

NAHMOBILITÄTSKONZEPT

Für die Innenstadt der Kreisstadt Bergheim





Auftraggeber:

Kreisstadt Bergheim
Dezernat für Strategische Stadtentwicklung
Fachbereich 6 Stadtentwicklung
Abteilung 6.1 Planung und Umwelt
Bethlehemer Straße 9-11
50126 Bergheim
Mail: stadtplanung@bergheim.de
Tel.: 02271 / 89-0

Ansprechpartner:

Tobias Janßen
Melanie Schulte
Uwe Ulbrich

büro stadtVerkehr



Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr
Mittelstraße 55 – 40721 Hilden
Tel.: 02103 / 9 11 59-0
Fax: 02103 / 9 11 59-22
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm
M. Sc. Lennart Bruhn

Gefördert durch:



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**
von Bund, Ländern und
Gemeinden

Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen



Bildquellen Titelseite (von l.):

Bild 1: Aachener Tor (eigene Aufnahme)

Bild 2: Historische Altstadt (eigene Aufnahme)

Bild 3: Getrennter Fuß- und Radweg am Chaunyring (Höhe „Torwachenplatz“) (eigene Aufnahme)

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen. Die in diesem Bericht abgebildeten Personen sind Teilnehmer der beiden Planungstouren und haben ihr Einverständnis bzgl. ihrer Ablichtung gegeben.

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung und Zielsetzung des Nahmobilitätskonzepts	1
1.1	Worum geht es?	1
1.2	Arbeitsablauf	2
1.3	Beteiligungsverfahren	3
2	Vorstellung und Bestandsanalyse des Untersuchungsgebiets	6
2.1	Städtebau und Siedlungsstruktur	7
2.2	Wie bewegen sich die Bergheimerinnen und Bergheimer fort?	7
2.3	Fußwege, Querungsstellen und Wegweisung	8
2.4	Barrierefreiheit	11
2.5	Radverkehr	12
2.6	Flächennutzung	14
2.7	Aufenthaltsqualität	15
2.8	Verkehrswege und Straßenraum	16
2.9	Parkraum	17
2.10	ÖPNV	18
3	Mängel und Defizite	19
3.1	Fußverkehr	19
3.2	Barrierefreiheit	22
3.3	Radverkehr	24
3.4	Aufenthaltsqualität	29
3.5	Fazit	31
4	Strategien zur Stärkung bedeutsamer Fuß- und Radwege	32
4.1	Hauptwege	32
4.2	Allzeitwege	33
4.3	Nebenwege	33
4.4	Hauptrouten	34
4.5	Nebenrouten	35
4.6	Erschließungsrouten	35
5	Ideen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs	37
5.1	Handlungsfelder und Maßnahmen	38
5.2	Umsetzung der Maßnahmen	67
5.3	Exkurs: Diskussion zur Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr	70
6	Ausblick und Empfehlungen	75
	Quellenverzeichnis	76
	Abbildungsverzeichnis	77
	Abkürzungsverzeichnis	78
	Anhang	79

1 EINLEITUNG UND ZIELSETZUNG DES NAHMOBILITÄTSKONZEPTS

Die Kreisstadt Bergheim ist mit rund 65.000 Einwohnern¹ die zweitgrößte Stadt im Rhein-Erft-Kreis, Sitz der Kreisverwaltung und ein wichtiger Einkaufsplatz für das nordwestliche Kreisgebiet. Große und kleine Geschäfte des Einzelhandels, eine ansprechende Gastronomie, die historische Architektur und gepflegte Grünbereiche laden zum Bummeln und Verweilen in der Bergheimer Innenstadt ein. Mit dem MEDIO.RHEIN.ERFT als gefragtem Veranstaltungsort und der modernen Stadtbibliothek ist die Innenstadt ein lebendiger Ort für Bildung, Kunst und Kultur. Die Fußgängerzone (FGZ) zwischen dem Aachener Tor im Altstadtbereich und dem neu errichteten Fachmarktzentrum INTRO auf der Kölner Straße ist Teil der mittelalterlichen Fernhandelsstraße und geprägt von historischen Gebäuden aus vergangenen Jahrhunderten.

Der Rat der Kreisstadt Bergheim hat Ende 2016 das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (INSEK Innenstadt) beschlossen. In diesem sind umfangreiche Maßnahmen gebündelt, die insgesamt in 28 Einzelprojekte münden und aus finanziellen Mitteln der Städtebauförderung in den nächsten Jahren realisiert werden sollen. Wie auch in anderen Innenstädten ist in der Innenstadt von Bergheim eine schleichende Negativentwicklung zu konstatieren. Die Aufenthaltsqualität und die Gestaltung des öffentlichen Raums entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Funktionslose und weitläufige Plätze, unattraktive Stadteingänge sowie eine mangelnde Orientierung und Wegeführung führen zu einer sinkenden Passantenfrequenz.

Das Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist es, den Fuß- und Radverkehr zu stärken und die Erreichbarkeit der Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer maßgeblich zu verbessern. Hierzu gehören die Einbindung aller Menschen, die Herstellung der Barrierefreiheit sowie eine sichere und komfortable Anbindung für sämtliche Nutzergruppen. Hinzu kommt die Optimierung der Aufenthalts- und Verweilqualität im Stadtraum sowie der Entrée-Situation zur Innenstadt, wodurch das Zentrum eine Attraktivitätssteigerung und Belebung als Lebensraum erfahren soll.

1.1 WORUM GEHT ES?

Das Nahmobilitätskonzept ist eine Teilmaßnahme (A 2) aus dem Handlungsfeld A "Städtebauliche Gestaltung und öffentlicher Raum" des INSEK Innenstadt. Nahmobilität ist ein Begriff, der zunächst gebraucht wird, wenn es darum geht, die Straßen und Plätze einer Stadt in einer Weise umzugestalten, dass die Menschen ermuntert und ermutigt werden, wieder mehr zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu benutzen. Die fußläufige Vernetzung ist eine grundsätzliche Ergänzung, oft sogar notwendige Voraussetzung für jede Form motorisierter Mobilität (Vernetzung zum öffentlichen Verkehr, Fußwege vom/ zum Parkplatz etc.). Die Kreisstadt Bergheim erkennt hierin die Chance, den städtischen Verkehr sozialverträglich abzuwickeln und ein gleichberechtigtes Zusammenspiel zwischen allen Verkehrsträgern zu gewährleisten. Nahmobilität ist ein vielfältiges und ressortübergreifendes Aufgabengebiet, das nicht auf einzelne Verkehrsarten beschränkt bleibt. Gesundheit, Effizienz, Ökologie, Kosten sowie städtebauliche und soziale Verträglichkeit sind zusätzliche Schlagworte mit denen Nahmobilität verbunden wird. Nahmobilität ist erst in zweiter Linie unter den Aspekten der Stadtgestaltung zu betrachten.

Die Erstellung des Nahmobilitätskonzeptes für die Bergheimer Innenstadt dient als Leitfaden für die künftige fußgänger- und fahrradfreundliche Gestaltung des Innenstadtbereichs. Der Fokus liegt dabei auf folgenden Handlungsfeldern:

- Selbstständige Mobilität für alle mittels barrierefreier Gestaltung
- Komfortable öffentliche Räume für Fuß- und Radverkehr (ausreichende Wegebreiten)
- Leichtes, sicheres Queren von Straßen für Fußgänger und Radfahrer

¹ Quelle: Kreisstadt Bergheim (2018): Bevölkerungsentwicklung der Kreisstadt Bergheim 2017.

- Gesundheitsfördernde Mobilität
- Straße als Lebensraum für verschiedene Ziel- und Altersgruppen zurückgewinnen
- Attraktive Räume zum Aufenthalt schaffen

Anhand einer umfangreichen Analyse des Status quo (s. Kap. 2) werden Defizite und Chancen des Innenstadtbereiches in Bezug auf die Nahmobilität ermittelt (s. Kap. 3). Darauffolgend werden anhand der Definition von Wegekategorien (s. Kap. 4) Strategien zur Stärkung der Nahmobilität abgeleitet (s. Kap. 5). Diese Strategie bildet die Basis für die zukünftige Entwicklung der Bergheimer Innenstadt hin zu einer vitalen und lebenswerten Stadt. Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestands- und Mängelanalyse (s. Kap. 2 und 3), werden Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität in der Bergheimer Innenstadt aufgezeigt. Der zukünftige Leitfaden dient zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation und soll innerhalb der Stadtverwaltung Bergheim als Orientierungsrahmen gelten.

1.2 ARBEITSABLAUF

Das Nahmobilitätskonzept wurde in einem gestuften und dialogbasierten Arbeitsprozess entwickelt. Die Bestandsaufnahme und -analyse bildet die Grundlage für die darauffolgende Erstellung des Nahmobilitätskonzepts. Diese umfasst die Aufnahme der derzeitigen Fuß- und Radverkehrssituation im Hinblick auf den Zustand der vorhandenen Infrastruktur, die Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. Dies geschieht zum einen mittels der Sichtung bereits vorliegender Fachkonzepte für die Kreisstadt Bergheim, wie z. B. dem Integrierten Klimaschutzkonzept 2010, dem INSEK Innenstadt 2016 und dem Stadtentwicklungskonzept Bergheim 2035 (STEK BM 2035) sowie allgemeinen Empfehlungen und Richtlinien zur Anlage von Fuß- und Radverkehrsanlagen (FGSV, RIN, ERA, EFA u. a.).

Zum anderen wurden jeweils ein Planungsspaziergang und eine Planungsradtour zusammen mit Vertretern der Kreisstadt Bergheim sowie verschiedenen Interessenverbänden und interessierten Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt (s. Kap. 1.3). Dieser partizipatorische Ansatz ermöglicht eine detaillierte Analyse der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in der Bergheimer Innenstadt, aus der Chancen und Maßnahmen für die Nahmobilität abgeleitet werden. Auf der nachfolgenden Seite ist der Prozessablauf des Nahmobilitätskonzepts abgebildet (s. Abb. 1.2-1).



Abb. 1.2-1 Prozessablauf

1.3 BETEILIGUNGSVERFAHREN

Die Erstellung und Umsetzung des Nahmobilitätskonzepts für die Innenstadt der Kreisstadt Bergheim ist ein kommunikativer Prozess, in dem Bürgerinnen und Bürger, Fachakteure, Initiativen, Interessenverbände sowie Politik und Verwaltung gleichermaßen zu Wort kommen. Schließlich handelt es sich dabei um die Akteure, die das Konzept inhaltlich fördern und dessen Erarbeitungsprozess nachvollziehen. Dazu müssen sie kontinuierlich informiert und beteiligt werden. In zahlreichen Beteiligungs- und Veranstaltungsformaten wurden Belange erfasst, Zwischenergebnisse reflektiert und Ideen für die Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs gesammelt. Das Beteiligungsverfahren diente der Unterstützung der Analysephase. Die Angaben sind als ein bedeutender Bestandteil in die Bestandsanalyse des vorliegenden Konzepts eingeflossen, aus denen Maßnahmen entwickelt wurden.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Wesentlicher Bestandteil der Ausgangssituation im Bereich Fuß- und Radverkehr in der Bergheimer Innenstadt waren die Planungstouren durchs Untersuchungsgebiet. Der Planungsspaziergang und die Planungsradtour fanden am Samstag, den 16. März 2019, statt und umfassten vorher mit dem Auftraggeber festgelegte Routen und Stationen auf bedeutsamen Relationen für Fußgänger und Radfahrer im Untersuchungsgebiet. Auf den jeweils unterschiedlichen Routenverläufen wurde gezielt vor Ort auf Missstände und Defizite in den Bereichen Verkehrssicherheit, Anbindung sowie Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität, aber auch auf Chancen und Potenziale zur Optimierung des Fuß- und Radverkehrs eingegangen. Daneben bestand zusätzlich die Möglichkeit auf Wunsch der Teilnehmenden weitere Stopps zur Aufnahme von Mängeln im Untersuchungsgebiet vorzunehmen. Im Vorfeld der Routenplanungen wurde bereits mit dem AG festgelegt, dass das Erftgymnasium aufgrund der Vielzahl an fahrradfahren-

den Schülern mit in die Planungsradtour eingebunden wird. Das Schulgelände befindet sich nord-östlich des Untersuchungsgebietes. Ziele der Begehung und Befahrung waren sowohl die aktuellen Gegebenheiten im Untersuchungsraum zu erheben als auch Kritik und Anregungen von den Teilnehmenden aufzunehmen. Die beiden Planungstouren umfassten jeweils einen Zeitrahmen von ungefähr zwei Stunden und enthielten folgende Routen und Stationen:

Planungsspaziergang von 10:00 – 12:00 Uhr (ca. 2,2 km):

- Station 1: Start/ Ziel Rathaus Bergheim
- Station 2: Maria-Hilf-Krankenhaus
- Station 3: Geschwister-Scholl-Realschule
- Station 4: Aachener Tor/ „Torwachenplatz“
- Station 5: Fußgängerzone

Planungsradtour von 13:00 – 15:00 Uhr (ca. 4 km)

- Station 1: Start/ Ziel Rathaus Bergheim
- Station 2: Erftgymnasium
- Station 3: Grüne Lunge
- Station 4: Aachener Tor
- Station 5: Bahn-Unterführung/ Erft
- Station 6: Erich-Kästner-Schule
- Station 7: Kreisverkehr Chaunyring
- Station 8: Eingang Fußgängerzone Hauptstraße/ Kölner Straße

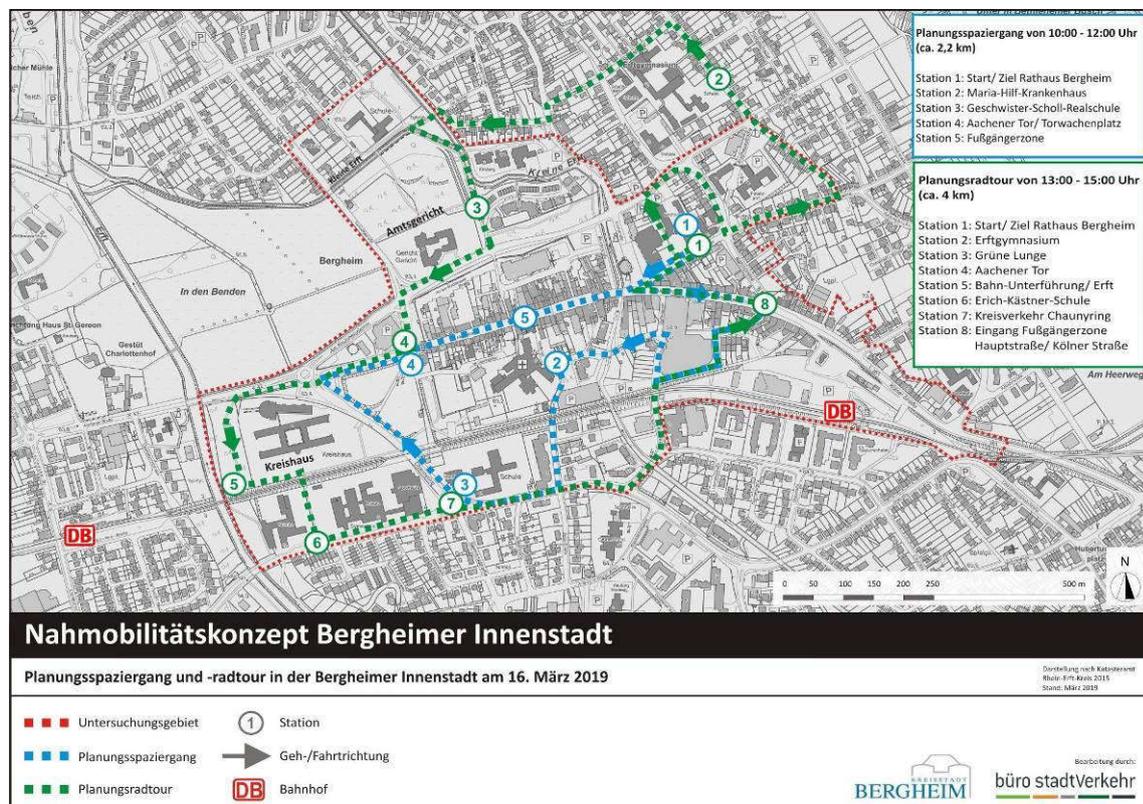


Abb. 1.3-1 Planungsspaziergang und –radtour in der Bergheimer Innenstadt

Im Rahmen des INSEK Innenstadt fand am 4. April 2019 der INNENSTADT.DIALOG im MEDIO.RHEIN.ERFT statt. Hier bestand im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung die Möglichkeit, den Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit zu geben, ihre Ideen, Meinungen sowie Chancen und Potenziale zur Entwicklung der Innenstadt einzubringen. Darüber hinaus konnten Fragen gestellt und Anregungen gegeben werden. An zwei Stellwänden konnten die Teilnehmenden Anregungen und Ideen hinsichtlich der künftigen Stärkung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur geben. Die Ergebnisse wurden im Anschluss durch das büro stadVerkehr im Plenum präsentiert und ein Ausblick auf das weitere Vorgehen gegeben.



Abb. 1.3-2 INNENSTADT.DIALOG im MEDIO.RHEIN.ERFT in der Kreisstadt Bergheim im April 2019 (eigene Abbildung)

Prozessbegleitende Arbeitsgruppe

Neben dem Planungsspaziergang und der -radtour sowie der Bürgerveranstaltung gab es weitere partizipative Ansätze im Rahmen einer prozessbegleitenden Arbeitsgruppe. Die Arbeitsgruppe traf sich am 26. März, am 21. Mai und am 22. August 2019 zum gemeinsamen Austausch und Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes. Die Teilnehmer der Arbeitsgruppe kamen aus folgenden Bereichen der Stadtverwaltung:

- Abteilung Planung und Umwelt
- Abteilung Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
- Abteilung Betreuung und Inklusion
- Stabsstelle Jugendhilfe- und Sozialplanung
- Abteilung Wirtschaftsförderung und Citymanagement (inkl. Tourismus)

Politischer Arbeitskreis INSEK

Des Weiteren traf sich am 10. September 2019 ein politischer Arbeitskreis, in dem die Maßnahmen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs vorgestellt und diskutiert worden sind. Die Teilnehmenden gaben ebenfalls Empfehlungen ab, die in der weiteren Bearbeitung des Nahmobilitätskonzeptes mit eingeflossen sind.

2 VORSTELLUNG UND BESTANDSANALYSE DES UNTERSUCHUNGSGBIETS

Die Bestandsaufnahme und -analyse umfasst den Ist-Zustand und die Bewertung des Untersuchungsgebietes hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrsangebotes. Wesentliche Grundlage bilden die beiden Planungstouren und die prozessbegleitende Öffentlichkeitsbeteiligung (s. Kap. 1.3), aber auch bereits bestehende Konzepte und Planungen zur Nahmobilität in der Kreisstadt Bergheim. Darüber hinaus hat das beauftragte büro stadtVerkehr das Untersuchungsgebiet in einer eigenen Begehung begutachtet.

Das Untersuchungsgebiet umfasst die im INSEK Innenstadt 2016 festgelegten Grenzen des Stadterneuerungsgebietes. Es erstreckt sich im Kern über die 700 m lange Fußgängerzone zwischen Kölner Straße und Aachener Tor sowie angrenzende Straßenzüge. Im Westen schließt es das Kreishaus sowie die Schulen entlang der Gutenbergstraße und den Chaunyring ein, welche auch die südliche Abgrenzung bilden. Im Osten wird der Bereich entlang der Kölner Straße bis zum Bahnhof abgedeckt, im Norden ist das Amtsgericht sowie die anschließende Grünfläche entlang der Kleinen Erft inkludiert (siehe Abbildung 2-1).

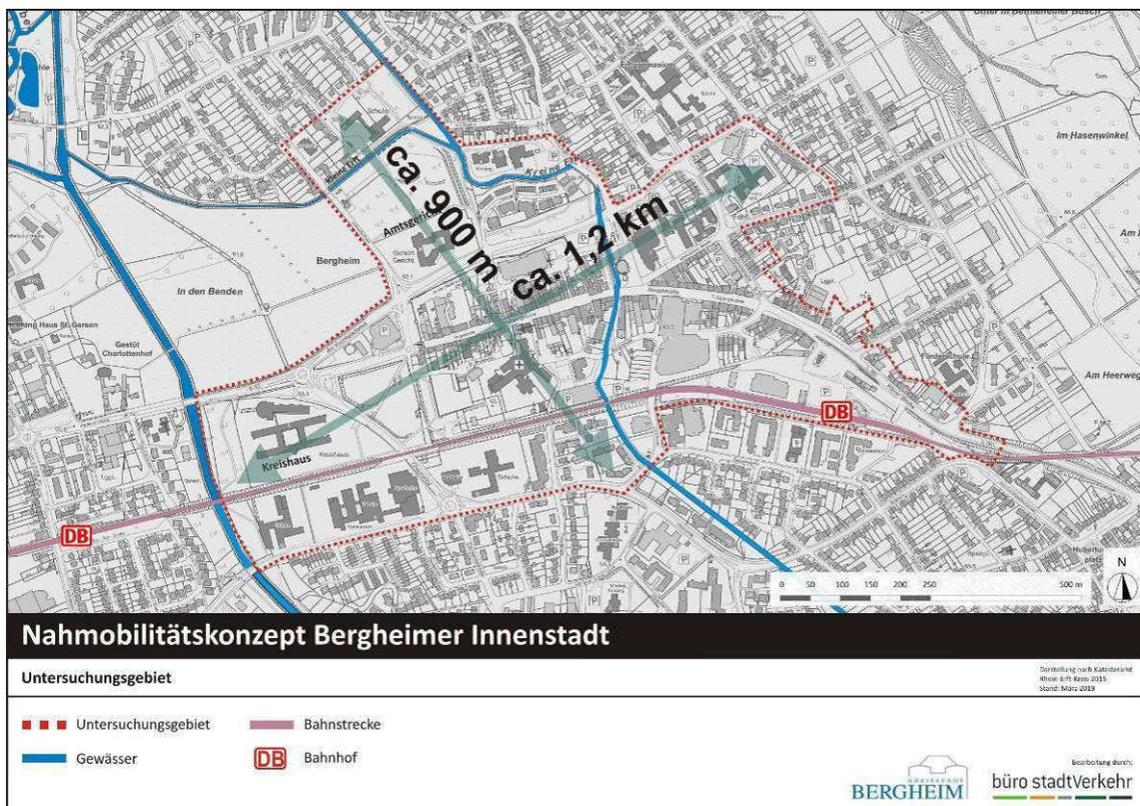


Abb. 2-1 Lage und Ausdehnung des Untersuchungsgebiets

Das Gebiet befindet sich in Bergheim-Zentrum. Während in Bergheim-Zentrum 6.247 Menschen leben², umfasst das Untersuchungsgebiet selbst etwa 1.500 Einwohner³, ist jedoch durch die Fußgängerzone, zahlreiche Versorgungseinrichtungen, Aufenthalts- sowie Frei- und Grünflächen und öffentlichen Einrichtungen darüber hinaus für die Gesamtstadt und umliegenden Ortschaften als Arbeits- und Freizeitstandort von Bedeutung.

² Quelle: Kreisstadt Bergheim (2018): Bevölkerungsentwicklung der Kreisstadt Bergheim 2017.

³ Quelle: Dr. Jansen GmbH (2016): Kreisstadt Bergheim. Ein Integriertes Handlungskonzept für eine lebendige und multifunktionale Innenstadt.

2.1 STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSSTRUKTUR

Das Untersuchungsgebiet wird zum einen durch die nördlich verlaufende Kreisstraße 42 (K 42) und die Landesstraße 361 (L 361) und zum anderen durch die südliche Bahntrasse durchschnitten. Sowohl im nördlichen als auch im südlichen Bereich dominieren die Nutzungsformen Wohnen, Bildungseinrichtungen sowie Dienstleistungs- und Gewerbestandorte. Im Zentrum befindet sich mit der Fußgängerzone der zentrale Versorgungsschwerpunkt. Hier sind zahlreiche Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen, aber auch Wohnen sowie bedeutsame kulturelle und öffentliche Einrichtungen angesiedelt.

Die historische Altstadt erstreckt sich im Westen vom Aachener Tor über die Georgskapelle bis zur Kleinen Erft, die eine natürliche Grenze zur angrenzenden Neustadt bildet. Diese dehnt sich im Anschluss bis zum östlichen Eingangsbereich der Fußgängerzone an der Kölner Straße aus. Im weiteren Verlauf der Kölner Straße befindet sich das INTRO sowie der Bahnhof Bergheim als zentraler ÖPNV-Knotenpunkt und der sich in der Umgestaltung befindliche ZOB. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird hier zudem eine Mobilstation eingerichtet. An dieser können bspw. öffentliche Verkehrsmittel mit Leihfahrzeugen und -fahrrädern verknüpft werden, so dass je nach Bedarf des Nutzers ein geeignetes Fortbewegungsmittel zur Verfügung steht.

2.2 WIE BEWEGEN SICH DIE BERGHEIMERINNEN UND BERGHEIMER FORT?

In einer Haushaltsbefragung der Kreisstadt Bergheim aus dem Jahr 2011 ist das Mobilitätsverhalten der Bergheimer Bevölkerung erfasst worden. Demnach bewegen sich in Bergheim-Zentrum 62 % mit dem MIV, 24 % zu Fuß sowie 8 % mit dem Rad und 5 % mit dem ÖPNV fort. Zum Vergleich mit der Gesamtstadt: 71 % MIV, 14 % Rad, 9 % Fuß und 5 % ÖPNV. Die im Vergleich zur Gesamtstadt hohen Fußverkehrsanteile in Bergheim-Zentrum sind auf die heterogene Flächennutzung und kurzen Distanzen zwischen den einzelnen Zielen zurückzuführen (s. Abb. 2.2-1).

Auf gesamtstädtischer Ebene werden nahezu 45 % der Wege unter 1 km zu Fuß zurückgelegt. Dahinter folgen mit knapp 42 % MIV, 13 % Rad und knapp 1 % ÖPNV. Bereits ab Wegelängen von 1-2,5 km kippt das Bild zulasten des Zufußgehens. Rund 65 % werden in dieser Wegelängenkategorie mit dem MIV, jeweils 16,5 % mit dem Rad und zu Fuß und 2 % mit dem ÖPNV zurückgelegt.⁴

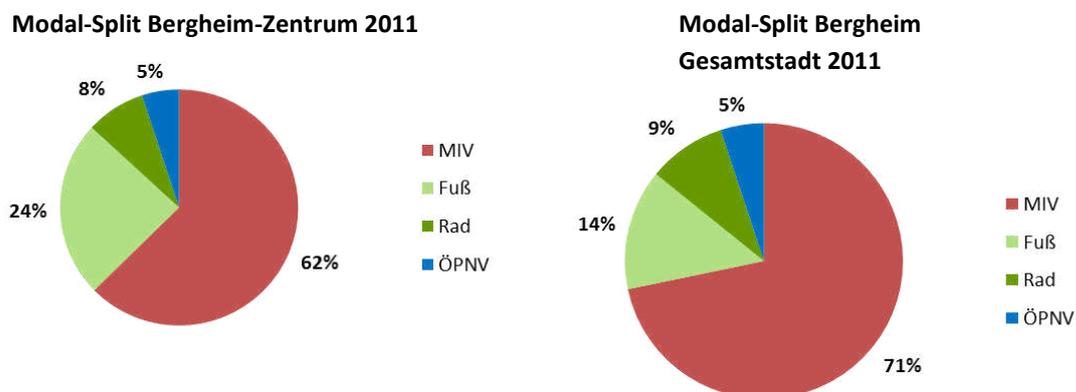


Abb. 2.2-1 Modal Split Bergheim-Zentrum und Gesamtstadt 2011

⁴ Quelle: büro stadtVerkehr (2011): Haushalts- und Internetbefragung zum Verkehrsverhalten der Bergheimer Bürger und Beschäftigten 2011.

2.3 FUSSWEGE, QUERUNGSSTELLEN UND WEGWEISUNG

Die Erreichbarkeit der Bergheimer Innenstadt ist vor allem für den Einzelhandel, aber auch für Dienstleistungsunternehmen, öffentliche Einrichtungen und die Wohnstandorte entscheidend. Im Hinblick auf die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs ist insbesondere die Erreichbarkeit auf kurzen Distanzen von großer Bedeutung. Bei einer angenommenen Gehgeschwindigkeit von 5 km/h können die Bewohner Bergheims nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet innerhalb von 15 Minuten begehen. (s. Abb. 2.3-1). Die Vorteile des Zufußgehens bestehen in den direkten Wegen, die mitunter auch abseits der offiziellen Routen liegen. In der nachfolgenden Abbildung sind die Zuwegungen in Richtung Fußgängerzone abgebildet. Aus dem südlichen Stadtgebiet können lediglich Bahnunterführungen bzw. -übergänge in Richtung Fußgängerzone genutzt werden.

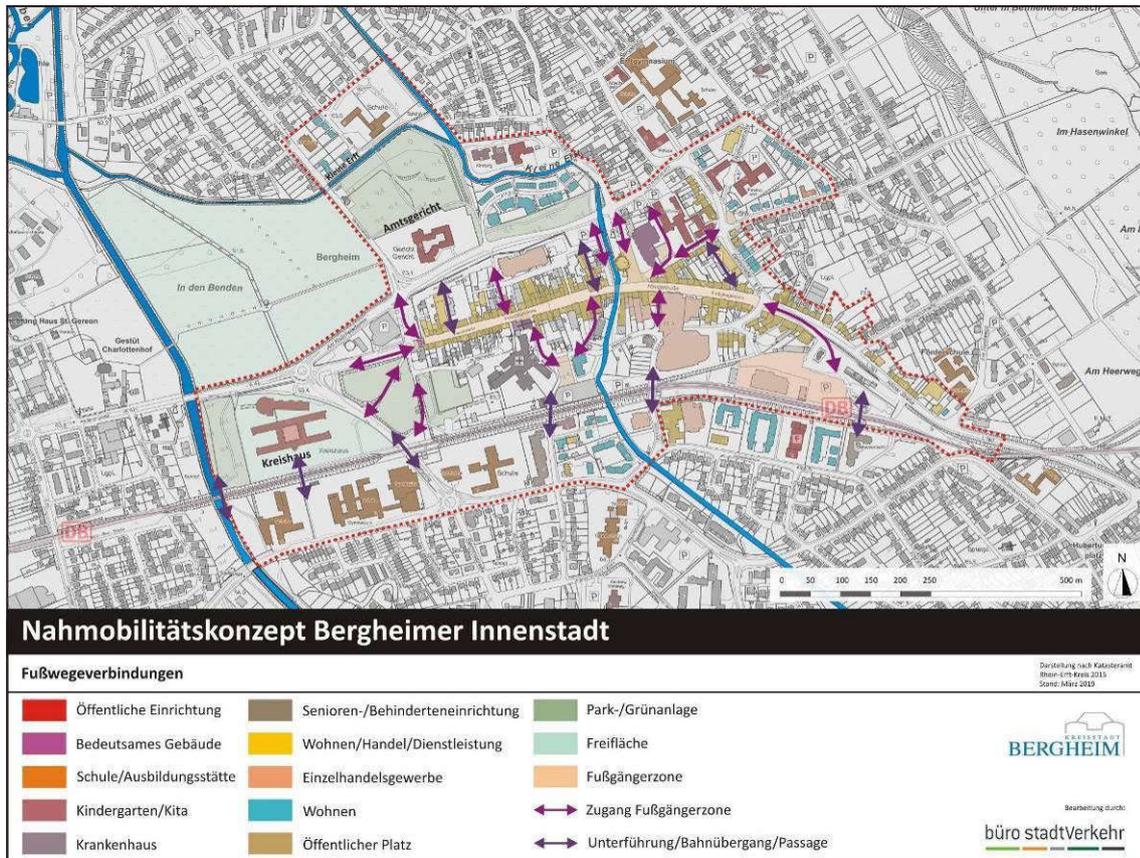


Abb. 2.3-1 Fußwegeverbindungen in der Bergheimer Innenstadt

Mit 24 % ist das Zufußgehen nach dem MIV die zweithäufigste Fortbewegungsart in Bergheim-Zentrum. Dieser Wert liegt deutlich über den 14 % für die Gesamtstadt (s. Kap. 2.2). Die gut 700 m lange Fußgängerzone entlang der Hauptstraße bildet das Herzstück für Fußgänger. Diese erstreckt sich in West-Ost-Richtung vom Aachener Tor bis zur Kölner Straße und in einigen Abschnitten auch in die angrenzenden Seiten- und Stichstraßen, wie die Bethlehemmer Straße, Kirchstraße, Beißelstraße sowie Raiffeisenstraße und Klosterstraße. Das neu errichtete Fachmarktzentrum INTRO wird künftig eine erhöhte Fußgängerfrequenz in Richtung Bahnhof hervorrufen. Die Fußgängerzone ist von 09:00 bis 19:00 Uhr ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten. Eine Ausnahme bildet der Lieferverkehr bis 7,5 t, der werktags von 06:00 bis 10:30 Uhr diesen Bereich befahren darf. Die beiden innenstadtnahen Erholungsflächen „Torwachenplatz“ und Grüne Lunge sind lediglich dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten bzw. wird der „Torwachenplatz“ direkt von Fahrspuren für den MIV und ÖPNV tangiert.

Querungsstellen

Um die Fußgängerzone von Norden oder Osten aus zu erreichen, ist immer die Querung einer der beiden Hauptachsen für den Kfz-Verkehr notwendig. Sowohl die L 361 als auch die K 42 sind an insgesamt acht signalisierten Knotenpunkten zu queren. Hier sind lediglich Bedarfsampeln installiert, die eine Anforderung der Grünphase für Fußgänger per Tastendruck erfordert. Im übrigen Untersuchungsgebiet ist eine Vielzahl von Querungsmöglichkeiten mit oder ohne Querungshilfe vorzufinden. Die Querungsmöglichkeiten mit Mittelinsel oder auch einem Fußgängerüberweg (FGÜ) befinden sich oftmals an Kreisverkehren sowie an Schulen, Kindertagesstätten, Senioren- und Behinderteneinrichtungen. Darüber hinaus bestehen an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen häufig Fußgängerfurten. An folgenden Querungen sind Fußgängerüberwege bzw. -furten vorhanden (s. Abb. 2.3-4):

- Busbahnhof (Errichtung des Dienstleistungs- und Einkaufszentrums INTRO 2019)
- Südweststraße und Kreisverkehr Südweststraße
- Marienstraße
- Kreisverkehr Chaunyring
- Gutenbergstraße
- Kreisverkehr Willy-Brandt-Platz
- Aachener Straße

Nachfolgend sind die Querungen mit Mittelinsel im Untersuchungsgebiet aufgeführt:

- Kölner Straße/ Kettelerstraße
- Gutenbergstraße (Erft-Radweg)



„Torwachenplatz“



Kreisverkehr Chaunyring



Fußgängerfurt Chaunyring/ Zeiss-Straße

Abb. 2.3-3 Auswahl an Querungsstellen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)



Abb. 2.3-4 Querungsstellen im Untersuchungsgebiet

In den Wohnstraßen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit überwiegend auf Tempo 30 festgesetzt, so dass die Querung für Fußgänger ohne jegliche Hilfestellung in Form einer Signalisierung, Fußgängerüberweg oder Querungsinsel angeboten wird.

Wegweisung

Sowohl am Aachener Tor als auch am Eingangsbereich zur Fußgängerzone an der Kölner Straße sowie am Hubert-Rheinfeld-Platz befinden sich einheitliche, moderne Wegweiser bzw. Stelen, die bedeutsame öffentliche Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten der Kreisstadt Bergheim teilweise mit Entfernungsangaben ausschildern.



Hubert-Rheinfeld-Platz



Hauptstraße (Kölner Straße)

Abb. 2.3-5 Wegweisung im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)

2.4 BARRIEREFREIHEIT

Die barrierefreie Gestaltung des Straßenraums ist in einigen Bereichen nicht vorhanden. Dies betrifft zum einen Oberflächenbeläge, Wegebreiten und Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen, die eine selbstständige Fortbewegung und Orientierung für alle Menschen unterbinden. Der Oberflächenbelag im Bereich des Maria-Hilf-Krankenhauses in der Klosterstraße und Georggasse ist aufgrund von Unebenheiten und großfasigen Pflastersteinen nicht barrierefrei. Insbesondere die Zuwegungen zum Krankenhaus und in der südlichen Verlängerung der Zeiss-Straße zum Seniorenzentrum Acasa St. Lazarus-Haus werden vermehrt von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen aufgesucht. Nördlich des Krankenhauses schließt der zentrale Versorgungsbereich in der Fußgängerzone der Kreisstadt Bergheim an. In der Fußgängerzone, in der zahlreiche Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen angesiedelt sind, fallen dem Betrachter großfasige Pflastersteine sowie Rillen und Kanten an Blumenbeeten ins Auge.

Ein sehr schmaler Gehweg befindet sich an der Südweststraße südlich des Einkaufszentrums Kaufland zwischen dem Kreisverkehr und der Kölner Straße. Hier ist zudem ein FGÜ aufgrund der Kurvenführung im Fort- und Nachgang der Querung schlecht einsehbar. Die Einfahrt zum Parkhaus des Einkaufszentrums Kaufland ist aufgrund von drei Sperrpfosten auf dem Gehweg und der dunklen Einfärbung (Asphalt) für Fußgänger schwer zu passieren. Darüber hinaus sind die Fußwegebreiten in der Südweststraße südlich des Einkaufszentrums Kaufland unzureichend, ebenso am FGÜ am Chaunyring gegenüber vom Seniorenzentrum Acasa St. Lazarus-Haus, wodurch ein problemloses Aufstellen bzw. Drehen mit einem Rollstuhl erschwert wird.

An Fußgängerüberwegen und Querungsstellen existieren häufig keine Bordsteinabsenkungen sowie Leitlinien (taktile Elemente) und Kontrastmarkierungen (visuelle Elemente), die zur Orientierung für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Menschen dienen. Hier sind zum einen der FGÜ Marienstraße und der Kreisverkehr Chaunyring zu nennen, an denen keinerlei taktile, visuelle Elemente vorhanden sind. Gerade im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes wird durch fehlende Barrierefreiheit die Trennwirkung in Richtung Fußgängerzone durch den Chaunyring verstärkt. Weitere Auffälligkeiten im Bereich Barrierefreiheit wurden bereits in umfangreichen Stadtteilbegehungen durch den Initiativkreis Inklusion Bergheim (IKIB) dokumentiert. Im Untersuchungsgebiet betrifft dies u. a. die zusätzliche barrierefreie Gestaltung von Geh- und Radwegen, Straßen, Bushaltestellen, Querungsstellen, Grünflächen sowie Sitzmobiliar und sanitäre Einrichtungen. Der „Aktionsplan Inklusion“ enthält darüber hinaus zahlreiche Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (auch im Innenstadtbereich).⁵



Barrierefreier Oberflächenbelag an der Kleinen Erft zwischen FGZ und Marienstraße



Parkhausein-/ausfahrt Kaufland (Südweststraße)



Taktile Elemente Fußgängerfurt Chaunyring/ Zeiss-Straße

Abb. 2.4-1 Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)

⁵ Kreisstadt Bergheim (2019): Aktionsplan Inklusion. „Ein Plan, der beflügeln soll“ (Hinweis: Beschluss des Aktionsplans Inklusion wird im kommenden Jahr erwartet).

2.5 RADVERKEHR

Mit dem Fahrrad lassen sich weitaus größere Distanzen zurücklegen, wodurch sich das Einzugsbiet im Gegensatz zum Fußverkehr noch einmal vergrößert. Bei einer angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 bis 25 km/h lassen sich Wege bis 1 km Länge in gut fünf Minuten zurücklegen. Das Untersuchungsgebiet der Kreisstadt Bergheim ließe sich somit innerhalb von fünf Minuten komplett durchqueren. Eine Anbindung mittels Fahrrad ist aus allen Himmelsrichtungen möglich. Die Fußgängerzone ist zudem von 19:00-09:00 Uhr befahrbar.

Der Anteil am Radverkehr beträgt in Bergheim-Zentrum 8 % und liegt damit leicht unter dem Wert von 9 % für die Gesamtstadt (s. Kap. 2.2). Die Straßen im Untersuchungsgebiet weisen größtenteils Radverkehrsangebote auf, wobei verschiedene Führungsformen existieren (s. Abb. 2.5-1). Am häufigsten sind Radschutzstreifen vorzufinden, die sich entlang der K 42 und vor allem der L 361 sowie der Südweststraße befinden. Während die Südweststraße nahezu ein durchgängiges Angebot an beidseitigen Radschutzstreifen bereithält, wechselt auf der L 361 ab dem Bahnhof Bergheim in Richtung des Stadtteils Kenten die Führungsform in einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Weitere gemeinsame Geh- und Radwege verlaufen teilweise entlang des Chaunyrings und der K 42. Getrennte Geh- und Radwege sind zwischen dem Kreisverkehr Willy-Brandt-Platz und dem Kreisverkehr Chaunyring und der Gutenbergstraße entlang des „Schulbandes“ angelegt. An der Gutenbergstraße ist die Benutzungspflicht des Radweges aufgehoben. Der Radfahrer kann hier frei wählen, ob dieser auf dem Radweg oder der Fahrbahn fährt. Tagsüber bestehen Ausweichrouten in nördlicher und südlicher Richtung über die K 42 und L 361 sowie den Chaunyring und die Südweststraße zur Umfahrung der Fußgängerzone. An den beiden Kreisverkehren am Chaunyring und am Willy-Brandt-Platz kann der Radfahrer im Zweirichtungsverkehr die Fahrbahn passieren.



Grüne Lunge



Beidseitig geführter Radweg im Einrichtungsverkehr Chaunyring („Torwachentplatz“)



Einseitig geführter, nicht benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg Gutenbergstraße (Am Schulband)



Aufstellfläche für linksabbiegende Radfahrer Gutenbergstraße (Am Schulband)

Abb. 2.5-1 Radverkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)

An einigen Standorten innerhalb des Untersuchungsgebietes existieren Radabstellanlagen - vornehmlich Felgenhalter (s. Abb. 2.5-2). Diese sind hauptsächlich auf relevante Zielbereiche beschränkt und befinden sich vorwiegend innerhalb der Fußgängerzone sowie an Schulen und öffentlichen Einrichtungen (u. a. Rathaus, Kreishaus, MEDIO.RHEIN.ERFT). Der Bereich zwischen Aachener Tor und Kölner Straße ist mit einem sehr heterogenen Angebot an Felgenhaltern ausgestattet. Die verschiedenen Modelle, Ausführungen und Abstellformen bestehen teilweise in unmittelbarer Nähe zueinander (z. B. Werbeaufsteller, Spiralen). Zwischen dem Rathaus und Veranstaltungszentrum MEDIO.RHEIN.ERFT befindet sich zudem eine Ladesäule für E-Bikes/ Pedelecs.

Weitere Lademöglichkeiten und ein Fahrradparkhaus werden am Bahnhof im Gebäude des INTRO integriert. Im rund 90 m² großen Fahrradparkhaus werden 90 Fahrräder in sogenannten Doppelstockparkern Platz finden.



Felgenhalter
Remigius Grundschule



St. Rahmenhalter
Kreishaus



Felgenhalter
Fußgängerzone



Fahrradbügel
Konrad-Adenauer-Platz

Abb. 2.5-2 Unterschiedliche Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)

In der nachfolgenden Abbildung 2.5-3 sind die Radverkehrsanlagen und -abstellanlagen im Untersuchungsgebiet verortet.

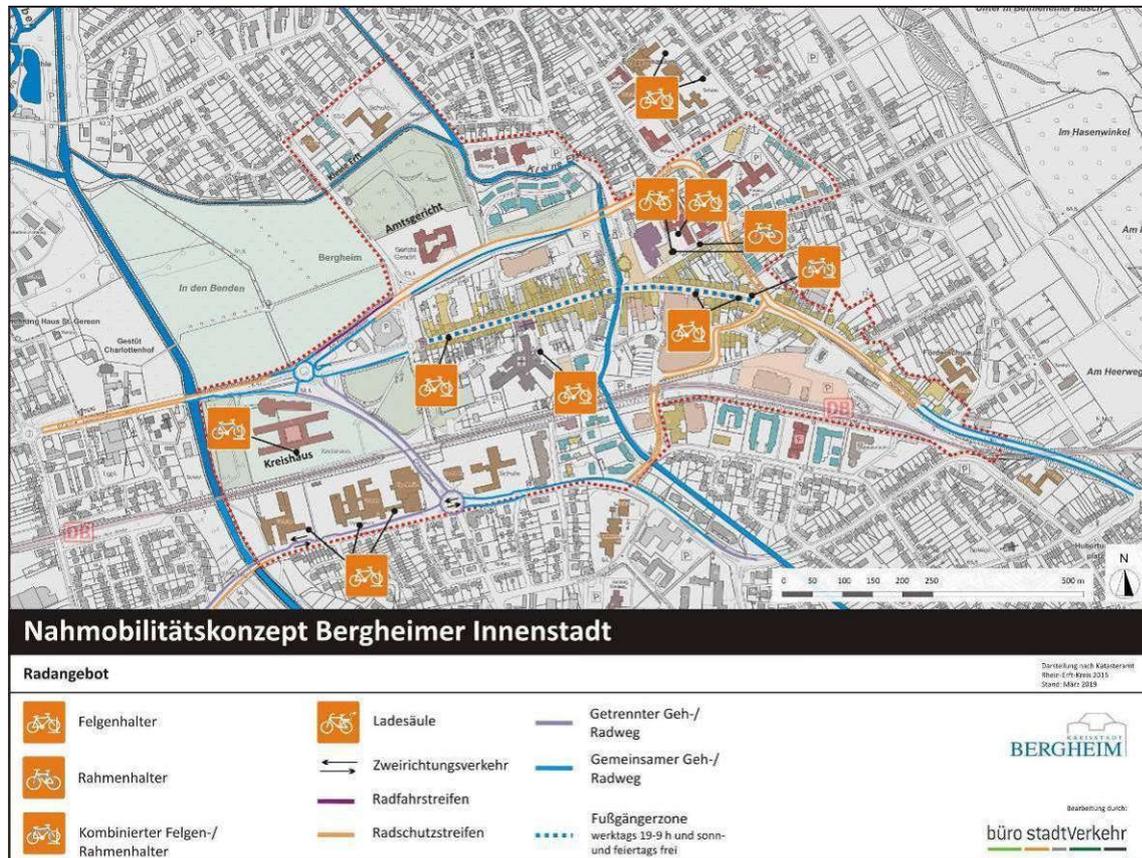


Abb. 2.5-3 Radabstellmöglichkeiten und Führungsformen im Untersuchungsgebiet

2.6 FLÄCHENNUTZUNG

Die Flächennutzung innerhalb des Untersuchungsgebiets wirkt sich auf die Wegeverbindungen in der Innenstadt aus. Eine besondere Stellung nimmt dabei die Fußgängerzone ein, welche sich im Kern vom Aachener Tor bis zur Kölner Straße erstreckt. In der Verlängerung bis zum Bahnhof zeichnet sich diese jedoch auch durch eine gemischte Nutzung aus Wohnen, Handel sowie Dienstleistungen und Einzelhandelsgewerbe aus. Mit inhabergeführten Geschäften, gängigen Filialen und einigen gastronomischen Angeboten werden wesentliche Versorgungsfunktionen übernommen, jedoch existieren wenige Magnetbetriebe. Eine Besonderheit stellt das Einkaufszentrum Kaufland im östlichen Teil der Fußgängerzone dar, welches eine vergleichsweise große Ladenfläche beinhaltet und insofern eine dominante Position im Stadtbild einnimmt. Bis zur Fertigstellung des Fachmarktzentrums INTRO Ende 2019 am Bahnhof war Kaufland der einzige Vollsortimenter in der Innenstadt und nahm daher eine wesentliche Versorgungsfunktion ein. Aus diesem Grund stellt der Supermarkt auch ein wesentliches Zielgebiet für den Pkw-Verkehr dar. Zukünftig kann jedoch eine Verlagerung des Pkw-Verkehrs in Richtung INTRO zu einer Verkehrsentlastung der Südweststraße führen. Durch die mögliche Verkehrsverlagerung in Richtung INTRO kann es zudem zu einer Abnahme der Fußgängerfrequenz in der Fußgängerzone und zu einer Erhöhung dieser im Bereich des Fachmarktzentrums kommen. Der westliche Teil der Fußgängerzone in unmittelbarer Nähe zum Aachener Tor ist durch einige gastronomische Betriebe und eine erhöhte Zahl von Leerständen gezeichnet, wie sie auch sonst im Verlauf der Fußgängerzone immer wieder auftreten.

Außerhalb der Fußgängerzone weist das Gebiet eine recht heterogene Flächennutzung auf. Wesentliche Aspekte dabei sind:

- Schulband entlang der Gutenbergstraße
- Verschiedene Verwaltungsgebäude und öffentliche Einrichtungen
- Grün- und Freiflächen vor allem im Nord-Westen der Innenstadt
- Maria-Hilf-Krankenhaus in zentraler Lage
- Wohngebiete in Randlage des Untersuchungsgebiets im Norden und Süden

Neben der Fußgängerzone als Achse mit einer starken Bündelung von hochfrequentierten Zielen für Besucher, lassen sich damit auch einige weitere Anlaufstellen ausmachen, die ebenfalls über das Gebiet hinaus und auch überregional von Bedeutung sind, wie z. B. das Veranstaltungszentrum MEDIO.RHEIN.ERFT, das Kreishaus und das Maria-Hilf-Krankenhaus (s. Abb. 2.6-1).

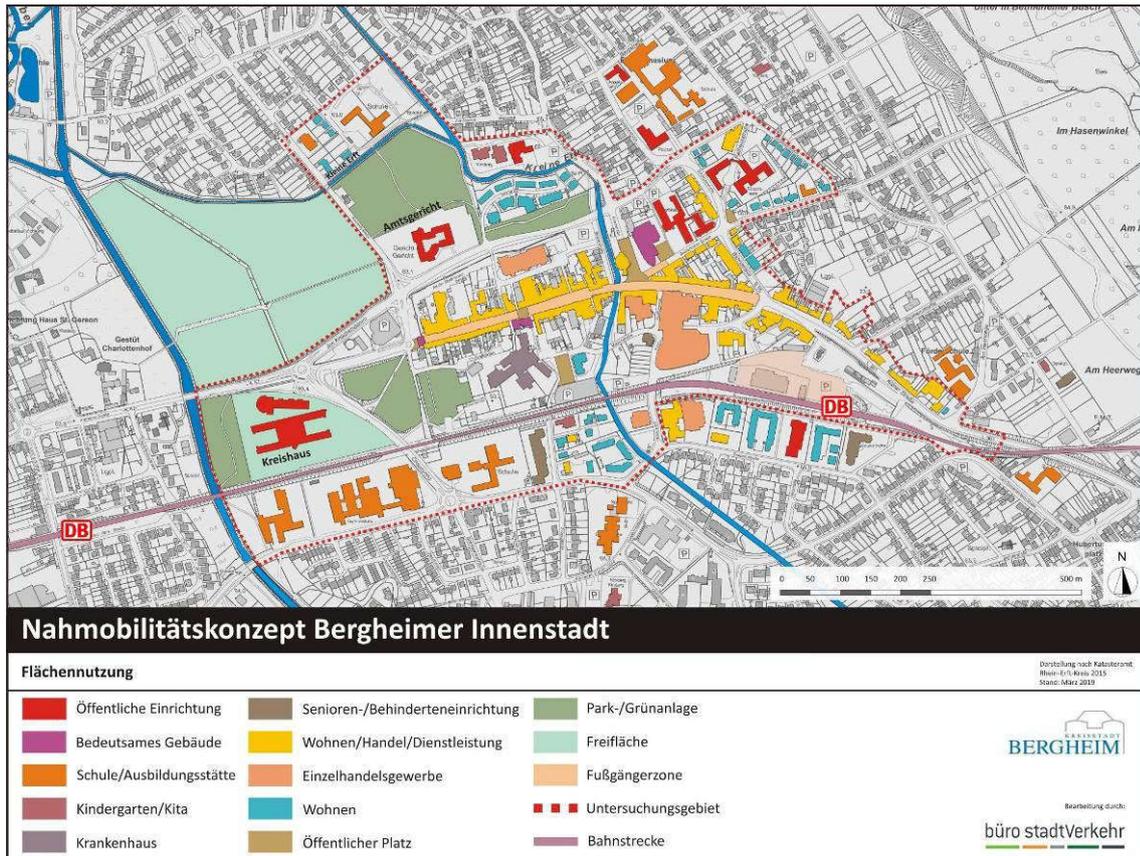


Abb. 2.6-1 Flächennutzung im Untersuchungsgebiet

2.7 AUFENTHALTSQUALITÄT

Die Kleine Erft durchzieht das Untersuchungsgebiet von Süden gen Norden. Neben dem Fluss existieren mit dem „Torwachenplatz“ am Aachener Tor und der Grünen Lunge nördlich des Amtsgerichts zwei innenstadtnahe Erholungsflächen. Daneben befinden sich östlich und südlich des Maria-Hilf-Krankenhauses weitere Grünflächen. Spielelemente fehlen jedoch insbesondere im Innenstadtbereich, so dass die Grün- und Parkanlagen eher als Transiträume wahrgenommen werden, statt als Orte des Verweilens und Erholens. In einigen Bereichen ist zudem die Beleuchtung des öffentlichen Raums unzureichend bzw. keine Beleuchtungsstandorte vorhanden. Dies trifft auf die Fußwegeachse entlang des Maria-Hilf-Krankenhauses, auf einige Wegebeziehungen in der Grünen Lunge sowie den „Torwachenplatz“ und den Fuß- und Radweg südlich des Bahnhofes Bergheim zu (direkt an der Eisenbahntrasse). Auch innerhalb der Fußgängerzone befinden sich relevante öffentliche Plätze, etwa vor der Georgskapelle sowie der Hubert-Rheinfeld-Platz, die jedoch durch ein gemischtes Außenmobiliar sowie eine insgesamt eher heterogene teilweise mangelhafte stadträumliche Gestaltung ebenfalls keine hohe Aufenthaltsqualität bieten (s. Abb. 2.7-1).



Grünfläche Maria-Hilf-Krankenhaus



„Torwachenplatz“



Grüne Lunge

Abb. 2.7-1 Öffentlicher Raum und Grünflächen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)

2.8 VERKEHRSWEGE UND STRASSENRAUM

Die Kreisstadt Bergheim ist über die beiden Autobahnanschlüsse Bergheim und Bergheim-Süd an die A 61 angebunden. Innerhalb des Stadtgebietes umgeben die L 361 und die K 42 im Norden sowie der Chaunyring, die Südweststraße und die Zeppelinstraße im Süden das Untersuchungsgebiet. Insbesondere die zwei- bzw. teilweise dreispurige Landes- und Kreisstraße stellt eine bauliche Trennung zwischen dem nördlichen Stadtgebiet und dem Zentrum Bergheims dar. Die L 361 weist im Bereich der Commerstraße, Schützenstraße sowie Bahnstraße und Kölner Straße eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von knapp 12.000 Kfz/d auf.⁶ Auf dem gesamten Streckenabschnitt der L 361 und der K 42 im Untersuchungsgebiet liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h. Mögliche Querungen für Fußgänger sind ausschließlich über signalisierte Knotenpunkte möglich. Diese sind lediglich mit Bedarfsampeln versehen, d. h. der Fußgänger muss per Tastendruck die Grünphase anfordern. Eine Ausnahme bildet der Bereich an der Geschwister-Scholl-Realschule und dem Seniorenzentrum Acasa St. Lazarus-Haus. An diesen Stellen ist wie in der Zeppelinstraße Tempo 30 angeordnet. Von den genannten Hauptstraßen (s. Abb. 2.8-1) um das Zentrum Bergheims herum führen einige Stichstraßen bis an die Fußgängerzone bzw. zu Parkplätzen und -häusern heran. Eine Querung der Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr in Nord-Südrichtung ist nicht möglich.



L 361 Schützenstraße



K 42 Willy-Brandt-Platz

Kreisverkehr Chaunyring/
Gutenbergstraße/
Siemensstraße

Abb. 2.8-1 Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)

Die L 361 und die K 42 weisen aufgrund fehlender Grün- und Verweilflächen und vor allem aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen eine insgesamt niedrige Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer auf. Die Stichstraßen in Richtung Fußgängerzone sind überwiegend verkehrsberuhigte Bereiche, die jedoch vielerorts durch ein ungeordnetes, unattraktives Straßenbild für eine geminderte Aufenthaltsqualität sorgen. Dies liegt u. a. an fehlendem bzw. veraltetem Mobiliar, unzureichender Wegweisung in Richtung Innenstadt oder auch unebenen Oberflächen, wie z. B. in der Klosterstraße (s. Abb. 2.8-2). Die Südweststraße weist zudem äußerst schmale Gehwegbreiten bei mitunter hohen Verkehrsbelastungen in Richtung des Einkaufszentrums Kaufland auf. In der Fußgängerzone sind die Wegebreiten dagegen großzügig bemessen. In einigen Bereichen der Fußgängerzone fehlt es an Stadtmobiliar und Beschilderungen. Daneben sind einige Oberflächen uneben bzw. veraltet.

⁶ Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW 2019. DTV Kfz 2015. <https://www.nwsib-online.nrw.de/>.



Ungeordnetes Erscheinungsbild
in der Fußgängerzone



Unebene Oberfläche Klosterstraße

Abb. 2.8-2 Straßenraumgestaltung im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)

2.9 PARKRAUM

Durch die Ingenieursgruppe IVV GmbH wurde 2017 eine Parkraumerhebung im Untersuchungsgebiet durchgeführt und ein Parkraumkonzept erarbeitet. Die Analyse kommt zu dem Ergebnis, dass in der Innenstadt eine ausreichende Zahl von Parkplätzen vorhanden ist. Dabei besteht eine Diskrepanz zwischen der Wahrnehmung befragter Bürger und Bürgerinnen und der tatsächlichen Angebots- und Auslastungssituation. Der Umfrage nach empfinden viele Befragte ein Parkplatzdefizit insbesondere in den Bereichen nördlich der Bahntrasse und damit in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone und den sich dort befindlichen Zieleinrichtungen. Das Parkraumkonzept empfiehlt daher lediglich eine Erhöhung der Park & Ride – Plätze und weist auf eine hohe Auslastung der Parkplätze am Kreishaus hin.⁷

Die folgende Abbildung 2.9-1 beinhaltet die Lage wesentlicher Parkflächen im Untersuchungsgebiet und verdeutlicht die gute, fußgängerzonennahe Versorgung mit Parkraum. Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung ist zu beachten, dass im Zuge der Umbaumaßnahmen am Bahnhof auch eine Veränderung der Parkplatzsituation zu erwarten ist. Zudem wird gerade die Parkpalette am Aachener Tor um ein Stockwerk reduziert. Weitere Entwicklungen wird es im Bereich des ehemaligen HIT-Gebäudes, in der Marienstraße, der Beißelstraße sowie des Altstadtforums geben. Darüber hinaus wird die P+R-Anlage in der Zeppelinstraße erweitert.

⁷ Quelle: Ingenieurgruppe IVV GmbH (2018): Parkraumkonzept für den Kernbereich Bergheim mit besonderer Berücksichtigung von P+R im gesamten Stadtgebiet: 12f.

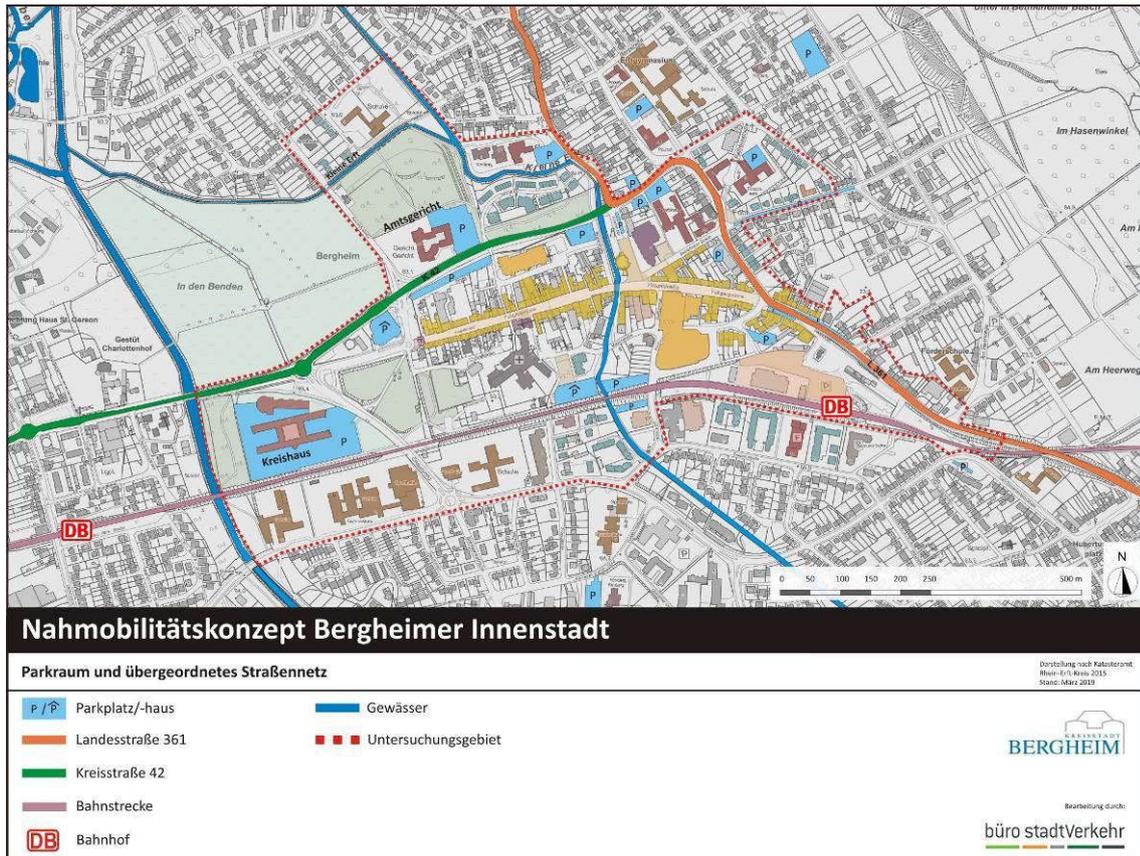


Abb. 2.9-1 Parkraum im Untersuchungsgebiet

2.10 ÖPNV

Die Kreisstadt Bergheim ist durch die Regionalbahnlinie RB 38 an das Schienennetz angeschlossen. In einem Halbstundentakt werden die Städte Bedburg und Kerpen (Ortsteil Horrem), im Stundentakt die Stadt Köln bedient. Neben dem Haltepunkt Bergheim-Zentrum bestehen noch vier weitere Stationen auf Bergheimer Gebiet: Quadrath-Ichendorf, Zieverich, Paffendorf und Glesch. Eine Taktverdichtung und Beschleunigung der Linie ist im Zuge des geplanten S-Bahn-Ausbaus anvisiert.

Am Bahnhof in Bergheim-Zentrum besteht Anschluss an verschiedene Buslinien der Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft in die Stadtteile Bergheims und die umliegenden Städte und Gemeinden. Weitere bedeutsame Bushaltestellen im Innenstadtbereich von regionaler und überregionaler Bedeutung befinden sich in der Nähe des Aachener Tors (Am Knüchelsdamm und Kreisshaus). Wochentags verkehren die meisten Buslinien im Stundentakt wohingegen das Angebot am Wochenende und in den Nebenzeiten deutlich eingeschränkt ist.

Die Schulen entlang der Gutenbergstraße sowie das Erftgymnasium werden zusätzlich zum normalen Linienbusverkehr auch durch spezielle Ergänzungslinien und -fahrten zu den Schulzeiten angedient (s. Abb. 2.10-1).

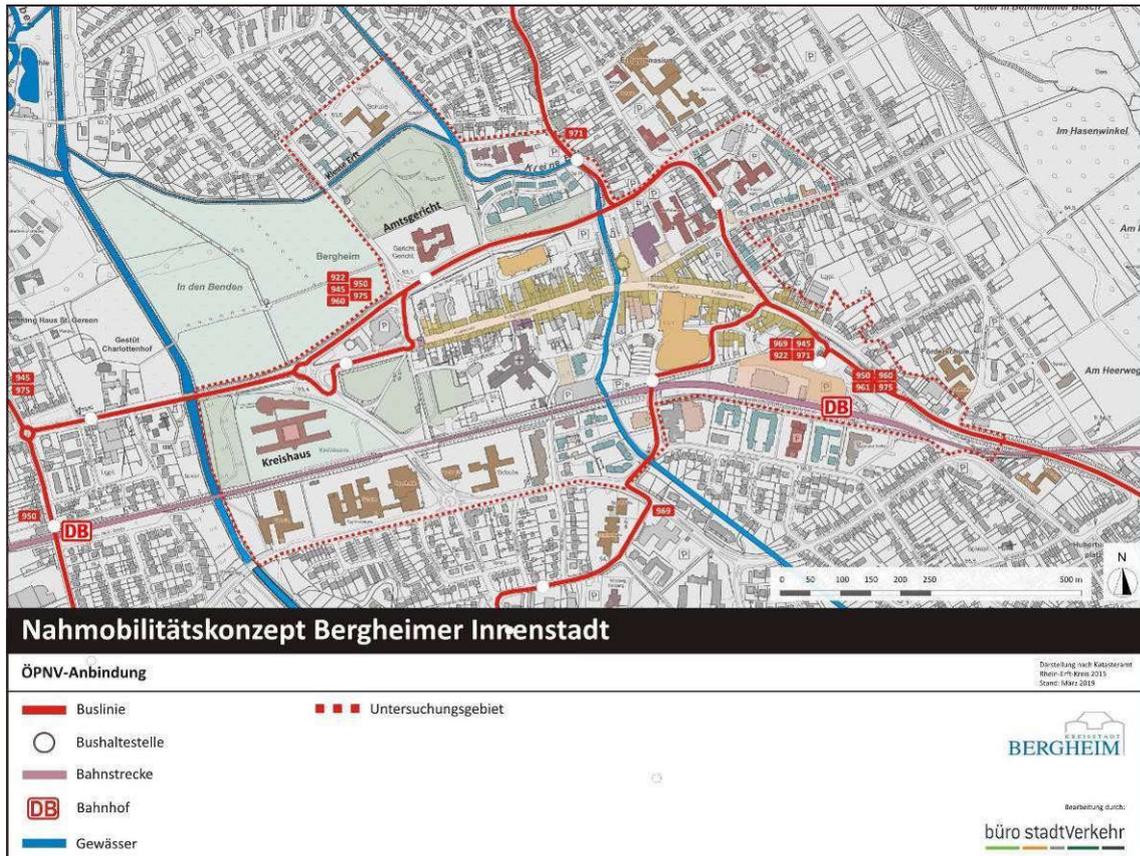


Abb. 2.10-1 ÖPNV-Anbindung im Untersuchungsgebiet

3 MÄNGEL UND DEFIZITE

Zentraler Dreh- und Angelpunkt im Untersuchungsgebiet ist die Fußgängerzone, die sich vom Aachener Tor im Westen bis zur Kölner Straße im Osten erstreckt. Sowohl in den beiden Planungstouren als auch beim INNENSTADT.DIALOG fokussieren sich alle Anmerkungen auf diesen Bereich bzw. auf die Zuwegungen in Richtung zentraler Versorgungsachse.

3.1 FUSSVERKEHR

Im Fußverkehr bestehen Mängel, wenn die Sicherheit und der Komfort für Fußgänger geschmälert werden. Hierzu zählen unattraktive Wegeführungen an Hauptverkehrsstraßen bzw. die Querung dieser in Kombination mit langen Wartezeiten an LSA. Querungsstellen, welche schlecht einsehbar sind oder sich an stark befahrenen Straßen befinden, bergen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Des Weiteren ist die Anbindung der Fußgängerzone Bergheims aus den umliegenden Stadtquartieren entscheidend. Hier ist nicht nur eine sichere, barrierefreie Wegeführung ausschlaggebend, sondern auch ein einheitliches, lückenloses Wegweisungssystem zur Orientierung im Untersuchungsgebiet (s. Abb. 3.1-1).



Abb. 3.1-1 Mängel Fußverkehr im Untersuchungsgebiet

Die Mängel im Bereich Fußverkehr und Barrierefreiheit bilden einige Schnittmengen, so dass bspw. eine ungesicherte Querungsstelle durchaus als Mangel im Fußverkehr als auch der Barrierefreiheit benannt werden kann. Die Mängel im Bereich Fußverkehr beziehen sich daher auf die sichere und komfortable Querbarkeit von Straßen sowie auf die Beschilderung und Orientierung in Richtung Innenstadt bzw. bedeutsame öffentliche Einrichtungen und Ziele.

Querungsstellen

Gefährliche Querungsstellen aufgrund von erhöhter Unfallgefahr für Fußgänger sind bis auf eine Ausnahme im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden (s. Abb. 3.1-1). Die nachfolgende unsichere Querungsstelle wurde im Rahmen des Planungsspaziergangs benannt.

- Unzureichende Sichtbeziehung zwischen dem Fuß- und Kfz-Verkehr am FGÜ Südweststraße im Bereich des Einkaufszentrums Kaufland aufgrund der Kurvenführung im Fort- und Nachgang der Querung

Ein leichtes und komfortables Queren für den Fußverkehr wird dagegen an einigen Querungsstellen erheblich beeinträchtigt. In der Südweststraße begrenzen drei Poller auf der einen Seite die Ein- und Ausfahrt in das Parkhaus des Einkaufszentrums Kaufland. Hinzu kommt die Gestaltung des Fahrbahnbelags in Asphaltopitik, wodurch der Vorrang des MIVs gegenüber dem Fußgänger noch einmal verstärkt wird. Der Abstand zwischen den Pollern ist sehr gering, ein Rollstuhlfahrer kann diese Engstelle gerade noch passieren.

Eine weitere unsichere Querungsstelle befindet sich nördlich des beschränkten Bahnübergangs am Chaunyring. Dort liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h. Die Sichtverhältnisse zwischen Fußgängern – Radfahrern, die sich aus westlicher Richtung der Fahrbahn nähern – und dem Kfz-Verkehr werden durch den Erdwall beeinträchtigt. Der Fuß- und Radweg verläuft hier entlang der Bahntrasse von West nach Ost. Folgende Querungsstellen sind unsicher:

- Unkomfortable Querung der Parkhausein-/ausfahrt am Einkaufszentrum Kaufland Südweststraße durch Sperrpfosten und Asphaltfärbung
- Ungesicherte Querungsstelle nördlich des beschränkten Bahnübergangs am Chaunyring



Parkhausein-/ausfahrt Kaufland Südweststraße



Fußgängerüberweg Südweststraße



Bahnübergang Chaunyring

Abb. 3.1-2 Unsichere Querungsstellen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)

LSA-Schaltung

An den beiden Hauptstraßen L 361 und K 42 befinden sich ausschließlich Bedarfsampeln, die erst nach dem Betätigen der Ampeltaste die Grünphase für Fußgänger (und Radfahrer) einleitet. Die Grünphase ist im Umlauf integriert und erfolgt im Normalfall zusammen mit der Freigabe der Nebenstraßen. Es kann jedoch vorkommen, dass diese nicht unmittelbar nach dem Druck auf die Ampeltaste angefordert wird, so dass es mitunter zu längeren Wartezeiten für Fußgänger (und Radfahrer) kommt. An folgenden Knotenpunkten befinden sich Bedarfsampeln:

- Am Knöchelsdamm/ Kennedystraße
- Am Knöchelsdamm/ Erftallee/ Am Jobberath
- Am Knöchelsdamm/ Kirchstraße/ Commerstraße
- Commerstraße/ Schützenstraße
- Schützenstraße/ Bethlehemmer Straße/ Bahnstraße
- Hauptstraße/ Bahnstraße/ Kölner Straße/ Südweststraße
- Kölner Straße (Höhe Blumenstraße) (wird durch eine LSA im Bereich der Einmündung Erschließungsstraße INTRO ersetzt)
- Kölner Straße (Höhe Kettelerstraße)

Wegweisung

In folgenden Bereichen ist die Wegweisung für Fußgänger gar nicht oder nur unzureichend vorhanden:

- Grüne Lunge
- Am Knöchelsdamm/ Kirchstraße/ Commerstraße
- Chaunyring
- Maria-Hilf-Krankenhaus
- Südweststraße
- Georgskapelle

Bis auf den Bereich rund um die Georgskapelle befinden sich sämtliche Mängelbereiche auf den Zuwegungen in Richtung Innenstadt. Als Ortsunkundiger ist die Orientierung ohne technische Unterstützung von Navigationsgeräten oder dem klassischen Stadtplan schlicht nicht möglich. Lediglich an den beiden Hauptzugängen am Aachener Tor und an der Kölner Straße sowie in der Bethlehemmer Straße und am zentralen Hubert-Rheinfeld-Platz befinden sich Wegweiser bzw. Informationsstelen.

- Fehlende Beschilderung/ Orientierungshilfen auf den Wegen in Richtung Innenstadt



Georggasse (Unterführung Bahntrasse) (eigene Abbildung)

3.2 BARRIEREFREIHEIT

In der Analyse der Barrierefreiheit sind insbesondere Mängel in den Bereichen Oberflächen, taktile, visuelle Elemente und Wegebreiten festgestellt worden. Eine mangelhafte Oberfläche zeichnet sich durch ein makrofasiges Pflaster bzw. nicht ordentlich verfugte Pflastersteine aus, wodurch der Fahrkomfort mit Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwägen beeinträchtigt wird. Auch durch Rillen und Kanten besteht erhöhte Sturzgefahr. Hinzu kommen Unebenheiten und nicht rutschfeste Beläge sowie Rillen, Kanten und Wurzelaufrübe an Grünflächen und Beeten. Für körperlich Beeinträchtigte, Blinde und Sehbehinderte sowie Ältere und Menschen mit Kinderwägen sind Orientierungshilfen sowie rutschfeste, ebene Oberflächen unabdingbar für eine selbstständige und vor allem sichere Fortbewegung. Für die genannten Personengruppen ist oftmals auch keine andere Fortbewegung als das Zufußgehen möglich, so dass die baulichen Rahmenbedingungen den Anforderungen einer eigenständigen und sicheren Fortbewegung entsprechen sollten. In der nachfolgenden Abbildung sind die Mängel im Bereich Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet aufgeführt (s. Abb. 3.2-1).

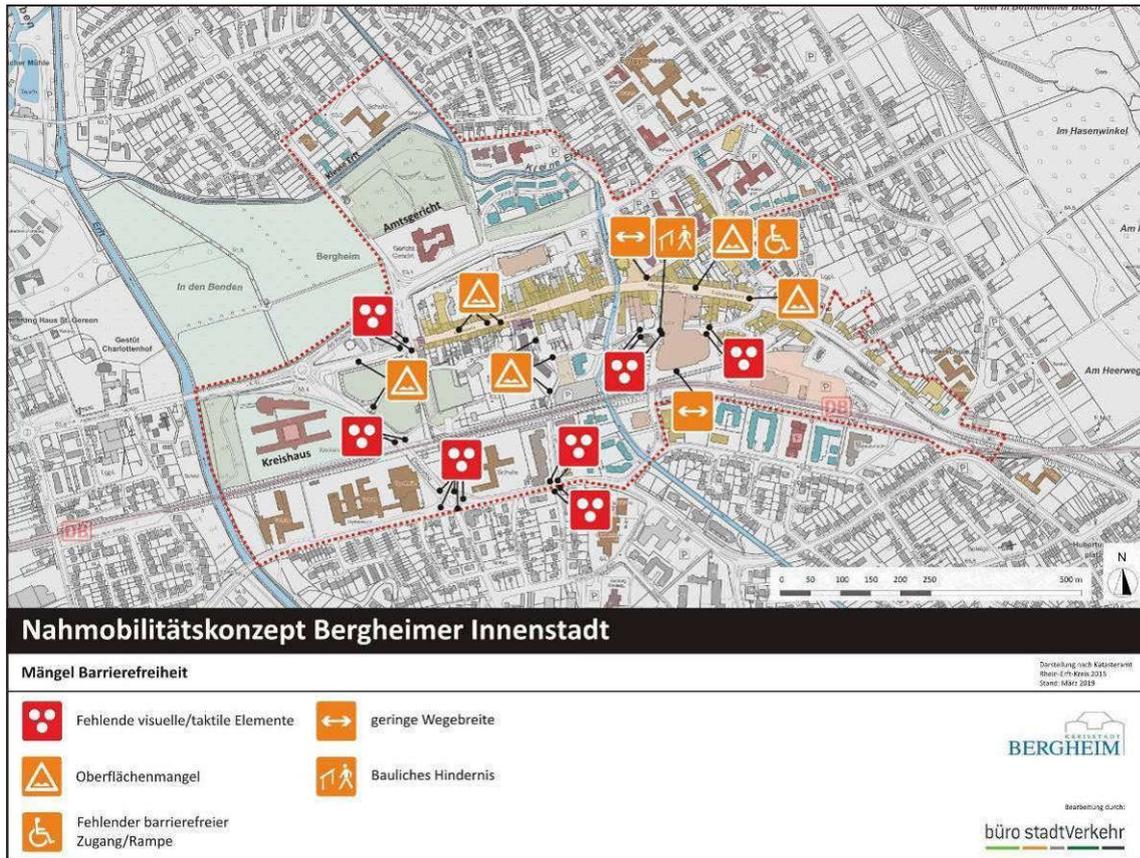


Abb. 3.2-1 Mängel Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet

Oberflächenmängel

An Querungsstellen bestehen Defizite, wenn die Bordsteine nicht abgesenkt sind und Orientierungshilfen durch Bodenindikatoren in Form von Taststeinen, Rippen- und Noppenplatten sowie Kontraststreifen fehlen. Die Zugänge zu Einzelhandelsgeschäften und ärztlichen Versorgungseinrichtungen sollten zudem für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwägen ausreichend abgesenkt sein bzw. über eine Rampe verfügen. Das Piktogramm in der obigen Abbildung steht hier stellvertretend für teilweise fehlende barrierefreie Zugänge zu Einzelhandelsgeschäften in der Fußgängerzone, nicht explizit für den Zugang zum Kaufland in der Postgalerie (s. Abb. 3.2-1).

Oberflächenmängel sind in folgenden Abschnitten ermittelt worden:

- Gesamte Fußgängerzone
- Areal rund um das Maria-Hilf-Krankenhaus

Taktile und visuelle Elemente

Die Errichtung von taktilen, visuellen Elementen ist nur punktuell in der Innenstadt ausfindig zu machen. Dies trifft sowohl für signalisierte als auch unsignalisierte Querungen zu. Sogar an bestehenden Querungsstellen, wie z. B. Chaunyring/ Zeiss-Straße und der FGÜ Südweststraße sind die dortigen Ausführungen der taktilen, visuellen Elemente nicht an die derzeitigen barrierefreien Ausbaustandards angepasst. Es fehlt ein Kontraststreifen zur optischen Trennung zwischen der Gehwegpflasterung und den taktilen Elementen. Zumindest sollten die taktilen Elemente eine andere Farbe aufweisen als die bestehende Pflasterung. In diesem Fall kann auf ein Kontraststreifen verzichtet werden. Hinzu kommt, dass die Aufstellfläche für Menschen im Rollstuhl zu schmal ist. Taktile, visuelle Elemente fehlen insbesondere:

- am Kreisverkehr Chaunyring
- Fußgängerfurt Chaunyring (Knotenpunkt Chaunyring/ Zeiss-Straße)
- Südweststraße Ein-/ Ausfahrt Parkhaus Kaufland
- am FGÜ Südweststraße (Zufahrt Lieferzone Kaufland)
- am FGÜ Marienstraße
- ungesicherte Querungsstelle nördlich des beschränkten Bahnübergangs am Chaunyring

Gehwegbreiten

Die Breite der Gehwege trägt zur Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger bei. Die Dimensionierung hängt u. a. von der Fußgängerverkehrsstärke und verfügbaren Straßenraumbreiten ab. Fußgänger gehen häufig nebeneinander bzw. es muss im Begegnungsfall zweier Fußgänger ausreichend Platz vorhanden sein. Auch das Mitführen von Kinderwägen und Rollatoren und die Begegnung von Personen im Rollstuhl muss problemlos auf dem Fußweg möglich sein. Die Empfehlung bzgl. der Mindestmaße für Gehwegbreiten liegen hier bei 2,50 m.⁸ Im Untersuchungsgebiet ist besonders ein Abschnitt aufgefallen, der stellenweise eine Wegebreite von ca. 1,65 m aufweist:

- Südweststraße im Bereich des Einkaufszentrums Kaufland

Nahezu auf dem gesamten Abschnitt ist die konfliktfreie Begegnung von Personen im Rollstuhl unmöglich. Erschwerend kommt hinzu, dass sich vor dem Kreisverkehr Südweststraße die Bushaltestelle „Bergheim Südweststraße“ befindet, wodurch der Gehweg zusätzlich von wartenden Fahrgästen genutzt wird.

- Flächendeckende Mängel im Bereich Barrierefreiheit: fehlende taktile Leitelemente vor allem an Querungsstellen sowie unebene Oberflächenbeläge (z. B. auf allen Wegen in Richtung Maria-Hilf-Krankenhaus), Rillen und Kanten an Blumenbeeten, unzureichende Gehwegbreiten (ins. Südweststraße) und barrierefreie sanitäre Einrichtungen



Georggasse (Maria-Hilf-Krankenhaus) (eigene Abbildung)

3.3 RADVERKEHR

Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur bestehen bspw. bei Netzlücken bzw. einem gänzlich fehlenden Radwegeangebot sowie gravierenden Mängel in der Radwegeoberfläche und -breite. Dies trifft auf das Untersuchungsgebiet gelegentlich zu, wobei die Oberflächenbeschaffenheit am Chaunyring zwischen den Kreisverkehren Willy-Brandt-Platz und Chaunyring etwas uneben ist. Zudem befinden sich hier unleserliche Piktogramme auf dem Radweg. Dies gilt auch für den Knotenpunkt Chaunyring/ Südweststraße. Die Radwegbreite auf dem Erftweg auf Höhe der Eisenbahnbrücke ist für den Begegnungsverkehr zwischen zwei Radfahrern bzw. mit einem Fußgänger zu schmal. Eine Verbreiterung des Radweges ist jedoch nur im Zuge eines kompletten Umbaus/ Neubaus des Brückenbauwerks zu erwarten. Dies wird voraussichtlich im Rahmen der Einführung eines S-Bahnbetriebs auf der derzeitigen Regionalbahnstrecke Köln-Bedburg geprüft werden. Aktuell ist durch die Stadtwerke Bergheim eine Übergangslösung in Form eines Holzsteges in Planung. In der nachfolgenden Abbildung sind die Mängel im Radverkehr verortet (s. Abb. 3.3-1).

⁸ Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA).

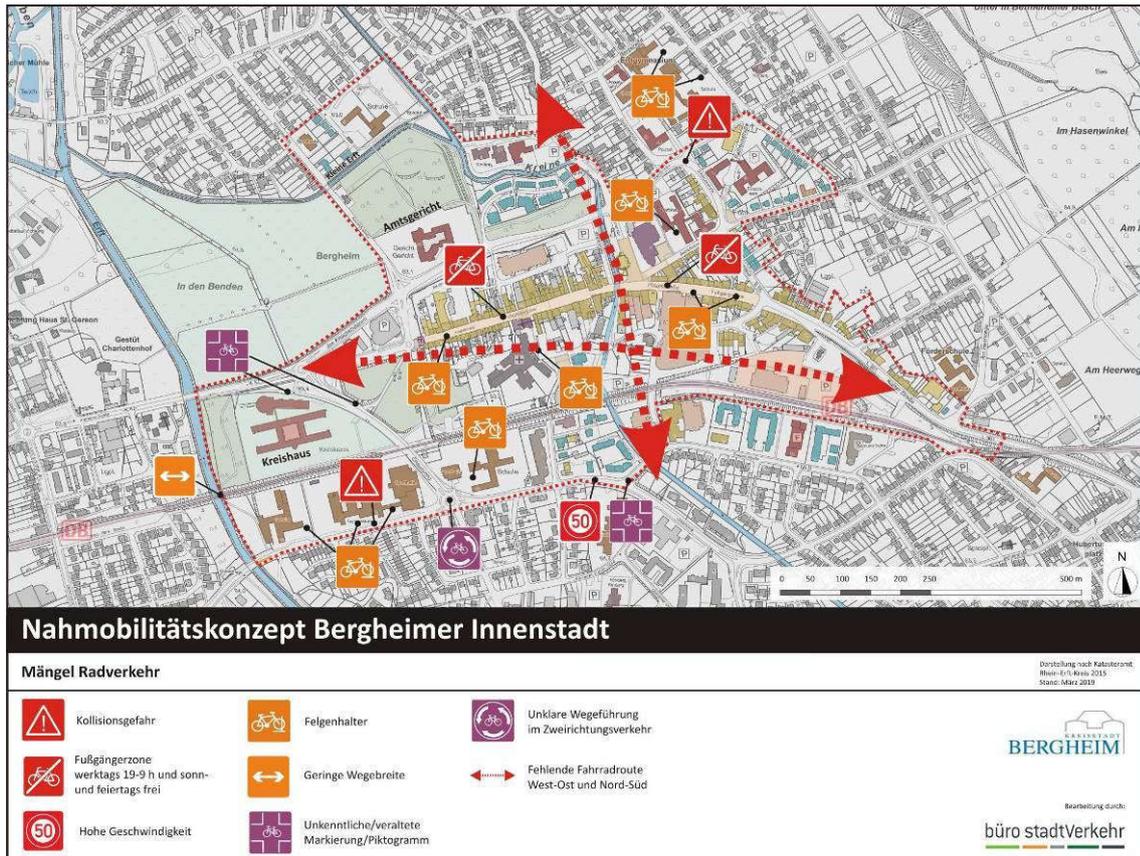


Abb. 3.3-1 Mängel Radverkehr im Untersuchungsgebiet

Radverkehrsführung

Eine fehlende direkte, umwegfreie Radwegeverbindung auf bedeutsamen Radachsen stellt ebenfalls ein Defizit dar. Generell ist es zu empfehlen, die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs aufzuheben und jeweils getrennt voneinander zu führen. Dies betrifft abschnittsweise die K 42 Am Knüchelsdamm und den Chaunyring östlich des Kreisverkehrs bis zur Südweststraße (s. Abb. 2.5-3). Darüber hinaus sind Geschwindigkeitsreduzierungen von 50 km/h auf 30 km/h in den Bereichen zu prüfen, in denen der Radverkehr gemeinsam mit dem MIV auf der Fahrbahn geführt wird. Dies ist auf dem Abschnitt Chaunyring zwischen der Zeiss-Straße und der Südweststraße der Fall.

Kollisionsgefahr besteht für den Radfahrer an Knotenpunkten, an denen dieser mit dem Kfz-Fahrer beim Einbiegevorgang kollidieren kann. Im Untersuchungsgebiet ist dabei folgender Knotenpunkt aufgefallen:

- Beim Einbiegen von der Commerstraße in die Schützenstraße besteht Kollisionsgefahr zwischen dem linkseinbiegenden Radfahrer und rechtseinbiegenden Kfz-Fahrer

Radabstellanlagen

In der Analyse der Radabstellanlagen werden zum einen die Anzahl an Abstellmöglichkeiten und zum anderen der Radabstelltyp betrachtet. An zentralen und öffentlich bedeutsamen Einrichtungen sind ausreichende Radabstellanlagen des Typs Fahrradbügel vorzuhalten. Dieser Typ ermöglicht im Gegensatz zum flächendeckend installierten Felgenhalter ein komfortables und sicheres Abstellen des Fahrrads. Die Wahl des Fahrradbügels löst zudem das heterogene Bild an Felgenhaltern im Untersuchungsgebiet auf. Im Rahmen der Planungsradtour sprach sich der ADFC ebenfalls für die Errichtung dieses Radabstelltyps aus.

An Schulstandorten ist zudem auf die Höhe des Bügels zu achten, damit auch Kinderfahrräder mühelos daran abgeschlossen werden können. Auf öffentlichen Flächen, die temporär für Veranstaltungen genutzt werden, wie z. B. der Bereich vor dem MEDIO.RHEIN.ERFT, können mobile Fahrradbügel eine Lösung darstellen. Diese können bei Bedarf abmontiert und nach der Veranstaltung wieder installiert werden. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass eine Demontage von Fahrradbügeln insbesondere bei Großveranstaltungen in den Sommermonaten zu einer Verschlechterung der Anbindung der Innenstadt führen.

Fehlende bzw. unkomfortable, nicht diebstahlsichere Radabstellanlagen befinden sich an folgenden Standorten:

- Zentraler Bereich rundum den Hubert-Rheinfeld-Platz und am Rathaus Bergheim
- Gesamte Fußgängerzone
- Aachener Tor und Kölner Straße
- Maria-Hilf-Krankenhaus
- Grundschule St. Remigius und Erftgymnasium
- Am Schulband (entlang des Chaunyrings)

Fahrradroute

Die Fußgängerzone, die vom Radfahrer tagsüber zwischen 09:00 und 19:00 Uhr umfahren werden muss, stellt eine „Barriere“ für den Radverkehr dar. Eine direkte, durchgehende Radwegeverbindung in West-Ost- und Nord-Süd-Richtung existiert nicht. Die Umfahrung der Fußgängerzone ist aus allen Himmelsrichtungen möglich, jedoch nicht jedem Radfahrer bekannt bzw. ausgeschildert. Folglich suchen sich Radfahrer ihren eigenen Weg zur Durch- und Umfahrung der Fußgängerzone. Folgende Radrouten sind unzureichend ausgewiesen:

- West-Ost-Fahrradroute
- Nord-Süd-Fahrradroute

Mängel und Defizite Radverkehrsinfrastruktur

Nachfolgend sind die wesentlichen Eindrücke und Erkenntnisse aus der Planungsradtour aufgeführt.

<ul style="list-style-type: none"> • Anregung zur ganztägigen Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr 	
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung und Gestaltung einer neuen Radwegeachse Rathausstraße – Innenstadt 	
<ul style="list-style-type: none"> • Komfortable Radroute entlang der Grünen Lunge 	
<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung von Radabstellanlagen im gesamten Innenstadtbereich und an Schulen notwendig 	
<ul style="list-style-type: none"> • Neuralgischer Knotenpunkt Am Knöchelsdamm/ Kennedystraße Einbiegung zum Aachener Tor 	
<ul style="list-style-type: none"> • Stellenweise schadhafter Oberflächenbelag und veraltete/ unkenntliche Markierungen auf Radwegen 	

<ul style="list-style-type: none"> • Zweirichtungsradweg Gutenbergstraße („Am Schulband“) unkritisch, da die Radwegebenutzungspflicht hier aufgehoben worden ist 	 <p>Gutenbergstraße („Am Schulband“) (eigene Abbildung)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung und Verkehrsführung am Chaunyring wird im Zuge der Anbindung Bergheims durch die S-Bahn angepasst • Verlängerung Tempo 30-Zone in der Zeiss-Straße 	 <p>Chaunyring Kreisverkehr Geschwister-Scholl-Realschule (eigene Abbildung)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Positives Beispiel Radserviceanlage an Apotheke in der Hauptstraße (Luft gratis zu Öffnungszeiten der Apotheke) 	 <p>Hauptstraße Fußgängerzone (eigene Abbildung)</p>

3.4 AUFENTHALTSQUALITÄT

Mängel in der Aufenthaltsqualität bestehen zum einen in einer fehlenden bzw. unzureichenden Beleuchtung und zum anderen in einem unstrukturierten, ungepflegten öffentlichen Raum ohne Sitzmobiliar und Spielelementen für Kinder. Eine fehlende bzw. unzureichende Beleuchtung erhöht das Gefühl der Unsicherheit beim Durchqueren des Platzes und trägt dazu bei, bestimmte Bereiche bei Dunkelheit vollständig zu meiden. Unattraktive öffentliche Räume und Plätze zeichnen sich mitunter durch Funktionslosigkeit aus, die u. a. durch das direkte Umfeld und gestalterische Aspekte des Platzes hervorgerufen werden. Hierzu zählen bauliche und verkehrliche Hindernisse sowie fehlende Sichtachsen, die die Wahrnehmung und Inszenierung bedeutender Gebäude, der Kleinen Erft, Brunnen, Bäume sowie Statuen und öffentlichen Kunstwerken mindern. Fehlendes Mobiliar schmälert zudem die Verweil- und Erholungsfunktion öffentlicher Räume. Unter dem Begriff Mobiliar fallen nicht nur Sitzgelegenheiten, sondern auch Spielelemente für Kinder. Die Mängel im Untersuchungsgebiet hinsichtlich der Aufenthaltsqualität sind in der nachstehenden Abbildung aufgeführt (s. Abb. 3.4-1).

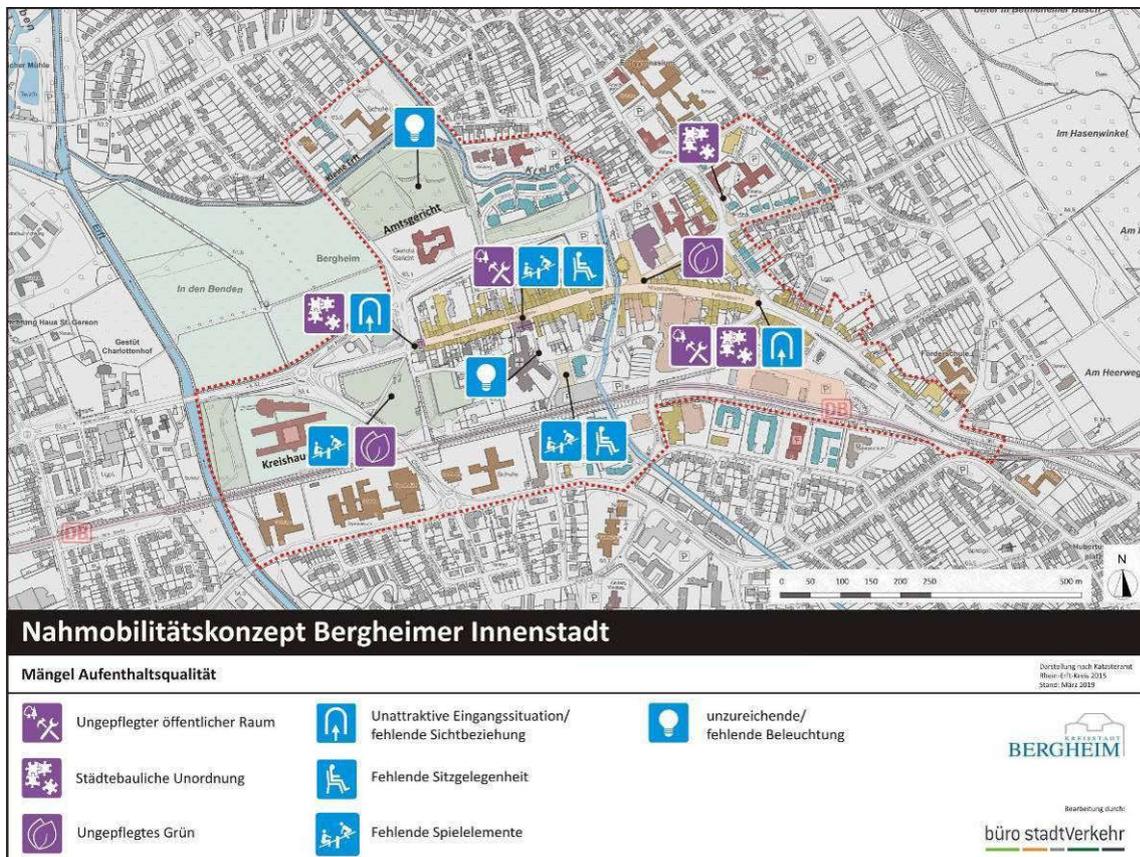


Abb. 3.4-1 Mängel Aufenthaltsqualität im Untersuchungsgebiet

Folgende Bereiche sind im Untersuchungsgebiet nicht ausreichend beleuchtet:

- Areal rund um das Maria-Hilf-Krankenhaus
- Einige Wege in der Grünen Lunge

Folgender Bereich wirkt ungeordnet und wenig attraktiv vor allem für Fußgänger und wartende Fahrgäste:

- Fläche zwischen Rathausstraße und Schützenstraße (Bushaltestelle Bergheim Rathaus)
Die Aufenthaltsqualität ist aufgrund von gestalterischer und struktureller Defizite sowie fehlender Sitz- und Spielmöglichkeiten verbesserungswürdig:
- Grünfläche am Maria-Hilf-Krankenhaus
- Blumenbeet Hubert-Rheinfeld-Platz
- Platz am Georgsbrunnen
- „Torwachenplatz“ am Aachener Tor

Weitere Defizite bestehen an den beiden Hauptzugängen zur Fußgängerzone am Aachener Tor und an der Kölner Straße. Diese kommen aufgrund von gestalterischen Defiziten ihrer Funktion als repräsentative Stadteingänge nicht nach.

- Unzureichende Sichtachse auf das Aachener Tor durch die Tankstelle und das Parkdeck sowie den fließenden und ruhenden Verkehr in der Straße Am Knöchelsdamm
- Trennwirkung Kölner Straße und Südweststraße zur Fußgängerzone
- Sowohl am Aachener Tor als auch in der FGZ an der Skulptur Kölner Tor fehlen Sitzgelegenheiten und Spielmöglichkeiten für Kinder



Grünfläche Maria-Hilf-Krankenhaus



„Torwachenplatz“



Bushaltestelle Rathausstraße



Aachener Tor (eigene Abbildung)



Östlicher Eingang in die Fußgängerzone mit der Skulptur des Kölner Tors (eigene Abbildung)

Abb. 3.4-2 Öffentlicher Raum und Grünflächen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)

3.5 FAZIT

Die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet der Bergheimer Innenstadt weist keine gravierenden Sicherheitsmängel auf, jedoch sind viele Anlagen veraltet und entsprechen nicht den Anforderungen an eine komfortable und barrierefreie Nahmobilität. Die gesamte Infrastruktur ist sehr autozentriert, der Fuß- und Radverkehr ist diesem oftmals untergeordnet bzw. begnügt sich mit Restflächen. Eine Ausnahme bildet hier die Fußgängerzone, die als zentraler Versorgungsschwerpunkt wesentliche Zielgebiete für Fußgänger und Radfahrer bündelt. Diese ist tagsüber von 09:00 bis 19:00 Uhr dem Fußverkehr vorbehalten. Es ist daher wichtig, dass nicht nur die Fußgängerzone selbst, sondern auch die Zuwegungen aus den umliegenden Quartieren eine sichere und attraktive Anbindung gewährleisten. Zur Stärkung beider Fortbewegungsarten als „Basismobilität“ ist nicht nur die Anbindung, sondern auch ein rundum attraktives und strukturiertes Stadtbild maßgebend.

Die Innenstadt Bergheims wird im Nord-Osten von der L 361 bzw. der K 42 und im Süden durch die Eisenbahntrasse begrenzt, die insbesondere für den Fußverkehr nur punktuell Querungsmöglichkeiten anbietet. Gerade die beiden stark befahrenen Straßen sind nur per Bedarfsampel passierbar. Die bauliche Trennung zur Innenstadt unterbindet regelrecht die Bereitschaft längere Distanzen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Derzeit wirkt die Bergheimer Innenstadt von den umliegenden Wohngebieten separiert. Das Wegweisungssystem beschränkt sich nur auf die Fußgängerzone und die beiden zentralen Stadteingänge am Aachener Tor und an der Kölner Straße. Für Ortsunkundige ist eine Orientierungshilfe aus nördlicher und südlicher Richtung nicht gegeben.

Die Herstellung der Barrierefreiheit ist nur punktuell im Untersuchungsgebiet festzustellen. Bedeutsame Fußwegeachsen wie die Fußgängerzone, aber auch die Anbindung aus Richtung Süden, weisen eine nur bedingte bis gar keine Barrierefreiheit auf. Neben unebenen Oberflächen und Stolperfallen an Grünflächen sind es insbesondere fehlende taktile und visuelle Elemente an Querungsstellen, die eine Fortbewegung für mobilitätseingeschränkte, ältere Personen erschwert. Gerade diese Zielgruppe ist auf eine intakte und vor allem sichere, barrierefreie Fußwegeinfrastruktur angewiesen.

Für den Radverkehr existiert ein durchgehendes, wenn auch wechselndes Angebot an Führungsformen. Wesentliche Mängel bestehen hier in sicheren, einheitlichen Radabstellanlagen in der Fußgängerzone und an bedeutsamen öffentlichen Einrichtungen. Die vorhandenen Radabstellanlagen bestehen überwiegend aus Felgenhaltern, die durch ihre unterschiedliche Gestaltung zu einem heterogenen Erscheinungsbild beitragen. Felgenhalter bieten darüber hinaus keine komfortable, sichere Abstellmöglichkeit, die besonders für Räder aus dem hochpreisigen Segment (E-Bikes/ Pedelecs) immer wichtiger werden. Im Zuge der Errichtung von Mobilstationen sind Fahrradboxen am Bahnhof und am Aachener Tor vorgesehen. Aufgrund verschiedener öffentlicher Events in der Fußgängerzone werden mobile Fahrradbügel präferiert, so dass diese notfalls zur Veranstaltung entfernt werden können. Es ist jedoch zu empfehlen, dass auch zu Veranstaltungen ausreichend Radabstellmöglichkeiten bereitgestellt werden, da hier größere Besucherzahlen zu erwarten sind.

Die Aufenthaltsqualität wird an einigen innerstädtischen Plätzen, den Stadteingängen am Aachener Tor und an der Kölner Straße sowie an Grünflächen durch fehlendes Mobiliar und Spielgeräte sowie einem insgesamt unstrukturierten, veralteten Erscheinungsbild geprägt. Es ist keine einheitliche Gestaltungslinie zu erkennen. Öffentliche Räume, wie die Grünfläche vor dem Maria-Hilf-Krankenhaus, werden lediglich als Durchgangsräume wahrgenommen.

4 STRATEGIEN ZUR STÄRKUNG BEDEUTSAMER FUSS- UND RADWEGE

Die Optimierung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer in der Bergheimer Innenstadt benötigt gewisse Leitlinien und Handlungsgrundlagen. Die Definition von Qualitäts- und Ausbaustandards dienen als Grundlage zur Zielerreichung. Es ist jedoch nicht möglich sämtliche definierten Standards zeitgleich und vollumfänglich umzusetzen, so dass eine Priorisierung der Handlungserfordernisse notwendig ist.

Durch die Ableitung eines hierarchisierten Fuß- und Radwegenetzes werden bestimmte Qualitäts- und Ausbaustandards für verschiedene Wegekategorien im Untersuchungsgebiet definiert. Diese richten sich nach dem Zweck und der Art der Wegenutzung. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist z. B. nicht auf allen Wegen gleichermaßen zwingend bzw. auch in Einzelfällen nicht immer realisierbar. Die Hierarchisierung dient daher als Orientierungs- und Handlungsgrundlage für die Herstellung der definierten Qualitäts- und Ausbaustandards, die auf Basis von bestehenden Regelwerken bzw. Richtlinien und Empfehlungen (RASt, FGSV, EFA, ERA) fußen. Für die Innenstadt der Kreisstadt Bergheim werden jeweils drei Wegetypen für den Fuß- und Radverkehr definiert:

Fußverkehr

- Hauptwege
- Allzeitwege
- Nebenwege

Radverkehr

- Hauptrouuten
- Nebenrouuten
- Erschließungsrouuten

Die Typisierung der Wege erfolgt aufbauend auf den Erkenntnissen der Bestandsanalyse (s. Kap. 2).

Für den **Fußverkehr** gelten dabei folgende Ausbau- und Qualitätsstandards:

4.1 HAUPTWEGE

- Verbinden wesentliche Quell- und Zielorte
- Zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher begehbar
- Durchgängige Barrierefreiheit
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Gestalterische Kontinuität
- Barrierefreie Ruhepunkte (Abstand 300 m)
- Öffentliche WC-Anlagen
- Ausreichende und attraktive Beleuchtung
- Straßenraumbegrünung
- Optimale Orientierung
- Mindestwegbreite 2,50 m
- Sichere und umweglose Erreichbarkeit der Haltestellen
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vermeiden
- Falls Barrierefreiheit nicht umsetzbar, dann Alternativrouten anbieten
- Spielelemente
- Ansprechende und ausreichende Straßenraumbegrünung
- Routinemäßige bauliche Kontrollen, nach der festgestellte Mängel zeitnah beseitigt werden

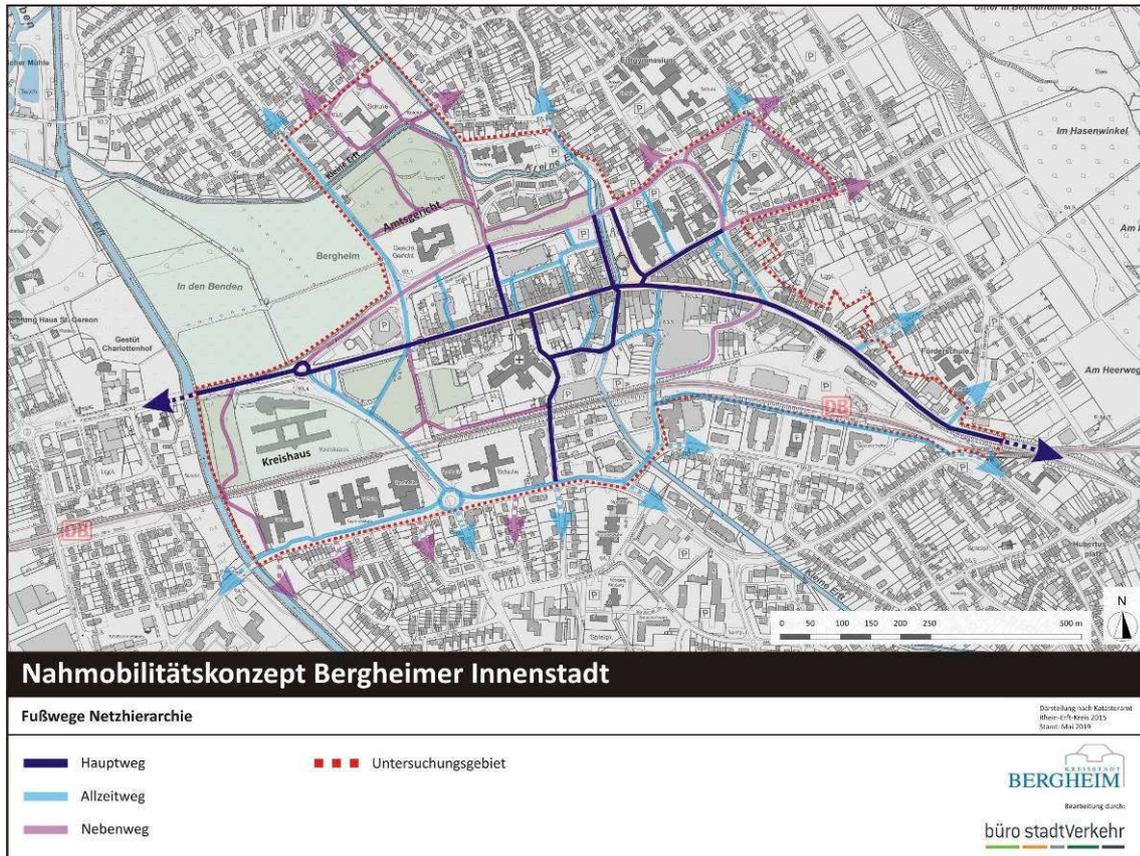


Abb. 4.1-1 Hauptwege in der Fußwegenetzhierarchie (Bestand)

4.2 ALLZEITWEGE

- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtteilen auf durchgehenden und möglichst attraktiven Wegen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte, Kitas, Sporthallen, Spielplätze)
- Berücksichtigung kindgerechter Ansprüche
- Angemessene Querungsanlagen
- Vermeidung von Hindernissen auf Gehwegen
- Gehwegparken vermeiden
- Die Gehwegbreiten müssen ausreichend breit sein, um dort spielen und Fahrrad fahren zu können (abhängig vom DTV-Wert und Straßennutzung)
- Bei Aufenthaltsorten von Kindern wie Schulen oder Spielplätzen sollten Breitenzuschläge vorgenommen werden (abhängig vom DTV-Wert und Straßennutzung)

4.3 NEBENWEGE

- Wegeverbindungen abseits des Straßenverkehrs
- Nicht alle Wege uneingeschränkt und zu jeder Zeit für alle Fußgänger nutzbar
- Barrierefreiheit ist nicht überall herstellbar
- Gehwegparken vermeiden

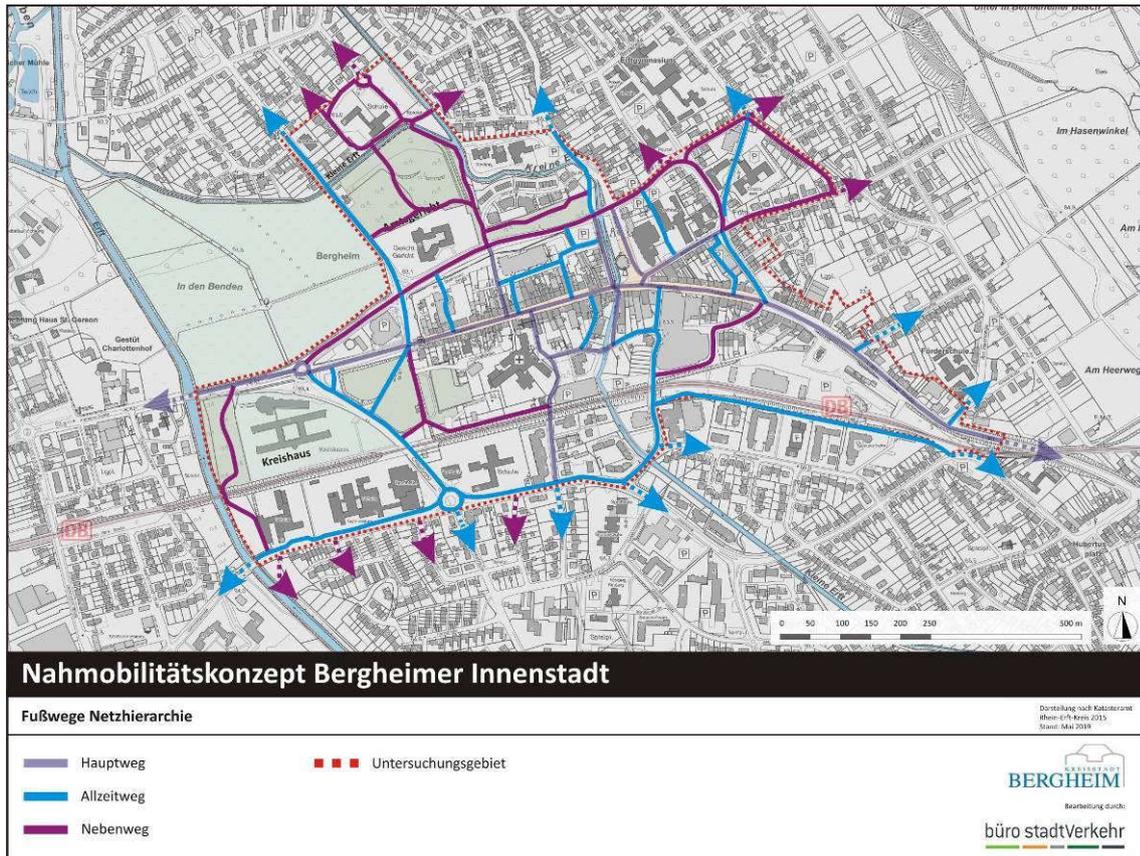


Abb. 4.3-1 Allzeit- und Nebenwege in der Fußwegenetzhierarchie (Bestand)

Die Standards für Fußwege sind prioritär auf Haupt- und Allzeitwegen zu verfolgen. Auf Nebenwegen können sie auch zu einem Zeitpunkt angewendet und umgesetzt werden, an dem ohnehin Instandsetzungsarbeiten vorgesehen sind. In der Innenstadt der Kreisstadt Bergheim betrifft dies insbesondere die Südweststraße.

Für den **Radverkehr** werden folgende Ausbau- und Qualitätsstandards definiert:

4.4 HAUPTROUTEN

- Verbindet Stadtteile, wesentliche Quell- und Zielorte sowie die umliegenden Städte und Gemeinden
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher befahrbar
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vermeiden
- Die Regemaße sind an den Stellen, an denen sie aufgrund des Querschnittes als realisierbar eingeschätzt werden, den Mindestmaßen vorzuziehen.
- Das Hauptnetz ist prioritär zu entwickeln.



Abb. 4.4-1 Hauptroutes in der Radwegenetzhierarchie (Bestand)

4.5 NEBENROUTEN

- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtteilen vorwiegend in Tempo 30-Zonen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte, KiTas, Sporthallen, Spielplätze)
- Das Nebennetz ist sekundär zu entwickeln.
- Die Mindestmaße der ERA 2010 sind grundsätzlich einzuhalten.

4.6 ERSCHLIESSUNGSROUTEN

- Das Ergänzungsnetz gilt der Lückenschließung oder Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes.
- Wegeverbindungen abseits des Straßenverkehrs
- Das Ergänzungsnetz hat die geringste Priorität.
- Die Mindestmaße nach ERA 2010 sollten auf lange Sicht angestrebt werden.



Abb. 4.6-1 Neben- und Erschließungsrouten in der Radwegenetzhierarchie (Bestand)

5 IDEEN ZUR STÄRKUNG DES FUSS- UND RADVERKEHRS

Das Nahmobilitätskonzept zielt auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufenthalts- und Verweilqualität in der Innenstadt ab. Aspekte wie die Herstellung der Barrierefreiheit sowie die Vernetzung mit den angrenzenden Wohn- und Naherholungsflächen und die Installation von einheitlichen, sicheren Radabstellanlagen sind wesentlicher Bestandteil der hier vorliegenden Maßnahmenkonzeption.

Die Begehung und Befahrung des Untersuchungsgebietes sowie der stetige Austausch mit Akteuren der Kreisstadt Bergheim innerhalb der Arbeitsgruppensitzungen haben Defizite und Mängel in der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zu Tage gebracht, die durch entsprechende Maßnahmen behoben werden sollen. Dabei beinhalten einige Vorschläge punktuelle Anpassungen, während wiederum andere, bspw. in der Herstellung der Barrierefreiheit, großflächiger und nur im Verbund mit weiteren Umbaumaßnahmen greifen. Die Netzhierarchie (s. Kap. 4) dient dabei als Empfehlungsgrundlage zur Priorisierung der Maßnahmenvorschläge. Nicht jeder erhobene Mangel mündet in einem Maßnahmenvorschlag, da die Beseitigung dieser Defizite umfangreiche bauliche und gestalterische Umbauarbeiten nach sich ziehen, die erst langfristig zu erwarten sind bzw. schon im Rahmen anderer Projekte, wie z. B. die Umgestaltung des „Torwachenplatzes“, in Planung sind. Folgende Handlungsfelder und Maßnahmen leiten sich aus der Mängelanalyse ab:

Handlungsfeld Fußverkehr

- LSA-Schaltung
- Beschilderung/ Orientierung
- Beleuchtung
- Barrierefreiheit
- Umgestaltung/ Neuordnung
- Begrünung/ Aufwertung Stadtbild
- Installation Absperrpoller

Handlungsfeld Radverkehr

- Radabstellanlagen
- Fahrradroute
- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen mit vorgezogener Haltelinie auf der Fahrbahn

Darüber hinaus werden unter dem Feld „**Flankierende Maßnahmen**“ (s. Kap. 5.1.3) Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit gefasst, die als „weiche“ Maßnahmen die baulichen Maßnahmen stützen und langfristig fördern. Dies sind Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Optimierung der Fahrradserviceinfrastruktur durch bspw. Informations- und Mobilitätskampagnen. Im nachfolgenden Exkurs wird gesondert auf das Thema der Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr eingegangen, welches auch im Zuge der Bearbeitung des Nahmobilitätskonzeptes diskutiert worden ist (s. Kap. 5.3).

5.1 HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

Jede Maßnahme für das Untersuchungsgebiet in der Innenstadt wird in einem Maßnahmensteckbrief aufgeführt. Grundlage hierfür bilden die Bestandsaufnahme und -analyse sowie die Mängelanalyse, die in einem Steckbrief zusammengefasst und übersichtlich dargestellt werden. Mithilfe der Steckbriefe ist eine detaillierte Verortung der jeweiligen Maßnahme möglich. Zusätzlich werden weitere Aspekte aufgeführt, wie

- die Ziele der Maßnahme,
- der Träger der Maßnahme,
- die beteiligten Akteure,
- der ungefähre Zeitraum zur Umsetzung der Maßnahme,
- die Kostenschätzung und
- die Finanzierung und Fördermöglichkeiten.

Eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgt anhand der Netzhierarchie aus Kapitel 4. Demnach sind Maßnahmenvorschläge, die sich bspw. auf Hauptwegen und -routen befinden, vorrangig umzusetzen. Diese binden bedeutsame Ziele im Fuß- und Radverkehr an und sind mitunter schon stark von Fußgängern und Radfahrern frequentiert. Als weitere Empfehlung dient der Umsetzungszeitraum. Kurzfristige Maßnahmen, wie z. B. das Aufstellen von Wegweisern oder Fahrradbügeln, sind innerhalb von ein bis drei Jahren zu realisieren. Mittelfristige Umsetzungszeiträume umfassen dagegen drei bis fünf Jahre, langfristige eine Zeitspanne von fünf bis zehn Jahren. Die Kostenschätzung spielt bei der Priorisierung der Maßnahmen eine untergeordnete Rolle. Im noch folgenden Stufenkonzept (s. Kap. 5.2) werden die Maßnahmen anhand dieser beiden Kriterien hierarchisiert.

Die Nummerierung der Maßnahmensteckbriefe beinhaltet keinerlei Wertung bzgl. der Dringlichkeit zur Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen, sondern resultiert aus dem Arbeitsprozess des Nahmobilitätskonzepts heraus.

Die Steckbriefe Nr. 11 (Umgestaltung der Fläche zwischen Rathausstraße und Schützenstraße) und Nr. 12 (Aufwertung der Grünfläche am Maria-Hilf-Krankenhaus) enthalten zudem Entwurfsskizzen, die dem Anhang beigefügt sind.

Alle Maßnahmensteckbriefe sind mit einer laufenden Nummer versehen. Die Einfärbung der Überschrift ordnet die Maßnahme dem Handlungsfeld Fuß- oder Radverkehr zu (blau = Fußverkehr, grün = Radverkehr). Jedem Steckbrief ist mindestens ein Kartenausschnitt beigefügt, der eine detaillierte Verortung der Maßnahmen ermöglicht. Zusätzlich enthält nahezu jeder Steckbrief eine Aufnahme des Ist-Zustandes. Insgesamt sind 22 Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet in der Bergheimer Innenstadt aufgenommen worden.

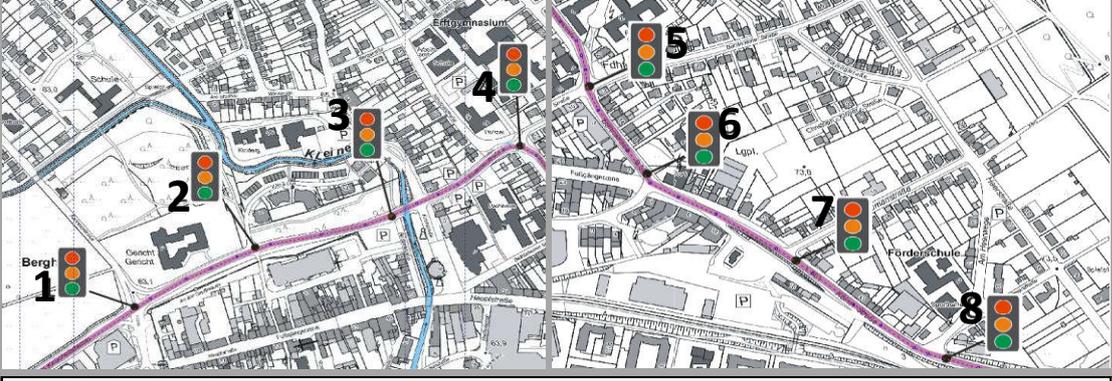
5.1.1 Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr

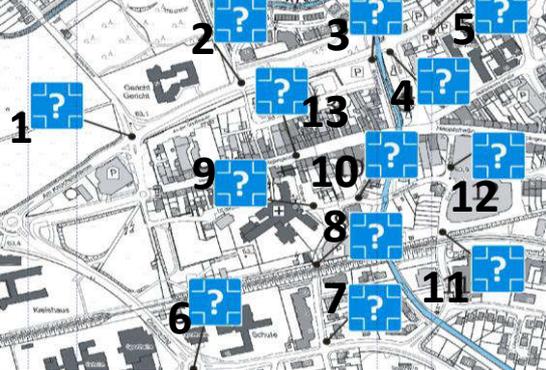
In der nachfolgenden Abbildung sind sämtliche Maßnahmen des Handlungsfeldes Fußverkehr enthalten. Insgesamt existieren 13 Maßnahmensteckbriefe zur Behebung der Mängel und Defizite in den Bereichen LSA-Schaltung (Nr. 1), Beschilderung/ Orientierung (Nr. 2), Beleuchtung (Nr. 3-6), Barrierefreiheit (Nr. 7-10), Umgestaltung/ Neuordnung (Nr. 11) sowie Begrünung/ Aufwertung Stadtbild (Nr. 12) und Installation Absperrpoller (Nr. 13).

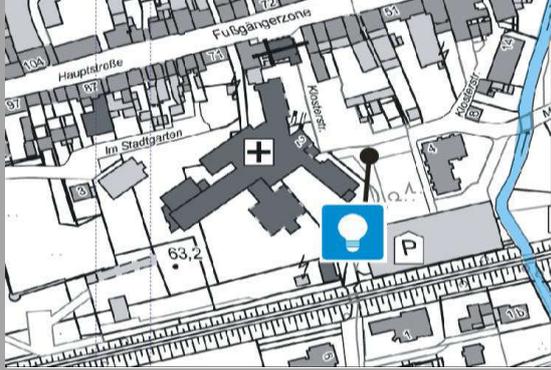


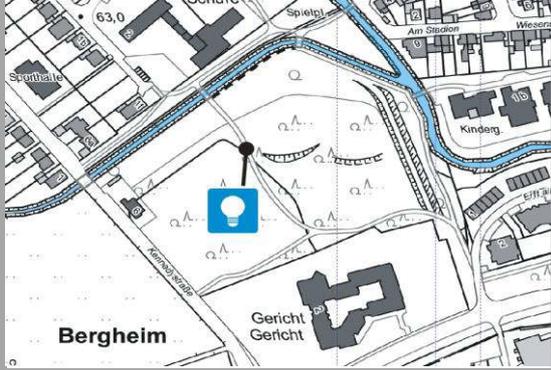
Abb. 5.1.1-1 Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr

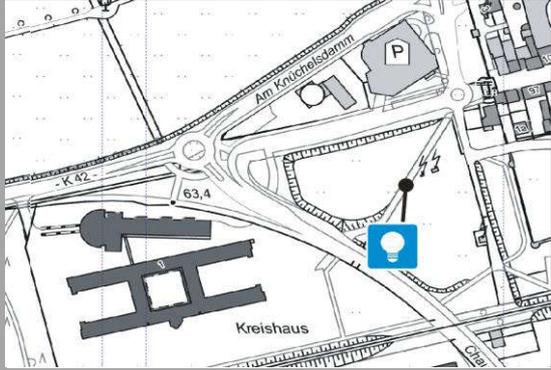
Auf den folgenden Seiten sind die Maßnahmensteckbriefe zum Handlungsfeld Fußverkehr aufgeführt.

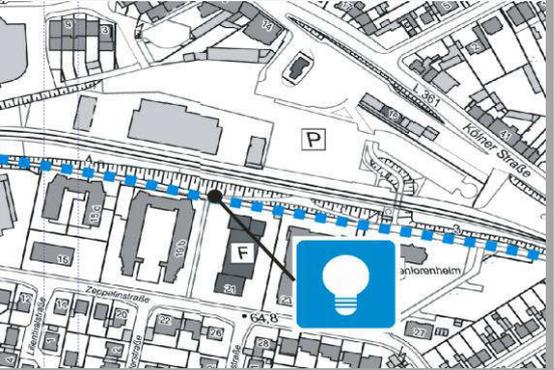
 LSA-Schaltung			
Nr.: 1	LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten		
			
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel			
<ul style="list-style-type: none"> • Die zum Teil mehrspurig ausgebauten Straßenabschnitte der L 361 und K 42 bilden eine Barriere zwischen dem nördlichen Siedlungsgebiet und der Innenstadt von Bergheim. • Die Trennwirkung wird durch Bedarfsampeln für Fußgänger (und Radfahrer) an Knotenpunkten und Fußgängerüberwegen der Straßen Am Knüchelsdamm, Commerstraße, Schützenstraße sowie Bahnstraße und Kölner Straße verstärkt. • Die Grünphase der Fußgänger wird in den bestehenden Umlauf integriert. Die Fußgänger erhalten keine eigene Phase, sondern werden mit den Abbiegern aus den Nebenstraßen in einer Phase zusammengefasst. Es kann zu langen Wartezeiten für Fußgänger (und Radfahrer) kommen. • Zusätzlich sind die Grünphasen an den Knotenpunkten Hauptstraße/ Bahnstraße und Am Knüchelsdamm/ Kennedystraße zu kurz. 			
Maßnahmenbeschreibung			
<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. Verlängerung der Umlaufzeiten durch Synchronisation einer LSA mit dem Kfz-Verkehr • Ggf. weitere Anpassungen an LSA entlang der L 361 und K 42 (und ggf. an weiteren Knotenpunkten) erforderlich • Die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes (Verlängerung der Umlaufzeiten kann in den DTV-Spitzenstunden zu Rückstaus führen) sind innerhalb eines Prüfauftrags zu simulieren. Der gesamte Straßenzug ist in die Grüne Welle geschaltet, daher ist der gesamte Straßenzug bei der Synchronisation der LSA zu betrachten. • An folgenden LSA ist die Schaltung für den Fußverkehr mit dem Kfz-Verkehr synchron zu schalten: <ul style="list-style-type: none"> - Am Knüchelsdamm/ Kennedystraße (1) - Am Knüchelsdamm/ Erftallee/ Am Jobberath (2) - Am Knüchelsdamm/ Kirchstraße/ Commerstraße (3) - Commerstraße/ Schützenstraße (4) - Schützenstraße/ Bethlehemer Straße/ Bahnstraße (5) - Hauptstraße/ Bahnstraße/ Kölner Straße/ Südweststraße (6) - Kölner Straße (Höhe Blumenstraße) (7) (wird durch eine LSA im Bereich der Einmündung Erschließungsstraße INTRO ersetzt) - Kölner Straße (Höhe Kettelerstraße) (8) • Zusätzliche Verlängerung der Grünphasen an den Knotenpunkten Am Knüchelsdamm/ Kennedystraße, Hauptstraße/ Bahnstraße und Schützenstraße/ Bethlehemer Straße • Prüfung: Anforderung abgeschalteter LSA bei Nacht per Ampeltaste gewährleisten 			
Ziel			
Förderung des Fußverkehrs (und Radverkehrs) durch Synchronisation der LSA-Schaltung mit dem Kfz-Verkehr im Untersuchungsgebiet. Dadurch werden lange Wartezeiten für Fußgänger (und Radfahrer) vermieden und eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer hergestellt.			
Träger	Akteursbeteiligung		
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) Rhein-Erft-Kreis	Kreisstadt Bergheim (Abt. Verkehrswesen) Rhein-Erft-Kreis Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)		
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	• 5,0-20,0 Tsd. EUR (pro LSA)		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten			
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit
<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

 Beschilderung/ Orientierung		
Nr.: 2	Errichtung von Schildern und Wegweisern Richtung Innenstadt	
	 Klosterstraße/ Marienstraße (eigene Abbildung)	
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel		
<ul style="list-style-type: none"> • Die Beschilderung in Richtung historische Altstadt und Fußgängerzone ist vor allem aus dem südlichen Stadtgebiet unzureichend • Das Design der bestehenden Beschilderung in der Fußgängerzone (Neustadt) und an den beiden Zugängen Bethlehemer Straße und Hauptstraße/ Kölner Straße wird für die neue Beschilderung aufgegriffen 		
Maßnahmenbeschreibung		
<ul style="list-style-type: none"> • Das bestehende Wegweisungssystem aus der Fußgängerzone ist auf einen Radius von ca. 200-300 m rundum die Fußgängerzone auszudehnen • Für die neue Beschilderung ist zusätzlich auf die Schriftgröße (Barrierefreiheit) zu achten • Insgesamt sind 13 Wegweiser mit jeweils 5 Schildern im Stadtgebiet vorgesehen (Schilderzahl und Kilometrierung variiert je nach Standort) 		
Nördliches Stadtgebiet: - Grüne Lunge: Kennedystraße/ Am Knüchelsdamm (1) - Erftallee/ Am Knüchelsdamm (2) - Am Jobberath/ Beißelstraße (Kleine Erft) (3) - Am Knüchelsdamm/ Kirchstraße (Kleine Erft) (4) - Commerstraße/ Medioweg (5)	Südliches Stadtgebiet: - Kreisverkehr Chaunyring (Geschwister-Scholl-Realschule) (6) - Zeiss-Straße/ Chaunyring (7) - Klosterstraße nördlich der Eisenbahnbrücke (8) - Klosterstraße (in Richtung Georgskapelle) (9) - Klosterstraße/ Marienstraße (alternativ Marienstraße/ Kleine Erft) (10) - Kreisverkehr Südweststraße (11) - Südweststraße/ Raiffeisenstraße (12)	Historische Altstadt: - Hauptstraße/ Klosterstraße (Georgskapelle) (13)
Ziel		
Zur Verbesserung der Orientierung insbesondere bei Ortsunkundigen sowie zur Aufwertung des Stadtbildes ist eine ausreichende Beschilderung sicherzustellen.		
Träger	Akteursbeteiligung	
Kreisstadt Bergheim	Kreisstadt Bergheim	
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,1 Tsd. EUR pro Schild • 0,1 Tsd. EUR Montage Schild • 0,5 Tsd. EUR Pfostenkonstruktion • 0,5 Tsd. EUR Fundamentierung • 20,0 Tsd. EUR (13 komplette Wegweiser mit 5 Schildern inkl. Fundamentierung und Montage) 	
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten		
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FÖRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNV NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

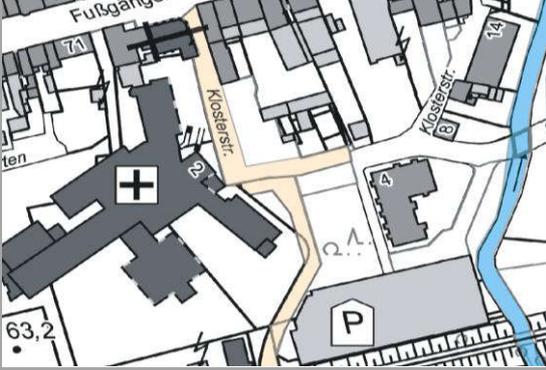
 Beleuchtung			
Nr.: 3	Optimierung der Beleuchtung in der Georggasse (Maria-Hilf-Krankenhaus)		
  <p style="text-align: right; font-size: small;">Maria-Hilf-Krankenhaus (eigene Abbildung)</p>			
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel			
<ul style="list-style-type: none"> • Die Klosterstraße mit dem Maria-Hilf-Krankenhaus stellt ein wichtiges Bindeglied für Fußgänger zwischen der Fußgängerzone und dem südlichen Stadtgebiet dar • Die Beleuchtung in der Georggasse im Bereich des Maria-Hilf-Krankenhauses, insbesondere am Haupteingang, ist unzureichend 			
Maßnahmenbeschreibung			
<ul style="list-style-type: none"> • Die bestehende Beleuchtung entlang der Georggasse aus Richtung Süden (Bahnunterführung) sowie der Klosterstraße aus nördlicher und östlicher Richtung ist zu überprüfen • Die Ausleuchtung des Haupteingangs zum Maria-Hilf-Krankenhaus ist durch eine entsprechende Beleuchtung zu optimieren • Für die genaue Verortung der Stadtbeleuchtung ist die Erstellung eines Leuchtkonzepts empfehlenswert • Prüfung: Errichtung von smarten Leuchten (reagieren auf Bewegung und passen dementsprechend die Helligkeit an) 			
Ziel			
Durch die Verbesserung der Beleuchtungssituation wird die Orientierung, das städtebauliche Erscheinungsbild und das Sicherheitsgefühl bei Dunkelheit gestärkt.			
Träger	Akteursbeteiligung		
Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim	Maria-Hilf-Krankenhaus Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim		
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 20,0 Tsd. EUR (für eine Studie Beleuchtungskonzept) • 4,0 Tsd. EUR pro Beleuchtungsstandort inkl. Erdverlegung des Stromanschlusses 		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten			
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit
<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

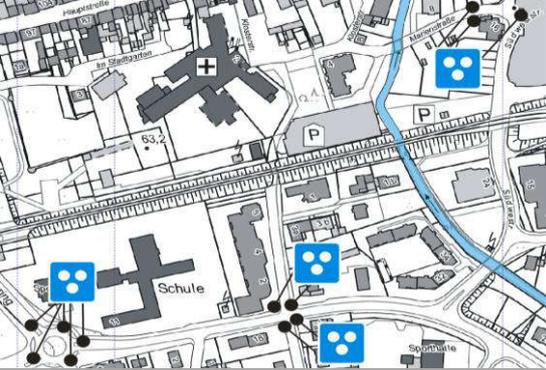
 Beleuchtung			
Nr.: 4	Optimierung der Beleuchtung in der Grünen Lunge		
 <p>Bergheim</p>	 <p>Grüne Lunge (eigene Abbildung)</p>		
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel <ul style="list-style-type: none"> • Die "Grüne Lunge" ist eine öffentliche Grünfläche und stellt ein wichtiges Bindeglied für Fußgänger zwischen der Fußgängerzone und dem nördlichen Stadtgebiet dar • Die Beleuchtung der "Grünen Lunge" nördlich des Amtsgerichts Bergheim ist unzureichend • Eine nicht ausreichende Beleuchtung der Wegeverbindungen verwandelt die Erholungssoase gerade in den Abend- und Nachtstunden in einen Angstraum, der von Fußgängern gemieden wird 			
Maßnahmenbeschreibung <ul style="list-style-type: none"> • Die Anzahl der Beleuchtungsstandorte ist ggf. zu erhöhen • Das vorhandene Beleuchtungsdesign in der Grünen Lunge ist für die neuen Beleuchtungsstandorte aufzugreifen (s. Abbildung) • Für die genaue Verortung der Stadtbeleuchtung ist die Erstellung eines Leuchtkonzepts empfehlenswert • Prüfung: Errichtung von smarten Leuchten (reagieren auf Bewegung und passen dementsprechend die Helligkeit an) 			
Ziel <p>Durch die Verbesserung der Beleuchtungssituation wird die Orientierung, das städtebauliche Erscheinungsbild und das Sicherheitsgefühl bei Dunkelheit gestärkt.</p>			
Träger Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim	Akteursbeteiligung Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim		
Umsetzungszeitraum <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	Kostenschätzung <ul style="list-style-type: none"> • 20,0 Tsd. EUR (für eine Studie Beleuchtungskonzept) • 4,0 Tsd. EUR pro Beleuchtungsstandort inkl. Erdverlegung des Stromanschlusses 		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </td> <td style="width: 50%; border: none;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit
<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

 Beleuchtung			
Nr.: 5	Beleuchtung Torwachenplatz		
	 <p style="text-align: right; font-size: small;">Torwachenplatz (eigene Abbildung)</p>		
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel			
<p>Das Aachener Tor ist das Wahrzeichen der Kreisstadt Bergheim und zugleich das westliche Eingangstor zur historischen Altstadt und der Fußgängerzone. Der angrenzende Torwachenplatz fungiert als Bindeglied zwischen der historischen Altstadt und dem Kreishaus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Beleuchtung des Torwachenplatzes ist unzureichend • Eine nicht ausreichende Ausleuchtung des Parks verwandelt die öffentliche Grünfläche gerade in den Abend- und Nachtstunden in einen Angstrraum, der von Fußgängern gemieden wird 			
Maßnahmenbeschreibung			
<ul style="list-style-type: none"> • Die bestehende Beleuchtung entlang der Wege am Torwachenplatz ist langfristig zu optimieren (im Zuge der geplanten Umgestaltung des Torwachenplatzes) • Die Anzahl der Beleuchtungsstandorte ist ggf. zu erhöhen • Das Beleuchtungsdesign ist nach dem Vorbild des Beleuchtungskonzepts des Bahnhofs Bergheim anzupassen • Für die genaue Verortung der Beleuchtung ist die Erstellung eines Leuchtkonzepts empfehlenswert • Prüfung: Errichtung von smarten Leuchten (reagieren auf Bewegung und passen dementsprechend die Helligkeit an) 			
Ziel			
<p>Durch die Verbesserung der Beleuchtungssituation wird die Orientierung, das städtebauliche Erscheinungsbild und das Sicherheitsgefühl bei Dunkelheit gestärkt.</p>			
Träger	Akteursbeteiligung		
Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim	Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim		
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 20,0 Tsd. EUR (für eine Studie Beleuchtungskonzept) • 4,0 Tsd. EUR pro Beleuchtungsstandort inkl. Erdverlegung des Stromanschlusses 		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten			
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRI-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNV NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRI-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNV NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit
<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRI-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNV NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

 Beleuchtung			
Nr.: 6	Beleuchtung südlich des Bahnhofes Bergheim		
	 <p style="text-align: center; font-size: small;">Beleuchtung südlich des Bahnhofes Bergheim (eigene Abbildung)</p>		
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel <ul style="list-style-type: none"> • Die Beleuchtung des Fuß- und Radweges südlich der Bahntrasse am Bahnhof Bergheim ist unzureichend • Dieser Weg stellt eine attraktive Route für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Bergheimer Innenstadt, dem Bahnhof Bergheim und dem östlich vom Stadtzentrum gelegenen Stadtteil Kenten dar • Darüber hinaus werden über diesen Weg Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen erschlossen • Eine nicht ausreichende Ausleuchtung des Weges verwandelt diesen Bereich gerade in den Abend- und Nachtstunden in einen Angstraum, der von Fußgängern und Radfahrern gemieden wird 			
Maßnahmenbeschreibung <ul style="list-style-type: none"> • Die bestehende Beleuchtung entlang des Fuß- und Radweges südlich der Bahntrasse am Bahnhof Bergheim ist zu optimieren • Die Anzahl der Beleuchtungsstandorte ist durch einen Gutachter zu überprüfen • Das Beleuchtungsdesign ist nach dem Vorbild des Beleuchtungskonzepts des Bahnhofs Bergheim anzupassen • Für die genaue Verortung der Stadtbeleuchtung ist die Erstellung eines Leuchtkonzepts empfehlenswert • Prüfung: Errichtung von smarten Leuchten (reagieren auf Bewegung und passen dementsprechend die Helligkeit an) 			
Ziel <p>Durch die Verbesserung der Beleuchtungssituation wird die Orientierung, das städtebauliche Erscheinungsbild und das Sicherheitsgefühl bei Dunkelheit gestärkt.</p>			
Träger Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim	Akteursbeteiligung Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim		
Umsetzungszeitraum <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	Kostenschätzung <ul style="list-style-type: none"> • 20,0 Tsd. EUR (für eine Studie Beleuchtungskonzept) • 4,0 Tsd. EUR pro Beleuchtungsstandort inkl. Erdverlegung des Stromanschlusses 		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </td> <td style="width: 50%; border: none; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit
<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

 Barrierefreiheit			
Nr.: 7	Herstellung der Barrierefreiheit in der Fußgängerzone		
	 <p style="text-align: center;">Fußgängerzone (historische Altstadt) (eigene Abbildung)</p>		
<p>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die FGZ wird als Hauptweg eingestuft • Die Hauptwege verbinden bedeutsame Quell- und Zielorte im Fußverkehr und sollten zu jeder Tages- und Jahreszeit für jedermann sicher begehbar und barrierefrei sein (z. B. Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren etc.). • In der Fußgängerzone mangelt es an einem einheitlichen, barrierefreien Oberflächenbelag • Zusätzlich bestehen an Grünflächen und Beeten Kanten, Rillen und Höhenunterschiede sowie durch das Wurzelwerk aufgebrochene Pflasterungen, die eine erhöhte Sturzgefahr bergen • Einige Geschäfte verfügen über keinen stufenlosen Zugang oder Rampen 			
<p>Maßnahmenbeschreibung</p> <p>Die Herstellung der Barrierefreiheit obliegt folgenden Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine fachgerechte dauerhafte Verlegung des historischen Natursteinpflasters, wie es bereits am Aachener Tor aus Gründen des Denkmalschutzes vorzufinden ist, genügt den Ansprüchen der Barrierefreiheit • Dieses Kleinpflaster ist bereits in den Seitenlagen der Hauptlaufwege verlegt und sollte auf den neu einzurichtenden Aufenthaltsflächen mit Sitzgelegenheiten und Begrünung beibehalten werden • Verwendung eines einheitlichen, faserlosen (max. Mikrofase), rutschfesten (nicht glatt geschliffenen), kleinformatigen Steins mit mindestens 12 cm Stärke • Der Stein und der gesamte Oberbau muss zudem belastbar sein (Lieferverkehr, Veranstaltungen usw.) und auch hohen Punktlasten standhalten können. Es sollte über eine teilgebundene Bauweise nachgedacht werden (die Tragschicht besteht aus drainagefähigem Mineralgemisch und die Bettung aus drainagefähigem Beton). • Zur Orientierung kann das Pflaster des neu gestalteten Abschnitts zwischen der Hauptstraße und Marienstraße entlang der Kleinen Erft herangezogen werden • Für die Fußgängerzone von Bergheim wird zunächst eine Bemusterung und die Ausweisung eines Probefeldes in frequentierter Lage vorgeschlagen, um das potenzielle Pflaster realen Testbedingungen unterziehen zu können • Der barrierefreie Zugang zu Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen kann auf Initiative der jeweiligen Besitzer durch mobile Rampen hergestellt werden <p>Für die Möblierung bestehen folgende Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die bestehenden Blumenkübel sind durch fest eingebaute Hochbeete zu ersetzen • Die ebenerdigen Beete und Grünflächen sind entsprechend durch Pflasterung, Kantensteine, Metallringe etc. einzurahmen, so dass etwaige Unebenheiten und Stolperfallen entschärft werden • Das Blumenbeet auf dem Hubert-Rheinfeld-Platz ist neu zu gestalten und nach Möglichkeit weiter in Richtung Brunnen zu versetzen, damit der Durchgang zwischen Beet und Hausfassade (Hauptstraße 32) aufgeweitet wird 			
<p>Ziel</p> <p>Die Herstellung der Barrierefreiheit ermöglicht es jedem Menschen die Bergheimer Innenstadt eigenständig und sicher zu erleben.</p>			
<p>Träger</p> <p>Kreisstadt Bergheim</p>	<p>Akteursbeteiligung</p> <p>Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim</p>		
<p>Umsetzungszeitraum</p> <p><input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristige</p>	<p>Kostenschätzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0,05 Tsd. EUR pro m² Pflasterstein • m²x150 EUR für die Erneuerung der Fußgängerzone im Vollausbau (ohne Planungskosten, ohne Beleuchtung/ Mobiliar, ohne Kanalbau) ca. 1,5 Mio. EUR • 1,0 bis 1,5 Tsd. EUR Hochbeet inkl. Einbau 		
<p>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </td> <td style="vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

 Barrierefreiheit			
Nr.: 8	Herstellung der Barrierefreiheit an Hauptwegen		
	 <p style="text-align: right; font-size: small;">Klosterstraße/ Georggasse (eigene Abbildung)</p>		
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel			
<ul style="list-style-type: none"> • Die Klosterstraße/ Georggasse wird als Hauptweg eingestuft • Die Hauptwege verbinden bedeutsame Quell- und Zielorte im Fußverkehr und sollten zu jeder Tages- und Jahreszeit für jedermann sicher begehbar und barrierefrei sein (z. B. Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren etc.). • Der Abschnitt Klosterstraße/ Maria-Hilf-Krankenhaus/ Seniorenzentrum im südlichen Stadtgebiet weist einige schadhafte, unebene Oberflächen auf 			
Maßnahmenbeschreibung			
<p>Die Herstellung der Barrierefreiheit obliegt folgenden Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verwendung eines einheitlichen, faserlosen (max. Mikrofase), rutschfesten (nicht glatt geschliffenen), kleinformatigen Steins mit mindestens 12 cm Stärke • Der Stein und der gesamte Oberbau muss zudem belastbar sein (Lieferverkehr, Veranstaltungen usw.) und auch hohen Punktlasten standhalten können. Es sollte über eine teilgebundene Bauweise nachgedacht werden (die Tragschicht besteht aus drainagefähigem Mineralgemisch und die Bettung aus drainagefähigem Beton). • Zur Orientierung kann das Pflaster des neu gestalteten Abschnitts zwischen der Hauptstraße und Marienstraße entlang der Kleinen Erft herangezogen werden • Für die Fußgängerzone von Bergheim wird zunächst eine Bemusterung und die Ausweisung eines Probefeldes in frequentierter Lage vorgeschlagen, um das potenzielle Pflaster realen Testbedingungen unterziehen zu können <p>Die Notwendigkeit zur barrierefreien Umgestaltung lässt sich anhand der Fußwege Netzhierarchie (Haupt-, Allzeit-, Nebenweg) begründen. Entlang von Haupttrouten ist unbedingt eine durchgehende Barrierefreiheit zu jeder Tages- und Jahreszeit herzustellen. Dies gilt für den Bereich Klosterstraße auf der gesamten Achse Fußgängerzone über das Maria-Hilf-Krankenhaus bis zum Seniorenzentrum Acasa St. Lazarus-Haus in der Zeiss-Straße.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung barrierefreier Oberflächenbelag • Beseitigung der unterschiedlichen Höhenebenen (Hebungen/ Wölbungen des Pflasters) • Beseitigung der Schotterfläche im Bereich der Behindertenparkplätze (gegenüber vom Haupteingang des Krankenhauses) durch barrierefreien Oberflächenbelag 			
Ziel			
Die Herstellung der Barrierefreiheit auf der Achse Klosterstraße/ Maria-Hilf-Krankenhaus/ Acasa St. Lazarus-Haus ermöglicht es jedem Menschen diese Route eigenständig und sicher zu begehen.			
Träger	Akteursbeteiligung		
Kreisstadt Bergheim	Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim Maria-Hilf-Krankenhaus		
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,05 Tsd. EUR pro m² Pflasterstein • ca. 250,0 Tsd. EUR im Vollausbau (ohne Planungskosten, ohne Beleuchtung/Mobiliar, ohne Kanalbau) 		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten			
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

 Barrierefreiheit			
Nr.: 9	Herstellung der Barrierefreiheit/ Installation von taktilen, visuellen Elementen an Allzeitwegen		
	 <p style="text-align: right; font-size: small;">FGÜ Marienstraße (eigene Abbildung)</p>		
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel <ul style="list-style-type: none"> Die Allzeitwege binden überwiegend Wohngebiete und Stadtteile unter Einbezug von Zielen des täglichen Bedarfs an (Schulen, KiTas, Supermärkte u. a.) An einigen Stellen ist die Barrierefreiheit aufgrund fehlender taktiler und visueller Elemente sowie Nullabsenkungen an Fußgängerüberwegen nicht gegeben Zudem ist die Querneigung an einigen Überwegen augenscheinlich größer als 6 % 			
Maßnahmenbeschreibung <p>Die Herstellung der Barrierefreiheit obliegt folgenden Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> Es sollen nach Möglichkeit für Sehbehinderte ausreichend Orientierungskanten vorhanden sein Zudem sind Nullabsenkungen mit entsprechenden barrierefreien Querungsborden herzustellen Die Taststeine (Tastbord) sind auf eine Höhe von 3-6 cm einzubauen sowie die Rippen- und Noppenplatten in weiß durchzufärben Zusätzlich ist ein Kontraststreifen (anthrazit) zur optischen Trennung zwischen der Gehwegpflasterung und den taktilen Elementen empfehlenswert <p>Die Notwendigkeit zur barrierefreien Umgestaltung lässt sich anhand der Fußwege Netzhierarchie (Haupt-, Allzeit-, Nebenweg) begründen. Entlang von Allzeitwegen ist nach Möglichkeit eine durchgehende Barrierefreiheit herzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Installation von taktilen/ visuellen Elementen am Kreisverkehr Chaunyring Installation von taktilen/ visuellen Elementen am Chaunyring (Knotenpunkt Chaunyring/ Zeiss-Straße) Installation von taktilen/ visuellen Elementen Südweststraße Zufahrt Parkhaus Kaufland Installation von taktilen/ visuellen Elementen FGÜ Marienstraße 			
Ziel <p>Die Herstellung der Barrierefreiheit an Querungsstellen erhöht die Verkehrssicherheit für Fußgänger.</p>			
Träger	Akteursbeteiligung		
Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim	Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim		
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> 0,12 Tsd. EUR m² pro barrierefreier Oberflächenbelag pro FGÜ/ Querungsmöglichkeit pauschal 7,0 Tsd. EUR ca. 63,0 Tsd. EUR für neun Querungen 		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

 Barrierefreiheit	
Nr.: 10	Herstellung der Barrierefreiheit/ Installation von taktilen, visuellen Elementen an Nebenwegen
	 <p style="text-align: right; font-size: small;">Südweststraße (eigene Abbildung)</p>
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Nebenwege verlaufen häufig über unbefestigte, wassergebundene Oberflächen abseits des Straßenverkehrs • Die Südweststraße verfügt über einen befestigten Gehweg, der an einigen Stellen für Begegnungsverkehr zu schmal ist • An einigen Stellen ist die Barrierefreiheit aufgrund fehlender taktiler und visueller Elemente an Fußgängerüberwegen nicht gegeben 	
Maßnahmenbeschreibung	
<p>Die Herstellung der Barrierefreiheit obliegt folgenden Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entlang von Nebenwegen ist eine durchgehende Barrierefreiheit nicht prioritär herzustellen bzw. in Einzelfällen nicht umsetzbar • Es sollen nach Möglichkeit für Sehbehinderte ausreichend Orientierungskanten vorhanden sein • Zudem sind Nullabsenkungen mit entsprechenden barrierefreien Querungsborden herzustellen • Die Taststeine (Tastbord) sind auf eine Höhe von 3-6 cm einzubauen sowie die Rippen- und Noppenplatten in weiß durchzufärben • Zusätzlich ist ein Kontraststreifen (anthrazit) zur optischen Trennung zwischen der Gehwegpflasterung und den taktilen Elementen empfehlenswert <p>Die Notwendigkeit zur barrierefreien Umgestaltung lässt sich anhand der Fußwege Netzhierarchie (Haupt-, Allzeit-, Nebenweg) begründen. Folgende Fußgängerüberwege werden durch die Installation von taktilen/ visuellen Elementen verkehrssicherer und barrierefrei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Installation von taktilen/ visuellen Elementen FGÜ Südweststraße (Zufahrt Lieferzone Kaufland) (1) • Geringe Gehwegbreite Südweststraße (südlich von Kaufland/ Bushaltestelle) (2) • Errichtung zweier Signalleuchten am FGÜ Südweststraße (3) 	
Ziel	
Die Herstellung der Barrierefreiheit an Querungsstellen und breitere Gehwege erhöhen die Verkehrssicherheit für Fußgänger.	
Träger	Akteursbeteiligung
Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim	Kreisstadt Bergheim Stadtwerke Bergheim
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,12 Tsd. EUR m² pro barrierefreier Oberflächenbelag • ca. 7,0 Tsd. EUR für eine Querung • 15,0 Tsd. EUR pro Signalleuchte
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit

 Umgestaltung/ Neuordnung	
Nr.: 11	Umgestaltung der Fläche zwischen Rathausstraße und Schützenstraße
	 <p style="text-align: center;">Haltestelle "Bergheim Rathaus" (eigene Abbildung)</p>
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Fläche zwischen der Rathausstraße und der Schützenstraße stellt ein bedeutsames Bindeglied für den Fußverkehr zwischen der Innenstadt und dem nordöstlichen Stadtgebiet dar • Im direkten Umfeld befinden sich das Finanzamt, das Rathaus der Kreisstadt Bergheim und die überregional relevante Bushaltestelle "Bergheim Rathaus" • Im weiteren Verlauf der Rathausstraße sind die städtische Grundschule St. Remigius und das Erftgymnasium mit insgesamt über 1.000 Schülern angesiedelt • Die Rathausstraße ist eine Sackgasse und ist lediglich für den Fußverkehr in beide Richtungen passierbar • Die Durchgangsbreiten der Gehwege entlang der Grünfläche sind schmal bemessen • Die Warthalle der Bushaltestelle steht etwas abseits und versetzt zur Busbucht • Die Busbucht ist nicht barrierefrei ausgebaut (die Bushaltestelle "Bergheim Rathaus" ist Teil der 70 Bushaltestellen umfassenden Fördermaßnahme "Barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestellen im Bergheimer Stadtgebiet") 	
Maßnahmenbeschreibung	
<ul style="list-style-type: none"> • Es ist zu prüfen, ob die Busbucht zugunsten eines Buskaps (oder einer Bustasche) aufgelöst und die Warthalle näher an die Haltestelle an die Grünfläche herangezogen werden kann (mind. 2,50 m Abstand zum Bordstein) (Zufahrt beachten) • Länge der Busbucht für zwei Standardbusse zu kurz (Haltestelle ist nach Schulschluss stark von Schülern frequentiert) • Vorteile Buskap: zwei Standardbusse können gerade an die Haltestelle heranfahren, die Fahrgäste zügiger und bequem ein- und aussteigen (barrierefrei) und der Bus seine Fahrt als Pulkführer vor den anderen Verkehrsteilnehmern fortsetzen (Erhöhung Fahrkomfort und ggf. Reisezeitvorteile durch kürzere Haltezeiten) • Durch die Einrichtung eines Buskaps wird der Radschutzstreifen auf der Schützenstraße unterbrochen (bei Einrichtung einer Bustasche bleibt der Radschutzstreifen erhalten) • Ein barrierefreier Ausbau unter Beibehaltung der Busbucht ist nicht problemlos möglich (notwendige Anfahrtradien für Busse) • Die Grünfläche kann alternativ in Richtung Norden versetzt werden, so dass mehr Platz für Fahrgäste zur Verfügung steht und ein Gehweg Richtung Rathausstraße für einen insgesamt breiteren Durchlass aufgegeben wird (ca. 3,00 m) • Durch die Verlegung der Bushaltestelle befinden sich die wartenden Fahrgäste direkt im Blickfeld des Busfahrers • Die ehemalige Fläche der Warthalle kann dem Fußverkehr durch einen breiteren Gehweg zugutekommen bzw. eine Mobilstation errichtet werden, wodurch eine Verknüpfungsstelle zwischen dem ÖPNV und einem Bike- oder Carsharing-Angebot entsteht • auf den nachfolgenden Seiten befinden sich zwei Entwurfsskizzen zur Umgestaltung der Fläche zwischen Rathausstraße und Schützenstraße (Variante A: Busbucht und Variante B: Buskap) 	
Ziel	
Schaffung einer attraktiven Fläche für Fußgänger und wartende Fahrgäste durch eine Umgestaltung der Bushaltestelle (Einrichtung eines Buskaps/ Bustasche) sowie Aufweitung des Durchgangs in Richtung Rathausstraße/ Schützenstraße.	
Träger	Akteursbeteiligung
Kreisstadt Bergheim	Kreisstadt Bergheim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • nicht bezifferbar • Mobilstation: bis zu 80 % Förderung möglich
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRI-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </div> <div style="width: 48%;"> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </div> </div>	

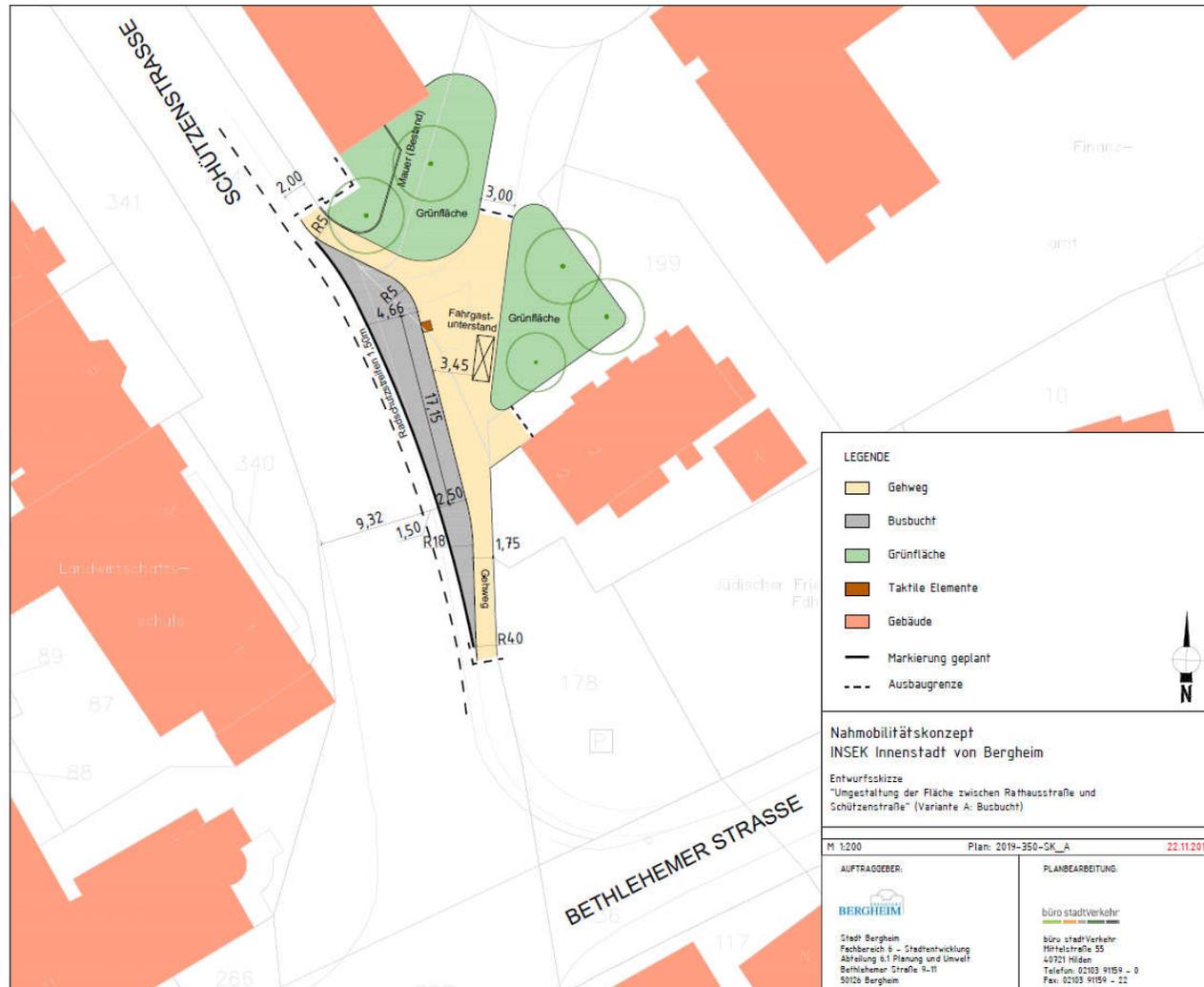


Abb. 5.1.1-2 Entwurfsskizze Umgestaltung der Fläche zwischen Rathausstraße und Schützenstraße (Variante A: Busbucht)

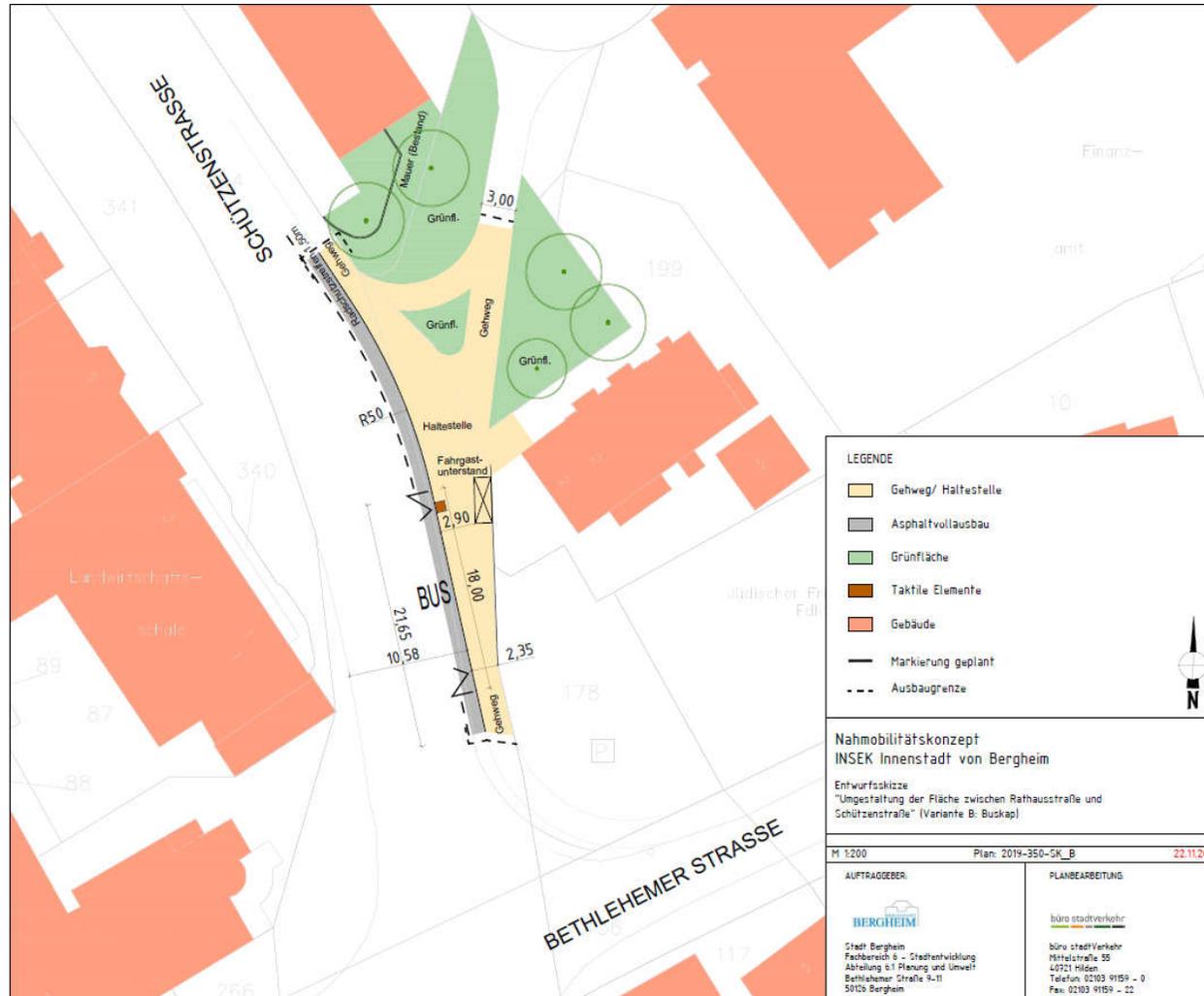


Abb. 5.1.1-3 Entwurfsskizze Umgestaltung der Fläche zwischen Rathausstraße und Schützenstraße (Variante B: Buskap)

 Begrünung/ Aufwertung Stadtbild			
Nr.: 12	Aufwertung der Grünfläche am Maria-Hilf-Krankenhaus		
  <p style="text-align: right; font-size: small;">Grünfläche Maria-Hilf-Krankenhaus (eigene Abbildung)</p>			
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel <ul style="list-style-type: none"> • Die Grünflächen am Maria-Hilf-Krankenhaus weisen keinerlei Aufenthalts- und Verweilmöglichkeiten in Form von Sitzgelegenheiten und Spielelementen auf • Die Fläche dient lediglich als Durchgangsraum zwischen dem östlichen Wohnhaus oder dem südlichen Parkhaus 			
Maßnahmenbeschreibung <ul style="list-style-type: none"> • Die kleinteilige Pflasterung der Wege bleibt bestehen (sofern die Barrierefreiheit gewahrt ist) und etwaige Unebenheiten werden beseitigt • Die Grünfläche wird durch Sitz- und Spielelemente aufgewertet und lädt dann zum Verweilen ein • Die nördlich der Grünanlage gelegene Mauer ist durch drei bis vier Hochbeete zu ersetzen • Somit bleibt einerseits die Trennwirkung zu den Parkplätzen bestehen und andererseits erhält der Platz eine zusätzliche Begrünung • Der Fußgänger erhält zwei bis drei Durchlässe zwischen den Hochbeeten • Südlich der Hochbeete werden zusätzliche Bänke mit Abfalleimern installiert • Im Rahmen des kooperativen Werkstattverfahrens zur Erlebarmachung der denkmalgeschützten Stadtmauer ("Stadtmauer InSZENE") sind bereits erste Ideen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes vor dem Krankenhaus entwickelt worden • auf der nachfolgenden Seite befindet sich eine Entwurfsskizze zur Aufwertung der Fläche am Maria-Hilf-Krankenhaus 			
Ziel Die Grünfläche vor dem Maria-Hilf-Krankenhaus wird durch die Errichtung von Sitz- und Spielelementen zu einem attraktiven Aufenthaltsort aufgewertet.			
Träger Kreisstadt Bergheim	Akteursbeteiligung Kreisstadt Bergheim Maria-Hilf-Krankenhaus		
Umsetzungszeitraum <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	Kostenschätzung <ul style="list-style-type: none"> • 1,0 bis 2,0 Tsd. EUR Sitzbank inkl. Einbau • 1,0 bis 1,5 Tsd. EUR Hochbeet inkl. Einbau • 0,3 bis 1,0 Tsd. EUR Abfalleimer inkl. Einbau • 3,0 bis 6,0 Tsd. EUR Karussell inkl. Einbau • 3,0 bis 5,0 Tsd. EUR Rutsche inkl. Einbau • 2,0 bis 3,0 Tsd. EUR Sandkasten inkl. Einbau • 0,05 Tsd. EUR pro m³ Abtrag Mauerwerk 		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none; vertical-align: top;"> <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </td> <td style="width: 50%; border: none; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

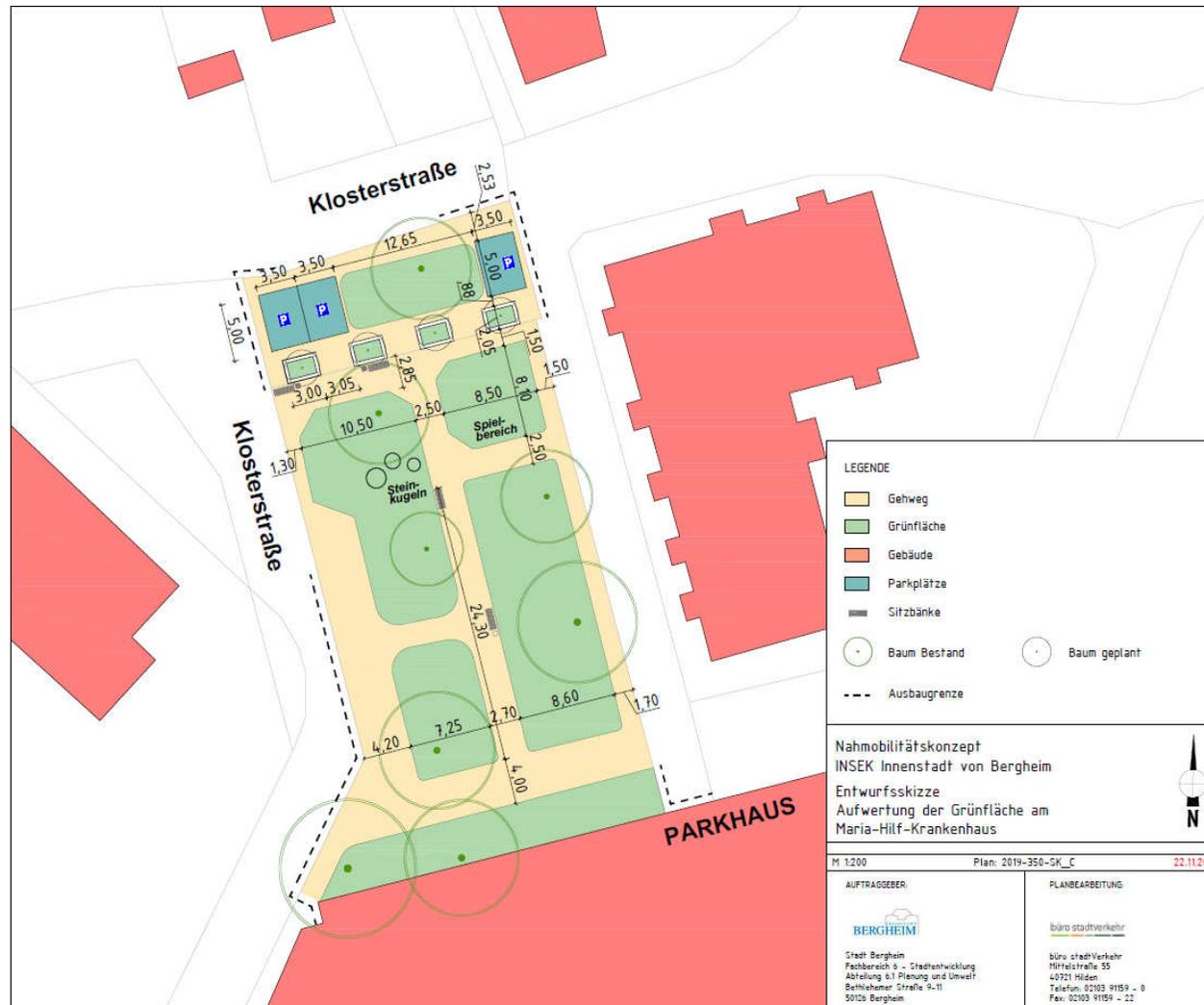
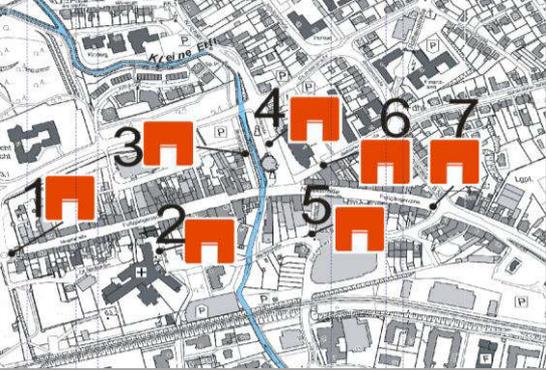


Abb. 5.1.1-4 Entwurfsskizze Aufwertung der Grünfläche am Maria-Hilf-Krankenhaus

 Installation Absperrpoller	
Nr.: 13	Installation von Absperrpollern an den Zugängen zur Fußgängerzone
	 <p style="text-align: right; font-size: small;">Absperrpoller Hilden Bismarckstraße (eigene Abbildung)</p>
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Befahrung der Fußgängerzone in der Kreisstadt Bergheim ist für den Lieferverkehr werktags von 06:00 bis 10:30 Uhr gestattet • Eine Befahrung der Fußgängerzone durch den Kfz-Verkehr außerhalb des Zeitfensters ist aufgrund fehlender restriktiver Maßnahmen (bauliche Elemente/ Absperrungen) weiterhin möglich • Es besteht Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Kfz-Verkehr 	
Maßnahmenbeschreibung	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Installation von automatisch im Boden versenkbaren Absperrpollern reguliert die Zufahrt zur Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr • Die ca. 60 cm hohen Absperrpoller bestehen überwiegend aus Edelstahl und verfügen über eine Beleuchtung im oberen Segment • Zwischen 06:00 und 10:30 Uhr werden die Absperrpoller im Boden versenkt, so dass der Lieferverkehr (und andere zufahrtsberechtigte Fahrzeuge) die Fußgängerzone befahren können • Ab 10:30 Uhr werden die Absperrpoller hochgefahren und unterbinden somit die unberechtigte Befahrung der Fußgängerzone • Einsatzfahrzeuge (und Fahrzeuge mit Sondergenehmigungen) können die Absperrpoller ganztägig per Funksteuerung im Boden versenken und die Fußgängerzone befahren • An folgenden Zugängen zur Fußgängerzone wird empfohlen automatisch im Boden versenkbare Absperrpoller zu installieren Aachener Tor (1), Klosterstraße (Maria-Hilf-Krankenhaus) (2), Beißelstraße (3), Kirchstraße (4), Raiffeisenstraße (5), Bethlehemer Straße (6), Hauptstraße/ Kölner Straße (7) 	
Ziel	
Die Befahrung der Fußgängerzone der Kreisstadt Bergheim durch den Kfz-Verkehr soll mit Ausnahme für Liefer- und Einsatzfahrzeuge durch die Installation von automatisch im Boden versenkbaren Absperrpollern unterbunden werden.	
Träger	Akteursbeteiligung
Kreisstadt Bergheim	Kreisstadt Bergheim
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 1,5 bis 6,0 Tsd. EUR pro Absperrpoller inkl. Einbau • insgesamt 7 Positionen mit jeweils 2 Absperrpollern ca. 21,0 Tsd. bis 84,0 Tsd. EUR
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	
<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit

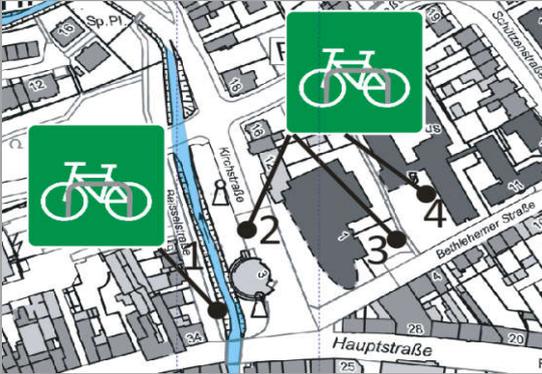
5.1.2 Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr

In der nachfolgenden Abbildung sind alle Maßnahmen des Handlungsfeldes Radverkehr aufgeführt. Die insgesamt neun Maßnahmensteckbriefe beziehen sich auf die Bereiche Radabstellanlagen (Nr. 14-19), Fahrradroute (Nr. 20-21) und Aufstellfläche (Nr. 22) im Untersuchungsgebiet.

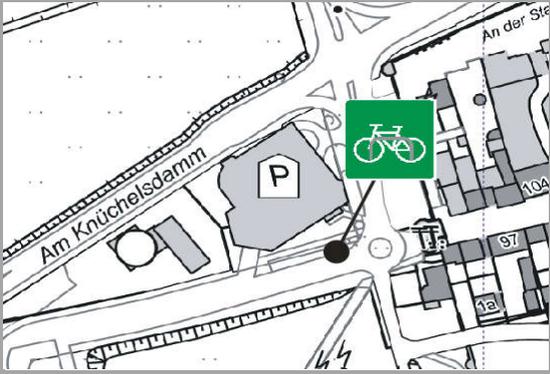


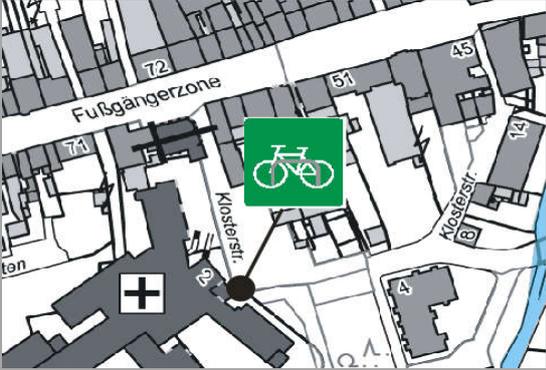
Abb. 5.1.2-1 Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr

Auf den nachfolgenden Seiten sind die Maßnahmensteckbriefe zum Handlungsfeld Radverkehr aufgeführt.

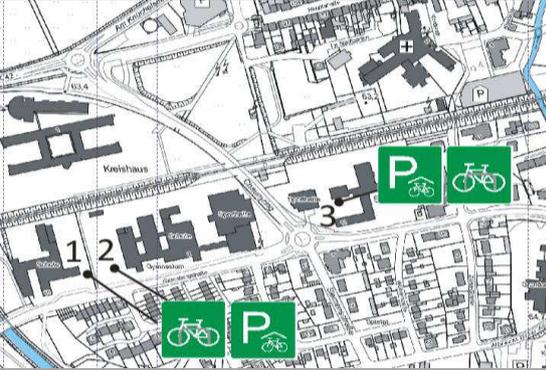
 Radabstellanlagen	
Nr.: 14	Errichtung von Fahrradbügel am Hubert-Rheinfeld-Platz/ Konrad-Adenauer-Platz/ Rathaus
	 <p style="text-align: right; font-size: small;">Konrad-Adenauer-Platz (eigene Abbildung)</p>
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel	
<p>Der Fokus liegt auf der Achse Hubert-Rheinfeld-Platz/ Konrad-Adenauer-Platz/ Rathaus, die ein breites Angebots- und Nutzungsspektrum aufweist:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der Fußgängerzone befinden sich zahlreiche Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen sowie mit dem Café Extrablatt ein gastronomischer "Magnet" • Am Konrad-Adenauer-Platz ist das überregional bedeutsame Veranstaltungszentrum MEDIO.RHEIN.ERFT angesiedelt • Auf dem Hubert-Rheinfeld-Platz ist der Wochenmarkt ansässig • Regelmäßig stattfindende kulturelle Veranstaltungen (z.B. Summer in the City und Winterdorf) auf der Fläche zwischen dem Café Extrablatt und MEDIO.RHEIN.ERFT • Radabstellanlagen sind lediglich auf dem Konrad-Adenauer-Platz (5 Fahrradbügel inklusive E-Bike-Ladestation), am Rathaus (3 Fahrradbügel und ca. 10 Felgenhalter "Spirale") und in der Beißelstraße (3 Fahrradbügel) vorhanden • Felgenhalter bieten aus heutiger Sicht keine komfortable und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit 	
Maßnahmenbeschreibung	
<p>Insgesamt sind entlang der Achse 43 Fahrradbügel in einem Abstand von ca. 1 m zueinander neu zu errichten und die bestehenden Felgenhalter durch 5 Fahrradbügel zu ersetzen. An folgenden zusätzlichen Standorten ist die Errichtung von neuen Fahrradbügel zu empfehlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8 Fahrradbügel Beißelstraße im Zuge der Umgestaltung zum "Erftboulevard" (gegenüber vom Café Extrablatt) (1) • 10 Fahrradbügel im Bereich Hubert-Rheinfeld-Platz zwischen Café Extrablatt und MEDIO.RHEIN.ERFT (2) • 20 Fahrradbügel Konrad-Adenauer-Platz (3) • 5 Fahrradbügel westlich vom Rathauseingang (neues Rathaus) (4) <p>An folgenden bestehenden Standorten sind die Felgenhalter durch 5 Fahrradbügel zu ersetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rathaus Bergheim: 5 Fahrradbügel östlich vom Rathauseingang (neues Rathaus) nach dem Vorbild der Fahrradbügel an der Marienstraße 	
Ziel	
Förderung des Radverkehrs durch die Errichtung von einheitlichen, komfortablen und diebstahlsicheren Radabstellanlagen entlang der Achse Hubert-Rheinfeld-Platz/ Konrad-Adenauer-Platz/ Rathaus.	
Träger	Akteursbeteiligung
Kreisstadt Bergheim	Kreisstadt Bergheim
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 16,8 Tsd. EUR für 48 Fahrradbügel inkl. Einbau
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit

 Radabstellanlagen	
Nr.: 15	Errichtung von Fahrradbügeln an der Hauptstraße (Fußgängerzone)
  <p style="text-align: right; font-size: small;">Fußgängerzone (eigene Abbildung)</p>	
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel	
<ul style="list-style-type: none"> • In der Fußgängerzone existieren punktuell Radabstellanlagen • Diese bestehen vornehmlich aus Felgenhaltern und sind größtenteils an Werbeaufstellern montiert • Felgenhalter bieten keine komfortable und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit • Durch das unterschiedliche Design der Felgenhalter ist keine klare Gestaltungslinie zu erkennen 	
Maßnahmenbeschreibung	
<p>An folgenden zusätzlichen Standorten ist die Errichtung von neuen Fahrradbügeln in einem Abstand von ca. 1 m zueinander zu empfehlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 15 Fahrradbügel in der Hauptstraße Höhe Georgsbrunnen (1) (Bestimmungen des Denkmalschutzes und freie Sicht auf das Denkmal Georgskapelle beachten) • 10 Fahrradbügel in der Hauptstraße im Bereich Kaufland (2) • 10 Fahrradbügel an der Hauptstraße/ Kölner Straße (3) (alternativ entlang der Kölner Straße Richtung Bahnhof bis zum im Bau befindlichen Einkaufszentrum Intro im Zuge einer Gehwegverbreiterung) <p>Aufkündigung bestehender Standorte mit Felgenhaltern an Werbeaufstellern sowie Prüfung des Erhalts dieser Standorte und Neubau von Fahrradbügeln (Vertrag läuft noch bis zum 1. Juli 2020. Bis spätestens 3 Monate vor Ende muss die Kündigung erfolgen.)</p>	
Ziel	
Förderung des Radverkehrs durch die Errichtung von einheitlichen, komfortablen und diebstahlsicheren Radabstellanlagen an Bedarfspunkten in der Fußgängerzone.	
Träger	Akteursbeteiligung
Kreisstadt Bergheim	Kreisstadt Bergheim
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 12,25 Tsd. EUR für 35 Fahrradbügel inkl. Einbau
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRI-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit

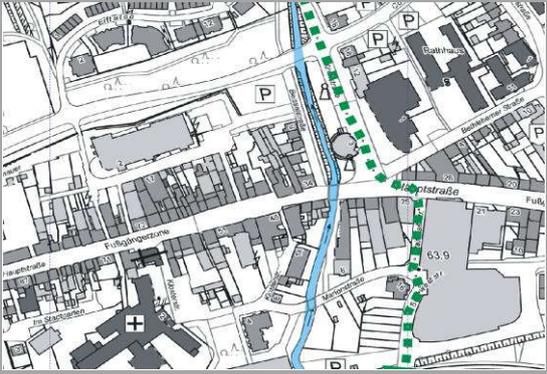
 Radabstellanlagen	
Nr.: 16	Errichtung von Fahrradbügeln am Aachener Tor
	 <p style="text-align: right; font-size: small;">Parkbucht Aachener Tor (eigene Abbildung)</p>
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel	
<p>Das Aachener Tor ist das Wahrzeichen der Kreisstadt Bergheim und zugleich das westliche Eingangstor zur historischen Altstadt und Fußgängerzone.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aachener Straße für den MIV und ÖPNV freigegeben • Umbau der Parkpalette zu einem Parkplatz (tiefer liegend) • Derzeit ist am Standort Aachener Tor kein Angebot an Radabstellanlagen vorhanden 	
Maßnahmenbeschreibung	
<p>An folgendem zusätzlichen Standort ist die Errichtung von neuen Fahrradbügeln in einem Abstand von ca. 1 m zueinander zu empfehlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 15 Fahrradbügel vor der Parkpalette Aachener Tor (Wegfall der Parkbucht und des Parkstreifens im Zuge des Umbaus Parkpalette) 	
Ziel	
Förderung des Radverkehrs durch die Errichtung von einheitlichen, komfortablen und diebstahlsicheren Radabstellanlagen am Aachener Tor.	
Träger	Akteursbeteiligung
Kreisstadt Bergheim	Kreisstadt Bergheim
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 5,25 Tsd. EUR für 15 Fahrradbügel inkl. Einbau
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit

 Radabstellanlagen	
Nr.: 17	Errichtung von Fahrradbügel am Maria-Hilf-Krankenhaus
	 <p>Haupteingang Maria-Hilf-Krankenhaus (eigene Abbildung)</p>
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel	
<p>Das Maria-Hilf-Krankenhaus liegt südlich der Fußgängerzone und ist über die Klosterstraße und Georggasse zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vor dem Haupteingang des Krankenhauses befinden sich auf der linken Seite 7 Felgenhalter • Neben der überdachten Sitzbank befinden sich linksseitig 11 Felgenhalter (durch Bepflanzung verdeckt s. Abbildung) • Felgenhalter bieten keine komfortable und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit 	
Maßnahmenbeschreibung	
<p>An folgenden bestehenden Standorten sind die Felgenhalter durch Fahrradbügel in einem Abstand von ca. 1 m zueinander zu ersetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maria-Hilf-Krankenhaus: 5 Fahrradbügel neben dem Haupteingang und 5 Fahrradbügel neben überdachter Sitzbank (2 Fahrräder po Fahrradbügel abstellbar) 	
Ziel	
Förderung des Radverkehrs durch die Errichtung von einheitlichen, komfortablen und diebstahlsicheren Radabstellanlagen am Maria-Hilf-Krankenhaus.	
Träger	Akteursbeteiligung
Kreisstadt Bergheim	Kreisstadt Bergheim
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 3,5 Tsd. EUR für 10 Fahrradbügel inkl. Einbau
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit

 Radabstellanlagen			
Nr.: 18	Errichtung von Fahrradbügel an der Grundschule St. Remigius und dem Ertfgymnasium		
	 <p style="text-align: right; font-size: small;">St. Remigius Grundschule (eigene Abbildung)</p>		
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel <ul style="list-style-type: none"> Städtische Grundschule St. Remigius und das Ertfgymnasium grenzen unmittelbar an das Untersuchungsgebiet im Nord-Osten Insgesamt über 1.000 Schülerinnen und Schüler Am Zugang Füssenichstraße zur St. Remigius Grundschule befinden sich 67 Felgenhalter Auf dem Schulhof des Ertfgymnasiums stehen 125 umzäunte Felgenhalter zur Verfügung Felgenhalter bieten keine komfortable und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit 			
Maßnahmenbeschreibung <p>An folgenden bestehenden Standorten sind die Felgenhalter durch Fahrradbügel in einem Abstand von ca. 1 m zueinander zu ersetzen (2 Fahrräder po Fahrradbügel abstellbar):</p> <ul style="list-style-type: none"> Städtische Grundschule St. Remigius: am Zugang Füssenichstraße duch 30 Fahrradbügel (ggf. überdacht) (1) Ertfgymnasium: auf dem Schulgelände durch 30 Fahrradbügel (ggf. überdacht) (2) Eine Überdachung bietet Platz für bis zu 4 Fahrradbügel <p>Allgemein ist auf die Höhe der Fahrradbügel zu achten, damit diese auch für das Anschließen von Kinderrädern geeignet sind.</p>			
Ziel <p>Förderung des Radverkehrs durch die Errichtung von einheitlichen, komfortablen sowie überdachten und diebstahlsicheren Radabstellanlagen an den Schulen St. Remigius und Ertfgymnasium.</p>			
Träger Kreisstadt Bergheim	Akteursbeteiligung Kreisstadt Bergheim St. Remigius Grundschule Ertfgymnasium		
Umsetzungszeitraum <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	Kostenschätzung <ul style="list-style-type: none"> 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) 5,25 Tsd. EUR pro Überdachung inkl. Einbau exkl. Fahrradbügel 100,0 Tsd. EUR für 60 überdachte Fahrradbügel inkl. Einbau 21,0 Tsd. EUR für 60 unüberdachte Fahrradbügel inkl. Einbau 		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

 Radabstellanlagen			
Nr.: 19	Errichtung von Fahrradbügel am Schulband		
	 <small>Geschwister-Scholl-Realschule (eigene Abbildung)</small>		
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel <ul style="list-style-type: none"> • Im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes konzentrieren sich an der Gutenbergstraße und dem Chaunyring die Erich-Kästner-Schule, das Gutenberg-Gymnasium und die Geschwister-Scholl-Realschule • Das "Schulband" besuchen über 2.000 Schülerinnen und Schüler • Es stehen lediglich Felgenhalter zur Verfügung • Erich-Kästner-Schule: 20 Felgenhalter (umzäunt) • Gutenberg-Gymnasium: 68 Felgenhalter (umzäunt plus Tür) • Geschwister-Scholl-Realschule: 15 Felgenhalter • Felgenhalter bieten keine komfortable und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit 			
Maßnahmenbeschreibung <p>An folgenden bestehenden Standorten sind die Felgenhalter durch Fahrradbügel in einem Abstand von ca. 1 m zueinander zu ersetzen (2 Fahrräder po Fahrradbügel abstellbar):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erich-Kästner-Schule: auf dem Schulgelände durch 20 Fahrradbügel (ggf. überdacht) (1) • Gutenberg-Gymnasium: auf dem Schulgelände durch 40 Fahrradbügel (ggf. überdacht) (2) • Geschwister-Scholl-Realschule: auf dem Schulgelände durch 20 Fahrradbügel (ggf. überdacht) (3) <p>Allgemein ist auf die Höhe der Fahrradbügel zu achten, damit diese auch für das Anschließen von Kinderrädern geeignet sind.</p>			
Ziel <p>Förderung des Radverkehrs durch die Errichtung von einheitlichen, komfortablen sowie überdachten und diebstahlsicheren Radabstellanlagen am Schulband.</p>			
Träger Kreisstadt Bergheim	Akteursbeteiligung Kreisstadt Bergheim Erich-Kästner-Schule Gutenberg-Gymnasium Geschwister-Scholl-Realschule		
Umsetzungszeitraum <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	Kostenschätzung <ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 5,25 Tsd. EUR pro Überdachung inkl. Einbau exkl. Fahrradbügel • 133,0 Tsd. EUR für 80 überdachte Fahrradbügel inkl. Einbau • 28,0 Tsd. EUR für 80 unüberdachte Fahrradbügel 		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none; vertical-align: top;"> <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </td> <td style="width: 50%; border: none; vertical-align: top;"> <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

 Fahrradroute					
Nr.: 20	Ausweisung einer West-Ost-Fahrradroute entlang der Bahntrasse				
	 <p>Radweg Chaunyring (Torwachenplatz) (eigene Abbildung)</p>				
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel					
<ul style="list-style-type: none"> • Die Bergheimer Fußgängerzone ist tagsüber zwischen 09:00 und 19:00 Uhr für den Radverkehr gesperrt • In West-Ost-Richtung ist eine südliche Umfahrung der Fußgängerzone entlang des Torwachenplatzes, der Bahntrasse sowie der Georggasse, Klosterstraße, Marienstraße und Südweststraße möglich • Diese Radwegeführung stellt jedoch aufgrund von Oberflächenmängeln und fehlender Beschilderung/ Ausweisung der Route eine unattraktive Radwegeverbindung dar • Die südliche Fahrradroute verläuft entlang des Torwachenplatzes über eine wassergebundene Decke bzw. über den straßenbegleitenden Radweg am Chaunyring bis zum Bahndamm • Das Teilstück vom Bahndamm bis zur Georggasse ist nicht vollständig asphaltiert • Vom Bahndamm aus biegt der Radfahrer in die Georggasse/ Klosterstraße ein und befährt im Fortgang die Marienstraße und Südweststraße gemeinsam mit dem Kfz auf der Fahrbahn • Ab dem Kreisverkehr Südweststraße wird der Radfahrer auf beidseitigen Radschutzstreifen geführt • An der Hauptstraße besteht Anschluss an die Bahnstraße und Kölner Straße • Eine alternative Verbindung besteht entlang der verkehrsreichen Straßen K 42 und L 361 nördlich der Innenstadt 					
Maßnahmenbeschreibung					
<p>Eine neue Fahrradroute zur südlichen Umfahrung der FGZ ist mit folgendem Streckenvorschlag auszuweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Streckenabschnitt Torwachenplatz wird im Zuge der Umgestaltung des Platzes angepasst • Entlang des Bahndamms ist eine durchgängig asphaltierte Oberfläche herzustellen, damit ein gewisser Fahrkomfort geschaffen wird • Die gesamte Route ist aus beiden Richtungen entsprechend zu beschildern und ggf. zu beleuchten sowie Piktogramme auf dem Boden aufzutragen • Die Ausweisung der Fahrradroute ist mit dem Projekt "Stadtmauer InSZENE" abzustimmen (Überschneidung der beiden Routen entlang der Bahntrasse/ Georggasse) <p>Alternativ ist eine nördliche Führung des Radverkehrs entlang der Straßen Am Knöchelsdamm, Commerstraße, Schützenstraße sowie Bahnstraße und Kölner Straße auszuweisen (K 42 und L 361):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Radfahrer wird überwiegend auf beidseitigen Radschutzstreifen geführt • Diese Route ist ebenfalls entsprechend zur Umfahrung der Fußgängerzone auszuschildern 					
Ziel					
Die Ausweisung einer attraktiven Fahrradroute südlich der Fußgängerzone stärkt den Radverkehr ohne den Fußverkehr in seiner Bewegungsfreiheit einzuschränken.					
Träger	Akteursbeteiligung				
Kreisstadt Bergheim	Kreisstadt Bergheim				
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung				
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,03 Tsd. EUR pro m² Schwarzdecke (abfräsen + neu einbauen), Schwarzdecke ca. 32,0 Tsd. • 0,4 Tsd. EUR pro Schild • 0,03 Tsd. EUR m² Markierung • alle 25 m ein Fahrradpiktogramm a 0,08 EUR (ca. 800 m Route ca. 32 Piktogramme in eine Richtung x 2 = ca. 5,0 Tsd. EUR) 				
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten					
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </td> <td style="vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008				
<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit				

 Fahrradroute			
Nr.: 21	Ausweisung einer Nord-Süd-Fahrradroute entlang der Kirchstraße/ Raiffeisenstraße/ Südweststraße		
	 <p style="text-align: center;">Kirchstraße/ Commerstraße/ Am Knüchelsdamm (eigene Abbildung)</p>		
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel			
<ul style="list-style-type: none"> • Die Bergheimer Fußgängerzone ist tagsüber zwischen 09:00 und 19:00 Uhr für den Radverkehr gesperrt • Die Ausweisung einer attraktiven Fahrradroute zur Durchfahrung des Untersuchungsgebietes in Nord-Süd-Richtung fehlt bislang • Im Gegensatz zur West-Ost-Route kreuzt der Radfahrer die Fußgängerzone nur über ein kurzes Teilstück • Die Zuwege aus nördlicher und südlicher Richtung gen Innenstadt verfügen über keine eigenständige Führungsform für den Radverkehr (gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr oder in Schrittempo mit dem Fußverkehr) 			
Maßnahmenbeschreibung			
<ul style="list-style-type: none"> • Eine neue Fahrradroute besteht entlang der Kirchstraße/ Raiffeisenstraße/ Südweststraße • Der Radfahrer wird entlang der Kirchstraße (L 361) gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt • Am Hubert-Rheinfeld-Platz und in der Hauptstraße muss der Radfahrer absteigen und sein Fahrrad schieben • Nach dem Passieren des Hubert-Rheinfeld-Platzes bestehen zwei mögliche Routenführungen: entlang des neu gestalteten Abschnittes an der Kleinen Erft oder über die Raiffeisenstraße • Letztere stellt die Vorzugsvariante dar, da die Wegebreite ausreichend Platz für den Radverkehr bietet und die Durchfahrung bereits im Schrittempo erlaubt ist. • Ab der Südweststraße wird der Radfahrer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt (ab dem Kreisverkehr beidseitiger Radschutzstreifen) • Die gesamte Route ist aus beiden Richtungen entsprechend zu beschildern und ggf. zu beleuchten sowie Piktogramme auf dem Boden aufzutragen • Darüber hinaus kann in Form von Piktogrammen auch auf das Absteigen kurz vor der Fußgängerzone und auf "Vorfahrt" achten beim Übergang von der Raiffeisenstraße in die Südweststraße hingewiesen werden 			
Ziel			
Die Ausweisung einer attraktiven Fahrradroute in Nord-Süd-Richtung stärkt den Radverkehr ohne den Fußverkehr in seiner Bewegungsfreiheit einzuschränken.			
Träger	Akteursbeteiligung		
Kreisstadt Bergheim	Kreisstadt Bergheim		
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung		
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,4 Tsd. EUR pro Schild • 0,03 Tsd. EUR m² Markierung • alle 25 m ein Fahrradpiktogramm a 0,08 EUR (ca. 350 m Route ca. 14 Piktogramme in eine Richtung x2 = ca. 2,5 Tsd. EUR) 		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten			
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNV NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit </td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNV NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNV NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

 Aufstellfläche	
Nr.: 22	Markierung einer Aufstellfläche für Radfahrer an der Commerstraße/ Schützenstraße
 <p style="font-size: small; text-align: center;">Quelle: TIM-online 2.0</p>	 <p style="font-size: small; text-align: center;">Commerstraße/ Schützenstraße (eigene Abbildung)</p>
Bestandsbeschreibung inkl. Mängel	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Commerstraße befindet sich im Nord-Osten des Untersuchungsgebietes und schließt an die Commerstraße/ Schützenstraße (L 361) an • Ausgewiesene Tempo 30-Zone • Der Kfz- und Radverkehr werden gemeinsam auf der Fahrbahn geführt • Aufgrund der gemeinsamen Führung und der kurzen Grünphase besteht Kollisionsgefahr zwischen dem linkseinbiegenden Radfahrer und dem rechtseinbiegenden Kfz-Verkehr auf die L 361 	
Maßnahmenbeschreibung	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Gefahrensituation wird durch die Markierung einer vorgezogenen Aufstellfläche (ca. 3,00 bis 5,00 m Länge) über die gesamte Breite des Fahrstreifens für wartende Radfahrer entschärft (s. grüne Fläche linkes Bild) • Die Aufstellfläche wird rot eingefärbt und mit einem Fahrradpiktogramm versehen • Die Knotenpunktzufahrt wird durch einen Radschutzstreifen markiert (ca. 10 m Länge) • Während der Rotphase können sich Radfahrer vor dem Kfz-Verkehr positionieren • Der Kfz-Verkehr wartet an einer zurückversetzten Haltelinie • Der Radfahrer ist im unmittelbaren Blickfeld des Kfz-Fahrers • Während der Grünphase ist weiterhin ein vorzeitiges Einordnen des Radfahrers zum Linkseinbiegen notwendig • Hinweis: Durch die Versetzung der Haltelinie für den Kfz-Verkehr ändern sich möglicherweise die Räumzeiten. Die Anpassung der LSA-Schaltung findet im Zuge der Modifizierungen entlang der L 361 und der K 42 Berücksichtigung (s. Maßnahmensteckbrief 1). • Die Markierung der Aufstellfläche erfolgt nur im Verbund mit anderen Markierungsarbeiten (z.B. beide Fahrradrouten s. Maßnahmensteckbriefe 20 und 21) 	
Ziel	
Die Markierung einer Aufstellfläche gewährleistet während der Rotphase ein sicheres Positionieren des Radfahrers im Blickfeld des Kfz-Verkehrs, wodurch die Kollisionsgefahr beim Einbiegen aus der Commerstraße auf die L 361 gesenkt wird.	
Träger	Akteursbeteiligung
Kreisstadt Bergheim	Kreisstadt Bergheim
Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,03 Tsd. EUR m² Markierung • ca. 1,0 Tsd. EUR für die Markierung einer Aufstellfläche plus 10 m Radschutzstreifen • 5,0-20,0 Tsd. EUR (pro LSA)
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah 2014 Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - <input type="checkbox"/> Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018 <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2017	<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" 2019 <input type="checkbox"/> Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit

5.1.3 Flankierende Maßnahmen

Die flankierenden Maßnahmen umfassen überwiegend „weiche“ Maßnahmen, die zur Optimierung der Fahrradserviceinfrastruktur und Erhöhung der Verkehrssicherheit in Form von Informations- und Öffentlichkeitskampagnen beitragen. Diese begleiten bzw. stützen vor allem die baulichen Maßnahmen aus den Handlungsfeldern Fuß- und Radverkehr. Nachfolgend werden einige Empfehlungen unterbreitet.

Fahrradserviceinfrastruktur

- Einrichtung von ausgewählten öffentlichen „Radreparaturpoints“ zum Aufpumpen von Rädern und zur selbstständigen Durchführung von kleineren Reparaturen mithilfe von z. B. Schraubendreher, Inbusschlüssel
- Prüfung der Etablierung eines E-Bike-Testverleihs für den Alltagsradverkehr (inkl. Angebot an E-Lastenrädern), z. B. über einen Fahrradhändler oder in Kooperation mit einem gemeinnützigen Träger
- Errichtung von insgesamt drei Mobilstationen im INSEK-Bereich: Bahnhof, Kreishaus und Rathaus. Zurzeit werden die Ausstattungsmerkmale in einem Feinkonzept durch den Rhein-Erft-Kreis niedergeschrieben. Umsetzung erst ab 2021.

Verkehrssicherheit

- Durchführung eines Sicherheitstrainings an Kindergärten und Schulen in Zusammenarbeit mit der Stadt Bergheim, Polizei und Kindergärten/ Schulen (z. B. Viersener Sicherheitsoffensive für Rad fahrende Kinder im Straßenverkehr (VORKIDS))⁹
- Durchführung eines Sicherheitstrainings für Senioren (z. B. Fahrsicherheitstraining „sicher mobil“ für ältere Menschen ab 50+ in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht Rhein-Erft-Kreis)
- Durchführung eines Fahrradsicherheitschecks (z. B. in Zusammenarbeit zwischen Schulen und der Polizei Bergheim)
- Durchführung einer Aktion gegen „Geisterradler“ (z. B. Aufstellen von Warnschildern bzw. Aufklärungsarbeit in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht Rhein-Erft-Kreis)
- Weiterführung des Diskurses zur Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr

Öffentlichkeitskampagne

- Teilnahme an der Kampagne Stadtradeln: dreiwöchige Kampagne zur Förderung des Radverkehrs, in dem die beruflichen und privaten Kilometer CO₂-frei mit dem Fahrrad in einer teilnehmenden Kommune zurückgelegt werden
- Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung (z. B. Beratung und Coaching von Unternehmen in der Stadt Bergheim bzgl. der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg)

⁹ Deutsche Hochschule der Polizei. Kreispolizeibehörde Viersen – Direktion Verkehr (2018): Viersener Sicherheitsoffensive Rad fahrender Kinder im Straßenverkehr (VORKIDS).

5.2 UMSETZUNG DER MASSNAHMEN

Zur erfolgreichen Umsetzung der Maßnahmevorschläge hilft eine Priorisierung dieser anhand bestimmter Kriterien. Die beiden entscheidenden Kriterien sind zum einen die Netzhierarchie (s. Kap. 4) und zum anderen der Umsetzungszeitraum. Anhand der Netzhierarchie lässt sich die Bedeutung der Wegekategorie im Gesamtgefüge der Fuß- und Radwege in der Bergheimer Innenstadt ablesen. Hauptwege und -routen bilden die bedeutsamsten Fuß- und Radwege, die prioritär gegenüber Allzeit- und Nebenwege sowie Neben- und Erschließungsrouten zu entwickeln sind. Der Umsetzungszeitraum bezieht sich auf die Dauer zur Umsetzung der Maßnahmen.

- Kurzfristiger Umsetzungszeitraum: 1-3 Jahre
- Mittelfristiger Umsetzungszeitraum: 3-5 Jahre
- Langfristiger Umsetzungszeitraum: 5-10 Jahre

Ein Maßnahmevorschlag, der kurzfristig umzusetzen ist, ist gegenüber mittel- bzw. langfristigen Maßnahmen zu bevorzugen. Die Kostenschätzung spielt im Umsetzungskonzept nur eine untergeordnete Rolle.

Nachfolgend sind alle Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Fußverkehr entsprechend nach der Netzhierarchie und dem Umsetzungszeitraum gelistet.

Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr	Netzhierarchie	Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung
Beschilderung/ Orientierung: Errichtung von Schildern und Wegweisern Richtung Innenstadt	Haupt-, Allzeit-, Nebenwege	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,1 Tsd. EUR pro Schild • 0,1 Tsd. EUR Montage Schild • 0,5 Tsd. EUR Pfostenkonstruktion • 0,5 Tsd. EUR Fundamentierung • 20,0 Tsd. EUR (13 komplette Wegweiser mit 5 Schildern inkl. Fundamentierung und Montage)
Beleuchtung: Optimierung der Beleuchtung in der Georggasse (Maria-Hilf-Krankenhaus)	Hauptweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 20,0 Tsd. EUR (für eine Studie Beleuchtungskonzept) • 4,0 Tsd. EUR pro Beleuchtungsstandort inkl. Erdverlegung des Stromanschlusses
Installation Absperrpoller: Installation von Absperrpollern an den Zugängen zur Fußgängerzone	Hauptweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 1,5 bis 6,0 Tsd. EUR Absperrpoller inkl. Einbau • insgesamt 7 Positionen mit jeweils 2 Absperrpollern ca. 21,0 Tsd. bis 84,0 Tsd. EUR
Barrierefreiheit: Herstellung der Barrierefreiheit in der Fußgängerzone	Hauptweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,05 Tsd. EUR pro m² Pflasterstein • m²x150 EUR für die Erneuerung der Fußgängerzone im Vollausbau (ohne Planungskosten, ohne Beleuchtung/ Mobiliar, ohne Kanalbau) ca. 1,5 Mio. EUR • 1,0 bis 1,5 Tsd. EUR Hochbeet inkl. Einbau
Barrierefreiheit: Herstellung der Barrierefreiheit an Hauptwegen	Hauptweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,05 Tsd. EUR pro m² Pflasterstein • ca. 250,0 Tsd. EUR im Vollausbau (ohne Planungskosten, ohne Beleuchtung/Mobiliar, ohne Kanalbau)

Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr	Netzhierarchie	Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung
Begrünung/ Aufwertung Stadtbild: Aufwertung der Grünfläche am Maria-Hilf-Krankenhaus	Hauptweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 1,0 bis 2,0 Tsd. EUR Sitzbank inkl. Einbau • 1,0 bis 1,5 Tsd. EUR Hochbeet inkl. Einbau • 0,3 bis 1,0 Tsd. EUR Abfalleimer inkl. Einbau • 3,0 bis 6,0 Tsd. EUR Karussell inkl. Einbau • 3,0 bis 5,0 Tsd. EUR Rutsche inkl. Einbau • 2,0 bis 3,0 Tsd. EUR Sandkasten inkl. Einbau • 0,05 Tsd. EUR pro m³ Abtrag Mauerwerk
LSA-Schaltung: LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten	Haupt-, Allzeit-, Nebenwege	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 5,0-20,0 Tsd. EUR (pro LSA)
Barrierefreiheit: Herstellung der Barrierefreiheit/ Installation von taktilen, visuellen Elementen an Allzeitwegen	Allzeitweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,12 Tsd. EUR m² pro barrierefreier Oberflächenbelag • pro FGÜ/ Querungsmöglichkeit pauschal 7,0 Tsd. EUR • ca. 63,0 Tsd. EUR für neun Querungen
Beleuchtung: Beleuchtung südlich des Bahnhofes Bergheim	Allzeitweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 20,0 Tsd. EUR (für eine Studie Beleuchtungskonzept) • 4,0 Tsd. EUR pro Beleuchtungsstandort inkl. Erdverlegung des Stromanschlusses
Beleuchtung: Beleuchtung Torwachenplatz	Allzeitweg	Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 20,0 Tsd. EUR (für eine Studie Beleuchtungskonzept) • 4,0 Tsd. EUR pro Beleuchtungsstandort inkl. Erdverlegung des Stromanschlusses
Umgestaltung/ Neuordnung: Umgestaltung der Fläche zwischen Rathausstraße und Schützenstraße	Allzeitweg	Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • nicht bezifferbar • Mobilstation: bis zu 80 % Förderung möglich
Beleuchtung: Optimierung der Beleuchtung in der Grünen Lunge	Nebenweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 20,0 Tsd. EUR (für eine Studie Beleuchtungskonzept) • 4,0 Tsd. EUR pro Beleuchtungsstandort inkl. Erdverlegung des Stromanschlusses
Barrierefreiheit: Herstellung der Barrierefreiheit/ Installation von taktilen, visuellen Elementen an Nebenwegen	Nebenweg	Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,12 Tsd. EUR m² pro barrierefreier Oberflächenbelag • ca. 7,0 Tsd. EUR für eine Querung • 15,0 Tsd. EUR pro Signalleuchte

Abb. 5.2-1 Priorisierung der Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr

Nachfolgend sind alle Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Radverkehr entsprechend nach der Netzhierarchie und dem Umsetzungszeitraum gelistet.

Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr	Netzhierarchie	Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung
Radabstellanlagen: Errichtung von Fahrradbügel an der Grundschule St. Remigius und Erftgymnasium	Hauptroute	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 5,25 Tsd. EUR pro Überdachung inkl. Einbau exkl. Fahrradbügel • 100,0 Tsd. EUR für 60 überdachte Fahrradbügel inkl. Einbau • 21,0 Tsd. EUR für 60 unüberdachte Fahrradbügel inkl. Einbau
Radabstellanlagen: Errichtung von Fahrradbügel am Schulband	Hauptroute	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 5,25 Tsd. EUR pro Überdachung inkl. Einbau exkl. Fahrradbügel • 133,0 Tsd. EUR für 80 überdachte Fahrradbügel inkl. Einbau • 28,0 Tsd. EUR für 80 unüberdachte Fahrradbügel
Aufstellfläche: Markierung einer Aufstellfläche für Radfahrer an der Commerstraße/ Schützenstraße	Hauptroute	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,03 Tsd. EUR m² Markierung • ca. 1,0 Tsd. EUR für die Markierung einer Aufstellfläche plus 10 m Radschutzstreifen • 5,0-20,0 Tsd. EUR (pro LSA)
Radabstellanlagen: Errichtung von Fahrradbügel an der Hauptstraße (Fußgängerzone)	-	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 12,25 Tsd. EUR für 35 Fahrradbügel inkl. Einbau
Radabstellanlagen: Errichtung von Fahrradbügel am Hubert-Rheinfeld-Platz/ Konrad-Adenauer-Platz/ Rathaus	Nebenroute	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 16,8 Tsd. EUR für 48 Fahrradbügel inkl. Einbau
Radabstellanlagen: Errichtung von Fahrradbügel am Maria-Hilf-Krankenhaus	Nebenroute	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 3,5 Tsd. EUR für 10 Fahrradbügel inkl. Einbau
Fahrradroute: Ausweisung einer Nord-Südfahrroute entlang der Kirchstraße/ Raiffeisenstraße/ Südweststraße	Nebenroute	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,4 Tsd. EUR pro Schild • 0,03 Tsd. EUR m² Markierung • alle 25 m ein Fahrradpiktogramm a 0,08 EUR (ca. 350 m Route ca. 14 Piktogramme in eine Richtung x2 = ca. 2,5 Tsd. EUR)
Fahrradroute: Ausweisung einer West-Ost-Fahrroute entlang der Bahntrasse	Nebenroute	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,03 Tsd. EUR pro m² Schwarzdecke (abfräsen + neu einbauen) Schwarzdecke ca. 32,0 Tsd. • 0,4 Tsd. EUR pro Schild • 0,03 Tsd. EUR m² Markierung • alle 25 m ein Fahrradpiktogramm a 0,08 EUR (ca. 800 m Route ca. 32 Piktogramme in eine Richtung x 2 = ca. 5,0 Tsd. EUR)
Radabstellanlagen: Errichtung von Fahrradbügel am Aachener Tor	Nebenroute	Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 5,25 Tsd. EUR für 15 Fahrradbügel inkl. Einbau

Abb. 5.2-2 Priorisierung der Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr

5.3 EXKURS: DISKUSSION ZUR ÖFFNUNG DER FUSSGÄNGERZONE FÜR DEN RAD- VERKEHR

Dieses Kapitel stellt einen kleinen Exkurs zum bereits vielfach in der Kreisstadt Bergheim diskutierten Thema der Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr dar. Die Fußgängerzone ist tagsüber zwischen 09:00 und 19:00 Uhr ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten. Der Lieferverkehr bis 7,5 t darf die FGZ werktags bis 10:30 Uhr passieren. Eine Durchfahung mit dem Fahrrad ist während dieses Zeitraums nicht erlaubt. Im Rahmen der beiden Planungstouren und dem INNENSTADT.DIALOG im Frühjahr 2019 wurde kontrovers über die derzeitige Regelung zur Befahrung der Fußgängerzone mit dem Fahrrad diskutiert. Insbesondere für die Radfahrer stellt das zeitliche Befahrungsverbot eine „Barriere“ dar. Die Fußgängerzone muss vor allem aus westlicher und östlicher Richtung großräumig umfahren werden. Die Teilnehmer aus den beiden Planungstouren und dem INNENSTADT.DIALOG befürworten jedoch größtenteils die bisherige Regelung, so dass eine ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr nicht in Frage kommt. Im Nachgang der Mängelanalyse wurden vier verschiedene Varianten zur Befahrung der Fußgängerzone vorgestellt und bewertet. Diese werden im Folgenden kurz skizziert:

Variante I: Öffnung der FGZ für den Radverkehr im Bereich der Altstadt (Schrittgeschwindigkeit)

- + Belebung der von viel Leerstand geprägten Altstadt
- + Erhöhung der Kundenfrequenz durch direkte Anbindung mit dem Fahrrad
- + Schaffung einer attraktiven, störungsarmen Nord-West-Achse für den Radverkehr
- + Der Haupteinkaufsbereich zwischen dem Hubert-Rheinfeld-Platz und der Kölner Straße bleibt ausschließlich dem Fußgänger vorbehalten
- Missachtung der natürlichen „Barriere“ Kleine Erft durch Radfahrer (ab der Kleinen Erft bis zu Kölner Straße nur Fußgänger erlaubt)
- Fehlende Radwegeverbindung Richtung Süden
- Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern in der (schmalen) Altstadt (Nadelöhr Aachener Tor)

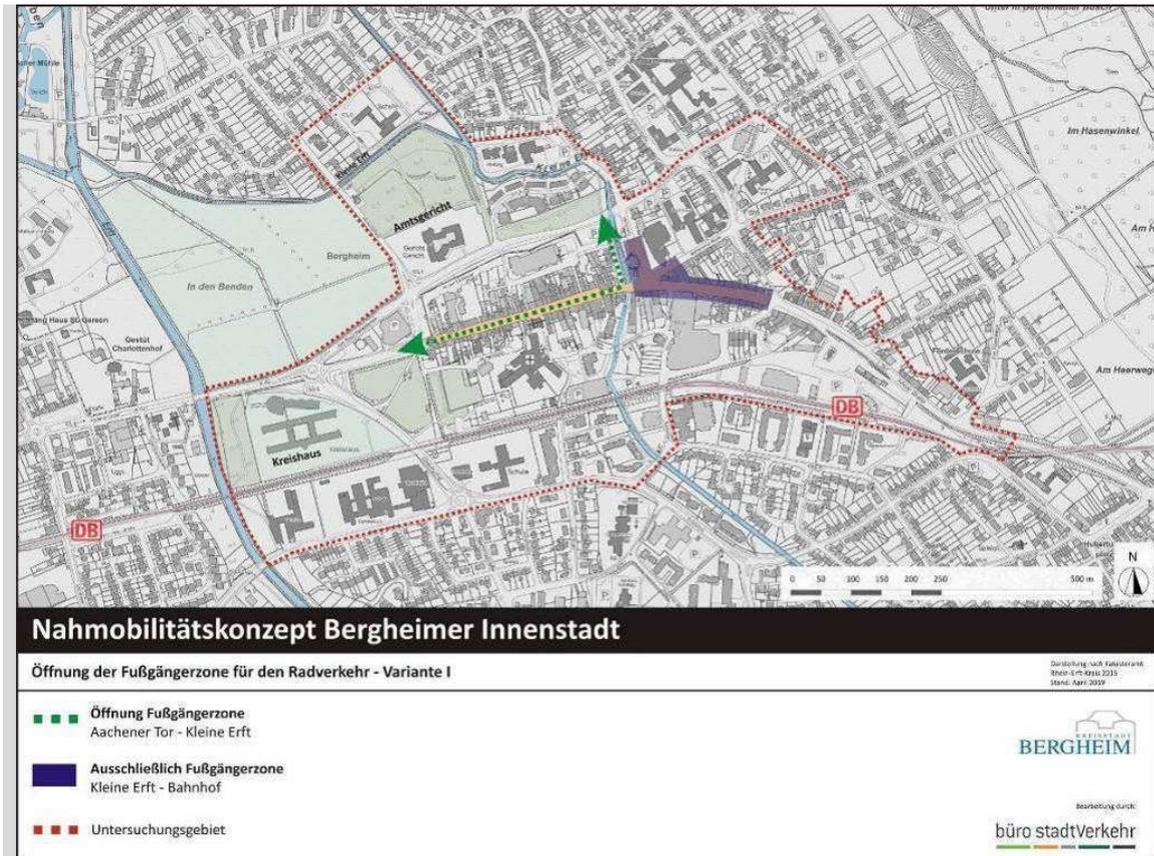


Abb. 5.3-1 Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr – Variante I

Variante II: Öffnung der FGZ für den Radverkehr im Bereich der Altstadt und Bethlehemer Straße (Schrittgeschwindigkeit)

- + Belebung der von viel Leerstand geprägten Altstadt
- + Erhöhung der Kundenfrequenz durch direkte Anbindung mit dem Fahrrad
- + Schaffung einer attraktiven, störungsarmen Ost-West-Achse mit Fortführung über die Rathausstraße für den Radverkehr (Anbindung Ertfgymnasium)
- + Der Haupteinkaufsbereich zwischen der Kleinen Erft und der Kölner Straße bleibt ausschließlich dem Fußgänger vorbehalten
- Fehlende Radwegeverbindung Richtung Süden
- Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern in der (schmalen) Altstadt/ Hubert-Rheinfield-Platz (Nadelöhr Aachener Tor und Wochenmarkt)

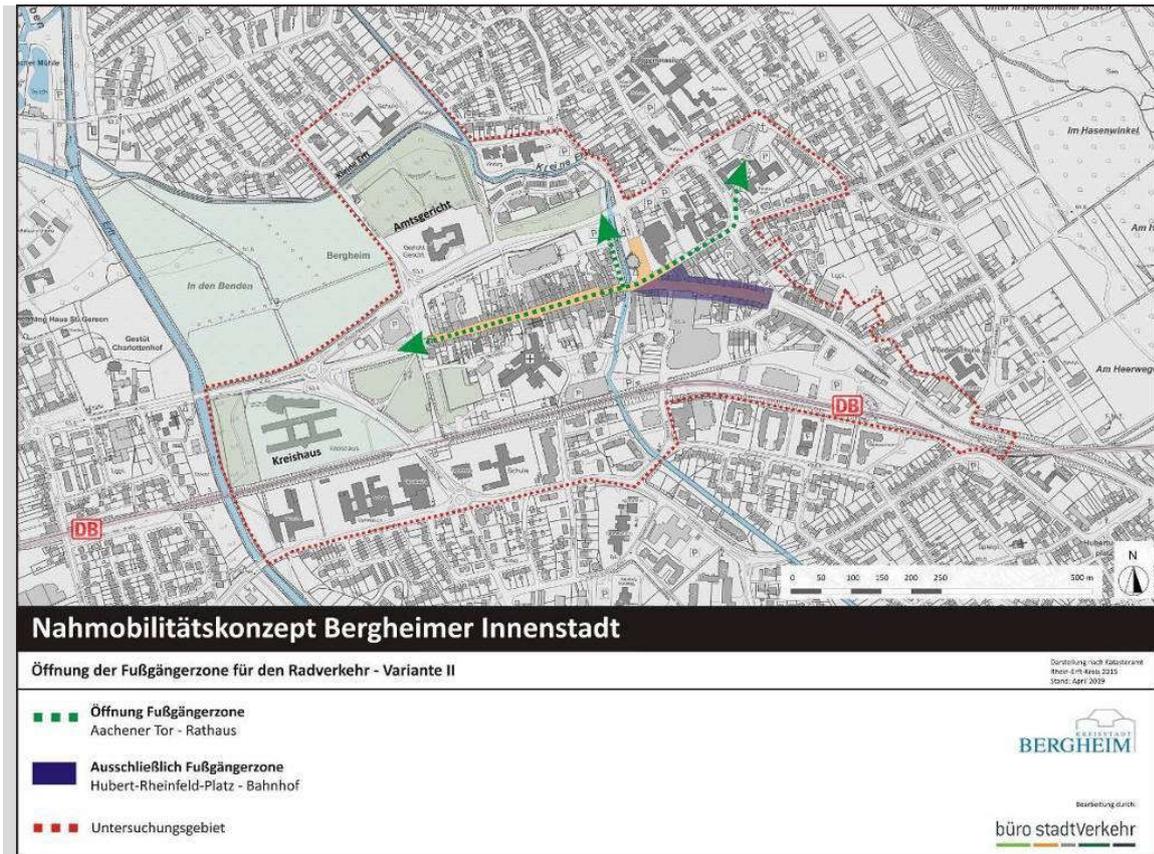


Abb. 5.3-2 Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr – Variante II

Variante III: Öffnung der gesamten FGZ für den Radverkehr (Schrittgeschwindigkeit)

- + Direkte Anbindung für den Radverkehr aus allen Himmels-richtungen
- + Attraktivierung des Radfahrens durch die nahezu uneingeschränkte Möglichkeit der Durchfahrung der Innenstadt
- Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern in der gesamten Fußgängerzone (Nadelöhr Aachener Tor und Wochenmarkt)
- Verdrängung der Fußgänger aus der Fußgängerzone insbesondere im Haupteinkaufsbereich entlang der Hauptstraße

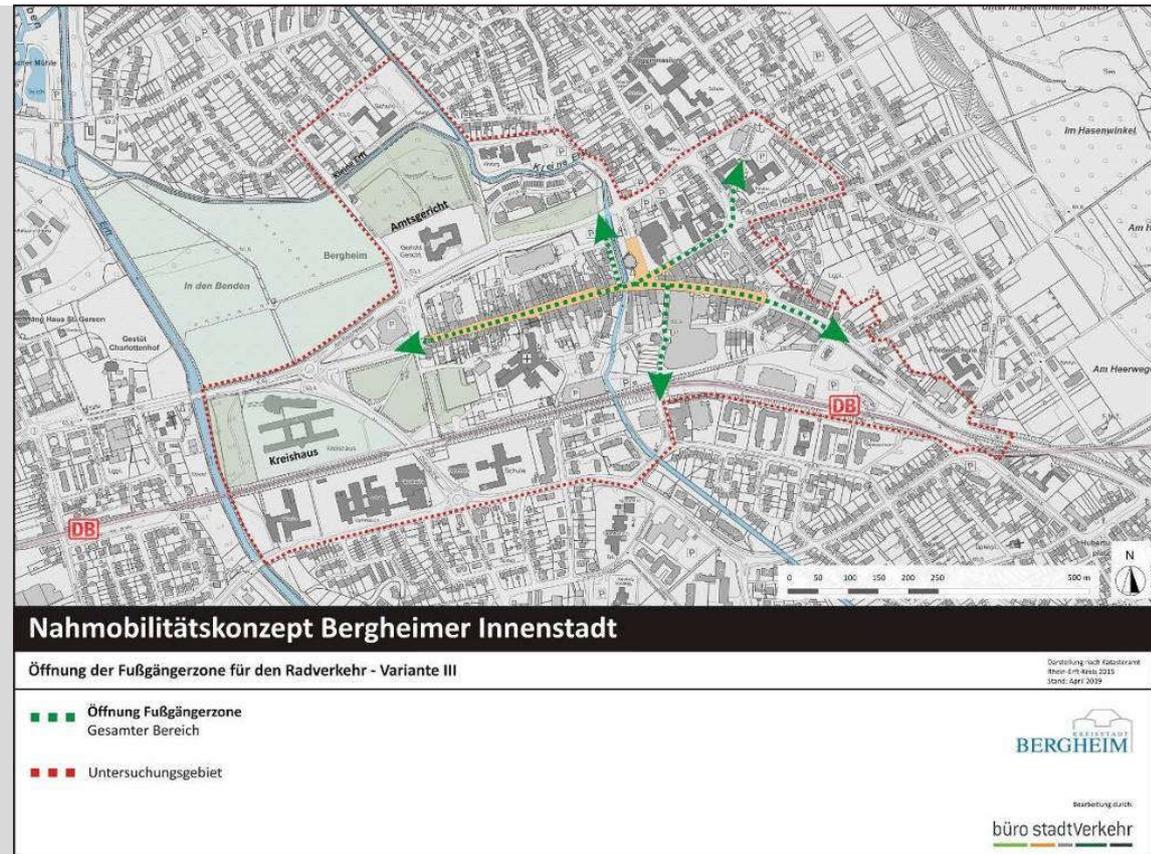


Abb. 5.3-3 Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr – Variante III

Variante IV: Beibehaltung Status quo der FGZ

- Die bisherige Regelung zur Befahrung der Fußgängerzone für den Radverkehr bleibt bestehen
- Die Fußgängerzone ist von 09:00 bis 19:00 Uhr ausschließlich dem Fußgänger vorbehalten



Eingangsbereich Fußgängerzone (Kölner Straße)



Eingangsbereich Fußgängerzone am Aachener Tor

Abb. 5.3-4 Befahrung der Fußgängerzone für den Radverkehr Status quo – Variante IV (eigene Abbildungen)

Im Zuge der Arbeitsgruppensitzungen wurde beschlossen, den Status quo beizubehalten. Die Befahrung der Fußgängerzone durch Radfahrer stellt eine erhöhte Unfallgefahr zwischen Radfahrern und Fußgängern dar, auch wenn lediglich Schrittgeschwindigkeit angeordnet wird. Es besteht die Gefahr, dass sich nicht an die zulässige Höchstgeschwindigkeit gehalten wird. Insbesondere in der Altstadt besteht aufgrund der geringen Raumbreiten und den dortigen gastronomischen Betrieben mit Außenmobiliar ein Sicherheitsrisiko. Für den Radverkehr werden hingegen alternative Routen zur Umfahrung des Innenstadtbereichs in West-Ost und Nord-

Süd-Richtung (s. Maßnahmensteckbriefe 20 und 21) sowie ausreichende Radabstellanlagen an den Zuwegungen und innerhalb der Fußgängerzone vorgeschlagen (s. Maßnahmensteckbriefe 14-19).

Nichtsdestotrotz ist die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr unter künftigen Veränderungen bzgl. der Nutzungs- und Einzelhandelsstruktur der Fußgängerzone sowie den bevorstehenden städtebaulichen Umgestaltungen im Rahmen des INSEK Innenstadt weiterhin im Blick zu behalten.

6 AUSBLICK UND EMPFEHLUNGEN

Das Nahmobilitätskonzept für die Innenstadt der Kreisstadt Bergheim ist eine Teilmaßnahme des INSEK Innenstadt, welches 2016 als Grundlage zur Förderung und Entwicklung verschiedener Aufwertungsmaßnahmen im Untersuchungsgebiet aufgestellt wurde. Der Fokus des Nahmobilitätskonzeptes liegt auf der Stärkung und Optimierung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung der Barrierefreiheit in der Bergheimer Innenstadt. Es stellt einen Handlungsleitfaden dar, der im Rahmen eines partizipatorischen Ansatzes entstanden ist. Die beiden Planungstouren sowie der INNENSTADT.DIALOG und die projektbegleitende Arbeitsgruppe haben einen dialogbasierten und zielgerichteten Projektablauf ermöglicht.

Das Ziel besteht in einer Verbesserung der Fußweegeanbindung der Fußgängerzone sowie der bedeutsamen öffentlichen Einrichtungen und Wohngebiete. Das Untersuchungsgebiet wird durch die optimierte Erreichbarkeit für alle Nutzergruppen aufgewertet und belebt. Ein zentraler Punkt ist die Herstellung der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit für Zufußgehende. Daneben stehen städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen im Bereich der Beschilderung sowie Beleuchtung und Begrünung an. Nicht nur das äußere Erscheinungsbild, sondern vor allem die Aufenthalts- und Lebensqualität wird in der Bergheimer Innenstadt gehoben.

Der Radverkehr wird zudem durch die Errichtung von einheitlichen, sicheren Fahrradbügeln an zentralen Orten und bedeutsamen öffentlichen Einrichtungen gestärkt. Hierzu zählen neben der Fußgängerzone auch die Schulen im südlichen und nordöstlichen Untersuchungsgebiet. Des Weiteren wird durch die Steigerung der Verkehrssicherheit und der attraktiveren Routenführung eine allgemeine Erhöhung des Radverkehrsanteils in der Kreisstadt Bergheim anvisiert.

Die erarbeiteten Maßnahmen sind knapp und übersichtlich in 22 Maßnahmensteckbriefen zusammengeführt, die als Grundlage für eine effizientere Realisierung der Maßnahmen im Alltagshandeln der Verwaltung dienen. Auf der Basis der Hierarchisierung der Fuß- und Radwege und dem Umsetzungszeitraum der jeweiligen Maßnahme ist eine Priorisierung dieser vorgenommen worden, die als strategischer Leitfaden zur Realisierung der Maßnahmen gefasst werden kann. Bereits in den ersten drei Jahren wird die Erweiterung des bestehenden Wegweisungssystems und die Errichtung zahlreicher Fahrradbügel empfohlen. Darüber hinaus gibt es bspw. Empfehlungen zur Herstellung der Barrierefreiheit, die im Rahmen von umfangreichen Sanierungs- und Umbauarbeiten zu integrieren sind. Es besteht eine enge Verzahnung mit anderen Projekten des INSEK Innenstadt, die mit den Bedürfnissen und Anforderungen der Fußgänger und Radfahrer abzustimmen sind.

Darüber hinaus sind zukünftig innovative Ideen zur Optimierung der Verkehrssicherheit und Erhöhung des Komforts für Fußgänger und Radfahrer aufzugreifen und zu diskutieren. Hierzu zählen mitunter Zeitanzeigen an LSA-Anlagen, die bereits vielerorts zum Einsatz kommen und Auskunft über die Dauer der Grün- oder Rotphase für Fußgänger geben. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können Signalleuchten im Zebrastreifen integriert werden oder versenkbare Poller im Boden eingelassen werden, die bspw. die unberechtigte Befahrung der Fußgängerzone für Pkw tagsüber unterbinden. Die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr ist ebenfalls in den Diskurs zur künftigen Gestaltung und Ausrichtung der Haupteinkaufsstraße zu integrieren.

QUELLENVERZEICHNIS

büro stadtVerkehr (2011): Haushalts- und Internetbefragung zum Verkehrsverhalten der Bergheimer Bürger und Beschäftigten 2011, Hilden, August 2011.

Dr. Jansen GmbH (2016): Kreisstadt Bergheim. Ein Integriertes Handlungskonzept für eine lebendige und multifunktionale Innenstadt, Köln, November 2016.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Köln, 2010.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln, 2002.

Ingenieurgruppe IVV GmbH (2018): Parkraumkonzept für den Kernbereich Bergheim mit besonderer Berücksichtigung von P+R im gesamten Stadtgebiet. Verkehrsuntersuchung. Ergebnisbericht, Aachen 2018.

Kreisstadt Bergheim (2019): Aktionsplan Inklusion. „Ein Plan, der beflügeln soll“, Bergheim, November 2019.

Kreisstadt Bergheim (2019): Parken im Stadtgebiet Bergheim. Online: <https://www.bergheim.de/parken-im-stadtgebiet-bergheim.aspx> (Zugriff am 19.7.2019).

Kreisstadt Bergheim (2018): Stadtentwicklungskonzept Bergheim STEK BM 2035, Bergheim, August 2018.

Kreisstadt Bergheim (2018): Bevölkerungsentwicklung der Kreisstadt Bergheim 2017.

Landesbetrieb Straßenbau NRW (2019): DTV Kfz 2015. <https://www.nwsib-online.nrw.de/> (Zugriff am 06.08.2019).

Deutsche Hochschule der Polizei. Kreispolizeibehörde Viersen – Direktion Verkehr (2018): Viersener Sicherheitsoffensive Rad fahrender Kinder im Straßenverkehr (VORKIDS), Oktober 2018.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.2-1	Prozessablauf	3
Abb. 1.3-1	Planungsspaziergang und –radtour in der Bergheimer Innenstadt	4
Abb. 1.3-2	INNENSTADT.DIALOG im MEDIO.RHEIN.ERFT in der Kreisstadt Bergheim im April 2019 (eigene Abbildung).....	5
Abb. 2-1	Lage und Ausdehnung des Untersuchungsgebiets.....	6
Abb. 2.2-1	Modal Split Bergheim-Zentrum und Gesamtstadt 2011	7
Abb. 2.3-1	Fußwegeverbindungen in der Bergheimer Innenstadt	8
Abb. 2.3-3	Auswahl an Querungsstellen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)	9
Abb. 2.3-4	Querungsstellen im Untersuchungsgebiet.....	10
Abb. 2.3-5	Wegweisung im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)	10
Abb. 2.4-1	Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)	11
Abb. 2.5-1	Radverkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)	12
Abb. 2.5-2	Unterschiedliche Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)	13
Abb. 2.5-3	Radabstellmöglichkeiten und Führungsformen im Untersuchungsgebiet.....	13
Abb. 2.6-1	Flächennutzung im Untersuchungsgebiet.....	15
Abb. 2.7-1	Öffentlicher Raum und Grünflächen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)	15
Abb. 2.8-1	Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen).....	16
Abb. 2.8-2	Straßenraumgestaltung im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen).....	17
Abb. 2.9-1	Parkraum im Untersuchungsgebiet.....	18
Abb. 2.10-1	ÖPNV-Anbindung im Untersuchungsgebiet.....	19
Abb. 3.1-1	Mängel Fußverkehr im Untersuchungsgebiet.....	20
Abb. 3.1-2	Unsichere Querungsstellen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)	21
Abb. 3.2-1	Mängel Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet	23
Abb. 3.3-1	Mängel Radverkehr im Untersuchungsgebiet.....	25
Abb. 3.4-1	Mängel Aufenthaltsqualität im Untersuchungsgebiet	29
Abb. 3.4-2	Öffentlicher Raum und Grünflächen im Untersuchungsgebiet (eigene Abbildungen)	30
Abb. 4.1-1	Hauptwege in der Fußwegenetzhierarchie (Bestand).....	33
Abb. 4.3-1	Allzeit- und Nebenwege in der Fußwegenetzhierarchie (Bestand).....	34
Abb. 4.4-1	Hauptrouuten in der Radwegenetzhierarchie (Bestand)	35
Abb. 4.6-1	Neben- und Erschließungsrouten in der Radwegenetzhierarchie (Bestand)	36
Abb. 5.1.1-1	Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr	39
Abb. 5.1.1-2	Entwurfsskizze Umgestaltung der Fläche zwischen Rathausstraße und Schützenstraße (Variante A: Busbucht).....	51
Abb. 5.1.1-3	Entwurfsskizze Umgestaltung der Fläche zwischen Rathausstraße und Schützenstraße (Variante B: Buskap)	52
Abb. 5.1.1-4	Entwurfsskizze Aufwertung der Grünfläche am Maria-Hilf-Krankenhaus	54
Abb. 5.1.2-1	Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr	56
Abb. 5.2-1	Priorisierung der Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr.....	68
Abb. 5.2-2	Priorisierung der Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr.....	69
Abb. 5.3-1	Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr – Variante I.....	71
Abb. 5.3-2	Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr – Variante II.....	72
Abb. 5.3-3	Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr – Variante III.....	73
Abb. 5.3-4	Befahrung der Fußgängerzone für den Radverkehr Stauts quo – Variante IV (eigene Abbildungen)	73
Anhang Abb. 1	Priorisierung der Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr	79
Anhang Abb. 2	Priorisierung der Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr	80

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
FGZ	Fußgängerzone
IKIB	Initiativkreis Inklusion Bergheim
INSEK	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
Kfz/d	Kraftfahrzeuge pro Tag
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Öffentlicher Personennahverkehr Gesetzgebung
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
STEK	Stadtentwicklungskonzept Bergheim
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof

ANHANG

Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr	Netzhierarchie	Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung
Beschilderung/ Orientierung: Errichtung von Schildern und Wegweisern Richtung Innenstadt	Haupt-, Allzeit-, Nebenwege	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,1 Tsd. EUR pro Schild • 0,1 Tsd. EUR Montage Schild • 0,5 Tsd. EUR Pfostenkonstruktion • 0,5 Tsd. EUR Fundamentierung • 20,0 Tsd. EUR (13 komplette Wegweiser mit 5 Schildern inkl. Fundamentierung und Montage)
Beleuchtung: Optimierung der Beleuchtung in der Georggasse (Maria-Hilf-Krankenhaus)	Hauptweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 20,0 Tsd. EUR (für eine Studie Beleuchtungskonzept) • 4,0 Tsd. EUR pro Beleuchtungsstandort inkl. Erdverlegung des Stromanschlusses
Installation Absperrpoller: Installation von Absperrpollern an den Zugängen zur Fußgängerzone	Hauptweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 1,5 bis 6,0 Tsd. EUR Absperrpoller inkl. Einbau • insgesamt 7 Positionen mit jeweils 2 Absperrpollern ca. 21,0 Tsd. bis 84,0 Tsd. EUR
Barrierefreiheit: Herstellung der Barrierefreiheit in der Fußgängerzone	Hauptweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,05 Tsd. EUR pro m² Pflasterstein • m²x150 EUR für die Erneuerung der Fußgängerzone im Vollausbau (ohne Planungskosten, ohne Beleuchtung/ Mobiliar, ohne Kanalbau) ca. 1,5 Mio. EUR • 1,0 bis 1,5 Tsd. EUR Hochbeet inkl. Einbau
Barrierefreiheit: Herstellung der Barrierefreiheit an Hauptwegen	Hauptweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,05 Tsd. EUR pro m² Pflasterstein • ca. 250,0 Tsd. EUR im Vollausbau (ohne Planungskosten, ohne Beleuchtung/Mobiliar, ohne Kanalbau)
Begrünung/ Aufwertung Stadtbild: Aufwertung der Grünfläche am Maria-Hilf-Krankenhaus	Hauptweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 1,0 bis 2,0 Tsd. EUR Sitzbank inkl. Einbau • 1,0 bis 1,5 Tsd. EUR Hochbeet inkl. Einbau • 0,3 bis 1,0 Tsd. EUR Abfalleimer inkl. Einbau • 3,0 bis 6,0 Tsd. EUR Karussell inkl. Einbau • 3,0 bis 5,0 Tsd. EUR Rutsche inkl. Einbau • 2,0 bis 3,0 Tsd. EUR Sandkasten inkl. Einbau • 0,05 Tsd. EUR pro m³ Abtrag Mauerwerk
LSA-Schaltung: LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten	Haupt-, Allzeit-, Nebenwege	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 5,0-20,0 Tsd. EUR (pro LSA)
Barrierefreiheit: Herstellung der Barrierefreiheit/ Installation von taktilen, visuellen Elementen an Allzeitwegen	Allzeitweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,12 Tsd. EUR m² pro barrierefreier Oberflächenbelag • pro FGÜ/ Querungsmöglichkeit pauschal 7,0 Tsd. EUR • ca. 63,0 Tsd. EUR für neun Querungen
Beleuchtung: Beleuchtung südlich des Bahnhofes Bergheim	Allzeitweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 20,0 Tsd. EUR (für eine Studie Beleuchtungskonzept) • 4,0 Tsd. EUR pro Beleuchtungsstandort inkl. Erdverlegung des Stromanschlusses
Beleuchtung: Beleuchtung Torwachenplatz	Allzeitweg	Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 20,0 Tsd. EUR (für eine Studie Beleuchtungskonzept) • 4,0 Tsd. EUR pro Beleuchtungsstandort inkl. Erdverlegung des Stromanschlusses
Umgestaltung/ Neuordnung: Umgestaltung der Fläche zwischen Rathausstraße und Schützenstraße	Allzeitweg	Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • nicht bezifferbar • Mobilstation: bis zu 80 % Förderung möglich
Beleuchtung: Optimierung der Beleuchtung in der Grünen Lunge	Nebenweg	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 20,0 Tsd. EUR (für eine Studie Beleuchtungskonzept) • 4,0 Tsd. EUR pro Beleuchtungsstandort inkl. Erdverlegung des Stromanschlusses
Barrierefreiheit: Herstellung der Barrierefreiheit/ Installation von taktilen, visuellen Elementen an Nebenwegen	Nebenweg	Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,12 Tsd. EUR m² pro barrierefreier Oberflächenbelag • ca. 7,0 Tsd. EUR für eine Querung • 15,0 Tsd. EUR pro Signalleuchte

Anhang Abb. 1 Priorisierung der Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr

Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr	Netzhierarchie	Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung
Radabstellanlagen: Errichtung von Fahrradbügel an der Grundschule St. Remigius und Erftgymnasium	Hauptroute	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 5,25 Tsd. EUR pro Überdachung inkl. Einbau exkl. Fahrradbügel • 100,0 Tsd. EUR für 60 überdachte Fahrradbügel inkl. Einbau • 21,0 Tsd. EUR für 60 unüberdachte Fahrradbügel inkl. Einbau
Radabstellanlagen: Errichtung von Fahrradbügel am Schulband	Hauptroute	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 5,25 Tsd. EUR pro Überdachung inkl. Einbau exkl. Fahrradbügel • 133,0 Tsd. EUR für 80 überdachte Fahrradbügel inkl. Einbau • 28,0 Tsd. EUR für 80 unüberdachte Fahrradbügel
Aufstellfläche: Markierung einer Aufstellfläche für Radfahrer an der Commerstraße/ Schützenstraße	Hauptroute	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,03 Tsd. EUR m² Markierung • ca. 1,0 Tsd. EUR für die Markierung einer Aufstellfläche plus 10 m Radschutzstreifen • 5,0-20,0 Tsd. EUR (pro LSA)
Radabstellanlagen: Errichtung von Fahrradbügel an der Hauptstraße (Fußgängerzone)	-	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 12,25 Tsd. EUR für 35 Fahrradbügel inkl. Einbau
Radabstellanlagen: Errichtung von Fahrradbügel am Hubert-Rheinfeld-Platz/ Konrad-Adenauer-Platz/ Rathaus	Nebenroute	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 16,8 Tsd. EUR für 48 Fahrradbügel inkl. Einbau
Radabstellanlagen: Errichtung von Fahrrad-bügel am Maria-Hilf-Krankenhaus	Nebenroute	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 3,5 Tsd. EUR für 10 Fahrradbügel inkl. Einbau
Fahrradroute: Ausweisung einer Nord-Süd-Fahrroute entlang der Kirchstraße/ Raiffeisenstraße/ Südweststraße	Nebenroute	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,4 Tsd. EUR pro Schild • 0,03 Tsd. EUR m² Markierung • alle 25 m ein Fahrradpiktogramm a 0,08 EUR (ca. 350 m Route ca. 14 Piktogramme in eine Richtung x2 = ca. 2,5 Tsd. EUR)
Fahrradroute: Ausweisung einer West-Ost-Fahrradroute entlang der Bahntrasse	Nebenroute	Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,03 Tsd. EUR pro m² Schwarzdecke (abfräsen + neu einbauen), Schwarzdecke ca. 32,0 Tsd. • 0,4 Tsd. EUR pro Schild • 0,03 Tsd. EUR m² Markierung • alle 25 m ein Fahrradpiktogramm a 0,08 EUR (ca. 800 m Route ca. 32 Piktogramme in eine Richtung x 2 = ca. 5,0 Tsd. EUR)
Radabstellanlagen: Errichtung von Fahrradbügel am Aachener Tor	Nebenroute	Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • 0,25 Tsd. EUR pro Fahrradbügel (0,35 Tsd. EUR inkl. Einbau) • 5,25 Tsd. EUR für 15 Fahrradbügel inkl. Einbau

Anhang Abb. 2 Priorisierung der Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr