



Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

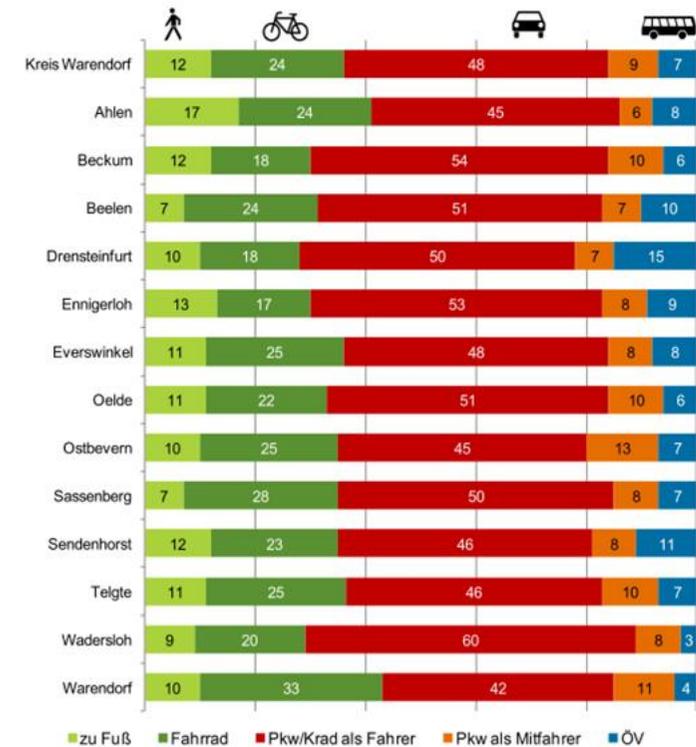
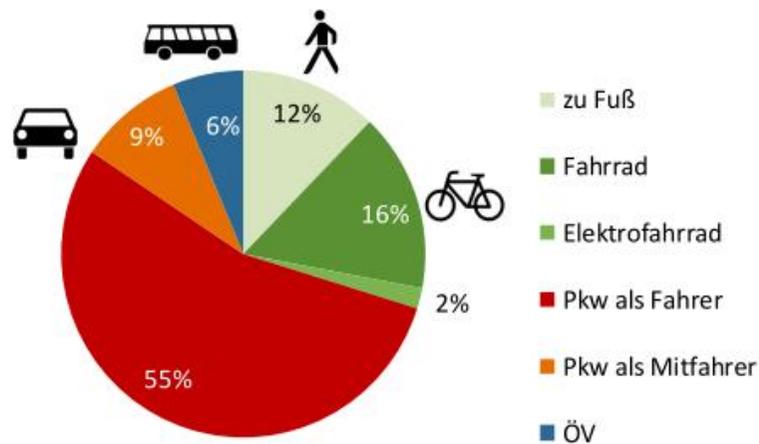
Ergebnisbericht – Inhaltliche Themen

- Leitbild VEP Beckum
- Fließender Kraftfahrzeugverkehr
 - Verkehrsmodell
 - Prognoseszenarien
 - Netzplanfälle
 - Lärmaktionsplan
- Ruhender Verkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Stadtteilverkehrskonzepte
- Querschnittsthemen



Modal – Split in Beckum

- 64 % (57 %) aller Wege werden mit dem Auto als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt
- 30 % (36 %) aller Wege mit Formen der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
- 6 % (7 %) mit den ÖV
- Die Hälfte aller Wege sind kürzer als 2,3 km und könnten somit gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden



Mobilität 2030 - in Beckum sicher, sauber, leise, komfortabel und bezahlbar unterwegs

Werteziele

Mobilität für Alle!

- ⇒ Gleichwertige Mobilitätschancen für alle bieten
- ⇒ Auf möglichst vielen Wegen Mobilitätsalternativen bieten
- ⇒ Mobilitätseingeschränkte Menschen stärker als bisher berücksichtigen
- ⇒ Alle Ziele gut erreichbar halten

Mobilität stadtvträglich gestalten!

- ⇒ Die Mobilität klimaverträglich gestalten
- ⇒ Die Umweltqualitätsziele berücksichtigen (Luft und Lärm)
- ⇒ Die stadträumliche Qualitäten sichern und weiter entwickeln
- ⇒ Technologische Fortschritte zum Ausbau der stadtvträglichen Mobilität nutzen

Sicherheit und Unversehrtheit im Verkehr!

- ⇒ Die Verkehrssicherheit erhöhen
- ⇒ Die (soziale) Sicherheit im öffentlichen Raum verbessern

Mobilität 2030 - in Beckum sicher, sauber, leise, komfortabel und bezahlbar unterwegs

Handlungsziele

Die umweltfreundlichen Verkehrsmittel stärken!

- ⇒ Das ÖPNV-Angebot attraktiv halten und verbessern
- ⇒ Das Radfahren insbesondere auf längeren Distanzen fördern
- ⇒ Die Nahmobilität und insbesondere das Zu-Fuß-Gehen fördern

Das Straßennetz leistungsfähig halten!

- ⇒ Den Kraftfahrzeugverkehr flüssig halten
- ⇒ Den Kraftfahrzeugverkehr auf Hauptverkehrsstraßen bündeln
- ⇒ Den Schwerlastverkehr auf geeigneten Straßen führen

Unnötige Verkehrsleistungen vermeiden!

- ⇒ Durch Funktionsmischung kurze Wege in der Stadt ermöglichen
- ⇒ Die Stadt kompakt halten
- ⇒ Sharing-Konzepte ausbauen

Den Stadtraum attraktiver gestalten!

- ⇒ Straßen sicherer und schöner machen
- ⇒ Knotenpunkte als Plätze gestalten
- ⇒ Autoreduzierte Bereiche ausweiten und den Verkehr entschleunigen

Fließender Kraftfahrzeugverkehr - Analyse

- Flächendeckende Verkehrszählung im Beckum, Neubeckum, Roland und Vellern an repräsentativen Werktagen (23.06.2015 u. 18.08.2015)
- Analyse des Straßennetzes
 - Geschwindigkeiten,
 - Straßenraumgestaltung und
 - Definition Vorbehaltsnetz
- Unterschiedliche Geschwindigkeiten und sich wiederholt ändernde Vorfahrtsregelungen
- Straßengestaltung und zulässige Geschwindigkeit stimmen dem Anschein nach nicht überein

- Aufbau des Verkehrsmodells Beckums

Fließender Kraftfahrzeugverkehr - Analyse



Fließender Kraftfahrzeugverkehr - Maßnahmen

Fließender Kraftfahrzeugverkehr



Maßnahmen

- Einheitliche Geschwindigkeiten im inneren Ring von Beckum.
- Einheitliche Geschwindigkeiten in Wohngebieten in Form von Tempo 30-Zonen
- Ausweitung der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche.
- Prüfung möglicher Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen.
- Umsetzung des Vorbehaltsnetzes.
- Prüfen: Umbau Ampelkreuzungen zu Kreisverkehren.

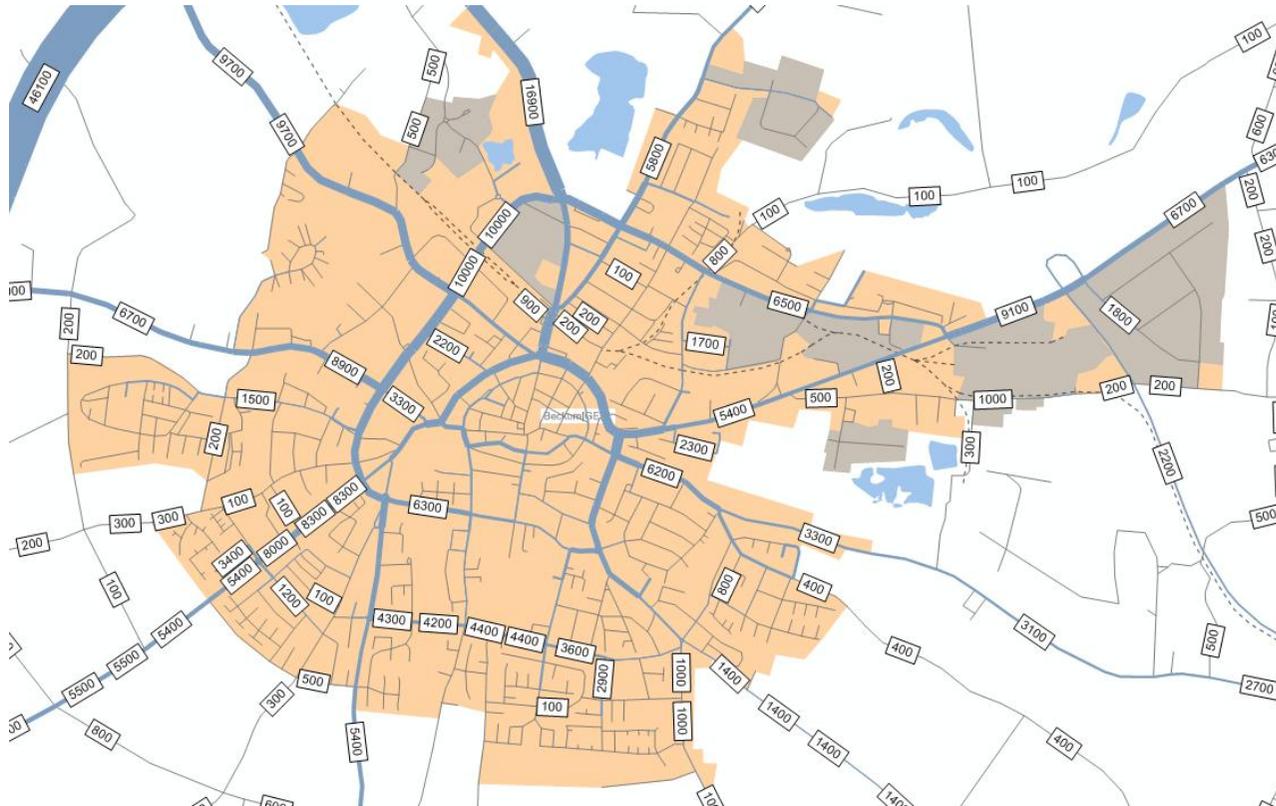
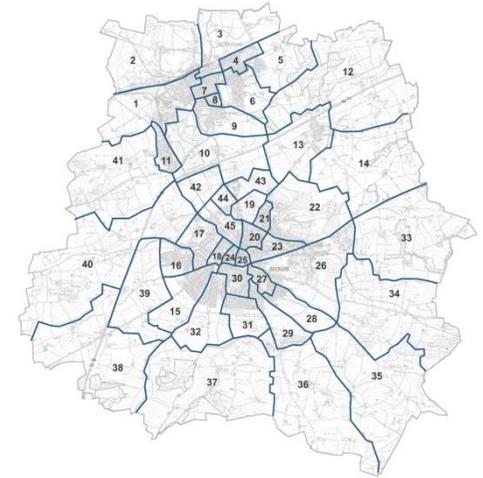
Leuchtturm-/
Impulsprojekt



Einheitliche Geschwindigkeiten

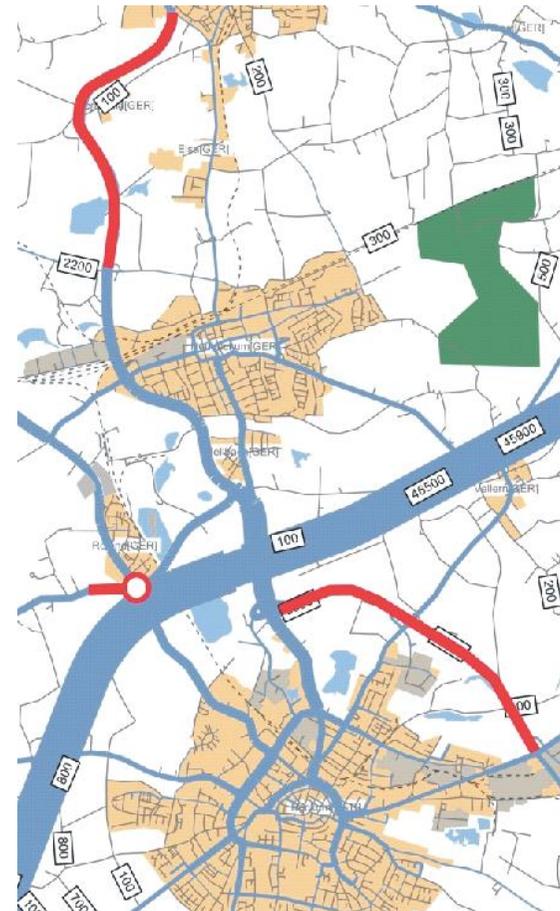
Verkehrsmodell Beckum – Analysefall 2015

- Einteilung des Gesamtmodells in 45 Bezirke
- Einbeziehung von Strukturdaten und den erhobenen Straßenverkehrszählungen
- Umlegung des Verkehrsmodells auf den Analysefall 2015



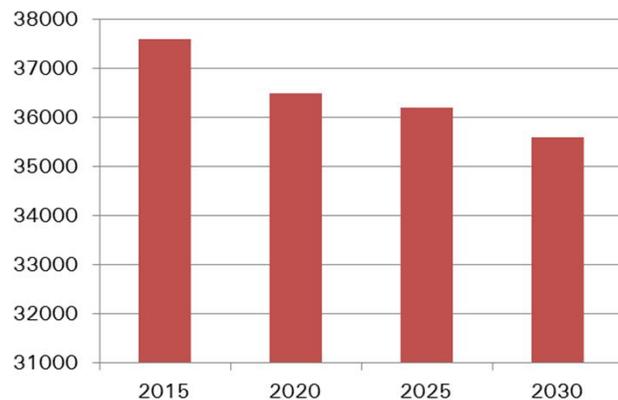
Verkehrsmodell Beckum – Prognosenullfall 2030

- Abbild der „normalen“ Entwicklung ohne weitere geplante Maßnahmen
- Umlegung des Prognoseaufkommens auf ein Straßennetz 2030
- Straßennetzmaßnahmen bis 2030
 - die Nordostumgehung B58N zwischen der B58 bis zur B475
 - die Ortsumgehung Neubeckum/Ennigerloh (K6 – L792) im Zuge der B475 und der B475 und
 - Verlegung der B58 und Umbau des Kreuzungsbereiches mit der L586 bei Roland (bereits umgebaut)



Verkehrsmodell Beckum – Prognosenullfall 2030

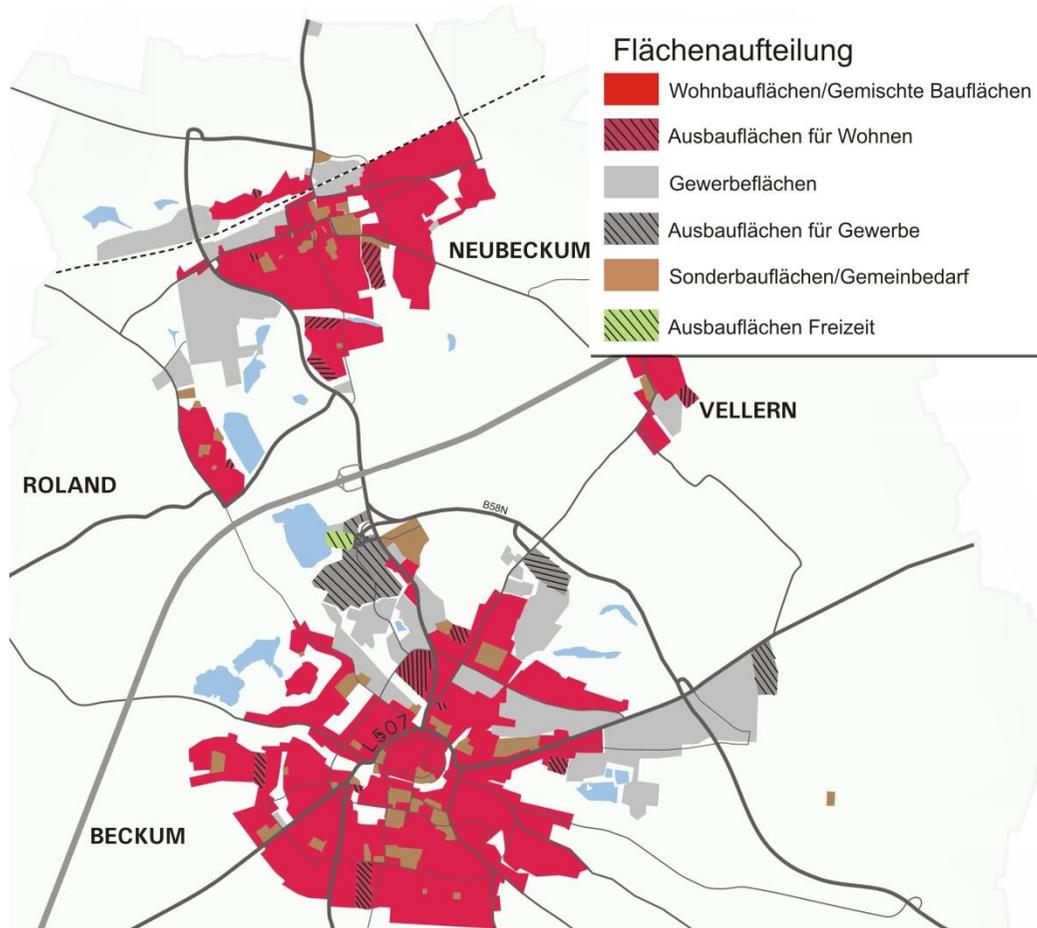
- Städtebaulichen und demografische Entwicklungen
- Die Bevölkerung schrumpft und der Altersdurchschnitt steigt
 - Einwohner 37.600 (Stand September 2016) – aktuelle Entwicklungen prognostizieren nur eine geringe Abnahme der Bevölkerung bis 2030 auf 35.600
 - Der Anteil der Bevölkerung mit Führerschein und Kfz-Verfügbarkeit steigt, da mehr ältere Menschen als heute ein Kraftfahrzeug besitzen und voraussichtlich auch nutzen.



- Zunahme des regionalen Wirtschaftsverkehrs um 10 %

Verkehrsmodell Beckum – Prognosenullfall 2030

■ Siedlungsentwicklungen

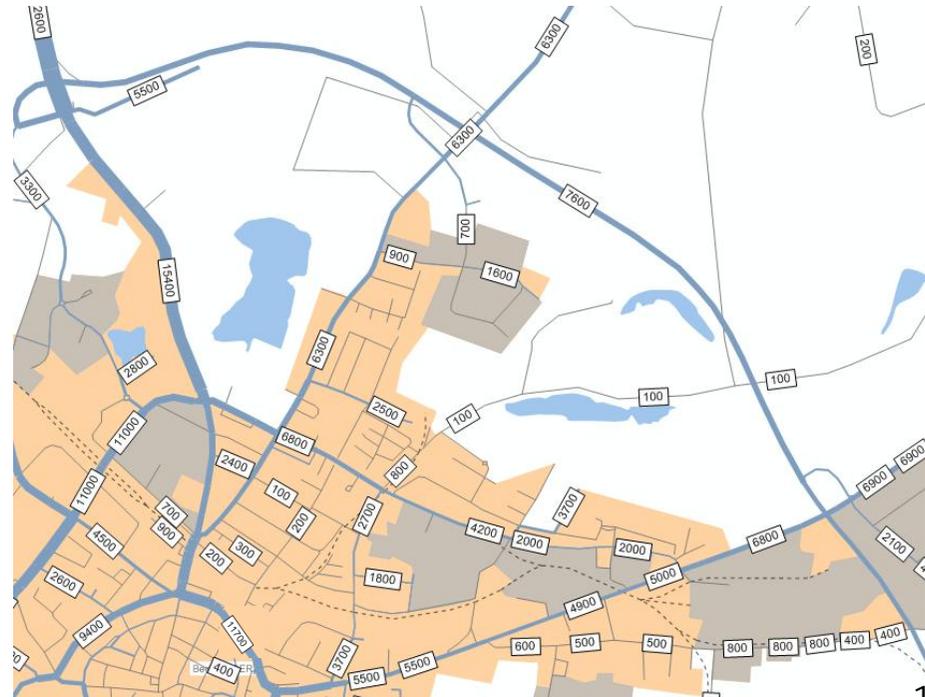


- Aktuell in der Entwicklung befindliche Flächen
- Bis 2025 und 2030 vorgesehene Neugebiete laut Wohnbedarfsanalyse
- Gewerbeerweiterung Grüner Weg sowie in Roland, und im Osten von Beckum
- Erweiterung des Freizeitbereichs am Grünen Weg

- Insgesamt sind von der Siedlungsentwicklung nur geringfügige verkehrliche relevante Einflüsse zu erwarten.

Verkehrsmodell Beckum – Prognosenullfall 2030

- Der Durchgangsverkehr durch die Stadt im Zuge der Zementstraße und dem Lippweg wird auf die B58N verlagert.
- Es ergeben sich auf dem Neubauabschnitt Verkehrsbelastungen zwischen 7.100 Kfz/24h und 7.600 Kfz/24h.
- Entlastungen sind vor allem in der östlichen Zementstraße festzustellen (- 36% von 6.500 auf 4.100 Kfz/24h)
- Die Entlastungen in der Sternstraße sind aufgrund der Wegebeziehungen eher gering



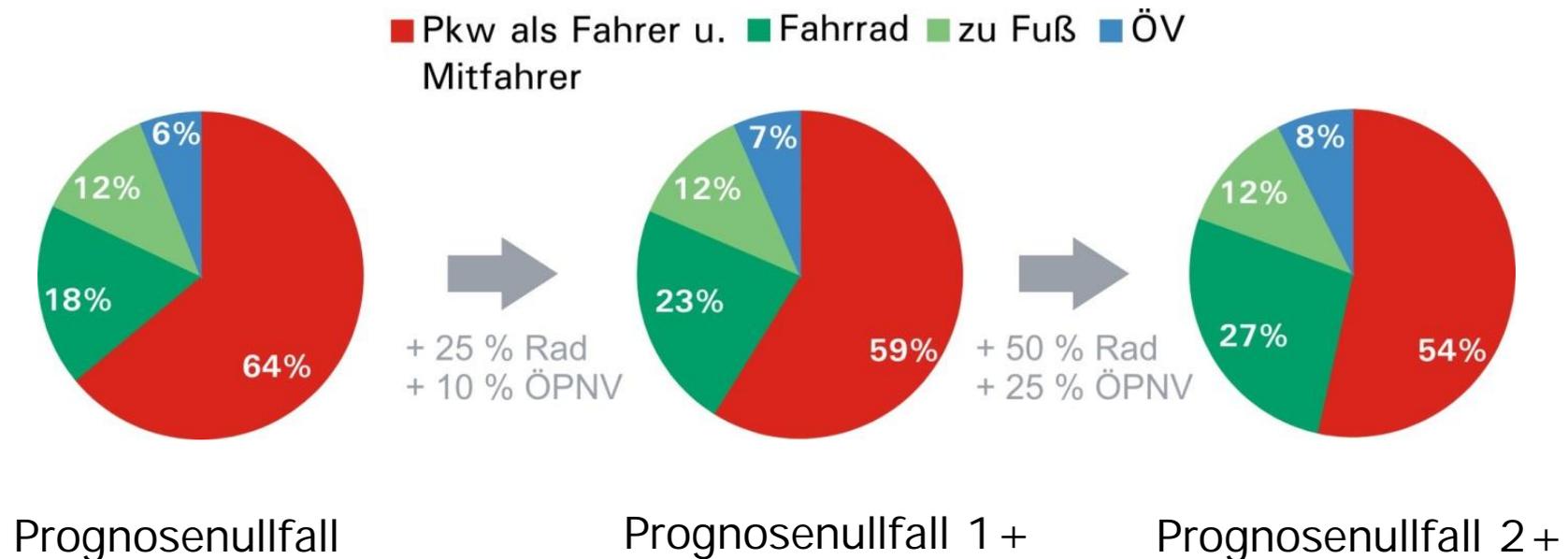
Verkehrsmodell Beckum – Prognosenullfall 2030

- Die Verlängerung der Ortsumgehung zwischen Neubeckum und Ennigerloh führt zu einer nachhaltigen Verkehrsentslastung der Ennigerstraße und Neubeckumer Straße nördlich von Neubeckum.
- Insbesondere für den Schwerverkehr ergibt sich dadurch eine attraktivere Nord-Süd-Achse.
- Die Belastung der B475 liegt bei 11.200 Kfz/24h. Die Entlastung der Ortsdurchfahrt durch Neubeckum liegt bei insgesamt 2.100 Kfz/24h.



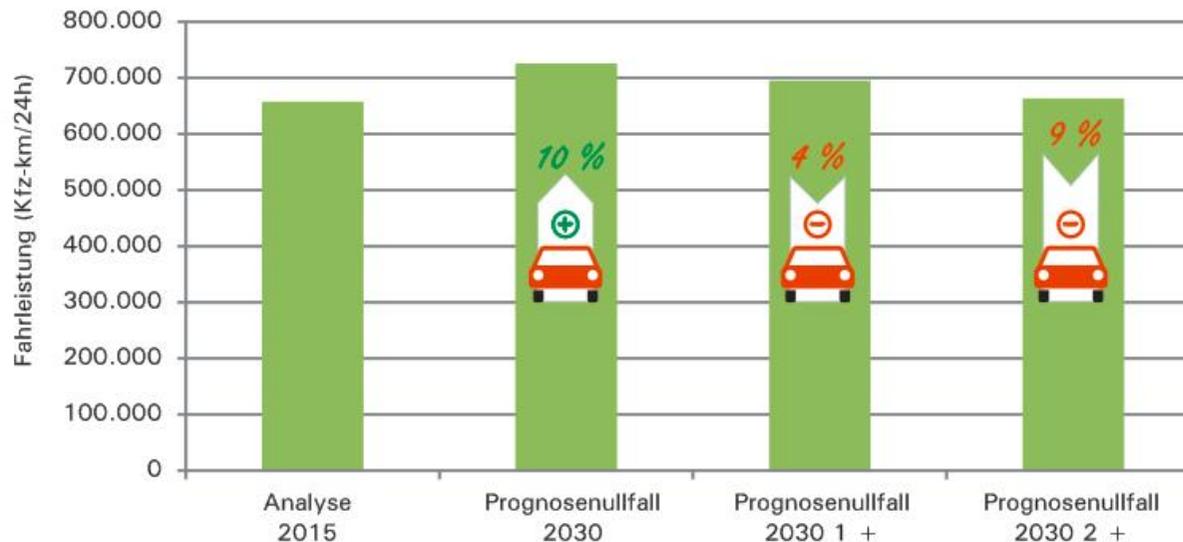
Verkehrsmodell Beckum – Prognosenullfall 2030+

- Die Prognosenullfälle + beinhalten eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl
- Das erste Szenario (Prognosenullfall 1+) legt einen Rückgang des MIV-Anteils der Beckumer Bevölkerung von 8 % auf 59 % zugrunde
- Das weite Szenario (Prognosenullfall 2+) legt einen Rückgang des MIV-Anteils der Beckumer Bevölkerung von 16 % auf 54 % zugrunde



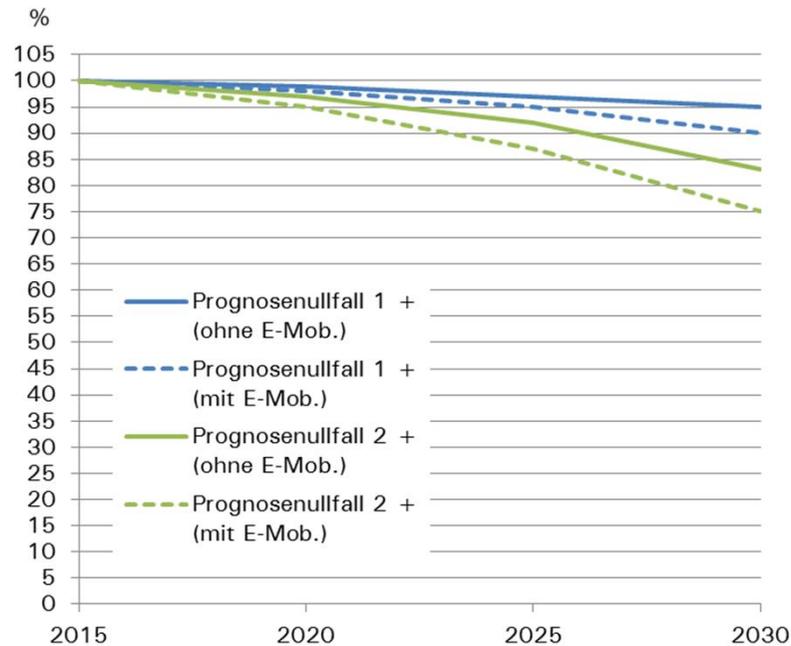
Verkehrsmodell Beckum – Prognosenullfall 2030+

- Dadurch ergeben sich Veränderungen in der Fahrleistung (Kfz-km/24h) im Beckumer Straßennetz
- Insgesamt wird die Fahrleistung im Prognosenullfall 2030 im Vergleich zur Analyse 2015 aufgrund der Flächenentwicklungen und des Wirtschaftswachstums um etwa 10 % zunehmen.
- In den Prognosenullfällen + (Verlagerung der Verkehrsträger) ist eine Abnahme der Fahrleistung um 4 % bzw. 9 % zu vermerken.



Verkehrsmodell Beckum – Umweltaspekte

- Durch die Verkehrsverlagerung sind positive Auswirkungen auf den CO₂ – Ausstoß zu erwarten
- Der perspektivische Kraftstoffverbrauch wird die Schadstoffemissionen ebenfalls senken
- Die E-Mobilität wird voraussichtlich einen nicht unerheblichen Anteil am zukünftigen Einsparpotenzial ausmachen



Verkehrsmodell Beckum – Netzplanfälle

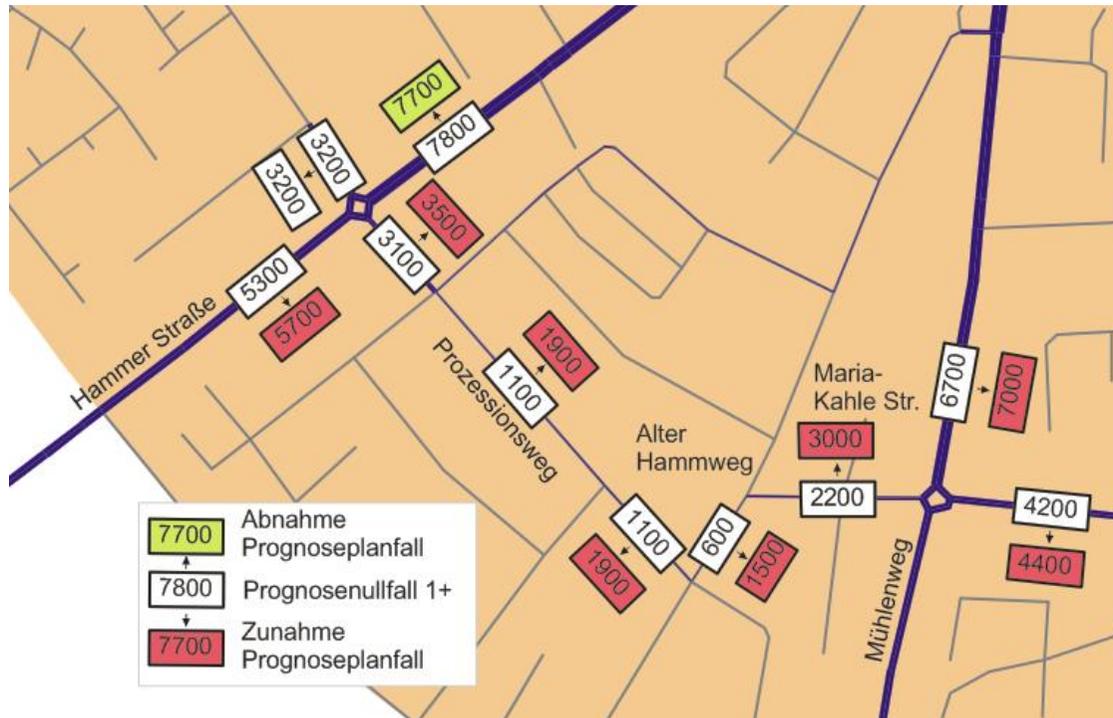
Netzplanfall Prozessionsweg/Alter Hammweg/Maria-Kahle-Straße

- Der Ausbau der Straße Prozessionsweg/Maria-Kahle-Straße stimmt bisher nicht mit der Funktion der Straße überein. Bisher ist die Straße als Tempo-30-Zone mit Einbauten ausgebaut, wird aber überwiegend als Verbindungsstraße zwischen dem Mühlenweg und der Hammerstraße genutzt.
- Es werden verschiedene Varianten untersucht und deren Auswirkungen auf das Straßennetz aufgezeigt:
 - Vorfahrtsstraße mit Streckengeschwindigkeit 30 km/h
 - Verbindung durch Poller unterbinden

Verkehrsmodell Beckum – Netzplanfälle

Netzplanfall ProzeSSIONsweg/Alter Hammweg/Maria-Kahle-Straße

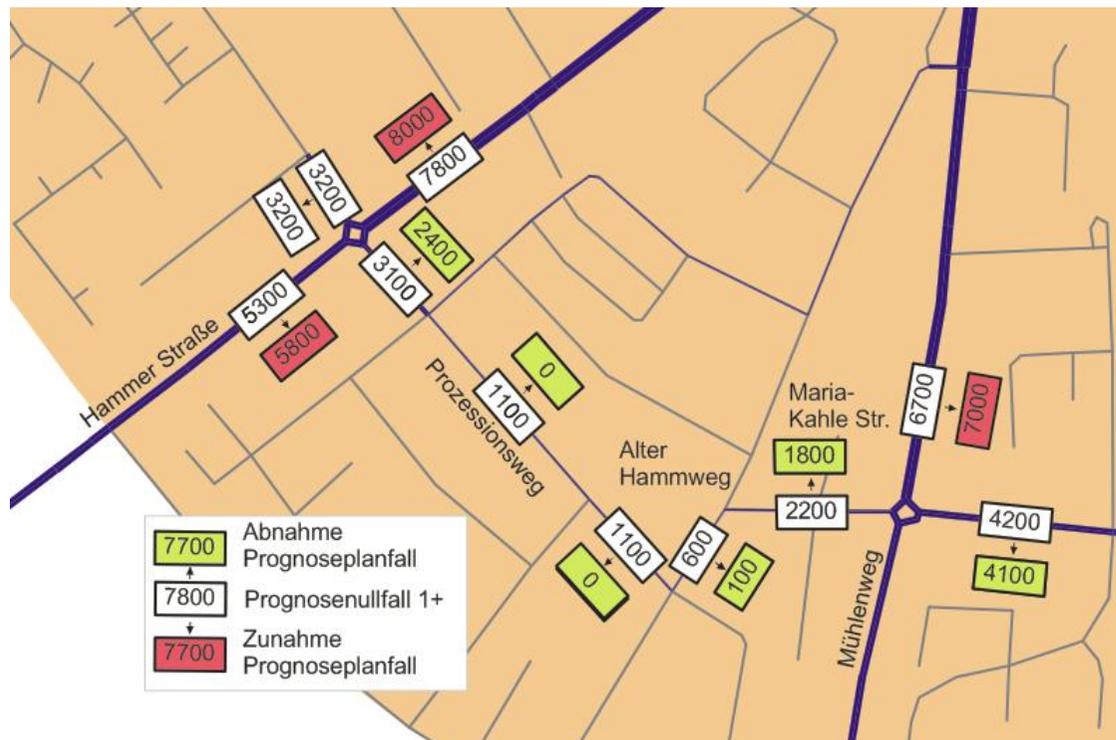
- Vorfahrtsstraße mit Streckengeschwindigkeit 50 km/h
- Leichte Zunahme der Verkehrsstärken sind zu vermerken



Verkehrsmodell Beckum – Netzplanfälle

Netzplanfall ProzeSSIONsweg/Alter Hammweg/Maria-Kahle-Straße

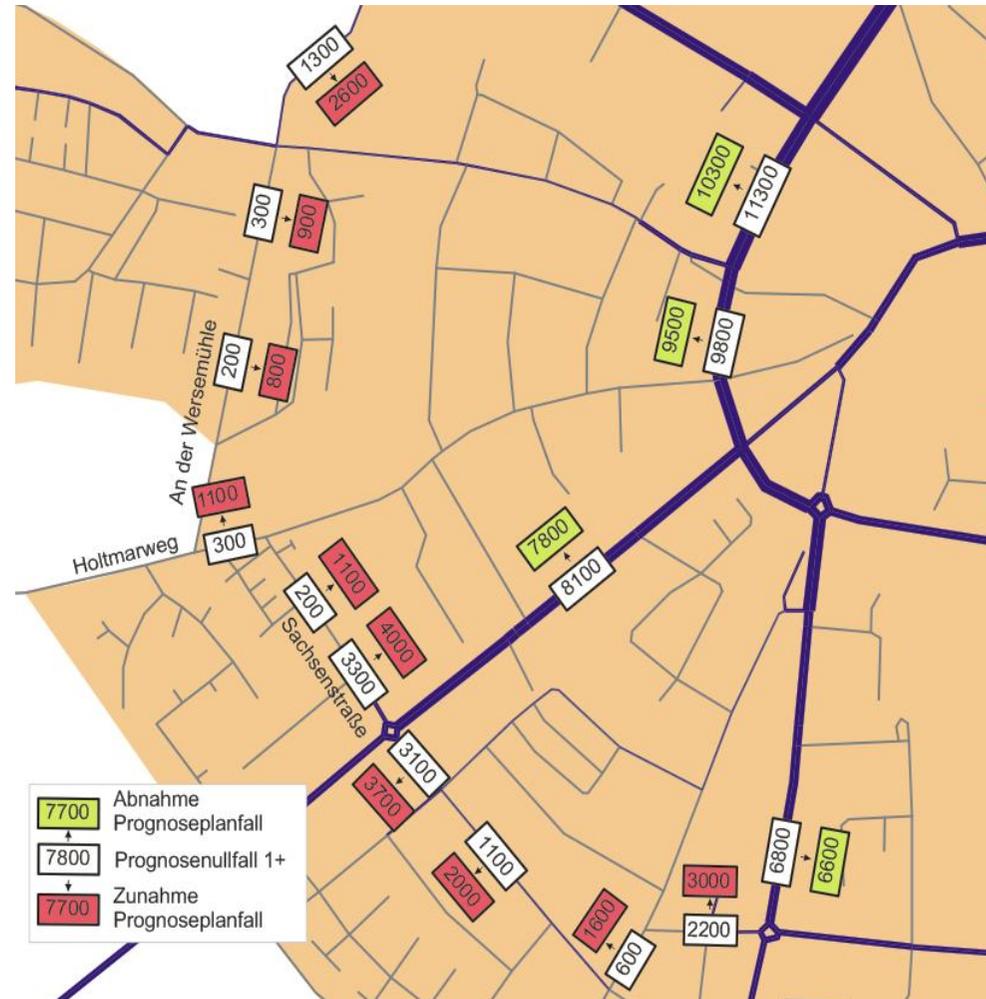
- Verbindung durch Poller unterbinden
 - Reduzierung Durchgangsverkehr
 - Wohngebiet hat dennoch viel Quell- und Zielverkehr



Verkehrsmodell Beckum – Netzplanfälle

Netzplanfall Durchbindung An der Wersemühle/Sachsenstraße

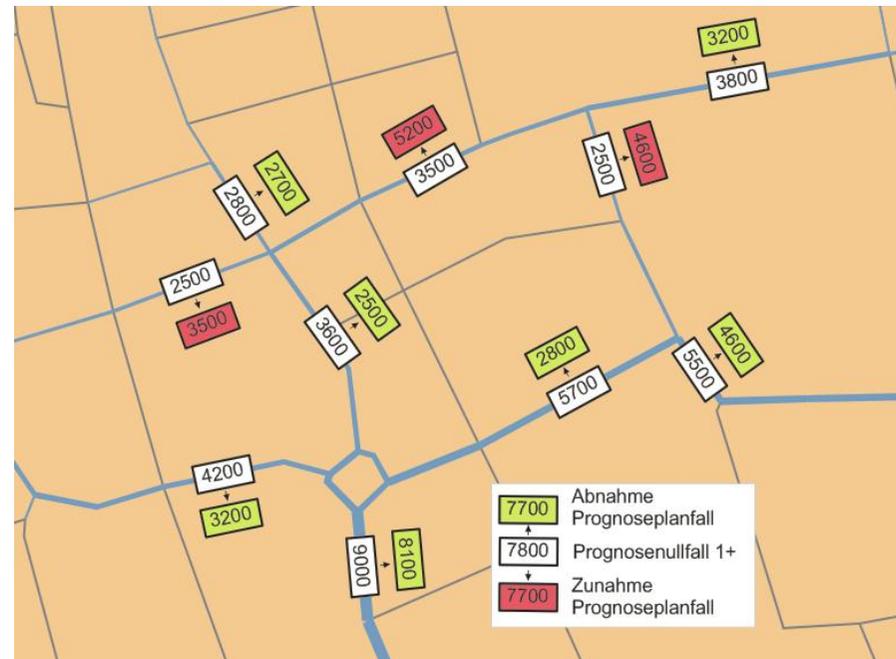
- Als Erweiterung der Durchbindung bis zur Ahlener Straße
- Die Verkehrsbelastung steigt insgesamt auf der Verbindung
- Auf dem Konrad-Adenauer Ring sind geringfügige Entlastungen zu erwarten.



Verkehrsmodell Beckum – Netzplanfälle

Netzplanfall Martin-Luther-Straße – Neubeckum

- Die Mehrbelastung in der Spiekersstraße liegt bei etwa bei 1.700 Kfz/24h.
- Im Bereich der Friedrich-Bodelschwingh-Schule ist mit keinen negativen Sicherheitseinflüssen für den Fußverkehr zu rechnen.
- Die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Herderstraße wird als flankierende Maßnahme empfohlen, um zu verhindern, dass dort Schleichverkehre entstehen.

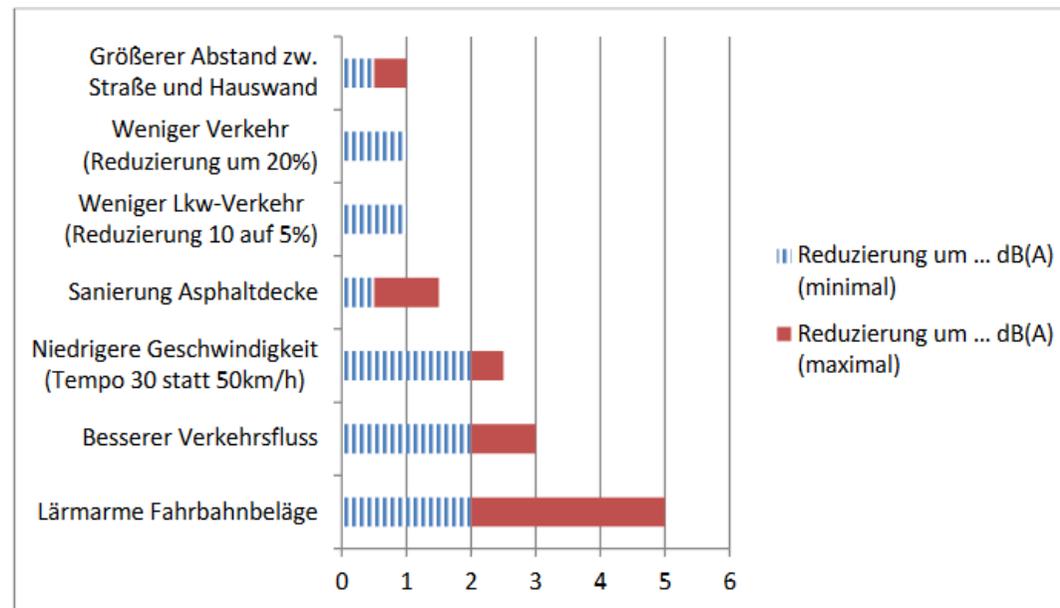


Verkehrsmodell Beckum – Lärmaktionsplan

Aktueller Stand

- Das Land Nordrhein-Westfalen hat für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes die Überschreitung der Auslösewerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht empfohlen
- Straßenabschnitte wurden ermittelt, an denen Werte überschritten werden
 - A 2
 - B 58
 - B 475
 - L 586
 - L 794

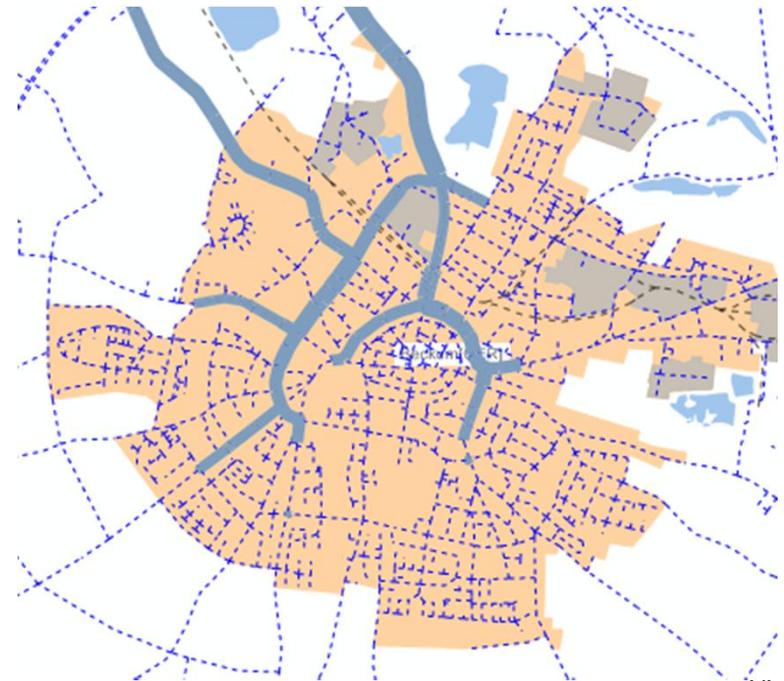
Abbildung 4: Lärminderung am Beispiel von ausgewählten Maßnahmen¹²



Verkehrsmodell Beckum – Lärmaktionsplan

Straßen > 8.200 Kfz/24h

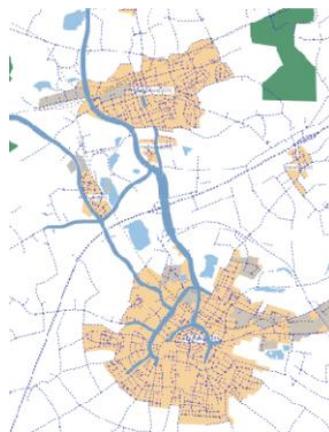
- Die Untersuchung von Lärminderungsmaßnahmen wird in der kommenden Stufe 3 mit aktualisierten Verkehrsbelastungen weitergeführt
- Für die Stufe 3 muss eine Entscheidung getroffen werden ob und welche kommunalen Straßen zusätzlich zu den gesetzlich erforderlichen aufgenommen werden sollen.
- Prognosenullfall:



Verkehrsmodell Beckum – Lärmaktionsplan

Straßen > 8.200 Kfz/24h – Prognosenullfall 2030 1 +

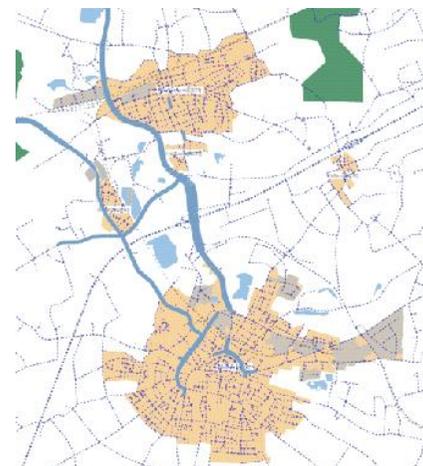
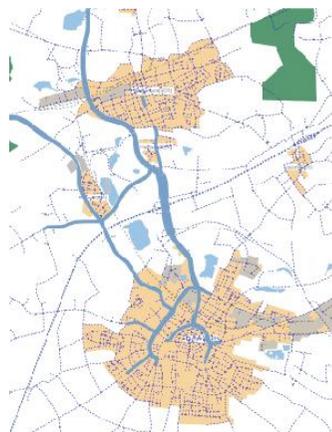
	Prognosenullfall 2030			Prognosenullfall 2030 1+	
	Straße	Abschnitt (von - bis)	Belastung	Abschnitt (von - bis)	Belastung
(B58)	Sternstraße	Lippborger Straße - Nordstraße	11.500 - 13.700		10.800 - 12.900
(B58)	Stromberger Straße	Lippborger Straße - Windmühlenstraße	9.900		9.300
L808	Lippborger Straße	Sternstraße - Kettelerstraße	8.800 - 12.400		11.600
L507	Alleestraße	Nordstraße - Ahlener Straße	9.000 - 9.600		8.800 - 9.200
L822	Mühlenweg	Paterweg - Gutenbergweg	9.700		9.100
L507	Hammer Straße	Konrad - Adenauer-Ring - Prozessionsweg	8.300 - 8.600		
	Konrad-Adenauer-Ring	Mühlenweg - Vorhelmer Straße	9.900 - 14.600		9.400 - 14.000
(B58)	Nordstraße	Sternstraße - Oelder Straße	11.600 - 13.400		10.700 - 12.800
L794	Ahlener Straße	Konrad - Adenauer-Ring - An der Wersemühle	8.400 - 9400	Konrad - Adenauer-Ring - Schlenkhoffsweg	8.800
	Vorhelmer Straße	Konrad - Adenauer-Ring - Kaiser-Wilhelm-Straße	9.900 - 11.400		9.600 - 10.100
	Zementstraße	Vorhelmer Straße - Neubeckumer Straße	8.300 - 11.000		8.600 - 10.500
	Zementstraße	Oelder Straße - Neubeckumer Straße	9.100 - 11.000		8.800
(B58)	Neubeckumer Straße	Oelder Straße - Grevenbrede	13.600 - 15.400	Zementstraße - Grevenbrede	12.900 - 14.600
(B58)	Geißlerstraße	Hauptstraße - Grevenbrede	22.600 - 27.600		21.900 - 27.100
B475	Dyckhoffstraße	Hauptstraße - Ennigerstraße	12.500 - 19.500		12.300 - 19.400
B58	Roland	Dyckhoffstraße - Vorhelmer Straße	10.500		8.400 - 9.000
	Hauptstraße	Dyckhoffstraße - Martin-Luther-Straße	8.800 - 9.600		9.000
B475	B475 - Neu	Westring - Ennigerstraße	11.200		11.100
B58	Hinteler	Vorhelmer Straße - Zufahrt	8.400 - 8.700		8.400 - 8.600



Verkehrsmodell Beckum – Lärmaktionsplan

Straßen > 8.200 Kfz/24h – Prognosenullfall 2030 2+

	Prognosenullfall 2030			Prognosenullfall 2030 2+	
	Straße	Abschnitt (von - bis)	Belastung	Abschnitt (von - bis)	Belastung
(B58)	Sternstraße	Lippborger Straße - Nordstraße	11.500 - 13.700		10.100 - 12.000
(B58)	Stromberger Straße	Lippborger Straße - Windmühlenstraße	9.900		8.600
L808	Lippborger Straße	Sternstraße - Kettelerstraße	8.800 - 12.400	Sternstraße - Oststraße	10.800
L507	Alleestraße	Nordstraße - Ahlener Straße	9.000 - 9.600	Nordstraße - Einsteinstraße	8.300 - 8.600
L822	Mühlenweg	Paterweg - Gutenbergweg	9.700		8.500
L507	Hammer Straße	Konrad - Adenauer-Ring - Prozessionsweg	8.300 - 8.600		
	Konrad-Adenauer-Ring	Mühlenweg - Vorhelmer Straße	9.900 - 14.600		8.800 - 13.200
(B58)	Nordstraße	Sternstraße - Oelder Straße	11.600 - 13.400		9.900 - 11.200
L794	Ahlener Straße	Konrad - Adenauer-Ring - An der Wersemühle	8.400 - 9400	Konrad - Adenauer-Ring - Schlenkhoffsweg	8.300
	Vorhelmer Straße	Konrad - Adenauer-Ring - Kaiser-Wilhelm-Straße	9.900 - 11.400		9.300 - 10.200
	Zementstraße	Vorhelmer Straße - Neubeckumer Straße	8.300 - 11.000	Vorhelmer Straße - Gewerbepark Grüner Weg	9.800
	Zementstraße	Oelder Straße - Neubeckumer Straße	9.100 - 11.000		8.300
(B58)	Neubeckumer Straße	Oelder Straße - Grevenbrede	13.600 - 15.400	Zementstraße - Grevenbrede	12.300 - 13.800
(B58)	Geißlerstraße	Hauptstraße - Grevenbrede	22.600 - 27.600		21.100 - 26.700
B475	Dyckhoffstraße	Hauptstraße - Ennigerstraße	12.500 - 19.500		12.200 - 19.300
B58	Roland	Dyckhoffstraße - Vorhelmer Straße	10.500		10.300
	Hauptstraße	Dyckhoffstraße - Martin-Luther-Straße	8.800 - 9.600	Martin-Luther-Straße - Turmstraße	8.500
B475	B475 - Neu	Westring - Ennigerstraße	11.200		11.000
B58	Hinteler	Vorhelmer Straße - Zufahrt	8.400 - 8.700		8.400



Ruhender Verkehr - Analyse

- Parkraumerhebung: Art der Bewirtschaftung und Parkraumauslastung
- Die Parkraumsituation in der Innenstadt von Beckum wird insgesamt als entspannt eingestuft
- Unterschiede bei der Auslastung sind hinsichtlich der Gebührenpflicht und Lage zu erkennen
- Genügend freie Stellplätze sind im unmittelbaren Umfeld von hoch ausgelasteten Abschnitten vorzufinden
- Die Dauerparkplätze auf dem Hindenburgplatz sind stark ausgelastet
- Hohe Auslastung der P + R-Anlagen
- Im Bereich des Firmenparkens wäre die Einrichtung einer Bewohnerparkzone nicht gerechtfertigt!



Ruhender Verkehr - Maßnahmen

Ruhender Verkehr



Maßnahmen

- Straßenabschnitte sollen nicht vermehrt mit Stellplätzen ausgestattet werden.
- Es soll geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht auf einzelne Stellplätze zu verzichten und dieser Raum dem Fuß- oder Radverkehr zur Verfügung gestellt werden kann.
- Prüfung von Bereitstellung von weiteren Flächen außerhalb des zentralen Bereiches für Dauerparker.
- Freiwillige Schaffung von „Familienparkplätzen“ im öffentlichen/privaten Raum.
- Im Bereich der Graf-Galen-Straße (Firmenparken) in Neubeckum soll die Einführung einer zeitlichen Bewirtschaftung zur Vermeidung von zugeparkten Straßenräumen geprüft werden.
- Das Angebot des Mitfahrerparkplatzes an der A2 soll erweitert werden und eine gute Verknüpfung mit den anderen Verkehrsmitteln sichergestellt werden.
- Die Park and Ride Flächen am Bahnhof in Neubeckum sollen weiter ausgebaut werden.



Leuchtturm-/
Impulsprojekt



Ausweitung der Park and Ride Anlagen

Belange von Radverkehr

- Stärkung des Alltagsradverkehrs
- Erreichbarkeit und Durchfahrung der Innenstadt
- Sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs
- Ausreichende Anzahl Abstellanlagen in guter Qualität
- Beziehungen zwischen den einzelnen Stadtteilen – Radverkehrsanlagen in guter Qualität und mit guter Wegweisung
- Verkehrssicherheit



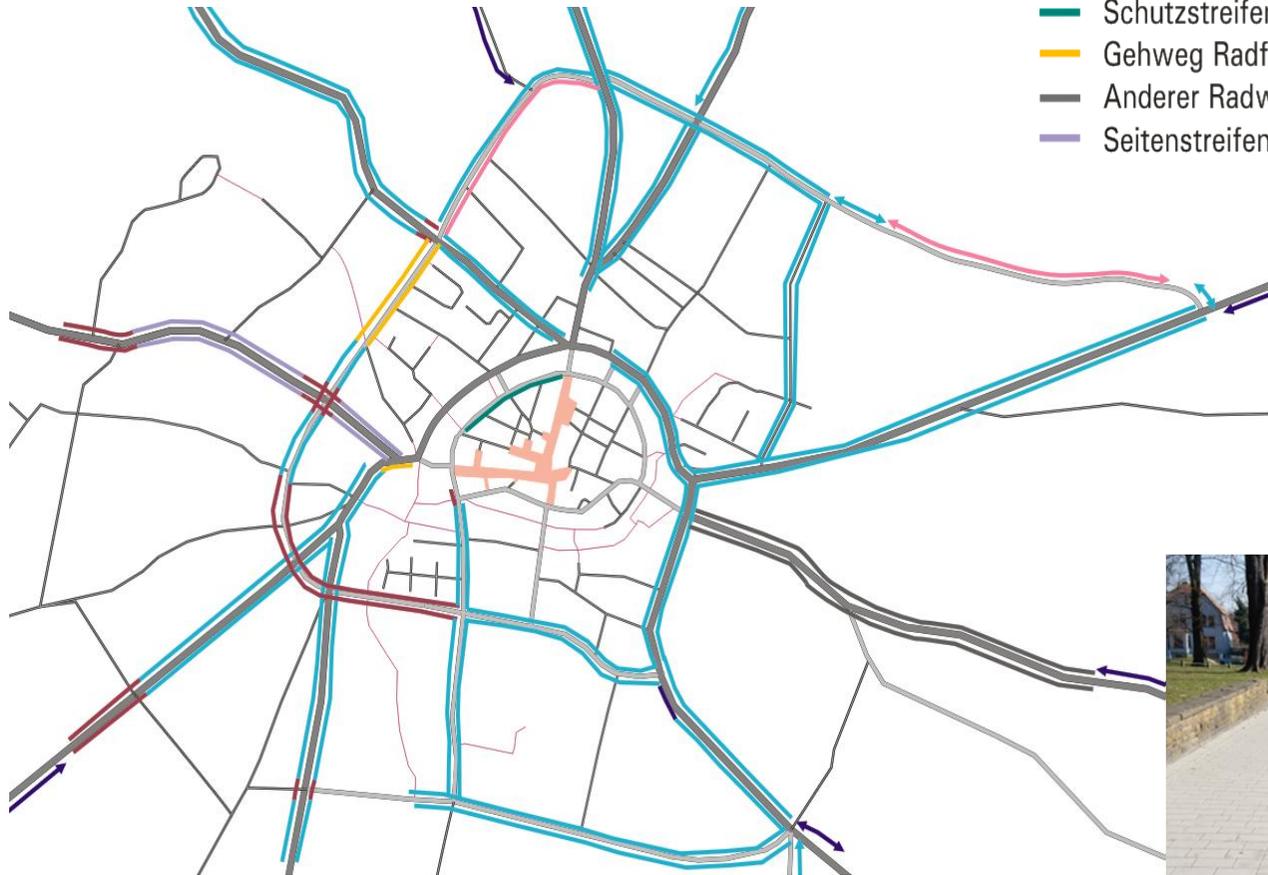
Radverkehr Analyse

- Fehlende Überquerungshilfen
- Radwege teilweise zu schmal
- Radverkehr muss beim Überqueren von Straßen absteigen
- Freie Rechtsabbieger an Knotenpunkten
- Fehlende Führungshilfen an Kreisverkehren



Radverkehr Analyse

- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Getrennter Geh- und Radweg
- Radfahrstreifen
- Radweg
- Schutzstreifen
- Gehweg Radfahrer frei
- Anderer Radweg(Ohne Benutzungspflicht)
- Seitenstreifen



Radverkehr Analyse



Radverkehr - Maßnahmen

Radverkehr



Maßnahmen Strecken

- Wenn der Radweg nicht hinter den Fahrgastunterstand und dem Wartebereich bei ÖPNV Haltestellen verlegt werden kann, ist eine Fahrbahnführung des Radverkehrs anstelle einer unsicheren Bordsteinlösungen vorzuziehen.
- Die Fahrbahnführung des Radverkehrs außerorts an stark belasteten Abschnitten ist gefährlich. Diese Lücken im Radverkehrsnetz müssen behoben werden.
- An Stellen mit Querungsbedarf sind gesicherte Querungssanlagen einzurichten.
- Prüfen: Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr.
- Die Einrichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden.
- Prüfen: Tempo 30 zur besseren Verträglichkeit der Fahrbahnführung des Radverkehrs.

Maßnahmen Knotenpunkte

- Umbau komplexer Knotenpunkte zur Verbesserung der Verkehrsführung.
- Linksabbiegenden Radfahrern soll regelmäßig sowohl das direkte Abbiegen wie auch das indirekte Abbiegen über zwei Furten angeboten werden.
- Der Radverkehr ist, wenn überhaupt, getrennt zu signalisieren.
- Abschaffung von Druck Tastern.
- Es sollten vermehrt ARAS eingesetzt werden.

Radverkehr - Maßnahmen

Maßnahmen Radverkehrsnetz

- Sicherstellung der sozialen Sicherheit (bspw. Beleuchtung der Haupttrouten).
- Sicherstellung einer ganzjährigen Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen

Maßnahmen Allgemein

- Die Radwegebenutzungspflicht ist systematisch zu überprüfen.
- Ausstattung der Innenstadt mit anforderungsgerechten Abstellanlagen.
- Ausreichend Bike and Ride Anlagen am Busbahnhof und Bahnhof.
- Einrichtung einer Radstation in Neubeckum.
- Ausweitung der Freigabezeiten der Fußgängerzone für den Radverkehr.
- Service rund ums Rad anbieten (bspw. Ladestationen, Ampelgriffe,...)
- Mitgliedschaft in der AGFS anstreben.
- Öffentlichkeitsarbeit vorantreiben.

Leuchtturm-/
Impulsprojekt



Veloroute zwischen Neubeckum und Beckum

Fußverkehr - Analyse

- Fehlende Querungshilfen
- Sperrketten in Knotenpunktbereichen (Teilw. zum Schutz erforderlich)
- Lange Wartezeiten an Knotenpunkten (lange Umlaufzeiten, Anforderungstaster)
- Ungenügende Barrierefreiheit
- Fehlende Fußgängerüberwege an Kreisverkehren



Fußverkehr - Maßnahmen

Fußverkehr



Maßnahmen

- Gleichwertige Berücksichtigung der Fußgängerbelange in der Entwurfsplanung.
- Sicherstellung der Barrierefreiheit.
- Stärkung der Fußgängerbeziehung vom Busbahnhof in Beckum in die Innenstadt von Beckum und vom Bahnhof in Neubeckum in die Innenstadt von Neubeckum.
- Stärkung der Fußgängerbeziehung zur Stadtmitte und der Aufenthaltsqualität.
- Überprüfung sehr langer Wartezeiten an Lichtsignalanlagen.
- Überprüfung der Notwendigkeit des Einsatzes von Sperrgittern in Knotenpunktbereichen.
- Ausweitung der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche mit einer Tempo 20-Regelung.
- Prüfung geeigneter Querungsanlagen für Fußgänger inkl. FGÜs



Fußverkehr - Maßnahmen

Fußverkehr



Infrastruktur

- Erneuerung der verbleibenden schlechten Gehwege.
- Einrichten fehlender Bordsteinabsenkungen.
- Einrichtung von fußgängerfreundlichen Querungsbereichen an den gezeigten Konfliktstellen insbesondere an Kreisverkehren (mit Leiteinrichtungen für Sehbehinderte)

Leuchtturm-/
Impulsprojekt



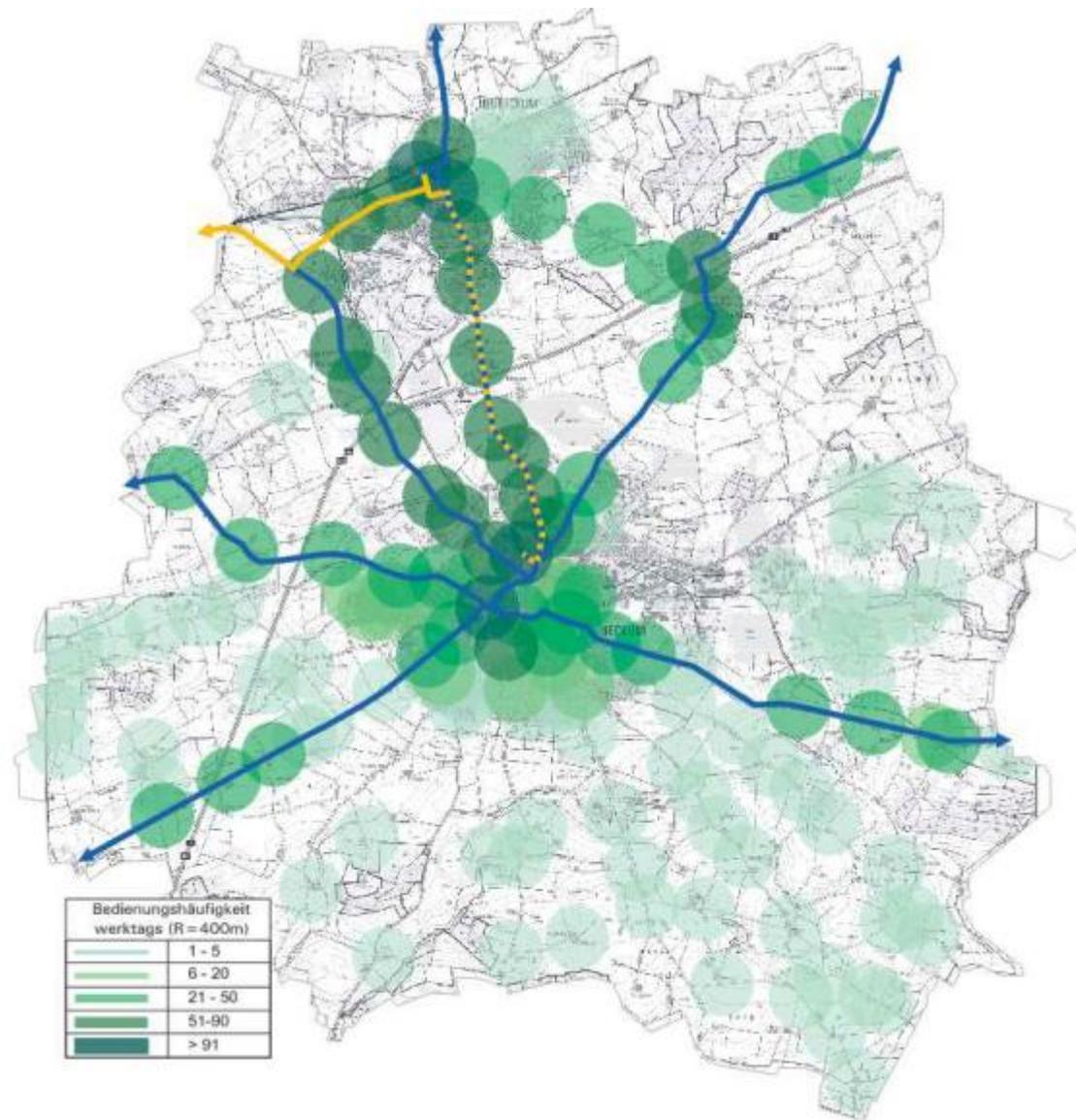
**Nachrüsten von FGÜ (Zebrastreifen) an
Kreisverkehren**

ÖPNV - Analyse

- Defizite in der Bedienung der südlichen und östlichen Wohngebiete in Beckum und der östlichen Gewerbegebiete
- Generell praktisch kein Angebot nach 21 Uhr
- Das Angebot am Wochenende vor allem sonntags ist sehr schlecht
- Qualitätsanforderungen von Haltestellen überwiegend nicht erfüllt
- Hohe Auslastung der P + R Flächen
- Fehlende P+R Anlage im unmittelbaren Umfeld des ZOB



ÖPNV - Analyse



ÖPNV - Maßnahmen

Öffentlicher Personennahverkehr



Maßnahmen

- Weiterführung der ÖPNV-Linien von der Kettelerstraße (bisher zentraler Umstiegshaltepunkt) bis zum Busbahnhof in Beckum.
- Bessere Vernetzung/Verknüpfung der Linien (optimal: Anschlussicherung)
- Höhere Taktdichte (bspw. Schnellbus Verdichtung von 60 auf 30 min durch Verlängerung bis nach Beckum)
- Anbindung Beckumer Süden an den Busbahnhof und Schaffung einer Anbindung durch das östliche Wohn- und Gewerbegebiet
- Verbessertes Angebot zu Tagesrandzeiten und am Wochenende.
- Wichtige Haltestellen sollten mittelfristig mit DFIS ausgestattet werden.
- Prüfen: Betrieb eines Bürgerbussystems.
- Prüfen: Stadtbus mit kleinen Elektrobussen.
- In der Öffentlichkeit sollte verstärkt für die Nutzung der ortsgebundenen Buslinien informiert werden.
- Einrichtung von Fahrradstellplätzen an wichtigen Haltestellen (Bike and Ride).
- Ausweitung des Park and Ride Angebots am Bahnhof in Neubeckum.
- Nachnutzung des Bahnhofsgebäudes als Mobilstation/Radstation zur Verknüpfung aller Verkehrsmittel mit besonderen Serviceangeboten.

Leuchtturm-/
Impulsprojekt



**Mobilstation/Radstation am Bahnhof in
Neubeckum**

Stadtteilverkehrskonzepte

Stadtteilverkehrskonzept Beckum



Stadtteilverkehrskonzept Beckum



Radverkehr

- Der innere Ring sollte grundlegend für den Radverkehr attraktiver gestaltet und gestärkt werden.
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr und die entsprechende Umgestaltung (falls erforderlich) im Wilhelmsviertel.
- In der Nordstraße muss der Radfahrer in Nord-Süd-Richtung über die Sternstraße signalisiert werden.
- Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht an den genannten Straßenzügen.
- Radverkehrsanlagen sollten durchgängig geführt werden und Netzlücken geschlossen werden.
- Die fehlende Radverkehrsanlage in der Alleestraße unterstreicht die Notwendigkeit einer guten Parallelführung über den Nordwall.
- Das Element der Fahrradstraße soll in Beckum vermehrt eingesetzt werden.
- Radabstellanlagen im Innenstadtbereich sollten mit dem Ziel, größere, attraktive Stellplatzanlagen zu schaffen ausgebaut werden.
- Die Ausweitung der Freigabezeiten bzw. Öffnung für den Radverkehr in der Fußgängerzone sollte angestrebt werden.

Stadtteilverkehrskonzept Beckum



Kfz-Verkehr

- Ausweitung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches in der Oststraße.
- Einheitliche Geschwindigkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr im inneren Ring.
- Einheitliche Geschwindigkeiten in Wohngebieten in Form von Tempo 30-Zonen.

Ruhender Verkehr

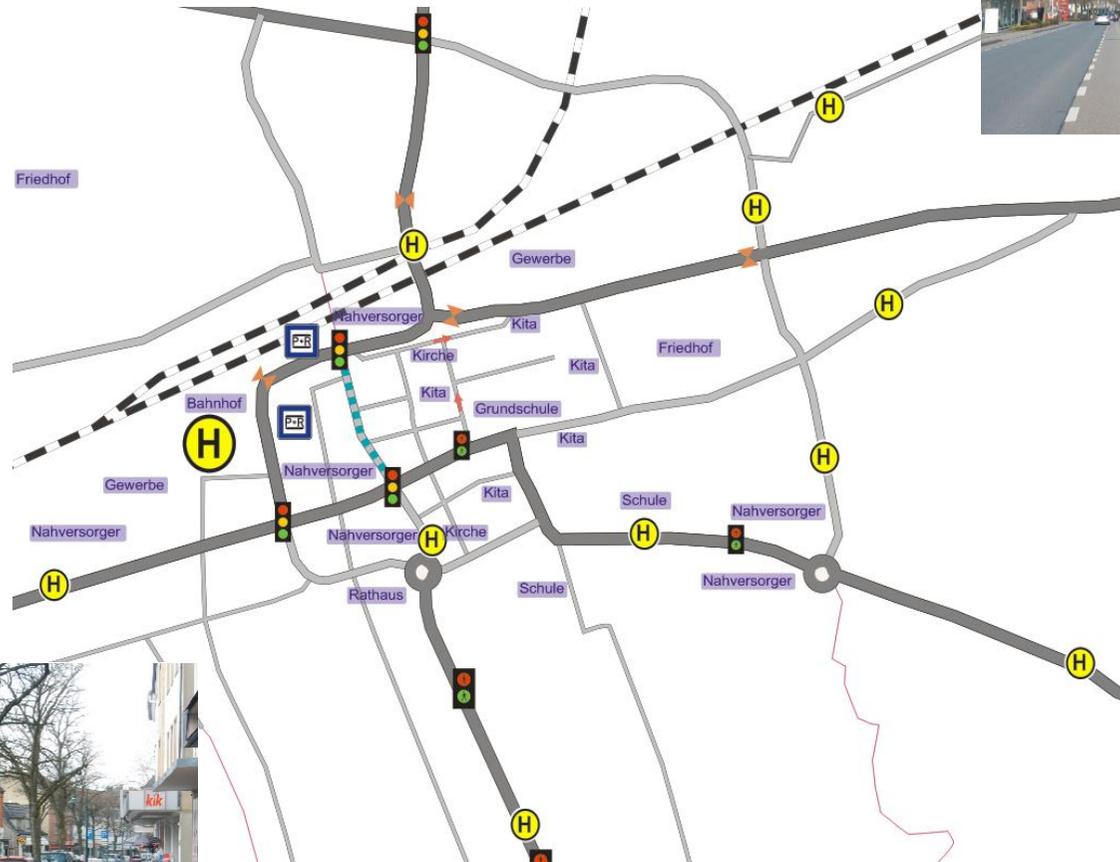
- Prüfen, ob außerhalb des zentralen Bereichs Flächen für Dauerparker zur Verfügung gestellt werden können.

Leuchtturm-/
Impulsprojekt



Mobilstation am Busbahnhof

Stadtteilverkehrskonzept Neubeckum



Stadtteilverkehrskonzept Neubeckum



Radverkehr

- Die Radverkehrsführung innerhalb von Neubeckum und die Verbindung zu den umliegenden Gemeinden muss verbessert werden.
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (z.B. Spiekersstraße/Vellerner Straße).
- Auf der Verbindung zwischen Beckum, Neubeckum und in Richtung Ennigerloh muss eine durchgängige und regelkonforme Radverkehrsführung geschaffen werden.
- Die Unterführung der Bahnlinie in der Ennigerloher Straße wird als Engstelle identifiziert. Die Radverkehrsführung soll optimiert werden.
- In der Bahnhofsstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße ist eine regelkonforme Radverkehrsführung erforderlich.
- Zwischen Beckum und Neubeckum (Bahnhof) wird eine Veloroute empfohlen.

Stadtteilverkehrskonzept Neubeckum



Kfz-Verkehr

- Behinderungen im Verkehrsfluss in der Martin-Luther-Straße können durch die
- Einrichtung einer Einbahnstraße und die Neuordnung von Parkplätzen vermieden werden.
- Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich (T20) in der Hauptstraße sollte bis zum Kreisverkehr fortgeführt werden.

Ruhender Verkehr

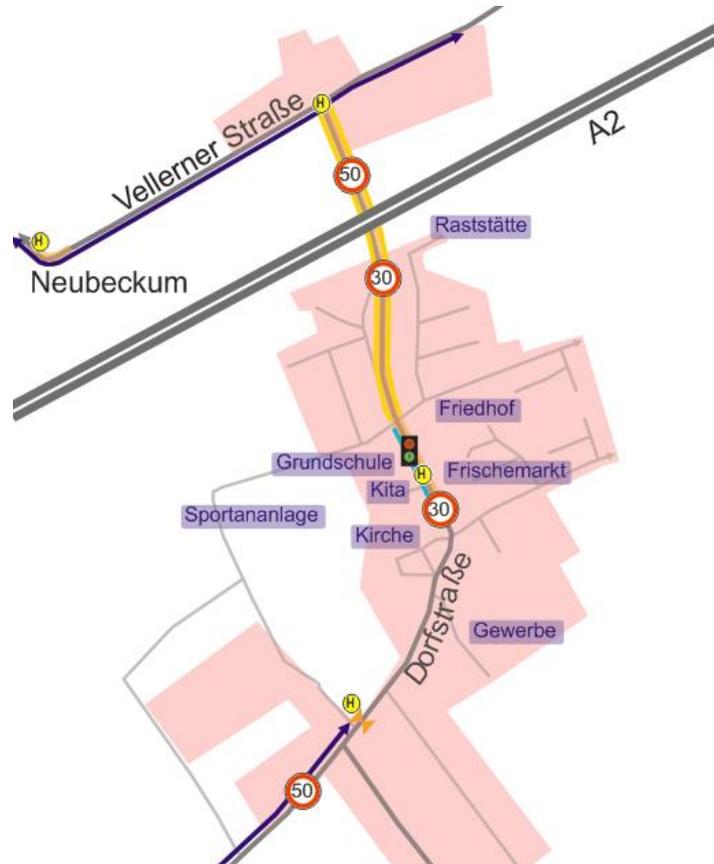
- Die Park and Ride Anlagen in Neubeckum sollen weiter ausgebaut werden
- Im Bereich der Graf-Galen-Straße wird die Einführung einer zeitlichen Bewirtschaftung zur Vermeidung von zugeworfenen Straßenräumen empfohlen.

Leuchtturm-/
Impulsprojekt



Mobilstation am Bahnhof

Stadtteilverkehrskonzept Vellern



Stadtteilverkehrskonzept Vellern

Vellern



Radverkehr/Fußverkehr

- Die bereits vorhandene Streckengeschwindigkeit von 30 km/h im Bereich der Schule soll bis zum Knotenpunkt Dorfstraße/Lennebrokstraße ausgeweitet werden.
- Dies führt zu einer erheblichen Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr.
- Die Gehwege entlang der Dorfstraße weisen eine schlechte Oberflächenqualität auf und sollten ertüchtigt werden.
- Bei einer Entwicklung eines Ortsmittelpunktes mit Querungshilfe im Bereich der Kirche.

Leuchtturm-/
Impulsprojekt



Entwicklung eines Ortsmittelpunktes

Stadtteilverkehrskonzept Roland



Stadtteilverkehrskonzept Roland



Radverkehr/Fußverkehr

- Schaffung eines durchgängigen überörtlichen Geh- und Radweges in Richtung Ahlen.
- Prüfen, ob das Überqueren der Vorhelmer Straße im Bereich der Querungshilfe durch eine zusätzliche Markierung von „Zebrastreifen“ erleichtert werden könnte. Sicherstellung einer ausreichende Beleuchtung .
- Schmale und nicht barrierefreie Gehwege in den Wohngebieten sollten ausgebaut werden.

Allgemein

- Baumpflanzungen können zur Verbesserung des straßenräumlichen Gesamteindrucks führen.
- Der Aufbau eines Ortskernes mit zentralen Funktionen ist im Rahmen des Dorfinnerentwicklungskonzeptes (DIEK) bereits in Planung.

Leuchtturm-/
Impulsprojekt



Entwicklung eines Ortsmittelpunktes

Querschnittsthemen

Kinder- und altengerechte Verkehrsplanung

Kinder- und altengerechte Verkehrsplanung



Kindergerechte Verkehrsplanung

- niedrige Kfz-Geschwindigkeiten und die Einhaltung von zulässigen Geschwindigkeiten,
- kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen,
- begreifbare Steuerungen mit möglichst konstanten Phasenfolgen
- zusätzliche Querungsstellen an für Kinder bedeutenden Wegebeziehungen
- Platz für Aufenthalt und Kinderspiel auch in Straßenräumen im direkten Wohnumfeld
- Nahgelegene und sicher erreichbare Spiel-/Bolzplätze
- Sichere Wege zur Kindertagesstätte und zur Schule zu Fuß und mit dem Fahrrad
- Verkehrssicherheitsarbeit

Altengerechte Planung

- Gute Erreichbarkeit und Erkennbarkeit von Verkehrsanlagen
- Kombination optischer und akustischer Informationen
- Stärkung des Nahbereichs, kurze Wege
- Vermeidung zu großer Komplexität der Verkehrsanlagen
- Generell niedrigere Geschwindigkeiten im Fahrzeugverkehr
- Trennung der Verkehrsarten (z.B. Fußgänger und Radfahrer)
- Anzustreben sind verständliche und übersichtliche Informationen in der Wegweisung
- Im ÖPNV ist eine hohe Erschließungsdichte für ältere Menschen besonders wichtig.
- Weiterhin spielt die Frage der sozialen Sicherheit z.B. durch ausreichende Straßenbeleuchtung eine wesentliche Rolle.

Barrierefreiheit



Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum

- taktile Wahrnehmbarkeit von Wegebegrenzungen, Zielen, Gefahren
- einbau- und hindernisfreie Gehbereiche:
- taktile und/oder akustische Informationsübermittlung
- ein visuell kontrastreich gestalteter Straßenraum ohne kontrastarme Hindernisse und Gefahrenstellen
- die Vermeidung von Hindernissen <90 cm
- visuell kontrastreich gestaltete und großflächige Informationen
- die stufenlose Erreichbarkeit potenzieller Ziele
- moderate Neigungsverhältnisse
- ausreichend bemessene Bewegungsräume

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement



Maßnahmen

- ein umfassendes, nutzerorientiertes ÖPNV-Angebot,
- ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz einschließlich Abstellanlagen, gegebenenfalls ergänzt durch Servicestellen rund ums Rad
- ein gutes Angebot für die intermodale Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bike and Ride, Park and Ride) sowie
- attraktive, zur Nutzung anregende Verkehrsanlagen für Fußgänger einschließlich eines städtebaulich ansprechenden Umfeldes
- Mobilitätberatung anbieten (Verkaufs- und Servicestellen)
- Prüfen von Carsharing und Mitfahrerkonzepten
- Ausweitung der E-Mobilität

Ausblick

- Abstimmung Entwurfsbericht
- Anschließend Bürgerbeteiligung
- Fertigstellung Ende 2018

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ihre Ansprechpartner

- SHP Ingenieure

Dr.- Ing. Wolfgang Haller

Melissa Latzel M.Sc.

Telefon 0511.3584-480

Telefon 0511.3584-485

w.haller@shp-ingenieure.de

m.latzel@shp-ingenieure.de

www.shp-ingenieure.de

www.shp-ingenieure.de