis liegt derzeit unterhalb des von der Nationalen Leitstelle für Ladeinfrastruktur für das Jahr 2030 empfohlenen Richtwerts von 14:1 im urbanen Raum und weist somit bereits heute auf ein vergleichsweise gutes, aber perspektivisch ausbaufähiges Ladeangebot hin.	**Umsetzungszeitraum**	Fortlaufend
	Kostenschätzung	keine
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 Gering – –
Ziele • bedarfsgerechter Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur vor allem in Wohngebieten • Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur nicht zu Lasten des Umweltverbundes (z. B. Ladesäulen auf Gehwegen) • Prüfung geeigneter und kostengünstiger Parkregelungen während des Ladevorgangs	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Parkraum-bewirtschaftung
Träger / Akteure / Beteiligte Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung/Politik:**	

Beschreibung

Die Stadt Bergkamen hat auf Grundlage des Masterplans Klimaschutz 2040 bereits eine Richtlinie zum Aufbau einer flächendeckenden öffentlichen Ladeinfrastruktur auf den Weg gebracht. Diese richtet sich an private Anbieter, da die öffentliche Ladeinfrastruktur nicht allein Aufgabe der Kommune, sondern dem wirtschaftlichen Handeln privater Akteure unterworfen ist. In dieser Richtlinie sind der Geltungsbereich, Vorgaben für die Errichtung von E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum sowie Bestimmungen für Antrags- und Genehmigungsverfahren festgelegt. Durch die Vorgaben seitens der Stadt fallen im Gegenzug keine Gebühren für die Errichtung von E-Ladesäulen für private Anbieter an.
Mit der weiter steigenden Zulassung von Elektrofahrzeugen ist von einem zunehmenden Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auszugehen. Zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Versorgungsqualität ist daher der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur mindestens an die Fahrzeugentwicklung anzupassen. Maßgeblich ist dabei die Orientierung am Richtwert von etwa 14:1 im urbanen Raum, wobei lokale Nutzungsintensitäten und räumliche Schwerpunkte zusätzlich zu berücksichtigen sind. Insbesondere in verdichteten Wohn- und Mischgebieten sowie an zentralen Zielorten ist eine bedarfsgerechte Verdichtung der Ladeinfrastruktur erforderlich.
Auf Bundesebene gibt es zudem das Deutschlandnetz (9.000 Schnellladepunkte) und ein Gesetzesvorhaben, welches ab 2028 Tankstellenbetreiber mit mindestens 200 Tankstellen in Deutschland zur Errichtung von mindestens einem Schnelladepunkt verpflichtet.

Umsetzungshinweise

Die Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur ist entsprechend an den E-Fahrzeugbestand und etwaige Versorgungslücken anzupassen. Viel entscheidender ist jedoch das Angebot privater Ladeinfrastruktur. Wichtige Schritte sind Beratungsangebote zur Errichtung von privater Ladeinfrastruktur seitens der Stadt. Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die Errichtung von Ladeinfrastruktur nicht zu Lasten des Umweltverbundes gehen sollte (z. B. Errichtung auf Geh-/Radwegen). Die Errichtung einer Normalladesäule (bis 22 kW) mit zwei Ladepunkten beläuft sich auf bis zu 25.000 Euro, eine Schnellladesäule (ab 50 kW) beginnt bei ca. 50.000 Euro. Die Förderquoten variieren je nach Art und Zugangsberechtigung zur Ladesäule (öffentlich/halböffentlich/privat) von 20 % bis 80 %.

Bus und Bahn

SPNV-Anschluss Bergkamen

Infra 5

Ausgangslage Eine direkte SPNV-Anbindung Bergkamens existiert nicht. Per Pkw, Bus oder Rad erfolgt der Umstieg in den Regionalverkehr in den Städten Kamen und Lünen bzw. in den Fernverkehr in den Oberzentren Dortmund oder Hamm. Der Bahnhof Kamen wird insgesamt von vier X-Buslinien angefahren. Der SPNV stellt für viele Alltags- und Pendelwege keine richtige Alternative zum Pkw dar. Die Bahn nutzen auch aus diesem Grund nur rund 2,5 % der Bergkamener Bevölkerung (Haushaltsbefragung 2025). Aktuell (Stand Mai 2026) wird im Rahmen eines Reaktivierungsgutachtens des NWL der SPNV-Anschluss Bergkamens geprüft.	**Umsetzungszeitraum**	≥2040
	Kostenschätzung	nicht abschätzbar
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	Hoch Trägt zur Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander bei
Ziele • Anschluss Bergkamens an den SPNV • Verlagerung des Pendlerverkehrs vom MIV auf den SPNV insbesondere von/nach Dortmund • Attraktivitätssteigerung Bergkamens als Wohn- und Arbeitsstandort	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	VRR Zielnetz 2040, Vorlaufbetrieb SPNV-Anschluss, NVP Kreis Unna und NWL
Träger / Akteure / Beteiligte VRR/NWL, Land, Kreis Unna, Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Bevölkerung, Verwaltung/Politik:**	

Beschreibung

Nördlich von Bergkamen verläuft die Güterzugtrasse Oberhausen – Hamm, südlich die SPNV-Trasse Dortmund – Kamen – Hamm. In einer laufenden Reaktivierungsstudie des NWL (Stand Mai 2026) werden zwei Varianten über Lünen-Preußen oder Kamen für einen SPNV-Anschluss Bergkamens geprüft. Sollte in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) der volkswirtschaftliche Nutzen über 1,0 liegen, ist der Bau der Trasse förderfähig (Fördermittel von Bund (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und Zuschüsse vom Land belaufen sich aktuell auf insgesamt 95 % (Stand 2026)).

Der Bahnhof Kamen stellt derzeit den bedeutendsten Zugang zum SPNV dar. Dieser wird direkt über die X-Buslinien 3, 4, 5 und 9 sowie 232 und 235 im 60´Takt angefahren. Die X-Buslinie 6 verkehrt in die Hauptauspendlerkommune Dortmund in der HVZ im 30´Takt. Die Anbindung an den SPNV würde die Reisezeit verkürzen und vor allem die Kapazitäten in Richtung Dortmund erhöhen.

Durch die Integration in das VRR-Zielnetz 2040 sind umfassende Verbesserungen in der Angebotsqualität und Zuverlässigkeit des SPNV geplant, wovon gerade die SPNV-Anbindung in Kamen profitieren wird: Sowohl die Züge RRX2, RRX4, RRX6 (60'Takt) als auch die S-Bahnen S1 und S21 (30'Takt) ermöglichen dann 10 Verbindungen pro Stunde am Kamener Bahnhof.

Umsetzungshinweise

Für die Realisierung der Maßnahme ist eine frühzeitige und fortlaufende Abstimmung mit dem Kreis Unna als Aufgabenträger des ÖPNV, dem VRR/NWL als Aufgabenträger für den SPNV sowie dem Land NRW erforderlich. Des Weiteren ist eine interkommunale Zusammenarbeit mit den benachbarten Städten sowie die Prüfung städtebaulicher Synergien entlang der Trasse empfehlenswert (z. B. neue Wohn- und Gewerbegebiete). Durch eine stringente Taktung im VRR-Gebiet auf einen 30- bis 15-Minunten-Takt bis 2040 ist das Angebot an Pkw- und Radabstellabstellplätzen an Bahnhaltepunkten generell zu prüfen und ggf. zu erhöhen sowie eine Anpassung der Bustaktung zu den Bahnhöfen. Fördermöglichkeiten aus Landes- und Bundesprogrammen sollten aktiv geprüft und erschlossen werden. Darüber hinaus ist eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zur Information und Einbindung der Bürgerinnen und Bürger empfehlenswert.

Stadtbuslinie

Infra 6

Ausgangslage

Die Stadt Bergkamen ist gut an das regionale Busnetz angebunden. Gerade tagsüber ist auf allen Linien mindestens ein 60´Takt gegeben. Nach 20:00 Uhr verkehren werktags und am Wochenende nicht mehr alle Buslinien.
Da bis auf die Linie 31 alle Linien über die Stadtgrenzen hinaus verkehren, besteht für Takt- und Linien-anpassungen ein hoher Abstimmungsbedarf bzgl. der Finanzierung mit den betroffenen Kommunen vor. Eine gute Anbindung der jeweiligen Stadtteile untereinander besteht nicht für alle in der Bevölkerung.

Umsetzungszeitraum	≤2035
Kostenschätzung	variable Betriebskosten
Zielerreichung	
Klimaneutralität	mittel
Modal Split 50/50	➡
Flächendeckende Erreichbarkeit	Trägt zur Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander bei

Ziele

- Einrichtung einer Stadtbuslinie zur Vernetzung der Stadtteile
- Schaffung einer attraktiven Busanbindung zwischen den Stadtteilen auch abends und am Wochenende ohne Umstieg
- Integration der Wasserstadt Aden

Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:

Vorlaufbetrieb SPNV-Anschluss,
ÖPNV-Beschleunigung,
NPV Kreis Unna

Träger / Akteure / Beteiligte

Kreis Unna, VKU, Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, ggf. Nachbarstädte Lünen und Kamen

Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Bevölkerung, Verwaltung/Politik:

Beschreibung

Für eine verbessert ÖPNV-Anbindung innerhalb Bergkamens wird die Erstellung eines Gutachtens zur Einführung einer Stadtbuslinie empfohlen. Diese kann unterschiedliche Linienführungen im Stadtgebiet aufweisen und als potenzieller SPNV-Vorlaufbetrieb gesehen werden. Unabhängig von der Linienführung sind folgende Punkte zu prüfen:

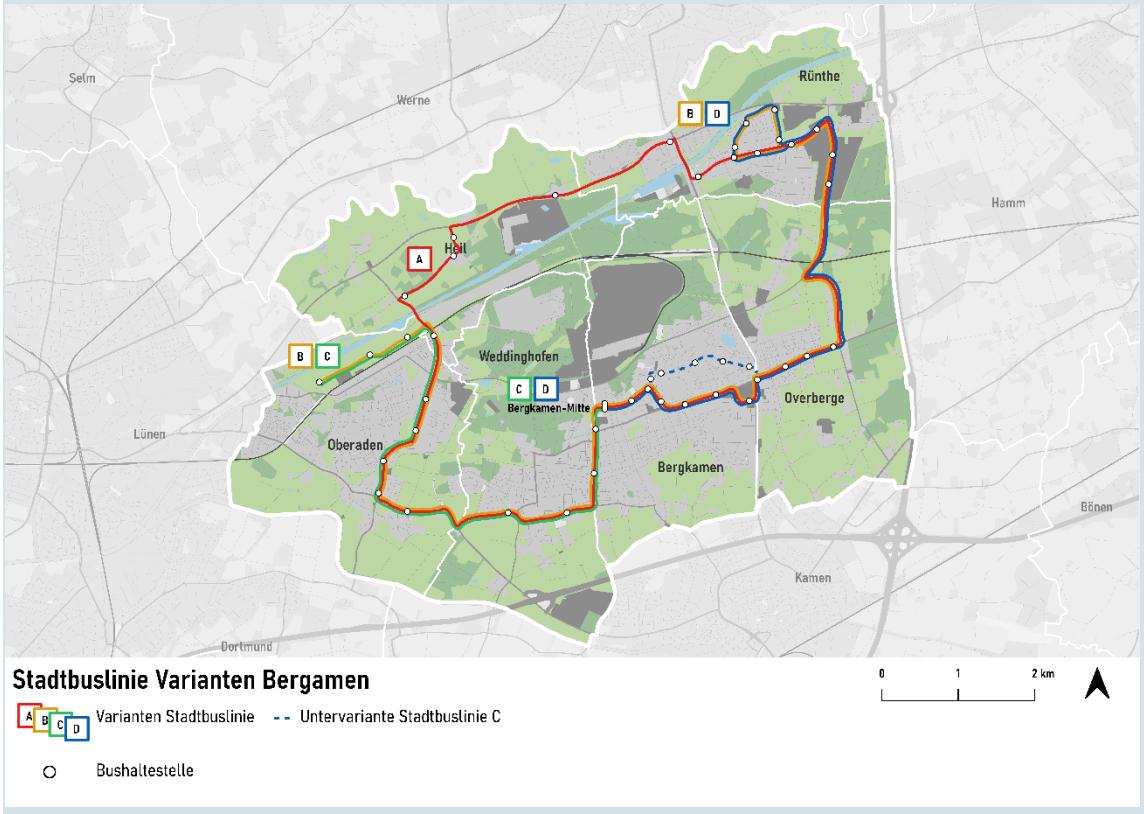
- Stadtteilverbindende Funktion der neuen Linie auch abends und am Wochenende
- Prüfung 30´Takt mit zentralem Umsteigepunkt in Bergkamen-Mitte
- Prüfung kleinere Fahrzeuge (Elektrobusse) und dichtes Haltestellennetz
- Prüfung tariflicher Anreize in Abstimmung mit Kreis Unna, VKU und Verkehrsverbund (z. B. Prüfung 1,00 Euro-Ticket)

In der nachfolgenden Abbildung sind drei prüfbare Stadtbusvarianten basierend auf dem bestehenden Haltestellenangebot aufgeführt:

- Variante 1: Ringlinie (Einsparung der Bedarfslinie 336 und Linie 31 zu prüfen, ggf. Anpassungen im bestehenden Liniennetz)
- Variante 2: Durchmesserlinie Rünthe – Wasserstadt Aden
- Variante 3: zwei Buslinien Rünthe – Bergkamen-Mitte und Wasserstadt Aden – Bergkamen-Mitte
    - Untervariante mit Linienverlauf über die Hochstraße – Präsidentenstraße (Einsatz kleiner Fahrzeuge (z. B. Midibus))

Umsetzungshinweise

- Erstellung eines Gutachtens mit Nachfrageabschätzung, Fahrzeugbedarf und Berechnung des jährlichen Defizitaufwandes seitens der Stadt
- Betreiber ist die VKU mit Zustimmung des Kreises
- Prüfung Förderprogramme zur Anschaffung klimaneutraler Busse durch die VKU
- Trafohäuschen zur Aufladung der E-Flotte in Bergkamen in Planung
- Vorstufe zum SPNV-Vorlaufbetrieb (Infra 7) und Integration in die ÖPNV-Beschleunigung (Infra 8)



Vorlaufbetrieb SPNV-Anschluss

Infra 7

Ausgangslage Durch die schrittweise Umsetzung des VRR Zielnetzes erhöht sich die Angebotsqualität im SPNV für Kamen und die Region bis 2040 spürbar. In der Endstufe halten hier der RRX2, RRX4, RRX6 im 60´Takt sowie die S1 und S21 im 30´Takt (15´Takt Überlagerung). Daraus ergeben sich insgesamt bis zu 10 Verbindungen pro Stunde. Die Anbindungsqualität gerade aus den Siedlungsgebieten abseits der X-Buslininen zum Kamener Bahnhof ist ausbaufähig. Zudem befindet sich ein möglicher SPNV-Anschluss Bergkamens noch in der Prüfung und wäre zudem zeitintensiv. Eine Fertigstellung vor 2040 ist unrealistisch.	**Umsetzungszeitraum**	≤2035
	Kostenschätzung	variable Betriebskosten
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 mittel ➡ Trägt zur Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander bei
Ziele • Einrichtung zweier Buslinien zur Erschließung der Siedlungsgebiete und des Bahnhofes Kamen • Schaffung einer attraktiven Busanbindung an den Bahnhof Kamen abends und am Wochenende • Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV im Binnenverkehr	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	SPNV-Anschluss Bergkamen, Stadtbuslinie, NVP Kreis Unna
Träger / Akteure / Beteiligte Kreis Unna, VKU, Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Stadt Kamen	**Entwicklung anhand der Bestandsaufnahme und Analyse**	

Beschreibung

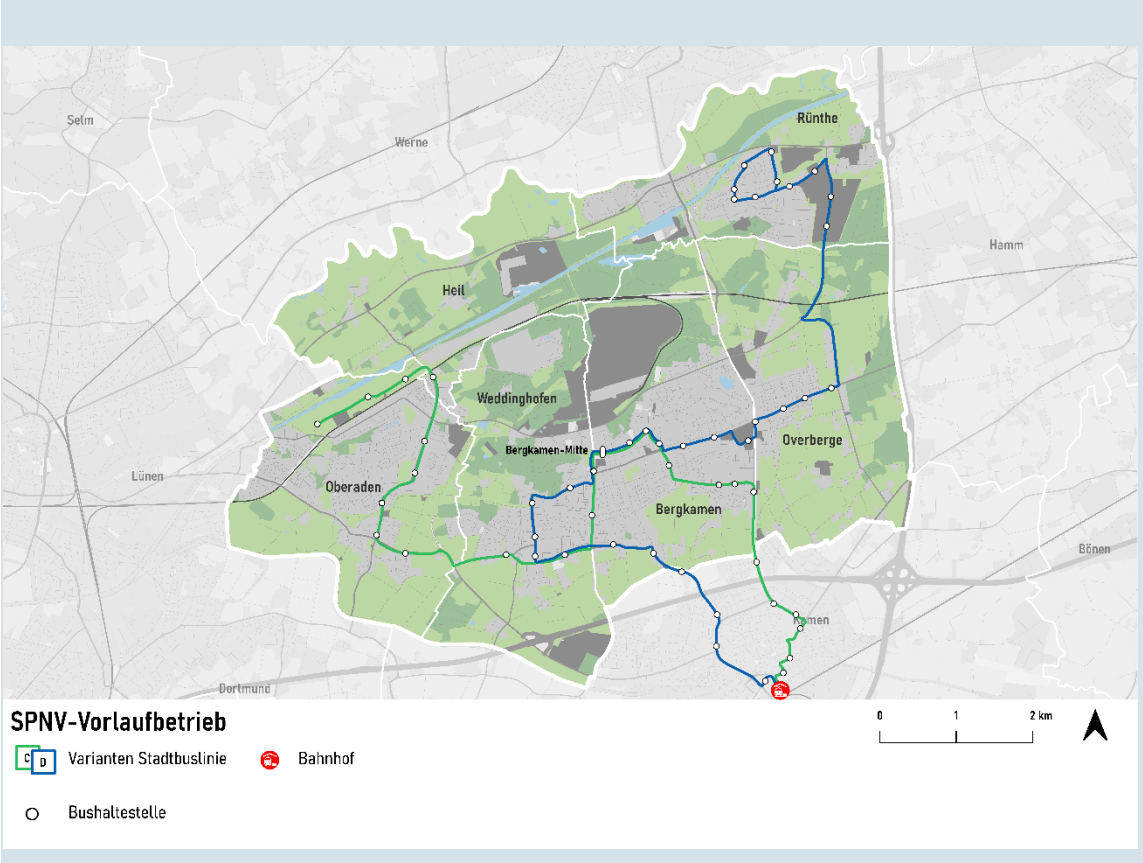
In Vorbereitung auf einen möglichen Bahnanschluss Bergkamens kann aufgrund des langen Umsetzungszeitraumes zur Überbrückung zusätzlich ein Vorlaufbetrieb mit zwei Buslinien eingerichtet werden. Derzeit und vor allem in Zukunft (VRR Zielnetz 2040) wird der Bahnhof Kamen den wichtigsten Zugang zum SPNV darstellen. Aus diesem Grund kann eine verbesserte Anbindung aus den Siedlungsgebieten und an Werktagen sowie am Wochenende eine echte Alternative zum eigenen Bahnanschluss darstellen. Zudem würden die beiden Linien auch eine stadtvernetzende Funktion übernehmen (s. Infra 6).

- Stadtteilverbindende Funktion und Anbindung des Bahnhofes durch die neuen Linien abends und am Wochenende
- Prüfung zweier Linien im 30´Takt mit Umsteigepunkten in Bergkamen-Mitte und Kamen Bahnhof (15´Takt durch Überlagerung zum Bahnhof Kamen mit ggf. verschiedenen Linienwegen von Bergkamen-Mitte bis Kamen Bf)
- Prüfung kleinere Fahrzeuge (Elektrobusse) und dichtes Haltestellennetz
- Prüfung tariflicher Anreize in Abstimmung mit Kreis Unna, VKU und Verkehrsverbund (z. B. Prüfung 1,00 Euro-Ticket)

In der nachfolgenden Abbildung sind die potenziellen Linienführungen dargestellt.

Umsetzungshinweise

- Erstellung eines Gutachtens mit der Stadt Kamen mit Nachfrageabschätzung, Fahrzeugbedarf und Berechnung des jährlichen Defizitaufwandes seitens der Städte
- Betreiber ist die VKU mit Zustimmung des Kreises
- Prüfung Förderprogramme zur Anschaffung klimaneutraler Busse durch die VKU
- Trafohäuschen zur Aufladung der E-Flotte in Bergkamen in Planung
- Ersatz der Stadtbuslinie (Infra 6 Variante 3) und Integration in die ÖPNV-Beschleunigung (Infra 8)


Selm
Werne
Rünthe
Hamm
Heil
Weddinghofen
Bergkamen-Mitte
Overberge
Oberaden
Bergkamen
Lünen
Bönen
Dortmund
SPNV-Vorlaufbetrieb
C
D
Varianten Stadtbuslinie
Bahnhof
Bushaltestelle
0
1
2 km

ÖPNV-Beschleunigung

Infra 8

Ausgangslage Der Busverkehr übernimmt in Bergkamen und der Region eine zentrale Funktion als Rückgrat des ÖPNV. Gleichzeitig ist der Betrieb des Busnetzes in vielen Bereichen durch Mischverkehr mit dem MIV geprägt, was zu Verspätungen führen kann. Am Knotenpunkt Bambergstraße / Weddinghofer Straße gibt es bspw. eine Bus-LSA. Hier erhält der Bus eine schnellere Grünphase. Darüber hinaus werden beim barrierefreien Haltestellenausbau die Einrichtung von Buskaps geprüft. Der Bus hält zum Ein- und Aussteigen direkt am Fahrbahnrand, ohne auszuschwenken wie im Falle einer Busbucht. Der Fahrgastwechsel erfolgt barrierefrei, der Bus fährt als Pulkführer vor dem Kfz-Verkehr her.	**Umsetzungszeitraum**	Fortlaufend
	Kostenschätzung	≤25.000 Euro Gutachten 25.000 - 100.000 Euro an besteh. Infrastruktur
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 Gering – –
Ziele • Bevorrechtigung des ÖPNV an Knotenpunkten und auf neuralgischen Abschnitten • Einhaltung des Taktfahrplans und Erhöhung der Zuverlässigkeit • Anschlusssicherung	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Einrichtung Stadtbuslinie, Barrierefreier Ausbau, NVP Kreis Unna, Zielnetz ÖPNV
Träger / Akteure / Beteiligte Land, Kreis Unna, VRR/NWL, VKU, Tiefbauamt	**Entwicklung anhand der Bestandsaufnahme und Analyse**	

Beschreibung

In einem Gutachten werden stauanfällige Knotenpunkte erfasst und Maßnahmen zur Beschleunigung und Stabilisierung des Busverkehrs vorgeschlagen. Ziel ist es, eine verbesserte Betriebsqualität und Attraktivität des ÖPNV im Vergleich zum Kfz-Verkehr zu erreichen. Als Untersuchungsgrundlage dient das Zielnetz im ÖPNV, vornehmlich das Vorrangnetz.

Auf Grundlage der Gutachtenergebnisse werden konkrete infrastrukturelle und verkehrsorganisatorische Maßnahmen geprüft und umgesetzt. Dazu gehört insbesondere die Einrichtung einer LSA-Bevorrechtigung für Busse, um an signalgeregelten Knotenpunkten Reisezeitverluste zu reduzieren und die Pünktlichkeit zu erhöhen. Ergänzend wird geprüft, ob Busspuren oder andere Formen der ÖPNV-Bevorrechtigung in geeigneten Abschnitten möglich sind, um den Busverkehr unabhängig vom allgemeinen Verkehrsfluss zu führen und Störungen durch Stau oder Überlastung zu minimieren. Dies trägt wesentlich zur Fahrzeitstabilität und zur Verbesserung der betrieblichen Zuverlässigkeit bei. Darüber hinaus sollen Buskaps als Haltestellenform prioritär eingesetzt werden, um keine Zeitverluste beim Einfädeln der Busse in den Verkehr zu erleiden und gleichzeitig die Funktion als „Pulkführer“ einzunehmen. Dadurch kann der Busverkehr sichtbarer und priorisierter im Verkehrsablauf integriert werden.

Umsetzungshinweise

- Erstellung eines Gutachtens gemeinsam mit den benachbarten Städten und der VKU
- Prüfung von LSA-Bevorrechtigung für Busse
- Prüfung von Busspuren (mit Freigabe für Taxi und Fahrrad)
- Prüfung von Buskaps (Bus als Pulkführer)

Rad

Erfassung der Radinfrastruktur

Infra 9

Ausgangslage Die bestehende Radwegeinfrastruktur weist unterschiedliche Führungsformen, Ausbaustandards und Beschilderungen auf. Eine vollständige, systematische und aktuelle Erfassung insbesondere hinsichtlich der Benutzungspflicht (beschilderte bzw. nicht beschilderte Radwege) liegt bislang nicht in konsolidierter Form vor. Dadurch bestehen nur eingeschränkte Grundlagen für eine einheitliche Bewertung der Netzqualität und der Regelkonformität einzelner Radverkehrsanlagen.	**Umsetzungszeitraum**	2026/2027 (Sofortmaßnahme)
	Kostenschätzung	≤25.000 Euro
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 gering - -
Ziele • Erfassung der aktuellen Radwegeinfrastruktur hinsichtlich Führungsform und Beschilderung (benutzungspflichtige Radwege)	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Fuß- und Radverkehrskonzept, Zielnetz Radverkehr
Träger / Akteure / Beteiligte Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität	**Entwicklung anhand der Bestandsaufnahme und Analyse**	

Beschreibung

Die vorhandene Radwegeinfrastruktur wird systematisch erfasst und hinsichtlich Führungsform, baulichem Zustand sowie Beschilderung (insbesondere Benutzungspflicht) dokumentiert. Zunächst sind einheitliche Erfassungskriterien für die Bewertung der Radwegeinfrastruktur festzulegen, wie z. B.:

- Führungsform (gemäß Rad- und Fußverkehrskonzept 2022: ca. 34 % gemeinsamer Geh-/Radweg, ca. 27 % Fahrbahn, 10 % Netzlücken)
- Oberfläche (ca. 2/3 sind asphaltiert)
- Beschilderung und Wegweisung
- Zustand der Radverkehrsanlage

Anschließend erfolgt eine Befahrung des Straßenraumes. Hierfür werden bereits die Fahrzeuge der städtischen Müllentsorgung genutzt. Die Fahrzeuge erfassen ohne zusätzlichen personellen oder fahrzeugtechnischen Aufwand den Straßenraum mittels Kameratechnik. Eine KI kann somit zumindest die Führungsformen und die Beschilderung erfassen. Der Zustand der Radverkehrsanlagen kann nachträglich durch die Verwaltung oder einen Dienstleister erfasst werden. Die erhobenen Daten werden zentral zusammengeführt, ausgewertet und in ein geeignetes, möglichst GIS-basiertes Erfassungssystem überführt. Ziel ist es, dass eine belastbare Datengrundlage zur Bewertung des Bestandsnetzes und zur Ableitung weiterer planerischer Maßnahmen und dessen Priorisierung geschaffen wird.

Umsetzungshinweise

Die Daten sind laufend zu aktualisieren und bei neuen Planungen oder baulichen Maßnahmen im Verkehrsnetz fortzuschreiben, um eine kontinuierliche Anpassung an den aktuellen Bestand sicherzustellen. Zudem dient die Datenerfassung und -aufbereitung dem Monitoring und Controlling im Radverkehr und trägt langfristig zum Erhalt der AGFS-Mitgliedschaft Bergkamens bei (Verlängerung der Mitgliedschaft 2024 bis 2031 erfolgt).

Gestaltungsleitfaden Straßenraum

Infra 10

Ausgangslage Die Gestaltung des Straßenraums orientierte sich in der Vergangenheit häufig in der Wiederherstellung des Status quo. Der Umweltverbund nimmt künftig einen höheren Stellenwert in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung Bergkamens ein (siehe Hauptziele 50/50 Modal Split und flächendeckende Erreichbarkeit). Dort wo die Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr bereits heute überdimensioniert sind oder aufgrund eines veränderten Mobilitätsverhaltens an Bedeutung verlieren, sind die Fläche zugunsten des Umweltverbundes neu zu verteilen bzw. bei Sanierungen umzugestalten.	**Umsetzungszeitraum**	2030
	Kostenschätzung	keine
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 Keine – –
Ziele • Festlegung von Prioritäten bei der Straßenraumgestaltung und Vermeidung von Grundsatz-diskussionen • Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Zielnetze
Träger / Akteure / Beteiligte Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Stadtplanungs- und Tiefbauamt	**Entwicklung anhand der Bestandsaufnahme und Analyse**	

Beschreibung

Im Zuge von infrastrukturellen Maßnahmen im Umweltverbund kann es notwendig sein, Anpassungen in der Verkehrsführung und der Gestaltung von Straßenquerschnitten vorzunehmen. Eine Neuaufteilung und Umstrukturierung des bestehenden öffentlichen Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes wird dabei möglichst nicht zu Lasten des Grün- und Baumbestands in dem jeweiligen Straßenabschnitt (Einzelfallbetrachtung), jedoch mitunter zu Lasten des Kfz-Verkehrs gehen. Dies kann z. B. durch den Entfall oder die Markierung von Stellplätzen, Verengung von Fahrspuren oder die Herausnahme von Fahrspuren erfolgen.

Zur Vereinheitlichung von Planungsentscheidungen im Straßenraum werden verbindliche Prioritäten und Gestaltungsgrundsätze für unterschiedliche Straßentypen und Nutzungssituationen festgelegt. Hierzu werden standardisierte Querschnittsaufteilungen und Straßenraumtypologien definiert, die festlegen, welche Verkehrsarten in bestimmten Straßenräumen vorrangig berücksichtigt werden. Dabei sind Richtwerte den heutigen Bedingungen anzupassen und Novellierungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu berücksichtigen.

Für Situationen, in denen die Regelmaße und Anforderungen der RASt 06 im Bestand nicht vollständig eingehalten werden können, wird eine klare Priorisierung der Verkehrsarten festgelegt. Dabei erhält der Umweltverbund, insbesondere Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV, Vorrang bei der Flächenaufteilung und Gestaltung des Straßenraums.

Ergänzend werden Kriterien für die Flächenverteilung im Straßenraum (z. B. Regelbreiten, Sicherheitsanforderungen, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit) sowie die Priorisierung an Knotenpunkte entwickelt. Die Grundlage bilden die Zielnetze (Haupt- und Nebennetz), die auch eine Hierarchisierung und damit Priorisierung der jeweiligen Verkehrsträger an Knotenpunkten vorgeben. Generell ist das Hauptnetz gegenüber dem Nebennetz zu priorisieren (höhere Netzebene). Überlagern sich zwei Hauptnetze, ist insbesondere an den konfliktbehafteten Kontenpunkte folgende Hierarchisierung zu empfehlen:

- 1. ÖPNV, 2. Kfz, 3. Fußverkehr, 4. Radverkehr

Der ÖPNV ist von allen Verkehrsmitteln der unflexibelste Part, so dass dieser nach Möglichkeit stets zu bevorrechtigen ist (z. B. eigene Signalisierung, Busspur). Der Kfz-Verkehr und insbesondere der Pkw-Verkehr ist nach wie vor das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel (69 % MIV-Anteil, Haushaltsbefragung 2025). Daher ist es bei gleicher Netzhierarchie gegenüber dem Fuß- und Radverkehr zu bevorzugen, d. h. es sind keine längeren Wartezeiten an Knotenpunkten und an Querungsstellen hinzunehmen. Der Fußverkehr folgt an dritter Stelle, da sich deren Vorzugsbereiche hauptsächlich abseits der ÖPNV- und Kfz-Hauptnetze befinden. Gegenüber dem Radverkehr ist der Fußverkehr zu bevorrechtigen, da dieser der schwächere Verkehrsteilnehmer ist und bereits kleinere Barrieren für viele Menschen nicht hinnehmbar (oder überwindbar) sind (z. B. Schienentrassen, Flüsse). Der Radverkehr ist in der Routenwahl flexibler und kann oftmals leichter kleinere Umwege in Kauf nehmen als der Fußverkehr.

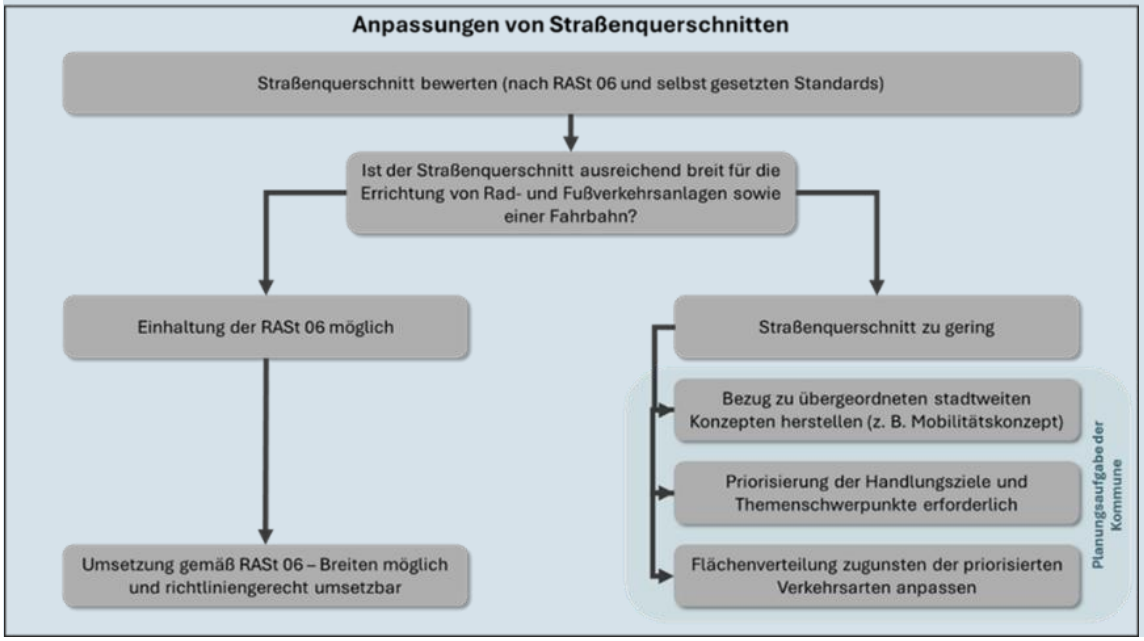
Grundsätzlich bedeutet die Netzhierarchie nicht, dass Verkehrsteilnehmende bestimmte Routen aufgrund der geringeren Netzstufe nicht mehr nutzen können, sondern lediglich, dass bestimmte Ausbau- und Qualitätsstufen insbesondere an Knotenpunkten nicht vorgehalten werden können. In den meisten Fällen bedeutet dies längere Warte- und damit Reisezeiten. Daher sind diese Routen für den Alltagsverkehr eher unattraktiv, aber keinesfalls nicht nutzbar.

Die Netzhierarchisierung ist zudem nicht starr, sondern kontinuierlich anhand von Modal Split-Erhebungen, Befragungen oder Zählungen zu prüfen und ggf. anzupassen. Bestimmte Relationen können aufgrund von Flächenentwicklungen für bestimmte Verkehrsteilnehmende an Bedeutung gewinnen, so dass diese in der Netzhierarchisierung nach oben rücken.

Dadurch wird sichergestellt, dass zukünftige Umgestaltungen konsistent, transparent und effizient erfolgen und Planungsprozesse beschleunigt werden, da grundlegende Fragen zur Flächenaufteilung und Priorisierung nicht bei jeder Einzelmaßnahme neu diskutiert werden müssen.

Umsetzungshinweise

Für die Entwicklung und Anwendung verbindlicher Gestaltungsgrundsätze ist eine enge Abstimmung zwischen den relevanten Fachbereichen innerhalb der Verwaltung erforderlich, um fachliche Anforderungen und rechtliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Ergänzend ist die Beteiligung politischer Gremien notwendig, da die Festlegung von Prioritäten bei der Straßenraumgestaltung grundlegende strategische Entscheidungen zur Flächenverteilung beinhaltet. Darüber hinaus empfiehlt sich die Einbindung weiterer Akteure wie Polizei, Behinderten- und Seniorenvertretungen sowie Interessenvertretungen des Rad- und Fußverkehrs.



Öffentliche Radabstellanlangen

Infra 11

Ausgangslage Die bestehenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind in Bergkamen vielerorts nicht ausreichend dimensioniert und qualitativ uneinheitlich ausgebildet. Insbesondere an zentralen Zielpunkten fehlen häufig sichere, witterungsgeschützte und komfortable Abstellanlagen für hochpreisige Räder. Dies führt dazu, dass das Fahrrad im Alltagsverkehr teilweise mangels hochwertiger Abstellmöglichkeiten nicht so häufig zum Einsatz kommt wie im Freizeitverkehr. Im Alltag nutzen derzeit ca. 11 % der Bevölkerung das Fahrrad, obwohl mehr Fahrräder als Pkw pro Haushalt zur Verfügung stehen (2,0 Fahrräder zu 1,5 Pkw pro Haushalt) (Haushaltsbefragung 2025).	**Umsetzungszeitraum**	≤2030
	Kostenschätzung	s. Umsetzungshinweise
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	Hoch Trägt zur Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander bei
Ziele • Schaffung sicherer, komfortabler Radabstellmöglichkeiten	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Zielnetz Radverkehr, Rad- & Fußverkehrskonzept Bergkamen
Träger / Akteure / Beteiligte Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Tiefbauamt	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Bevölkerung, Verwaltung/Politik:**	

Beschreibung

Im Stadtgebiet wird die Fahrradabstellinfrastruktur systematisch ausgebaut und qualitativ aufgewertet. Dazu werden an zentralen Quell- und Zielpunkten des Alltagsverkehrs, insbesondere an ÖPNV-Haltestellen, Schulen, Einkaufsschwerpunkten sowie öffentlichen Einrichtungen, zusätzliche, bedarfsgerechte Abstellanlagen geschaffen. Diese sollen diebstahlsicher, gut erreichbar und witterungsgeschützt ausgestaltet sein, um insbesondere E-Bikes und Pedelecs, aber auch Lastenräder und Cargobikes sicher abstellen zu können. Folgende Kriterien sollten beachtet werden:

- Abstellanlagen an zentralen innerstädtischen Plätzen, an wichtigen Einkaufsstraßen und benachbarten Straßenzügen und an wichtigen wirtschaftlichen und kulturellen Zielen
- Idealerweise wettergeschützt und diebstahlsicher (z. B. Sammelschließanlagen, Fahrradkäfige, Parkhaus wie am Rathaus, s. Infra 12)
- Abstellanlagen für Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder und Cargo Bikes an Orten, an denen diese sinnvoll genutzt werden können (z. B. mindestens 1-2 Abstellflächen in der Innenstadt)
- Bei Bedarf und Flächenknappheit kann eine Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Radabstellanlagen erfolgen
- Abstellanlagen in Quartieren sollten insb. bei dichten Bebauungen und hoher Bevölkerungsdichte errichtet werden. Anreize für Eigentümer/Wohnungsunternehmen zur Errichtung dieser können auch private Investitionen nach sich ziehen.
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur Erfassung von Bedarfsstandorten, Steigerung der Bekanntheit und Schaffung von Akzeptanz (s. Beispiel Stadt Kamen)

Bestehende Anlagen werden schrittweise überprüft und an heutige Anforderungen angepasst, insbesondere hinsichtlich Diebstahlschutz, Komfort sowie Barrierefreiheit.

Umsetzungshinweise

Zunächst ist die Grundlagenermittlung mit einer Bestandsanalyse und Vermessung erforderlich. Danach erfolgen die Vor- und Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung) sowie die Genehmigungs- und Ausführungsplanung etc.
Für einen Fahrradbügel inkl. Einbau können ca. 500 Euro und für zwei Fahrradbügel inkl. Überdachung ca. 6.000 Euro angesetzt werden. Für eine Sammelschließanlage mit Dachbegrünung wird je nach Dimensionierung der Anlage (und einem möglichen Stromanschluss) ein höherer Betrag fällig. Die Förderquoten liegen hier bei bis zu 80 % (max. 85 % finanzschwache Kommune).

Fahrradparkhaus am Rathaus

Infra 12

Ausgangslage Die bestehende überdachte Sammelschließanlage am Rathaus Bergkamen ist Bestandteil der Mobilstation am ZOB. Dort kann das eigene Fahrrad gegen eine Kaution in Höhe von 20,00 Euro 24/7 abgestellt werden. Zudem besteht hier die Möglichkeit seinen Akku zu laden. Der Zugang erfolgt per Chip. Mit Blick auf steigende Anforderungen an Kapazität, Komfort und Diebstahlschutz stellt ein Fahrradparkhaus die nächste qualitative Entwicklungsstufe für den Standort dar.	**Umsetzungszeitraum**	≤2035
	Kostenschätzung	100.000 - 500.000 Euro
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	Hoch Trägt zur Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander bei
Ziele • Schaffung sicherer, komfortabler Radabstellmöglichkeiten	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Zielnetz Radverkehr, Rad- & Fußverkehrskonzept Bergkamen
Träger / Akteure / Beteiligte Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Hochbauamt	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:**	

Beschreibung

Die bestehende Sammelschließanlage (s. nachfolgende Abbildung) soll durch ein Fahrradparkhaus ersetzt werden. Dieses bietet aufgrund der baulichen Struktur und Dimensionierung einen höhere Diebstahlschutz, Komfort und in erster Linie Kapazitäten.

Umsetzungshinweise

Die Errichtung des Fahrradparkhauses befindet sich noch im Anfangsstadium. Über eine genaue Ausgestaltung der Anlage und ein möglicher Umsetzungszeitraum sind noch keine Informationen bekannt. Es handelt sich demnach zunächst um ein Vorhaben, die bestehende Anlage durch eine höherwertigere zu ersetzen.

Multimodalität

Mobilstationen

Infra 13

Ausgangslage Im Rahmen des Feinkonzepts Mobilstationen des Kreises sowie des Nahverkehrsplans werden zentrale Haltestellenstandorte schrittweise zu Mobilstationen weiterentwickelt. Der Busbahnhof verfügt bereits über wesentliche Ausstattungsmerkmale wie Wetterschutz, Beleuchtung, Barrierefreiheit, Fahrgastinformationen, Fahrkartenverkauf und Fahrradabstellanlagen und wurde bereits zu einer Mobilstation qualifiziert. Langfristig ist geplant, alle X-Bus-Haltestellen im Stadtgebiet schrittweise zu Mobil-stationen auszubauen.	**Umsetzungszeitraum**	≤2030
	Kostenschätzung	≤25.000 Euro pro Station
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Er-reichbarkeit	Hoch Trägt maßgeblich zur Verknüpfung der Verkehrsmittel un-tereinander bei
Ziele • flächendeckendes Angebot/Zugang zu umwelt-freundlichen Angeboten	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Zielnetze Rad, Fuß & ÖPNV, Feinkonzept Mobilstationen Kreis Unna, NVP Kreis Unna, Rad- & Fuß-verkehrskonzept Bergkamen
Träger / Akteure / Beteiligte Kreis Unna, VKU, Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Tiefbauamt	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:**	

Beschreibung

Mobilstationen werden sukzessive an strategisch wichtigen Punkten im Stadtgebiet errichtet. Mobilstationen sind physische Orte, an denen verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt werden, z. B. ÖPNV-Haltestellen, Fahrradabstellanlagen, Car- und Bike-Sharing, E-Ladeinfrastruktur für Pkw und Fahrräder sowie Informationssysteme. Darüber hinaus können ergänzende Angebote wie Paketstationen, Sitzgelegenheiten, digitale Infotafeln oder Schließfächer integriert werden. Jede Station wird nutzerfreundlich gestaltet, barrierefrei zugänglich gemacht und mit einem einheitlichen, wiedererkenn-baren Design (Corporate Design) versehen.

Die Errichtung zusätzlicher Mobilstationen an bestehenden X-Bus-Haltestellen zahlt zudem auf das Hauptziel der flächendeckenden Erreichbarkeit eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels innerhalb von 5-Gehminuten ein. Somit kann das eigene Fahrrad oder auch Mietrad wie von metropolradruhr (s. Infra 14) als Zubringer bzw. zur Bewältigung der „letzten Meile“ fungieren.

Umsetzungshinweise

Mobilstationen werden aktuell nur noch gefördert, wenn sie an barrierefreien Haltestellen des ÖPNV lie-gen und über eine digitale Fahrgastinformation (DFI) verfügen (DFI ist Aufgabe der VKU). Dies ist bei der Konzeption zu bedenken, insbesondere bei der Errichtung von weiteren Quartiersmobilstationen oder an zentralen Orten. Aktuell scheint deshalb eine Förderung von Mobilstationen eher unwahrscheinlich (Stand 2026).
Die potenziellen Standorte sind je nach Ausstattung auf Platz und Stromanschlüsse zu prüfen.

Bike-Sharing

Infra 14

Ausgangslage Bike-Sharing fällt unter die sogenannte Mikromobilität, d. h. kleine Fahrzeuge wie Fahrräder oder E-Tretroller werden für kurze innerstädtische Strecken genutzt. Diese dienen als Zu- oder Abbringer („letzte Meile“) zu ÖPNV-Haltestellen, Bahnhaltepunkten oder Bahnhöfen. Wenn diese keine Privatfahrzeuge sind, dann handelt es sich um Mietsysteme, deren Nutzung per App gesteuert wird. In Bergkamen ist bisher kein Sharing-Angebot vorhanden.	**Umsetzungszeitraum**	2026/2027 (Sofortmaßnahme)
	Kostenschätzung	jährlich laufende Betriebskosten
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	gering Trägt zur Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander bei
Ziele • Integration des Mietradsystems metropolradruhr • Förderung intermodaler Mobilität („letzte Meile“) • Verbesserung der Erreichbarkeit insbesondere an Schnittstellen wie Bahnhöfen, Stadtteilzentren oder größeren Wohnquartieren	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Zielnetz Radverkehr, Rad- & Fußverkehrskonzept Bergkamen, Mobilstationen-konzept
Träger / Akteure / Beteiligte RVR, Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:**	

Beschreibung

Das Mietradsystem metropolradruhr ist bereits großflächig im Ruhrgebiet etabliert. Daher soll das System auch künftig im Stadtgebiet von Bergkamen zum Einsatz kommen. Dadurch wird die flexible Nutzung von Leihrädern für Alltags- und Freizeitwege innerhalb des Stadtgebiets sowie für Fahrten in benachbarte Kommunen (z. B. Lünen, Dortmund und Hamm) ermöglicht, die bereits an das System angeschlossen sind. Als Standorte für die Leihstationen kommen insbesondere zentrale Orte, ÖPNV-Knotenpunkte sowie Mobilstationen und Wohngebiete mit Erschließungslücken im ÖPNV in Betracht. Damit können räumliche Angebotslücken ergänzt und die fußläufige Erreichbarkeit umweltfreundlicher Mobilitätsangebote verbessert werden.

Umsetzungshinweise

Für die Ausweisung von Abstellbereichen außerhalb von Mobilstationen wird empfohlen auf bauliche Elemente zu verzichten, so dass bei Bedarf die Bereiche an andere Orte verlegt werden können, an denen die Nutzerfrequenz höher ist.

Die Evaluation der Leihvorgänge gibt Aufschluss über die Frequenz und die Einsatzgebiete der Räder, so dass das Angebot gezielt auf die Bedarfsräume in Bergkamen ausgeweitet werden kann. Sofern ein free-floating-Modell aus betriebswirtschaftlicher Sicht rentabel und seitens des Betreibers angedacht ist, sind entsprechende Abstellzonen in Absprache mit der Stadt Bergkamen im Stadtgebiet zu definieren, um das „wilde“ Abstellen zu unterbinden und Unfallgefahren zu minimieren.

Fuß

Erhöhung Aufenthaltsqualität

Infra 15

Ausgangslage Die Aufwertung öffentlicher Räume trägt zu einer höheren Aufenthaltsqualität und damit zu einer stärkeren Belebung von Straßen und Plätzen bei. Neben der reinen Verkehrsfunktion übernehmen Straßen und Plätze heute verstärkt soziale, klimatische und städtebauliche Aufgaben. Sie dienen als Aufenthalts-, Begegnungs- und Kommunikationsräume und beeinflussen maßgeblich die Wahrnehmung der Stadt. In vielen Bestandsbereichen besteht jedoch eine starke Prägung durch den MIV, wodurch Flächen für eine multifunktionale Nutzung teilweise eingeschränkt sind.	**Umsetzungszeitraum**	Fortlaufend
	Kostenschätzung	Nicht abschätzbar
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	mittel Trägt zur Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander bei
Ziele • Schaffung vielfältiger und attraktiver Aufenthaltsbereiche • Erhöhung des Fußverkehrsanteil	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Zielnetz Fußverkehr, Rad- und Fußverkehrskonzept Bergkamen, Leuchtturmprojekt Töddinghauser Str.
Träger / Akteure / Beteiligte Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Stadtmarketing	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung/Politik:**	

Beschreibung

Der öffentliche Raum soll durch z. B. Verkehrsberuhigung, Grün- und Gestaltungselemente und ansprechende Stadtmöbel attraktiver und lebenswerter gestaltet werden. Hierfür können nach Prüfung ggf. auch Stellplätze entfallen bzw. auf bestimmten Flächen konzentriert werden, um das knappe Gut öffentlicher Raum effizienter zu nutzen. Die Aufenthaltsqualität kann durch folgende Maßnahmen gesteigert werden:

- Gestalterische Aufwertung des Straßenraums durch hochwertige Materialien, einheitliches Stadtmobiliar und ansprechende Gestaltung von Plätzen und Wegen
- Mehr Grün im Stadtraum (Straßenbäume, Pocket Parks, Entsiegelung, Blühflächen) zur Verbesserung des Mikroklimas
- Beschattung und Klimaanpassung, z. B. durch Bäume, Sonnensegel oder begrünte Strukturen an Aufenthalts- und Wartebereichen
- Aufwertung von Plätzen und Knotenpunkten als Treffpunkte mit Sitzgelegenheiten, Aufenthaltszonen und ggf. Spiel- oder Bewegungsangeboten. Es gilt auch Sitzmöglichkeiten für bestimmte Mobilitätsgruppen bereitzustellen (z. B. Sitzmöglichkeiten für Senioren – z. B. Seniorenbänke)
- Reduzierung des Kfz-Dominanz im Straßenraum, z. B. durch Verkehrsberuhigung, Umgestaltung von Nebenstraßen oder Einengung von Fahrbahnen
- Verbesserung der Barrierefreiheit (stufenfreie Wege, sichere Querungen, taktile Elemente)
- Aufwertung von Haltestellen und Wartebereichen im ÖPNV mit Wetterschutz, Sitzgelegenheiten und guter Beleuchtung
- Beleuchtungskonzepte für Sicherheit und Atmosphäre, insbesondere an Wegen, Plätzen und Übergängen
- Sauberkeit, Pflege und Instandhaltung als kontinuierliche Grundlage für hohe Aufenthaltsqualität
- Nutzungsmischung und Aktivierung von Räumen, z. B. durch Außengastronomie, temporäre Nutzungen oder Veranstaltungen

Umsetzungshinweise

Die temporäre Umwandlung oder auch Begrünung (mobiles Stadtgrün) kann vor einer dauerhaften Umsetzung (baulich) erprobt werden. Wichtig ist, dass bei einer dauerhaften Umsetzung die Pflege der Grünflächen gewährleistet wird. Zudem sind bei einem Eingriff in den ruhenden Verkehr stets Alternativen aufzuzeigen, damit die Akzeptanz in der Bevölkerung für derartige Veränderungen gegeben ist. Hier kann es Sinn machen, die interessierte Bevölkerung im Rahmen einer öffentlichen Beteiligung bzgl. wünschenswerter Standorte zu beteiligen (analog zu möglichen Standorten für Radabstellanlagen).

Als konkretes Anwendungsbeispiel in Bergkamen ist die Töddinghauser Straße im Abschnitt des Rathauses und des künftigen Rathausquartiers zu nennen. Hier werden im Rahmen des Leuchtturmprojektes Umgestaltungsvorschläge genannt, in denen die Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes zur Anwendung kommen können.

Eltern-Taxi-Haltestellen

Infra 16

Ausgangslage Im Umfeld von Schulen kommt es insbesondere zu Beginn und Ende der Unterrichtszeiten häufig zu erhöhtem Verkehrsaufkommen durch sogenannte „Elterntaxis“. Kurzzeitiges Halten und Parken im direkten Schulumfeld führt dabei teilweise zu unübersichtlichen Verkehrssituationen, Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sowie Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit, insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende.	**Umsetzungszeitraum**	≤2030
	Kostenschätzung	25.000 - 100.000 Euro pro Haltestelle
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 mittel ➡ 🚶 🚲 –
Ziele • Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulstandorten • Vermeidung von hohem Verkehrsaufkommen durch Bring- und Holverkehre in den Wohngebieten • Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils auf Schulwegen	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:** 🔗	Entwicklung Zielnetz Fußverkehr Schulisches Mobilitätsmanagement
Träger / Akteure / Beteiligte Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Tiefbauamt	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Bevölkerung/ Verwaltung/Politik:**	📣 👥

Beschreibung

Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit im unmittelbaren Schulumfeld sowie die Reduzierung von Konflikten durch Hol- und Bringverkehre („Elterntaxis“) zu Stoßzeiten. Gleichzeitig soll die selbstständige und aktive Mobilität von Schülerinnen und Schülern gefördert werden.

- Einrichtung von Eltern-Taxi-Haltestellen: In einer Entfernung von ca. 200 – 400 m zur Schule werden definierte Haltestellen für den Hol- und Bringverkehr ausgewiesen. Die Haltepunkte sind so zu wählen, dass sie:
  - verkehrssicher erreichbar sind,
  - ausreichende Wendemöglichkeiten bzw. kurze Haltezeiten ermöglichen,
  - keine zusätzlichen Gefährdungen für den fließenden Verkehr erzeugen.
- Einrichtung einer Schulstraße zu Bring- und Abholzeiten: Im direkten Umfeld der Schule wird eine temporäre Schulstraße eingerichtet, die zu definierten Zeiten (typischerweise morgens vor Unterrichtsbeginn und mittags nach Unterrichtsende) für den MIV gesperrt wird. Ausgenommen davon sind Anwohnende etc.
- Verkehrsregulierende Maßnahmen im Schulumfeld: Zur Ergänzung werden straßenverkehrs-rechtliche und bauliche Maßnahmen im direkten Umfeld und auf Zufahrtsstraßen umgesetzt. Diese können umfassen:
  - Einbahnstraßenregelungen, um Verkehrsströme zu entzerren und gefährliche Begegnungssituationen zu vermeiden,
  - Halteverbote im unmittelbaren Schulzugangsbereich zur Sicherung von Sichtbeziehungen,
  - verstärkte Kontrollen durch Ordnungsamt oder Polizei in der Anfangsphase der Maßnahme,
  - ggf. Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30 / temporäre Tempo 20-Zonen).

Umsetzungshinweise

Die Pfalzschule dient aufgrund der örtlichen Verkehrssituation sowie den Hinweisen aus den Beteiligungsformaten als Pilotstandort zur Erprobung der Maßnahmenstrategie. Im Rahmen des Leuchtturmprojektes sollen insbesondere folgende Aspekte evaluiert werden:

- Akzeptanz bei Eltern, Schülerinnen und Schülern und Anwohnenden,
- tatsächliche Verlagerung des Hol- und Bringverkehrs auf die definierten Haltepunkte,
- Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Konfliktgeschehen

Das Vorgehen ist auf weitere Schulstandorte übertragbar. Hierzu ist Kontakt mit den interessierten Schulen herzustellen sowie die Bedarfe der jeweiligen Schulen und Standorte abzufragen. Darüber hinaus ist auch ein gewisses Engagement seitens der Schulen (Lehrkräfte) und Eltern erforderlich, damit bestimmte Maßnahmen angeschoben, dafür sensibilisiert und diese letztlich umgesetzt werden können.

Barrierefreier Ausbau

Infra 17

Ausgangslage Die barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen ermöglicht Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und erhöht gleichzeitig die Attraktivität der Wege für alle Menschen. An Fußgängerüberwegen und Querungsstellen existieren häufig keine Bordsteinabsenkungen für Menschen in Rollstühlen und mit Rollatoren sowie Leitlinien (taktile Elemente) und Kontrastmarkierungen (visuelle Elemente), die zur Orientierung für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Menschen dienen.	**Umsetzungszeitraum**	fortlaufend
	Kostenschätzung	25.000 - 100.000 Euro pro Mittelinsel oder Fußgängerüberweg
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 gering – –
Ziele • Beseitigung von Engstellen auf Gehwegen und Herstellung ausreichender Breiten • Installation taktiler Leitelemente und akustischer Fahrgastinformationen, vor allem an Haltestellen • Einführung differenzierter Bordsteinhöhen an Überquerungen • Errichtung von befestigten Wegen an frequentierten Achsen • ÖPNV für alle, Inklusion	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	NVP Kreis Unna, Beschleunigung des ÖPNV durch Buskaps
Träger / Akteure / Beteiligte Tiefbauamt, Netzwerk Inklusion	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Bevölkerung/ Verwaltung/Politik:**	

Beschreibung

In hochfrequentierten Bereichen sollte die Infrastruktur des öffentlichen Raums prioritär barrierefrei gestaltet werden. Dazu zählen wichtige Fußwegerelationen insbesondere zu den Einrichtungen des täglichen Bedarfs, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen sowie dem ÖPNV.

Neben baulichen Anpassungen, wie Bordsteinabsenkungen, taktile/visuelle Elemente oder der barrierefreie Haltestellenausbau, spielt auch die Anpassung von LSA (Ampeln) für sehbehinderte Menschen eine Rolle (Prüfung der Integration von Smart City Elementen. Im Sinne von Smart City ist es ggf. zukünftig möglich, dass durch die Kommunikation zwischen LSA und Fußgänger (Smartphone) eine passgenaue Steuerung möglich ist (z. B. „Klopfgeräusch“ für seheingeschränkte Personen, längere Grünphasen für ältere Menschen oder Gruppen).

Darüber hinaus sind weitere Angebote für Personen mit eingeschränkter Mobilität zu entwickeln (z. B. Rollstuhlwanderwege-Plan, Seniorenbänke). Bei der Vorbereitung jeglicher Maßnahmen soll das Netzwerk Inklusion beteiligt werden.

Umsetzungshinweise

Für die sukzessive Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (DIN 18040-3) kann es bspw. bei Bordsteinabsenkungen sinnvoll sein, zunächst den Bestand an Borden zu kartieren und gemäß des Hauptnetzes für den Fußverkehr zunächst diese Borde abzusenken. Hier ist zusätzlich darauf hinzuweisen, dass bei einer Nullabsenkung Menschen mit Taststock Probleme beim Erkennen des Bordes haben. Zudem

kann das Niederschlagswasser nicht ordnungsgemäß abfließen. Andererseits sind bereits abgesenkte Bordsteine mit einer Höhe von 3 cm für Menschen in Rollstühlen und mit Rollatoren schwer bis gar nicht zu überwinden. Im Idealfall verfügen Gehwege über eine Nullabsenkung und einen abgesenkten Bordstein von 3 cm inkl. taktilen Bodenindikatoren (Rippen- und Noppenplatten), eine kontrastreiche Gestaltung sowie eine rutschfeste Oberfläche (DIN 32984).
Wichtig ist, dass die DIN-Normen zur Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum konsequent zur Anwendung kommen, um für alle Menschen eine sichere und einfache Navigation im öffentlichen Raum zu gewährleisten. Das ist entscheidend für eine angestrebte Gleichberechtigung in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung.

4.3.2 Handlungsfeld Marketing



Öffentlichkeitsarbeit

Marketing 1

Ausgangslage Die interessierte Öffentlichkeit ist auch nach Fertigstellung des Konzeptes im Rahmen von Online- und Präsenzveranstaltungen zu informieren und einzubinden. Dabei können unterschiedliche Formate für unterschiedliche Zielgruppen initiiert werden. Dies ist unterstützend zur Öffentlichkeitsarbeit zu sehen.	**Umsetzungszeitraum**	fortlaufend
	Kostenschätzung	Fortlaufende Kosten (jährlich 10.000 Euro)
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	–  –
Ziele • Bewerbung sämtlicher Projekte und Kampagnen in der gesamtstädtischen Strategie (CD) • Erhöhung der Identifikation mit kommunalen Mobilitätszielen • Steigerung von Akzeptanz, vor allem bei jüngeren Zielgruppen	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:** 	Alle Werbemaß-nahmen und Kampagnen
Träger / Akteure / Beteiligte Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Stadtmarketing, Schul-, Stadtplanungs-- und Ordnungsamt	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:**	

Beschreibung

Die Maßnahme umfasst den Aufbau und die Umsetzung einer gesamtstädtisch einheitlichen Kommunikations- und Beteiligungsstrategie für alle Mobilitätsprojekte. Zentrale Grundlage ist das Corporate Design (CD) der Stadt, das sämtliche Kampagnen und Projekte im Mobilitätsbereich visuell und inhaltlich zusammenführt und so eine konsistente Wahrnehmung städtischer Mobilitätsaktivitäten sicherstellt.

Die Umsetzung erfolgt über eine koordinierte Multikanal-Kommunikation, die städtische Homepage als zentrale Informationsplattform, Social-Media-Kanäle sowie ergänzende Printmedien umfasst. Dadurch wird eine kontinuierliche und zielgruppengerechte Ansprache unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen gewährleistet.

Ergänzend wird ein jährlicher Kommunikations- und Beteiligungsplan eingeführt, der sämtliche digitalen und analogen Beteiligungsformate systematisch strukturiert und zeitlich koordiniert. Die Bürgerbeteiligung erfolgt dabei überwiegend niedrigschwellig und digital, ergänzt durch anlassbezogene analoge Formate insbesondere bei zielgruppen- oder ortsbezogenen Fragestellungen. Alle Inhalte werden barrierearm aufbereitet, insbesondere durch einfache Sprache und eine nutzerfreundliche Gestaltung der Beteiligungsangebote.

Umsetzungshinweise

Bei der Umsetzung sind neue Wege wie Verkehrsversuche, ansprechende Visualisierungen oder auch Probetage zu integrieren. Somit können neue Angebote und Veränderungen in den jeweiligen Verhaltensmustern behutsamer in der Gesellschaft platziert und akzeptiert werden.

Mobilitätskampagnen

Marketing 2

Ausgangslage

Nachhaltige Mobilität braucht nicht nur gute Infrastruktur, sondern auch Aufmerksamkeit, Beteiligung und Identifikation. Aktionen und Veranstaltungen rund um das Thema Mobilität bieten eine niederschwellige und kommunikativ wirksame Möglichkeit, um die Bevölkerung aktiv einzubeziehen, neue Angebote bekannt zu machen und zum Umdenken im Mobilitätsverhalten anzuregen. Die Stadt Bergkamen nimmt bereits an mobilitätsbezogenen Events, z. B. der Europäischen Mobilitätswoche, teil. Gleichzeitig besteht aber noch großes Potenzial, um Mobilität deutlicher als bisher im öffentlichen Raum erlebbar zu machen.

Umsetzungszeitraum	fortlaufend
Kostenschätzung	Nicht abschätzbar
Zielerreichung	
Klimaneutralität	–
Modal Split 50/50	–
Flächendeckende Erreichbarkeit	–

Ziele

- Erhöhung der Identifikation mit kommunalen Mobilitätszielen
- Steigerung von Akzeptanz durch bspw. Reallabore und Aktionszeiträume

Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:

Alle Werbemaßnahmen und Kampagnen

Träger / Akteure / Beteiligte

Kreis Unna, Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Schul- und Ordnungsamt, Stadtmarketing, Stadtplanungsamt

Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:

Beschreibung

Fortlaufende Beteiligung an etablierten Kampagnen wie STADTRADELN und der Europäischen Mobilitätswoche dient der regelmäßigen Aktivierung der Öffentlichkeit für nachhaltige Mobilitätsformen. Über lokale und kreisweite Aktionen, begleitende Kommunikationsmaßnahmen und die Einbindung von Schulen, Verwaltung, Unternehmen und der breiten Öffentlichkeit werden klimafreundliche Mobilitätsangebote sichtbar gemacht und zur Verhaltensänderung angeregt. Je nach Zielgruppe und Format können folgende Aktivitäten umgesetzt werden:

- Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche mit Aktionsprogramm, Infoständen, temporären Verkehrsversuchen oder autofreien Tagen
- ÖPNV-Trainings für verschiedene Nutzergruppen (z. B. Nutzung von Mobilitätsapps, Nutzung des ÖPNV im Stadtgebiet, Carsharing-Nutzung, Bikesharing-Nutzung)
- Veranstaltung eines „Mobilitätstags“ oder „Stadtradel-Starts“ mit lokalem Fokus, z. B. Lastenrad-Teststationen, Kinderparcours, Schulwettbewerben, Infoständen und Mitmachaktionen
- Kreative Formate wie Park(ing) Day, Fußverkehrs-Rallyes, Popup-Mobilitätsstationen oder Straßenumgestaltungen auf Zeit (Reallabore)
- Kampagnenbegleitende Maßnahmen, wie Mitmachaktionen in sozialen Medien, Quizformate, Gewinnspiele oder interaktive Onlinekarten
- Kooperation mit Schulen, Vereinen, Einzelhandel und Umweltgruppen, um Veranstaltungen dezentral im Stadtgebiet zu verankern
- Jegliche Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmarketing erfolgen in enger Abstimmung mit der Wirtschaftsförderung
- Öffentlichkeitswirksame Platzierung von Werbung bspw. auf Bussen

Ergänzend erfolgt die kontinuierliche Mitarbeit in regionalen und überregionalen Fachnetzwerken wie der AGFS NRW, dem Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie DEPOMM. Diese Zusammenarbeit ermöglicht den systematischen Austausch zu Best Practices, die gemeinsame Entwicklung von Strategien sowie den Zugang zu fachlicher Unterstützung und Modellprojekten.

Umsetzungshinweise

Die Aktionen sollten federführend durch die Stadtverwaltung koordiniert und durch Erfahrungen aus anderen Kommunen sowie bestehende Netzwerkangebote unterstützt werden. Es ist zu empfehlen, bereits etablierte bundes- oder landesweite Formate wie die Europäische Mobilitätswoche oder das Stadtradeln als Anlass zu nutzen und mit eigenen lokalen Aktivitäten zu verknüpfen. Je nach Art der Veranstaltung sollten frühzeitig Kooperationspartnerinnen und -partner eingebunden werden, etwa Schulen, Kitas, Umweltgruppen, Sportvereine, lokale Gewerbetreibende oder Verkehrsträger. Durch die Bündelung verschiedener Formate unter einem kommunikativen Dach ließen sich zudem Wiedererkennung und Breitenwirkung erhöhen. Die Maßnahmen sollten mit zielgruppenorientierter Öffentlichkeitsarbeit begleitet und über verschiedene Kanäle (Presse, Website, Plakate, soziale Medien) angekündigt werden.

Verkehrssicherheit

Marketing 3

Ausgangslage

Die Verkehrssicherheit im Straßenraum ist insbesondere in dicht genutzten innerstädtischen Bereichen, an Knotenpunkten sowie im Umfeld von Schulen zunehmend belastet. Hohe Verkehrsdichten, unterschiedliche Verkehrsarten und fehlende räumliche Trennung führen zu Konflikten zwischen Kfz-, Rad- und Fußverkehr.

Besonders kritisch sind zeitlich gebündelte Verkehrsspitzen durch Hol- und Bringverkehre an Schulen sowie unübersichtliche Straßenräume und zu hohe Fahrgeschwindigkeiten. Dadurch entstehen erhöhte Unfallrisiken, insbesondere für Kinder, ältere Menschen und andere besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende.

Umsetzungszeitraum	fortlaufend
Kostenschätzung	Nicht abschätzbar
Zielerreichung	
Klimaneutralität	–
Modal Split 50/50	–
Flächendeckende Erreichbarkeit	–

Ziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Bewerbung von Sicherheitsmaßnahmen/-trainings
- Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsangebote
- Steigerung von Akzeptanz

Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:

Alle Werbemaßnahmen und Kampagnen

Träger / Akteure / Beteiligte

Kreis Unna, Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Schul- und Ordnungsamt

Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:

Beschreibung

Die Maßnahme umfasst die Entwicklung und Umsetzung einer integrierten Informations- und Öffentlichkeitskampagne mit dem Ziel, sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsangebote nachhaltig zu stärken.

Im Bereich der Verkehrssicherheit liegt der Fokus auf der aktiven Bewerbung von Sicherheitsmaßnahmen, Präventionsangeboten und praxisnahen Fahrsicherheitstrainings (z. B. in Schulen für Radfahrende, Fußgänger oder motorisierte Verkehrsteilnehmende). Dadurch sollen Risikokompetenz und regelkonformes Verhalten im Straßenverkehr erhöht sowie Unfallrisiken reduziert werden. Die Ansprache erfolgt zielgruppenspezifisch, insbesondere auch für besonders gefährdete Gruppen.

Parallel dazu werden umweltfreundliche Mobilitätsangebote wie ÖPNV, Rad- und Fußverkehr stärker sichtbar gemacht und in ihren Vorteilen (z. B. Klima-, Gesundheits- und Kosteneffekte) kommuniziert. Ziel ist es, bestehende Vorbehalte abzubauen und die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel im Alltag zu erhöhen.

Umsetzungshinweise

Bevor es an eine Umgestaltung oder Neuplanung des öffentlichen Raumes geht, sollten die Belange aller Menschen in den Blick genommen werden. Hierzu sind die Nutzergruppen direkt zu adressieren. Es gibt bereits einfache Möglichkeiten sich in die Situation von Kindern hineinzuversetzen, z. B. durch das „Tiefsehrohr", wodurch Erwachsene die Sichtachse eines Kindes im Straßenraum einnehmen.

Tourismus

Marketing 4

Ausgangslage Der Tourismus in der Stadt Bergkamen ist überwiegend durch Freizeit- und Naherholung geprägt und richtet sich vor allem an Tagesgäste aus der Region. Wichtige touristische Potenziale bestehen insbesondere in den Bereichen Natur, Wasser und industriekulturelles Erbe, beispielsweise rund um die Marina Rünthe sowie entlang des Datteln-Hamm-Kanals. Auch der künftige RS1 und der IGA-Radweg werden den Fahrradtourismus befördern. Die bestehenden Angebote sind teilweise noch unzureichend miteinander vernetzt und werden nicht ausreichend beworben.	**Umsetzungszeitraum**	fortlaufend
	Kostenschätzung	Nicht abschätzbar
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	– – –
Ziele • Steigerung der Bekanntheit und Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsangebote im Freizeitverkehr	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Alle Werbemaßnahmen und Kampagnen
Träger / Akteure / Beteiligte RVR, Kreis Unna, Stadtmarketing	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:**	

Beschreibung

Ein besonderer Fokus liegt auf der Weiterentwicklung und Vermarktung bestehender touristischer Route seitens der Stadt. Dazu zählen der Datteln-Hamm-Kanal mit dem geplanten IGA-Radweg sowie der RS1 östlich des Stadtgebietes. Zusätzlich sind sowie kulturelle und freizeitbezogene Einrichtungen, wie das Freizeitzentrum “Im Häupen”.

Parallel dazu soll die Erreichbarkeit dieser Ziele mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gezielt verbessert und sichtbar gemacht werden. Dies umfasst insbesondere:

- die bessere Verknüpfung von Rad- und Fußwegen mit Haltestellen des ÖPNV
- die Bereitstellung und Bewerbung sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- die Integration von Sharing-Angeboten (z. B. metropolradruhr, s. Infra 14)
- die verständliche Darstellung von Wegeketten und Reiseoptionen über digitale und analoge Informationsmedien

Darüber hinaus bietet eine stärkere touristische Profilierung der umweltfreundlichen Freizeitmobilität die Chance, das Image der Stadt Bergkamen als lebenswerte, grüne und gut erreichbare Stadt im Ruhrgebiet und im Kreis Unna weiter zu stärken. Zugleich dienen die touristischen Routen und Freizeitziele mitunter als Einstieg für die Nutzung und Etablierung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote. Damit werden ebenfalls die Hauptziele der Mobilitätsstrategie adressiert.

Umsetzungshinweise

Die Koordination und Beratung erfolgen seitens der Stadt. Hierzu werden bestehenden Anlaufstellen und Netzwerke im Tourismus, wie dem RVR mit dem Schwerpunkt Radverkehr (radrevier.ruhr), genutzt.

4.3.3 Handlungsfeld Management



Kooperation mit Betrieben

Management 1

Ausgangslage Das Stadtgebiet mit den großen Gewerbestandorten und Unternehmensstrukturen bietet gute Voraussetzungen, um umweltfreundliche Mobilitätsange-bote weiter zu stärken und stärker zu vernetzen. Die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Wirtschaft im Themenfeld Mobilität erfolgt bislang überwiegend anlassbezogen. Ein regelmäßiger, strukturierter Austausch zwischen den Betrieben untereinander sowie mit der Stadtverwaltung bietet Entwicklungspotenzial für gemeinsame Lösungsansätze.	**Umsetzungszeitraum** fortlaufend **Kostenschätzung** keine **Zielerreichung** Klimaneutralität – Modal Split 50/50  Flächendeckende Erreichbarkeit –
Ziele • Förderung klimafreundlicher und gesunder Mobilitätsformen im Pendlerverkehr (Radverkehr, ÖPNV, Fahrgemeinschaften) • Verbesserung der Zusammenarbeit mit und der Arbeitergeberattraktivität für Betriebe	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**  Alle Werbemaßnahmen und Kampagnen
Träger / Akteure / Beteiligte Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, IHK, Wirtschaftsförderung, Zukunftsnetz Mobilität NRW	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:** 

Beschreibung

Die Stadt Bergkamen übernimmt eine koordinierende und beratende Rolle bei der Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote im betrieblichen Kontext. Ziel ist es, Unternehmen im Stadtgebiet dabei zu unterstützen, nachhaltige Mobilitätslösungen für Beschäftigte, Kundinnen und Kunden sowie betriebliche Abläufe zu entwickeln und umzusetzen.

Hierzu organisiert die Stadt regelmäßige Netzwerktreffen mit ansässigen Betrieben, insbesondere aus Gewerbegebieten und größeren Arbeitgeberstandorten. Diese Treffen dienen dem Erfahrungsaustausch, der Identifikation gemeinsamer Herausforderungen im Bereich der Mobilität sowie der Entwicklung abgestimmter Maßnahmen, beispielsweise zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Standorten oder zur Reduzierung des MIV-Anteils auf Pendlerwegen.

Zu den Maßnahmen zählen u. a.:

- die Entwicklung einer klar definierten, unternehmensspezifischen Mobilitätsstrategie,
- die Ausarbeitung detaillierter Mobilitätskonzepte zur Optimierung des Pendlerverkehrs der Mitarbeitenden sowie der betrieblichen Wirtschaftsverkehre,
- die Bereitstellung und gezielte Verbesserung von Infrastrukturen, die die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel unterstützen (z. B. Fahrradabstellanlagen oder Ladeinfra-struktur),
- die Einführung geeigneter Anreizsysteme für Mitarbeitende, nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen, etwa durch Angebote wie JobTicket oder JobRad,
- regelmäßige Informations- und Schulungsformate zu bestehenden Mobilitätsangeboten, deren Vorteilen und praktischen Nutzungsmöglichkeiten,
- sowie die Etablierung eines kontinuierlichen Monitorings zur Überprüfung und Weiterentwicklung der umgesetzten Maßnahmen.

Durch die koordinierende Rolle der Stadt Bergkamen sollen Hemmnisse bei der Umsetzung reduziert, Synergien zwischen Betrieben genutzt und langfristig eine nachhaltigere und effizientere betriebliche Mobilität im Stadtgebiet etabliert werden.

Umsetzungshinweise

Die Umsetzung der Maßnahme sollte schrittweise und praxisnah erfolgen. Zunächst ist eine Identifikation relevanter Betriebe und Gewerbestandorte im Stadtgebiet Bergkamen sinnvoll, um eine gezielte Ansprache sicherzustellen und Bedarfe zu ermitteln. Darauf aufbauend kann ein kontinuierliches Netzwerkformat etabliert werden, das regelmäßig (z. B. ein halbjährlich oder quartalsweise tagender Unternehmensstammtisch) stattfindet und sowohl Informations- als auch Arbeitscharakter hat. Ergänzend sollten bestehende Förderprogramme eruiert sowie Beratungsangebote und Best-Practice-Beispiele systematisch aufbereitet und den Betrieben niedrigschwellig zur Verfügung gestellt werden. Dies kann durch kurze Leitfäden, digitale Informationsformate oder kompakte Maßnahmenübersichten erfolgen.

Kooperation mit Institutionen

Management 2

Ausgangslage

Die Initiierung regelmäßiger Netzwerktreffen und eines strukturierten Austauschs mit lokalen und regionalen Mobilitätsakteuren ist sinnvoll, da Mobilität zunehmend über kommunale Grenzen hinweg organisiert und abgestimmt werden muss. Durch die Vernetzung können Informationen schneller ausgetauscht, Maßnahmen besser koordiniert und Synergien zwischen Angeboten genutzt werden.
Gleichzeitig ermöglicht der kontinuierliche Dialog, regionale Mobilitätsvorhaben frühzeitig mitzugestalten und die Interessen der Stadt Bergkamen gezielt in übergeordnete Planungen einzubringen. Dadurch lassen sich Fördermöglichkeiten besser nutzen, Doppelstrukturen vermeiden und nachhaltige Mobilitätslösungen effektiver umsetzen.

Umsetzungszeitraum: fortlaufend

Kostenschätzung: keine

Zielerreichung

Klimaneutralität	–
Modal Split 50/50	
Flächendeckende Erreichbarkeit	–

Ziele

- Vernetzung und Austausch mit Institutionen auf lokaler und regionaler Ebene
- Regelmäßiger Informations- und Wissenstransfer mit Akteuren aus dem Mobilitätsbereich
- Positionierung bei regionalen Mobilitätsvorhaben gegenüber Land und Bund

Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:

Schaffung von Organisations-strukturen in der Verwaltung

Träger / Akteure / Beteiligte

Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Zukunftsnetz Mobilität NRW

Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:

Beschreibung

Die Maßnahme umfasst den Aufbau und die Verstetigung eines kontinuierlichen Austauschs zwischen der Stadt Bergkamen, lokalen sowie regionalen Institutionen und Akteuren aus dem Mobilitätsbereich. Ziel ist es, Mobilitätsentwicklungen aktiv mitzugestalten, Informationen frühzeitig zu bündeln und gemeinsame Lösungsansätze für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu fördern.

Im Mittelpunkt stehen regelmäßige Netzwerktreffen, die dem strukturierten Austausch zu aktuellen Themen, Projekten und Herausforderungen der Mobilitätsentwicklung dienen. Ergänzend werden konkrete Umsetzungshebel zur Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote insbesondere auf regionaler Ebene aufgezeigt und diskutiert. Dadurch sollen Synergien zwischen kommunalen und regionalen Maßnahmen besser genutzt und bestehende Angebote weiterentwickelt werden.

Ein weiterer Bestandteil ist der kontinuierliche Informations- und Wissenstransfer mit relevanten Institutionen auf lokaler und regionaler Ebene, etwa aus Verwaltung, Verkehrsplanung und Mobilitätsdienstleistungen. Dies stärkt die Abstimmung zwischen den Akteuren und unterstützt eine kohärente Entwicklung.

Darüber hinaus positioniert sich die Stadt Bergkamen aktiv in regionalen Mobilitätsvorhaben gegenüber Land und Bund, z. B. im Rahmen des Gutachtens zur Reaktivierung von Bahntrassen durch den NWL und der Fortschreibung des NVP. Ziel ist es, die Interessen der Stadt frühzeitig einzubringen, Förder- und Entwicklungsmöglichkeiten zu nutzen und die Einbindung in übergeordnete Mobilitätsprojekte zu sichern.

Umsetzungshinweise

- Aufbau eines regelmäßigen Austauschs (z. B. quartalsweise Netzwerktreffen, digitale Plattformen).
- Einrichtung gemeinsamer Arbeitsgruppen zu thematischen Schwerpunkten (Radverkehr, ÖPNV, Sharing-Systeme, Schulwege).
- Abstimmung gemeinsamer Förderanträge zur Finanzierung regionaler Mobilitätsmaßnahmen
- Vertretung der Interessen der eigenen Kommune in überregionalen Gremien.

Kooperation mit Vereinen

Management 3

Ausgangslage

Vereine sind ein zentraler Bestandteil des gesellschaftlichen Lebens in Bergkamen und haben eine Vorbildfunktion. Sie organisieren regelmäßig Fahrten zu Trainings, Wettkämpfen und Veranstaltungen. Dabei entsteht ein relevanter Mobilitätsbedarf, der häufig durch private Pkw-Fahrten oder Sammelfahrten gedeckt wird. Gleichzeitig gewinnen nachhaltige Mobilitätslösungen auch im Vereinswesen zunehmend an Bedeutung, sowohl aus ökologischen als auch aus organisatorischen und finanziellen Gründen. Bisher fehlen jedoch häufig systematische Unterstützungsstrukturen, um Mobilitätsbedarfe gezielt zu erfassen und alternative, umweltfreundlichere Lösungen zu fördern.

Umsetzungszeitraum: fortlaufend

Kostenschätzung: keine

Zielerreichung

Klimaneutralität	–
Modal Split 50/50	
Flächendeckende Erreichbarkeit	–

Ziele

- Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote im Vereinswesen
- Stärkung der Vorbildfunktion nach außen

Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten: Alle Projektideen unter Management

Träger / Akteure / Beteiligte

Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Schulamt, Vereine/Verbände

Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:

Beschreibung

Im Rahmen der Maßnahme wird eine stärkere Zusammenarbeit zwischen der Stadt Bergkamen und lokalen Vereinen angestrebt, um deren Mobilitätsbedarfe systematisch zu erfassen und zielgerichtet zu unterstützen. Hierzu zählt insbesondere die Erhebung des Mobilitätsverhaltens sowie der spezifischen Anforderungen der Vereinsmitglieder, beispielsweise im Hinblick auf Erreichbarkeit von Trainings-, Wettkampf- oder Veranstaltungsorten.

Auf dieser Grundlage sollen passgenaue Unterstützungsangebote entwickelt werden, die eine umweltfreundlichere und effizientere Vereinsmobilität ermöglichen. Ein zentraler Baustein ist dabei die finanzielle oder organisatorische Unterstützung durch die Stadt, etwa bei der Anschaffung von vereinseigenen Fahrzeugen mit alternativen Antrieben oder durch die erleichterte Nutzung städtischer Fahrzeuge.

Ziel ist es, die Mobilität im Vereinswesen nachhaltiger zu gestalten, organisatorische Hürden zu reduzieren und gleichzeitig das ehrenamtliche Engagement durch bessere Rahmenbedingungen zu stärken.

Umsetzungshinweise

- Abfrage der Mobilitätsmuster und -bedürfnisse von Vereinsmitgliedern sowie der Infrastruktur vor Ort (Angebotsplanung)
- Ableitung von Maßnahmenvorschläge zur Verlagerung von Vereinsfahren auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bzw. Bündelung von Fahrten (Mitfahrgelegenheiten, Verknüpfung mit eigenem Dienstwagen-Pool)
- Eruierung von Fördermöglichkeiten und finanzielle Einsparpotenzialen seitens der Vereine

Kooperation mit Schulen

Management 4

Ausgangslage Der Schulverkehr stellt in Bergkamen einen relevanten Anteil am täglichen Mobilitätsaufkommen dar. Einige Schülerinnen und Schüler legen ihre Wege zur Schule mit dem Pkw im sogenannten „Elterntaxi“ zurück, obwohl häufig kurze Distanzen und grundsätzlich gute Voraussetzungen für eine eigenständige Fortbewegung zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV bestehen. Gleichzeitig hat sich gezeigt, dass sichere und gut verständliche Schulwegführungen sowie eine frühzeitige Mobilitätsbildung entscheidend für das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen sind. Schulwegpläne sind dabei ein wichtiges Instrument, um sichere Routen aufzuzeigen und die eigenständige Mobilität zu fördern.	**Umsetzungszeitraum** fortlaufend **Kostenschätzung** 10.000 Euro pro Schulwegplan + infra. Vorhaben **Zielerreichung** Klimaneutralität –
Ziele • Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote auf Schulwegen • Stärkung des Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein • Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulen	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:** Alle Projektideen unter Management Eltern-Taxi-Haltestellen
Träger / Akteure / Beteiligte Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, Schulamt, Schulen, Schulkinder, Eltern	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:**

Beschreibung

Es besteht das Ziel, Schulwege systematisch zu betrachten, die Verkehrssicherheit zu stärken und gemeinsam mit Schulen und Eltern Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine nachhaltige und selbstständige Mobilität von Schülerinnen und Schülern unterstützen, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel zur Schule. Darüber hinaus entspannt sich dadurch die Situation für die Anwohnenden im direkten Umfeld der Schulen, da sich hier gerade zu Schulbeginn die Eltern-Taxis sammeln.

Zunächst wird das bestehende Mobilitätsverhalten analysiert, um Erkenntnisse über genutzte Verkehrsmittel, Schulwege und potenzielle Sicherheits- oder Erreichbarkeitsprobleme zu gewinnen. Auf dieser Grundlage werden bestehende Schulwegpläne überprüft, aktualisiert oder neu erarbeitet.

Ziel ist es, frühzeitig sichere Verhaltensmuster zu fördern, Selbstständigkeit zu stärken sowie Hol- und Bringverkehre mit dem Auto zu reduzieren.

- Infrastrukturelle Erhebung der Abstellmöglichkeiten (Angebotsplanung)
- Prüfung der Einrichtung von Hol- und Bringzonen, Kampagnen, ggf. Schulstraßen, um so ein sicheres Schulumfeld zu ermöglichen
- Etablierung eines konzeptionellen schulischen Mobilitätsmanagements in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, den Schulen, Schülerinnen und Schülern, Elternvertretungen und einer Begleitung durch ein externes Fachbüro
- Überarbeitung und kontinuierliche Fortschreibung der Schulwegpläne

Umsetzungshinweise

Die Maßnahme setzt zudem auf eine enge Kooperation mit Lehrkräften und Eltern, um Informationen zu bündeln, Akzeptanz zu schaffen und gemeinsame Lösungen zu entwickeln. Durch Informationsarbeit und Beteiligungsformate sollen Bewusstsein und Verantwortung für eine umweltfreundliche Schulmobilität gestärkt werden. Die Förderquote liegt aktuell bei bis zu 80 % (Stand 2026).

Schaffung von Organisationsstrukturen in der Verwaltung

Management 5

Ausgangslage

Die Stadtverwaltung hat als öffentliche Institution eine wichtige Vorbildfunktion bei der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsstrategien, Konzepte und Planungen. Eine effiziente und zielorientiere Bearbeitung von Themen mit Verkehrs- und Mobilitätsbezug erfolgte bisher über die bestehenden Strukturen in den jeweiligen Fachämtern. Seit 2024 ist die Stelle der Mobilitätsmanagerin geschaffen worden.

Im Mobilitäts-Workshop mit der Verwaltung wurden im März 2026 die künftige Zusammenarbeit im Mobilitätsmanagement und das dazu passende Format erarbeitet.

Umsetzungszeitraum	fortlaufend
Kostenschätzung	keine
Zielerreichung	
Klimaneutralität	–
Modal Split 50/50	–
Flächendeckende Erreichbarkeit	–

Ziele

- Koordiniertes und strukturiertes Arbeiten in der Verwaltung
- Benennung von Ansprechpersonen nach innen und außen
- Regelmäßiger Informations- und Wissenstransfer innerhalb der Verwaltung
- Steigerung der Effizienz
- Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote auf Dienst- und Arbeitswegen
- Stärkung der Vorbildfunktion nach außen

Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:

Alle Projektideen unter Management

Träger / Akteure / Beteiligte

Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität

Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:

Beschreibung

Die Maßnahme zielt auf den Aufbau und die Verstetigung verwaltungsinterner Strukturen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der Stadtverwaltung Bergkamen ab. Im Mittelpunkt steht die Fortführung eines fachämterübergreifenden Austauschs, um Mobilitätsthemen koordiniert, ganzheitlich und ressortübergreifend zu bearbeiten.

Eine zentrale Rolle übernimmt die Mobilitätsmanagerin als koordinierende Stelle. Sie bündelt Aktivitäten, initiiert Maßnahmen und dient als Schnittstelle zwischen den Fachbereichen sowie zu externen Akteuren. Darüber hinaus erfolgt ebenfalls das Controlling und Monitoring zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie über die Mobilitätsmanagerin. Folgende Aufgaben fallen in ihren Aufgabenbereich:

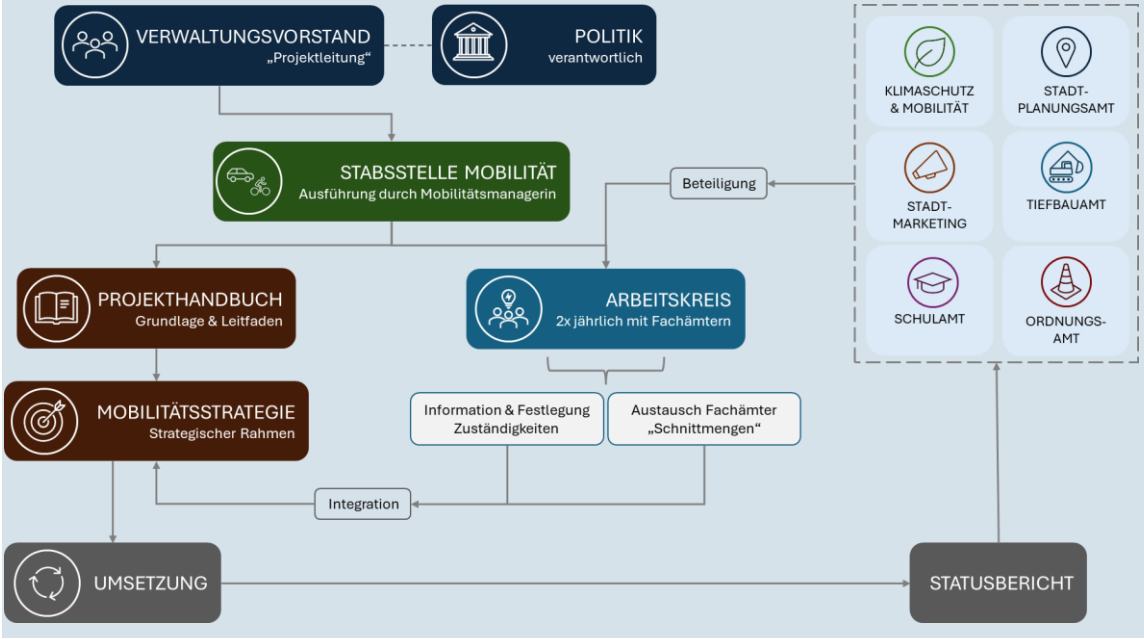
- Steuerung von personellen Ressourcen hinsichtlich der Umsetzung des Mobilitätskonzepts durch das städtische Mobilitätsmanagement
- Controlling und Monitoring des Umsetzungsprozesses der Mobilitätsstrategie
- Durchführung von Erhebungen und Verkehrsanalysen
- Koordination und Umsetzung von öffentlichen Beteiligungsformaten sowie Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen
- Fördermittelakquise und Nutzung von Opportunitäten

Umsetzungshinweise

- Identifizierung von Schnittmengen zu anderen Fachbereichen und Initiierung eines hausinternen Austausches
- Regelmäßige Abstimmungen und Sitzungen zu verkehrlichen Themen
- Bedarfsgerechte Abstimmungen

- Regelmäßige Statusberichte zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie
- Zielüberprüfung und -erreichung und ggf. gegensteuernde Maßnahmen bei Zielverfehlung ergreifen

Nachfolgend sind die Zuständigkeiten sowie das Format zur verwaltungsinternen Abstimmung, Koordination und Umsetzung von Projekten exemplarisch aufgeführt.



4.4 Leuchtturmprojekte

Für die Stadt Bergkamen sind insgesamt drei Leuchtturmprojekte erarbeitet worden. Diese beziehen sich auf die Verkehrslenkung des Radverkehrs an bestehenden Kreisverkehren, der Verkehrslenkung und -organisation an Schulen am Beispiel der Pfalzschule sowie der Gestaltung der Töddinghauser Straße am neuen Rathausquartier.

Die Bedeutung von Leuchtturmprojekten liegt vor allem in ihrer Vorbildfunktion, der „Strahlkraft" für ähnlich gelagerte Projekte. Diese schaffen praktische Erfahrungen und liefern Erkenntnisse darüber, wie Veränderungen in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und neue, innovative Angebote im Alltag implementiert werden können. Konkret auf Bergkamen bezogen geht es um die einheitliche, sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs an Kreisverkehren, der sicheren Verkehrslenkung und Organisation der Verkehre an Schulen und die Umgestaltungsmöglichkeiten von Straßenräumen zugunsten des Fußverkehrs auf bedeutsamen Fußwegeachsen. Erfolgreiche Pilotprojekte können als Grundlage für weitere politische Entscheidungen dienen und somit zunächst temporäre Veränderungen dauerhaft manifestieren.

Bei der Realisierung eines Leuchtturmprojektes sind im Wesentlichen folgende Umsetzungsschritte zu beachten, da es sich trotz fehlender baulicher Tätigkeiten um ein komplexes, interdisziplinäres Vorhaben handelt und es daher einer guten Vor- und Nachbereitung bedarf:

Startphase:

- Definition des Zieles, Einbindung aller relevanten Akteure/Stakeholder und Fokussierung auf einen Teilraum/-abschnitt in Bergkamen
- Aufgabenverteilung innerhalb der Verwaltung, Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie Evaluation während der Umsetzung
- Fördermittelakquise

Umsetzungsphase:

- Start, Durchführung und ggf. nachjustieren
- Öffentlichkeitsarbeit: Sicherung der prozessbegleitenden Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit mit ggf. weiteren Beteiligungsformaten und Aufklärungsarbeit

Endphase:

- Monitoring und Evaluation: ggf. Erhebungen vor, während und nach der Umsetzungsphase
- Ergebnis: Analyse, Dokumentation und ggf. Übertragung auf andere Teilbereiche/-abschnitte

Nach der praktischen Erprobung werden die Ergebnisse wissenschaftlich ausgewertet. Dabei stehen Fragen der technischen Machbarkeit, der Wirtschaftlichkeit, der Akzeptanz durch die Bevölkerung sowie der Zielwirkung (Hauptziele) im Mittelpunkt.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist die frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Durch Informationsveranstaltungen, Beteiligungsprozesse und Pilotangebote können Nutzerbedürfnisse berücksichtigt und die Akzeptanz neuer Mobilitätsformen erhöht werden (s. Kap. 4.3.5). Darüber hinaus ist eine enge Verzahnung mit bestehenden Verkehrs- und Stadtentwicklungsstrategien notwendig, damit erfolgreiche Ansätze dauerhaft in den Regelbetrieb überführt werden können.

Leuchtturmprojekt
Verkehrslenkung

AUSGANGSLAGE

Der Fuß- und Radverkehr ist an Querungsstellen an Kreisverkehren grundsätzlich bevorrechtigt. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass die Vorfahrtregelung häufig nicht ausreichend wahrgenommen wird. Dies führt zu Unsicherheiten beim Queren, längeren Wartezeiten sowie einer verminderten Attraktivität. Ziel der Maßnahme ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthalts- bzw. Querungsqualität für den Fuß- und Radverkehr an Kreisverkehren durch die ergänzende Einrichtung von Fußgängerüberwegen.

ZIEL

Ziel der Maßnahme ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit an Kreisverkehren und an Querungsstellen. Insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende sollen sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen und das Sicherheitsniveau insgesamt erhöht werden. Hierfür sind einfache, wiederkehrende Gestaltungselemente hilfreich, damit für jeden Verkehrsteilnehmenden die Regelungen verständlich und die Führung intuitiv sind. Gleichzeitig sollen verkehrsberuhigende Maßnahmen geprüft werden, um Geschwindigkeiten zu reduzieren und Konflikte zu minimieren. Zudem soll die Radverkehrsführung und die generelle Gestaltung von innerörtlichen Kreisverkehren vereinheitlicht werden.

BESCHREIBUNG

Die Maßnahme beinhaltet die Einrichtung von gesicherten Querungen und Führungsformen am Beispiel des Kreisverkehrs Schulstraße / Kleiweg. An allen vier Querungsstellen ist die Einrichtung eines Fußgängerüberweges zu prüfen. Zusätzlich sind weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Schulstraße und der Straße Grimberg durch die Ausweisung von Tempo 30 zu prüfen (Nebennetz, s. Zielnetz MIV). Sofern die Straßen sanierungsbedürftig sind, ist ein Umbau gemäß Tempo 30 zu empfehlen.

UMSETZUNGSSCHRITTE

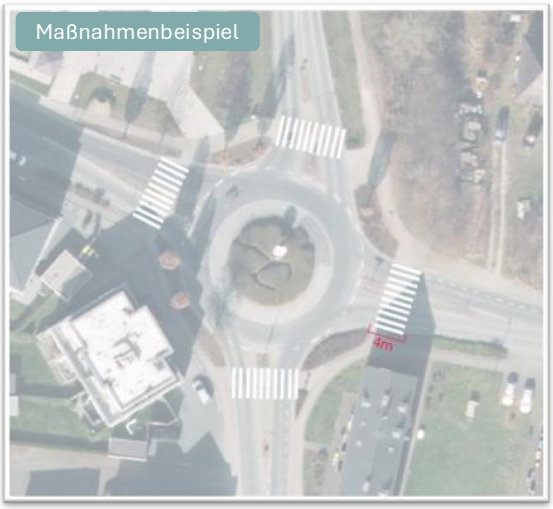
Der Kreisverkehr dient als Blaupause für die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Querungsstellen. Die Einsatzbereiche hängen von folgenden Kriterien ab (Prüf-aufträge für jede Situation):

- Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeiten, Sichtverhältnisse, Unfalllage, Nähe zu sensiblen Einrichtungen
- Einsatz nur in geschlossenen Ortschaften mit ≤50 km/h, Querung nur von einer Fahrbahn je Richtung (ausgenommen wartepflichtige Einmündungen)
- Entfernung zum nächstgelegenen FGÜ, zu LSA und Sonderfahrstreifen
- Mindestanzahl an querenden Fußgängern ist nach der Novellierung der Straßenverkehrsordnung und Verwaltungsvorschrift nicht mehr erforderlich
- Hinweis: FGÜ können Lücken zwischen Tempo 30 -Abschnitten schließen

Leuchtturmprojekt
Verkehrslenkung

Erhöhung der Verkehrssicherheit an Kreisverkehren

Maßnahmenbeispiel



Beschreibung

Der Bereich rund um den Kreisverkehr Schulstraße / Kleiweg ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt (ca. 7.000 Kfz/24h Schulstraße). Neben dem allgemeinen Kfz-Verkehr nimmt auch der Lkw-Verkehr zu. Gleichzeitig wird der Bereich von schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden genutzt, darunter Schul- und Kita-Kinder, Senior(innen), Radfahrende sowie Anwohnende. Durch die neue Wohnsiedlung „Waldsiedlung“ und zusätzliche Einrichtungen hat sich die Verkehrsdichte weiter erhöht. Sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten fehlen bislang teilweise, wodurch gefährliche Situationen beim Überqueren der Fahrbahn entstehen.

Prüfaufträge

Kreisverkehre mit Fußgängerüberweg
- Landwehrstraße/Töddinghauser Straße
- Schulstraße/Gedächtnisstraße
- Heinrichstraße/Im Breil/Augustweg
- Rünther Straße/Overberger Straße
- Jahnstraße/Erich-Ollenhauer-Straße/Rotherbachstraße
- Hubert-Biernat-Straße/Gedächtnisstraße
- Hubert-Biernat-Straße/Töddinghauser Straße/Rathausplatz
- Landwehrstraße/Heinrichstraße/Präsidentenstraße

Kreisverkehre ohne Fußgängerüberwege
- Erich-Ollenhauer-Straße/An d. Dorndelle/In d. Schlenke
- Erich-Ollenhauer-Straße/Hubert-Biernat-Straße
- Schulstraße/Kleiweg/Grimberg
- Schulstraße/Kampstraße
- Heinrichstraße/Zehntacker/Nordfeldstraße
- Erich-Ollenhauer-Straße/Ernst-Schering-Straße/Töddinghauser Straße
- Leibnizstraße/Parkstraße/Erich-Ollenhauer-Straße

Auswirkungen

- Erhöhung der Sichtbarkeit von Querungsstellen
- Verbesserung der tatsächliche Vorranggewährung
- Reduzierung der Wartezeiten für den Fußverkehr
- Minimierung subjektiver Unsicherheiten
- Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs
- Einheitliche Gestaltung von Querungsstellen in innerörtlichen Kreisverkehren



Leuchtturmprojekt
Verkehrslenkung

Erhöhung der Verkehrssicherheit an Kreisverkehren

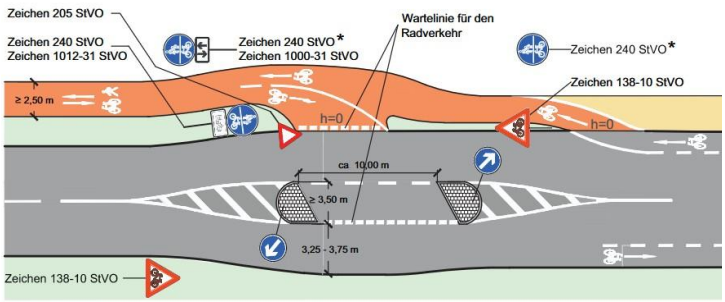
Maßnahmenbeispiel



Beschreibung

Im Bereich nahe des Kreisverkehrs Schulstraße / Kleiweg wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine sichere Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn vor dem Kreisverkehr vorgesehen. Die Führung erfolgt über eine baulich ausgebildete Mittelinsel, welche das Queren der Fahrbahn in zwei Abschnitte unterteilt und damit die Übersichtlichkeit sowie die Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr erhöht. Gleichzeitig wirkt die Mittelinsel geschwindigkeitsdämpfend auf den Kfz-Verkehr und unterstützt eine geordnete Verkehrsführung im unmittelbaren Umfeld des Kreisverkehrs.
Durch diese Maßnahme würde der Radverkehr auf allen Ästen auf der Fahrbahn geführt werden, so wie es gemäß Regelwerk bei innerörtlichen Kreisverkehren empfohlen wird (ERA).

Musterlösung





Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2018): Qualitätsstandards und Musterlösungen zu Radschnellverbindungen und zu Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

Leuchtturmprojekt
Pfalzschule

Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulen

AUSGANGSLAGE

Vor der Pfalzschule kommt es insbesondere zu Schulbeginn und Schulende durch sogenannte „Elterntaxis“ zu einem hohen Verkehrsaufkommen. Eltern bringen oder holen ihre Kinder häufig direkt vor dem Schuleingang ab. Dadurch entstehen unübersichtliche und teilweise gefährliche Verkehrssituationen, etwa durch Halten in zweiter Reihe, Wendemanöver oder blockierte Gehwege. Besonders für Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen, wird die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Zusätzlich leiden die Anwohnenden unter dem erhöhten Verkehrsaufkommen, für den die Wohnstraße nicht ausgelegt ist.

ZIEL

Ziel ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Umfeld der Grundschule. Insbesondere sollen gefährliche Verkehrssituationen für Schülerinnen und Schüler reduziert sowie das unmittelbare Schulumfeld vom Bring- und Holverkehr entlastet werden. Gleichzeitig soll die eigenständige und sichere Mobilität der Schülerinnen und Schüler gestärkt werden.

VARIANTEN

A: Schulstraße mit Elternhaltestellen
B: Modaler Filter im Kreuzungsbereich Pfalzstraße / Birkenweg
C: Modaler Filter auf Höhe Kuhbachtrasse mit zusätzlicher Elternhaltestelle
D: Einfahrtverbot in die Pfalzstraße auf Höhe Birkenweg

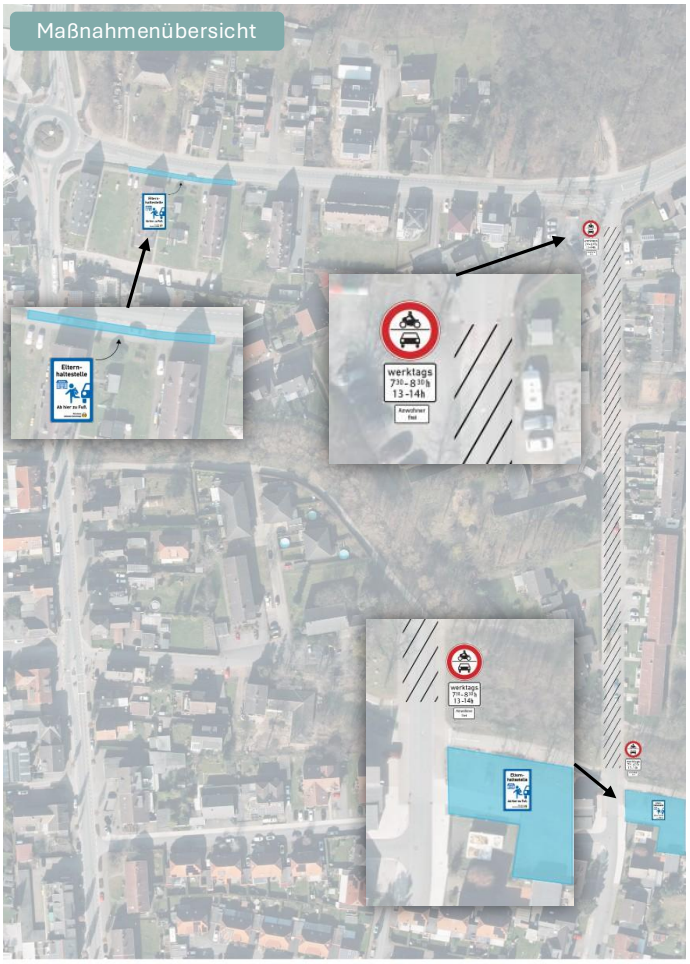


VARIANTENVERGLEICH

Variante	Kosten	Wirkung	Umsetzungszeitraum
A	■□□□	■■■■	■□□□
B	■■□□	■■□□	■■□□
C	■■■□	■■■□	■■■□
D	■□□□	■■□□	■□□□

Leuchtturmprojekt
Pfalzschule

VARIANTE A: Schulstraße mit Elternhaltestellen



Beschreibung

Einrichtung einer temporären Schulstraße auf der Pfalzstraße zu Schulbeginn und -ende. Der MIV wird in diesen Zeiten ausgeschlossen, Anliegerverkehr bleibt zulässig. Ergänzend werden Elternhaltestellen auf der Schulstraße sowie auf dem Parkplatz unterhalb Kuhbachtrasse eingerichtet (Prüfung des Nutzungsrechts erforderlich).

Auswirkungen

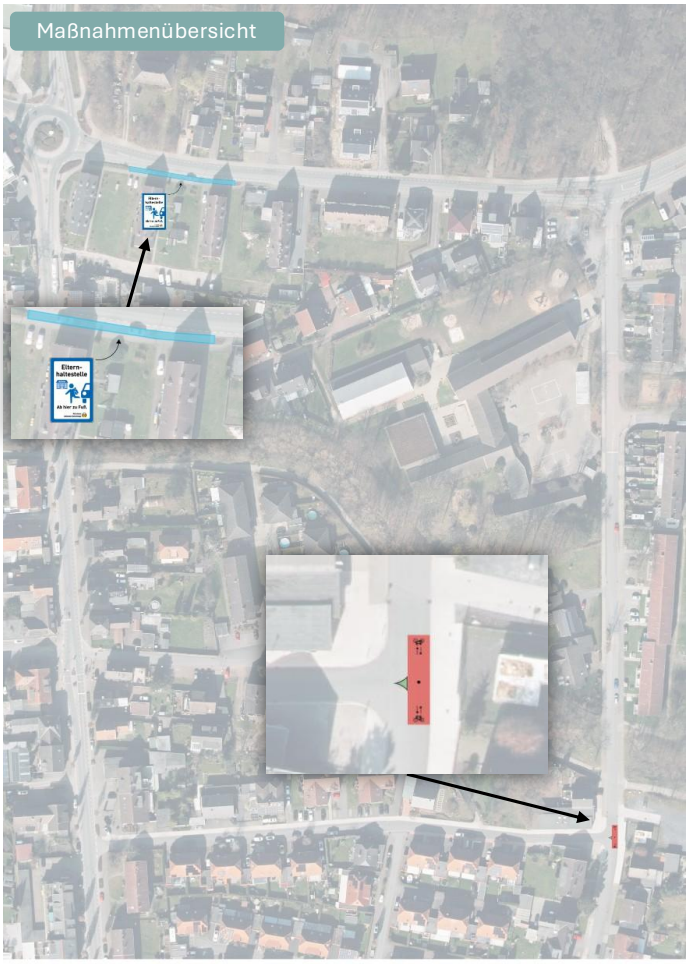
- Deutliche Reduzierung des Hol- und Bringverkehrs unmittelbar vor der Schule
- Verbesserung der Verkehrs - sicherheit und Aufenthaltsqualität
- Vollständige Erreichbarkeit für Anwohnende bleibt erhalten
- Förderung des Zu-Fuß-Gehens und Radfahrens
- Eingeschränkte Befahrbarkeit während der Sperrzeiten
- Zusätzlicher Abstimmungs- und Kontrollaufwand
- Akzeptanzprobleme bei Eltern oder Anwohnenden möglich

Prüfaufträge

- Verkehrsrechtliche Prüfung und Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde und Tiefbauamt
- Information der Anwohnenden, Schule und Öffentlichkeit sowie Eltern und Schülerinnen / Schüler
- Verkehrsrechtliche Anordnung und Planung der Schulstraße (vgl. RASt 06)
- Einrichtung der Elternhaltestellen und Schulstraße
- Durchführung einer Aktionswoche zur Einführung
- Kontrolle der Wirksamkeit und ggf. Nachjustierung zur Durchsetzung
- Evaluation der Auswirkungen auf Verkehr und Schulumfeld, ggf. Nachjustierung

Leuchtturmprojekt
Pfalzschule

VARIANTE B: Modaler Filter Pfalzstraße / Birkenweg



Beschreibung

Einrichtung eines modalen Filters im Kreuzungsbereich Pfalzstraße / Birkenweg. Der Kfz-Verkehr aus der Pfalzstraße kann nur noch in den Birkenweg abbiegen. Die Durchfahrt für den Radverkehr bleibt weiterhin möglich.

Auswirkungen

- Unterbindung der Nord-Süd-Durchfahrt und Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Verringerung des Verkehrsaufkommens im Schulumfeld
- Keine Einschränkungen für den Radverkehr
- Einfahren weiterhin möglich, jedoch unattraktiver für Hol- und Bringverkehr
- Dauerhafte Veränderungen für Anwohnende
- Verkehrsverlagerungen in benachbarte Straßen möglich
- Zusätzlicher Wendeverkehr auf Höhe der Pfalzschule möglich
- Kein vollständiger Ausschluss des Hol- und Bringverkehrs

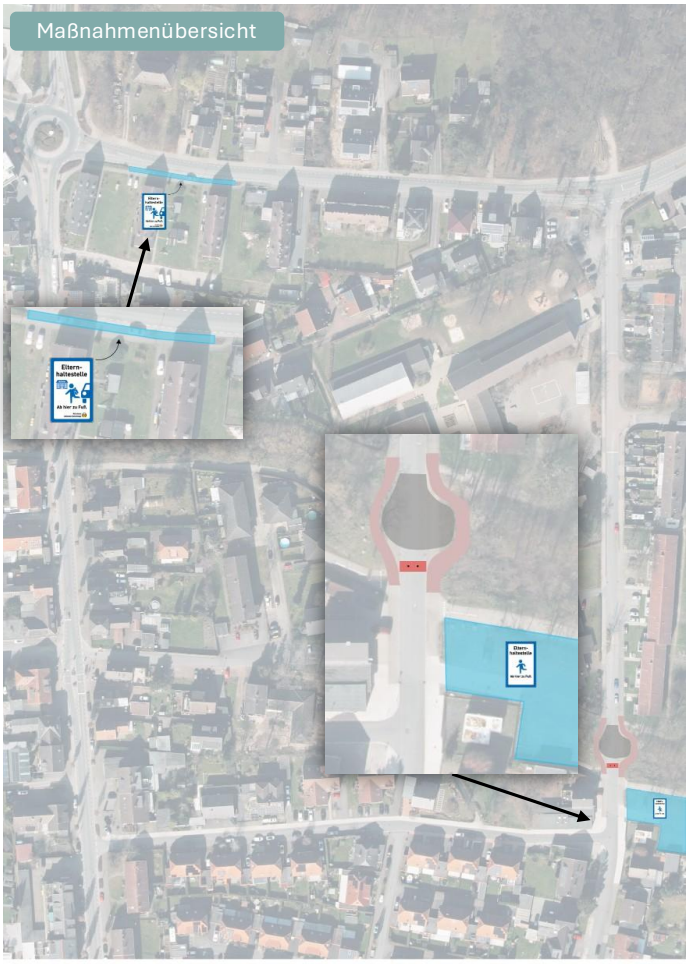
Prüfaufträge

- Verkehrsrechtliche Prüfung und Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde und Tiefbauamt
- Information der Anwohnenden, Schule und Öffentlichkeit sowie Eltern und Schülerinnen / Schüler
- Einrichtung der Elternhaltestellen
- Verkehrsrechtliche Anordnung und Planung des modalen Filters (vgl. RASt 06) mit Durchfahrt für den Radverkehr
- Information der Öffentlichkeit zur neuen Verkehrsführung Kontrolle und Evaluation der Auswirkungen nach Umsetzung
- Evaluation der Auswirkungen auf Verkehr und Schulumfeld, ggf. Nachjustierung

Leuchtturmprojekt
Pfalzschule

VARIANTE C: Modaler Filter Höhe Kuhbachtrasse

Maßnahmenübersicht



Beschreibung

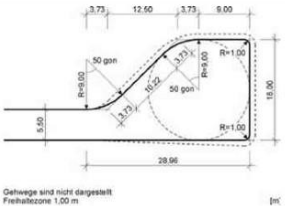
Zusätzliche Einrichtung einer Elternhaltestelle auf dem Parkplatz unterhalb der Kuhbachtrasse (Prüfung des Nutzungsrechts erforderlich). Ergänzende Sperrung der Pfalzstraße für den MIV durch einen modalen Filter auf Höhe der Kuhbachtrasse. Zusätzlich ist die Errichtung einer Wendemöglichkeit für den Kfz-Verkehr erforderlich.

Auswirkungen

- Pfalzstraße nicht mehr durchgehend befahrbar
- Vermeidung des Durchgangs-verkehrs
- Einfahrt weiterhin möglich, jedoch deutlich unattraktiver
- Möglichkeit zur Bevorrechtigung der Kuhbachtrasse
- Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr
- Dauerhafte Einschränkungen für Anwohnende
- Erhöhter baulicher und organisatorischer Aufwand
- Verkehrsverlagerungen möglich
- Zusätzlicher Flächenbedarf für Wendemöglichkeiten und ggf. erhöhter Wendeverkehr auf Höhe der Pfalzschule

Prüfaufträge

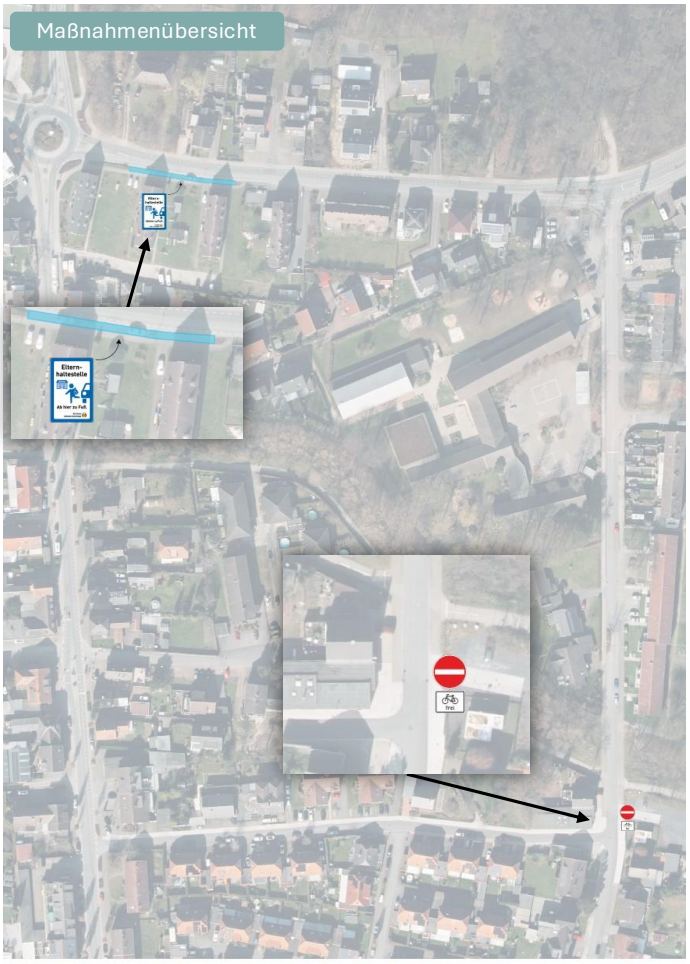
- Verkehrsrechtliche Prüfung und Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde und Tiefbauamt
- Information Anwohnende, Schule, Öffentlichkeit sowie Eltern / Schüler
- Einrichtung der Elternhaltestelle Schulstraße
- Prüfung der Eigentumsverhältnisse und Eignung des Parkplatzes als Elternhaltestelle
- Verkehrsrechtliche Anordnung und Planung des modalen Filters sowie Wendemöglichkeit (vgl. RASt 06)
- Evaluation der Auswirkungen auf Verkehr und Schulumfeld , ggf. Nachjustierung



Leuchtturmprojekt
Pfalzschule

VARIANTE D: Einfahrverbot Pfalzstraße

Maßnahmenübersicht



Beschreibung

Einrichtung eines Einfahrverbots in die Pfalzstraße auf Höhe des Birkenwegs. Die Straße wird als unechte Einbahnstraße ausgebildet. Eine Einfahrt ist weiterhin aus nördlicher Richtung möglich.

Auswirkungen

- Reduzierung des Verkehrs aus südlicher Richtung
- Verringerung des Durchgangsverkehrs
- Entlastung des unmittelbaren Schulumfelds
- Keine vollständige Sperrung der Pfalzstraße
- Dauerhafte Auswirkungen auf Anwohnende und Erreichbarkeit
- Weiterhin Kfz-Verkehr in der Straße möglich
- Verkehrsverlagerungen auf benachbarte Straßen möglich
- Begrenzte Wirksamkeit gegenüber Elterntaxis aus nördlicher Richtung

Prüfaufträge

- Verkehrsrechtliche Prüfung sowie Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde und Tiefbauamt
- Information der Anwohnenden, Schule und Öffentlichkeit sowie Eltern und Schülerinnen / Schüler
- Anordnung des Einfahrverbots an der Einmündung Pfalzstraße / Birkenweg einschließlich ergänzender Beschilderung und Markierung
- Evaluation der Auswirkungen auf Verkehr und Schulumfeld, ggf. Nachjustierung

Leuchtturmprojekt
Töddinghauser Straße/Rathausquartier

AUSGANGSLAGE

Das Rathausviertel in Bergkamen befindet sich im Wandel von einer stark autoorientierten Innenstadt hin zu einem gemischt genutzten und urbanen Quartier. Grundlage hierfür ist der Bebauungsplan Nr. WD 124 „Rathausviertel West“ sowie das Integrierte Handlungskonzept „Bergkamen mittendrin“. Mit der geplanten Entwicklung von Wohnen, Dienstleistungen, öffentlichen Räumen und Grünverbindungen soll auch die Töddinghauser Straße neu gestaltet werden. Die bestehende Verkehrssituation erschwert derzeit die Querung für Fußgänger und Radfahrer und wirkt als Barriere innerhalb des Quartiers.

ZIEL

Ziel ist die Verbesserung der Querungssituation und Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr auf der Töddinghauser Straße. Der betreffende Abschnitt verläuft vom nördlichen Kreisverkehr (Busbahnhof) bis zur Ein-/Ausfahrt zum Privatparkplatz gegenüber des Rathauscenters. Durch eine Umgestaltung sollen sichere Wegebeziehungen geschaffen, die Aufenthaltsqualität erhöht und die Straße besser in die Entwicklung des Rathausviertels eingebunden werden. Die Töddinghauser Straße ist zudem eine Hauptachse für den Umweltverbund, d. h. hier verlaufen bedeutsame Achsen im Fuß-, Rad- und Busverkehr (s. Zielnetze).

Varianten

Die Maßnahme umfasst drei Varianten für die Umgestaltung:
A: Verkehrsberuhigter Bereich
B: Umweltspur
C: Fahrradstraße



Variantenvergleich

Variante	Aufenthaltsqualität	Förderung Fußverkehr	Förderung Radverkehr
A	■■□□	■■■□	■□□□
B	■■■■	■■■■	■■■□
C	■■■□	■□□□	■■■■

Leuchtturmprojekt
Töddinghauser Straße/Rathausquartier

VARIANTE A: Verkehrsberuhigter Bereich

Ist-Zustand



Beschreibung

Eine mögliche Option ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs auf Höhe des künftigen Rathausquartieres, d. h. Fußverkehr und Kfz-Verkehr sind gleichberechtigt (Fußverkehr hat Vorrang; es gilt Schrittgeschwindigkeit).
Die westlichen Stellplätze vor dem Kreisverkehr bleiben erreichbar.

Variante A



Auswirkungen

- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
- Höhere Verkehrssicherheit im Bereich des Quartiers
- Stärkere Aufenthaltsqualität durch Begrünung und Gestaltungselemente
- Reduzierung der Trennwirkung der Straße
- Einschränkungen für den Durchgangsverkehr möglich

Prüfaufträge

- Umsetzung im Rahmen eines Reallabors:
- Entwicklung und Umsetzung einer zeitlich befristeten Testphase mit temporären Markierungen für bis zu 12 Monate (Start bspw. im Rahmen der jährlichen Europäischen Mobilitätswoche)
- Verkehrsrechtliche Prüfung und Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt und VKU
- Durchführung einer begleitenden Evaluation hinsichtlich Verkehrsverhalten, Aufenthaltsqualität, Akzeptanz und Auswirkungen
- Abschließende Evaluation der Maßnahme
- Verstetigung: kompletter Umbau mit niveaugleichem Ausbau, Einengung, Begrünung etc.
- Kostenschätzung Reallabor: 50.000-100.000 Euro
- Fördermöglichkeiten: Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi MM) (Stand Juli 2025))

Leuchtturmprojekt
Töddinghauser Straße/Rathausquartier

VARIANTE B: Umweltspur

Ist-Zustand



Variante B



Beschreibung

Bei der Einrichtung einer Umweltspur wäre die Töddinghauser Straße nur noch für Busse, Fahrräder und Taxis in beide Richtungen freigegeben. Der Abschnitt auf Höhe des künftigen Rathausquartieres wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, d. h. Fußverkehr und Kfz-Verkehr sind gleichberechtigt (Fußverkehr hat Vorrang; es gilt Schrittgeschwindigkeit). Die westlichen Stellplätze vor dem Kreisverkehr bleiben erreichbar.

Auswirkungen

- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
- Höhere Verkehrssicherheit im Bereich des Quartiers
- Stärkere Aufenthaltsqualität durch Begrünung und Gestaltungselemente
- Reduzierung der Trennwirkung der Straße
- Einschränkungen für den MIV (Umwegfahrten)

Prüfaufträge

- Umsetzung im Rahmen eines Reallabors:
- Entwicklung und Umsetzung einer zeitlich befristeten Testphase mit temporären Markierungen für bis zu 12 Monate (Start bspw. im Rahmen der jährlichen Europäischen Mobilitätswoche)
- Verkehrsrechtliche Prüfung und Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde und Tiefbauamt
- Durchführung einer begleitenden Evaluation hinsichtlich Verkehrsverhalten, Aufenthaltsqualität, Akzeptanz und Auswirkungen
- Abschließende Evaluation der Maßnahme
- Verstetigung: kompletter Umbau mit niveaugleichem Ausbau, Einengung, Begrünung etc.
- Kostenschätzung Reallabor: 50.000-100.000 Euro
- Fördermöglichkeiten: Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi MM) (Stand Juli 2025))

Leuchtturmprojekt
Töddinghauser Straße/Rathausquartier

VARIANTE C: Fahrradstraße





Beschreibung

Als dritte Option kann die Töddinghauser Straße als reine Fahrradstraße umgestaltet werden. In diesem Fall würde der Radverkehr Vorrang erhalten. Eine Freigabe für den Kfz-Verkehr durch ein Zusatzschild ist nicht vorgesehen. Der übrige Raum kann für den Fußverkehr oder als Aufenthalts-/Grünfläche umgestaltet werden. Die westlichen Stellplätze vor dem Kreisverkehr bleiben erreichbar.

Auswirkungen

- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit
- Vorrang für den Radverkehr
- Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer
- Einschränkung des Kfz-Verkehrs und ÖPNV (Umwegfahrten)
- Verbesserung der innerstädtischen Radwegeverbindung (Radhauptroute)
- Verbesserte Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr
- Begrünung und Flächenentsiegelung möglich

Prüfaufträge

- Umsetzung im Rahmen eines Reallabors:
- Entwicklung und Umsetzung einer zeitlich befristeten Testphase mit temporären Markierungen für bis zu 12 Monate (Start bspw. im Rahmen der jährlichen Europäischen Mobilitätswoche)
- Verkehrsrechtliche Prüfung und Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde und Tiefbauamt
- Durchführung einer begleitenden Evaluation hinsichtlich Verkehrsverhalten, Aufenthaltsqualität, Akzeptanz und Auswirkungen
- Abschließende Evaluation der Maßnahme
- Verstetigung: kompletter Umbau mit Einengung, Begrünung, Markierungen etc.
- Kostenschätzung Reallabor: 50.000-100.000 Euro
- Fördermöglichkeiten: Förderrichtlinien Nahmobilität - FöRi-Nah, Richtlinie zur Bundesförderung kommunaler Klimaschutz (Kommunalrichtlinie)

5 Umsetzungsstrategie, Evaluation und Controlling

5.1 Umsetzungsstrategien

5.2 Umsetzungszeitraum

5.3 Kommunikationsstrategie

5.4 Evaluierungs- und Controllingkonzept

5 Umsetzungsstrategie, Evaluation und Controlling

	Evaluation & Controlling mit Indikatorensystem, Umsetzungsstrategie & Kommunikationskonzept	**Management 6**

Ausgangslage Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie erfordert eine kontinuierliche Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen sowie der Entwicklung zentraler Mobilitätskennwerte. In der Praxis zeigt sich, dass einmalige Analysen der Ausgangssituation nicht ausreichen, um Veränderungen im Mobilitätsverhalten und die Wirkung einzelner Maßnahmen zuverlässig zu bewerten.	**Umsetzungszeitraum**	fortlaufend
	Kostenschätzung	keine
	Zielerreichung Klimaneutralität Modal Split 50/50 Flächendeckende Erreichbarkeit	 – – –
Ziele • Aufbau eines Indikatorensystems zur Bewertung der Arbeitsprozesse und der Zielerreichung	**Verknüpfung mit anderen Projekten und Konzepten:**	Alle Projektideen
Träger / Akteure / Beteiligte Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität	**Entwicklung anhand der Anmerkungen aus der Verwaltung:**	

Beschreibung

Zur systematischen Steuerung und Bewertung der Mobilitätsstrategie wird ein kontinuierliches Evaluations- und Controllingsystem aufgebaut. Dieses dient der transparenten Abbildung von Fortschritten, der Wirkungskontrolle von Maßnahmen sowie der Sicherstellung der Zielerreichung.

Kernbestandteil ist ein strukturiertes Indikatorensystem, das sowohl Output- als auch Wirkungsindikatoren umfasst:

- Turnusmäßige Modal Split-Erhebungen zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens (Durchführung einer Haushaltsbefragung alle fünf Jahre)
- ggf. Einkauf und Auswertung von Mobilfunkdaten zur Erfassung der Verkehrsströme insbesondere im Rad- und Fußverkehr
- Nutzung der Daten, die im Rahmen der jährlichen STADTRADELN Kampagne erhoben werden (Routen, Fahr- und Wartezeiten an Querungsstellen)
- Regelmäßige Verkehrszählungen des Landes oder eigene Erhebungen (z. B. Dauerzählstellen im Radverkehr)
- Lärm- und Schadstoffmessungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung/Luftreinhaltungsmessungen
- Jährliche Abfrage der Kfz-Zulassungszahlen beim Kreis (insbesondere der E-Fahrzeuge)
- Nutzung der Daten der öffentlichen Ladesäulen
- Regelmäßige Online-Befragungen und vor Ort-Termine mit der interessierten Bevölkerung
- Jährliche Abfrage der Fahrgastzahlen bei der VKU (Ein- und Aussteiger)
- Jährliche Abfrage: Jobradeln, Jobtickets, Deutschlandtickets, Abos im ÖPNV

Auf Basis dieser Datengrundlage werden klare Zielwerte definiert und mit dem tatsächlichen Fortschritt abgeglichen. Für den Fall von Zielabweichungen werden festgelegte Steuerungsmechanismen aktiviert, etwa die Anpassung von Maßnahmenprioritäten, die Nachsteuerung in der Umsetzung oder die Intensivierung bestimmter Handlungsfelder. Dies dient der frühzeitigen Identifikation von Handlungsbedarfen und der Vermeidung struktureller Fehlentwicklungen.

Umsetzungshinweise

Die Ergebnisse werden in einem jährlichen Bericht der Verwaltung, der Politik und breiten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

5.1 Umsetzungsstrategien

Für die erfolgreiche Umsetzung und Erfolgskontrolle der Mobilitätsstrategie ist die enge Einbindung der Fachverwaltung und Politik sowie zahlreicher lokaler und regionaler Akteure unerlässlich. Besonders bei Maßnahmen, die Veränderungen im Straßenverkehr betreffen, ist eine Abstimmung mit dem Kreis Unna sowie dem Land Nordrhein-Westfalen und gegebenenfalls auch mit Bundesbehörden erforderlich. Dies gilt ebenso für Vorhaben im ÖPNV, bei denen die Stadt auf die Koordination mit dem Kreis, der VKU und die Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kommunen angewiesen ist. Projekte im ÖPNV oder auch perspektivisch im regionalen SPNV sind als interkommunale Aufgaben zu verstehen, bei denen die Interessen mehrerer Städte, Gemeinden und Aufgabenträger berücksichtigt und gebündelt werden müssen. Ein kontinuierlicher Dialog sowie eine regelmäßige Abstimmung aller relevanten Akteure sind daher von zentraler Bedeutung, um einen erfolgreichen Umsetzungsprozess zu gewährleisten.

Die Umsetzung der Projekte erfordert zudem ausreichende finanzielle Ressourcen, die im städtischen Haushalt fest verankert sein sollten. Ein fest eingeplanter jährlicher Etat für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs kann dabei nicht nur eine verlässliche Grundlage für Planungen schaffen, sondern auch Fördermittel von Land und Bund aktivieren. Aufgrund der sogenannten „Hebelwirkung“ lassen sich mit einem vergleichsweise geringen Eigenanteil der Stadt auch größere Infrastrukturprojekte stemmen.

Die Realisierung der Mobilitätsstrategie als gesamtgesellschaftliche Querschnittsaufgabe setzt ein ressortübergreifendes Denken in Verwaltung, Wirtschaft und Bevölkerung voraus. Entscheidungen im Bereich Stadt- und Gewerbeflächenentwicklung, wie z. B. die Entwicklung des Rathausquartieres sollten stets unter der Fragestellung getroffen werden, wie sich einzelne Projekte auf die Hauptziele der Strategie auswirken. Dafür sind vernetzte Strukturen innerhalb der Verwaltung und insbesondere im Mobilitätsmanagement aufzubauen und zu pflegen. Gleichzeitig bedarf es einer Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Bedeutung nachhaltiger und zukunftsorientierter Mobilität.

Die Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität übernimmt die Funktion für die Koordination und Steuerung der Maßnahmen, achtet auf die Zielkonformität verkehrlicher Entwicklungen und bildet die Schnittstelle zwischen Verwaltung und Politik. Das Mobilitätsmanagement begleitet die Planung und Umsetzung der Maßnahmen, moderiert Zielkonflikte, koordiniert die Zusammenarbeit aller beteiligten Fachbereiche und unterstützt bei der Einbindung externer Planungskapazitäten, wenn die Ressourcen innerhalb der Stadtverwaltung nicht ausreichen.

Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie verlangt eine integrative Herangehensweise, die verschiedenste Aspekte miteinander in Einklang bringt. Hierfür stehen dem Mobilitäts-management verschiedene Strategien und Instrumente zur Verfügung, wie z. B.:

Partizipative Planung und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger:

- Einbindung der lokalen Bevölkerung und relevanter Stakeholder von Anfang an, um Bedürfnisse und Perspektiven zu verstehen.
- Befragungen, Workshops und öffentliche Veranstaltungen, damit wertvolle Einblicke und Erkenntnisse aus Sicht der direkt Betroffenen ermittelt werden können

Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung:

- Information über neue Projekte und Verkehrsversuche, Vorteile und Änderungen im Verkehrsverhalten
- Erstellung von z. B. Broschüren, Artikeln und Flyern (auch digital) zu Maßnahmen und anstehenden Veränderungen im Corporate Design der Mobilitätsstrategie

Regulatorische Anpassungen:

- Überprüfung und Anpassung bestehender Vorschriften und Gesetze, um neue Mobilitätsformen zu integrieren.
- Entwicklung und Weiterentwicklung stadteigener Richtlinien, Standards oder technischer Regelwerke, um maßgeschneiderte Lösungen für Bergkamen zu finden.

Kooperationen und Partnerschaften:

- Zusammenarbeit und Netzwerken mit wichtigen Akteuren, Unternehmen, NGOs, Bildungseinrichtungen und anderen Organisationen, um Ressourcen zu bündeln und unterschiedliche Expertisen in den Umsetzungsprozess einzubringen.

Finanzierung und Ressourcenmanagement:

- Sicherstellen der finanziellen Mittel für die Umsetzung der Projekte, möglicherweise durch Fördermittel, öffentlich-private Partnerschaften oder Budgetumschichtungen.
- Die Akquise von Fördermitteln ist für alle Projekte stets zu prüfen.

Monitoring und Evaluierung:

- Regelmäßige Überprüfung der Umsetzung und Anpassung der Projekte und Strategien hinsichtlich der drei Hauptziele.

Krisen- und Notfallmanagement:

- Planung für Notfälle und Krisensituationen, die die Umsetzung oder den Erfolg von Projekten beeinträchtigen könnten, sowohl kurz-, als auch mittel- und langfristig

Finanzierung der Umsetzung von Projekten

Wichtig ist eine vorausschauende, strategische Planung bei der Umsetzung von Projekten, um gerade in Zeiten knapper personeller und finanzieller Ressourcen das Maximum unter möglichst geringem finanziellen Eigenanteil der Stadt umsetzen zu können. Die Nutzung von Möglichkeiten und Synergien bietet Chancen, mehrere Handlungsfelder zu bedienen bzw. Verbesserungen in der Mobilität für die Bevölkerung Bergkamens zu erzielen.

Mit der vorliegenden Mobilitätsstrategie bietet sich die Grundlage an, zum einen diese Opportunitäten und Synergien zu erkennen und zu nutzen, und zum anderen Fördermittel aus verschiedenen Töpfen des Landes und Bundes zu akquirieren. Somit fungiert die Strategie als eine Art „Hebel“, wodurch der finanzielle Eigenanteil der Stadt möglichst gering gehalten werden kann. Gerade zur Förderung und Verbesserung des Angebotes im Fuß- und Radverkehr wird ein jährlich feststehender Betrag empfohlen, welcher sukzessive (z. B. alle fünf Jahre) überprüft und angepasst wird.

5.2 Umsetzungszeitraum

In der nachfolgenden Abbildung ist eine Gesamtübersicht zur Umsetzung der Projekte im 5-Jahresabschnitten aufgeführt. Diese basieren auf den abgeschätzten Zeiträumen der Projekte in den jeweiligen Handlungsfeldern Infrastruktur, Marketing und Management (s. Kap. 4.3). Die beiden letztgenannten Felder sind als übergeordnete, flankierende Projekte zu den überwiegend infrastrukturellen Projekten zu verstehen.

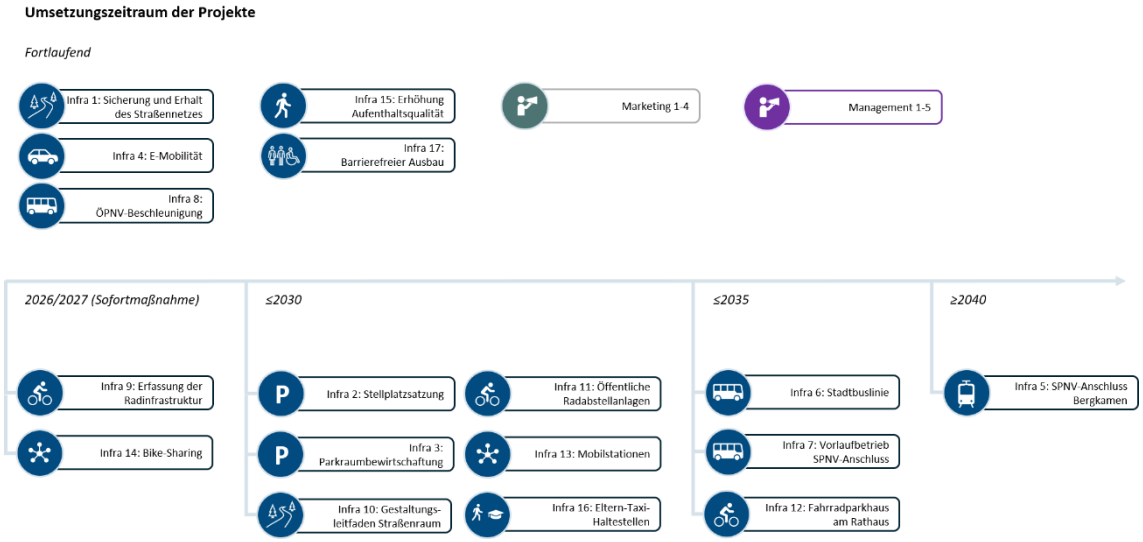


Abbildung 52: Umsetzungszeitraum der Projekte

5.3 Kommunikationsstrategie

Ein Kommunikationskonzept stellt das zentrale Instrument der strategischen Mobilitätsplanung dar und ist im Rahmen des kontinuierlichen Kommunikationsprozesses neuen Bedingungen dynamisch anzupassen. Kommunikationsarbeit gilt als wichtiger Bestandteil, um die Menschen über Veränderungen in der Mobilitätsinfrastruktur, wie z. B. über die Angebote einer Mobilstation, zu informieren und die Akzeptanz gegenüber neuen Angeboten zu erhöhen.

Im Rahmen der Mobilitätsstrategie ist es daher erforderlich, eine gute Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Kommunikation sollte aber auch intern ansetzen und bspw. die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern oder die Anschaffung von E-Fahrzeugen für die städtische Fahrzeugflotte vorantreiben, damit die Stadtverwaltung als „Vorbild“ fungieren kann.

Allgemein sollte die Kommunikationsarbeit möglichst alle Zielgruppen in Bergkamen ansprechen und dadurch breit aufgestellt sein. Zielgruppenspezifische Ansätze sind hierbei hilfreich, bspw. für Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren, Vereine und Institutionen. Je nach Lebenssituation, Alter, Mobilitätsverhalten, Sprache, sozialer Lage und Zugang zu digitalen Angeboten sind unterschiedliche Kommunikationskanäle und Ansprachen zu wählen. Naturgemäß gibt es Zielgruppen, die offen für Veränderungen und leicht zu überzeigen sind. Ebenso gibt es Zielgruppen, die nur schwer erreichbar und vor allem schwer von möglichen Veränderungen zu überzeugen sind. Im Sinne des hier skizzierten Kommunikationskonzeptes heißt dies jedoch nicht, einzelne Bevölkerungsgruppen bei der Umsetzung von Projekten zu bevorzugen bzw. zu meiden. Vielmehr bedeutet dies, dass bestimmte Zielgruppen stärker als andere in den Kommunikationsprozess eingebunden werden müssen, damit ein Konsens für den Umsetzungsprozess erzielt werden kann.

Zur Kommunikationsarbeit gehört es, die Themen Mobilität und Verkehr dauerhaft im öffentlichen Bewusstsein zu verankern. Hierfür eignen sich insbesondere Kampagnen, Wettbewerbe und Veranstaltungen wie „Stadtradeln“, der „Parking Day“ oder Mobilitätstage im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche. Solche Aktionen fördern alternative Mobilitätsformen, regen zur Reflexion des eigenen Verkehrsverhaltens an und schaffen Akzeptanz für Veränderungen im Straßenraum.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Verkehrssicherheitsarbeit. Ziel ist die Förderung eines sicheren und respektvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden. Hierzu können zielgruppenspezifische Angebote für Kinder, Jugendliche und Seniorinnen und Senioren beitragen (s. Handlungsfeld Marketing, Kap. 4.3.5).

Eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit über Veranstaltungen, Informationsmaterialien, soziale Medien und Bürgerdialoge ist wichtig, um verschiedene Zielgruppen zu erreichen, Transparenz zu schaffen und Anregungen aus der Bevölkerung aufzunehmen.

Die Kommunikationsstrategie zur Mobilitätsstrategie sollte generell folgende Ziele verfolgen:

- Information der Öffentlichkeit über die in der Mobilitätsstrategie erarbeiteten Projekte
- Veröffentlichung des jeweiligen Standes der Umsetzung der Projekte in regelmäßigen zeitlichen Intervallen (z. B. einmal jährlich)
- Motivation der Bevölkerung an der Umsetzung des Konzeptes und an der Teilnahme an zum Konzept zugehörigen Veranstaltungen und Aktionen mitzuwirken
- Einbinden lokaler Multiplikatoren, Akteure und Vereine in das Kommunikationskonzept

Folgende Projekte sollten für eine erfolgreiche Umsetzung der Kommunikationsstrategie erfolgen:

- Erstellung beziehungsweise Weiterentwicklung eines eigenen Bereichs auf der städtischen Website für das kommunale Mobilitätsmanagement. Der Bereich sollte innerhalb des städtischen Internetauftritts gut auffindbar sein und durch eine einheitliche, wiedererkennbare Darstellung die besondere Bedeutung des

Themas Mobilität verdeutlichen. Die Mobilitätsstrategie, ihre Ziele, zentrale Maßnahmen sowie der jeweilige Umsetzungsstand sollten dort fortlaufend dargestellt und regelmäßig aktualisiert werden. Ergänzend sollte die Darstellung mit bestehenden digitalen Instrumenten wie ClimateOS verknüpft werden. Dort können insbesondere die Beiträge der Mobilitätsstrategie zur Erreichung des Hauptziels der Treibhausgasreduktion sichtbar gemacht und nachvollziehbar eingeordnet werden.

- Die Nutzung sozialer Medien wirkt insbesondere beim Ansprechen jüngerer Teile der Bevölkerung, welche vorrangig die sozialen Medien nutzen und klassische Medien, wie Zeitungen, meiden. Denkbar wäre es, die Inhalte der Strategie über die sozialen Medienzugänge der Stadt einzubringen. Neben klassischen schriftlichen Beiträgen können hier vor allem auch Fotos oder bewegte Bilder (Videos, Collagen, Animationen) eingespielt werden. Diese können gerade beim Thema Mobilität nicht nur sachliche Inhalte übermitteln, sondern auch beispielsweise Begeisterung für neue Mobilitätsformen oder Angebote wecken. Zudem kann über die sozialen Medien auch nicht nur eine Informationsvermittlung vorgenommen, sondern eine direkte Interaktion mit den Adressaten ermöglicht werden. Hierbei ist jedoch der hohe personelle Aufwand für eine dauerhafte Bespielung und Betreuung der Angebote zu berücksichtigen.
- Vor-Ort-Veranstaltungen in Bergkamen beziehungsweise in den Stadtteilen können ein geeignetes Instrument sein, um Interessierten aus Bevölkerung, Wirtschaft und Verbänden die Möglichkeit der Vernetzung, des Austausches und der Ansprache des städtischen Mobilitätsmanagements auf unkompliziertem Wege zu ermöglichen. Die Durchführung entsprechender Formate sollte bedarfsorientiert und anlassbezogen erfolgen. Dabei sind mindestens zwei Veranstaltungen pro Jahr anzusetzen. Eine gute Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen und die Barrierefreiheit ist dabei zu berücksichtigen.
- Zusätzlich sollten Teilnahmen an bestehenden Formaten, wie der Europäische Mobilitätswoche und Stadtradeln beibehalten und nach Bedarf ausgebaut werden.

Um auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Verwaltung aus den verschiedenen Ämtern und Abteilungen über die Fortschritte der Maßnahmen der Mobilitätsstrategie zu informieren und über das weitere Vorgehen und zukünftige Planungen zu beraten, sollte in regelmäßigen zeitlichen Abständen der Austausch mit den Fachämtern fortgeführt werden (s. Handlungsfeld Management, Kap. 4.3.6).

5.4 Evaluierungs- und Controllingkonzept

Um die Wirkung der Mobilitätsstrategie im Umsetzungsprozess hinsichtlich der Zielerreichung überprüfen zu können, ist ein Evaluierungs- und Controllingkonzept zu implementieren. Dafür bedarf es der Festlegung von messbaren Indikatoren. Grundsätzlich dient ein Indikatorensystem als Kontrollinstrumentarium in der Maßnahmenumsetzung und ermöglicht die Beurteilung der Wirksamkeit im Hinblick auf definierte Ziele. Es ist zu empfehlen, dass die Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität diese Aufgabe übernimmt. Diese fungiert als Schnittstelle zwischen den politischen Vertreterinnen und Vertretern sowie allen weiteren beteiligten Akteuren sowohl kommunal als auch interkommunal, sodass ein stetiger Informationsaustausch über den Umsetzungsstand der Projekte erfolgen kann.

Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle der vorliegenden Strategie sind jedoch durchaus eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren einzubinden. Dabei soll eine Steuerung und Umsetzungskontrolle der Projekte und eine Steuerung der Evaluierung erfolgen.

Es wird empfohlen, einen regelmäßigen Bericht sowohl verwaltungsintern als auch jährlich in der Politik vorzustellen, um den Umsetzungsstand zu dokumentieren. Zusätzlich dient die turnusmäßige Modal Split-Erhebung (ca. alle fünf Jahre) zur Evaluierung und dem Controlling des gesamten Umsetzungsprozesses, sodass ggf. nachjustiert und das Konzept sukzessive fortgeschrieben und auch an äußere Rahmenbedingungen (technologische Entwicklungen, Fördertöpfe usw.) angepasst werden kann.

Zur Überprüfung der Ziele eignen sich als Vorschlag vor allem folgende Indikatoren:

Zielsetzung	Mess-Indikator	Messinstrument/ Datengrundlage	Erhebungs-intervall
Umweltschonende und klimafreundliche Mobilität	• THG-Emissionen des Verkehrssektors in Bergkamen	• THG-Bilanzierung für Verkehrssektor	jährlich
	• Anteil von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben am Gesamtbestand der in Bergkamen zugelassenen Fahrzeuge	• Kfz-Zulassungsstatistik	jährlich
	• Anzahl von E-Ladestationen im Stadtgebiet und deren Auslastung	• Statistik zu E-Ladestationen und Daten des Betreibers	jährlich
	• Anteil des Umweltverbunds am Modal Split	• Modal Split-Erhebung	alle 5 Jahre im Rahmen eines Modal Split-Erhebung (HHB)
Reduzierung von Verkehrsbelastung	• Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf Hauptstraßen (Kfz/24h)	• Verkehrserhebungen und Zählungen	Jährlich
	• Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner, die von einem Lärmpegel im Tagesmittel von 55 dB(A) oder mehr betroffen sind.	• Lärmaktionsplanung	alle 5 Jahre
	• Durchschnittlich an den in der Stadt vorhandenen Messstellen gemessenen Immissionswerte von Stickoxiden (NOx) und Feinstaub (PM10)	• Luftqualitätsüberwachung	jährlich
Gleichberechtigung der Verkehrsträger	• Anzahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	• Amtliche Unfallstatistik	jährlich

Zielsetzung	Mess-Indikator	Messinstrument/ Datengrundlage	Erhebungs-intervall
	• Anzahl der Verkehrsunfälle differenziert nach Verkehrs-art	• Amtliche Unfallstatistik	jährlich
Nachhaltige Finan-zierung und Wirt-schaftlichkeit	• Umsetzungsstand der in der Mobilitätsstrategie auf-geführten Maßnahmen	• Sachstandsbericht/Um-setzungsstand im Rah-men eines Mobilitäts-Workshops	jährlich (zum Jahresende)

Abbildung 53: Indikatorensystem

Ggf. sind in Abhängigkeit von vorhandenen Datengrundlagen und Erhebungsintervallen andere oder modifizierte Indikatoren oder Messinstrumente festzulegen.

Weiterhin sind verschiedene Werkzeuge zu berücksichtigen, die relevante Daten und Wirkungsanalysen für die Mobilitätsplanung liefern und für die Zielüberprüfung essentiell sind:

Haushaltsbefragung (Modal Split-Erhebung)

Eine Mobilitätserhebung in Form einer Haushaltsbefragung wie Rahmen der Bestandsaufnahme spielt als Säule im Evaluationskonzept eine zentrale Rolle. Haushaltsbefragungen zum Thema Mobilität und Verkehr schaffen eine wichtige Grundlage, mit der aussagekräftige Mobilitätsdaten für die Indikatoren Modal Split, Verkehrsleistung sowie Verkehrsverhalten ermittelt werden und die im Rahmen der Evaluation als Vergleichsbasis herangezogen werden können. Dabei soll sich das Befragungsdesign und die Methodik an der Haushaltsbefragung von 2025 sowie den in Deutschland standardmäßig durchgeführten Haushaltsbefragungen nach Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung der AGFS, MiD (Mobilität in Deutschland) des BMVI und der „Mobilität in Städten – SrV“ orientieren. Dadurch werden Vergleichbarkeiten – sowohl in Zeitreihen als auch mit anderen Räumen – ermöglicht. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Abstand von ca. fünf Jahren zwischen den Haushaltsbefragungen. Zur Untersuchung spezieller Fragestellungen kann die Stichprobe gezielt um Nutzerinnen und Nutzer intermodaler Angebote (P+R, B+R, Carsharing etc.) aufgestockt oder um entsprechende gesonderte Befragungen ergänzt werden. Zusätzlich ist die Nutzung von Mobilfunkdaten als ergänzende Datenquelle für die Evaluierung zu prüfen.

Verkehrszählungen

Für die Wirkungsanalyse der Projekte sind Zähldaten aller Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) wesentliche Kenngrößen, um die Verkehrsbelastungen zu messen. Hierzu sollte geprüft werden, an welchen Stellen dauerhafte oder temporäre Zählungen sinnvoll eingesetzt werden können. Zur Messung der Radfahrerinnen und Radfahrer kann eine separate Dauerzählstelle an einem zentralen Punkt im Stadtgebiet installiert werden, die Aufschluss über das tägliche und jährliche Radverkehrsaufkommen an dieser Stelle liefert. Die Messstationen im Stadtgebiet sollten an möglichst frequentierten Standorten eingerichtet werden. Wenn Projekte im Radverkehr sowie im MIV umgesetzt werden, ist die Einrichtung weiterer Messstationen ggf. zu prüfen.

Befragungen der Verkehrsteilnehmenden (z. B. Passantenbefragungen, Fahrgastbefragungen im ÖPNV) und Fahrgastzahlen des ÖPNV (Fahrgastzählgeräte in den Fahrzeugen) können darüber hinaus wichtige Aussagen beispielsweise zu Wegeketten oder subjektiver Wahrnehmungen der Angebote sowie zu den Nutzerzahlen erbringen.

- Verkehrserhebungen jeweils vor und nach erfolgter Umsetzung von Projekten
- Fahrgastzählungen im ÖPNV vor relevanten Maßnahmen (Taktverdichtungen, Linienwegänderungen) und nach Umsetzung der relevanten Maßnahmen, sobald ein eingeschwungener Zustand zu erwarten ist

Statistiken und Messungen

Ergänzend zu den originären Mobilitäts- und Verkehrsdaten wird empfohlen, weitere Daten aus Statistiken und Messungen hinzuzuziehen. Dazu gehören beispielsweise Nachfragezahlen alternativer Mobilitätsangebote (wie Jobticket und Sharing-Angebote) oder die Marktdurchdringung CO_2-neutraler Antriebe in der Fahrzeugflotte. Hier kann u. a. die Mobilitätsmanagerin die Beratung für betriebliches Mobilitätsmanagement übernehmen und wichtige Informationen zu den Mobilitätsangeboten, der Angebotsqualität und der Nachfrage in den jeweiligen Betrieben liefern. Darüber hinaus ist auch die Nachfrage an Verknüpfungsanlagen, d. h. die Auslastung von Mobilstations-Anlagen, zu erfassen und auszuwerten.

Im ÖPNV sind Pünktlichkeits- bzw. Fahrzeitanalysen ein wichtiges Instrument, um ein Monitoring der Zuverlässigkeit des Angebots durchzuführen. Eine Auswertung der Daten aus der Geschwindigkeitsüberwachung im Hinblick auf die Regelakzeptanz sollte ebenso ausgewertet werden. Anknüpfend an die Bestandsanalyse ist die Auswertung der Unfallstatistik fortzuführen, um die Entwicklung im Bereich der Verkehrssicherheit zu prüfen und ggf. neuralgische Punkte zu entschärfen. Nicht zuletzt sind Strukturdaten wie u. a. Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze auszuwerten. Diese dienen einerseits als Indikator für die Lebensqualität der Region und Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und sind andererseits aussagekräftig für die Verkehrserzeugung.

Planungsspaziergänge mit der interessierten Öffentlichkeit und Politik

Planungstouren und Vor-Ort-Formate mit der interessierten Öffentlichkeit und der Politik können ein geeignetes Instrument sein, um die Umsetzung der Mobilitätsstrategie im Stadtgebiet nachvollziehbar zu begleiten. Effekte und Wirkungen einzelner Maßnahmen können dabei unmittelbar vor Ort betrachtet, erläutert und diskutiert werden. Gleichzeitig bieten solche Formate die Möglichkeit, weitere Verbesserungspotenziale, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, aufzunehmen und weniger selbsterklärende Planungsansätze besser zu vermitteln.

Mit bestehenden Formaten, wie beispielsweise der BuV-Ausschuss-Radtour, bestehen bereits Ansätze, um mobilitätsbezogene Fragestellungen gemeinsam mit der Politik im Stadtraum zu betrachten. Diese Erfahrungen können bei Bedarf aufgegriffen und durch weitere anlassbezogene Formate ergänzt werden.

In der folgenden Abbildung sind die Controlling-Werkzeuge für das Mobilitätsmanagement grafisch dargestellt.

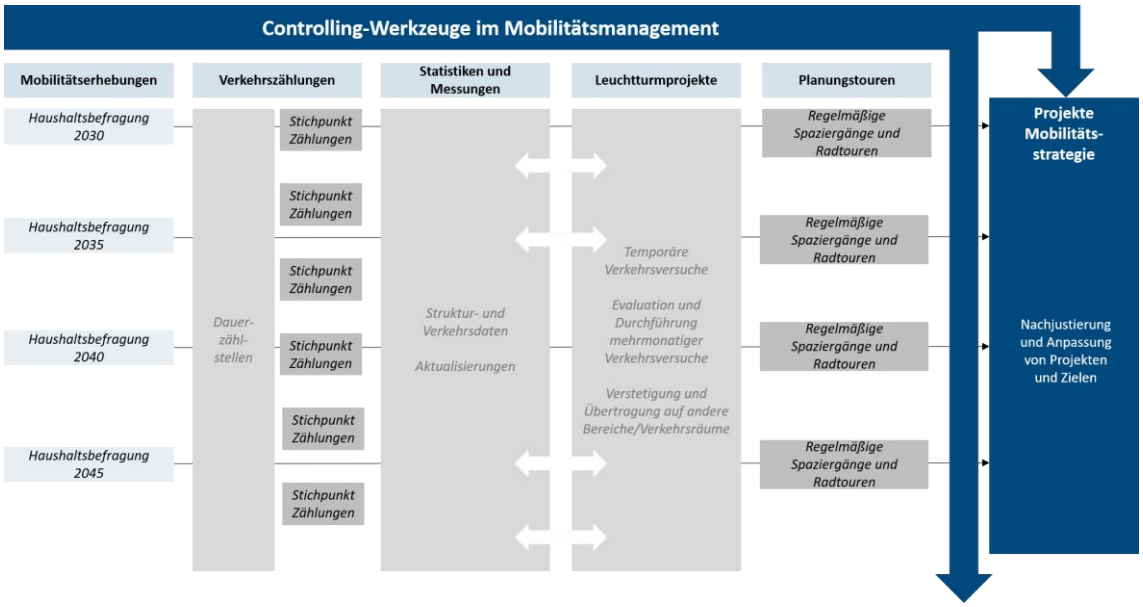


Abbildung 54: Controlling-Werkzeuge im Mobilitätsmanagement

6 Ausblick

6 Ausblick

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Bergkamen stellt einen strategischen Handlungsrahmen zur künftigen Stärkung und Förderung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in der Stadt, aber auch zur Positionierung verkehrsrelevanter Themen in der Region bis 2040 und darüber hinaus. Dabei stellen die drei Hauptziele die **Klimaneutralität im Mobilitätssektor bis 2040**, der **Modal Split 50/50** und die **flächendeckende Erreichbarkeit des Umweltverbundes** den Kern der Strategie dar (s. Kap. 3). Die Hauptziele verdeutlichen den Handlungsbedarf hinsichtlich einer sauberen, gerechteren und sicheren Alltagsmobilität. Während des Bearbeitungsprozesses wurde deutlich, dass ein „weiter so" weder von den beteiligten Akteuren gewollt noch zur Erreichung der drei genannten Hauptziele ausreicht.

Die vorliegende Strategie dient in erster Linie zur Erreichung der genannten Hauptziele und ermöglicht darüber hinaus den gezielten Einsatz von Eigenmitteln sowie die Akquise von Fördermitteln. Dabei wahrt das vorliegende Papier eine gewisse Ergebnisoffenheit hinsichtlich der Schwerpunktsetzung in der Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Die genaue Zusammensetzung des 50-prozentigen Anteils des Umweltverbundes orientiert sich dabei verstärkt an den äußeren Rahmenbedingungen wie eigene und externe Finanzierungshilfen (Fördermittel) sowie technologischen und gesellschaftlichen Trends. Darüber hinaus stärkt ein breites Mobilitätsangebot die Position Bergkamens im Ballungsraum Ruhrgebiet. Damit bleibt Bergkamen auch weiterhin ein attraktiver Arbeits- und Lebensraum für alle Menschen unabhängig vom Wohnort und bevorzugtem Verkehrsmittel.

Die Mobilitätsstrategie beinhaltet kurz- bis langfristig realisierbare Projekte, bei vergleichsweise geringerem Aufwand (z. B. die kurzfristige Errichtung von Radabstellanlagen) (s. Kap. 4). Darüber hinaus nehmen die drei Leuchtturmprojekte zur Verkehrslenkung, der Pfalzschule und der zentralen Achse Töddinghauser Straße am neu entstehenden Rathausquartier eine gesonderte Stellung mit einer gewissen Strahlkraft für ähnliche Bereiche ein (s. Kap. 4.4). Diese dienen als Blaupause für künftige verkehrslenkende und straßenraumgestalterische Projekte in vergleichbaren Stadträumen. Darüber hinaus kommen vor dem Hintergrund technologischer und gesellschaftlicher Entwicklungen und einer sich stetig wandelnden Förderlandschaft weitere Projekte hinzu. Damit stellt die Mobilitätsstrategie ein dynamisches, sich den äußeren Gegebenheiten angepasstes Konzept dar, welches bei Bedarf fortgeschrieben bzw. angepasst werden sollte.

Einige langfristige Projekte reichen dabei weit in die Zukunft und dienen als Denkanstöße zur Weiterentwicklung und Schaffung von Synergieeffekten mit weiteren Vorschlägen. Hierzu zählen in erster Linie die Prüfung eines Stadtbusses, die Realisierung des VRR-Zielnetzes bis 2040 und die laufenden Untersuchungen bzgl. einer Schienenanbindung Bergkamens (Stand Juni 2026). Vielleicht kommen perspektivisch auch andere Systeme zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung Bergkamens in Betracht.

Die nach dem politischen Beschluss der Strategie folgenden Umsetzungsschritte zielen auf weitere Prüfungen, eine erneute politische Abwägung und die schrittweise Umsetzung der Projekte ab, die singulär oder im Verbund mit weiteren Projektvorschlägen ihr Potenzial hinsichtlich einer Verlagerung der individual-motorisierten Wege bzw. Fahrten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel entfalten. Dabei gilt es, stets alle kommunalen und interkommunalen Akteure an einen Tisch zu holen, im besten Fall in einem turnusmäßigen Rhythmus, damit Arbeitsprozesse angestoßen und umgesetzt werden können.

Entscheidend ist, dass neben der finanziellen Absicherung und Akquise von Fördermitteln auch die personellen Strukturen zur Begleitung und Umsetzung der Strategie innerhalb der Stadtverwaltung beibehalten werden. Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung stellt eine wichtige und arbeitsintensive Aufgabe dar, die eng mit den anderen Fachbereichen der Stadt zu verzahnen ist. Die Federführung bei der Koordinierung, Evaluierung und dem Erkennen von Zielkonflikten liegt hier bei der Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, die Umsetzung der Projekte wiederum bei den jeweiligen Fachämtern, dem Kreis sowie Land und VKU.

Die Stadt Bergkamen unterstützt bereits durch verschiedene Maßnahmen und Projekte, wie Mobilitätskampagnen oder die Umsetzung bestehender Konzepte direkt oder indirekt die Ziele, die eine moderne in die Zukunft gerichtete umweltfreundliche Ausrichtung fördern. Dennoch können diese Aktivitäten der Stadt nur einen ersten Aufschlag darstellen. Genau an dieser Stelle setzt die Mobilitätsstrategie an und zeigt auf, welche Projekte zur Erreichung der drei Hauptziele einen wesentlichen Beitrag leisten können und kommuniziert diese Themen nach außen in die Stadtbevölkerung.. Insbesondere vor dem Hintergrund einer positiven Bevölkerungsprognose wird eine zielgruppenspezifische Ansprache und Information bzgl. umweltfreundlicher Verkehrsmittel und -angebote, bspw. an Schulen, in Vereinen und Unternehmen, immer wichtiger. Die Verkehrsbelastungen werden eher zu- als abnehmen, zusätzlich verstärken allgemeine gesellschaftliche Trends wie die verstärkte Nutzung des Online-Handels die Verkehrszunahmen durch Liefer- und Kurierfahrzeuge.

Die Mobilitätsstrategie konnte aufgrund der Vielzahl an durchgeführten Beteiligungsformaten die Wünsche und Ansprüche der Bevölkerung, der verschiedenen Akteure und Interessengruppen, der Stadtverwaltung und der Kommunalpolitik berücksichtigen und integrieren. Die ausgearbeiteten Projekte wurden abgestimmt und auf die Anforderungen und Bedürfnisse aller Beteiligten und Betroffenen zugeschnitten. Die breite Beteiligung schafft eine wichtige Grundlage dafür, dass die Umsetzung der Strategie nachvollziehbar vermittelt und möglichst breit mitgetragen werden kann. Es wird künftig jedoch von besonderer Bedeutung sein, möglichst allen Gesellschaftsschichten zumindest das Angebot der Partizipation am Transformationsprozess des Verkehrs- und Mobilitätssektors zu unterbreiten. Nur so lässt sich die Akzeptanz für Veränderungen in der Bevölkerung und auch in der Politik langfristig sicherstellen.

Quellenverzeichnis

ADAC Stiftung (2025): Zwischen Frust und Freiheit: Mobilität junger Menschen. https://stiftung.adac.de/wp-content/uploads/2025/11/ADAC_Stiftung_Grundlagenstudie_Mobilitaet_Junger_Menschen_2025.pdf (abgerufen am 07.04.2026).

Bundesministerium für Verkehr (2023): Das Deutschlandnetz https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/deutschlandnetz.html (abgerufen am 20.01.2026).

energielenker (2024): Masterplan Klimaschutz 2040. Stadt Bergkamen.

FGSV (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA).

FGSV (2006): Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06).

FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

FGSV (2015): Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA).

FUSS e.V. (2022): Wie breit müssen Gehwege sein? https://www.fuss-ev.de/wp-content/uploads/2024/12/gehwegbreiten_v3_Stand_2022-10-11_Download.pdf (abgerufen am 14.10.2025).

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2025): Mobilität in Deutschland. Regionale Ergebnisse – ein Überblick https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Vortrag_regionaleErgebnisse.pdf (abgerufen am 20.10.2025).

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2023): Mobilität in Deutschland. Kurzbericht. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdf (abgerufen am 28.08.2025).

Junker+Kruse (2020): Regionales Einzelhandelskonzept für das Östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche (REHK) - 3. Fortschreibung.

Kreis Unna (2024): NVP Nahverkehrsplan für den Kreis Unna.

NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (2025 a): StandortTool. https://standorttool.de/standorttool (abgerufen am 31.07.2025).

NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (2025 b): Deutschlandnetz. https://nationale-leitstelle.de/deutschlandnetz/ (abgerufen am 31.07.2025).

Planersocietät (2010): Masterplan Mobilität Teilbaustein Motorisierter Individualverkehr.

Planersocietät (2019): Fußverkehrs-Checks NRW 2019 Bergkamen.

Planersocietät, Zukunftsnetz Mobilität NRW, VIA Planungsbüro (2023): Landesbericht Fußverkehrs-Checks NRW. https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2024/7/18/0c821b3809592b0b5ce9d761fe7eaff6/ZNM-Landesbericht-Fussverkehrs-Checks-NRW-2023.pdf (abgerufen am 01.08.2025).

Planungsbüro VIA (2023). Fußverkehrs-Checks NRW 2023.

SEVAS (2024): LKW-Navigationsdaten für NRW. https://sevas.nrw.de/karte (abgerufen am 31.07.2025).

Stadt Bergkamen (2020): Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für die Stadt Bergkamen.

Stadt Bergkamen (2023 a): Schulen Statistik.

Stadt Bergkamen (2023 b): Beschlussvorlage 61-031-2023.

Stadt Bergkamen (2024 b): Planungsamt Beschäftigtenanzahl.

Stadt Bergkamen (2024 c): Planungsamt Unfallhäufungsstellen.

STADTKINDER (2025): Mobilitätsstrategie Bergkamen - Dokumentation Beteiligungsprozess

Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen (2024): https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw//online?operation=table&code=12411-01i&bypass=true&levelindex=0&levelid=1760523159673#abreadcrumb (abgerufen am 15.10.2025).

Straßen.NRW (2021): Verkehrsstärken Karte. https://www.strassen.nrw.de/files/a_snrw-2022/dokumente/03_nutzen-und-erleben/02_Verkehr-in-NRW/Verkehrsdaten/Verkehrsst%C3%A4rkenkarte%202021_2.pdf (abgerufen am 31.07.2025).

Umweltbundesamt (2025): Emissionen des Verkehrs. https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung (abgerufen am 15.10.2025).

VRR (o. J): Tarifgebiete, Regionen & Preisstufen. https://www.vrr.de/tickets-tarife/tarifgebiete-regionen-preisstufen/ (abgerufen am 31.07.2025).

Zensus 2022 (2022): Zensus Datenbank. https://ergebnisse.zensus2022.de/datenbank/online/statistic/1000A/details/search/s/JTIydyVDMyVCQ2xmcmF0aCUyQyUyMHN0YWR0JTIy (abgerufen am 30.07.2025).

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prozess der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (SUMP-Kriterien) (Quelle: Rupprecht Consult (2019)) 4
Abbildung 2: Ablaufplan der Mobilitätsstrategie Bergkamen 5
Abbildung 3: Siedlungsstruktur der Stadt Bergkamen 8
Abbildung 4: Bevölkerungsverteilung der Stadt Bergkamen 2003-2023[7] 9
Abbildung 5: Bevölkerungsverteilung der Stadt Bergkamen 9
Abbildung 6: Gewerbe- und Industriestandorte in Bergkamen 10
Abbildung 7: Ein- und Ausspendlerströme Stadt Bergkamen 11
Abbildung 8: Städtebauliche Entwicklungen der Stadt Bergkamen 12
Abbildung 9: Bildungs- und Schulstandorte der Stadt Bergkamen 13
Abbildung 10: Publikumswirksame Einrichtungen in Bergkamen 14
Abbildung 11: Klassifiziertes Straßennetz der Stadt Bergkamen 16
Abbildung 12: Verkehrsstärken auf Hauptverkehrsstraßen der Stadt Bergkamen 17
Abbildung 13: Unfallhäufungsstellen der Stadt Bergkamen 18
Abbildung 14: Öffentliche/-halböffentliche Ladeinfrastruktur in Bergkamen 19
Abbildung 15: Verteilungsschlüssel nach Gebietstypen für E-Ladesäulen 20
Abbildung 16: SWOT-Analyse MIV 20
Abbildung 17: Lkw-Routennetz der Stadt Bergkamen 22
Abbildung 18: Tarifgebiet des VRR (Bergkamen schwarz umkreist) 23
Abbildung 19: ÖPNV-Netz der Stadt Bergkamen 24
Abbildung 20: ÖPNV-Taktangebot der Stadt Bergkamen 25
Abbildung 21: Erschließungsqualität gemäß NVP Kreis Unna (Quelle: Kreis Unna 2024) . 25
Abbildung 22: ÖPNV-Erschließungsqualität 26
Abbildung 23: Vergleich der Erreichbarkeit von ÖPNV zu MIV vom Busbahnhof Bergkamen (Abfahrtszeit 07:00 bis 08:00 Uhr morgens) 27
Abbildung 24: SWOT-Analyse ÖPNV 28
Abbildung 25: Zielnetz für den Radverkehr 30
Abbildung 26: SWOT-Analyse Radverkehr 31
Abbildung 27: Fußläufige Erreichbarkeit der Versorgungszentren 33
Abbildung 28: SWOT-Analyse Fußverkehr 34
Abbildung 29: SWOT-Analyse Multimodalität 35
Abbildung 30: Modal Split Bergkamen 2013 und aus 2025 37
Abbildung 31: Modal Split-Vergleich mit anderen Städten 37
Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge 38
Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr und bei den häufigsten Außenzielen 39
Abbildung 34: Gesamtwegeaufkommen Bergkamen 40
Abbildung 35: Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeiten: Pkws 40
Abbildung 36: Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeiten: Fahrräder 41
Abbildung 37: Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeiten: E-Bikes/Pedelecs 41
Abbildung 38: ÖV-Zeitkartenbesitz nach Wohnort 42
Abbildung 39: ÖV-Zeitkartenbesitz nach Alter 43
Abbildung 40: ÖV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit 43
Abbildung 41: Führerscheinbesitz (Personen über 18 Jahre) 44
Abbildung 42: ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz 45
Abbildung 43: SWOT-Analyse der Bestandsanalyse 47
Abbildung 44: von der Bestandsaufnahme zur Zielvision 51
Abbildung 45: Zielvision Bergkamen 2040 52

Abbildung 46: Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2024 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.71B (10/2025)) 53
Abbildung 47: Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland 2024 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.71B (10/2025)) 54
Abbildung 48: Ziel-Modal Split Bergkamen 2040 54
Abbildung 49: Mittlere Wegedistanz und Wegedauer nach Verkehrsmittel Bergkamen 2025 55
Abbildung 50: Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Umweltverbund für Bergkamen 56
Abbildung 51: Hauptziele ohne Mobilitätsstrategie nicht realisierbar 56
Abbildung 52: Umsetzungszeitraum der Projekte 122
Abbildung 53: Indikatorensystem 126
Abbildung 54: Controlling-Werkzeuge im Mobilitätsmanagement 127
Abbildung 55: Impressionen des Mobilitäts-Workshops mit der Verwaltung 138
Abbildung 56: Impressionen des generationsübergreifenden Workshops 139
Abbildung 57: Impressionen des Pfalzschulfestes 144
Abbildung 58: Impressionen des Hafenfestes 144
Abbildung 59: Modal Split-Szenarien Bergkamen 2040 145
Abbildung 60: CO_2-Ausstoß der Bergkamener Bevölkerung pro Tonnen Istzustand 2025 bis 2040 146

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
AC	Normalladepunkte
AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
Bf	Bahnhof
B+R	Bike and Ride
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
CO_2	Kohlenstoffdioxd
d	Tag
DC	Schnellladepunkte
DFI	Digitale Fahrgastinformation
d. h.	das heißt
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
Ebd.	Ebenda
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
E-Fahrzeug	Elektro-Fahrzeug
E-Mobilität	Elektromobilität
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
etc.	et cetera
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GE	Gewerbegebiet
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
i. d. R.	in der Regel
Kap.	Kapitel
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienste
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Land(es)straße
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
m	Meter
MiD	Mobilität in Deutschland
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr, aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus.
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

	(ÖPNVG NRW)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RiLSA	Richtlinie für Signalanlagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RS1	Radschnellweg 1
RVK	Radverkehrskonzept Kreis Unna
RVR	Regionalverband Ruhr
SEVAS	Software zur Eingabe, Verwaltung und Ausspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im Schwerlastverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
SV	Schwerverkehr
SWOT	Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats
t	Tonnen
THG	Treibhausgase
u. a.	unter anderem
v. a.	vor allem
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
z. B.	zum Beispiel

7 Anhang

Im Anhang werden die Vorgehensweise und Inhalte der Beteiligungsformate genauer aufgeführt (s. Kap. 7.1). Anschließend erfolgt eine Erklärung zur Nullprognose 2040, dem Setzen von möglichen Schwerpunkten in den Modal Split-Szenarien sowie die Auswirkungen auf CO_2-Emissionen (s. Kap. 7.2-7.4).

7.1 Beteiligungsverfahren

Im Rahmen des Arbeitsprozesses wurden zentrale Akteure eingebunden – darunter Entscheidungsträger, Interessenvertretungen, Fachbehörden sowie die Bergkamener Bevölkerung. Ziel war es von Beginn an, dass durch eine konsensorientierte Erarbeitung der Mobilitätsstrategie und seiner Zukunftsvision ein wesentlicher Beitrag zur Akzeptanz geleistet wird.

Die Bürgerinnen und Bürger hatten im Rahmen der Planungsspaziergänge und -radtour, städtischen Veranstaltungen wie dem Hafen- und Pfalzschulenfest oder auf dem Wochenmarkt sowie in dem generationsübergreifenden Workshop, die Möglichkeit, frühzeitig eigene Ideen, Hinweise und Anregungen einzubringen.

Die verwaltungsinternen Sitzungen mit der Auftraggeberin und dem Team von STADTKINDER bildete den strategischen Überbau zur inhaltlichen und methodischen Vorgehensweise im gesamten Arbeitsprozess.

Ergänzend wurde die Kommunalpolitik und die Verwaltung durch Mobilitäts-Workshops beteiligt, um eine enge Abstimmung und frühzeitige Rückkopplung zu den Zwischen- und Endergebnissen sicherzustellen.

Im Folgenden werden die einzelnen Beteiligungsformate und Aktivitäten im Detail vorgestellt.

7.1.1 Abstimmung mit der Verwaltung

Im Rahmen regelmäßiger Jour fixe-Termine zwischen der Stadtverwaltung (Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität), dem Planungsbüro STADTKINDER (bei Bedarf) und dem Team von büro stadtVerkehr wurden der allgemeine Ablauf, der aktuelle Projektstand sowie alle geplanten Beteiligungsformate gemeinsam vor- und nachbereitet.

In diesen Treffen wurde die inhaltliche und strategische Ausrichtung für die drei zentralen Arbeitsphasen definiert: von der Grundlagenermittlung, über die Entwicklung einer gemeinsamen Zielvision bis hin zur konkreten Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen, einschließlich möglicher Reallabore und Leuchtturmprojekte, welche direkt im Anschluss an den Beschluss der Mobilitätsstrategie in die Realisierung gehen können.

Die Abstimmung mit der Verwaltung begann mit dem Kick-off am 27.02.2025, bei dem zusätzlich der Technische Beigeordnete und eine Vertreterin des Zukunftsnetzes Mobilität NRW teilnahmen. Insgesamt fanden sechs Abstimmungstermine online und drei Termine vor Ort statt.

7.1.2 Mobilitäts-Workshops

Zur Entwicklung einer gemeinsamen Zukunftsvision für die Bergkamener Mobilität 2040 sind jeweils zwei Workshops mit Personen aus verschiedenen Fachämtern und mit Vertreterinnen und Vertreter der Stadtratsfraktionen durchgeführt worden. Die Formate folgten dabei einem identischen methodischen Aufbau und Fragestellungen, um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten.

Der erste Workshop am 22.09.2025 richtete sich an die Verwaltung und wurde mit Fachamtsvertreterinnen und -vertretern aus dem Bereich Grünflächen, Stadtplanung und Tiefbau sowie einer Vertreterin der Stabstelle IGA und dem technischen Beigeordneten durchgeführt.

Der zweite Workshop wurde am 09.10.2025 mit der Politik durchgeführt, wobei hier nur Mitglieder der CDU-, SPD- und der Fraktion Bündnis-90/Die-Grünen teilnahmen. Die methodische Ausgestaltung und Moderation der beiden Workshops erfolgte durch das Büro STADTKINDER.

Die Workshops begannen mit einer kompakten Präsentation seitens büro stadtVerkehr zum aktuellen Stand der Mobilitätsstrategie. Anschließend nahmen die Teilnehmenden an einer kurzen digitalen Umfrage teil. Deren Ergebnisse wurden umgehend vorgestellt, um einen direkten Vergleich mit den Ergebnissen der vorangegangenen Haushaltsbefragung herzustellen.





Abbildung 55: Impressionen des Mobilitäts-Workshops mit der Verwaltung[35]

Darauf aufbauend wurden in der Arbeitsphase folgende drei zentralen Leitfragen zu den Verkehrsträgern (Motorisierter Individualverkehr, Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Verkehr) diskutiert:

- Wie soll im Jahr 2040 über den jeweiligen Verkehrsträger in Bergkamen gesprochen werden?
- Welche zentralen Ziele wurden bis 2040 erreicht, und worauf kann man stolz sein?
- Was stellt die größte verbleibende Herausforderung für den Verkehrsträger im Jahr 2040 dar?

Die Ergebnisse der ersten beiden Workshops waren größtenteils deckungsgleich.

Das Ziel der Workshops war es, eine positive und konsensfähige Zukunftsvision zu entwickeln. Der Fokus lag bewusst auf gewünschten Errungenschaften und einer konstruktiven Sprache, um einen Handlungsrahmen für die weitere Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung zu schaffen. Im Ergebnis wurde eine Zielvision für die Stadt Bergkamen bis zum Zieljahr 2040 skizziert (s. Kap. 3).

7.1.3 Generationenübergreifender Workshop

Darüber hinaus wurde ein generationenübergreifender Workshop am 16.09.2025 von 17:00 bis 19:00 Uhr durchgeführt. Der Workshop wurde gemeinsam von büro stadtVerkehr und STADTKINDER fachlich begleitet und moderiert.

Nach einem Kurzfilm zur Aufgabenstellung und Zielsetzung der städtischen Mobilitätsstrategie informierte das Fachbüro stadtVerkehr in einem Vortrag über den aktuellen Stand der Mobilitätsstrategie. Der inhaltliche Schwerpunkt des Workshops lag auf der künftigen Straßenraumgestaltung.

[35] STADTKINDER (2025)

Die ursprünglich geplante Methodik wurde an die geringe Teilnehmerzahl und das ältere Publikum angepasst. Statt des vorgesehenen Modellbaus – der aufgrund der fehlenden Anwesenheit von Kindern auf das Pfalzschulfest verschoben wurde – konzentrierte sich die Veranstaltung auf eine gemeinsame Diskussion. Dabei wurden drei Leitfragen behandelt:

- Welche Kritik gibt es an der gegenwärtigen Straßenraumgestaltung?
- Welche Wünsche und Vorstellungen bestehen für eine zukünftige Umgestaltung?
- Welche Probleme könnten sich aus einer solchen Umgestaltung ergeben?




Abbildung 56: Impressionen des generationsübergreifenden Workshops[36]

Die Ergebnisse des Workshops liefern wichtige Hinweise bzgl. der Anforderungen der zukünftigen Straßenraumgestaltung im Hinblick auf die Flächenverteilung für die jeweiligen Verkehrsmittel mit einem besonderen Augenmerk auf Barrierefreiheit (s. Kap. 4.3).

Der ursprünglich geplante zweite generationenübergreifende Workshop wurde in eine einmonatige Online-Beteiligung zu den Projektideen umgewandelt. Vom 15.02. bis 15.03.2026 konnten alle Interessierten aus Bergkamen die ersten Projektideen sichten und eine Priorisierung und eine Einschätzung zur Bedeutung für die Mobilitätsstrategie abgeben. Die Bewerbung der Veranstaltung erfolgte über die Wochenzeitschrift „Montakt" und alle gängigen Informationskanäle.

7.1.4 Planungsspaziergänge

Die Planungsspaziergänge stellten ein interaktives Beteiligungsformat im Rahmen der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie dar. Ziel war es, das Stadtgebiet gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Personen aus der Verwaltung und Fachplanung vor Ort zu erkunden und an ausgewählten Stellen konkrete Fragestellungen zu diskutieren.

Im Juni 2025 fanden drei zielgruppenspezifische Planungsspaziergänge – separat für Kinder (06.06.25), Jugendliche (30.06.25) und Erwachsene (25.06.25) – sowie eine Planungsradtour für Erwachsene am 23.06.25 statt.

Planungsspaziergang mit Schülerinnen und Schülern der Overberger Grundschule: Fünf Stationen wurden zu Fuß besucht. Teilgenommen haben sechszehn Schülerinnen und Schüler, eine Vertreterin der Stadtverwaltung sowie zwei Personen vom Planungsbüro STADTKINDER.

Stationen
Ampelanlage Landwehrstraße
Überquerungen Werner Straße
Autofreie Wegeverbindung zwischen Werner Straße und Landwehrstraße

[36] STADTKINDER (2025)

Umlaufsperren Asternweg
Umlaufsperren Tulpenweg

Planungsspaziergang mit Schülerinnen und Schülern des Städtischen Gymnasiums: Sechs Stationen wurden zu Fuß besucht. Teilgenommen haben 22 Schülerinnen und Schüler, zwei Lehrerinnen eine Vertreterin der Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität sowie zwei Personen vom Planungsbüro STADTKINDER.

Stationen
Hubert-Biernat-Straße (vor dem Schulgelände)
Hubert-Biernat-Straße (Haltestelle vor der Schule)
Hubert-Biernat-Straße (Schulparkplatz)
Kreisverkehr Hubert-Biernat-Straße / Gedächtnisstraße
Waldgebiet südlich der Schule
Kreisverkehr Hubert-Biernat-Straße / Erich-Ollenhauer-Straße

Planungsspaziergang mit Erwachsenen: Fünf Stationen wurden zu Fuß besucht. Teilgenommen haben ein Mitglied des Stadtrats, ein Vertreter der Stadtverwaltung sowie zwei Personen vom Planungsbüro STADTKINDER.

Stationen
Kreisverkehr Hubert-Biernat-Straße / Töddinghauser Straße
Hubert-Biernat-Straße
Kreisverkehr Hubert-Biernat-Straße / Erich-Ollenhauer-Straße
Erich-Ollenhauer-Straße
Töddinghauser Straße (zwischen Rathaus und Neubaugebiet)

Planungsradtour mit Erwachsenen: Zehn Stationen wurden mit dem Fahrrad angefahren. Beteiligt waren zwölf Einwohnerinnen und Einwohner, eine Vertreterin der Stadtverwaltung sowie zwei Personen vom Planungsbüro STADTKINDER.

Stationen
Kreuzung Waldweg Römerbergwald / Alisostraße
Kreuzung Alisostraße / Lünener Straße bzw. Kuhbach-Weg / Lünener Straße
Kreuzung Am Alkenbach / Mühlenstraße
Kreuzung Mühlenstraße / Niederadener Straße
Kreuzung Goekenheide / Am Alkenbach / Lünener Straße
Kreisverkehr Lünener Straße
Kreuzung Lünener Straße / Jahnstraße
Kurve im Kreuzungsbereich Jahnstraße / Sugambrerstraße

Jahnstraße
Kreuzung Jahnstraße / Königslandwehr

Die Planungstouren boten den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Möglichkeit, sich aktiv einzubringen, Wahrnehmungen vor Ort zu schildern und gemeinsam über Lösungsansätze für eine zukunftsfähige Mobilität zu sprechen. Damit bildeten sie eine wichtige Brücke zwischen fachlicher Analyse und den konkreten Erfahrungen der Bürgerschaft. Die Ergebnisse flossen mit in die Bestandsaufnahme (s. Kap. 2) und das Maßnahmenkonzept ein (s. Kap. 4).

Planungsradtour mit Erwachsenen

Station	Anmerkungen
Kreuzung Waldweg Römerbergwald/ Alisostraße	• Erschwerter Übergang durch nicht abgesenkten Bordstein im Übergangsbereich
Kreuzung Alisostraße/ Lünener Straße bzw. Kuhbach- Weg / Lünener Straße	• Erschwertes Queren im Kreuzungsbereich durch Unübersichtlichkeit und hohe Geschwindigkeiten des MIV (50 km/h) • Vorschlag einer Geschwindigleitsreduzuerung auf 30 km/h oder Errichtung einer Querungshilfe mit zusätzlichen Hinweisschildern
Kreuzung Am Alkenbach/Mühlenstraße	• Gefährdung des querenden Radverkehrs durch hohe Geschwindigkeitsbegrenzung (70 km/h) und Unübersichtlichkeit der Kurve • Vorschlag einer Geschwindigkeitsreduktion im Querungsbereich und die Einrichtung von Hinweisschildern und farblicher Markierungen auf der Fahrbahn
Kreuzung Mühlenstraße/ Niederadener Straße	• Hohe Geschwindigkeiten und schlechte Sichtbeziehungen • Fehlender Schutzstreifen auf der Niederadener Straße • Verwerfungen im Aspahlt
Kreuzung Goekenheide/ Am Alkenbach/Lünener Straße	• Erschwerte Querung • Verkehrssicherheit(hohe Geschwindigkeit und schlechte Sichtbeziehungen) • Fehlender Radweg in Richtung Innenstadt
Kreisverkehr Lünener Straße	• Radverkehr muss auf Vorfahrt achten • Vorschlag das MIV auf Vorfahrt achten muss
Kreuzung Lünener Straße/Jahnstraße	• Kombinierter Geh- und Radweg auf der Lünenener Straße endet mit dem Abbiegen in die Jahnstraße
Kurve im Kreuzungsbereich Jahnstraße/Sugambrerstraße	• Keine konstante Geschwindigkeitsbegrenzung (vor der Kurve 30 km/h, in der Kurve 50 km/h) • Kurve wird für querenden Fuß- und Radverkehr als sehr gefährlich eingestuft • Stark eingeschränkte Einsehbarkeit der Straße • Stark frequentierter Schulweg und Freizeitweg
Jahnstraße	• Uneinheitliche Gestaltungh des Multifunktionsstreifens

	• Wird häufig zugeparkt, dadurch muss der Radverkehr häufig auf den Starßenverkehr ausweichen • Pollererlass wurde in Bergkamen noch nicht umgesetzt • Mülltonnen und weitere hindernisse erschweren das sichere Fahren entlang der Jahnstraße
Kreuzung Jahnstraße/Königslandwehr	• Querung im Kreuzungsbereich als gefährlich wahrgenommen, aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen und hohe Geschwindigkeit auf der Jahnstraße (50 km/h)

Planungsspaziergang mit Kindern in Overberge (Grundschule)

Station	Anmerkungen
Ampelanlage Landwehrstraße	• Verkehrssicherheit (zu schnell fahrende Autos)
Querungsanlagen Werner Straße	• Verkehrssicherheit (zu schnell fahrende Autos) • Oberflächenzustand (offene Stellen im Asphalt) • Erschwerte Überquerung (Autos halten oft nicht an Querungsstellen an)
Autofreie Wegeverbindung zwischen Werner Straße und Landwehrstraße	• Verbindung wird nur teilweise auf Schul- und Freizeitwegen genutzt
Umlaufsperren Asternweg	• Verkehrssicherheit (Umlaufsperren am Eingang sind zu eng)
Umlaufsperren Tulpenweg	• Verkehrssicherheit (Umlaufsperren am Eingang sind zu eng) • Problematiken beim Begegnungsverkehr • Brennnesseln am Wegrand ragen auf den Weg (vor allem im Sommer)
Zusätzlich genannter Bereich: Nordberg Kreisverkehr am Lidl	• Schwierige Querung als Fußgänger und Radfahrer
Zusätzlich gennanter Bereich: Sanddornweg 74	• Verkehrssicherheit (Autos fahren zu schnell im Verkehrsberuhigten Bereich)

Planungsspaziergang mit Jugendlichen in Bergkamen-Mitte (weiterführende Schule)

Station	Anmerkungen
Hubert-Biernat-Straße (direkt vor der Schule)	• Erschwerte Querung vor dem Schulgelände (fehlender Zebrastreifen) • Verkehrssicherheit (Regeln werden auf der Fahrradstraße nicht befolgt) • Wunsch nach mehr Kontrollen und Polizeipräsenz (um die Einhaltung der Regeln zu gewährleisten)
Hubert-Biernat-Straße (Haltestelle vor der Schule)	• Wunsch nach neuer Gestaltung der Haltestellenüber-dachung

	• Gegenüberliegende Haltestelle hat keine Überdachung • Unzureichende Gehwegbreite iim Haltestellenbereich
Hubert-Biernat-Straße (auf Höhe des Parkplatzes für die Schule)	• Fahrradstraße endet im Verlauf der Straße • Erschwerte Querung (Zebrastreifen wurde entfernt) • Störendes Erscheinungsbild (Dreck, Geruchsemissionen und Mülltonnen im Straßenraum)
Kreisverkehr Hubert-Biernat-Straße/Gedächtnisstraße	• Schlechte Einsehbarkeit des Kreisverkehrs (durch dichten Bewuchs der Verkehrsinsel) • Gefährliche Situationen durch schlechte Einsehbarkeit der Ausfahrt direkt hinter dem Kreisverkehr
Waldgebiet südlich der Schule	• Unattraktive Gestaltung im Übergang zwischen Waldgebiet und Schule
Kreisverkehr Hubert-Bier-nat-Straße/Erich-Ollenhauer-Straße	• Erschwertes Queren im Bereich des Kreisverkehrs • Wunsch nach einem Zebrastreifens als Querungshilfe

Ein entscheidender Hinweis ist, dass die beteiligten Schülerinnen und Schüler perspektivisch auf den Pkw umsteigen werden, da dieser schneller und damit effizienter ist. Die Radinfrastruktur entspricht nicht einer alltäglichen Nutzung, ebenso das ÖPNV-Angebot nicht.

Planungsspaziergang mit Erwachsenen in Bergkamen-Mitte

Station	Anmerkungen
Kreisverkehr Hubert-Biernat-Straße/Töddinghauser Straße	• Verkehrssicherheit (Radverkehr im Randbereich wird nicht ausreichend wahrgenommen, führt bei Abbiegevorgängen zu Gefahrensituationen)
Hubert-Biernat-Straße	• Anlegen eines Schutzstreifens um den Raum für Radverkehr sicherer zu gestalten
Kreisverkehr Hubert-Biernat-Straße/Erich-Ollenhauer-Straße	• Bevorrechtigung des Autoverkehrs vor dem Radverkehr stellt einen Mangel dar • Radverkehr wird durch die gem. Führung mit dem Fußvekrehr vom Kfz-Verkehr nicht ausreichend wahrgenommen
Erich-Ollenhauer-Straße	• Schmaler Geh- und Radweg trotz sehr breiter Dimensionierung der Straße • Unverhältnismäßiger Flächenanteil des Autoverkehrs
Töddinghauser Straße zwischen Rathaus und Neubaugebiet	• Sperrung des Straßenraums der Töddinghauser Straße zwischen Rathaus und Neubaugebiet kann zur Verkehrsverdängung in den umliegenden Straßen führen

Aus den Planungsspaziergängen wird insgesamt deutlich, dass der Fußverkehr in Bergkamen hinsichtlich Sicherheit, Komfort und Aufenthaltsqualität noch erheblichen Verbesserungen bedarf. Hinzu kommt die barrierefreie Gestaltung, die insbesondere im Bestand oftmals fehlt oder nur stellenweise vorhanden ist. Gerade im Hinblick auf das Ziel flächendeckend ein umwelt-freundliches Verkehrsmittel innerhalb von 5-Gehminuten zu erreichen, ist eine sichere, gute Fußverkehrsinfrastruktur insbesondere für diejenigen, die auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes angewiesen sind, entscheidend. Das sind in erster Linie Kinder und Jugendliche sowie Ältere und Personen mit Mobilitäts-einschränkungen.

7.1.5 Städtische Veranstaltungen

Informationsstände bei städtischen Veranstaltungen fungierten als niedrigschwelliges Beteiligungsformat im Rahmen der Mobilitätsstrategie. Im Zeitraum von Juni bis Oktober 2025 fanden drei zielgerichtete Auftritte bei öffentlichen Festen und Märkten statt – auf dem Hafenfest (15.06.2025), auf dem Wochenmarkt (18.09.2025) und auf dem Pfalzschulfest (19.09.2025). Ziel war es, die Bergkamener Bevölkerung direkt im öffentlichen Raum über das Projekt zu informieren und ihnen Möglichkeiten zur aktiven Mitwirkung zu bieten. Außerdem konnten sich Kinder beim Pfalzschulfest durch die Modellbauwerkstatt beteiligen und ihrer Kreativität freien Lauf lassen.

Die Wahl auf diese drei Formate hatte den Vorteil, dass ein breiter Querschnitt durch die Stadtbevölkerung angesprochen wurde. Sowohl ein Tag auf dem Hafenfest (Sonntag) als auch der Wochenmarkt (Donnerstag) in Bergkamen-Mitte sind feste „Größen“ im Veranstaltungskalender. Das Pfalzschulfest wiederum stellte ein Novum im städtischen Veranstaltungskalender dar.





Abbildung 57: Impressionen des Pfalzschulfestes[37]





Abbildung 58: Impressionen des Hafenfestes[38]

Die Stände auf den jeweiligen Veranstaltungen wurden gemeinsam von büro stadtVerkehr und STADTKINDER betreut, auf dem Pfalzschulfest wurden sie zusätzlich durch Mitglieder der Stadtverwaltung unterstützt.

[37] STADTKINDER (2025)
[38] Ebd.

7.2 Nullprognose 2040

Bevor die Zusammensetzung des Umweltverbundes im Ziel-Modal Split auf Basis der Verlagerungspotenziale erfolgt, ist ein Blick auf die Nullprognose 2040 erforderlich. Diese zeigt die Bevölkerungsentwicklung und damit einhergehende Mobilitätsentwicklung auf. Steigt bspw. die Bevölkerungsanzahl, nimmt auch die Gesamtwegeanzahl zu. Somit würde sich das Verkehrsaufkommen und schlussendlich auch die CO_2-Emissionen erhöhen.

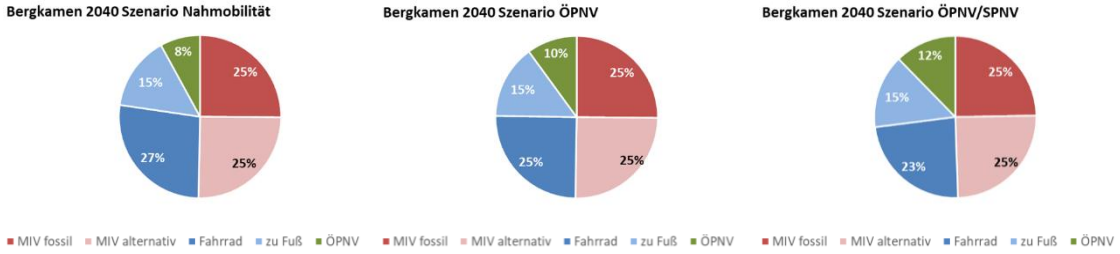
Für die Stadt Bergkamen wird mit einer ähnlichen, ggf. leicht ansteigenden Bevölkerungszahl aufgrund von Wohnflächenentwicklungen und dem Zuzug aus den Ballungszentren wie Dortmund gerechnet. Daher wird von einer konstant bleibenden Bevölkerungszahl von rund 50.000 Einwohnenden sowie gleichbleibenden Schüler- und Pendlerzahlen ausgegangen.

Der Modal Split bleibt ebenfalls gleich, da keine infrastrukturellen Maßnahmen, wie bspw. der Bahnanschluss Bergkamens, als gesetzt gelten. Dieser wird aktuell noch in einem separaten Gutachten des NWL geprüft (Stand 2026). Der Einfluss von Projekten bleibt in der Nullprognose daher unberücksichtigt. Diese fungieren zur Zielerreichung der Modal Split-Szenarien (s. Kap. 7.3).

7.3 Modal Split-Szenarien

Der Ziel-Modal Split sieht eine Gleichberechtigung der Verkehrsträger bis 2040 vor. Konkret bedeutet dies eine Reduzierung des MIV-Anteils von derzeit (2025) 69 % auf 50 % (s. Abbildung 59), d. h. insgesamt müssen ca. 27.000 MIV-Wege auf den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV verlagert werden.

Innerhalb des Umweltverbundes können ausgehend von den Verlagerungspotenzialen (s. Kap. 3.2) unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt werden. Nachfolgend werden drei Szenarien und die zu verlagernden Wege vorgestellt. Im ersten Szenario Nahmobilität wird der Fokus den Fuß- und Radverkehr gelegt. Im zweiten Szenario ÖPNV rückt der Busverkehr etwas stärker in den Fokus, wohingegen im dritten Szenario ÖPNV/SPNV der Bahnanschluss Bergkamens als gesetzt einfließt.



- … Wege zu Fuß bis 1 km und 2,5 km
- … Wege mit dem Rad vor allem von 2,5 km bis 5 km zwischen benachbarten Stadtteilen
- … und Wege mit dem Rad bis 10 km stadtteilüber-greifend

- MIV: ca. – 27.350 Wege/Tag
- Fuß: ca. + 3.300 Wege/Tag
- Rad: ca. + 23.500 Wege/Tag
- ÖPNV: ca. + 550 Wege/Tag

- … Wege zu Fuß bis 1 km und 2,5 km
- … Wege mit dem Rad vor allem von 2,5 km bis 5 km zwischen benachbarten Stadtteilen
- … und Wege mit dem Bus bis 10 km stadtteilüber-greifend
- … und in teilweise in be-nachbarte Städte bis 25 km

- MIV: ca. – 27.350 Wege/Tag
- Fuß: ca. + 3.300 Wege/Tag
- Rad: ca. + 20.500 Wege/Tag
- ÖPNV: ca. + 3.550 Wege/Tag

- … Wege zu Fuß bis 1 km und 2,5 km
- … Wege mit dem Rad vor allem von 2,5 km bis 5 km zwischen benachbarten Stadtteilen
- … und Wege mit dem Bus bis 10 km stadtteilüber-greifend
- … und in benachbarte Städte bis 25 km mit der Bahn

- MIV: ca. – 28.500 Wege/Tag
- Fuß: ca. + 3.300 Wege/Tag
- Rad: ca. + 18.300 Wege/Tag
- ÖPNV: ca. + 7.000 Wege/Tag

Abbildung 59: Modal Split-Szenarien Bergkamen 2040

7.4 CO_2-Bilanz der Stadt Bergkamen

Die Summe der CO_2-Emissionen des MIV und des ÖPNV beträgt im Istzustand 2025 ca. 71.000 t pro Jahr. Der ÖPNV nimmt mit über 6 % den weitaus kleineren Anteil ein (ca. 4.300 t pro Jahr).

In der Nullprognose 2040 ergibt sich bereits eine Reduktion um ca. 40 % auf ca. 42.000 t CO_2 pro Jahr (u. a. aufgrund technologischer Entwicklungen) gegenüber dem Ausgangsjahr 2025. Die jeweiligen Modal Split-Szenarien unterscheiden sich nur geringfügig in der CO_2-Bilanz, was daran liegt, dass aufgrund technologischer Entwicklungen ohnehin von einer CO_2-Reduktion ausgegangen werden kann. Es sind ungefähr 37.000 t CO_2, d. h. die jährlichen CO_2-Emissionen halbieren sich grob.

Das langfristige Ziel der Klimaneutralität bezieht sich auf ein Gleichgewicht zwischen der Emission und Aufnahme von Treibhausgasen. Zusätzlich sind weitere negative Einflüsse auf das Klima durch den Menschen zu reduzieren. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil an Pkw mit alternativen Antrieben sowie die technologischen Fortschritte in Bezug auf Fahrzeug- und Betriebstechniken weitere CO_2-Einsparungen mit sich bringen.

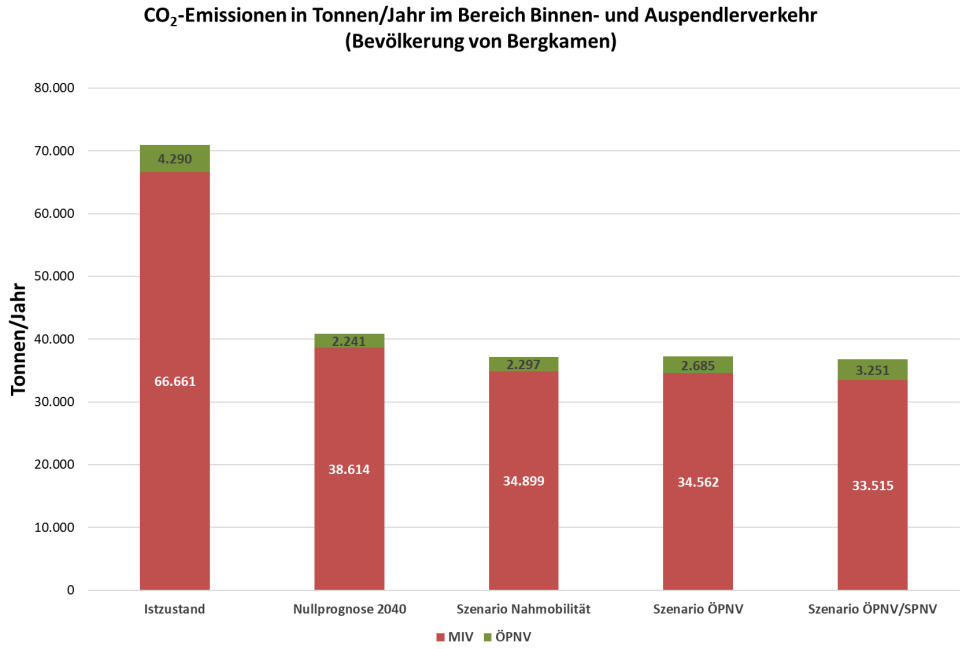


Abbildung 60: CO_2-Ausstoß der Bergkamener Bevölkerung pro Tonnen Istzustand 2025 bis 2040

Die CO_2-Einsparungen im ÖPNV können aufgrund einer Erhöhung der Fahrleistung mitunter nur moderat ausfallen.