



## Öffentliche Bekanntmachung

Die öffentliche/nicht öffentliche Sitzung des Rates der Stadt Beckum findet am Mittwoch, dem 10.04.2019 um 17:00 Uhr in der Mensa der Sekundarschule Beckum, Windmühlenstraße 95, 59269 Beckum statt.

Alle Einwohnerinnen und Einwohner sind herzlich zur Teilnahme am öffentlichen Teil der Sitzung eingeladen.

## Tagesordnung

### Öffentlicher Teil:

1. Einführung und Verpflichtung des neuen Ratsmitglieds Herrn Peter Dennin
2. Anfragen von Einwohnerinnen und Einwohnern
3. Niederschrift über die Sitzung des Rates der Stadt Beckum vom 21.02.2019 – öffentlicher Teil –
4. Bericht des Bürgermeisters
5. Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt NRW über die überörtliche Prüfung "Gesamtabschluss und Beteiligungen der Stadt Beckum im Jahr 2018"  
Vorlage: 2019/0011/1
6. Änderung der Verwaltungsgebührensatzung der Stadt Beckum  
Vorlage: 2019/0063
7. Änderung der Satzung der Stadt Beckum über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren (Straßenreinigungs- und Gebührensatzung)  
Vorlage: 2019/0065
8. Änderung der Bädergebührensatzung  
Vorlage: 2019/0051
9. Erlass einer Ordnungsbehördlichen Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen aus Anlass der Veranstaltung „Beckum hat viele Gesichter – hier spielt die Musik!“ am 28. April 2019  
Vorlage: 2019/0069
10. Erlass einer Ordnungsbehördlichen Verordnung über die Ausübung des Gemeingebrauchs an den beiden Seen im ehemaligen Steinbruch West zwischen Ahlener Straße und Vorhelmer Straße im Stadtgebiet Beckum – Änderung der Erteilung des Einvernehmens als Gewässereigentümerin  
Vorlage: 2019/0080
11. Verkehrsentwicklungsplan 2030  
Vorlage: 2019/0064

12. Abschluss eines städtebaulichen Vertrages nach § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummern 1 und 3 Baugesetzbuch zur Entwicklung von Wohnbebauung im Bebauungsplan Nummer N 67 A  
Vorlage: 2019/0040
13. Anregungen nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
  - Beitritt der Stadt Beckum zum Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.
  - Unterstützung der Resolution zur Ausrufung des KlimanotstandesVorlage: 2019/0072
14. Bestellung von städtischen Vertretern für die Mitgliederversammlung des EUREGIO Zweckverbandes  
Vorlage: 2019/0054
15. Umbesetzungen in Ausschüssen, im Integrationsrat und in Beiräten, Benennung eines 3. stellvertretenden Vorsitzenden für den Ausschuss für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben und Bestellungen von Vertreterinnen und Vertretern in Gremien von juristischen Personen und Personenvereinigungen  
Vorlage: 2019/0058
16. Anfragen von Ratsmitgliedern

Nicht öffentlicher Teil:

1. Niederschrift über die Sitzung des Rates der Stadt Beckum vom 21.02.2019
  - nicht öffentlicher Teil –
2. Bericht des Bürgermeisters
3. Anfragen von Ratsmitgliedern

Beckum, den 28. März 2019

gezeichnet  
Dr. Karl-Uwe Strothmann  
Vorsitz



Federführung: Örtliche Rechnungsprüfung  
Beteiligte(r): Fachbereich Finanzen und Beteiligungen  
Auskunft erteilt: Frau Dahl  
Telefon: 02521 29-150

## Vorlage

zu TOP  
2019/0011/1  
öffentlich

### **Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt NRW über die überörtliche Prüfung "Gesamtabschluss und Beteiligungen der Stadt Beckum im Jahr 2018"**

#### **Beratungsfolge:**

Rechnungsprüfungsausschuss

09.04.2019 Beratung

Rat der Stadt Beckum

10.04.2019 Entscheidung

#### **Beschlussvorschlag:**

##### **Sachentscheidung**

1. Der Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen sowie die in der Anlage 2 zur Vorlage beigefügte Zusammenstellung der Feststellungen nebst Bewertung und Konkretisierung der Handlungsbedarfe werden zur Kenntnis genommen.
2. Der Bericht des Vorsitzenden des Rechnungsprüfungsausschusses wird zur Kenntnis genommen.
3. Die Ausführungen zum Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen, wie in der Anlage 2 zur Vorlage formuliert, werden als Stellungnahme zu den im Prüfungsbericht enthaltenen Feststellungen und Empfehlungen beschlossen und gegenüber der Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen und dem Landrat des Kreises Warendorf als unterer staatlicher Verwaltungsbehörde – Kommunalaufsichtsbehörde – abgegeben.

#### **Kosten/Folgekosten**

Die Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen erhebt für ihre Tätigkeit im Rahmen der überörtlichen Prüfungen Gebühren entsprechend ihrer Gebührensatzung. Für die Prüfung sind Gebühren in Höhe von insgesamt 6.540,50 Euro angefallen.

#### **Finanzierung**

Für die überörtliche Prüfung durch die Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen werden jährlich anteilig entsprechende bilanzielle Rückstellungen gebildet. Die Gebühren für die Prüfung werden aus den bilanziellen Rückstellungen unter den Konten 010901.281124/742932 – Rückstellungen für überörtliche Prüfungen – gezahlt.

## **Begründung: Rechtsgrundlagen**

Zu den Aufgaben der Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen (gpaNRW) gehört es zu prüfen, ob die Kommunen des Landes Nordrhein-Westfalen rechtmäßig, sachgerecht und wirtschaftlich handeln. Hierzu zählen auch die wirtschaftliche und nichtwirtschaftliche Betätigung der Kommunen in den Formen des privaten oder öffentlichen Rechts gemäß §§ 107 ff. der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW). Die Prüfung stützt sich auf § 105 GO NRW.

Gemäß § 105 Absatz 6 GO NRW legt der Bürgermeister den Prüfungsbericht dem Rechnungsprüfungsausschuss zur Beratung vor. Der Bürgermeister hat zu den Feststellungen und Empfehlungen, die im Prüfungsbericht gegenständlich sind, Stellung zu nehmen. Der Rechnungsprüfungsausschuss unterrichtet den Rat über das Ergebnis seiner Beratungen.

Im Anschluss daran beschließt der Rat gemäß § 105 Absatz 7 GO NRW über die gegenüber der Gemeindeprüfungsanstalt und der Aufsichtsbehörde abzugebende Stellungnahme in Bezug auf die im Prüfungsbericht enthaltenen Feststellungen und Empfehlungen in öffentlicher Sitzung.

## **Demografischer Wandel**

Aspekte des demografischen Wandels sind nicht zu berücksichtigen.

## **Erläuterungen**

Die Prüfung des Gesamtabchlusses und der Beteiligungen in der Stadt Beckum hat die gpaNRW von November 2017 bis August 2018 durchgeführt. Die Prüfung Gesamtabschluss und Beteiligungen wurde seitens der gpaNRW in die Bereiche „Beteiligungen“ und „wirtschaftliche Gesamtsituation“ unterteilt.

Im Prüfbereich „Beteiligungen“ wurden im Wesentlichen Rechtmäßigkeitsaspekte geprüft. Der Prüfungsschwerpunkt lag hierbei unter anderem auf der Vollständigkeit des Beteiligungsberichtes sowie der korrekten Festlegung des Konsolidierungskreises.

Der Prüfungsteil „wirtschaftliche Gesamtsituation“ zielt darauf ab, die Kommunen bei ihren Konsolidierungsprozessen unter Einbeziehung der verselbstständigten Aufgabenbereiche zu unterstützen. Zur Darstellung der wirtschaftlichen Situation des Konzerns Stadt hat die gpaNRW daher ausgewählte Kennzahlen des Kennzahlensets NRW auf den Gesamtabschluss angewendet und um eigene Kennzahlen ergänzt. Als Basis für die Analyse wurden die Kennzahlenwerte in den interkommunalen Vergleich zu den anderen mittleren kreisangehörigen Kommunen in NRW gestellt. Ausgehend von diesen Kennzahlen identifiziert die gpaNRW bestehende Belastungen und Konsolidierungsbeiträge sowie Risiken für die Haushaltswirtschaft der Stadt Beckum.

Bei der Stadt Beckum hat die gpaNRW **keine** Feststellung getroffen, die eine Stellungnahme erforderlich macht.

Da sich jedoch mit dem Inkrafttreten des Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung des Neuen Kommunalen Finanzmanagements für Gemeinden und Gemeindeverbände im Land Nordrhein-Westfalen und weiterer kommunalrechtlicher Vorschriften zum 1. Januar 2019 Änderungen in der GO NRW hinsichtlich des Umgangs mit überörtlichen Prüfungsberichten ergeben haben, ist, obwohl laut Feststellungen der gpaNRW eine Stellungnahme zum Prüfungsbericht **nicht** erforderlich ist, aufgrund der Neuregelungen in der GO NRW nunmehr dennoch eine Stellungnahme zum Prüfungsbericht abzugeben.

In der als Anlage 2 zu dieser Vorlage beigefügten Zusammenstellung der Feststellungen der gpaNRW konkretisiert und bewertet die Verwaltung die im Bericht der gpaNRW enthaltenen Handlungserfordernisse und benennt den jeweils notwendigen Handlungsbedarf.

Die Verwaltung schlägt vor, diese Ausführungen als Stellungnahme zu den im Prüfungsbericht enthaltenen Feststellungen und Empfehlungen gegenüber der gpaNRW und dem Landrat des Kreises Warendorf als unterer staatlicher Verwaltungsbehörde – Kommunalaufsichtsbehörde – abzugeben. Hierüber muss der Rat beschließen.

**Anlagen:**

- 1 Bericht über die überörtliche Prüfung „Gesamtabschluss und Beteiligungen der Stadt Beckum im Jahr 2018“
- 2 Auswertung des GPA-Berichtes und Sachstandsbericht

# TOP 5



## ÜBERÖRTLICHE PRÜFUNG

*Gesamtabschluss und  
Beteiligungen der Stadt  
Beckum im Jahr 2018*

# INHALTSVERZEICHNIS

|   |    |
|---|----|
| → Managementübersicht   | 3  |
| → Überörtliche Prüfung des Gesamtabschlusses und der Beteiligungen        | 4  |
| Grundlagen  | 4  |
| Prüfbericht   | 4  |
| Inhalte, Ziele, Methodik  | 5  |
| → Prüfungsablauf  | 6  |
| → Beteiligungen   | 7  |
| Übersicht über die Beteiligungen  | 7  |
| Beteiligungsbericht   | 8  |
| Konsolidierungskreis  | 10 |
| → Wirtschaftliche Gesamtsituation   | 12 |
| Gesamtertragslage   | 13 |
| Gesamtergebnis  | 13 |
| Teilergebnisse der verselbstständigten Aufgabenbereiche und Konzernmutter | 15 |
| Gesamtvermögens- und Gesamtschuldenlage                                   | 25 |
| Gesamtfinanzlage  | 30 |
| → Kennzahlenübersicht   | 33 |

## → Managementübersicht

Mit dieser Managementübersicht gibt die gpaNRW den für die Gesamtsteuerung der Stadt Verantwortlichen in Rat und Verwaltung einen konzentrierten Überblick über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und Handlungsempfehlungen.

Die Stadt Beckum ist an 22 Unternehmen beteiligt. Rund ein Drittel des Gesamtvermögens ist in die verselbstständigen Aufgabenbereiche ausgegliedert.

Zum Prüfungszeitpunkt lagen örtlich geprüfte Gesamtabchlüsse für die Jahre 2010, 2015 und 2016 der Stadt Beckum vor. Für die Jahre 2011 bis 2014 wurde die Erleichterungsregelung genutzt, wonach die Gesamtabchlüsse nicht örtlich geprüft werden müssen.

Der Beteiligungsbericht der Stadt Beckum ist insgesamt informativ und gut strukturiert. Es fehlen jedoch die Angaben zu den Zweckverbänden, der Sparkasse und den Kleinstbeteiligungen. Zudem werden im Bericht keine gegenseitigen Leistungsbeziehungen dargestellt. Die Angaben sind zukünftig zu ergänzen.

Die Eigenkapitalausstattung des Konzerns Stadt Beckum ist im Vergleich mit anderen mittleren kreisangehörigen Kommunen durchschnittlich. Im Zeitraum 2014 bis 2016 kommt es allerdings zu einem wesentlichen Eigenkapitalverzehr von insgesamt 8,4 Mio. Euro.

Die Schuldenlage ist ebenfalls durchschnittlich. Die Verschuldung des Konzerns wird von den Kreditverbindlichkeiten geprägt. Rund 98,0 Prozent der Kreditverbindlichkeiten werden in den verselbstständigten Aufgabenbereichen bilanziert. Die zugehörigen Zinsaufwendungen belasten den Konzern allerdings nur teilweise, da sie über die Abwassergebühren vom Gebührenschuldner kompensiert werden.

Der Gesamtabchluss der Stadt Beckum zum 31. Dezember 2016 schließt mit einem Fehlbetrag von rund 844 Tausend Euro ab. Der Konzern Stadt Beckum erzielt in den Jahren 2010 bis 2016 jeweils ein negatives Gesamtjahresergebnis ohne Anteile anderer Gesellschafter. Dieses wird besonders durch das negative Finanzergebnis beeinflusst. Das ordentliche Ergebnis schwankt.

Einen positiven Beitrag zum Ergebnis des Konzerns leisten im Jahr 2016 die Konzernmutter, die Beckumer Wohnungsgesellschaft mbH und der Teilkonzern Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum. Demgegenüber beeinflussen die Städtischen Betriebe Beckum und der Städtische Abwasserbetrieb das Ergebnis des Konzerns negativ.

Einen wesentlichen Einfluss auf das Gesamtergebnis üben jedoch nur die Konzernmutter, die Städtischen Betriebe Beckum und der Teilkonzern Energieversorgung und Bäder aus.

Rund zwei Drittel der ordentlichen Erträge und Aufwendungen entfallen auf die Konzernmutter Stadt Beckum. Sie beeinflusst die Ergebnislage des Konzerns somit stark.

Die Städtischen Betriebe Beckum tragen, bedingt durch ihre Eigenschaft als konzerninterner Dienstleister, sowohl im Prüfungszeitraum als auch zukünftig negativ zum Gesamtergebnis bei. Das negative Teilergebnis ist wesentlich für den Konzern.



## → Überörtliche Prüfung des Gesamtabschlusses und der Beteiligungen

### Grundlagen

Zu den Aufgaben der gpaNRW gehört es zu prüfen, ob die Kommunen des Landes NRW rechtmäßig, sachgerecht und wirtschaftlich handeln. Hierzu zählen auch die wirtschaftliche und nichtwirtschaftliche Betätigung der Kommunen in den Formen des privaten oder öffentlichen Rechts gemäß §§ 107 ff. der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW). Die Prüfung stützt sich auf § 105 GO NRW.

Der Bericht richtet sich an die für die Gesamtsteuerung Verantwortlichen der Kommune in Rat und Verwaltung. Er zielt darauf ab, diese in folgenden Aufgaben zu unterstützen:

- Umsetzung und Nutzung des Gesamtabschlusses,
- Konsolidierungsprozesse unter Einbeziehung der verselbstständigten Aufgabenbereiche,
- Beteiligungssteuerung.

### Prüfbericht

Die Berichte der überörtlichen Prüfungen sind auf der Internetseite der gpaNRW veröffentlicht.

Im Bericht nutzt die gpaNRW Begrifflichkeiten aus dem handelsrechtlichen Konzernrecht, soweit für den kommunalen Gesamtabschluss keine eigenen Begrifflichkeiten definiert wurden. Der Konzern Stadt besteht nach dem Verständnis der gpaNRW aus der Stadt als Konzernmutter und den verselbstständigten Aufgabenbereichen (vABs), die im Gesamtabschluss voll zu konsolidieren sind, also den Tochtereinheiten der Stadt.

Grundsätzlich verwendet die gpaNRW im Bericht geschlechtsneutrale Begriffe. Gerade in der Kennzahldefinition ist dies jedoch nicht immer möglich. Werden Personenbezeichnungen aus Gründen der besseren Lesbarkeit lediglich in der männlichen oder weiblichen Form verwendet, so schließt dies das jeweils andere Geschlecht mit ein.

Ergebnisse von Analysen bezeichnet die gpaNRW im Prüfbericht als **Feststellung**. Damit kann sowohl eine positive als auch eine negative Wertung verbunden sein. Feststellungen, die eine Korrektur oder eine weitergehende Überprüfung oder Begründung durch die Stadt erforderlich machen, sind Beanstandungen im Sinne des § 105 Abs. 6 GO NRW. Hierzu muss die Stadt eine gesonderte Stellungnahme abgeben. Dies wird im Prüfbericht mit einem Zusatz gekennzeichnet. Bei der Stadt Beckum hat die gpaNRW keine Feststellung getroffen, die eine Stellungnahme erforderlich macht.

Bei der Prüfung erkannte Verbesserungspotenziale weist die gpaNRW im Prüfbericht als **Empfehlung** aus.

Die in dem Bericht genannten Rechtsgrundlagen haben wir in der Fassung angewendet, die zum Zeitpunkt des geprüften Sachverhaltes galt.

## **Inhalte, Ziele, Methodik**

Die Prüfung Gesamtabchluss und Beteiligungen ist in die folgenden zwei Bereiche unterteilt:

- Beteiligungen,
- wirtschaftliche Gesamtsituation.

Im Prüfbereich „Beteiligungen“ werden im Wesentlichen Rechtmäßigkeitsaspekte geprüft. Hierzu nehmen wir unter anderem die Vollständigkeit des Beteiligungsberichtes sowie die korrekte Festlegung des Konsolidierungskreises in den Blick. Grundlage der Prüfung sind der Beteiligungsbericht, die Gesamtabchlussdokumentation sowie der Gesamtabchluss.

Durch die schwierige Finanzlage der Kommunen werden Konsolidierungsbeiträge der Beteiligungen erforderlich. Der Prüfungsteil „wirtschaftliche Gesamtsituation“ zielt darauf ab, die Kommunen bei ihren Konsolidierungsprozessen unter Einbeziehung der verselbstständigten Aufgabenbereiche zu unterstützen. Zur Darstellung der wirtschaftlichen Situation des Konzerns Stadt hat die gpaNRW ausgewählte Kennzahlen des Kennzahlensets NRW auf den Gesamtabchluss angewendet und um eigene Kennzahlen ergänzt. Als Basis für die Analyse haben wir die Kennzahlenwerte in den interkommunalen Vergleich zu den anderen mittleren kreisangehörigen Kommunen in NRW gestellt. Ausgehend von diesen Kennzahlen identifiziert die gpaNRW bestehende Belastungen und Konsolidierungsbeiträge sowie Risiken für die Haushaltswirtschaft der Stadt.

## → Prüfungsablauf

Die Prüfung des Gesamtabschlusses und der Beteiligungen in der Stadt Beckum hat die gpaNRW von November 2017 bis August 2018 durchgeführt.

Zum Prüfungszeitpunkt lagen örtlich geprüfte Gesamtabschlüsse für die Jahre 2010, 2015 und 2016 vor. Die Gesamtabschlüsse 2011 bis 2014 wurden entsprechend der gesetzlichen Erleichterungsregel dem Gesamtabschluss 2015 als Anlage hinzugefügt und bei der Aufsichtsbehörde angezeigt.

In den aktuellen interkommunalen Vergleich für das Jahr 2015 werden 17 mittlere kreisangehörige Kommunen einbezogen.

Neben den Daten früherer Jahre haben wir ebenfalls Aktuelles berücksichtigt, um Aussagen für die Zukunft machen zu können.

Geprüft hat:

Hendrik Burghaus

Leitung der Prüfung:

Sandra Rettler

## → Beteiligungen

### Übersicht über die Beteiligungen

Die Stadt Beckum ist zum Stichtag 31. Dezember 2016 an den nachfolgenden elf Gesellschaften unmittelbar beteiligt:

- Städtische Betriebe Beckum – 100 Prozent
- Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum – 100 Prozent
- Städtischer Abwasserbetrieb Beckum – 100 Prozent
- Beckumer Wohnungsgesellschaft mbH – 66,63 Prozent
- Sparkassenzweckverband der Stadt Beckum und der Gemeinde Wadersloh – 65,21 Prozent<sup>1</sup>
- Schulzweckverband Beckum-Ennigerloh – 50,00 Prozent<sup>1</sup>
- Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH – 6,54 Prozent
- Radio WAF Betriebsgesellschaft mbH & Co.KG – 1,29 Prozent
- Regionalverkehr Münsterland GmbH – 0,91 Prozent
- Zweckverband Euregio – 0,8 Prozent<sup>1</sup>
- Bürgerenergiegenossenschaft Beckum eG – 0,31 Prozent
- Volksbank Beckum-Lippstadt eG – 0,01 Prozent

An folgenden Beteiligungen hält die Stadt sowohl unmittelbare als auch mittelbare Anteile; dargestellt sind die durchgerechneten Beteiligungsquoten:

- Gesellschaft für Wirtschaftsförderung im Kreis Warendorf mbH (gfw) – 4,05 Prozent (2,94 Prozent über die Sparkasse Beckum-Wadersloh AöR)

Weiterhin hält die Stadt Beckum mittelbare Anteile an den folgenden Unternehmen; dargestellt sind die durchgerechneten Beteiligungsquoten:

- Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG – 66,00 Prozent
- Energieversorgung Beckum Verwaltungs-GmbH – 66,00 Prozent
- Sparkasse Beckum-Wadersloh AöR – 65,21 Prozent
- Wasserversorgung Beckum GmbH – 34,33 Prozent

<sup>1</sup> Die Beteiligungsquote wurde anhand der Stimmverteilung in der Verbandsversammlung berechnet.

- WLE-Spedition GmbH i.L. – 6,54 Prozent
- Radio WAF Betriebs- und Verwaltungsgesellschaft mbH – 1,29 Prozent
- Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH – 1,09 Prozent (0,43 Prozent über die RVM GmbH / 0,66 Prozent über die WLE GmbH)
- RVM Verkehrsdienst GmbH – 0,91 Prozent
- Verkehrsbetrieb Kipp GmbH – 0,91 Prozent
- Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen mbH (BEKA) – 0,03 Prozent

Im Zeitraum 2010 bis 2016 sind folgende Änderungen im Beteiligungsportfolio der Stadt Beckum eingetreten:

- Gründung des Städtischen Abwasserbetriebs Beckum zum 1. Januar 2014
- Liquidation der Stadtmarketing Beckum GmbH zum 31. Dezember 2010

## Beteiligungsbericht

Jede Stadt hat jährlich einen Beteiligungsbericht zu erstellen, in dem die wirtschaftliche und nichtwirtschaftliche Betätigung zu erläutern ist. Grundlage dafür ist § 117 GO NRW. Der Beteiligungsbericht ist dem Gesamtabschluss beizufügen.

Die Erläuterungspflicht besteht sowohl unabhängig davon, ob die verselbstständigten Aufgabenbereiche dem Konsolidierungskreis des Gesamtabschlusses angehören, als auch unabhängig davon, ob sie in öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Rechtsform geführt werden. Im Gegensatz zum Gesamtabschluss, der die Gesamtlage der Stadt abbildet, stellt der Beteiligungsbericht somit die Lage jedes einzelnen Betriebes in den Blickpunkt. Damit stellt er die Gesamtübersicht über alle verselbstständigten Aufgabenbereiche her.

Um eine solche differenzierte Betrachtung zu gewährleisten, sind gemäß § 52 GemHVO NRW im Beteiligungsbericht folgende Informationen anzugeben und zu erläutern:

- die Ziele der Beteiligung,
- die Erfüllung des öffentlichen Zwecks,
- die Beteiligungsverhältnisse,
- die Entwicklung der Bilanzen und der Gewinn- und Verlustrechnungen der letzten drei Abschlussstichtage,
- die Leistungen der Beteiligungen, bei wesentlichen Beteiligungen mit Hilfe von Kennzahlen,
- die wesentlichen Finanz- und Leistungsbeziehungen der Beteiligungen untereinander und mit der Gemeinde,

- die Zusammensetzung der Organe der Beteiligungen,
- der Personalbestand jeder Beteiligung.

Die Stadt Beckum hat die Beteiligungsberichte für die Jahre 2010 bis 2016 erstellt und den Gesamtabschlüssen beigefügt. Die Prüfung wurde auf Grundlage des Beteiligungsberichtes 2016 durchgeführt.

Der Beteiligungsbericht der Stadt Beckum ist informativ und gut strukturiert. Er ist jedoch nicht vollständig. Im Bericht fehlen

- der Sparkassenzweckverband Beckum-Wadersloh,
- die Sparkasse Beckum-Wadersloh AöR,
- der Schulzweckverband Beckum-Ennigerloh,
- der Zweckverband Euregio,
- die Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH,
- die Bürgerenergiegenossenschaft Beckum eG,
- die WLE GmbH,
- die Radio WAF Betriebs- und Verwaltungsgesellschaft mbH,
- die RVM GmbH,
- die Verkehrsbetrieb Kipp GmbH,
- die Volksbank Beckum-Lippstadt eG und
- die Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen mbH.

Handelt es sich bei den fehlenden Beteiligungen um Kleinbeteiligungen, ist es nach Ansicht der gpaNRW akzeptabel, die Informationen auf einige Mindestangaben zu beschränken. Zu diesen Mindestangaben zählen der Zweck und die Aufgabe der Beteiligung, die wesentlichen Finanz- und Leistungsbeziehungen der Beteiligung untereinander und mit der Stadt sowie die Bilanzsumme und das Jahresergebnis. Eine vollständige Unterlassung der Berichtspflicht widerspricht jedoch den Vorgaben des Gemeinderechts.

Bei den erläuterten Beteiligungen sind die nach § 52 GemHVO geforderten Angaben weitestgehend enthalten. Nicht angegeben sind hingegen die wesentlichen gegenseitigen Finanz- und Leistungsbeziehungen der Beteiligungen untereinander.

Am Anfang des Beteiligungsberichtes befindet sich eine Übersicht mit wirtschaftlichen Daten der Beteiligungen. Dazu gehören die Bilanzsumme, das Jahresergebnis und die Auswirkungen auf den städtischen Haushalt (u.a. Zuschussbedarfe oder Gewinnausschüttungen). Diese Übersicht ergänzt den Beteiligungsbericht in sinnvoller Weise.

### → **Feststellung**

Der Beteiligungsbericht der Stadt Beckum ist informativ und gut strukturiert. Er ist jedoch nicht vollständig. Es fehlen die Zweckverbände, die Sparkasse und die Kleinstbeteiligungen. Zudem werden im Bericht keine gegenseitigen Leistungsbeziehungen dargestellt.

Die Übersicht über die wirtschaftlichen Daten der Beteiligungen ist kein gesetzlicher Pflichtbestandteil des Beteiligungsberichtes, sie ergänzt diesen aber in sinnvoller Weise.

## **Konsolidierungskreis**

Der Konsolidierungskreis ist jährlich durch die Stadt zu bestimmen. Zum Konsolidierungskreis gehören neben der Stadt als Konzernmutter die in den Gesamtabschluss einzubeziehenden verselbstständigten Aufgabenbereiche in öffentlich-rechtlicher sowie in privatrechtlicher Rechtsform. Zusätzlich zum Vollkonsolidierungskreis nach § 50 Abs. 2 GemHVO NRW ist auch festzulegen, ob und welche Unternehmen nach der Equitymethode gemäß § 50 Abs. 3 GemHVO NRW zu konsolidieren sind.

Die Einbeziehung in den Konsolidierungskreis wurde durch die Stadt Beckum geprüft. Bei der Prüfung wurden quantitative Kriterien berücksichtigt. Eine Dokumentation der Festlegung des Konsolidierungskreises wurde der gpaNRW vorgelegt. Im ersten Gesamtabschluss werden die folgenden Unternehmen voll konsolidiert:

- Beckumer Wohnungsgesellschaft mbH
- Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG
- Städtische Betriebe Beckum
- Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum

Mit Wirkung zum 01. Januar 2014 wurde der Konsolidierungskreis um folgende Beteiligung erweitert:

- Städtischer Abwasserbetrieb Beckum

Darüber hinaus wurde die Wasserversorgung Beckum GmbH im Wege der Equitymethode konsolidiert. Die übrigen Beteiligungen werden aufgrund eines fehlenden Einflusses oder ihrer untergeordneten Bedeutung at cost in den Gesamtabschluss einbezogen.

Bei der Prüfung der bereitgestellten Unterlagen wurden folgende Versäumnisse festgestellt:

- Bei der Festlegung des Konsolidierungskreises wurden keine qualitativen Sachverhalte (wie zum Beispiel eine Verkaufsabsicht) dokumentiert.
- Die öffentlich-rechtlichen Beteiligungen, bei denen maßgeblicher Einfluss durch die Stadt besteht, wurden nicht mit in die Überprüfung einbezogen. Dies betrifft den Schulzweckverband Beckum-Ennigerloh.
- Die Stadt Beckum hat keine Wesentlichkeitsgrenze für die Einbeziehung von Beteiligungen bestimmt.

Die nachträglich erstellte Dokumentation der Stadt zeigt, dass die Abgrenzung des Konsolidierungskreises rechtmäßig ist.

→ **Feststellung**

Die Dokumentation zur Überprüfung des Konsolidierungskreises der Stadt Beckum ist nicht vollständig. Es fehlen Angaben zu qualitativen Sachverhalten und zur Prüfung von öffentlich-rechtlichen Beteiligungen. Außerdem ist eine Wesentlichkeitsgrenze zu bestimmen. Die Dokumentation ist bei der Aufstellung des Gesamtabschluss 2017 anzupassen.



## → Wirtschaftliche Gesamtsituation

Bei der Prüfung der wirtschaftlichen Gesamtsituation nimmt die gpaNRW insbesondere folgende Fragen in den Blick:

- Wie sehen die spezifischen finanzwirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Konzerns Stadt aus?
- Welche Bereiche innerhalb des Konzerns tragen im Wesentlichen zur wirtschaftlichen Gesamtsituation der Stadt bei?
- Beachtet die Stadt die Wirtschaftlichkeitsgrundsätze nach § 109 GO NRW?
- Sind Handlungsnotwendigkeiten aufgrund der wirtschaftlichen Situation (Haushaltskonsolidierung) und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeitsgrundsätze zu erkennen?

Die analytischen Prüfungshandlungen stützen sich regelmäßig auf Kennzahlen. Die ermittelten Kennzahlen werden in den interkommunalen Vergleich im Segment der mittleren kreisangehörigen Kommunen gestellt. In den aktuellen interkommunalen Vergleich für das Jahr 2015 wurden 17 Gemeinden einbezogen.

Zum Prüfungszeitpunkt lagen örtlich geprüfte Gesamtabschlüsse für die Jahre 2010, 2015 und 2016 vor. Die Gesamtabschlüsse 2011 bis 2014 wurden entsprechend der gesetzlichen Erleichterungsregel dem Gesamtabschluss 2015 als Anlage hinzugefügt und bei der Aufsichtsbehörde angezeigt. Gemäß § 116 Abs. 1 Satz 4 GO NRW i.V.m. § 96 GO NRW muss der Rat die Gesamtabschlüsse jeweils bis zum 31. Dezember des Folgejahres feststellen.

Die Stadt Beckum hat entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zum 31. Dezember 2010 erstmals einen Gesamtabschluss aufgestellt. Gemäß § 116 Abs. 5 i. V. m. § 95 Abs. 3 GO NRW ist der Gesamtabschluss innerhalb der ersten neun Monate nach dem Abschlussstichtag aufzustellen und dem Rat zuzuleiten, mithin also zum 30. September 2011.

Der Gesamtabschluss 2010 der Stadt Beckum wurde am 20. September 2015 durch den Kämmerer aufgestellt und vom Bürgermeister bestätigt. Aufgrund der Verzögerungen bei der Aufstellung konnte die Zuleitung zum Rat nicht fristgerecht erfolgen.

Entsprechend des Verweises in § 116 Abs. 1 Satz 4 GO NRW auf die Regelungen über die Feststellung des Jahresabschlusses gemäß § 96 GO NRW muss der Rat den geprüften Gesamtabschluss 2010 bis zum 31. Dezember des Folgejahres feststellen. Bedingt durch die Verzögerungen bei der Aufstellung konnten auch die Fristen für die Prüfung und Feststellung nicht eingehalten werden.

Die Fristen zur Aufstellung, Prüfung und Feststellung wurden bei den Gesamtabschlüssen 2011 bis 2014 ebenfalls nicht eingehalten. Der Gesamtabschluss 2015 wurde verspätet aufgestellt. Die Feststellung des Gesamtabschluss erfolgte hingegen fristgerecht am 20. Dezember 2016.

Bei der Aufstellung, Prüfung und Feststellung des Gesamtabschluss 2016 wurden die gesetzlichen Fristen erstmals eingehalten.

→ **Feststellung**

Die Stadt Beckum hat die vom Gesetzgeber vorgegebenen Fristen zur Aufstellung, Prüfung und Feststellung der Gesamtabschlüsse 2010 bis 2014 nicht eingehalten. Die Gesamtabschlüsse 2015 und 2016 wurden fristgerecht festgestellt.

## Gesamtertragslage

### Gesamtergebnis

In der Gesamtergebnisrechnung stellt die Stadt Beckum die Ertragslage des Konzerns zusammengefasst dar. In der Prüfung untersucht die gpaNRW das Gesamtjahresergebnis und betrachtet die Erträge und Aufwendungen.

Für die Konzernmutter ergibt sich die Pflicht zum Haushaltsausgleich aus § 75 Abs. 2 GO NRW. Danach ist der Haushalt ausgeglichen, wenn die Gesamtsumme der Erträge mindestens so hoch ist wie der Gesamtbetrag der Aufwendungen und die Ergebnisrechnung somit einen ausgeglichenen oder positiven Saldo aufweist. Für den Konzern ist eine solche Pflicht zum Haushaltsausgleich (und eine Pflicht zur Aufstellung eines Haushaltssicherungskonzeptes) im Gesetz nicht explizit normiert. Gleichwohl ist der Haushaltsausgleich im Gesamtabschluss notwendig, um die dauernde Leistungsfähigkeit des Konzerns zu sichern und den Grundsatz der intergenerativen Gerechtigkeit zu erfüllen.

Nach § 109 GO NRW sind die Unternehmen und Einrichtungen so zu führen, zu steuern und zu kontrollieren, dass der öffentliche Zweck nachhaltig erfüllt wird. Die Unternehmen sollen einen Ertrag abwerfen, soweit die Zweckerfüllung dadurch nicht beeinträchtigt wird. Wirtschaftliche Unternehmen sollen eine marktübliche Verzinsung des Eigenkapitals erwirtschaften. Folglich ist davon auszugehen, dass auch der Konzern ein ausgeglichenes Gesamtjahresergebnis erreichen muss. Entsprechend müssen die Gesamterträge die Gesamtaufwendungen des Konzerns zumindest decken.

Die Gesamtergebnisse der Stadt Beckum stellen sich wie folgt dar:

### Gesamtergebnis

|   | 2014            | 2015          | 2016        |
|---|-----------------|---------------|-------------|
|   | in Tausend Euro |               |             |
| Ordentliches Gesamtergebnis                                       | -930            | -599          | 2.330       |
| + Gesamtfinanzergebnis  | -1.804          | -2.544        | -2.097      |
| = Gesamtergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit                 | -2.734          | -3.143        | 233         |
| + Außerordentliches Gesamtergebnis                                | 0               | 0             | 0           |
| = Gesamtjahresergebnis  | -2.734          | -3.143        | 233         |
| - anderen Gesellschaftern zuzurechnender Gewinn/Verlust           | 893             | 748           | 1.076       |
| <b>= Gesamtjahresergebnis ohne Anteile anderer Gesellschafter</b> | <b>-3.628</b>   | <b>-3.891</b> | <b>-844</b> |

|  | 2014                 | 2015    | 2016   |
|--|----------------------|---------|--------|
|  | in Euro je Einwohner |         |        |
| <b>Gesamtjahresergebnis ohne Anteile anderer Gesellschafter je Einwohner</b> | -100,40              | -106,44 | -22,97 |

In den drei betrachteten Jahren erzielt die Stadt Beckum jeweils ein negatives Gesamtjahresergebnis. Dieses ist in allen Jahren insbesondere auf das negative Finanzergebnis zurückzuführen. Es beträgt im Zeitraum 2010 bis 2016 durchschnittlich -2,4 Mio. Euro. In 2014 und 2015 wirkt zudem das ordentliche Gesamtergebnis mit -0,9 Mio. Euro und -0,6 Mio. Euro belastend.

Im interkommunalen Vergleich des Jahres 2015 positioniert sich die Stadt Beckum wie folgt:

**Gesamtjahresergebnis 2015 ohne Anteile anderer Gesellschafter je Einwohner in Euro**

| Beckum  | Minimum | Maximum | Mittelwert | Anzahl Werte |
|---------|---------|---------|------------|--------------|
| -106,44 | -450,52 | 143,99  | -56,67     | 17           |

Das Gesamtjahresergebnis der Stadt Beckum liegt in 2015 deutlich unter dem Mittelwert aus dem Segment der mittleren kreisangehörigen Kommunen. Dieses Bild zeigt sich auch in den Jahren 2010 und 2013. In den Jahren 2011, 2012 und 2014 hingegen erzielt die Stadt Beckum ein im Vergleich durchschnittliches oder überdurchschnittliches Ergebnis, wenngleich das Ergebnis auch in diesen Jahren negativ ist. Der Haushaltsausgleich im Konzern wird somit in keinem Jahr erreicht.

Die ordentlichen Erträge des Konzerns werden von den Erträgen aus der Kontengruppe der Steuern und ähnlichen Abgaben (2016: 44,5 Mio. Euro) geprägt. Die Erträge generiert ausschließlich die Konzernmutter Stadt Beckum. Daneben sind auch die privatrechtlichen Leistungsentgelte für den Konzern von hoher Bedeutung. In 2016 ergibt sich hier ein Aufkommen von 34,2 Mio. Euro. Dieses wurde zu über 90,0 Prozent durch die Energieversorgung Beckum GmbH und Co. KG generiert.

Die ordentlichen Aufwendungen des Konzerns werden besonders durch die Transferaufwendungen beeinflusst. Diese betragen in 2016 insgesamt 43,5 Mio. Euro. Das entspricht einem Anteil von 34,9 Prozent an den ordentlichen Aufwendungen des Konzerns. Inbegriffen sind die Kreisumlage (2016: 18,4 Mio. Euro) und Pflegegelder sowie Pflegeheimkosten (8,1 Mio. Euro). Die Transferaufwendungen werden fast ausschließlich durch die Konzernmutter verursacht. Darüber hinaus belasten den Konzern Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen (2016: 35,6 Mio. Euro) und Personalaufwendungen (2016: 25,1 Mio. Euro).

→ **Feststellung**

Der Konzern Stadt Beckum erzielt in den Jahren 2010 bis 2016 jeweils ein negatives Gesamtjahresergebnis ohne Anteile anderer Gesellschafter. Dieses wird besonders durch das negative Finanzergebnis beeinflusst. Das ordentliche Ergebnis schwankt.

## Teilergebnisse der verselbstständigten Aufgabenbereiche und Konzernmutter

Welche Bereiche sich wesentlich auf das Ergebnis des Konzerns Stadt Beckum auswirken, ergibt sich aus der Einzelbetrachtung der Konzernmutter und der verselbstständigten Aufgabenbereiche.

Dazu nimmt die gpaNRW zunächst die Jahresergebnisse aus den Einzelabschlüssen in den Blick. Im Mittelpunkt dieser Betrachtung steht die Frage, ob die Wirtschaftlichkeitsgrundsätze gemäß § 109 Abs. 1 GO NRW eingehalten werden und ein Ertrag für den Haushalt erwirtschaftet wird.

Im zweiten Schritt beurteilt die gpaNRW die konsolidierten Jahresergebnisse (=Teilergebnisse) der Konzernmutter und der Tochterunternehmen in Bezug auf ihren Einfluss auf das Konzernergebnis.

Im Konzernabschluss werden die internen Leistungsbeziehungen zwischen der Stadt und ihren verselbstständigten Aufgabenbereichen eliminiert. Die Tochterunternehmen werden so dargestellt, als ob sie wirtschaftlicher Teil des städtischen Haushaltes sind. Die Teilergebnisse sind somit vergleichbar mit einer Teilergebnisrechnung im Jahresabschluss der Stadt. Ziel der Darstellung ist es aufzuzeigen, wo im Konzern die wesentlichen Aufwands- und Ertragspositionen zu finden sind und wo dementsprechend die Stellschrauben für Konsolidierungsbemühungen im Konzern liegen. Die gpaNRW beurteilt hingegen nicht die Wirtschaftlichkeit der verselbstständigten Aufgabenbereiche.

In der nachfolgenden Übersicht stellen wir die Teilergebnisse des Gesamtabschlusses im Vergleich zu den Jahresergebnissen zum 31. Dezember 2016 der Stadt Beckum und der in den Gesamtabschluss einbezogenen verselbstständigten Aufgabenbereiche dar. Ergänzt wird die Gegenüberstellung durch die Fehlbetragsquoten bzw. Eigenkapitalrenditen im Gesamtabschluss.

Die Fehlbetragsquote/Eigenkapitalrendite gibt Auskunft über den durch einen Fehlbetrag in Anspruch genommenen Gesamteigenkapitalanteil bzw. inwieweit sich das Gesamteigenkapital durch einen Überschuss erhöht. Um den Einfluss von Konzernmutter und Tochtereinheiten auf das Gesamtergebnis zu verdeutlichen, werden die Fehlbetragsquoten/Eigenkapitalrenditen von Mutter und Töchtern in Bezug auf das maßgebliche Konzerneigenkapital (Allgemeine Rücklage + Ausgleichsrücklage des Konzerns) ermittelt. Das maßgebliche Konzerneigenkapital zum 31. Dezember 2016 beträgt 72,3 Mio. Euro. In Anlehnung an das NKF-Kennzahlenset stellen wir die Fehlbetragsquote positiv, die Eigenkapitalrendite negativ dar.

### Vergleich der Jahresergebnisse und Teilergebnisse 2016 in Tausend Euro

|                            | Jahresergebnisse<br>laut Jahresabschluss | Teilergebnis <sup>2</sup> | Fehlbetragsquote /<br>Eigenkapitalrendite in<br>Prozent |
|----------------------------|--|---------------------------|---|
| Stadt                      | -1.034                                   | 2.216                     | -3,42   |
| Städtische Betriebe Beckum | 14                                       | -3.867                    | 5,96  |

<sup>2</sup> ohne Anteile anderer Gesellschafter

|  | Jahresergebnisse<br>laut Jahresabschluss | Teilergebnis <sup>2</sup> |  | Fehlbetragsquote /<br>Eigenkapitalrendite in<br>Prozent |
|--|--|---------------------------|--|---|
|  |  |                           |  |   |
| Beckumer Wohnungsgesellschaft mbH                            | 49                                       | 33                        |  | -0,05   |
| Städtischer Abwasserbetrieb Beckum                           | 547 <sup>3</sup>                         | -121                      |  | 0,19  |
| Eigenbetrieb Energieversorgung und<br>Bäder der Stadt Beckum | 680                                      | 895 <sup>4</sup>          |  | -1,38   |
| Energieversorgung Beckum GmbH &<br>Co. KG                    | 3.117                                    |                           |  |   |
| <b>Summe</b>   | <b>-</b>                                 | <b>-844</b>               |  | <b>1,30</b>   |

Einen positiven Beitrag zum Ergebnis des Konzerns leisten im Jahr 2016 die Konzernmutter, die Beckumer Wohnungsgesellschaft mbH und der Teilkonzern Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum. Dieser wiederum besteht aus dem Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum und der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG.

Demgegenüber beeinflussen die Städtischen Betriebe Beckum und der Städtische Abwasserbetrieb das Ergebnis des Konzerns negativ. Bei den Städtischen Betrieben Beckum ergibt sich auch in 2014 und 2015 ein deutlicher Fehlbetrag.

Einen wesentlichen Einfluss auf das Gesamtergebnis üben jedoch nur die Konzernmutter, die Städtischen Betriebe Beckum und der Teilkonzern Energieversorgung und Bäder aus. Dies zeigen die einzelnen Fehlbetragsquoten bzw. die Eigenkapitalrenditen der vollkonsolidierten Einheiten. Insgesamt ergibt sich in 2016 eine Fehlbetragsquote auf Konzernebene von 1,3 Prozent. In 2015 liegt die Fehlbetragsquote bei 5,7 Prozent und in 2014 bei 5,0 Prozent.

Im nachfolgenden Abschnitt werden die vollkonsolidierten Einheiten einzeln betrachtet und analysiert. Dabei verzichten wir auf eine Betrachtung der nachfolgenden verselbstständigten Aufgabenbereiche:

Die **Beckumer Wohnungsgesellschaft mbH** hat die Aufgabe, Bauten aller Nutzungsformen zu errichten, zu betreuen und zu bewirtschaften. Dabei verfolgt sie auch soziale Zwecke. Am Stammkapital der Gesellschaft ist die Stadt mit einem Anteil von 66,6 Prozent beteiligt. Im Gesamtabschluss wird das Unternehmen vollkonsolidiert. Aufgrund der unwesentlichen Leistungsbeziehungen zu anderen Einheiten des Vollkonsolidierungskreises und des geringen Umsatzvolumens wird das Unternehmen nicht in der Einzelanalyse betrachtet.

Der **Städtische Abwasserbetrieb Beckum** ist hauptverantwortlich für die Beseitigung von Abwasser im Stadtgebiet. Der Betrieb hat die Rechtspersönlichkeit einer eigenbetriebsähnlichen Einrichtung und wird im Gesamtabschluss der Stadt Beckum vollkonsolidiert. Zwischen der Konzernmutter und dem Abwasserbetrieb bestehen zwei wesentliche Leistungsbeziehungen, die im Gesamtabschluss konsolidiert werden. Einerseits betrifft dies die Abwassergebühren (2016: 1,2 Mio. Euro), die von der Konzernmutter selbst zu entrichten sind, und andererseits erfolgt durch den Abwasserbetrieb eine satzungsmäßig vorgesehene Gewinnausschüttung

<sup>3</sup> Jahresüberschuss vor satzungsgemäßer Gewinnausschüttung

<sup>4</sup> Die Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG wurde im Wege der Stufenkonsolidierung als Tochter des Eigenbetriebes Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum in den Gesamtabschluss einbezogen.

von jährlich 420 Tausend Euro. Beim Städtischen Abwasserbetrieb handelt es sich um eine gebührenrechnende Einrichtung. Aufgrund des geringen Einflusses auf das Ergebnis des Konzerns erfolgt keine nähere Betrachtung des Städtischen Abwasserbetriebes.

## Stadt Beckum

Die überörtliche Finanzprüfung hat zuletzt im Jahr 2015 den Jahresabschluss der Stadt Beckum betrachtet und analysiert. Die Situation der Stadt stellt sich wie folgt dar:

Die Stadt Beckum hat in den Jahren 2010 (-10,5 Mio. Euro), 2011 (-5,0 Mio. Euro) und 2012 (-1,3 Mio. Euro) negative Jahresergebnisse erzielt, die zu einem erheblichen Eigenkapitalverzehr geführt haben. In Folge dessen kam es zu einem vollständigen Verzehr der Ausgleichsrücklage. Die Eigenkapitalquoten der Stadt sind niedrig. Zudem weist die Stadt eine hohe Gesamtverschuldung auf. Durch die Ausgliederung des Abwasserbetriebes zum 01. Januar 2014 und der zugehörigen Verbindlichkeiten werden im Kernhaushalt der Stadt nun weniger Schulden ausgewiesen.

Den mittlerweile veröffentlichten Jahresabschlüssen der Jahre 2013 bis 2016 kann ein durchschnittliches Jahresergebnis von -3,9 Mio. Euro entnommen werden. Dies entspricht dem strukturellen Defizit, das die überörtliche Finanzprüfung für die Stadt Beckum berechnet hat.

Im Übrigen verweisen wir auf den entsprechenden Teilbericht der überörtlichen Prüfung.

Die Teilergebnisrechnungen der Stadt Beckum stellen sich für die Jahre 2014, 2015 und 2016 wie folgt dar:

### Teilergebnis in Tausend Euro

|   | 2014          | 2015          | 2016          |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Steuern und ähnliche Abgaben                  | 39.536        | 42.628        | 44.537        |
| + Zuwendungen und allgemeine Umlagen          | 18.164        | 19.396        | 20.888        |
| + Sonstige Transfererträge                    | 1.360         | 1.201         | 2.002         |
| + Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte     | 8.836         | 9.557         | 10.499        |
| + Privatrechtliche Leistungsentgelte          | 906           | 1.033         | 1.317         |
| + Kostenerstattungen und Kostenumlagen        | 1.082         | 2.288         | 5.563         |
| + Sonstige ordentliche Erträge                | 2.237         | 2.191         | 1.890         |
| + Aktivierte Eigenleistungen                  | 81            | 98            | 155           |
| +/- Bestandsveränderungen                     | 0             | 0             | 0             |
| <b>= ordentliche Erträge</b>                  | <b>72.202</b> | <b>78.392</b> | <b>86.853</b> |
| - Personalaufwendungen                        | 17.524        | 17.152        | 18.315        |
| - Versorgungsaufwendungen                     | 2.272         | 2.364         | 1.963         |
| - Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen | 9.212         | 9.247         | 10.480        |
| - Bilanzielle Abschreibungen                  | 6.681         | 8.267         | 5.891         |

|  | 2014          | 2015          | 2016          |
|--|---------------|---------------|---------------|
| - Transferaufwendungen                             | 34.746        | 37.994        | 43.492        |
| - sonstige ordentliche Aufwendungen                | 3.100         | 3.277         | 4.595         |
| <b>= ordentliche Aufwendungen</b>                  | <b>73.536</b> | <b>78.301</b> | <b>84.735</b> |
| <b>= ordentliches Ergebnis</b>                     | <b>-1.334</b> | <b>92</b>     | <b>2.117</b>  |
| + Finanzerträge                                    | 471           | 266           | 121           |
| - Finanzaufwendungen                               | 46            | 383           | 23            |
| <b>= Finanzergebnis</b>                            | <b>425</b>    | <b>-117</b>   | <b>98</b>     |
| <b>= Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit</b> | <b>-909</b>   | <b>-25</b>    | <b>2.216</b>  |
| + Außerordentliches Ergebnis                       | 0             | 0             | 0             |
| <b>= Teilergebnis</b>                              | <b>-909</b>   | <b>-25</b>    | <b>2.216</b>  |

Durch die Eliminierung von konzerninternen Leistungsbeziehungen verbessert sich das Ergebnis der Konzernmutter in 2016 um 3,3 Mio. Euro im Vergleich zum Jahresabschluss. Diese Veränderung ist insbesondere auf die nachfolgend aufgeführten Eliminierungen zurückzuführen:

- Die sonstigen ordentlichen Erträge reduzieren sich um 1,2 Mio. Euro in 2016, da die vereinnahmten Konzessionsabgaben aus dem Vollkonsolidierungskreis eliminiert wurden.
- Die Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen reduzieren sich durch die Konsolidierung um 4,7 Mio. Euro. Inbegriffen sind Leistungen der Städtischen Betriebe (2016: 3,8 Mio. Euro) und Gebührenaufwand für die Städtischen Abwasserbetrieb Beckum (2016: 1,2 Mio. Euro).
- Durch die Konsolidierung reduzieren sich auch die Finanzerträge der Konzernmutter, da die jährliche Gewinnausschüttung des Städtischen Abwasserbetriebes von 420 Tausend Euro eliminiert wurde.

Das ordentliche Ergebnis der Konzernmutter ist nach der Eliminierung von konzerninternen Leistungsbeziehungen in 2015 und 2016 positiv. In 2014 ergibt sich ein negatives ordentliches Ergebnis.

Die Erträge aus der Kontengruppe der Steuern und ähnlichen Abgaben sowie die Erträge aus der Kontengruppe der Zuwendungen und allgemeinen Umlagen beeinflussen das ordentliche Ergebnis am stärksten. Ihr Aufkommen macht in 2016 mehr als drei Viertel der ordentlichen Erträge der Konzernmutter aus. Inbegriffen sind Gewerbesteuererträge (2016: 19,4 Mio. Euro), der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer (2016: 14,8 Mio. Euro) und die Schlüsselzuweisung des Landes (2016: 11,1 Mio. Euro). Die ordentlichen Erträge der Konzernmutter prägen den Konzern. An den konzernweiten ordentlichen Erträgen haben sie einen Anteil von 67,6 Prozent in 2016.

Im Bereich der ordentlichen Aufwendungen haben die Transferaufwendungen (2016: 43,5 Mio. Euro) und die Personalaufwendungen (18,3 Mio. Euro) das größte Volumen. In den Transferaufwendungen sind die Kreisumlage (2016: 18,4 Mio. Euro) und die KiTa- Betriebskostenzuschüsse (2016: 7,3 Mio. Euro) enthalten. Die ordentlichen Aufwendungen der Konzernmutter haben in 2016 einen Anteil von 67,2 Prozent an den ordentlichen Aufwendungen im Konzern. Auch hier ist demzufolge ein hoher Einfluss der Konzernmutter auszumachen. Tendenziell bie-

ten höhere Aufwendungen auch ein höheres Konsolidierungspotential. Die Konzernmutter sollte daher bei Konsolidierungsprozessen im Konzern eine zentrale Rolle spielen.

Im Bereich der Finanzerträge und -aufwendungen ist das Aufkommen der Konzernmutter nicht prägend für den Konzern. Die Finanzerträge von 121 Tausend Euro in 2016 haben einen Anteil von 18,1 Prozent an den Finanzerträgen des Konzerns. Die Finanzaufwendungen der Konzernmutter machen nur 0,8 Prozent der konzernweiten Finanzaufwendungen aus.

Insgesamt ergibt sich nach Konsolidierung in 2016 ein positives und in den Vorjahren 2014 und 2015 ein negatives Teilergebnis.

Die Stadt Beckum erzielt in 2017 ein negatives Jahresergebnis von -9,2 Mio. Euro. In 2018 bis 2021 sind positive Jahresergebnisse geplant. Da sich diese Ergebnisse nach der Eliminierung von konzerninternen Leistungsbeziehungen erheblich verbessern, ist aus Konzernsicht ab 2018 wiederum von einem positiven Einfluss der Konzernmutter auf den Konzern auszugehen.

#### → Feststellung

Die Konzernmutter erzielt in 2016 ein positives Teilergebnis und übt somit einen positiven Einfluss auf den Konzern aus. In den Folgejahren ergeben sich, mit Ausnahme des Jahres 2017, voraussichtlich ebenfalls positive Teilergebnisse.

Die Konzernmutter prägt die ordentlichen Erträge und Aufwendungen des Konzerns. Etwa zwei Drittel des Aufkommens im Konzern entfällt auf sie. Grundsätzlich bieten hohe Aufwendungen auch ein höheres Konsolidierungspotential. Die Konzernmutter sollte daher bei Konsolidierungsprozessen eine zentrale Rolle einnehmen.

### Städtische Betriebe Beckum

Die Städtischen Betriebe Beckum haben die Aufgabe, Straßen, Wege, Plätze, Grünflächen und Sportanlagen auf dem Gebiet der Stadt anzulegen und zu unterhalten. Außerdem erbringt der Betrieb Serviceleistungen für die Konzernmutter und ist verantwortlich für die Straßenreinigung.

Die Städtischen Betriebe Beckum haben die Rechtsform einer eigenbetriebsähnlichen Einrichtung. Sie stehen demzufolge unter einheitlicher Leistung der Konzernmutter und werden im Gesamtabschluss vollkonsolidiert.

#### Jahresergebnisse laut Jahresabschlüssen in Tausend Euro

|                            | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Städtische Betriebe Beckum | -152 | 106  | -14  | -73  | 85   | 49   | 14   |

Das Jahresergebnis der eigenbetriebsähnlichen Einrichtung liegt im Betrachtungszeitraum 2010 bis 2016 bei durchschnittlich zwei Tausend Euro. Es kommt somit zu keiner nennenswerten Verzinsung des eingebrachten Eigenkapitals. Dieser Umstand ist auch der Tatsache geschuldet, dass es sich bei den Städtischen Betrieben um einen konzerninternen Dienstleister handelt, der sich aus den Erlösen der Konzernmutter finanziert. Eine Anhebung der Entgelte für die Dienstleistungen würde zu gestiegenen Aufwendungen bei der Konzernmutter führen.



Die geringen Jahresüberschüsse werden zur Reduzierung des Verlustvortrages eingesetzt und nicht an die Konzernmutter ausgeschüttet.

→ **Feststellung**

Die Städtischen Betriebe Beckum erwirtschaften im Betrachtungszeitraum 2010 bis 2016 nur eine geringfügige Eigenkapitalverzinsung von durchschnittlich zwei Tausend Euro. Der Betrieb schüttet keine Gewinne an die Konzernmutter aus. Aufgrund seiner Eigenschaft als konzerninterner Dienstleister ist diese Verfahrensweise nachvollziehbar.

Die Ergebnisse nach Konsolidierung stellen sich in 2014, 2015 und 2016 wie folgt dar:

**Teilergebnis in Tausend Euro**

|   | 2014          | 2015          | 2016          |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Steuern und ähnliche Abgaben                              | 0             | 0             | 0             |
| + Zuwendungen und allgemeine Umlagen                      | 0             | 0             | 0             |
| + Sonstige Transfererträge                                | 0             | 0             | 0             |
| + Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte                 | 0             | 0             | 0             |
| + Privatrechtliche Leistungsentgelte                      | 88            | 103           | 90            |
| + Kostenerstattungen und Kostenumlagen                    | 0             | 0             | 0             |
| + Sonstige ordentliche Erträge                            | 116           | 95            | 36            |
| + Aktivierte Eigenleistungen                              | 0             | 0             | 0             |
| +/- Bestandsveränderungen                                 | -13           | 1             | -4            |
| <b>= ordentliche Erträge</b>                              | <b>191</b>    | <b>200</b>    | <b>121</b>    |
| - Personalaufwendungen                                    | 2.947         | 2.927         | 2.936         |
| - Versorgungsaufwendungen                                 | 0             | 0             | 0             |
| - Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen             | 308           | 555           | 432           |
| - Bilanzielle Abschreibungen                              | 338           | 326           | 333           |
| - Transferaufwendungen                                    | 0             | 0             | 0             |
| - sonstige ordentliche Aufwendungen                       | 160           | 87            | 167           |
| <b>= ordentliche Aufwendungen</b>                         | <b>3.754</b>  | <b>3.895</b>  | <b>3.868</b>  |
| <b>= ordentliches Ergebnis</b>                            | <b>-3.562</b> | <b>-3.696</b> | <b>-3.747</b> |
| + Finanzerträge   | 0             | 0             | 0             |
| - Finanzaufwendungen                                      | 131           | 125           | 120           |
| <b>= Finanzergebnis</b>                                   | <b>-131</b>   | <b>-125</b>   | <b>-120</b>   |
| <b>= Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit</b>        | <b>-3.694</b> | <b>-3.821</b> | <b>-3.867</b> |
| + Außerordentliches Ergebnis                              | 0             | 0             | 0             |
| <b>= Teilergebnis</b>                                     | <b>-3.694</b> | <b>-3.821</b> | <b>-3.867</b> |
| - anderen Gesellschaftern zuzurechnender Gewinn/Verlust   | 0             | 0             | 0             |
| <b>= Teilergebnis ohne Anteile anderer Gesellschafter</b> | <b>-3.694</b> | <b>-3.821</b> | <b>-3.867</b> |

Das Jahresergebnis 2016 verschlechtert sich durch die Eliminierung von konzerninternen Leistungsbeziehungen um 3,9 Mio. Euro. In den Vorjahren ergeben sich ebenfalls Verschlechterungen in entsprechender Höhe. Zurückzuführen ist dieser Umstand im Wesentlichen auf die Leistungsbeziehungen zur Konzernmutter. Sie erteilt den Städtischen Betrieben Einzel- und Daueraufträge, die von den Städtischen Betrieben nach Erbringung der Leistung in Rechnung gestellt werden. In 2014, 2015 und 2016 hat die Konzernmutter jeweils mindestens 3,9 Mio. Euro an die Städtischen Betriebe entrichtet. Durch die Konsolidierung der zugrunde liegenden Zahlungen im Gesamtabschluss reduzieren sich die privatrechtlichen Leistungsentgelte erheblich.

Schließlich verbleiben in 2016 noch ordentliche Erträge von 121 Tausend Euro, die gegenüber Konzernfremden erzielt wurden. Das Aufkommen der ordentlichen Erträge der Städtischen Betriebe ist aus Konzernsicht unwesentlich.

Demgegenüber verbleiben auch nach Konsolidierung ordentliche Aufwendungen von 3,9 Mio. Euro in der Ergebnisrechnung des Betriebes. Als wesentliche Aufwandspositionen sind hier insbesondere die Personalaufwendungen auszumachen. Die Personalintensität, die zeigt, welchen Anteil die Personalaufwendungen an den ordentlichen Aufwendungen haben, beträgt 75,9 Prozent in 2016. Sie unterstreicht die Dienstleistungsorientierung der Städtischen Betriebe. Auf Ebene des Konzerns machen die Personalaufwendungen des Jahres 2016 11,7 Prozent aus. Die ordentlichen Aufwendungen der Städtischen Betriebe haben an den konzernweiten ordentlichen Aufwendungen hingegen nur einen Anteil von 3,1 Prozent in 2016.

Das Finanzergebnis der Städtischen Betriebe ist in 2016 negativ. Den geringen Finanzaufwendungen für die langfristigen Investitionsdarlehen stehen keine Finanzerträge gegenüber. In Relation zu den Finanzaufwendungen des Konzerns sind die Zinsaufwendungen der Städtischen Betriebe von untergeordneter Bedeutung. Da über die Kreditlaufzeiten jedoch eine wesentliche Zinsbelastung entsteht, könnte der Konzern von einem konzernweiten Kreditmanagement profitieren.

Aufgrund seiner Eigenschaft als konzerninterner Dienstleister ist bei den Städtischen Betrieben auch zukünftig mit einem negativen Teilergebnis im Gesamtabschluss zu rechnen. Um einen Beitrag zur Konsolidierung des Konzerns zu leisten, müssten die Städtischen Betriebe entweder ihre Umsatzerlöse gegenüber Konzernfremden erhöhen oder die Aufwendungen reduzieren. Konsolidierungspotential könnte durch eine Überprüfung der Leistungsstandards sichtbar gemacht werden. Diesbezüglich wird auch auf den Bericht der überörtlichen Prüfung im Prüfgebiet Grünflächen aus dem Jahr 2015 verwiesen.

#### → **Feststellung**

Die Städtischen Betriebe Beckum tragen, bedingt durch ihre Eigenschaft als konzerninterner Dienstleister, sowohl im Prüfungszeitraum als auch zukünftig negativ zum Gesamtergebnis bei. Das negative Teilergebnis ist wesentlich für den Konzern.

Die Städtischen Betriebe Beckum erzielen nur in geringem Umfang Erlöse gegenüber Konzernfremden. Konsolidierungspotenzial liegt demzufolge primär im Bereich der Aufwendungen. Eine Anpassung der Leistungsstandards könnte zu einer Reduzierung der Aufwendungen führen.

## Teilkonzern Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum

Der Teilkonzern besteht aus

- dem Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum und dessen Tochter,
- der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG<sup>5</sup>.

Beide Betriebe sind im Wege der Vollkonsolidierung im Gesamtabschluss zu berücksichtigen.

Der Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum ist eine unmittelbare Tochter der Stadt Beckum. Er hat die Aufgabe, die Einwohner mit Strom, Gas und Trinkwasser zu versorgen. Er hält dazu eine Mehrheitsbeteiligung an der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG (2016: 66,0 Prozent) und ist der größte Gesellschafter der Wasserversorgung Beckum GmbH (2016: 34,3 Prozent). Darüber hinaus betreibt der Eigenbetrieb die öffentlichen Bäder im Stadtgebiet Beckum.

Die Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG führt das Strom- und das Gasgeschäft als Tochter des Eigenbetriebes aus. Im Jahr 2013 hat die RWE Deutschland AG 15,0 Prozent ihrer Anteile an den Eigenbetrieb verkauft. Zuvor hatte sich der Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum mit 51,0 Prozent am Stammkapital der Gesellschaft beteiligt.

### Jahresergebnisse laut Jahresabschlüssen in Tausend Euro

|   | 2010  | 2011  | 2012 | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  |
|---|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|
| Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum | 381   | 190   | -813 | 2.416 | 351   | 90    | 680   |
| Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG                    | 2.942 | 2.472 | 751  | 3.682 | 2.559 | 2.171 | 3.117 |

Mit Ausnahme der Jahre 2012 und 2013 erzielt der Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder positive Jahresergebnisse von bis zu 680 Tausend Euro. Einzig in 2012 ergibt sich ein Verlust, der auf eine niedrigere Gewinnausschüttung der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG zurückzuführen ist. Die Gesellschaft musste eine außerordentliche Rückstellung für die Beteiligung am Gemeinschaftskraftwerk Steinkohle Hamm GmbH & Co. KG bilden. In 2013 erzielt der Betrieb demgegenüber ein überdurchschnittliches hohes Jahresergebnis. Ursächlich sind hier außerordentlich hohe Beteiligungserträge der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG.

### Gewinnausschüttungen in Tausend Euro

|   | 2010  | 2011  | 2012 | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  |
|---|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|
| Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum | 0     | 0     | 0    | 0     | 0     | 0     | 0     |
| Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG                    | 1.523 | 1.282 | 400  | 2.440 | 1.710 | 1.458 | 2.008 |

<sup>5</sup> Der Teilkonzern erstellt keinen handelsrechtlichen Konzernabschluss.

Die Jahresüberschüsse des Eigenbetriebes Energieversorgung und Bäder sind demzufolge insbesondere auf die Gewinnausschüttungen der Tochter, der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG, zurückzuführen. Der Eigenbetrieb selbst nimmt im Prüfungszeitraum keine Ausschüttungen an die Konzernmutter Stadt Beckum vor.

→ **Feststellung**

Der Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum erwirtschaftet im Zeitraum 2010 bis 2016 mit Ausnahme des Jahres 2012 eine Eigenkapitalverzinsung gemäß § 109 Abs. 2 GO NRW. Der Betrieb nimmt im Prüfungszeitraum keine Ausschüttungen an die Konzernmutter Stadt Beckum vor.

Die Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG erwirtschaftet im Zeitraum 2010 bis 2016 eine Eigenkapitalverzinsung gemäß § 109 Abs. 2 GO. Die Gesellschaft schüttet regelmäßig einen Teil des Jahresüberschusses an den Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum aus.

Die Ergebnisse nach Konsolidierung stellen sich in 2014, 2015 und 2016 wie folgt dar:

**Teilergebnis in Tausend Euro**

|   | 2014          | 2015          | 2016          |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Steuern und ähnliche Abgaben                  | 0             | 0             | 0             |
| + Zuwendungen und allgemeine Umlagen          | 0             | 0             | 0             |
| + Sonstige Transfererträge                    | 0             | 0             | 0             |
| + Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte     | 177           | 200           | 215           |
| + Privatrechtliche Leistungsentgelte          | 29.370        | 29.665        | 31.574        |
| + Kostenerstattungen und Kostenumlagen        | 0             | 0             | 0             |
| + Sonstige ordentliche Erträge                | 1.176         | 3.144         | 239           |
| + Aktivierte Eigenleistungen                  | 54            | 78            | 64            |
| +/- Bestandsveränderungen                     | 0             | 0             | 0             |
| <b>= ordentliche Erträge</b>                  | <b>30.777</b> | <b>33.087</b> | <b>32.093</b> |
| - Personalaufwendungen                        | 2.368         | 2.522         | 2.646         |
| - Versorgungsaufwendungen                     | 0             | 0             | 0             |
| - Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen | 21.659        | 21.110        | 22.757        |
| - Bilanzielle Abschreibungen                  | 2.244         | 2.234         | 2.268         |
| - Transferaufwendungen                        | 0             | 0             | 0             |
| - sonstige ordentliche Aufwendungen           | 3.476         | 6.144         | 2.376         |
| <b>= ordentliche Aufwendungen</b>             | <b>29.747</b> | <b>32.010</b> | <b>30.047</b> |
| <b>= ordentliches Ergebnis</b>                | <b>1.031</b>  | <b>1.078</b>  | <b>2.045</b>  |
| + Finanzerträge                               | 990           | 651           | 547           |
| - Finanzaufwendungen                          | 795           | 763           | 637           |
| <b>= Finanzergebnis</b>                       | <b>195</b>    | <b>-112</b>   | <b>-90</b>    |

|   | 2014         | 2015       | 2016         |
|---|--------------|------------|--------------|
| <b>= Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit</b>        | <b>1.226</b> | <b>965</b> | <b>1.955</b> |
| + Außerordentliches Ergebnis                              | 0            | 0          | 0            |
| <b>= Teilergebnis</b>                                     | <b>1.226</b> | <b>965</b> | <b>1.955</b> |
| - anderen Gesellschaftern zuzurechnender Gewinn/Verlust   | 870          | 738        | 1.060        |
| <b>= Teilergebnis ohne Anteile anderer Gesellschafter</b> | <b>356</b>   | <b>227</b> | <b>895</b>   |

In den betrachteten Jahren ergeben sich positive Jahresergebnisse im Teilkonzern. Diese sind im Wesentlichen auf die folgenden Erträgen und Aufwendungen zurückzuführen:

Die ordentlichen Erträge des Betriebes bestehen zu 98,4 Prozent aus privatrechtlichen Leistungsentgelten. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Umsatzerlöse aus dem Strom- und dem Gasgeschäft<sup>6</sup> der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG. Diese Erträge sind auch auf der Ebene des Konzerns von Bedeutung. Sie machen 92,2 Prozent der konzernweiten privatrechtlichen Leistungsentgelte in 2016 aus. Aus dem Bädergeschäft fließen demgegenüber lediglich 381 Tausend Euro in 2016 in die ordentlichen Erträge ein.

Aufwandsseitig ist insbesondere die Kontengruppe der „Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen“ von Bedeutung. In 2016 ergeben sich hier Aufwendungen von 22,8 Mio. Euro. Der wesentliche Teil dieser Aufwendungen entfällt auf Strom- und Gasbezugskosten, die bei der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG anfallen. Weitere Aufwendungen von insgesamt 7,3 Mio. Euro fallen im Bereich der Personalaufwendungen, der Abschreibungen und der sonstigen ordentlichen Aufwendungen an. Davon ist ein Betrag von insgesamt 1,5 Mio. Euro dem Bädergeschäft zuzuordnen.

Der Teilkonzern Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum weist in den betrachteten Jahren ein positives ordentliches Ergebnis aus. Den Erläuterungen oben kann entnommen werden, dass die Strom- und Gasversorgung Überschüsse erwirtschaftet und der Betrieb der Bäder defizitär ist. Das trifft auch auf Vorjahre zu.

Das Finanzergebnis des Teilkonzerns ist demgegenüber negativ. Die Finanzerträge bestehen zum Großteil aus der Fortschreibung des Equity-Wertansatzes der Wasserversorgung Beckum GmbH

Die Finanzaufwendungen des Teilkonzerns liegen in beiden betrachteten Jahren unter 800 Tausend Euro. Sie entfallen im Wesentlichen auf Kreditzinsen, die aus dem Kreditbestand des Eigenbetriebes Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum resultieren. Die Finanzaufwendungen des Teilkonzerns machen 23,0 Prozent der konzernweiten Finanzaufwendungen aus.

Dem Wirtschaftsplan 2018 des Eigenbetriebes Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum kann entnommen werden, dass sowohl in 2017 als auch 2018 positive Jahresergebnisse von unter 0,5 Mio. Euro erwartet werden. Diese Prognosen berücksichtigen die Gewinnausschüttung der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG.

<sup>6</sup> Die Umsatzerlöse aus dem Strom- und Gasgeschäft wurden fälschlicherweise den privatrechtlichen Leistungsentgelten zugeordnet. Nach den Vorgaben aus dem kommunalen Kontierungsplan sind sie in der Kontengruppe der öffentlich-rechtlichen Leistungsentgelte auszuweisen.

Auch wenn auf Teilkonzernebene keine Spartenrechnung ohne konzerninterne Leistungsbeziehungen vorliegt, so ist anzunehmen, dass sich im Bäderbetrieb auch weiterhin ein negativer Saldo ergibt, der zu einer Belastung des Gesamtabschlusses führt. Demgegenüber werden im Energiebereich Überschüsse erwirtschaftet.

→ **Feststellung**

Der Teilkonzern Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum beeinflusst das Konzernergebnis in 2014, 2015 und 2016 positiv. Zukünftig ist ebenfalls mit einem positiven Teilergebnis zu rechnen.

Die Leistungsentgelte aus dem Energiegeschäft, die Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen und die Finanzaufwendungen des Teilkonzerns sind wesentlich für den Konzern. Sie sollten bei Konsolidierungsprozessen im Konzern berücksichtigt werden.

Im Teilkonzern befindet sich auch der Bäderbetrieb. Er ist dauerdefizitär und bietet als freiwillige Leistung der Stadt Beckum grundsätzlich Konsolidierungspotential.

### Gesamtvermögens- und Gesamtschuldenlage

In der Gesamtbilanz wird die Gesamtvermögens- und Gesamtschuldenlage des Konzerns Kommune zusammengefasst dargestellt. In der Prüfung untersucht die gpaNRW, in welchem Umfang und in welchen Bereichen des Konzerns Vermögen und Schulden ausgegliedert wurden.

Hierfür ermitteln wir den Ausgliederungsgrad. Der Ausgliederungsgrad gibt an, in wieweit Vermögen bzw. Schulden nicht bei der Stadt Beckum als Konzernmutter liegen, sondern bei den in den Gesamtabschluss einbezogenen verselbstständigten Aufgabenbereichen (vAB's).

Im Konzern Stadt Beckum stellt sich der Ausgliederungsgrad des Vermögens wie folgt dar:

#### Gesamtvermögen zum 31. Dezember 2016

|   | Gesamtbilanz    | Bilanz Stadt Beckum | Vermögensanteil in den vAB's (= Differenz) | Ausgliederungsgrad pro Bilanzposition |
|---|-----------------|---------------------|--|---------------------------------------|
|   | in Tausend Euro |                     |  | in Prozent                            |
| Immaterielle Vermögensgegenstände                   | 2.857           | 173                 | 2.684                                      | 93,9                                  |
| Unbebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte | 45.409          | 45.409              | 0  | 0,0                                   |
| Bebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte   | 86.216          | 71.956              | 14.260                                     | 16,5                                  |
| Infrastrukturvermögen                               | 157.557         | 82.294              | 75.263                                     | 47,8                                  |
| Bauten auf fremden Grund und Boden                  | 527             | 527                 | 0  | 0,0                                   |
| Kunstgegenstände                                    | 88              | 88                  | 0  | 0,0                                   |

|   | Gesamtbilanz   | Bilanz Stadt Beckum | Vermögensanteil in den vAB's (= Differenz) | Ausgliederungsgrad pro Bilanzposition |
|---|----------------|---------------------|--|---------------------------------------|
| Maschinen und technische Anlagen, Fahrzeuge   | 14.052         | 2.249               | 11.802                                     | 84,0                                  |
| Betriebs- und Geschäftsausstattung            | 5.953          | 4.368               | 1.585                                      | 26,6                                  |
| Geleistete Anzahlungen, Anlagen im Bau        | 6.747          | 6.480               | 267  | 4,0                                   |
| Finanzanlagen                                 | 6.230          | 1.229               | 5.001                                      | 80,3                                  |
| <b>Summe Anlagevermögen</b>                   | <b>325.636</b> | <b>214.773</b>      | <b>110.862</b>                             | <b>34,0</b>                           |
| Vorräte                                       | 3.609          | 2.903               | 706  | 19,6                                  |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 17.326         | 12.898              | 4.428                                      | 25,6                                  |
| Wertpapiere des Umlaufvermögens               | 0              | 0                   | 0  | 0,0                                   |
| Liquide Mittel                                | 1.870          | 160                 | 1.709                                      | 91,4                                  |
| <b>Summe Umlaufvermögen</b>                   | <b>22.805</b>  | <b>15.961</b>       | <b>6.844</b>                               | <b>30,0</b>                           |
| Aktive Rechnungsabgrenzung                    | 3.207          | 3.174               | 33   | 1,0                                   |
| <b>Bilanzsumme</b>                            | <b>351.647</b> | <b>233.908</b>      | <b>117.739</b>                             | <b>33,5</b>                           |

Die Stadt Beckum hat in 2016 etwa ein Drittel ihres Vermögens in die verselbstständigten Aufgabenbereiche ausgegliedert. Der in der Tabelle ausgewiesene Ausgliederungsgrad resultiert insbesondere aus den Ausgliederungen im Anlagevermögen. Dort wurden im Bereich des Infrastrukturvermögens und im Bereich der bebauten Grundstücke verhältnismäßig hohe Ausgliederungen vorgenommen. Im Bereich des Infrastrukturvermögens sind die Ausgliederungen auf den Städtischen Abwasserbetrieb zurückzuführen. Er betreibt und erweitert das städtische Kanalnetz. In der Bilanzposition der bebauten Grundstücke weisen die Städtischen Betriebe Beckum und der Beckumer Wohnungsgenossenschaft mbH wesentliche Buchwerte aus.

Darüber hinaus finden sich nennenswerte Ausgliederungen in der Bilanzposition der „Maschinen und technischen Anlagen, Fahrzeuge“ sowie in den Finanzanlagen. Sie gehen auf Bestände des Teilkonzerns Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum zurück. Die Maschinen, technischen Anlagen und Fahrzeuge werden vorgehalten, um die städtischen Energieversorgungsnetze zu betreiben und zu entwickeln. Die Finanzanlagen betreffen insbesondere die Beteiligung an der Wasserversorgung Beckum GmbH.

Im Umlaufvermögen ist der hohe Ausgliederungsgrad bei der Liquidität auffällig. Er ist allerdings nicht auf außerordentlich hohe Geldbestände in den Beteiligungen zurückzuführen, sondern auf den geringen Liquiditätsbestand der Konzernmutter. Außerdem zeigt sich, dass nennenswerte Forderungsbestände in den Beteiligungen vorhanden sind. Diese gehen vorrangig auf Forderungen aus dem Energiegeschäft zurück.

Der Ausgliederungsgrad der Stadt Beckum aus dem Vorjahr, 2015, weicht um weniger als 1,0 Prozent von dem oben gezeigten Ausgliederungsgrad ab. Dies zeigt, dass sich die Vermögensstruktur nur unwesentlich verändert hat. Im Vergleich zum Jahr 2010, in dem erstmals ein Ge-

samtabchluss aufgestellt wurde, ergibt sich allerdings eine Veränderung. Hier liegt der Ausgliederungsgrad bei lediglich 12,3 Prozent. Durch die Ausgliederung des Städtischen Abwasserbetriebes und die damit verbundene Auslagerung des kommunalen Kanalnetzes erhöhte sich der Ausgliederungsgrad in 2014 wesentlich. Ein hoher Ausgliederungsgrad kann nicht grundsätzlich als vor- oder nachteilhaft bewertet werden. Er ist jedoch ein Indiz dafür, wie hoch der Personalbedarf in der Beteiligungssteuerung ist. Tendenziell nimmt der Personalbedarf in der Beteiligungssteuerung mit steigendem Ausgliederungsgrad zu.

Der Ausgliederungsgrad der Sonderposten und Schulden stellt sich im Konzern Stadt Beckum wie folgt dar:

### Sonderposten und Schulden zum 31. Dezember 2016

|   | Gesamtbilanz    | Bilanz Stadt Beckum | Anteil in den vAB's (=Differenz) | Ausgliederungsgrad pro Bilanzposition |
|---|-----------------|---------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
|   | in Tausend Euro |                     |                                  | in Prozent                            |
| Sonderposten für Zuwendungen  | 72.363          | 61.999              | 10.364                           | 14,3                                  |
| Sonderposten für Beiträge   | 42.076          | 35.906              | 6.170                            | 14,7                                  |
| Sonderposten für den Gebührenaussgleich   | 1.637           | 426                 | 1.211                            | 74,0                                  |
| Sonstige Sonderposten   | 5.725           | 4.955               | 770                              | 13,5                                  |
| <b>Summe Sonderposten</b>   | <b>121.800</b>  | <b>103.285</b>      | <b>18.515</b>                    | <b>15,2</b>                           |
| Pensionsrückstellungen  | 41.335          | 41.335              | 0                                | 0,0                                   |
| Rückstellungen für Deponien und Altlasten                                       | 75              | 75                  | 0                                | 0,0                                   |
| Instandhaltungsrückstellungen   | 624             | 624                 | 0                                | 0,0                                   |
| Steuerrückstellungen  | 366             | 250                 | 116                              | 31,6                                  |
| Sonstige Rückstellungen   | 3.342           | 1.929               | 1.412                            | 42,3                                  |
| <b>Summe Rückstellungen</b>   | <b>45.741</b>   | <b>44.213</b>       | <b>1.528</b>                     | <b>3,3</b>                            |
| Anleihen  | 0               | 0                   | 0                                | 0,0                                   |
| Verbindlichkeiten aus Krediten für Investitionen                                | 72.389          | 0                   | 72.389                           | 100,0                                 |
| Verbindlichkeiten aus Krediten zur Liquiditätssicherung                         | 12.449          | 1.426               | 11.023                           | 88,5                                  |
| Verbindlichkeiten aus Vorgängen die Kreditaufnahmen wirtschaftlich gleichkommen | 87              | 87                  | 0                                | 0,0                                   |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                | 4.345           | 2.026               | 2.319                            | 53,4                                  |
| Sonstige Verbindlichkeiten  | 11.746          | 8.943               | 2.803                            | 23,9                                  |
| Erhaltene Anzahlungen   | 6.992           | 6.601               | 391                              | 5,6                                   |
| <b>Summe Verbindlichkeiten</b>  | <b>108.008</b>  | <b>19.083</b>       | <b>88.925</b>                    | <b>82,3</b>                           |



Bei den Sonderposten ergibt sich ein geringer Ausgliederungsgrad von 15,2 Prozent in 2016. Dieser ist im Wesentlichen auf die Sonderposten des Städtischen Abwasserbetriebes zurückzuführen. Er passiviert Sonderposten für Zuwendungen, Beiträge und den Gebührenaussgleich von 13,9 Mio. Euro in 2016. Weitere Sonderposten aus Zuwendungen werden im Teilkonzern Energieversorgung und Bäder ausgewiesen. Der überwiegende Anteil der Sonderposten wird jedoch naturgemäß bei der Konzernmutter passiviert, da diese als öffentlich-rechtliche Körperschaft Fördermittel in erheblichem Umfang akquiriert und passiviert.

Ein Anteil von 96,7 Prozent der Rückstellungen wird bei der Konzernmutter selbst bilanziert. Dabei werden die Rückstellungen von den Pensionsrückstellungen dominiert. Sie haben einen Anteil von über 90,0 Prozent an den gesamten Rückstellungen im Konzern. In den verselbstständigten Aufgabenbereichen befinden sich demgegenüber lediglich im Teilkonzern Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum nennenswerte Rückstellungsbestände von 1,1 Mio. Euro in 2016. Dabei handelt es sich zum Großteil um spezifische Rückstellungen aus dem Energiesektor (Rückstellungen für Regulierungskonto nach ARegV).

Im Gegensatz zu den Sonderposten und den Rückstellungen sind im Bereich der Verbindlichkeiten erhebliche Ausgliederungen auszumachen. Die größten Ausgliederungen befinden sich bei den Liquiditäts- und Investitionskrediten. Der Konzern bilanziert in 2016 insgesamt 84,8 Mio. Euro an Kreditmitteln. Davon werden 98,3 Prozent nicht im Kernhaushalt abgebildet. Der Großteil der Kreditverschuldung entfällt auf die Städtischen Abwasserbetriebe. Sie passivieren mehr als die Hälfte der Kreditverschuldung des Konzerns. Weitere Ausführungen zur Schulden-situation im Konzern können dem nachfolgenden Kapitel entnommen werden.

## **Gesamtkapitalstruktur und Gesamtverschuldung**

In 2014, 2015 und 2016 ist das Gesamtvermögen des Konzerns Stadt Beckum zu knapp einem Fünftel aus Eigenkapital finanziert. Der Konzern weist damit eine Eigenkapitalquote 1 auf, die nur 1,8 Prozent unter dem interkommunalen Durchschnittswert von 2015 im Segment der mittleren kreisangehörigen Kommunen liegt. Die Eigenkapitalquote 2, die auch die Sonderposten mit einbezieht, liegt in den Jahren 2014 bis 2016 zwischen 51,1 und 51,7 Prozent. Auch dieser Wert liegt in der Nähe des interkommunalen Vergleichswertes von 2015. Er beträgt 48,9 Prozent und besagt, dass etwa die Hälfte des kommunalen Vermögens durch Fremdkapital finanziert wird.

Auch wenn diese Vergleichszahlen zunächst nicht alarmierend erscheinen, so kommt es im Betrachtungszeitraum 2014 bis 2016 zu einem Eigenkapitalverzehr von insgesamt 8,4 Mio. Euro. Dieser resultiert - wie oben erläutert - insbesondere aus dem negativen Finanzergebnis des Konzerns. Zudem weist der Konzern in 2014, 2015 und 2016 keine Ausgleichsrücklage mehr aus.

Die Analyse der Ausgliederungen zeigt, dass die Kreditverbindlichkeiten, welche für die hohen Finanzaufwendungen verantwortlich sind, zu einem Großteil in den Städtischen Abwasserbetrieb ausgegliedert worden sind. Dieser wiederum bezieht die Kreditzinsen in die Abwassergebührenkalkulation mit ein und gibt die Zinsbelastung somit an die Gebührenschuldner weiter. Den hohen Finanzaufwendungen stehen demzufolge ausgleichende Gebührenerträge gegenüber. Ursächlich für die Fehlbeträge ist demzufolge nicht ausschließlich das negative Finanzergebnis des Konzerns, sondern sind auch fehlende ordentliche Erträge.

Weitere Kennzahlen zur Kapitalstruktur des Konzerns sind in der Übersicht am Ende des Berichtes zu finden.

Die Gesamtverschuldung haben wir unter Einbeziehung der Verbindlichkeiten, Rückstellungen und Sonderposten für den Gebührenaussgleich ermittelt. Den Sonderposten für den Gebührenaussgleich haben wir bei der Ermittlung berücksichtigt, da es sich hierbei um Gebühren handelt, die den Gebührenzahlern in späteren Jahren (über die Gebührenkalkulation) zurückgegeben werden müssen. Insoweit sind diese als Schulden zu qualifizieren.

#### Gesamtverschuldung zum 31. Dezember 2016

|   | Gesamtbilanz         | Stadt Beckum    | Schuldenanteil in den vAB's (= Differenz) |
|---|----------------------|-----------------|---|
|   | in Tausend Euro      |                 |   |
| Verbindlichkeiten                       | 108.008              | 19.083          | 88.925                                    |
| Rückstellungen                          | 45.741               | 44.213          | 1.528                                     |
| Sonderposten für den Gebührenaussgleich | 1.637                | 426             | 1.211                                     |
| <b>Schulden insgesamt</b>               | <b>155.386</b>       | <b>63.721</b>   | <b>91.665</b>                             |
|   | in Euro je Einwohner |                 |   |
| <b>Gesamtverschuldung</b>               | <b>4.230,60</b>      | <b>1.734,89</b> | <b>2.495,70</b>                           |
| <b>davon Verbindlichkeiten</b>          | <b>2.940,67</b>      | <b>519,55</b>   | <b>2.421,12</b>                           |

Die Gesamtverschuldung des Konzerns wird im Wesentlichen durch die Verbindlichkeiten bestimmt. Im Jahr 2016 haben diese einen Anteil von 69,5 Prozent an der Gesamtverschuldung. Einen maßgeblicher Anteil ist darüber hinaus auf die Rückstellungen zurückzuführen, die - wie bereits erläutert - von den Pensionsrückstellungen geprägt werden.

#### Gesamtverschuldung je Einwohner in Euro 2015

| Beckum   | Minimum  | Maximum   | Mittelwert | Anzahl Werte |
|----------|----------|-----------|------------|--------------|
| 4.292,49 | 2.376,99 | 14.138,20 | 4.808,05   | 17           |

Die Pro-Kopf-Gesamtverschuldung des Konzerns Stadt Beckum liegt leicht unter dem interkommunalen Durchschnittswert im Segment der mittleren kreisangehörigen Kommunen. Bei der isolierten Betrachtung der Verbindlichkeiten je Einwohner ergibt sich ein ähnliches Bild. Mit einem Wert von 3.208,02 Euro liegen die Pro-Kopf-Verbindlichkeiten des Konzerns Stadt Beckum leicht unter dem interkommunalen Mittelwert von 3.412,54 Euro je Einwohner.

Die Ausführungen oben zeigen, dass die Kreditverbindlichkeiten hauptverantwortlich für die Verschuldung des Konzerns sind. Im Zeitverlauf ist erkennbar, dass der Konzern seit dem Haushaltsjahr 2013 Schulden abbaut. Zuvor wurden Kreditschulden aufgebaut, so dass sich in 2013 eine Gesamtkreditverschuldung von 98,7 Mio. Euro ergab. Durch andauernde Tilgungen reduzierte sich diese Kreditverschuldung auf 84,8 Mio. Euro in 2016. Davon entfallen ein Anteil

von 72,4 Mio. Euro auf langfristige Investitionskredite und ein Anteil von 12,4 Mio. Euro auf Liquiditätskredite.

Die daraus resultierenden Kreditzinsen belasten den Konzern. Auch wenn ein Großteil dieser Zinsen durch eine Berücksichtigung in der Abwassergebührenkalkulation neutralisiert wird, so unterliegt der hohe Kreditbestand einem Zinsänderungsrisiko. Dieses kann für den kommunalen Haushalt eine Belastung darstellen.

Perspektivisch könnte es zu einer weiteren Entschuldung im Konzern Stadt Beckum kommen. Dies lässt sich aus dem Jahresabschluss 2017 der Städtischen Abwasserbetriebe ableiten. Der Betrieb bilanziert – wie oben beschrieben – den Großteil der konzernweiten Kreditierungen. In 2017 werden im Betrieb weitere Schuldentilgungen von 2,7 Mio. Euro vorgenommen.

→ **Feststellung**

Der Konzern Stadt Beckum hat etwa ein Drittel seines Vermögens in die verselbstständigten Aufgabenbereiche ausgegliedert. Im Bereich der Kreditverschuldung wird demgegenüber mehr als 98,0 Prozent in den verselbstständigten Aufgabenbereichen bilanziert.

Die Verschuldung des Konzerns wird von den Kreditverbindlichkeiten geprägt. Die zugehörigen Zinsaufwendungen belasten den Konzern allerdings nur teilweise, da sie über die Abwassergebührenkalkulation an den Gebührenschuldner weitergegeben werden. Im Konzern besteht dennoch ein Zinsänderungsrisiko.

Die Eigenkapitalquoten des Konzerns Stadt Beckum sind durchschnittlich. Im Betrachtungszeitraum 2014 bis 2016 kommt es allerdings zu einem wesentlichen Eigenkapitalverzehr von insgesamt 8,4 Mio. Euro.

**Gesamtfinanzlage**

Eine Finanzrechnung ist für den Gesamtabschluss nicht vorgesehen. Jedoch ist dem Anhang eine Gesamtkapitalflussrechnung nach DRS 2 in Staffelform, erweitert um kommunalspezifische Besonderheiten (z.B. Sonderposten), beizufügen (§ 51 Absatz 3 GemHVO NRW). Die Kapitalflussrechnung dient der Offenlegung der Zahlungsströme des Konzerns. Sie ergänzt die Gesamtbilanz und die Gesamtergebnisrechnung durch Informationen über die Herkunft und Verwendung der liquiden Mittel. Ihre Funktion liegt darin, die Investitions- und Finanzierungstätigkeit zu dokumentieren und den Finanzbedarf zu ermitteln.

Die Stadt Beckum hat ihre Gesamtkapitalflussrechnung indirekt derivativ aus den Werten der Gesamtbilanz bzw. Gesamtergebnisrechnung nach dem Top-Down-Konzept erstellt. Den Finanzmittelfonds hat die Stadt derart definiert, dass dieser sich aus den liquiden Mitteln zusammensetzt.

Die Gesamtkapitalflussrechnung stellt sich wie folgt dar:

|   | 2014 | 2015   | 2016   |
|---|------|--------|--------|
| Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit | 474  | 7.350  | 11.905 |
| + Cashflow aus der Investitionstätigkeit  | -527 | -3.108 | -5.595 |

|   | 2014          | 2015          | 2016         |
|---|---------------|---------------|--------------|
| + Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit   | -2.238        | -5.423        | -6.200       |
| <b>= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds</b>                                 | <b>-2.291</b> | <b>-1.181</b> | <b>110</b>   |
| + Wechselkurs-, konsolidierungskreis- und bewertungsbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds | 0             | 0             | 0            |
| + Finanzmittelfonds am Anfang der Periode   | 5.231         | 2.941         | 1.760        |
| <b>= Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>  | <b>2.940</b>  | <b>1.760</b>  | <b>1.870</b> |

Der Finanzmittelfond, der am 1. Januar 2010, als erstmalig eine Konzernbilanz aufgestellt wurde, bei 3,8 Mio. Euro lag, weist am Ende des Betrachtungszeitraumes 2016 einen um 1,9 Mio. Euro verringerten Bestand auf. Diese Reduzierung der liquiden Mittel geht allerdings auch auf Kredittilgungen zurück. Wie oben beschrieben, hat sich der Konzern insbesondere seit 2013 entschuldet und somit Mittelabflüsse im Bereich der Finanzierungstätigkeit verursacht.

Die Tabelle oben zeigt, dass der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit in allen betrachteten Jahren positiv ist. Der Überschuss der Einzahlungen aus laufender Geschäftstätigkeit über die Auszahlungen erhöht den Finanzmittelfonds des Konzerns. Der Konzern wird damit in die Lage versetzt, Investitionen und Kredittilgungen durchzuführen.

Im interkommunalen Vergleich des Jahres 2015 positioniert die Stadt Beckum sich wie folgt:

#### Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit je Einwohner 2015 in Euro

| Beckum | Minimum | Maximum | Mittelwert | Anzahl Werte |
|--------|---------|---------|------------|--------------|
| 201,04 | -118,61 | 431,95  | 196,00     | 16           |

Der Cashflow aus laufender Verwaltungstätigkeit der Stadt Beckum ist durchschnittlich im Segment der mittleren kreisangehörigen Kommunen. Die Finanzierungskraft des Konzerns ist demzufolge weder als besonders stark noch als schwach zu werten.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit des Konzerns Stadt Beckum ist in 2014, 2015 und 2016 negativ. Dementsprechend sind die Investitionsauszahlungen im Konzern höher als die Einzahlungen aus Zuwendungen oder sonstiger Investitionstätigkeit. Der negative Cashflow aus Investitionstätigkeit kann in beiden betrachteten Jahren durch den Überschuss beim Cashflow aus laufender Verwaltungstätigkeit kompensiert werden.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ist ebenfalls negativ. Er zeigt, dass die Kredittilgungen die Kreditaufnahmen deutlich übersteigen.

Insgesamt betrachtet kommt es in 2014 und 2015 zu einem Mittelabfluss im Konzern von 3,5 Mio. Euro. Im Folgejahr steigen die liquiden Mittel durch den starken Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit um 110 Tausend Euro an. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der Konzern im Betrachtungszeitraum 2014 bis 2016 über eine nicht unerhebliche Selbstfinanzierungskraft verfügt. Diese sollte der Konzern nutzen, um sich weiter zu entschulden. Insbesondere vor dem Hintergrund steigender Zinsen ist eine ausreichende Liquidität wirtschaftlich vorteilhaft.

Dass der Konzern eine Versicherung und einen Fond zur Ausfinanzierung der Pensionsrückstellungen vorhält, ist positiv. Der Konzern reduziert das Risiko von zukünftigen Liquiditätsengpässen damit wesentlich.

Im Entwurf des Jahresabschlusses 2017 der Konzernmutter ergibt sich ein negativer Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit, insbesondere da die Einzahlungen, die aus Landeszuweisungen für die Unterbringung von Asylbewerbern resultieren, wesentlich zurückgegangen sind. Perspektivisch ist daher anzunehmen, dass der negative Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit zu einer Verschlechterung der Finanzierungskraft im Konzern beitragen wird.

→ **Feststellung**

Im Betrachtungszeitraum 2014 bis 2016 ergibt sich im Konzern Stadt Beckum eine ausreichende Selbstfinanzierungskraft. Der Konzern nutzt die finanziellen Überschüsse, um Schulden abzubauen und Investitionen durchzuführen.

Perspektivisch ist von einer Verschlechterung der Finanzierungskraft auszugehen. Es wird demzufolge schwieriger, die Kreditverbindlichkeiten des Konzerns zu reduzieren.

## → Kennzahlenübersicht

Die Stadt Beckum hat einen Fehler in der Ergebnisrechnung des Gesamtabchlusses 2016 bemerkt, der sich nicht auf das Gesamtergebnis auswirkt. Weil der Gesamtabchluss bereits durch den Rat der Stadt festgestellt wurde, konnte keine Korrektur mehr erfolgen. Die Sach- und Dienstleistungsintensität des Jahres 2016 würde unter Berücksichtigung der Korrektur 28,2 Prozent betragen.

### Entwicklung der Kennzahlen der Stadt Beckum

| Kennzahlen in Anlehnung an das NKF Kennzahlenset NRW in Prozent | 2014 | 2015 | 2016  |
|---|------|------|-------|
| Aufwandsdeckungsgrad  | 99,2 | 99,5 | 101,9 |
| Eigenkapitalquote 1   | 19,4 | 19,2 | 19,1  |
| Eigenkapitalquote 2   | 51,1 | 51,7 | 51,7  |
| Infrastrukturquote  | 45,0 | 45,7 | 44,8  |
| Abschreibungsintensität   | 10,9 | 10,3 | 10,2  |
| Anlagendeckungsgrad 2   | 87,0 | 87,3 | 87,4  |
| kurzfristige Verbindlichkeitenquote                             | 11,2 | 9,4  | 9,2   |
| Zinslastquote   | 2,9  | 2,8  | 2,2   |
| Zuwendungsquote   | 16,5 | 16,4 | 16,6  |
| Personalintensität  | 20,1 | 19,5 | 20,2  |
| Sach- und Dienstleistungsintensität                             | 29,4 | 27,1 | 27,3  |

| Weitere Kennzahlen  | 2014     | 2015     | 2016     |
|---|----------|----------|----------|
| Fehlbetragsquote/Eigenkapitalrendite  | 5,0      | 5,7      | 1,3      |
| Gesamtausgliederungsgrad  | 35,8     | 34,4     | 33,5     |
| Cashflow aus lfd. Geschäftstätigkeit in Euro je Einwohner                     | 13,12    | 201,04   | 324,13   |
| Liquidität 1. Grades in Prozent   | 7,2      | 5,3      | 5,8      |
| Gesamtjahresergebnis ohne Anteile anderer Gesellschafter in Euro je Einwohner | -100,40  | -106,44  | -22,97   |
| Gesamtverschuldung in Euro je Einwohner                                       | 4.585,46 | 4.292,49 | 4.230,60 |
| davon Verbindlichkeiten in Euro je Einwohner                                  | 3.266,89 | 3.028,02 | 2.940,67 |

Dem Kennzahlenvergleich liegen Vergleichszahlen des Jahres 2015 zu Grunde. In den Vergleich wurden 17 mittlere kreisangehörige Kommunen einbezogen.

#### Kennzahlen der Stadt Beckum im interkommunalen Vergleich

| Kennzahlen in Anlehnung an das NKF Kennzahlenset NRW in Prozent | Minimum | Maximum | Mittelwert | Stadt Beckum |
|---|---------|---------|------------|--------------|
| Aufwandsdeckungsgrad  | 93,0    | 111,7   | 100,6      | 99,5         |
| Eigenkapitalquote 1   | -18,2   | 42,8    | 22,1       | 19,2         |
| Eigenkapitalquote 2   | 0,6     | 74,2    | 48,8       | 51,7         |
| Infrastrukturquote  | 33,9    | 54,7    | 44,8       | 45,7         |
| Anlagendeckungsgrad 2   | 44,8    | 98,7    | 75,8       | 87,3         |
| kurzfristige Verbindlichkeitsquote                              | 2,0     | 19,9    | 8,8        | 9,4          |
| Zinslastquote   | 0,8     | 12,3    | 3,4        | 2,8          |
| Zuwendungsquote   | 5,2     | 42,3    | 16,0       | 16,4         |
| Personalintensität  | 14,5    | 29,0    | 20,0       | 19,5         |
| Sach- und Dienstleistungsintensität                             | 13,3    | 47,1    | 26,7       | 27,1         |

#### Kennzahlen zum Gesamtabschluss im interkommunalen Vergleich

| Weitere Kennzahlen  | Minimum  | Maximum   | Mittelwert | Stadt Beckum |
|---|----------|-----------|------------|--------------|
| Fehlbetragsquote/Eigenkapitalrendite                                  | -13,7    | 8,2       | 0,5        | 5,7          |
| Cashflow aus lfd. Geschäftstätigkeit je EW                            | -118,61  | 431,95    | 196,00     | 201,04       |
| Gesamtjahresergebnis ohne Anteile anderer Gesellschafter je Einwohner | -450,52  | 143,99    | -56,67     | -106,44      |
| Gesamtverschuldung je Einwohner                                       | 2.376,99 | 14.138,20 | 4.808,05   | 4.292,49     |
| davon Verbindlichkeiten   | 1.223,42 | 12.284,39 | 3.435,16   | 3.028,02     |

Herne, den 13. November 2018

Im Auftrag

gez,

Thomas Nauber

Abteilungsleitung

Im Auftrag

gez.

Sandra Rettler

Projektleitung

## → Kontakt

---

Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen

---

Heinrichstraße 1, 44623 Herne

---

Postfach 10 18 79, 44608 Herne

**t** 0 23 23/14 80-0

**f** 0 23 23/14 80-333

**e** [info@gpa.nrw.de](mailto:info@gpa.nrw.de)

**i** [www.gpa.nrw.de](http://www.gpa.nrw.de)



## Überörtliche Prüfung Gesamtabschluss und Beteiligungen der Stadt Beckum im Jahr 2018 durch die Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen (GPA)

### Auswertung des GPA-Berichtes und Sachstandsbericht

Zur Konkretisierung der im Bericht der GPA enthaltenen Handlungserfordernisse wurden die wesentlichen Feststellungen der GPA zusammengestellt. Die Feststellungen und Empfehlungen wurden im Einzelnen bewertet und der jeweils notwendige Handlungsbedarf benannt. Seitens des Fachbereichs Finanzen und Beteiligungen wurden die Bewertungen und Handlungsbedarfe mit Bürgermeister Dr. Strothmann besprochen und einvernehmlich festgelegt.

Für die Information der politischen Gremien wurde die Zusammenstellung um den jeweils aktuellen Sachstand ergänzt, sofern Handlungsbedarf besteht.

| Nr. | Bereich                   | Beteiligungen  |
|-----|---------------------------|--|
|     | Themenfeld                | Beteiligungsbericht  |
| 1   | Feststellung GPA          | Der Beteiligungsbericht der Stadt Beckum ist informativ und gut strukturiert. Er ist jedoch nicht vollständig. Es fehlen die Zweckverbände, die Sparkasse und Kleinstbeteiligungen. Zudem werden im Bericht keine gegenseitigen Leistungsbeziehungen dargestellt.<br><br>Die Übersicht über die wirtschaftlichen Daten der Beteiligungen ist kein gesetzlicher Pflichtbestandteil des Beteiligungsberichtes, sie ergänzt diesen aber in sinnvoller Weise.  |
|     | Bewertung/Handlungsbedarf | Im Rahmen der aktuellen Weiterentwicklung des Neuen Kommunalen Finanzmanagements soll den Kommunen ein Muster für den Beteiligungsbericht zur Verfügung gestellt werden. Dieses Muster soll sämtlichen gesetzlichen Vorgaben genügen. Das Muster soll zukünftig als Grundlage für den Beteiligungsbericht dienen. Zudem soll im Rahmen der aktuellen Weiterentwicklung des Neuen Kommunalen Finanzmanagements durch den Gesetzgeber auch näher definiert werden, welche Beteiligungen in den Beteiligungsbericht aufzunehmen sind und welche Informationen – auch zu Kleinstbeteiligungen – darzustellen sind. |
|     | Sachstand                 | Das 2. NKF-Weiterentwicklungsgesetz ist zum 1. Januar 2019 in Kraft getreten, gleiches gilt für die Verordnung über das Haushaltswesen der Kommunen im Land Nordrhein-Westfalen (Kommunalhaushaltsverordnung Nordrhein-Westfalen – KomHVO NRW), die die Verordnung über das Haushaltswesen der Gemeinden im Land Nordrhein-Westfalen (Gemeindehaushaltsverordnung NRW –  |

|   |                           |   |
|---|---------------------------|---|
|   |                           | GemHVO NRW) ersetzt. Das Muster für den Beteiligungsbericht wird für den nächsten zu erstellenden Bericht verwendet.  |
|   | Themenfeld                | Konsolidierungskreis  |
| 2 | Feststellung GPA          | Die Dokumentation zur Überprüfung des Konsolidierungskreises der Stadt Beckum ist nicht vollständig. Es fehlen Angaben zu qualitativen Sachverhalten und zur Prüfung von öffentlich-rechtlichen Beteiligungen. Außerdem ist eine Wesentlichkeitsgrenze zu bestimmen.  |
|   | Bewertung/Handlungsbedarf | Die Dokumentation zum Konsolidierungskreis wurde bisher in jedem Jahr im Anhang des Gesamtabchlusses nachgewiesen, allerdings nicht für alle Beteiligungen (wie zum Beispiel die Regionalverkehr Münsterland GmbH mit einer Beteiligungsquote von 0,91 Prozent). Zukünftig werden alle Beteiligungen in einer separaten Dokumentation erfasst.  |
|   | Sachstand                 | Der Konsolidierungskreis wurde im Gesamtabchluss 2017 und wird in den folgenden Gesamtabchlüssen in einer separaten Dokumentation erfasst.  |
|   | Bereich                   | <b>Wirtschaftliche Gesamtsituation</b>  |
| 3 | Feststellung GPA          | Die Stadt Beckum hat die vom Gesetzgeber vorgegebenen Fristen zur Aufstellung, Prüfung und Feststellung der Gesamtabchlüsse 2010 bis 2014 nicht eingehalten. Die Gesamtabchlüsse 2015 und 2016 wurden fristgerecht festgestellt.  |
|   | Bewertung/Handlungsbedarf | Es besteht kein Handlungsbedarf.  |
|   | Themenfeld                | Gesamtertragslage/Gesamtergebnis  |
| 4 | Feststellung GPA          | Der Konzern Stadt Beckum erzielt in den Jahren 2010 bis 2016 jeweils ein negatives Gesamtjahresergebnis ohne Anteile anderer Gesellschafter. Dieses wird besonders durch das negative Finanzergebnis beeinflusst. Das ordentliche Ergebnis schwankt.  |
|   | Bewertung/Handlungsbedarf | Es besteht kein Handlungsbedarf.  |
|   | Themenfeld                | Gesamtertragslage/Teilergebnis Stadt Beckum   |
| 5 | Feststellung GPA          | Die Konzernmutter erzielt in 2016 ein positives Teilergebnis und übt somit einen positiven Einfluss auf den Konzern aus. In den Folgejahren ergeben sich, mit Ausnahme des Jahres 2017, voraussichtlich ebenfalls positive Teilergebnisse.<br><br>Die Konzernmutter prägt die ordentlichen Erträge und Aufwendungen des Konzerns. Etwa zwei Drittel des Aufkommens im Konzern entfällt auf sie. Grundsätzlich bieten hohe Aufwendungen auch ein höheres Konsolidierungspotential. Die |

|   |                           |  |
|---|---------------------------|--|
|   |                           | Konzernmutter sollte daher bei Konsolidierungsprozessen eine zentrale Rolle einnehmen.   |
|   | Bewertung/Handlungsbedarf | Aufgrund der in der Vergangenheit bereits umgesetzten Konsolidierungsmaßnahmen wird es für die Konzernmutter schwierig, weitere nachhaltige Konsolidierungsmaßnahmen zu identifizieren und umzusetzen. Zudem verhindern vertragliche oder rechtliche Bindungen die schnelle Umsetzung von Ideen und Konzepten. Des Weiteren ist vielfach ein hoher politischer Abstimmungsbedarf erforderlich. Die Konzernmutter ist trotzdem permanent bestrebt, weitere Konsolidierungsmöglichkeiten zu erkennen und umzusetzen.                 |
|   | Themenfeld                | Gesamtertragslage/Teilergebnis Städtische Betriebe Beckum  |
| 6 | Feststellung GPA          | Die Städtischen Betriebe Beckum erwirtschaften im Betrachtungszeitraum 2010 bis 2016 nur eine geringfügige Eigenkapitalverzinsung von durchschnittlich zwei Tausend Euro. Der Betrieb schüttet keine Gewinne an die Konzernmutter aus. Aufgrund seiner Eigenschaft als konzerninterner Dienstleister ist diese Verfahrensweise nachvollziehbar.  |
|   | Bewertung/Handlungsbedarf | Es besteht kein Handlungsbedarf.   |
| 7 | Feststellung GPA          | Die Städtischen Betriebe Beckum tragen, bedingt durch ihre Eigenschaft als konzerninterner Dienstleister, sowohl im Prüfungszeitraum als auch zukünftig negativ zum Gesamtergebnis bei. Das negative Teilergebnis ist wesentlich für den Konzern.<br><br>Die Städtischen Betriebe Beckum erzielen nur in geringem Umfang Erlöse gegenüber Konzernfremden. Konsolidierungspotential liegt demzufolge primär im Bereich der Aufwendungen. Eine Anpassung der Leistungsstandards könnte zu einer Reduzierung der Aufwendungen führen. |
|   | Bewertung/Handlungsbedarf | Die Leistungsstandards werden kontinuierlich durch die Betriebsleitung der Städtischen Betriebe Beckum überprüft. Eine Anpassung der Leistungsstandards ist jedoch nicht nur bezogen auf eine Reduzierung von Aufwendungen im Rahmen der laufenden Betriebsführung zu prüfen. Hier spielt auch der politische Wille eine Rolle. Darüber hinaus gehender Handlungsbedarf besteht nicht.   |
|   | Themenfeld                | Gesamtertragslage/Teilergebnis Teilkonzern Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum  |
| 8 | Feststellung GPA          | Der Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum erwirtschaftet im Zeitraum 2010 bis 2016 mit Ausnahme des Jahres 2012 eine Eigenkapitalverzinsung gemäß § 109 Absatz 2 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen   |

|    |                           |   |
|----|---------------------------|---|
|    |                           | <p>(GO NRW). Der Betrieb nimmt im Prüfungszeitraum keine Ausschüttungen an die Konzernmutter Stadt Beckum vor.</p> <p>Die Energieversorgung Beckum GmbH &amp; Co. KG erwirtschaftet im Zeitraum 2010 bis 2016 eine Eigenkapitalverzinsung gemäß § 109 Absatz 2 GO NRW. Die Gesellschaft schüttet regelmäßig einen Teil des Jahresüberschusses an den Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum aus.</p>   |
|    | Bewertung/Handlungsbedarf | Es besteht kein Handlungsbedarf.  |
| 9  | Feststellung GPA          | <p>Der Teilkonzern Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum beeinflusst das Konzernergebnis in 2014, 2015 und 2016 positiv. Zukünftig ist ebenfalls mit einem positiven Teilergebnis zu rechnen.</p> <p>Die Leistungsentgelte aus dem Energiegeschäft, die Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen und die Finanzaufwendungen des Teilkonzerns sind wesentliche für den Konzern. Sie sollten bei Konsolidierungsprozessen im Konzern berücksichtigt werden.</p> <p>Im Teilkonzern befindet sich auch der Bäderbetrieb. Er ist dauerdefizitär und bietet als freiwillige Leistung der Stadt Beckum grundsätzlich Konsolidierungspotential.</p>   |
|    | Bewertung/Handlungsbedarf | Dass der dauerdefizitäre Bäderbetrieb als freiwillige Leistung der Stadt Beckum grundsätzlich Konsolidierungspotential bietet, ist durchaus bekannt. Aber auch hier spielt der politische Wille eine Rolle. Die Betriebsleitung ist permanent bestrebt, Konsolidierungsmöglichkeiten zu erkennen und umzusetzen. Darüber hinaus gehender Handlungsbedarf besteht nicht.   |
|    | Bereich                   | <b>Gesamtvermögens- und Gesamtschuldenlage</b>  |
|    | Themenfeld                | Gesamtkapitalstruktur und Gesamtverschuldung  |
| 10 | Feststellung GPA          | <p>Der Konzern Stadt Beckum hat etwa ein Drittel seines Vermögens in die verselbstständigten Aufgabenbereiche ausgegliedert. Im Bereich der Kreditverschuldung wird demgegenüber mehr als 98,0 Prozent in den verselbstständigten Aufgabenbereichen bilanziert.</p> <p>Die Verschuldung des Konzerns wird von den Kreditverbindlichkeiten geprägt. Die zugehörigen Zinsaufwendungen belasten den Konzern allerdings nur teilweise, da sie über die Abwassergebührenkalkulation an den Gebührenschuldner weitergegeben werden. Im Konzern besteht dennoch ein Zinsänderungsrisiko.</p> <p>Die Eigenkapitalquoten des Konzerns Stadt Beckum sind durchschnittlich. Im Betrachtungszeitraum 2014 bis 2016 kommt es allerdings zu einem wesentlichen Eigenkapitalver-</p> |

|    |                           |   |
|----|---------------------------|---|
|    |                           | zehr von insgesamt 8,4 Millionen Euro.  |
|    | Bewertung/Handlungsbedarf | <p>Die Form der Strukturierung der Kreditverbindlichkeiten wird als gelungen bewertet, da der Zinsbelastung aufgrund der Berücksichtigung in der Abwassergebührenkalkulation ausgleichende Gebührenerträge gegenüberstehen. Im Städtischen Abwasserbetrieb Beckum ist zudem für die Jahre 2019 bis 2022 eine durchgängige Entschuldung von durchschnittlich 254.688 Euro im investiven Bereich und 1.271.775 Euro im liquiden Bereich geplant. Ein darüber hinaus gehender Handlungsbedarf besteht nicht. Seit Gründung des Städtischen Abwasserbetriebs Beckum zum 1. Januar 2014 wurden bis zum Jahresende 2018 8.035.515 Euro an Investitionskrediten und 5.340.378 Euro an Liquiditätskrediten getilgt.</p> <p>Das Zinsänderungsrisiko wird ständig betrachtet. Der Abbau der mit einem hohen Zinsänderungsrisiko behafteten Liquiditätskredite erfolgt derzeit prioritär. Im Übrigen erfolgt die Zinsfestschreibung zur Sicherung des derzeit günstigen Zinsniveaus in der Regel über die Kreditlaufzeit, bei Umschuldungen über die Restlaufzeit.</p> |
|    | Bereich                   | <b>Gesamtfinanzlage</b>   |
| 11 | Feststellung GPA          | <p>Im Betrachtungszeitraum 2014 bis 2016 ergibt sich im Konzern Stadt Beckum eine ausreichende Selbstfinanzierungskraft. Der Konzern nutzt die finanziellen Überschüsse, um Schulden abzubauen und Investitionen durchzuführen.</p> <p>Perspektivisch ist von einer Verschlechterung der Finanzierungskraft auszugehen. Es wird demzufolge schwieriger, die Kreditverbindlichkeiten des Konzerns zu reduzieren.</p>   |
|    | Bewertung/Handlungsbedarf | <p>Aktuell ist im Städtischen Abwasserbetrieb für die Jahre 2019 bis 2022 eine durchgängige Entschuldung von durchschnittlich 254.688 Euro im investiven Bereich und 1.271.775 Euro im liquiden Bereich geplant. Seit Gründung des Städtischen Abwasserbetriebs Beckum zum 1. Januar 2014 wurden bis zum Jahresende 2018 8.035.515 Euro an Investitionskrediten und 5.340.378 Euro an Liquiditätskrediten getilgt.</p> <p>Ein darüber hinaus gehender Handlungsbedarf besteht nicht.</p>  |

gezeichnet

Thomas Wulf



Federführung: Fachbereich Innere Verwaltung  
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters  
Fachbereich Finanzen und Beteiligungen  
Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung  
Auskunft erteilt: Frau Urch-Sengen  
Telefon: 02521 29-110

## Vorlage

zu TOP

2019/0063

öffentlich

### Änderung der Verwaltungsgebührensatzung der Stadt Beckum

#### Beratungsfolge:

Haupt- und Finanzausschuss

02.04.2019 Beratung

Rat der Stadt Beckum

10.04.2019 Entscheidung

#### Beschlussvorschlag:

##### Sachentscheidung

Die als Anlage zur Vorlage beigefügte 1. Satzung der Stadt Beckum zur Änderung der Verwaltungsgebührensatzung wird beschlossen.

#### Kosten/Folgekosten

Kosten entstehen durch die Änderung nicht.

#### Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

#### Begründung:

##### Rechtsgrundlagen

Die 1. Satzung der Stadt Beckum zur Änderung der Verwaltungsgebührensatzung wird auf der Grundlage von § 7 Absatz 1 und § 41 Absatz 1 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in Verbindung mit §§ 1, 2, 4 und 5 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen und in Verbindung mit § 2 Absatz 3 Gebührengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen beschlossen.

#### Demografischer Wandel

Aspekte des demografischen Wandels sind nicht zu berücksichtigen.

#### Erläuterungen

Der Haupt- und Finanzausschusses hat in seiner Sitzung am 20.02.2018 entschieden, dass das Standesamt zunächst für einen Probezeitraum von 12 Monaten Trauungen an angemessenen privaten oder privat angemieteten Orten anbietet.

Da diese Dienstleistung auf großes Interesse gestoßen ist, soll sie weiterhin bestehen bleiben. Um einen möglichst hohen Refinanzierungsgrad dieses besonderen Angebots zu erreichen, wurde bisher die privatrechtliche Aufwandsentschädigung neben den sonstigen Gebühren mit 350,00 Euro angesetzt. Diese Kosten sollen in gleicher Höhe nunmehr auf Grundlage der Verwaltungsgebührensatzung öffentlich-rechtlich erhoben werden.

Die Verwaltungsgebührensatzung der Stadt Beckum soll dementsprechend in der Anlage um die Position 12 d) ergänzt werden.

**Anlage(n):**

1. Satzung der Stadt Beckum zur Änderung der Verwaltungsgebührensatzung

## 1. Satzung der Stadt Beckum zur Änderung der Verwaltungsgebührensatzung

### Präambel

Aufgrund der §§ 7 Absatz 1 und 41 Absatz 1 Satz 2 Buchstabe f Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in Verbindung mit §§ 1, 2, 4 und 5 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen und § 2 Absatz 3 Gebührengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen hat der Rat der Stadt Beckum am \_\_\_\_\_ folgende Satzung beschlossen:

### Artikel 1

Die Verwaltungsgebührensatzung der Stadt Beckum vom 5. Oktober 2017 wird wie folgt geändert:

In der Anlage wird in Position 12 der Text „d) private oder privat angemietete Räume“ und in dieser Zeile die Gebühr „350 €“ hinzugefügt.

### Artikel 2

Diese Satzung tritt mit dem Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.





Federführung: Fachbereich Finanzen und Beteiligungen  
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters  
Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung  
Auskunft erteilt: Herr Wulf  
Telefon: 02521 29-200

## Vorlage

zu TOP  
2019/0065  
öffentlich

### Änderung der Satzung der Stadt Beckum über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren (Straßenreinigungs- und Gebührensatzung)

#### Beratungsfolge:

Haupt- und Finanzausschuss  
02.04.2019 Beratung

Rat der Stadt Beckum  
10.04.2019 Entscheidung

#### Beschlussvorschlag: Sachentscheidung

Die als Anlage zur Vorlage beigefügte Änderung der Satzung der Stadt Beckum über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren (Straßenreinigungs- und Gebührensatzung) wird beschlossen.

#### Kosten/Folgekosten

Es entstehen Personal- und Sachkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

#### Finanzierung

Es entstehen keine Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

#### Begründung:

##### Rechtsgrundlagen

Die Erhebung der Straßenreinigungsgebühren erfolgt aufgrund der §§ 7 Absatz 1 und 41 Absatz 1 Satz 2 Buchstabe f Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen, der §§ 3 und 4 Gesetz über die Reinigung öffentlicher Straßen (Straßenreinigungsgesetz NRW – StrReinG NRW) und der §§ 4 und 6 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen.

##### Demografischer Wandel

Aspekte des demografischen Wandels werden nicht berührt.

##### Erläuterungen

Die Straßen Jupp-Rack-Weg und die Verlängerung Oberer Dalmerweg einschließlich der abzweigenden Stichstraße sind als Gemeindestraßen für den öffentlichen Verkehr gewidmet worden. Dementsprechend ist eine Aufnahme der Straßen in die Satzung erforderlich.

Der Jupp-Rack-Weg liegt im Baugebiet „Pflaumenallee“ und ist eine Straße, die hauptsächlich für den Zugang oder die Zufahrt zu den an ihr gelegenen Grundstücken bestimmt ist und als eine Anliegerstraße eingestuft werden kann.

Das bereits im Jahr 1996 dem öffentlichen Verkehr gewidmete untere Stück des Oberen Dalmerweges ist in der Satzung als Anliegerstraße ausgewiesen. Die Verlängerung des Oberen Dalmerweges soll nach der Widmung als öffentliche Straße in der Satzung ebenfalls als Anliegerstraße ausgewiesen werden.

Nach § 4 Absatz 1 Satz 2 StrReinG NRW kann die Gemeinde die Reinigung der Fahrbahnen den Eigentümerinnen und Eigentümern der an die Straße angrenzenden und durch sie erschlossenen Grundstücke übertragen, soweit dies unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse zumutbar ist.

In Anliegerstraßen ist die Übertragung auf die Anliegerinnen und Anlieger grundsätzlich zumutbar. Auch die in diesem Bereich angrenzenden Straßen sind in der Satzung als Anliegerstraßen ausgewiesen und werden von den Anliegerinnen und Anliegern selbst gereinigt.

Demnach wird für den Jupp-Rack-Weg und die Verlängerung des Oberen Dalmerweges vorgeschlagen, die Straßenreinigung und den Winterdienst auf die Anliegerinnen und Anlieger zu übertragen. Diese Regelung ist im beigefügten Vorschlag zur Satzungsänderung enthalten.

**Anlage(n):**

3. Änderungssatzung

## Satzung der Stadt Beckum zur Änderung der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung

### Präambel

Aufgrund der §§ 7 Absatz 1 und 41 Absatz 1 Satz 2 Buchstabe f Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in Verbindung mit §§ 3 und 4 Gesetz über die Reinigung öffentlicher Straßen für das Land Nordrhein-Westfalen und der §§ 4 und 6 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen hat der Rat der Stadt Beckum am \_\_\_\_\_ folgende Satzung beschlossen:

### Artikel 1

Das Straßenverzeichnis laut § 3 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

Die Zuständigkeiten für die Straßenreinigung und die Winterwartung für die Straßen Jupp-Rack-Weg und Oberer Dalmerweg werden wie folgt festgelegt:

| Straßenbezeichnung                             | A = Fußgänger-<br>geschäft-<br>straße<br>B = Anliegerver-<br>kehr bzw.<br>Mischfläche<br>C = innerörtlich<br>D = überörtlich | Anzahl der<br>wöchentlichen Reinigung | Stra-<br>ßen-<br>rei-<br>nung |                 | Win-<br>ter-<br>war-<br>tung |                 |
|--|--|---------------------------------------|-------------------------------|-----------------|------------------------------|-----------------|
|  |  |                                       | Stadt                         | Anlieger(innen) | Stadt                        | Anlieger(innen) |
| Jupp-Rack-Weg                                  | B  | 1                                     |                               | x               |                              | x               |
| Oberer Dalmerweg – einschließlich Stichstraßen | B  | 1                                     |                               | x               |                              | x               |

### Artikel 2

Diese Satzung tritt am 1. Mai 2019 in Kraft.



Federführung: Eigenbetrieb Energieversorgung und Bäder  
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters  
Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung  
Gleichstellungsstelle/Beauftragte für Menschen mit  
Behinderungen  
Auskunft erteilt: Herr Strothmann  
Telefon: 02521 29-100

## Vorlage

zu TOP

2019/0051

öffentlich

### Änderung der Bädergebührensatzung

#### Beratungsfolge:

Betriebsausschuss

28.03.2019 Beratung

Rat der Stadt Beckum

10.04.2019 Entscheidung

#### Beschlussvorschlag:

##### Sachentscheidung

1. Die als Anlage 2 zur Vorlage beigefügte 1. Satzung der Stadt Beckum zur Änderung der Bädergebührensatzung wird mit der Maßgabe beschlossen, dass Kinder bis zur Vollendung des \_\_\_\_ Lebensjahres bei entsprechendem Nachweis freien Eintritt in die städtischen Bäder erhalten.
2. Die als Anlage 2 zur Vorlage beigefügte 1. Satzung der Stadt Beckum zur Änderung der Bädergebührensatzung wird mit der Maßgabe beschlossen, dass Schwerbehinderte mit einem Grad der Behinderung von 100 bei entsprechendem Nachweis freien Eintritt in die städtischen Bäder erhalten.

#### Kosten/Folgekosten

Es entstehend Personal- und Sachkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

#### Finanzierung

Im Wirtschaftsplan des Eigenbetriebes Energieversorgung und Bäder der Stadt Beckum werden Mindereinnahmen erwartet, sofern die Altersgrenze für Kinder, die die städtischen Bäder kostenfrei nutzen können, von 4 auf 6 heraufgesetzt wird.

Ebenso werden Mindereinnahmen erwartet, wenn Personen, die nach den Feststellungen der Versorgungsverwaltung mit einem Grad der Behinderung von 100 freien Eintritt in die städtischen Bäder erhalten.

**Begründung:**  
**Rechtsgrundlagen**

Die Änderung der Bädergebührensatzung ergeht auf der Grundlage der §§ 7 und 41 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen und der §§ 4 und 6 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen.

**Demografischer Wandel**

Die älter werdende Gesellschaft und deren insgesamt steigende Bewegungsaktivität bringt es mit sich, dass mehr Menschen eine Begleitung brauchen, um das Angebot der Bäder nutzen zu können.

Sportangebote in den Bädern haben auch generationsübergreifende Effekte für jüngere und ältere Zielgruppen.

**Erläuterungen**

Die FWG-Fraktion im Rat der Stadt Beckum beantragt die Änderung der Bädergebührensatzung, so dass künftig Kinder bis zur Vollendung des 6. Lebensjahres freien Eintritt in die städtischen Bäder erhalten. Der Antrag ist als Anlage 1 zur Vorlage beigefügt.

Ein gleichlautender Antrag wurde bereits in der Sitzung des Betriebsausschusses am 22.03.2018 beraten und mit 7 Ja-Stimmen angenommen. Der Rat der Stadt Beckum hat die Änderung der Bädergebührensatzung in diesem Punkt am 22.04.2018 bei Stimmengleichheit abgelehnt.

Während der Hallenbadsaison nutzen pro Woche circa 40 Kinder im Alter von 4 bis 6 Jahren das Hallenbad. Sofern Kinder künftig bis zur Vollendung des 6. Lebensjahres freien Eintritt in die städtischen Bäder erhalten, dürfte der Einnahmefall grob geschätzt bei circa 1.500 bis 2.000 Euro pro Hallenbadsaison liegen. Eine Schätzung des Einnahmefalls bezogen auf die Freibadsaison ist nicht möglich, da die Nutzung durch kleinere Kinder witterungsbedingt ist. Zudem werden in der Freibadsaison deutlich mehr Saisonkarten für Familien und Alleinerziehende verkauft, deren Verkaufszahl durch eine kostenfreie Nutzung der Bäder für Kinder bis zur Vollendung des 6. Lebensjahres nicht zurückgehen dürfte.

Des Weiteren ist für Personen, die nach den Feststellungen der Versorgungsverwaltung einer Begleitperson bedürfen, die Nutzung der städtischen Bäder kostenlos. Das Gleiche gilt für die jeweilige Begleitperson.

Hier sollte bedarfsgemäß die Anpassung erfolgen, so dass Personen mit einem Grad der Behinderung von 100 ebenfalls freien Eintritt in die städtischen Bäder erhalten. Es handelt sich hier um etwa 5 Personen pro Jahr.

**Anlage(n):**

- 1 Antrag der FWG-Fraktion vom 05.02.2019
- 2 1. Satzung der Stadt Beckum zur Änderung der Bädergebührensatzung



## Fraktion im Rat der Stadt Beckum

FWG-Ratsfraktion • Everkekamp 4 • 59269 Beckum

Stadt Beckum  
Herr Bürgermeister  
Dr. Karl-Uwe Strothmann  
Weststraße 46  
59269 Beckum

Beckum, den 5. Februar 2019

### Antrag auf Änderung der Bädergebührensatzung

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Dr. Strothmann,

namens der Mitglieder der FWG-Fraktion im Rat der Stadt Beckum beantrage ich hiermit, der Rat der Stadt Beckum möge in seiner Sitzung am 10. April 2019 darüber entscheiden, ob die Bädergebührensatzung dahingehend geändert werden soll, dass Kinder bis zur Vollendung des 6. Lebensjahres freien Eintritt in die städtischen Bäder ermöglicht werden. Die derzeitige Regelung sieht vor: Wer älter als vier Jahre ist, muss in den Beckumer Schwimmbädern Eintritt zahlen.

Beschlussvorschlag:

Kindern bis zur Vollendung des 6. Lebensjahres wird freier Eintritt in die städtischen Bäder gewährt.

Begründung:

Die FWG sieht die dringende Notwendigkeit, durch die zusätzliche Vergünstigung die Schwimmausbildung von jüngeren Kindern zu fördern.

Mit freundlichen Grüßen

**FWG-Fraktion im Rat der Stadt Beckum**

Gregor Stöppel  
Fraktionsvorsitzender

## 1. Sitzung der Stadt Beckum zur Änderung der Bädergebührensatzung

### Präambel

Aufgrund der §§ 7 Absatz 1 und 41 Absatz 1 Satz 2 Buchstabe f Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in Verbindung mit §§ 2, 4 und 6 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen hat der Rat der Stadt Beckum am \_\_\_\_\_ folgende Satzung beschlossen:

### Artikel 1

Die Bädergebührensatzung der Stadt Beckum vom 20. April 2018 wird wie folgt geändert:

**§ 4 wird wie folgt neu gefasst:**

#### „§ 4

#### Freier Eintritt

Freien Eintritt erhalten bei entsprechendem Nachweis:

- Kinder bis zur Vollendung des \_\_. Lebensjahres,
- Kinder bis 14 Jahre an ihrem Geburtstag,
- Schwerbehinderte mit einem Grad der Behinderung von 100,
- Schwerbehinderte, mit Merkzeichen B und/oder H im Schwerbehindertenausweis,
- Begleitperson einer schwerbehinderten Person mit Merkzeichen B und/oder H im Schwerbehindertenausweis.“

### Artikel 2

Diese Satzung tritt mit dem Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.



Federführung: Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung

Beteiligte(r): Fachbereich Stadtentwicklung

Auskunft erteilt: Herr Liekenbröcker

Telefon: 02521 29-415

## Vorlage

zu TOP

2019/0069

öffentlich

**Erlass einer Ordnungsbehördlichen Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen aus Anlass der Veranstaltung „Beckum hat viele Gesichter – hier spielt die Musik!“ am 28. April 2019**

### Beratungsfolge:

Haupt- und Finanzausschuss

02.04.2019 Beratung

Rat der Stadt Beckum

10.04.2019 Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

#### Sachentscheidung

Die als Anlage 1 zur Vorlage beigefügte Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen aus Anlass der Veranstaltung „Beckum hat viele Gesichter – hier spielt die Musik“ wird beschlossen.

#### Kosten/Folgekosten

Es entstehen Personal- und Sachkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

#### Finanzierung

Es entstehen keine Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

### Begründung:

#### Rechtsgrundlagen

Der Erlass dieser Ordnungsbehördlichen Verordnung erfolgt auf der Grundlage des § 6 Absätze 1 und 4 Gesetz zur Regelung der Ladenöffnungszeiten des Landes Nordrhein-Westfalen (Ladenöffnungsgesetz – LÖG NRW) in Verbindung mit den Verfahrensvorschriften zum Erlass von Ordnungsbehördlichen Verordnungen in §§ 27 ff. Gesetz über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden des Landes Nordrhein-Westfalen (Ordnungsbehördengesetz – OBG).

#### Demografischer Wandel

Aspekte des demografischen Wandels sind nicht zu beachten.



## Erläuterungen

Der City Initiative Beckum e. V. beantragt die Ladenöffnung in einem Teilgebiet des Stadtzentrums von Beckum im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Beckum hat viele Gesichter – hier spielt die Musik“.

Im Rahmen dieser Veranstaltungsreihe wird am Sonntag, dem 28. April 2019 das 6. Straßenmusikerfestival in der Beckumer Innenstadt veranstaltet.

Das Straßenmusikerfestival wurde in der Vergangenheit bereits 5 Mal erfolgreich veranstaltet. In erster Linie geht es darum, die kommunale Musik- und Kleinkunstszene zu fördern und sie als „Beckumer Gesicht“ der Öffentlichkeit zu präsentieren. Somit wächst die Kampagne „Beckum hat viele Gesichter“ wieder um ein weiteres Stück.

Innerhalb des Veranstaltungsraums werden sich wieder zahlreiche heimische Musikerinnen und Musiker sowie Kleinkünstlerinnen und Kleinkünstler präsentieren und haben die Möglichkeit, ihr Können einem breiten Publikum zu zeigen. Gerade die noch nicht so bekannten Musikerinnen beziehungsweise Musiker und Künstlerinnen beziehungsweise Künstler finden hier ihre Bühne. Die Musikerinnen und Musiker verteilen sich auf verschiedene Stellen im Veranstaltungsbereich.

Diese Veranstaltung kam in der Vergangenheit sehr gut an. Durch die Vielfalt der Künstlerinnen und Künstler war die Verweildauer sehr groß. Mit zusätzlichem Programm, Clowns, Kinderkarussell, dem Kinder-Zirkus Filouzius und Food-Ständen ist es ein Nachmittag für die ganze Familie.

Die Größe des Veranstaltungsgeländes beträgt in etwa 24 000 Quadratmeter – dem stehen circa 13 000 Quadratmeter Verkaufsfläche gegenüber. Somit spielt die Verkaufsfläche eine untergeordnete Rolle.

Diese Veranstaltung findet im Rahmen einer geförderten Veranstaltungsreihe unter dem Motto „Ab in die Mitte“ statt. In dieser Veranstaltungsreihe werden regelmäßig Schaufensterwettbewerbe, Präsentationstage für Beckumer Vereine und auch große Straßenmusikfestivals organisiert.

Mit dem nun stattfindenden 6. Straßenmusikerfestival zeigt sich, dass sich diese Veranstaltung als eigenständiger Termin im Veranstaltungskalender etabliert hat. Um Wiederholungen an dieser Stelle zu vermeiden, wird auf die Veranstaltungsbeschreibung im Antrag des City Initiative Beckum e. V. verwiesen (siehe Anlage 2 zur Vorlage).

Es ist beabsichtigt, die Verkaufsöffnung für die Zeit von 13:00 Uhr bis 18:00 Uhr festzulegen und auf die Verkaufsstellen zu erstrecken, die sich unmittelbar an den folgenden Straßenzügen befinden:

- Markt,
- Nordstraße,
- Neubeckumer Straße ab Hausnummer 1 bis einschließlich Hausnummer 18,
- Oelder Straße ab Hausnummer 1 bis einschließlich Hausnummer 16,
- Hühlstraße,
- Weststraße,
- Nordwall,

- Kirchplatz,
- Oststraße,
- Linnenstraße,
- Wilhelmstraße ab Einmündung Oststraße bis Einmündung Sternstraße,
- Clemens-August-Straße ab Einmündung Oststraße bis Parkplatz Clemens-August-Straße.

Durch die enge räumliche wie auch zeitliche Nähe zur Veranstaltung „Beckum hat viele Gesichter – Wir sind die Vereine!“ wird nach § 6 Absatz 1 Satz 3 LÖG NRW das Vorliegen des erforderlichen Zusammenhangs vermutet.

Nach Prüfung der Unterlagen wurden diese mit E-Mail vom 25. Januar 2019 an die Handwerkskammer Münster, die Industrie- und Handelskammer Münster (IHK), den Handelsverband NRW Westfalen-Münsterland e. V., die evangelische Kirchengemeinde Beckum, die katholische Probstgemeinde St. Stephanus Beckum sowie die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) Bezirk Münsterland/Hamm-Unna mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 15. Februar 2019 weitergeleitet (siehe Anlage 2 zur Vorlage).

Hierzu waren bis Vorlagenschluss folgende Rückmeldungen zu verzeichnen (siehe Anlage 3 zur Vorlage):

- Die Industrie- und Handelskammer Münster äußert, ebenso wie der Handelsverband NRW Westfalen-Münsterland e. V. und die Handwerkskammer, keine grundsätzlichen Bedenken. Sie weisen auf die Anforderungen des § 6 LÖG NRW sowie auf die hierzu ergangenen gerichtlichen Entscheidungen und Ministeriumserlasse hin.
- Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) erhebt keine Bedenken gegen die konkrete Festsetzung des verkaufsoffenen Sonntages. Nach Durchsicht der Unterlagen würden die rechtlichen und gesetzlichen Anforderungen insoweit als erfüllt angesehen. Allerdings lehnt die Gewerkschaft grundsätzlich die Freigabe von verkaufsoffenen Sonntagen ab.
- Weitere Stellungnahmen lagen bis zum Vorlagenschluss noch nicht vor.

Auf der Grundlage der Antragsunterlagen und der bisher eingegangenen Stellungnahmen sieht die Verwaltung die rechtlichen Voraussetzungen für die Freigabe der Sonntagsöffnung im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Beckum hat viele Gesichter – hier spielt die Musik!“ als erfüllt an.

Sie schlägt daher vor, die als Anlage 1 zur Vorlage beigefügte Ordnungsbehördliche Verordnung zu erlassen.

#### **Anlage(n):**

- 1 Ordnungsbehördliche Verordnung
- 2 Anhörung beteiligter Stellen mit Antragsunterlagen
- 3 Rückmeldung der beteiligten Stellen

Ordnungsbehördliche Verordnung der Stadt Beckum  
über das Offenhalten von Verkaufsstellen am 28. April 2019 im Stadtteil Beckum  
aus Anlass der Veranstaltung „Beckum hat viele Gesichter – hier spielt die Musik!“

## Präambel

Aufgrund § 6 Absatz 4 Gesetz zur Regelung der Ladenöffnungszeiten des Landes Nordrhein-Westfalen (Ladenöffnungsgesetz – LÖG NRW) wird von der Stadt Beckum als örtlicher Ordnungsbehörde gemäß dem Beschluss des Rates der Stadt Beckum vom \_\_\_\_\_ für das Stadtgebiet Beckum folgende ordnungsbehördliche Verordnung erlassen:

### § 1

Am Sonntag, dem 28. April 2019, dürfen im Stadtteil Beckum im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Beckum hat viele Gesichter – hier spielt die Musik!“ in der Zeit von 13:00 bis 18:00 Uhr die Verkaufsstellen geöffnet sein, die an den nachstehenden Straßen liegen:

- Markt,
- Nordstraße,
- Neubeckumer Straße ab Hausnummer 1 bis einschließlich Hausnummer 18,
- Oelder Straße ab Hausnummer 1 bis einschließlich Hausnummer 16,
- Hühlstraße,
- Weststraße,
- Nordwall,
- Kirchplatz,
- Oststraße,
- Linnenstraße,
- Wilhelmstraße ab Einmündung Oststraße bis Einmündung Sternstraße,
- Clemens-August-Straße ab Einmündung Oststraße bis Parkplatz Clemens-August-Straße.

### § 2

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig Verkaufsstellen außerhalb der im Rahmen des § 1 zugelassenen Ladenöffnungszeiten oder außerhalb des räumlichen Veranstaltungsbereiches offen hält.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann nach § 13 Absatz 2 LÖG NRW mit einer Geldbuße von bis zu 5.000 Euro geahndet werden.
- (3) Sollte der Anlass für die Sonntagsöffnung nicht stattfinden, so ist die Freigabe nach § 1 gegenstandslos.

### § 3

Diese Ordnungsbehördliche Verordnung tritt eine Woche nach ihrer Verkündung in Kraft.

**Hanisch, Martin**

---

**Von:** Hanisch, Martin  
**Gesendet:** Freitag, 25. Januar 2019 12:32  
**An:** 'gemeindebuero@christus-kirche-beckum.de'; 'muenster@dgb.de';  
 'infocenter@ihk-nordwestfalen.de'; 'info@ehv-wm.de'; 'info@hwk-muenster.de';  
 'bz.msl@verdi.de'; 'gabi.beuing@verdi.de'; 'ststephanus-beckum@bistum-  
 muenster.de'  
**Cc:** König, Bernd; Liekenbröcker, Elmar; Sonnenburg, Arnulf-Alexander  
**Betreff:** Anhörung gemäß § 6 Absatz 4 Satz 7 LÖG NRW; Hier: zum 6.  
 Straßenmusikerfestival mit Schaufensterwettbewerb in Beckum  
**Anlagen:** Anhörungen\_6.Musiker VkoS-20190602.pdf; Antrag\_Straßenmusiker-Festival\_  
 2019\_mit\_Karte.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die City-Initiative Beckum e. V. beantragt die Ladenöffnung in einem Teilgebiet des Stadtteils Beckum am Sonntag, 28. April 2019, von 13:00 Uhr bis 18:00 Uhr im Rahmen des „6. Straßenmusikerfestival mit Schaufensterwettbewerb“.

Auf mein als Anlage beigefügte Anschreiben nebst Anlage Antragsunterlagen wird verwiesen.

Bevor ich die seitens der City-Initiative Beckum gewünschte Freigabe dem Haupt- und Finanzausschuss zur Beratung sowie dem Rat zur Entscheidung vorlege, möchte ich Ihnen hiermit gemäß § 6 Absatz 4 Satz 7 LÖG NRW Gelegenheit zur Stellungnahme zum vorliegenden Antrag geben.

Ich bitte Sie, sich möglichst bis *Freitag, 15. Februar 2019* hierzu zu äußern, vorzugsweise an meine E-Mail-Adresse [hanisch@beckum.de](mailto:hanisch@beckum.de).

Vielen Dank und  
mit freundlichen Grüßen

**STADT BECKUM**  
DER BÜRGERMEISTER



Fachdienst Recht und Ordnung  
Im Auftrag  
Hanisch

02501 29-420  
02501 2955-420 (Fax)  
[hanisch@beckum.de](mailto:hanisch@beckum.de)  
[www.beckum.de](http://www.beckum.de)

**TOP Ö**



Stadt Beckum • Postfach 18 63 • 59248 Beckum

Nicht nachsenden!  
Bei Umzug mit neuer Anschrift zurück!

per E-Mail an die zu  
beteiligten Stellen gemäß  
§ 6 Absatz 4 Satz 7 LÖG NRW

Herr Hanisch  
Fachdienst Recht und Ordnung  
02521 29-420 02521 2955-420 (Fax)  
hanisch@beckum.de  
Rathaus Beckum • Eingang Weststraße 46  
Erdgeschoss | Raum 27  
Über Haupteingang und Bürgerbüro zu erreichen!  
Haltestelle: Beckum, Rathaus  
Geschäftszeichen: 32-Gew\_LÖG\_2019

24. Februar 2019

**Antrag der Cityinitiative Beckum e.V. auf Erlass einer Ordnungsbehördlichen Verordnung zum Offenhalten von Verkaufsstellen gemäß § 6 Abs. 4 LÖG NRW im Zusammenhang mit der Veranstaltung Beckum hat viele Gesichter - hier spielt die Musik „6. Straßenmusiker-Festival“ am 28. April 2019**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach § 6 Gesetz zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz - LÖG NRW) besteht für die örtlichen Ordnungsbehörden die Möglichkeit, an jährlich höchstens 4 Sonn- und Feiertagen Verkaufsstellen aus Anlass von örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen bis zur Dauer von fünf Stunden Öffnungszeit verkaufsoffen zuzulassen.

Die City -Initiative Beckum e.V. beantragt für dieses Jahr eine Ladenöffnung in einem Teilgebiet des Ortsteils Beckum am Sonntag, den

**28. April 2019 im Zusammenhang mit der Veranstaltung  
Beckum hat viele Gesichter - hier spielt die Musik „6.  
Straßenmusiker-Festival“ von 13 bis 18 Uhr.**

Die City-Initiative Beckum hat sich vor Antragstellung mit den Voraussetzungen des § 6 LÖG NRW und der hierzu ergangenen Rechtsprechung auseinandergesetzt.

**Öffnungszeiten**

|             |  |
|-------------|--|
| Montag:     | 08:30 bis 12:00 Uhr                        |
| Dienstag:   | 08:30 bis 12:00 Uhr<br>14:00 bis 16:00 Uhr |
| Mittwoch:   | geschlossen                                |
| Donnerstag: | 08:30 bis 12:00 Uhr<br>14:00 bis 17:00 Uhr |
| Freitag:    | 08:30 bis 12:00 Uhr                        |
| Samstag:    | geschlossen                                |

**Kommunikationsdaten Stadt Beckum**

02521 29-0  
02521 2955-199 (Fax)  
stadt@beckum.de  
www.beckum.de

**Hausadresse**

Stadt Beckum  
Weststraße 46  
59269 Beckum

Rollstuhlgerechter Haupteingang,  
mit Zugang zum Bürgerbüro.

Haltestelle: Beckum, Rathaus

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird für die Einzelheiten auf die Darstellung in früheren Anhörungen zu Verkaufsöffnungen – beispielsweise Anhörung aus Januar 2018 zum Offenhalten von Verkaufsstellen im Stadtteil Beckum am Sonntag, 25. Juni 2017, aus Anlass der Veranstaltung „Beckum hat viele Gesichter, hier spielt die Musik “ – verwiesen. Vor diesem Hintergrund wurden seitens der City-Initiative auf bereits erfasste und erhobene Prognosen und Vergleichswerte über Besucherströme zurückgegriffen, die Ihnen bereits im Rahmen der Anhörung im Januar letzten Jahres zum beantragten verkaufsoffenen Sonntag im Rahmen der gleichen Festveranstaltung übersandt wurden..

Diese Einschätzungen sind aus Sicht der Verwaltung plausibel. Das anlassgebende Fest blickt bereits auf eine mehrjährige Tradition zurück und wird auch nach Einschätzung der Stadt Beckum insbesondere von den Bewohnern des Ortsteils Beckum, aber auch von Besuchern der umliegenden Ortsteile und Gemeinden gut angenommen und zahlreich besucht. Die vorgelegten Prognosen stützen daher bei diesem Fest die Annahme, dass insgesamt mehr Besucher aus Anlass des Festes als aus Anlass der Ladenöffnung in die Innenstadt kommen.

Durch die City-Initiative Beckum e.V. wurde auch wieder der seitens der Rechtsprechung vorgegebene enge räumliche Bezug zwischen der Veranstaltung und den Geschäften berücksichtigt. Es ist wieder beabsichtigt, in der Rechtsverordnung die Ladenöffnung auf das unmittelbare Umfeld der Veranstaltung zu begrenzen, da nur dort der hinreichende Bezug zum Veranstaltungsgeschehen noch erkennbar sein wird. Die vorgesehene Verkaufsfläche ist aus dem beigefügten Blatt 5 der Anlage (grün dargestellt) ersichtlich.

Die seitens des Antragstellers unternommen Bemühungen, durch vorgenannte Prognosen und durch räumliche Eingrenzungen die Vereinbarkeit mit den bekannten Grundsätzen der Rechtsprechung zu beachten, lassen aus Sicht der Stadt Beckum die Einschätzung zu, dass der beantragte verkaufsoffene Sonntag wieder hinreichend schlüssig und vertretbar ist, um auch Ihre Zustimmung zu finden.

Sollten aus Ihrer Sicht dennoch Hinderungsgründe bestehen, sind wir gerne zeitnah bereit, diese mit Ihnen in einem persönlichen Gespräch zu erörtern und auszuräumen.

Bevor ich die seitens der City-Initiative Beckum e.V. gewünschte Freigabe dem Haupt- und Finanzausschuss zur Beratung sowie dem Rat zur Entscheidung vorlege, möchte ich Ihnen gemäß § 6 Absatz 4 Satz 7 LÖG NRW nun Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag geben.

Sofern Ihre Stellungnahme freundlicherweise bis Freitag, **15. Februar 2019** hier eintrifft, kann diese den politischen Organen vor den Beratungen rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden.

Hilfreich wäre eine Übersendung Ihrer Stellungnahme per E-Mail an meine Adresse:

[hanisch@beckum.de](mailto:hanisch@beckum.de).

Vielen Dank und  
mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Gez. Hanisch

Anlagen

# Antrag auf Offenhaltung der Einzelhandelsgeschäfte

Im Rahmen der Veranstaltung:

## Beckumer hat viele Gesichter - hier spielt die Musik!

### 6. Straßenmusikerfestival mit Schaufensterwettbewerb

**Aktionszeitraum: Sonntag, 28. April 2018 - 13:00 - 18:00 Uhr**

Der Veranstaltungsraum ist wieder die Innenstadt Beckum (Weststraße, Nordstraße, Oststraße, Neubeckumer Straße), wie bereits bei den anderen Veranstaltungen der Beckumer Gesichter auch, der Markplatz ist der zentrale Platz, wo hauptsächlich Attraktionen für Kinder statt finden, zB. Kinderkarussell, Ballonkünstler etc. aber auch Foodstände.

Diese Veranstaltung die eine Folgeveranstaltung unseres Konzeptes  
Beckum hat viele Gesichter - wir sind die Vereine!  
Beckum hat viele Gesichter - wir sind die Mitte!  
Beckum schmückt sich - gefördert vom Land NRW

**Das Straßenmusikerfestival wurde in der Vergangenheit bereits 5 x erfolgreich veranstaltet.** In erster Linie geht es darum die kommunale Musik- und Kleinkunstszene zu fördern und sie als „Beckumer Gesicht“ der Öffentlichkeit zu präsentieren. Somit wächst die Beckumer Kampagne "Beckum hat viele Gesichter" wieder um ein Stück.

Innerhalb des Veranstaltungsraums (s.o.) werden sich wieder zahlreiche heimische Musiker und Kleinkünstler präsentieren und haben die Möglichkeit das hart antrainierte Können einem breiten Publikum zu zeigen. Die Künstler werden auf den Straßen ihr Können zeigen.

Gerade den noch nicht so bekannte Musiker und Künstler finden hier ihre Bühne. Die Musiker verteilen sich an verschiedenen Stellen im Veranstaltungsbereich.

Da wir die Künstler erst buchen können wenn die Veranstaltung durchgeführt werden kann,

ist noch nicht klar wo wir die genau positionieren. Geplant sind ca 10 – 15 Kleinkünstler.

Diese Veranstaltung kam in der Vergangenheit sehr gut an. Durch die Vielfalt der Künstler war die Verweildauer sehr groß. Mit zusätzlichen Programm, Clowns, Kinderkarussell, Kinder-Zirkus Filouzius und Foodständen ist es ein Nachmittag für die ganze Familie.

Gleichzeitig zeigt sich die City.Initiative.Beckum von seiner schönsten Seite in Form eines Schaufensterwettbewerbs. Dafür soll an diesem Tag die Startveranstaltung stattfinden. Der Wettbewerb wird dann ca. 4 Wochen dauern. Eine Jury und die Besucher entscheiden dann über das „schönste“ Schaufenster. (Da schätzungsweise ein Viertel der aktuellen Umsätzen mit typischen innerstädtischen Sortimenten wie Bekleidung, Büchern und Unterhaltungselektronik Online umgesetzt werden, wollen wir durch den Wettbewerb eine hohe langfristige Aufmerksamkeit erreichen, um den Verfall durch das Internet entgegen zu steuern. Stärkung des heimischen Einzelhandels mit den Arbeitsplätzen). Die Erfahrung der letzten Jahr hat ergeben, das bei solchen Veranstaltungen die Kaufkraft nicht so hoch ist, aber viele, gerade auswärtige Kunden, unserer Stadt in den Tagen darauf besuchen.

Das Veranstaltungsgelände beträgt in etwa 24.000 qm - dem stehen ca. 13.000 qm Verkaufsfläche entgegen. Somit spielt die Verkaufsfläche eine untergeordnete Rolle.

Bei vorangegangenen Veranstaltungen - Straßenmusikerfestival, Beckum - echt offen, Stadtoasen und Beckum hat viele Gesichter - wir sind die Vereine! Belief sich die Zahl der Personen auf etwa 5000 Besuchern, davon haben schätzungsweise 1500 Personen die Geschäfte aufgesucht, was sich aus einer Befragung durch diverser Einzelhändler ergeben hat. Unter anderem wurden befragt: TUI Reisecenter, Lorant Herrenmode, Rusche Sportive Mode, Die2, West3, Anton Holtmann, TH. Holtmann, u.v.m.

Die Veranstaltung soll nicht nur auf die Wertschätzung und Attraktivität der Stadt hinweisen, sondern soll auch die Identifikation mit der Innenstadt und dem Standort Beckum stärken. Innenstädte unterliegen derzeit einem ständigen Wandel. Themen wie Aufenthaltsqualität, Gastronomie, Kultur, Erleben erlangen immer mehr Gewicht. Hierfür stellen wir dieses besondere Programm auf mit nachhaltiger Wirkung.

Die Geschäfte, die auch von 13-18 Uhr geöffnet haben, runden die Aktivitäten und Programmpunkte ab.

### **Prognose im Vergleich zu anderen Großveranstaltungen**



Vergleichswerte zu Besucherzahlen und zum Einkaufsverhalten am verkaufsoffenen Sonntag aus voran gegangenen Jahren: Da der Veranstaltungscharakter sehr ähnlich ist, wurde als Vergleichsveranstaltung die Veranstaltung „Beckum echt offen“ und „Stadtoasen“ herangezogen. Bei diesen Veranstaltungen belief sich die Zahl der Besucherinnen und Besucher auf insgesamt ca. 5000 Personen. Davon haben schätzungsweise insgesamt rund 1500 Personen die Einzelhandelsgeschäfte besucht. Die Schätzungen sind Rückschlüsse, die sich aus der Befragung diverser Einzelhändler ergeben haben. Unter anderem wurden hierzu viele Geschäfte exemplarisch befragt z.B.: Tui Reisecenter, Lorant Herrenmode, Rusche Sportive Mode, West 3, Anton Holtmann GmbH, Die2 u.v.m. Um die Bedeutung des Veranstaltungsgeländes herauszustellen, wurden die Größen der Veranstaltungsfläche und die der Verkaufsfläche der Einzelhandelsgeschäfte gegen- übergestellt und miteinander verglichen.

Einem Veranstaltungsgelände von etwa 24.000 qm stehen nur etwa 13.400 qm Verkaufsfläche der Einzelhandelsgeschäfte gegenüber. Dieser Vergleich stellt klar heraus, wie bedeutend das Veranstaltungsgelände als Publikumsmagnet gegenüber der Verkaufsfläche der Einzelhandelsgeschäfte ist und belegt, dass die geplante Veranstaltung in jedem Fall eine höhere Sogwirkung auf die Besucherinnen und Besucher hat, als die parallele Öffnung der Einzelhandelsgeschäfte im Gebiet.

Weitere Recherchen des Gewerbevereins ergaben, dass der verkaufsoffene Sonntag während des traditionellen Stadtfestes „Pütt-Tage“ sowie der verkaufsoffene Sonntag im Dezember bezogen auf die Einkaufsfrequenz ähnlich waren und im Vergleich zu ganz normalen Samstagen, an denen gleichzeitig der Wochenmarkt stattfindet, deutlich schlechter besucht wurden. Ergänzend dazu ein Hinweis auf die regulären Öffnungszeiten der Einzelhandelsgeschäfte : Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr (inklusive 1 bis 2

Stunden Mittagspause) und samstags maximal 9 bis 14 Uhr. Somit schöpft der Handel die gesetzlich möglichen Ladenöffnungszeiten bei weitem nicht voll aus.

Auch wenn es sich hierbei lediglich um Annahmen, Prognosen und einen Flächenvergleich handelt, zeigen diese Werte recht deutlich, dass die Zahl der Besucherinnen und Besucher, die aus Anlass der Veranstaltung „Wir sind die Vereine“ die Beckumer Innenstadt aufsuchen werden, deutlich höher sein wird, als die derjenigen Personen, die (allein) wegen der zusätzlichen Verkaufsöffnung vor Ort wären.

### **§3\_7\_**

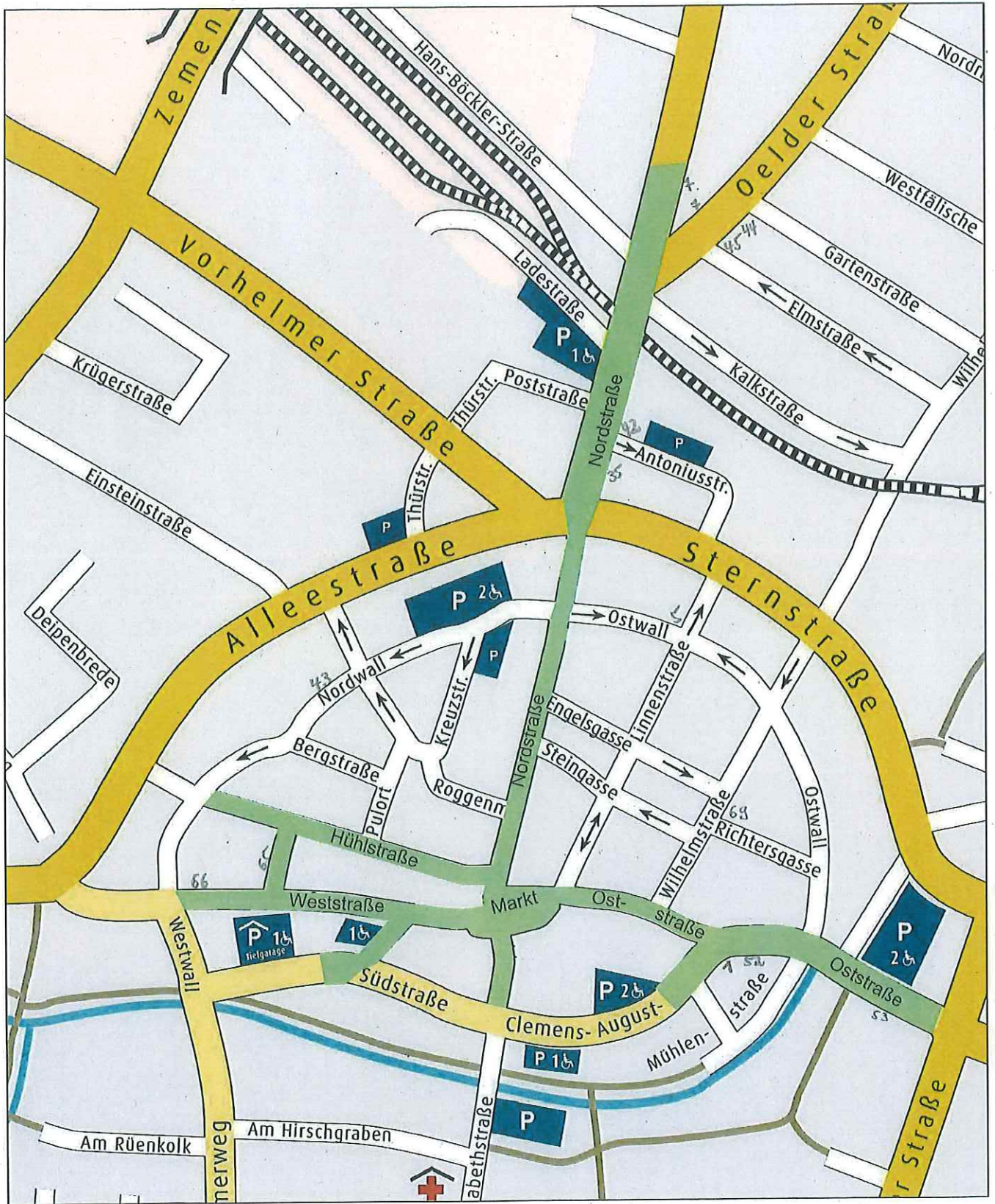
#### **Bedeutung für die Innenstadt**

Wie bereits beschrieben handelt es sich bei dem Veranstaltungsformat „Wir sind die Vereine“ um eine Folgeveranstaltung aus dem Gewinn des ersten Platzes beim Fassadenwettbewerb des Landeswettbewerbs „Ab in die Mitte Die City-Offensive NRW

2015". Der Innenstadthandel im zentralen und erweiterten Versorgungsgebiet hat sich im Rahmen des Wettbewerbsbeitrages in besonderer Weise eingesetzt und durch das hohe Engagement zum Erhalt des Preises beigetragen.

Im Rahmen der Kampagne „Beckum hat viele Gesichter“ soll die Innenstadt in die Wahrnehmung der Beckumer Bürger und Bürgerinnen sowie der Bevölkerung aus den Umlandgemeinden gerückt werden. Die Beckumer Innenstadt präsentiert sich mit ihren vielen attraktiven Gesichtern, indem bewusst ungewöhnliche Perspektiven eingenommen werden. Die Beckumer Innenstadt als Raum für Handel und Dienstleistung sowie als attraktiver Raum für Leben, Wohnen und Arbeiten wird ins Bewusstsein gerückt, und sie präsentiert sich gezielt als Ort der Begegnung und Kommunikation.

Der Aktionstag, der im Rahmen der Kampagne durchgeführt wird, zielt darauf ab, die Wertschätzung für die Beckumer Innenstadt zu steigern und ihre Attraktivität als Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsraum zu zeigen und zu fördern. Sympathien für die Beckumer Innenstadt sollen geweckt, die Identifikation mit der Innenstadt gestärkt und ihr Image gefördert werden. An dem Aktionstag werden Besucherinnen und Besucher aus Beckum und dem Umkreis für dieses besondere Programm in die Innenstadt kommen.



Handelsverband NRW WM • Weseler Str. 316c • 48163 Münster

Stadt Beckum  
FD Recht und Ordnung/Herr Hanisch  
Postfach 1863  
59248 Beckum

STADT BECKUM

30. Jan. 2019



Vorab per Mail: hanisch@beckum.de

**LÖG NRW**  
**Ihr Schreiben (Mail) vom 25.01.2019**  
**Ihr Zeichen: 32-Gew\_LÖG\_2019**  
**Hier: Straßenmusiker-Festival**

Münster, 25.01.2019  
vkoSO 250119-1-ek

Handelsverband  
Nordrhein-Westfalen  
Westfalen-Münsterland e. V.

Geschäftsstelle Münster

Weseler Straße 316 c  
48163 Münster

Telefon: 0251 / 4 14 16 – 0  
Telefax: 0251 / 4 14 16 – 212

Mail: k.eksen@hv-wm.de  
Internet: www.hv-wm.de

Vorsitzender  
Michael Radau

Geschäftsführer  
Thomas Schäfer

Geschäftsführerin  
Karin Eksen

IBAN: DE60 4005 0150 0000 0501 95  
Sparkasse Münsterland Ost

St.-Nr. 317/5960/0275

Amtsgericht Dortmund, VR 2585

Gerichtsstand Dortmund

Sehr geehrter Herr Hanisch,  
sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrem Schreiben vom 25.01.2019 nehme ich wie folgt Stellung:

Das geänderte Ladenöffnungsgesetz NRW ist im April 2018 in Kraft getreten und lässt nunmehr maximal acht Verkaufsoffnungen an Sonn- oder Feiertagen für maximal 5 Stunden ab 13:00 Uhr pro Verkaufsstelle zu. Voraussetzung ist, dass die Verkaufsoffnung im öffentlichen Interesse liegt, wofür das Gesetz einige Beispiele auführt.

Das Straßenmusiker-Festival in Beckum findet nach Ihren Angaben bereits zum 6. Mal statt, so dass sich die Thematik bei der Bevölkerung schon etabliert haben dürfte. Auch die Idee, das Festival mit einem Schaufensterwettbewerb zu verbinden, lenkt die Aufmerksamkeit auf die Innenstadt Beckums und ihre zentrale Bedeutung. Die beabsichtigte Verkaufsoffnung aus Anlass dieses Festes ist aus unserer Sicht nicht zu beanstanden. Sie stellt sich auch lediglich als Annex zu der Veranstaltung dar.

Die beabsichtigte Verkaufsoffnung am 28.04.2019 von 13:00 bis 18:00 Uhr ist aus unserer Sicht nicht zu beanstanden.

Mit freundlichen Grüßen



Karin Eksen  
Geschäftsführerin

9  
TOP

STADT BECKUM

11. Feb. 2019

32/4

IHK Nord Westfalen | Postfach 4024 | 48022 Münster

Stadt Beckum  
Fachdienst Recht und Ordnung  
Martin Hanisch  
Postfach 18 63  
59248 Beckum

Industrie- und Handelskammer  
Nord Westfalen

Sentmaringer Weg 61  
48151 Münster  
www.ihk-nordwestfalen.de

Ansprechpartner/in:  
Johannes H. Höing

Telefon 0251 707-228  
Telefax 0251 707-8228

[hoeing@ihk-nordwestfalen.de](mailto:hoeing@ihk-nordwestfalen.de)

07. Februar 2018

Anhörung vor Erlass einer ordnungsbehördlichen Verordnung zum Offenhalten von Verkaufsstellen gemäß § 6 Abs. 4 LÖG NRW aus Anlass des 6. Straßenmusiker-Festival mit Schaufensterwettbewerb im Rahmen der Veranstaltung „Beckum hat viele Gesichter – hier spielt die Musik!“

Ihre Schreiben vom 25. 01. 2019; Geschäftszeichen: 32-Gew\_LÖG\_2019

Sehr geehrter Herr Hanisch,

vielen Dank für die Möglichkeit der Anhörung vor Erlass der Rechtsverordnung zur Freigabe der Ladenöffnungszeiten von Verkaufsstellen in Beckum.

In der Stadt Beckum ist folgender Sonntag zur Freigabe beantragt:

- **6. Straßenmusiker-Festival mit Schaufensterwettbewerb** von 13:00 bis 18:00 Uhr im Rahmen der Veranstaltung „Beckum hat viele Gesichter – hier spielt die Musik!“ am Sonntag 28.04.2019

Die IHK Nord Westfalen begrüßt eine Ladenöffnung an Sonn- und Feiertagen im Rahmen des Gesetzes als wichtiges Instrument zur Profilbildung der Stadt und als Möglichkeit für den stationären Einzelhandel, seine Leistungsfähigkeit und seinen Service zu präsentieren.

Aus Sicht der IHK Nord Westfalen bestehen keine Bedenken gegen die Freigabe der Ladenöffnung an den genannten Sonntagen, soweit die Anforderungen des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten in NRW (Neufassung) eingehalten werden.

Zur Konkretisierung dieser Anforderungen verweisen wir auf die aktuelle Rechtsprechung (u.a. OVG Münster vom 27.04.2018, 4B 571/18; VG Münster vom 30.04.2018, 9L 442/18; OVG Münster vom 04.05.2018, 4B 590/18; OVG Münster vom 26.10.2018, 4B 1546/18, OVG NRW vom 02.11.2018, 4B 1580/18).

Wir machen in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam, dass Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsschutz einen rechtfertigenden und verfassungsrechtlich hinreichenden Sachgrund bedürfen, der ein gewichtiges, im Einzelfall festzustellendes öffentliches Interesse indiziert. Die Sachgründe, die ein öffentliches Interesse darstellen können, hat der Gesetzgeber dabei in § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 bis 5 LÖG NRW beispielhaft und nicht abschließend definiert.

Das Vorliegen gewichtiger Sachgründe ist anhand der konkreten Umstände des Einzelfalls zu prüfen, abzuwägen und in einer für die gerichtliche Überprüfung nachvollziehbaren, dokumentierten Weise zu begründen. Die Ordnungsbehörde hat sich hierüber Gewissheit zu verschaffen.

Bei einer ausnahmsweisen Ladenöffnung an Sonn- und Feiertagen im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen gilt weiterhin, dass diese gegenüber der typischen werktäglichen Geschäftigkeit der Ladenöffnung im Vordergrund stehen müssen, auch wenn nicht notwendig eine Besucherprognose anzustellen ist. Es muss Klarheit über Charakter, Größe und Zuschnitt der Veranstaltung bestehen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

  
Johannes H. Höing



Vereinte  
Dienstleistungs-  
gewerkschaft

ver.di Bezirk Münsterland • Postfach 78 70 • 48042 Münster

Bezirk Münsterland  
Geschäftsstelle Münster  
Fachbereich Handel

Johann-Krane-Weg 18  
48149 Münster

Telefon: 0251/93300-0

Telefax: 0251/93300-44

**Vorab per Fax**

Stadt Beckum  
Der Bürgermeister  
Fachdienst Recht und Ordnung  
z. H. Herrn Hanisch  
Weststr. 46  
59269 Beckum

|                |                 |
|----------------|-----------------|
| Datum          | 08.02.2019      |
| Ihre Zeichen   | 32-Gew_LOG_2018 |
| Unsere Zeichen | Beu/mü          |
| Tel.-Durchwahl | -58             |
| Fax-Durchwahl  |                 |

**Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- und Feiertagen Beckum hat viele Gesichter – hier spielt die Musik am 28.April 2019**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Hanisch,

mit E-Mail vom 25.Januar 2019 teilen Sie uns mit, dass die City-Initiative Beckum e.V. die Ladenöffnung für Sonntag, den 28.April 2019 in der Zeit von 13.00 Uhr bis 18.00 Uhr im Rahmen des „6. Straßenmusikerfestivals mit Schaufensterwettbewerb“ beantragt hat. Zu der beabsichtigten Ladenöffnung nehmen wir wie folgt Stellung:

Ladenöffnungen am Sonntag, das bedeutet für die Beschäftigten des Einzelhandels Sonntagsarbeit. Sie können an dem gesellschaftlichen Leben an diesem Sonntag nicht teilnehmen, sie können an diesem Sonntag nichts mit ihrer Familie unternehmen, keine Sportveranstaltungen besuchen etc.

Nicht zuletzt können sie nicht an gewerkschaftlichen Veranstaltungen teilnehmen.

Schon aus diesem Grunde werden Ladenöffnungen am Sonntag von uns aus grundsätzlichen, politischen Erwägungen heraus abgelehnt.

In diesem Jahr besteht das grundsätzliche Verbot der Ladenöffnung seit 100 Jahren. Mit der „Verordnung über Sonntagsruhe im Handelsgewerbe und in Apotheken“ vom 05. Februar 1919 führte Reichsregierung den freien Sonntag im Handel ein. Der arbeitsfreie Sonntag ist damit ebenso Ergebnis der demokratischen und sozialen Reformen der Novemberrevolution 1918 wie der 8-Stunden-Tag oder das Frauenwahlrecht. Als wenige Monate später die erste demokratische Verfassung für Deutschland verabschiedet wurde war klar: der arbeitsfreie Sonntag soll auch durch die Verfassung geschützt werden. Seit 1919 steht der arbeitsfreie Sonntag in der Verfassung. Erst in der Weimarer Reichsverfassung, jetzt in unserem Grundgesetz. Das Grundgesetz hat die Regelungen der Weimarer Reichsverfassung wörtlich übernommen. Der Gesetz- und Verordnungsgeber ist durch Art. 140 GG i. V. m. Art. 139 WRV aufgerufen, den Sonntag gegenüber dem Alltag an sechs Wochentagen

Internetadressen:  
www.muenster.verdi.de  
www.verdi.de

E-Mail:  
bezirk.muensterland@verdi.de

"gesetzlich" vor bloßen Umsatzinteressen zu "schützen", nicht aber hierfür zu öffnen, so das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in seinem Beschluss vom 07. Dezember 2017 – 4 B 1538/17 –. Die Verfassung statuiert für die Arbeit an Sonn- und Feiertagen ein Regel-Ausnahme-Verhältnis. Grundsätzlich hat die typische „werk tägliche Geschäftigkeit“ an Sonn- und Feiertagen zu ruhen, so das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in seinem Beschluss vom 02. November 2018 – 4 B 1580/18 –.

Wenn in den Stadt- bzw. Gemeinderäten über verkaufsoffene Sonntage debattiert wird, dann heißt es oft: „Ladenöffnungen können den eigenen Standort stärken, Kaufkraft aus dem Umland anziehen.“ Die örtlichen Kaufleute versprechen sich zusätzlichen Umsatz. Aber schon der wirtschaftsliberale Volkswirt Prof. Wolfgang Stützel wusste es besser: Eine solche Kirchturmpolitik ist auf's Ganze betrachtet unsinnig und schädlich: „Der Gesamtabsatz der genannten Einzelhändler wird durch Änderung der Ladenöffnungszeiten nicht verändert. Verlängerung der Öffnungszeiten bringt nur Mehrbelastung, keine Absatzsteigerung.“ Am Ende arbeiten also alle mehr, alle verlieren den gemeinsamen freien Sonntag und niemand hat etwas davon.

Deshalb hat die Bezirkskonferenz des ver.di Bezirks Münsterland die beiliegende Resolution verabschiedet, mit der wir uns einmütig gegen weitere Sonntagsarbeit und Ladenöffnung am Sonntag aus politischen Gründen aussprechen.

Abschließend gehe ich davon aus, dass mir die ordnungsbehördliche Verordnung unverzüglich nach Beschluss zugesandt wird.

Mit freundlichen Grüßen  
**ver.di Bezirk Münsterland**  
**Fachbereich 12 Handel**

  
Gaby Bering  
- Gewerkschaftssekretärin -



## König, Bernd

---

**Von:** Speckmann, Celine  
**Gesendet:** Montag, 18. März 2019 12:29  
**An:** König, Bernd; Liekenbröcker, Elmar  
**Betreff:** WG: Verkaufsoffene Sonntage / Beckum

---

**Von:** Koch, Markus  
**Gesendet:** Montag, 18. März 2019 11:53  
**An:** Speckmann, Celine  
**Betreff:** WG: Verkaufsoffene Sonntage / Beckum

---

**Von:** Hanisch, Martin  
**Gesendet:** Donnerstag, 14. Februar 2019 07:49  
**An:** Mahlich, Hannelore  
**Betreff:** WG: Verkaufsoffene Sonntage / Beckum

---

**Von:** [ute.raape-berghoff@hwk-muenster.de](mailto:ute.raape-berghoff@hwk-muenster.de)  
**Gesendet:** Donnerstag, 14. Februar 2019 07:49:02 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rom, Stockholm, Wien  
**An:** Hanisch, Martin  
**Betreff:** Verkaufsoffene Sonntage / Beckum

Sehr geehrter Herr Hanisch,

gegen das geplante Offenhalten von Verkaufsstellen an dem aufgeführten Sonntag, werden bei Beachtung der üblichen Vorgaben von Seiten des Handwerks keine Bedenken erhoben.

Freundliche Grüße  
im Auftrag  
Ute Raape-Berghoff

Geschäftsbereich Wirtschaftsförderung



HANDWERKSKAMMER  
MÜNSTER



Federführung: Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung  
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters  
Fachbereich Stadtentwicklung  
Fachbereich Umwelt und Bauen  
Auskunft erteilt: Herr Liekenbröcker  
Telefon: 02521 29-415

## Vorlage

zu TOP

2019/0080

öffentlich

**Erlass einer Ordnungsbehördlichen Verordnung über die Ausübung des Gemeingebrauchs an den beiden Seen im ehemaligen Steinbruch West zwischen Ahlener Straße und Vorhelmer Straße im Stadtgebiet Beckum – Änderung der Erteilung des Einvernehmens als Gewässereigentümerin**

### Beratungsfolge:

Rat der Stadt Beckum

10.04.2019 Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

#### Sachentscheidung

Der beigefügte Entwurf zum Erlass einer Ordnungsbehördliche Verordnung über die Ausübung des Gemeingebrauchs an den beiden Seen im ehemaligen Steinbruch West zwischen Ahlener Straße und Vorhelmer Straße im Stadtgebiet Beckum durch die Bezirksregierung Münster wird zur Kenntnis genommen.

Die Stadt Beckum als Gewässereigentümerin erteilt gegenüber der Bezirksregierung Münster das Einvernehmen zum Erlass der vorgestellten Ordnungsbehördlichen Verordnung.

#### Kosten/Folgekosten

Für den Erlass der Verordnung entstehen keine Folgekosten. Die dort enthaltenen Regelungen führen ebenfalls nicht zu Folgekosten.

Die entstehenden Personal- und Sachkosten sind den laufenden Verwaltungskosten zuzuordnen.

#### Finanzierung

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

#### Begründung:

##### Rechtsgrundlagen

Die Ordnungsbehördliche Verordnung zur Ausübung des Gemeingebrauchs an beiden Seen des ehemaligen Steinbruch West zwischen Ahlener Straße und Vorhelmer Straße wird auf der Grundlage von § 25 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) in Verbindung mit §§ 19, 20, 114 und 115 Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz – LWG) erlassen.

Die Bezirksregierung Münster ist als Obere Wasserbehörde zuständige Behörde für den Erlass der Ordnungsbehördlichen Verordnung auf der Grundlage der wasserrechtlichen Gesetze.

## **Demografischer Wandel**

Aspekte des demografischen Wandels werden nicht berührt.

## **Erläuterungen**

### **I.**

Die Seen des ehemaligen Steinbruchs West liegen zwischen der Ahleener Straße und der Vorhelmer Straße im Baugebiet 33. Die Anlage besteht aus 2 Seebereichen. Der südliche Seebereich ist ein Biotopsee, der nördliche Seebereich ein Landschaftssee. Die Stadt Beckum ist Eigentümerin der Seen.

Bereits in der Ratssitzung am 13. Juli 2017 (vergleiche Vorlage 2017/0128 und die Niederschrift zur Sitzung) wurde über den Erlass einer Ordnungsbehördlichen Verordnung für die Seen im oben genannten ehemaligen Steinbruch entschieden. Es wurde das Einvernehmen für den damals vorgelegten Entwurf einer Ordnungsbehördlichen Verordnung an den Kreis Warendorf als Untere Wasserbehörde erteilt. Dieser wirkte in diversen Gesprächen im Vorfeld ausführlich an den Inhalten der Verordnung mit.

Zu Beginn des Jahres verneinte der Kreis gar seine Zuständigkeit für den Erlass der Verordnung und verwies auf die Obere Wasserbehörde, die Bezirksregierung Münster. Die Bezirksregierung signalisierte nach Sach- und Rechtsprüfung in den vergangenen Wochen, dass sich der Erlass der gewünschten Verordnung grundsätzlich als unproblematisch darstelle.

### **II.**

Die Anlage wird weiterhin insbesondere im Sommer von vielen Menschen zum Baden und Wandern genutzt. Durch diese intensive Nutzung der Wasserfläche und insbesondere des Uferbereichs kommt es oftmals durch ortsfremde Badegäste in den Sommermonaten vermehrt zu Konfliktsituationen mit den Anwohnerinnen und Anwohnern des naheliegenden Wohngebietes. Diese beklagen sich regelmäßig über die von den Gästen ausgehenden Lärmimmissionen, die unbefriedigende Parksituation und den Verschmutzungszustand des gesamten Bereiches. Diese Beeinträchtigungen haben durch eine gestiegene Nutzung in den Sommermonaten des letzten Jahres nochmals deutlich zugenommen.

Bestimmte Abschnitte der Seen sind dem Angelsportverein Ahlen e. V. vertraglich zur Nutzung überlassen. Neben den Anwohnerinnen und Anwohnern beschwerten sich auch diese Vereinsmitglieder verstärkt über die Nutzung der Seebereiche und die damit einhergehenden Folgen. Als besonders problematisch sehen die Anglerinnen und Angler ebenfalls den Lärm und die Verschmutzung.

Die aktuelle Nutzung der Seen und besonders des Uferbereichs des Landschaftssees führt neben der Beeinträchtigung der Anwohnerinnen und Anwohner und der Anglerinnen und Angler zudem zur Beeinträchtigung von Natur und Landschaft.

In der Eigenschaft als Eigentümerin konnte die Stadt Beckum bislang auf zivilrechtlicher Grundlage unerwünschtes Verhalten nur bedingt eindämmen. Dieses findet insofern statt, als gegen das für den Bereich des südlichen Sees, des Biotopsees, gültige Betretungsverbot oftmals verstoßen wird. Insbesondere ist in diesem Bereich das Baden, Lagern, Angeln und Grillen verboten.

Besucherinnen und Besucher werden über das Verbot durch Schilder an den Eingängen zum südlichen Teil informiert. Eine Verfolgung von Verstößen bleibt allerdings auf zivilrechtliche Maßnahmen beschränkt. Sofortige Handlungen zur Beendigung des Fehlverhaltens sind nur schwer durchsetzbar.

Die nur begrenzten und zeitlich sehr intensiven Möglichkeiten der Vollziehung der Regeln führen dazu, dass die negativen Auswirkungen auf die Situation der Anwohnerinnen und Anwohner, der Anglerinnen und Angler sowie insbesondere auf die Natur zunehmen.

### **III.**

Zur Verhinderung der Beeinträchtigung anderer vor schädlichen Gewässerveränderungen oder einer erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes kann an einem künstlichen Gewässer nach § 20 LWG der Gemeingebrauch zugelassen sowie der Umfang des Gemeingebrauchs und das Verhalten im Uferbereich geregelt werden. Auf dieser Grundlage hat die Stadt Beckum im Jahr 2017 den Entwurf einer Ordnungsbehördlichen Verordnung für die Wasserflächen und die Uferbereiche im ehemaligen Steinbruch West entwickelt. Neben allgemeinen Regelungen (Abschnitte I und IV der Verordnung) enthält die Verordnung für den Seebereich 1 (Biotopsee – Abschnitt II) und den Seebereich 2 (Landschaftssee – Abschnitt III) gesonderte Verhaltensregelungen.

Die damals mit dem Kreis Warendorf abgestimmte Ordnungsbehördliche Verordnung wurde mit der nun zuständigen Bezirksregierung Münster nochmals abgestimmt. An den damals aufgestellten Regelungen kann nach deren Beurteilung zum Großteil festgehalten werden. Lediglich das Verbot lauter Musik und des Verursachens von Lärm müsse aus der Verordnung herausgenommen werden. Der Schutz vor Lärm sei gesetzlich geregelt und war bisher als Verweis auf das Gesetz zum Schutz vor Luftverunreinigungen, Geräuschen und ähnlichen Umwelteinwirkungen (Landes-Immissionsschutzgesetz – LImSchG) in der Verordnung aufgenommen. Der Verzicht auf diesen Verweis ändert den Regelungsinhalt nicht.

Die beabsichtigten öffentlich-rechtlichen Regelungen zum Gemeingebrauch an den Seen des ehemaligen Steinbruchs West dienen insbesondere der Verhinderung der Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes. Der Seebereich 1 (Biotopsee) soll weiter der freien Entfaltung der Natur dienen. Ferner sind in beiden Seebereichen Naturschutzflächen vorhanden, die durch den aktuell nicht geregelten Gemeingebrauch beeinträchtigt werden. In der Verordnung wird darauf Rücksicht genommen, indem für die Naturschutzflächen jeglicher Gemeingebrauch untersagt wird. Weiterhin ist der Gemeingebrauch für den Biotopsee insgesamt untersagt.

Die Besucherinnen und Besucher des Sees können im Seebereich 2 (Landschaftssee), mit Ausnahme der Naturschutzfläche, weiterhin von 06:00 bis 22:00 Uhr täglich baden und tauchen. Lediglich die Nutzung von motorbetriebenen Wassersportgeräten und Booten wird zum Schutze der badenden und tauchenden Menschen untersagt.

Der Gemeingebrauch des Uferbereiches wird dahingehend eingeschränkt, dass das Aufstellen von Zelten, Pavillons, Biertischgarnituren und ähnlichen Möbeln, offenes Feuer und Grillen sowie das Lagern und Übernachten untersagt werden. Diese Regelungen sind besonders auf den Naturschutz zu stützen, da die im Bereich der Seen lebenden Wildtiere vor den Immissionen der Gäste des Sees geschützt werden sollen.

Für den Schutz der Pflanzen und Wildtiere soll das offene Feuer und das Grillen aufgrund der Brandgefahr untersagt werden.

Das Mitführen von Hunden ist ausschließlich an einer geeigneten Leine erlaubt, da in der Vergangenheit Wildtiere durch freilaufende Hunde gerissen wurden. Auch diese Regelung beruht auf dem Schutz des Naturhaushaltes.

Weiterhin ist das Schwimmenlassen von Hunden untersagt, da hierbei weitere Beißvorfälle mit der Beteiligung von Wildtieren nicht ausgeschlossen werden können.

Verstöße gegen die Regelungen der Verordnung können im Rahmen eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens geahndet werden.

Sowohl für den Erlass der Ordnungsbehördlichen Verordnung als auch für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten ist die Bezirksregierung Münster zuständig.

#### **IV.**

Die Stadt Beckum als Gewässereigentümerin muss ihr Einvernehmen vor Erlass der Ordnungsbehördlichen Verordnung erteilen. Nach dieser Erklärung der Stadt Beckum kann die Bezirksregierung die Ordnungsbehördliche Verordnung erlassen.

Mit dem Erlass der Ordnungsbehördlichen Verordnung entsteht eine Rechtsgrundlage zur Verfolgung von ordnungswidrigem Verhalten an den Seen im ehemaligen Steinbruch West. Verbotenes Verhalten kann leichter sanktioniert werden, sodass ein Fehlverhalten weitere Folgen nach sich zieht. Durch die Möglichkeit der Ahndung ist mittelfristig eine naturgerechte Verhaltensänderung wahrscheinlich. Dies wiederum soll dazu führen, dass sich die aktuellen Beschwerdegegenstände der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Anglerinnen und Angler auf Dauer deutlich reduzieren.

#### **Anlage(n):**

Ordnungsbehördliche Verordnung über die Ausübung des Gemeingebrauchs an den beiden Seen im ehemaligen Steinbruch West zwischen Ahlener Straße und Vorhelmer Straße im Stadtgebiet Beckum

# TOP Ö 10

Ordnungsbefehlliche Verordnung  
über die Ausübung des Gemeingebrauchs an den beiden Seen im ehemaligen Steinbruch West zwischen Ahlener Straße und Vorhelmer Straße im Stadtgebiet Beckum

## Inhaltsverzeichnis

### Präambel 2

|      |  |   |
|------|--|---|
| I.   | Allgemeine Regelungen                      | 2 |
| § 1  | Geltungsbereich                            | 2 |
| § 2  | Tiere                                      | 2 |
| II.  | Seebereich 1 – Biotopsee                   | 3 |
| § 3  | Zweck des Sees                             | 3 |
| § 4  | Nutzung der Seefläche und des Uferbereichs | 3 |
| III. | Seebereich 2 – Landschaftssee              | 3 |
| § 5  | Zweck des Sees                             | 3 |
| § 6  | Nutzung der Seefläche                      | 4 |
| § 7  | Nutzung des Uferbereichs                   | 4 |
| IV.  | Schlussbestimmungen                        | 4 |
| § 8  | Ordnungswidrigkeiten                       | 4 |
| § 9  | Aushang                                    | 5 |
| § 10 | Geltungsdauer                              | 5 |
|      | Lageplan                                   | 6 |

## **Präambel**

Aufgrund § 25 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz –WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I Seite 2585) in Verbindung mit §§ 19, 20, 114 und 115 Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz – LWG) vom 25. Juni 1995 (GV. NRW. Seite 618/SGV. NRW. 77) und der §§ 25 und 27 Gesetz über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden (Ordnungsbehördengesetz – OBG) vom 13. Mai 1980 (GV. NRW. Seite 528/SGV. NRW.- 2060) in der jeweils geltenden Fassung wird nach Zustimmung der Stadt Beckum als Gewässereigentümerin durch die Bezirksregierung Münster folgende ordnungsbehördliche Verordnung zur Regelung über die Nutzung zweier Seebereiche und deren Uferbereiche erlassen:

## **I. Allgemeine Regelungen**

### **§ 1**

#### **Geltungsbereich**

- (1) Diese Verordnung gilt für die Wasserflächen und die dazugehörigen Uferbereiche im ehemaligen, nun rekultivierten „Steinbruch West“ im Stadtgebiet Beckum.
- (2) Das Gebiet umfasst einen geschützten naturnahen See „Biotopsee“ und einen öffentlich zugänglichen Landschaftssee. Das Gebiet befindet sich westlich der vorhandenen Bebauung des Baugebietes Nummer 33 „Ahlener Straße/Vorhelmer Straße“ zwischen Ahlener Straße und Vorhelmer Straße.
- (3) Für Standort, Lage und Ausmaß der beiden Seen ist anliegender Lageplan maßgebend, der Bestandteil dieser Verordnung ist. Der naturnahe See ist mit „Seebereich 1 – Biotopsee“, der Landschaftssee mit „Seebereich 2 – Landschaftssee“ gekennzeichnet. Die Seen sind durch einen Rad- und Wanderweg voneinander getrennt.
- (4) Der Seebereich 1 mit einer Größe von circa 14,4 Hektar befindet sich auf den Grundstücken der Gemarkung Beckum, Flur 1, Flurstücke 108, 124 und 197 teilweise. Der Seebereich 2 mit einer Größe von circa 2,20 Hektar befindet sich auf den Grundstücken der Gemarkung Beckum, Flur 1, Flurstücke 139 und 197 teilweise. Das Gebiet ist der Fläche des Ökokontos der Stadt Beckum „Steinbruch West“ zugeordnet.
- (5) Der Uferbereich ist jeweils der entsprechende Grundstücksstreifen zwischen der Wasseroberfläche und der Böschungsoberkante sowie einem circa 1 bis 1,5 Meter breiten Streifen an Land (nicht abgedunkelter Bereich an Land, siehe dazu anliegender Lageplan). Für den Uferbereich des Seebereichs 1 ergeben sich weitere Begrenzungen durch den vorhandenen Wirtschafts-, Rad- und Wanderweg im Norden, der parallel verlaufenden Ahlener Straße im Südwesten und dem verdichteten Grünstreifen im Südwesten des Seebereichs 1. Der Uferbereich des Seebereichs 2 wird im Südwesten ebenfalls durch den verdichteten Grünstreifen abgegrenzt. Der abgedunkelte Bereich stellt an beiden Seebereichen keinen Uferbereich dar.

### **§ 2**

#### **Tiere**

- (1) Das Füttern von Wildtieren ist verboten.

- (2) Die Wildtiere sind zu schützen. Auf die im Gelände lebenden Wildtiere ist besondere Rücksicht zu nehmen. Insbesondere in der Brutzeit dürfen die Brutbereiche nicht betreten werden.
- (3) Das Schwimmenlassen von Hunden und anderen Tieren in den Seen ist verboten. Das Mitführen von Tieren im Uferbereich ist verboten. Ausgenommen ist das Mitführen von Hunden durch die verantwortliche Aufsicht.
- (4) Hunde sind an einer geeigneten Leine zu führen.

## **II. Seebereich 1 – Biotopsee**

### **§ 3**

#### **Zweck des Sees**

- (1) Der Seebereich 1 sowie der dazugehörige Uferbereich dienen ausschließlich der natürlichen Entwicklung der Natur. Tiere und Pflanzen sollen hier in natürlicher Umgebung leben.
- (2) Die besonders geschützten Bereiche sind im Lageplan mit „Fläche für den Naturschutz“ als rot schraffierte Flächen dargestellt.

### **§ 4**

#### **Nutzung der Seefläche und des Uferbereichs**

- (1) Der Aufenthalt im See- und Uferbereich des naturnahen Seebereichs 1 und der Gemeingebrauch sind untersagt. Es darf dort insbesondere nicht gebadet werden, kein Vieh getränkt werden, nicht geschwemmt werden, nicht mit Handgefäßen geschöpft werden, kein Eissport betrieben werden und das Gewässer nicht mit kleinen Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft befahren werden, kein Wasser mittels fahrbarer Behältnisse entnommen werden sowie kein Wasser eingeleitet werden.
- (2) Mitgliedern des Angelsportvereins Ahlen e. V. wird die teilweise Nutzung des Geländes nach besonderer Absprache mit der Stadt Beckum erlaubt.
- (3) Die vorhandene Slipanlage (Bootsrampe) steht bei Notfällen oder nach vorheriger ausdrücklicher Erlaubnis der Bezirksregierung Münster gemäß § 8 Absatz 2 Wasserhaushaltsgesetz für Übungszwecke ausschließlich der Feuerwehr der Stadt Beckum oder anderen Rettungsdiensten zur Verfügung.

## **III. Seebereich 2 – Landschaftssee**

### **§ 5**

#### **Zweck des Sees**

- (1) Der Seebereich 2 sowie der dazugehörige Uferbereich sollen der natürlichen Entwicklung der Natur dienen. Es sind naturverträgliche Nutzungen zulässig.
- (2) Die besonders geschützten Bereiche sind im Lageplan mit „Fläche für den Naturschutz“ als rot schraffierte Flächen dargestellt.



## **§ 6**

### **Nutzung der Seefläche**

- (1) Das Baden und Tauchen im Landschaftssee werden erlaubt. Jede Nutzerin und jeder Nutzer hat sich in eigener Verantwortung über die Wassertiefe zu informieren. Es ist keine Badeaufsicht anwesend. Die Nutzung erfolgt auf eigene Gefahr.
- (2) Jegliche Nutzung der besonders geschützten Bereiche ist untersagt.
- (3) Die Benutzung von motorbetriebenen Wassersportgeräten sowie Booten ist verboten.
- (4) Eissport auf der Eisfläche im Winter ist untersagt. Die Eisfläche wird von der Oberen Wasserbehörde und der Gewässereigentümerin nicht auf ihre Tragfähigkeit überprüft und nicht für den Eissport freigegeben.
- (5) Die Nutzung der Seefläche von 22 bis 6 Uhr ist verboten.

## **§ 7**

### **Nutzung des Uferbereichs**

- (1) Das Aufstellen von Zelten, Pavillons, Biertischgarnituren und ähnlichen Möbeln ist untersagt.
- (2) Offenes Feuer und Grillen ist verboten.
- (3) Das Lagern oder Übernachten im Uferbereich ist untersagt. Ausgenommen sind nach ausdrücklicher Genehmigung der Stadt Beckum die Mitglieder des Angelsportverein Ahlen e. V.
- (4) Die vorhandene Slipanlage (Bootsrampe) steht bei Notfällen oder nach vorheriger ausdrücklicher Erlaubnis der Bezirksregierung Münster gemäß § 8 Absatz 2 Wasserhaushaltsgesetz für Übungszwecke ausschließlich der Feuerwehr der Stadt Beckum oder anderen Rettungsdiensten zur Verfügung.

## **IV. Schlussbestimmungen**

## **§ 8**

### **Ordnungswidrigkeiten**

- (1) Ordnungswidrig im Sinne § 123 Absatz 1 Nummer 27 Landeswassergesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen folgenden Vorschriften beziehungsweise Verpflichtungen dieser Ordnungsbehördlichen Verordnung zuwiderhandelt:
  - a. Wildtiere füttert – § 2 Absatz 1,
  - b. das Schwimmenlassen von Hunden und anderen Tieren in den Seen zulässt – § 2 Absatz 3,
  - c. Hunde nicht an einer geeigneten Leine führt – § 2 Absatz 4,
  - d. die Seefläche des Seebereichs 1 entgegen § 4 Absatz 1 für den Gemeingebrauch nutzt,
  - e. sich im Uferbereich des Seebereichs 1 aufhält – § 4 Absatz 1,
  - f. die Seefläche des Seebereichs 2 mit einem motorbetriebenen Wassersportgerät oder Boot befährt – § 6 Absatz 3,

- g. die Seefläche des Seebereichs 2 während der Nachtzeit nutzt –§ 6 Absatz 5,
  - h. Zelte, Pavillons, Biertischgarnituren oder ähnliche Möbel aufstellt – § 7 Absatz 1,
  - i. Feuer entzündet – § 7 Absatz 2 Alternative 1,
  - j. im Uferbereich grillt – § 7 Absatz 2 Alternative 2 oder
  - k. lagert oder in anderer Weise übernachtet, ohne Mitglied des Angelsportvereins Ahlen e. V. zu sein und keine Genehmigung der Stadt Beckum vorweisen kann – § 7 Absatz 3.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße gemäß § 123 Absatz 3 Landeswassergesetzes geahndet werden.
- (3) Zuständige Verwaltungsbehörde für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach dem Landeswassergesetz ist die Bezirksregierung Münster als Obere Wasserbehörde.

### **§ 9 Aushang**

Diese Verordnung ist an den Eingangsbereichen 1 – 4 (siehe Lageplan) bekanntzugeben.

### **§ 10 Geltungsdauer**

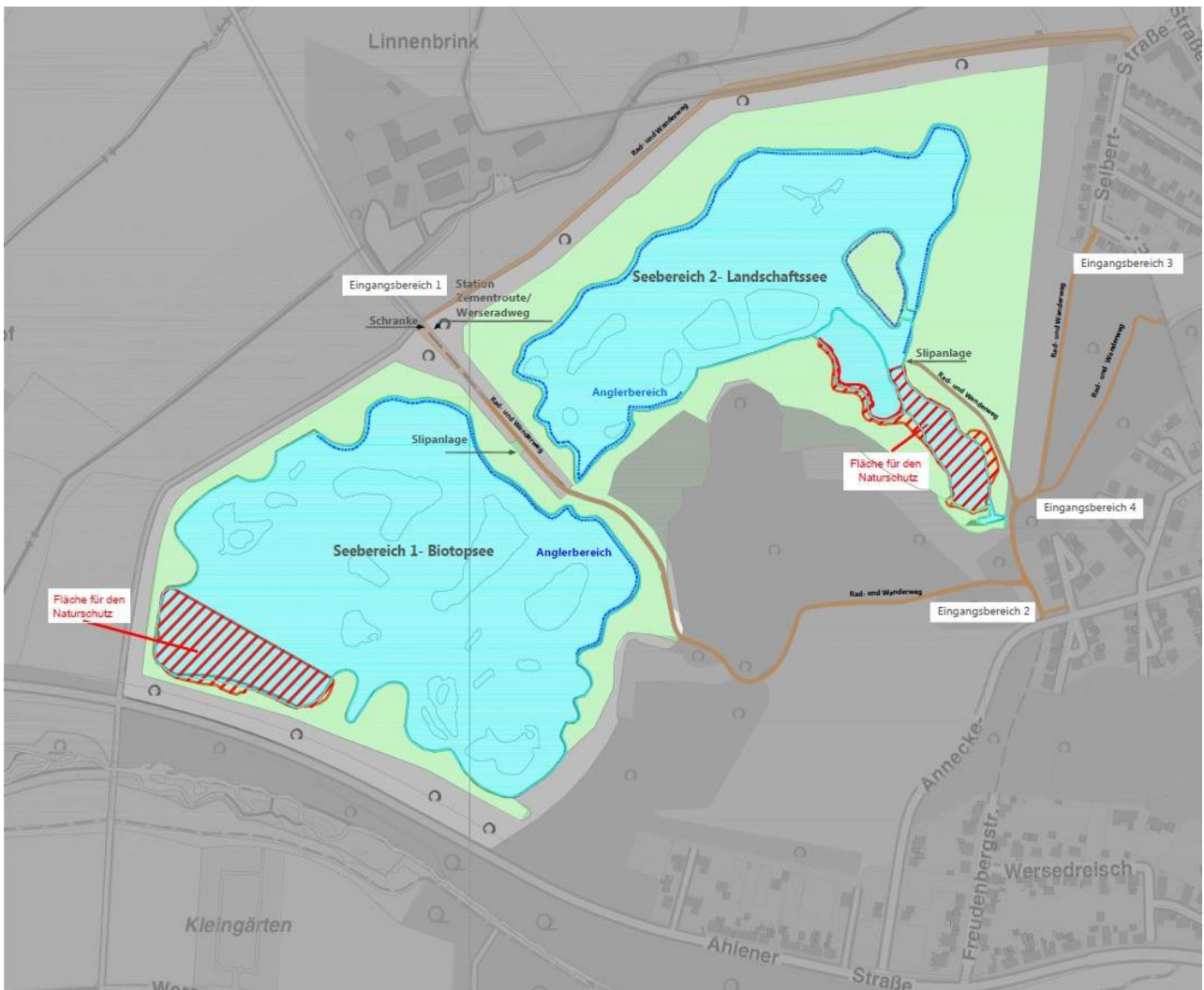
Diese Verordnung tritt eine Woche nach dem Tag ihrer Verkündung in Kraft.  
Sie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2026 außer Kraft.

Münster, den xxxxxxxxxx

Bezirksregierung Münster  
Die Regierungspräsidentin  
als Obere Wasserbehörde

Dorothee Feller

# Lageplan



Quelle:

Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Land NRW / Kreis Warendorf (2017) – Version 2.0



Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung  
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters  
Fachbereich Finanzen und Beteiligungen  
Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung  
Fachbereich Umwelt und Bauen  
Auskunft erteilt: Herr Denkert  
Telefon: 02521 29-170

## Vorlage zu TOP

2019/0064  
öffentlich

### Verkehrsentwicklungsplan 2030

#### Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie  
03.04.2019 Beratung

Rat der Stadt Beckum  
10.04.2019 Entscheidung

#### Beschlussvorschlag: Sachentscheidung

Der Verkehrsentwicklungsplan 2030 wird beschlossen.

#### Kosten/Folgekosten

Die Kosten für die Leistungen des Planungsbüros betragen für die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes rund 107.000,00 Euro.

#### Finanzierung

Durch entsprechende Abschlagszahlungen sind in den Haushaltsjahren 2015 bis 2018 für die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes bereits 101.681,45 Euro beansprucht worden.

Die noch erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 5.087,25 Euro stehen im Haushaltsplan 2019 unter dem Produktkonto 090101.542944/742944 – Verkehrsentwicklungsplan Beckum – als übertragene Haushaltsmittel aus dem Haushaltsjahr 2018 zur Verfügung.

#### Begründung: Rechtsgrundlagen

Die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes erfolgt im Rahmen der kommunalen Planungshoheit.

#### Demografischer Wandel

Die Feststellung und Berücksichtigung der maßgeblichen Aspekte des demografischen Wandels sind Teil der Planung.

## **Erläuterungen**

Um die verkehrliche Entwicklung in der Stadt Beckum zu sichern, verträglicher zu gestalten und die notwendige Mobilität zu gewährleisten, hat die Verwaltung bereits im Jahr 1993 einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufgestellt.

Mittlerweile wurde die Eignung dieses VEP als Planungsgrundlage für die Zukunft in Frage gestellt, sodass eine Anpassung der Ziele durch eine Neuaufstellung des VEP erfolgen sollte.

Da die Stadt Beckum die Erarbeitung eines VEP nicht in Eigenleistung durchführen kann, wurde hierzu die SHP Ingenieure GbR aus Hannover beauftragt.

Zu Beginn der Planungsphase wurde durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie für die Begleitung der Erarbeitung des VEP ein Arbeitskreis beschlossen.

Nach umfangreicher Bestandserhebung wurden seit 2016 insgesamt 7 Sitzungen des Arbeitskreises durchgeführt. In diesen wurden jeweils themenbezogen die Bestandsergebnisse, Schlussfolgerungen und Vorschläge des beauftragten Büros diskutiert. Im Einzelnen wurden folgende Themen erörtert:

- 1. Termin: Konstituierung Arbeitskreis, Einführung, Leitbild
- 2. Termin: Kernbereich Beckum, Vorbehaltsnetz
- 3. Termin: Stadtteile Neubeckum, Vellern, Roland
- 4. Termin: Funktionale Gliederung des Straßennetzes, Szenarien Verkehrsmodell
- 5. Termin: Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Park & Ride (P & R)
- 6. Termin: Fußverkehr, Radverkehr
- 7. Termin: Ergebnispräsentation

Im Nachgang zur letzten Sitzung des Arbeitskreises wurden den Fraktionen ein Entwurf zum Verkehrsentwicklungsplan und die Ergebnispräsentation zur Verfügung gestellt.

Darauf folgend hatte sich der Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie mehrfach mit den Ergebnissen befasst, sodass nun der Schlussbericht zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 vorliegt und durch den Rat der Stadt Beckum beschlossen werden kann. Die Schlussfassung der Verkehrsentwicklungsplanes 2030 ist der Vorlage als Anlage beigefügt.

## **Anlage(n):**

Verkehrsentwicklungsplan 2030



# Verkehrsentwicklungsplan 2030



Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung



Herausgeber:

**STADT BECKUM**



DER BÜRGERMEISTER

[www.beckum.de](http://www.beckum.de)

Kontaktdaten:

Stadt Beckum

Weststraße 46

59269 Beckum

02521 29-0

02521 2955-199 (Fax)

[stadt@beckum.de](mailto:stadt@beckum.de)



Diese Publikation ist urheberrechtlich geschützt.

Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Herausgebers.

Auflage: März 2019

Diese Druckschrift wird von der Stadt Beckum herausgegeben.

Die Schrift darf weder von politischen Parteien noch von Wahlbewerberinnen und Wahlbewerbern oder Wahlhelferinnen und Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments und für Bürgerentscheide.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der politischen Parteien und Wählergruppen sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.

Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien und Wählergruppen oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt.

Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift der Empfängerin oder dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Stadt Beckum zugunsten einzelner Gruppen verstanden werden könnte.

---

## Verkehrsentwicklungsplan Beckum 2030

– Entwurfsbericht zum Projekt Nr. 1538 –

Auftraggeber:

Stadt Beckum

Fachdienst Stadtplanung  
und Wirtschaftsförderung

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure

Plaza de Rosalia 1

30449 Hannover

Tel.: 0511.3584-450

Fax: 0511.3584-477

[info@shp-ingenieure.de](mailto:info@shp-ingenieure.de)

[www.shp-ingenieure.de](http://www.shp-ingenieure.de)

Projektleitung:

Dr.-Ing. Wolfgang Haller

Bearbeitung:

Melissa Latzel M.Sc.



## Inhalt

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | Einführung .....  | 1  |
| 1.1   | Beckum als Planungsraum.....                              | 1  |
| 1.2   | Planungsprozess zum Verkehrsentwicklungsplan Beckum ..... | 3  |
| 1.3   | Allgemeine Verkehrsentwicklung in Deutschland .....       | 4  |
| 2     | Leitbild Verkehrsentwicklungsplan Beckum 2030.....        | 6  |
| 2.1   | Werteziele.....   | 8  |
| 2.2   | Planungsorientierte Handlungsziele .....                  | 10 |
| 3     | Verkehrliche Entwicklung - Prognoseszenarien.....         | 12 |
| 3.1   | Auswirkungen der demografischen Entwicklung.....          | 12 |
| 3.2   | Siedlungsentwicklung .....                                | 14 |
| 3.3   | Veränderungen der Verkehrsmittelwahl bis 2030 .....       | 16 |
| 4     | Fließender Kraftfahrzeugverkehr .....                     | 20 |
| 4.1   | Zustandsanalyse .....                                     | 20 |
| 4.2   | Funktionale Gliederung des Straßennetzes.....             | 24 |
| 4.2.1 | Vorbehaltsnetz.....                                       | 24 |
| 4.2.2 | Netz verkehrswichtiger Straßen.....                       | 27 |
| 4.3   | Verkehrsmodell Beckum.....                                | 29 |
| 4.3.1 | Analysefall.....  | 30 |
| 4.3.2 | Prognosenufall.....                                       | 32 |
| 4.3.3 | Untersuchung von Netzplanfällen .....                     | 36 |
| 4.4   | Führung des Kraftfahrzeugverkehrs.....                    | 40 |
| 4.4.1 | Maßnahmenblatt.....                                       | 43 |
| 5     | Ruhender Verkehr .....                                    | 44 |
| 5.1   | Erhebung Innenstadtbereich Beckum .....                   | 46 |
| 5.2   | Innenstadtbereich Neubeckum .....                         | 50 |
| 5.3   | Firmenparken .....  | 51 |

---

|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 5.4   | Park and Ride Bahnhof Neubeckum.....                                       | 55  |
| 5.5   | Mitfahrerinnen- und Mitfahrerparkplatz an der Anschlussstelle Beckum ..... | 57  |
| 5.6   | Parkraumkonzept .....  | 58  |
| 5.6.1 | Maßnahmenblatt .....   | 60  |
| 6     | Radverkehr.....  | 61  |
| 6.1   | Analyse .....  | 61  |
| 6.2   | Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht .....                             | 70  |
| 6.3   | Radverkehrskonzept.....  | 74  |
| 6.3.1 | Radverkehrsnetz.....   | 74  |
| 6.3.2 | Radverkehrsinfrastruktur.....  | 78  |
| 6.3.3 | Betriebliche und regelnde Maßnahmen.....                                   | 83  |
| 6.3.4 | Radabstellanlagen.....   | 86  |
| 6.3.5 | Service rund um Rad.....   | 87  |
| 6.3.6 | Öffentlichkeitsarbeit .....  | 87  |
| 6.3.7 | Maßnahmenblatt .....   | 89  |
| 7     | Fußverkehr .....   | 90  |
| 7.1   | Analyse .....  | 90  |
| 7.2   | Fußverkehrskonzept .....   | 94  |
| 7.2.1 | Maßnahmenblatt .....   | 96  |
| 8     | Öffentlicher Personennahverkehr.....                                       | 97  |
| 8.1   | Orts- und Regionaler Busverkehr .....                                      | 97  |
| 8.2   | Überörtliche Anbindungen – Bahnverkehr.....                                | 106 |
| 8.3   | ÖPNV-Konzept .....   | 107 |
| 8.3.1 | Maßnahmenblatt .....   | 109 |
| 9     | Umweltaspekte .....  | 110 |
| 9.1   | Klimaschutz.....   | 110 |

---

|        |  |     |
|--------|--|-----|
| 9.1.1  | Schadstoffminimierung nach HBEFA .....                 | 111 |
| 9.2    | Lärmaktionsplan .....                                  | 116 |
| 10     | Verkehrssicherheit .....                               | 117 |
| 10.1   | Unfalldaten.....                                       | 117 |
| 10.2   | Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsunfallprävention ..... | 121 |
| 11     | Stadtteilverkehrskonzepte.....                         | 123 |
| 11.1   | Beckum.....  | 123 |
| 11.1.1 | Maßnahmenblatt.....                                    | 126 |
| 11.2   | Neubeckum.....   | 127 |
| 11.2.1 | Maßnahmenblatt.....                                    | 130 |
| 11.3   | Vellern .....  | 131 |
| 11.3.1 | Maßnahmenblatt.....                                    | 133 |
| 11.4   | Roland.....  | 134 |
| 11.4.1 | Maßnahmenblatt.....                                    | 136 |
| 12     | Querschnittsthemen.....                                | 137 |
| 12.1   | Kinder- und altengerechte Verkehrsplanung .....        | 137 |
| 12.1.1 | Kindergerechte Verkehrsplanung .....                   | 137 |
| 12.1.1 | Altengerechte Planung .....                            | 139 |
| 12.1.2 | Maßnahmenblatt.....                                    | 141 |
| 12.2   | Barrierefreiheit .....                                 | 141 |
| 12.2.1 | Maßnahmenblatt.....                                    | 143 |
| 12.3   | Mobilitätsmanagement .....                             | 143 |
| 12.3.1 | Maßnahmenblatt.....                                    | 148 |
| 13     | Zusammenfassung.....                                   | 149 |
| 13.1   | Evaluierung und Ausblick.....                          | 150 |
|        | Abkürzungsverzeichnis.....                             | 151 |

## 1 Einführung

Die Stadt Beckum hat zuletzt im Jahre 1993 einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufgestellt. Vor dem Hintergrund der allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklung, deren Einfluss bereits spürbar Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten hat und der Innovationen ist eine kontinuierliche Weiterentwicklung und teilweise eine Neuausrichtung der Verkehrsplanung erforderlich. Nur so können neue Erkenntnisse im allgemeinen Umgang mit der Mobilität, wie der zunehmende Stellenwert der Nahmobilität, neue Mobilitätsformen wie Sharing-Konzepte und neue Trends wie die Elektromobilität berücksichtigt werden. Funktion und Gestaltung der Verkehrsräume können besser aufeinander abgestimmt und insgesamt kann die Mobilität besser „gemanagt“ werden.

Die abzusehenden demografischen Veränderungen werden auch in Beckum zu einer weiteren Differenzierung der Verkehrsnachfrage führen. Wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklungen verlangen nach neuen Verkehrsangeboten und einer aktualisierten Planung der Mobilität. Daher hat die Stadt Beckum die Aufstellung eines VEP mit dem Zieljahr 2030 beschlossen.

Der VEP Beckum 2030 umfasst auf gesamtstädtischer Ebene Strategien und Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität der Zukunft. Die Verkehrsentwicklungsplanung korrespondiert mit der Flächennutzungsplanung. Als Planungsmaßstab eignet sich dafür der Übersichtsplan über das gesamte Stadtgebiet. Qualitativ werden verkehrsplanerische Aussagen auf der Ebene der Flächennutzungsplanung getroffen. Die Konkretisierung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der entsprechenden Teilkonzepte beziehungsweise problembezogen punktuell (zum Beispiel Straßenraumgestaltung ausgewählter Straßen, neue Netzelemente im Hauptstraßennetz, Parkraumkonzept).

Wesentliche Bestandteile der Analyse beziehungsweise der Beleuchtung der Entwicklungsszenarien sollen mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Beckum erarbeitet werden. In einem Verkehrsmodell lassen sich zentrale Kennwerte wie beispielsweise die Kfz-Fahrleistung des gesamten Stadtraums oder Belastungen für einzelne Straßenräume berechnen und ablesen. Durch Anpassungen zentraler Mobilitätsparameter (zum Beispiel durch Verschiebung kürzerer Wege auf den Umweltverbund), lassen sich auch Aussagen über zukünftige Parameter treffen. Des Weiteren können auf Basis dieser Daten die heutigen und zukünftigen Treibhausgasemissionen und Endenergieverbräuche im Sektor der Mobilität noch genauer berechnet werden.

### 1.1 Beckum als Planungsraum

Die Stadt Beckum (circa 37 600 Einwohnerinnen und Einwohner) besteht aus den 4 Stadtteilen Beckum, Neubeckum, Vellern und Roland und ist eine mittlere kreisangehörige Stadt im Kreis Warendorf in Nordrhein-Westfalen. Siedlungs-

schwerpunkte sind Beckum und Neubeckum. Die Einwohner verteilen sich über die Stadtteile folgendermaßen<sup>1</sup>:

- Stadtteil Beckum: 24.758 = 65,8 Prozent
- Stadtteil Neubeckum 10.615 = 28,2 Prozent
- Stadtteil Roland: 1.124 = 3 Prozent
- Stadtteil Vellern: 1.129 = 3 Prozent.

Beckum liegt südöstlich von Münster verkehrsgünstig an der A 2, die das Stadtgebiet durchschneidet. Weiterhin verläuft die Bundesstraße 58 durch das Stadtgebiet von Beckum, an die sich die B 475 in Richtung Neubeckum anschließt. Mit der Bahnstrecke Hamm-Bielefeld ist in Neubeckum ein guter Anschluss an das Schienennetz gegeben.

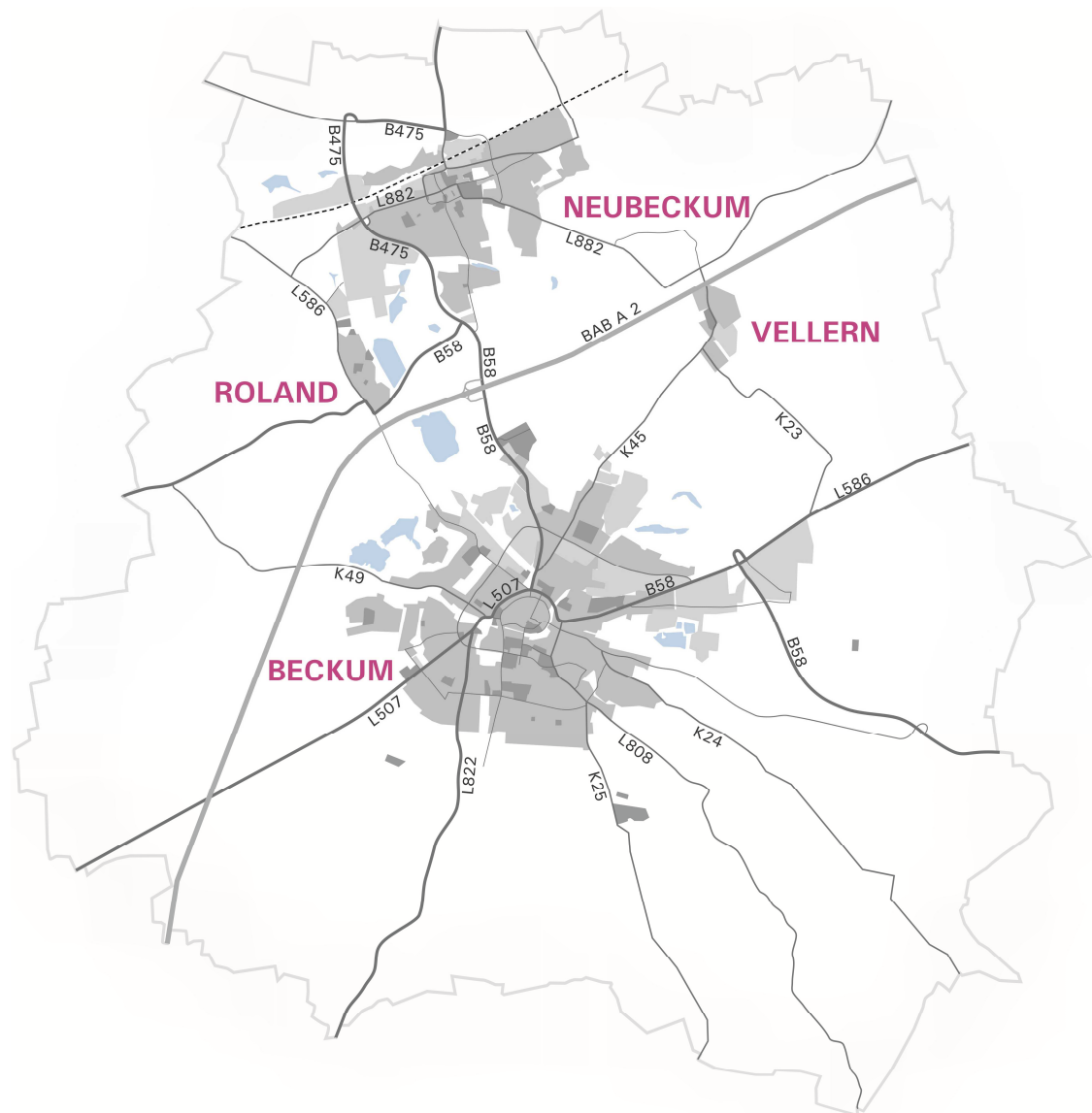


Abbildung 1 – Übersichtskarte Beckum

<sup>1</sup> Stadt Beckum; Stand: September 2016

## 1.2 Planungsprozess zum Verkehrsentwicklungsplan Beckum

Verkehrsentwicklung und Mobilität sind seit langem ein Themenfeld stark polarisierter gesellschaftlicher Positionen. Die Notwendigkeit der Beteiligung aller gesellschaftlich relevanten Gruppen mit dem Ziel der Konsensbildung ist inzwischen unstrittig. Neue Beteiligungsverfahren - sogenannte kooperative Planungsprozesse - haben sich dabei auf der Ebene der gesamtstädtischen Mobilitätsplanung bewährt.

Kooperative Planungsprozesse haben das Ziel, die Arbeit des Gutachters durch eine Gruppe aus Politik, Verwaltung und Interessenvertretern begleiten zu lassen. Durch einen Ausgleich der Interessen soll ein Konsens erzielt werden, der dann als Empfehlung in den Abstimmungs- und Entscheidungsprozess der politischen Gremien mit eingeht. Durch die Berücksichtigung der örtlichen Akteurinnen und Akteure ist zugleich sichergestellt, dass der vor Ort vorhandene Sachverstand in die Planung einfließt.

Im Planungsprozess für den VEP Beckum wurde ein projektbegleitender Arbeitskreis eingerichtet. Der Arbeitskreis setzt sich aus etwa 25 Personen zusammen. Dazu gehören Interessenvertreterinnen und -vertreter von Organisationen und öffentlichen Einrichtungen, die sich schwerpunktmäßig mit Fragen des Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung beschäftigen. Sie wurden ergänzt durch Vertreterinnen und Vertreter der Ratsfraktionen (CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FWG, FDP) sowie Vertreterinnen und Vertretern der Fachverwaltung (Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung, Tiefbau, Recht und Ordnung, Umwelt und Grün) und den Planern des Büros SHP Ingenieure.



Abbildung 2 – Zusammensetzung des Arbeitskreises zum VEP Beckum 2030

Der Arbeitskreis tagte insgesamt 7-mal. Der gesamte Planungsprozess dauerte etwas über 1,5 Jahre. Die Sitzungsdauer betrug jeweils zwischen 2 und 3 Stunden.

Der Planungsprozess begann mit einer gemeinsamen Zielformulierung – zusammengeführt im Leitbild für den VEP Beckum – und einem Austausch über Szenarien der Stadt- und Verkehrsentwicklung. Das Leitbild soll begleitend zum weiteren Prozess weiterentwickelt und am Ende reflektiert werden, um festzustellen, ob mit dem entwickelten Handlungskonzept die Ziele des Leitbildes erreicht werden konnten.

Wesentliche Aufgabe der Arbeitsgruppe war jedoch die ausführliche Diskussion über Probleme, Maßnahmen und Handlungskonzepte für die wichtigsten Handlungsfelder der Verkehrsplanung. Je nach Schwerpunktthema des Arbeitskreises wurden dazu verschiedene Interessenvertreterinnen und -vertreter wie beispielsweise die Aufgabenträgerin und -träger des Öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV) in Beckum dazu geladen.

Weiterhin hat zum Ende der Bearbeitung eine Klausurtagung stattgefunden, in der die Ausschussmitglieder ausführlich mit den Gutachtern und der Verwaltung über die vorgeschlagenen Maßnahmen diskutieren konnten.

### 1.3 Allgemeine Verkehrsentwicklung in Deutschland

Die allgemeine Verkehrsentwicklung beschreibt die sich unabhängig von kommunalen Ansätzen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl ergebende Entwicklung des Verkehrsaufkommens, resultierend aus den Entwicklungen des Fahrzeugbestands und der Fahrzeugnutzung.

Aktuelle Prognosen für den Fahrzeugbestand weisen rückläufige Zunahmen mit dem Trend zur Sättigung auf. Die mittlere Fahrleistung eines Pkw als Maßeinheit für die Fahrzeugnutzung ist tendenziell rückläufig, da die Zahl der potenziellen Fahrzeugführerinnen und -führer kaum noch ansteigt und die zunehmend älteren Fahrzeugführerinnen und -führer im Mittel kürzere Strecken zurücklegen. Trotzdem werden – vor allem im Güterverkehr – Zunahmen des Verkehrsaufkommens erwartet, wobei starke regionale Unterschiede auftreten.

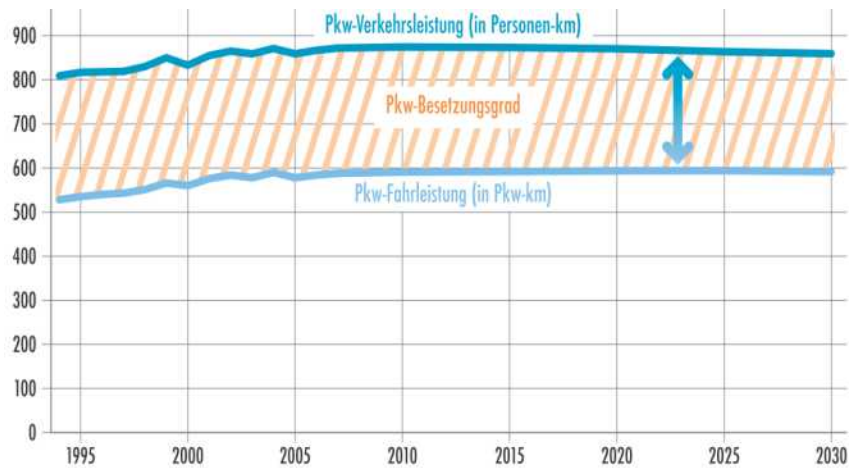


Abbildung 3 – Verkehrs- und Fahrleistungen der Pkw in Deutschland/Quelle: Shell Mobility Scenario 2009

Weitere Daten für diese Entwicklung liefert die Verkehrsverflechtungsprognose für Deutschland 2030<sup>2</sup>, die sowohl bundesweite als auch auf regionale Entwicklungen bezogene Zuwachsraten enthält. Die Zunahme für die regionalen Beziehungen im Raum Beckum liegt dabei deutlich unter dem bundesweiten Ansatz im Fernverkehr. Folgende Ansätze werden verwendet:

- Im Pkw-Verkehr wird in der Verflechtungsprognose im Kreis Warendorf eine Zunahme von etwa 5 Prozent bis 2030 erwartet.
- Im Schwerverkehr lässt sich aus der Verflechtungsprognose ein Zuwachs des regionalen Verkehrsaufkommens von 15 Prozent ermitteln.

<sup>2</sup> Intraplan Consult GmbH/BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH/Ingenieurgruppe IVV GmbH&Co.KG/Planco Consulting GmbH  
Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Bericht zu FE-Nr. 96.0981/2011, München/Freiburg, 2014



## 2 Leitbild Verkehrsentwicklungsplan Beckum 2030

Mit dem Planungsleitbild werden die grundsätzlichen Ziele der Planung abgesteckt. Das Planungsleitbild ist gleichzeitig ein Maßstab für die Bewertung von Maßnahmenwirkungen. Obwohl die Definition der Planungsziele verständlicherweise am Anfang der Bearbeitung steht, wird während des Bearbeitungsprozesses und insbesondere bei der Formulierung des Handlungskonzeptes darauf zurückgegriffen und eine Rückkoppelung der zunächst formulierten Ziele mit den Maßnahmenempfehlungen vorgenommen. In Beckum ergibt sich zusätzlich die Notwendigkeit, die Planungsziele mit denen des parallel bearbeiteten Lärmaktionsplans abzustimmen. Das Leitbild stellt in gewissem Maße eine Selbstbindung der Stadt dar.

Der von den Gutachtern anhand andernorts bewährter Zielformulierungen erarbeitete Vorschlag für ein Leitbild wurde der begleitenden Arbeitsgruppe vorgestellt und dort diskutiert. Das Leitbild unterscheidet in Werteziele und planungsorientierte Handlungsziele. Die Ebene der Werteziele beinhaltet dabei die übergeordneten gesellschaftlichen Ziele, während die Handlungsziele sich eher mit konkreten Zielen der Stadtverkehrsplanung befassen.



Abbildung 4 – Leitbild des VEP Beckum 2030

## 2.1 Werteziele

### Mobilität für Alle!

Unter dieser Überschrift werden Ziele einer gleichwertigen und den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmern entsprechenden Abwicklung der Mobilität zusammengefasst.

Ein besonderes Gewicht wird auf eine qualitätsvolle und gleichberechtigte Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel gelegt. Es müssen für alle Menschen angemessene verkehrliche Angebote vorgesehen werden, um ihnen gleichwertige Mobilitätschancen zu bieten. Daraus lässt sich auch die Forderung nach Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug auf allen Wegen ableiten. Das bedeutet, dass grundsätzlich jede Quell-Ziel-Beziehung nicht nur mit individuellen motorisierten Verkehrsmitteln, sondern auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Rad abwickelbar sein sollte. Dies ist besonders für Kinder und ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger, denen individuelle Verkehrsmittel aus verschiedenen Gründen nicht oder nur beschränkt zur Verfügung stehen, wichtig.

Zudem sollen alle sozialen und gesellschaftlichen Gruppen bei der Verkehrsplanung gleichberechtigt berücksichtigt werden. Dazu ist unter anderem eine besondere Berücksichtigung der Belange von Kindern und Seniorinnen und Senioren in der Verkehrsplanung erforderlich.

Eine weitere, über lange Zeit nicht ausreichend berücksichtigte Nutzungsgruppe sind Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Erreichung einer barrierefreien Teilhabe dieser Gruppe am öffentlichen Leben wird in starkem Maße von ihren Mobilitätschancen bestimmt. Durch das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen wird die Umsetzung dieses Zieles zur gesetzlichen Verpflichtung.

### Mobilität stadtverträglich gestalten

Um eine stadtverträgliche Mobilität zu schaffen sind Ansätze für eine zukunftsweisende Verkehrsplanung und Mobilitätsgestaltung notwendig. Ziel ist es hierbei, dass mehr Menschen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen. Kurze Wege sollen mit dem Fahrrad oder zu Fuß erledigt werden und Park and Ride und Bike and Ride Angebote sollen vermehrt in Anspruch genommen werden. Aber auch Sharing-Angebote und die E-Mobilität spielen eine wichtige Rolle und müssen in das Bewusstsein der Beckumer Bevölkerung integriert werden.

Die Stadt Beckum ist wie jede andere deutsche Kommune zu den nationalen Klimazielen zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes verpflichtet. Bezogen auf das Basisjahr 1990 soll der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Jahre 2020 um 40 Prozent reduziert sein. Bislang kann der Mobilitätsbereich, der immerhin für etwa 1/5 des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes verantwortlich ist, noch keinen positiven Beitrag liefern. In Nordrhein-Westfalen gibt es zusätzlich eine landespolitische Zielsetzung zum Klimaschutz. Die Stadt Beckum hat parallel zur Erarbeitung des VEP 2030 einen Masterplan 100 Prozent Klimaschutz erstellt, welcher bis zum Jahr 2050 die Ziele verfolgt, die

CO<sub>2</sub>-Emissionen um 95 Prozent und den Endenergiebedarf um 50 Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren.

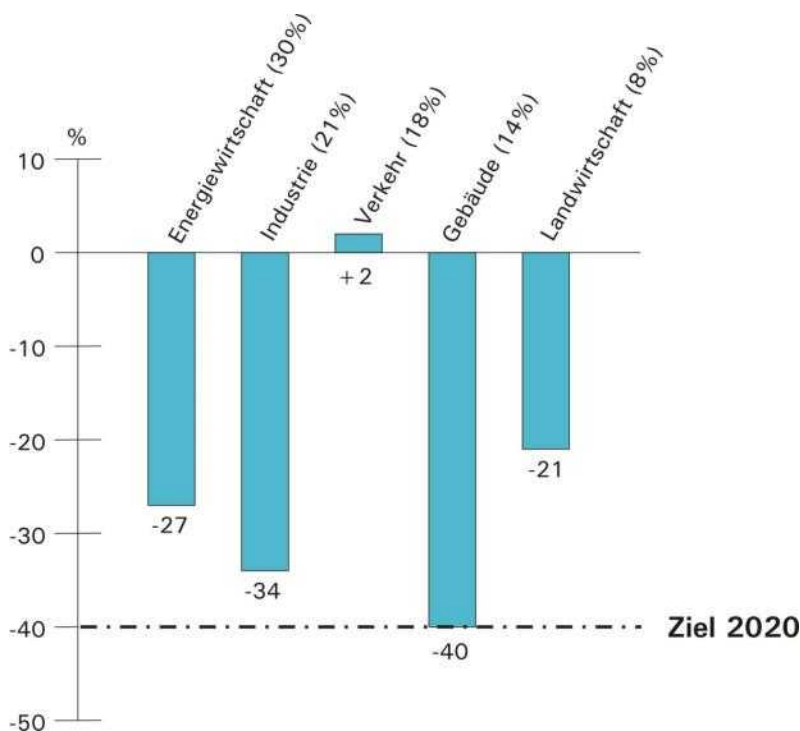


Abbildung 5 – Entwicklung der Treibhausgasemission von 1990 bis 2016 in Deutschland/Quelle: UBA, Agora Energiewende)

### Sicherheit und Unversehrtheit im Verkehr

Unter der Überschrift Verkehrssicherheit und Unversehrtheit sind die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende sowie die Sicherheit und Unversehrtheit im öffentlichen Raum zusammengefasst.

Das Thema Sicherheit spielt in zweierlei Hinsicht eine wichtige Rolle. Im Zusammenhang mit dem immer komplexer werdenden Verkehrsgeschehen ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ein grundsätzliches Werteziel, mit dem viele Maßnahmen der Verkehrsplanung begründet werden. Ein anderer Aspekt, dem immer mehr Bedeutung zugekommen ist, ist die Verbesserung der sozialen Sicherheit der Verkehrsanlagen. Gut beleuchtete, ausreichend dimensionierte und somit angstfrei zu nutzende Unterführungen und Brücken dienen zur Erreichung dieses Zieles. Weiterhin zu nennen sind die Schaffung von öffentlichen Verkehrsangeboten während der Nachtzeit und die Beleuchtung von Rad- und Gehwegen.

Eine Zunahme des Radverkehrsanteils geht leider oftmals mit einer Zunahme der Radunfälle einher. Dem muss entgegengewirkt werden. Die Zunahme des Radverkehrs muss von der Unfallentwicklung entkoppelt werden. Ziel muss insbesondere ein deutlicher Rückgang der schweren Unfälle sein (Vision Zero).

## 2.2 Planungsorientierte Handlungsziele

### Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel

Hier formuliert das Leitbild bewusst plakativ eine Aufforderung, die umweltfreundlichen Verkehrsmittel stärker zu nutzen:

- Mehr ÖPNV-Nutzung
- Mehr Radverkehr
- Mehr zu Fuß gehen

Zur Verlagerung möglichst vieler Fahrten und Wege auf umweltverträgliche Verkehrsmittel ist es notwendig, den Umweltverbund, das heißt den ÖPNV in Stadt und Region, das Radfahren und das zu Fuß gehen in seiner Attraktivität zu stärken und zu fördern. Eine solche Vorgehensweise wird im Allgemeinen als Voraussetzung für die Erzielung spürbarer Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf den Umweltverbund angesehen. Dabei ist allerdings hinsichtlich der Chancen und des Kostenrahmens eine Differenzierung erforderlich.

Verbesserungen des Angebotes im ÖPNV müssten die Beziehungen innerhalb Beckums, in der Region und in der Beziehung zwischen Neubeckum und Beckum erfassen. Während die Verbindungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), die für Beckum sowohl in der Region als auch überregional eine zentrale Funktion haben, hier durchaus Chancen bieten, wird der Busverkehr angesichts der demografischen Entwicklung – hier ist insbesondere die Abnahmen der Schülerinnen und Schülerzahlen als größte Nutzungsgruppe zu nennen – eher nachfrageorientiert planen müssen.

Generell ist das Fahrrad besonders in den kleinen Entfernungsbereichen (bis etwa 5 Kilometer) für große Teile der Bevölkerung gegenüber anderen Verkehrsmitteln in vielen Fällen konkurrenzfähig. Angesichts der Stadtgröße fällt praktisch jeder Weg innerhalb der Stadtteile in diesen Entfernungsbereich. Bundesweit sind etwa 50 Prozent der Fahrten mit dem Kraftfahrzeug kürzer als 5 Kilometer, so dass hier generell ein spürbares Verlagerungspotenzial gesehen wird.

### Das Straßennetz leistungsfähig halten

Sowohl unter wirtschaftlichen wie auch unter umweltorientierten Gesichtspunkten ist eine effiziente Abwicklung des Straßenverkehrs ein wichtiges Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung. Dies gilt sowohl für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch für den ÖPNV, der in Beckum als Linienbusverkehr die gleichen Flächen nutzt wie der MIV.

Die weder vermeidbaren noch auf den Umweltverbund verlagerbaren Wege werden mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt. Hier ist der Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in Verbindung mit einer verträglichen Abwicklung das Planungsziel des Handlungsfeldes.

### Unnötige Verkehrsleistungen vermeiden

Insbesondere in der Innenstadt sind die Menschen durch den motorisierten Individualverkehr, Feinstaub, Luftschadstoffe und Lärm in ihrer Lebens- und Aufenthaltsqualität eingeschränkt. Die verkehrlichen Belastung gilt es möglichst gering zu halten.

Die Reduzierung von Lärmemissionen und Luftschadstoffen insbesondere an stark belasteten Straßen ist eine zentrale Aufgabe zur Stärkung der Wohn- und Lebensqualität sowohl der direkt betroffenen Anwohnenden als auch der Stadt insgesamt. Sie ergibt sich zudem als gesetzlicher Auftrag hinsichtlich der Ergebnisse und Forderungen der entsprechenden Untersuchungen und Aktionspläne. Das Ziel eines umweltgerechten Verkehrs ist mit der Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel eng verknüpft.

Durch eine deutliche Steigerung der Attraktivität und gleichzeitige Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Fuß- und Radverkehr können unnötige Wege vermieden werden.

### Den Stadtraum attraktiver gestalten

Zu einer stadtverträglichen Mobilität gehört ebenso die barrierefreie und qualitätsvolle Gestaltung der Verkehrsräume, um die Voraussetzungen für eine lebendige Stadt und die soziale Teilhabe aller Gruppen an der Gesellschaft zu ermöglichen.

Durch den demografischen Wandel und die Funktionsmischung in der Innenstadt verändert sich die Verkehrsnachfrage stetig. Die Anforderungen der Erreichbarkeit – auch mit dem Kraftfahrzeug – und der Aufenthaltsqualität müssen gegeneinander abgewogen werden. Insgesamt wird eine Entschleunigung des Kfz-Verkehrs gerechtfertigt sein.

### 3 Verkehrliche Entwicklung - Prognoseszenarien

Der VEP Beckum ist die programmatische Ebene der Verkehrsplanung. Als Verkehrsentwicklungsplanung beschreibt er die Entwicklung aller Verkehrsarten in Beckum für den Prognosezeitraum 2030 vor dem Hintergrund der verkehrsrelevanten Veränderungen der infrastrukturellen, demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung.

Für die Beschreibung dieser Entwicklungen werden Prognoseszenarien verwendet. Prognoseszenarien beschreiben unterschiedlich wahrscheinliche Zukunftsbilder, die denkbare und auch realistische Entwicklungsmöglichkeiten darstellen.

Die grundsätzliche Prognose der verkehrlichen Entwicklung in Beckum ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig. Zu beachten sind sowohl ökonomische Faktoren als auch gesellschaftliche Trends, die die Verkehrsentwicklung bestimmen können. Die verkehrlichen Rahmenbedingungen werden derzeit von 3 Megatrends bestimmt:

- Der Klimawandel erfordert Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im verkehrlichen Bereich. Verhaltensänderungen sind unausweichlich.
- Der demografische Wandel mit der zunehmenden Alterung der Bevölkerung verändert die Verkehrsnachfrage qualitativ und quantitativ.
- Die soziale Differenzierung in der Gesellschaft erfordert eine gleichrangige Betrachtung der Mobilitätsangebote. Die Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsschichten müssen stärker als bisher in den Mittelpunkt der Mobilitätsplanung gestellt werden.
- Für den VEP Beckum gehen in die Modellrechnungen für den Prognosefall zusätzlich siedlungsstrukturelle und verkehrliche Entwicklungen ein. Zu berücksichtigen sind:
  - Demografische Veränderungen bezüglich Bevölkerungsentwicklung und Alterung
  - Städtebauliche Veränderungen wie geplante Wohnbauten und Gewerbebeerweiterungen sowie Netzveränderungen
  - Veränderungen der Verkehrsmittelwahl durch neue Mobilitätsformen (Car-sharing, Elektromobilität) sowie
  - die allgemeine Verkehrsentwicklung in Deutschland und im Raum Beckum/Nordrhein-Westfalen.

#### 3.1 Auswirkungen der demografischen Entwicklung

Die wesentlichen Merkmale der demografischen Entwicklung in Deutschland werden durch eine bereits einsetzende und weiter zunehmende generelle Abnahme der Bevölkerung sowie durch eine Veränderung der Zusammensetzung der Altersstruktur der Gesellschaft beschrieben. Sie werden unter dem Begriff „demografischer Wandel“ zusammengefasst. Dabei sind einerseits bedeutende

regionale Unterschiede in der prognostizierten Entwicklung zu beachten, zudem wird das Thema Zuwanderung nicht nur auf Grund der aktuellen Flüchtlingsproblematik, sondern auch zur Sicherstellung einer ausreichenden Zahl von Arbeitskräften die mittelfristige Entwicklung stärker beeinflussen, als dies in den bisherigen Prognosen angenommen wird.

Die vom Landesamt Information und Technik veröffentlichte Bevölkerungsprognose<sup>3</sup> mit dem Basisjahr 2013 fällt für die Stadt Beckum negativ aus. Es wird prognostiziert, dass die Bevölkerung bis zum Jahr 2035 auf etwa 32 700 Einwohnerinnen und Einwohner zurückgehen wird. Die aktuellen Entwicklungszahlen deuten allerdings darauf hin diese Prognoserechnung nach oben zu korrigieren. Im Rahmen der Wohnbedarfsanalyse für die Stadt Beckum<sup>4</sup> wurde eine neue Prognoserechnung erstellt. Demzufolge wird die Bevölkerungsanzahl bis zum Jahr 2030 nur auf 35 600 Einwohnerinnen und Einwohner zurückgehen, das entspricht einer Abnahme von 2015 bis 2030 von 5,3 Prozent.

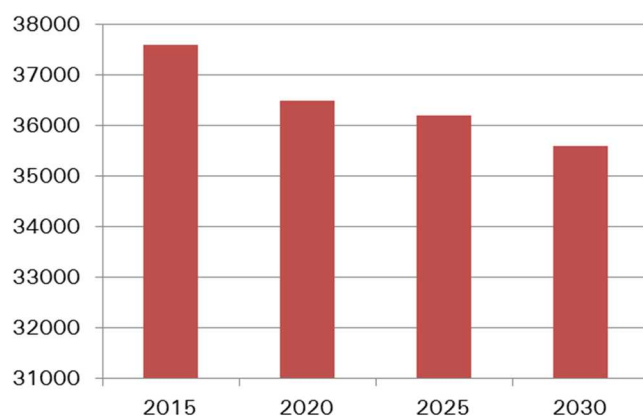


Abbildung 6 – Einwohnerentwicklung und -prognose für die Stadt Beckum<sup>5</sup>

Für die Altersverteilung liegen ebenfalls Prognosen für Beckum vor. Auch hier wird die allgemeine Tendenz in den lokalen Zahlen deutlich, wobei die Änderungen der Altersverteilung von der rückläufigen Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner überlagert werden. Der Anteil der 0 bis 10-Jährigen sinkt bis zu 21 Prozent. Der Anteil der 10 bis 25-Jährigen geht um etwa 1/3 zurück, die Gruppe der Berufstätigen (25 bis 65-Jährigen) schrumpft um etwa 10 Prozent, während die Senioren ab 65 Jahren um 1/4 zunehmen. Den größten Anteil der Bevölkerung in Beckum machen die 40 bis 65-Jährigen aus.

<sup>3</sup> IT.NRW

<sup>4</sup> Stadt Beckum: Wohnbedarfsanalyse für die Stadt Beckum; Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH; Köln Oktober 2017

<sup>5</sup> IT.NRW und Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH



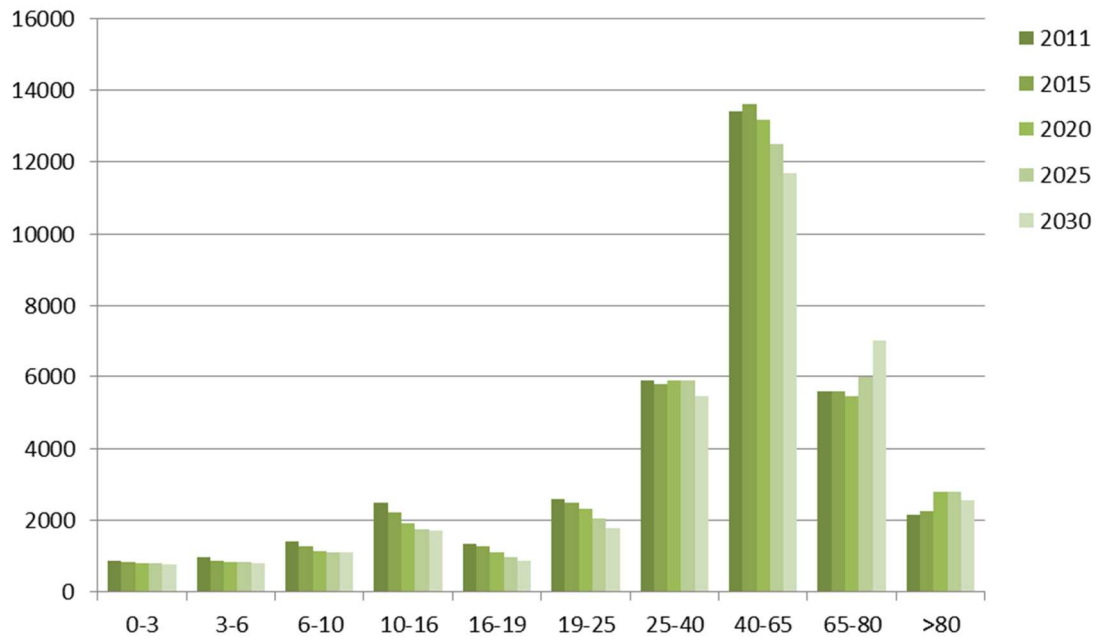


Abbildung 7 – Entwicklung der Altersverteilung der Bevölkerung in Beckum<sup>6</sup>

Die Veränderung in der Altersstruktur der Bevölkerung wird Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen haben:

- Der Anteil der Bevölkerung mit Führerschein und Kfz-Verfügbarkeit steigt, da mehr ältere Menschen als heute ein Kraftfahrzeug besitzen und voraussichtlich auch nutzen.
- Die Anteile des Berufs- und Geschäftsverkehrs sinken, der Freizeitverkehr nimmt weiter zu, Verkehrsspitzen werden dadurch abgebaut.
- Der Anteil der nicht wahlfreien Nutzenden des ÖPNV (Schülerinnen und Schüler, Ältere ohne Kfz) sinkt. Die ÖPNV-Nachfrage gerät dadurch unter Druck.
- Im Radverkehr ist die Entwicklung uneinheitlich: Einem Zuwachs an länger radfahrenden Älteren steht der Rückgang der Jüngeren gegenüber.
- Im Fußverkehr ist eine Stabilisierung zu erwarten, da Ältere häufiger zu Fuß unterwegs sind als Jüngere und entscheidend zur Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad beitragen.

### 3.2 Siedlungsentwicklung

Im Bereich Wohnungsneubauten bis 2030 wird Bezug auf die aktuelle Wohnbedarfsanalyse der Stadt Beckum<sup>7</sup> genommen. Dort wird in Flächenpotenziale unterschieden, die aktuell in der Entwicklung sind und solche die bis 2025 kurzfristig und bis 2030 mittelfristig entwickelt werden.

<sup>6</sup> IT.NRW

<sup>7</sup> Wohnbedarfsanalyse Stadt Beckum, Stadt und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Köln Oktober 2017

- 
- Die Flächen, die sich aktuell in Entwicklung befinden, konzentrieren sich auf die Innenstadt von Beckum und den Stadtteil Neubeckum (170 Wohneinheiten).
  - Bis 2025 wird ein größeres Neugebiet in Neubeckum südlich der Vellerner Straße und Flächen im Süden von Beckum am Südring ausgewiesen, die aber durch diese Straßen bereits erschlossen sind. In Norden von Beckum sind Flächen an der Neubeckumer Straße und an der Oelder Straße vorgesehen. Im Westen von Beckum soll eine Entwicklung An der Wersemühle erfolgen.
  - Bis 2030 weisen weitere kleinere Wohnbauflächen vor allem in Neubeckum östlich der Hauptstraße Potenzial auf. In Vellern und Beckum sind nur noch sehr kleine Flächen ausgewiesen.
  - Im Bereich der Gewerbeflächen ist eine Norderweiterung des Gewerbeparks Grüner Weg vorgesehen. Teilweise wurden schon Flächen realisiert. Kleinere gewerbliche Flächen sind südlich der Stromberger Straße und/oder an der B 58 N (als Optionsfläche) und in Roland in Planung.
  - Am Gewerbepark Grüner Weg ist ebenfalls eine Ausbaufäche für den Freizeitbereich vorgesehen.
  - Insgesamt sind von der Siedlungsentwicklung nur geringfügige verkehrliche relevante Einflüsse zu erwarten.

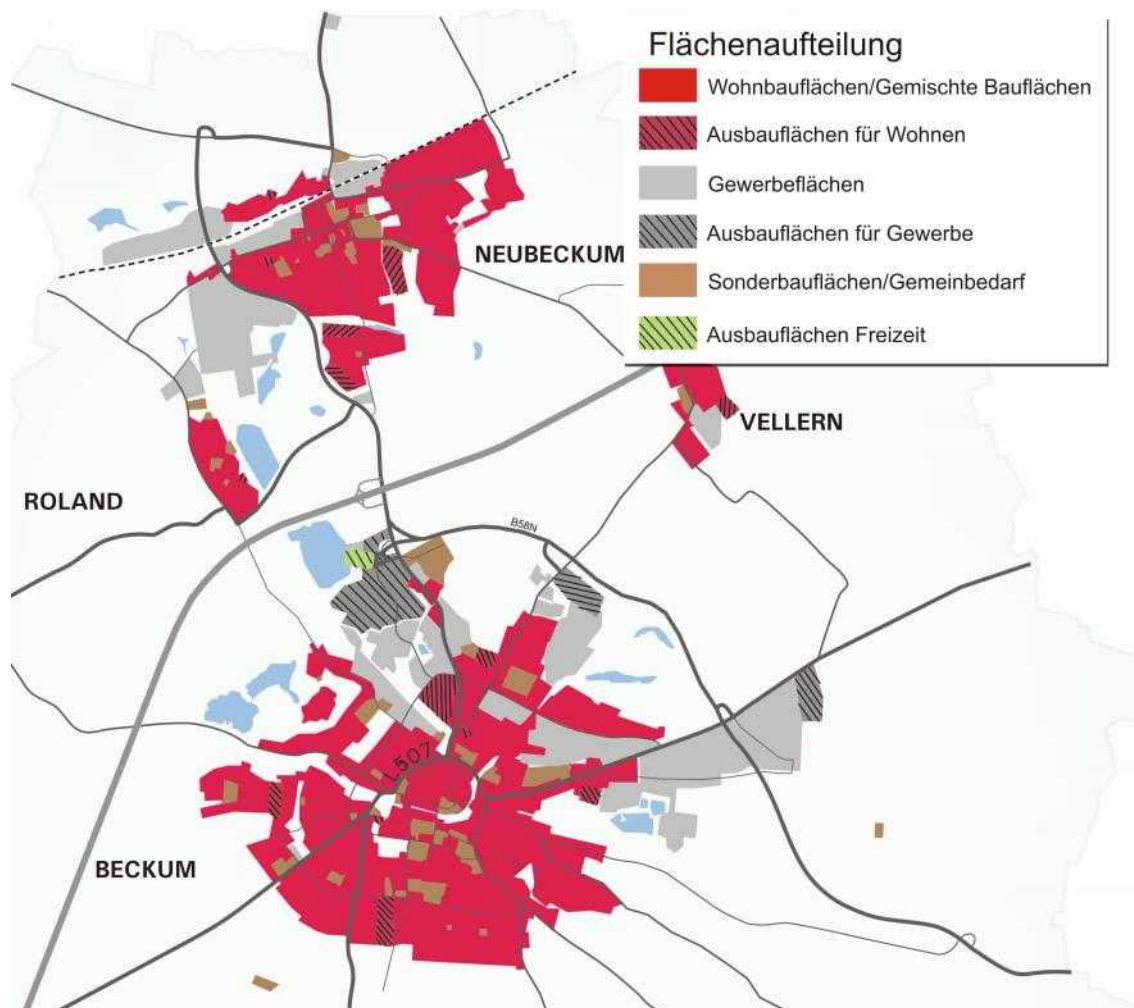


Abbildung 8 – Siedlungsentwicklung in Beckum

### 3.3 Veränderungen der Verkehrsmittelwahl bis 2030

#### Verkehrsmittelwahl heute

Der Kreis Warendorf hat im Jahr 2015 eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner im Kreisgebiet<sup>8</sup> durchgeführt. Für die Stadt Beckum erfolgte eine Kommunalauswertung und Ergänzung.

Die Ergebnisse zeigen, dass

- in Beckum 64 Prozent aller Wege mit dem Auto als Fahrende oder Mitfahrende zurückgelegt werden,
- im Fuß- und Radverkehr 30 Prozent aller Wege zurückgelegt werden und
- 6 Prozent mit dem Öffentlichen Verkehr bewältigt werden.

<sup>8</sup> Kommunalauswertung Beckum zur Mobilitätserhebung Kreis Warendorf, Planersocietät, Dortmund, April 2016

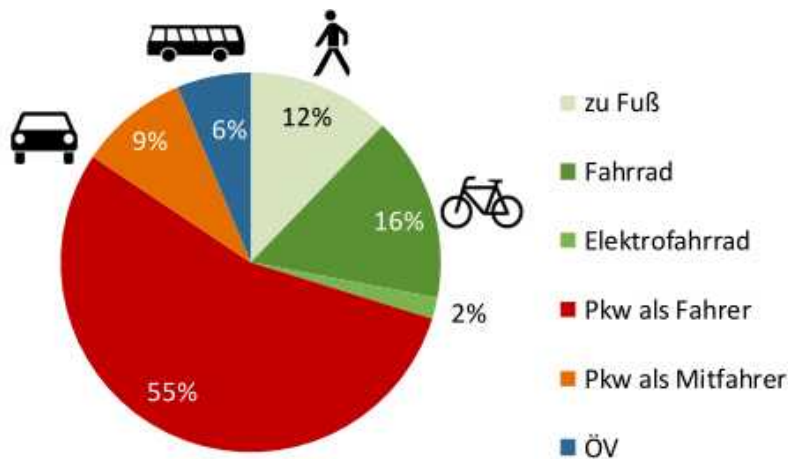


Abbildung 9 - Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) 2015 in Beckum

Es ist festzustellen, dass Beckum im Vergleich zu den anderen Kommunen im Kreis Warendorf

- einen deutlich niedrigeren Radverkehrsanteil aufweist,
- ein im kreisweiten Vergleich durchschnittlichen ÖPNV-Anteil hat,
- die Anteile im Fußverkehr ebenfalls im Durchschnitt liegen und
- der Anteil der Kfz-Nutzung sehr hoch ist und im Kreis Warendorf nur von einer Gemeinde (Wadersloh) übertroffen wird.

Vor dem Hintergrund der relativen Kompaktheit des Siedlungsgebietes, der guten Anbindung an das Schienennetz und der insgesamt radfreundlichen Topografie ist diese starke Autoorientierung – fast 2/3 aller Wege werden mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt – bemerkenswert. Eine im Sinne des Leitbildes veränderte Verkehrsmittelwahl erfordert deshalb nicht nur Anstrengungen zur Förderung der umweltverträglichen Verkehrsmittel, sondern auch eine Prüfung der Verträglichkeit mit dem Autoverkehr in den sensiblen Stadtbereichen.

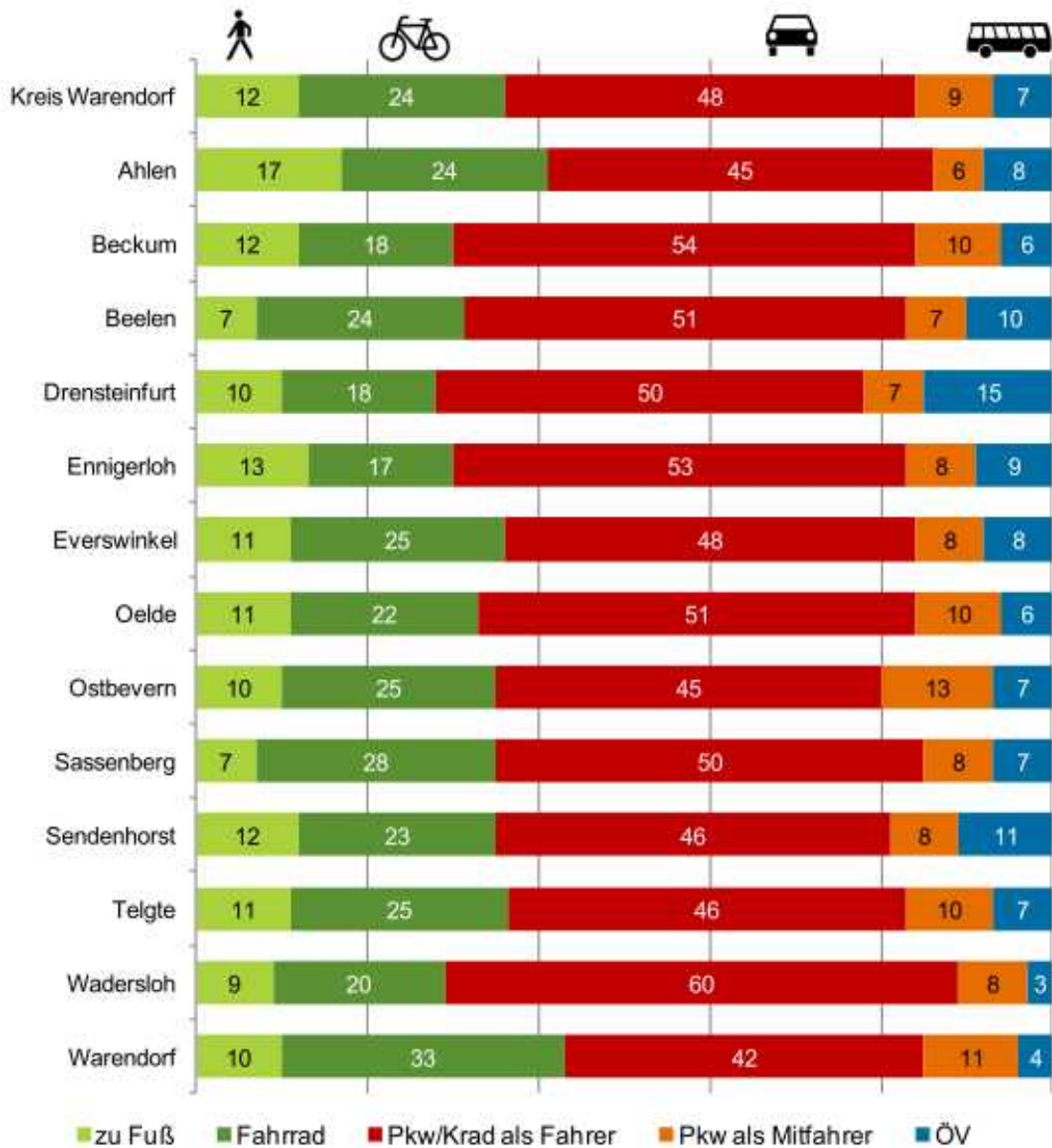


Abbildung 10 – Kreisweiter Vergleich/Quelle: Kommunalauswertung Beckum zur Mobilitäts-erhebung Kreis Warendorf

### Szenario der Verkehrsmittelwahl in Beckum

Die Umsetzung der Ziele des Planungsleitbildes erfordert in der Zukunft eine Änderung der Verkehrsmittelwahl: der Anteil der Fahrten mit dem Kraftfahrzeug als Fahrende oder Mitfahrende muss zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zurückgehen. Zudem sollten Fahrten mit dem Pkw zunehmend mit Carsharing-Fahrzeugen sowie mit umweltfreundlichen Antrieben durchgeführt werden.

Im Arbeitskreis wurde die für Beckum wünschenswerte Entwicklung des Modal Splits ausführlich diskutiert. Die Verlagerung von Fahrten mit dem Kraftfahrzeug sollte demnach vor allem auf den Fuß- und Radverkehr erfolgen. Hier zeigen die heute geringen Anteile das größte Potenzial auf, zu dessen Weckung ein ent-

sprechendes Radverkehrskonzept und entsprechende Anstrengungen aller Beteiligten erforderlich sind. In den Straßenräumen muss die „Walkability“ verbessert werden. Hierzu gehören in erster Linie die gute Querbarkeit der Straßen und die aufenthaltsfreundliche Gestaltung der Straßenräume.

Im ÖPNV können wegen der ungünstigen Randbedingungen nur geringe Zuwächse erreicht werden. Der Schwerpunkt der Förderung im Öffentlichen Verkehr sollte in der Stärkung der regionalen Verbindungen über die Schiene erfolgen, weil hierin die größten Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) – Einsparungen zu erwarten sind. Hierzu wäre ein deutlicher Ausbau des Bike and Ride- und Park and Ride-Angebotes erforderlich.

Abbildung 11 zeigt als Ergebnis der Diskussion einen Ansatz für eine Verkehrsmittelwahl in Beckum im Jahr 2030, der als Zielszenario betrachtet wird. Es werden 2 Szenarien unterschieden:

- Szenario 1: Zunahme im Radverkehr + 25 Prozent  
Zunahme im ÖV + 10 Prozent
- Szenario 2: Zunahme im Radverkehr + 50 Prozent  
Zunahme im ÖV + 25 Prozent

Die prozentuale Veränderung zeigt, dass der Rückgang im Kraftfahrzeugverkehr im Szenario 1 auf Grund des größeren Ausgangswertes mit - 8 Prozent (64 Prozent auf 59 Prozent) immer noch relativ gering ausfiel, während für den Radverkehr eine Zunahme um 25 Prozent und für den ÖPNV um 10 Prozent angestrebt wird. Im Szenario 2 (bezogen auf den Analysewert) kann der MIV-Anteil um 16 Prozent auf 54 Prozent reduziert werden. Der Radverkehrsanteil liegt dann bei 27 Prozent und der ÖV-Anteil bei 8 Prozent.

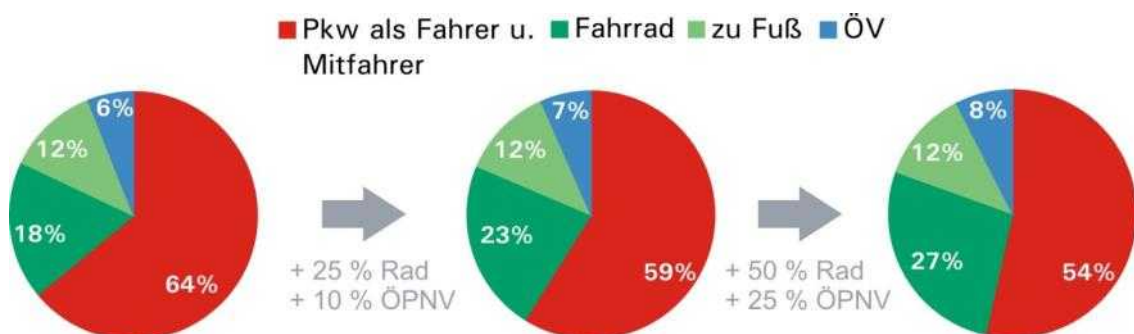


Abbildung 11 – Szenarien der Verkehrsmittelwahl

## 4 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

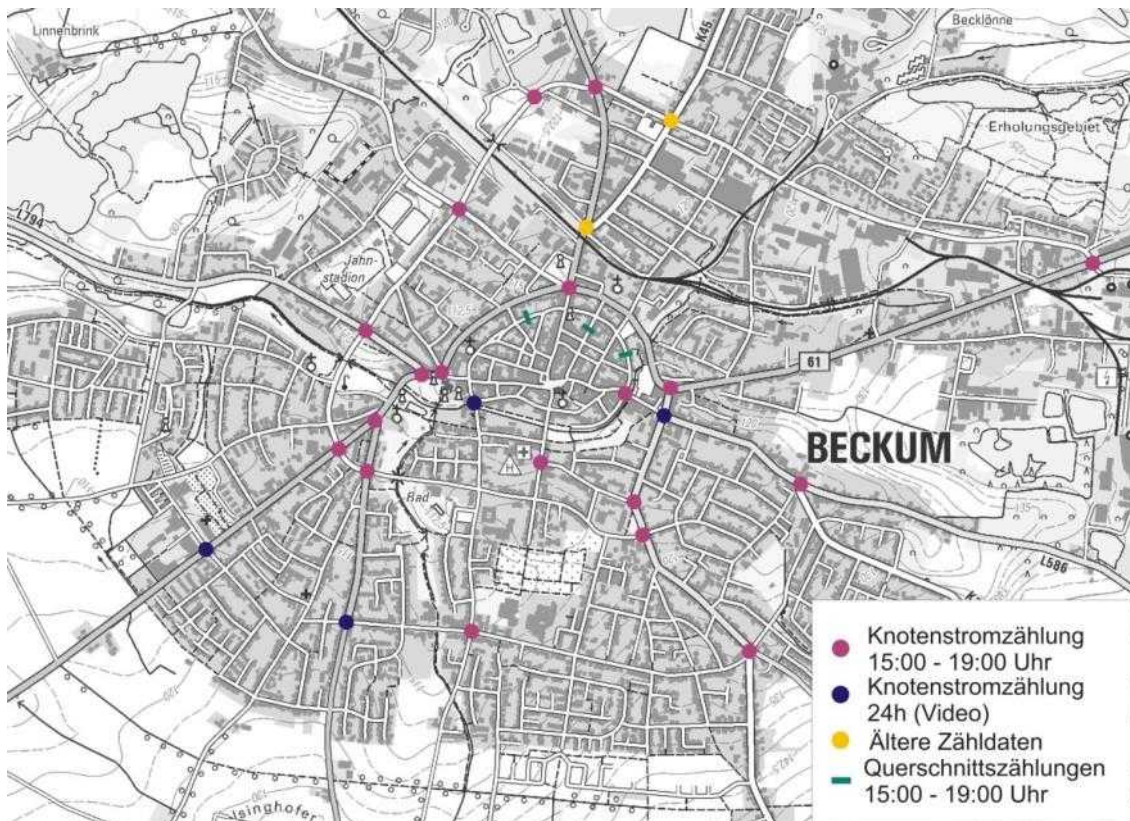
Der fließende Kraftfahrzeugverkehr bestimmt das Verkehrsgeschehen in Beckum ganz wesentlich. 64 Prozent aller Wege werden heute mit dem Kfz zurückgelegt. Dabei wird auf den Straßen Beckum täglich eine Fahrleistung von etwa 620 000 Kilometer<sup>9</sup> erzielt (Ziel-, Quell-, Binnen- und Durchgangsverkehr). Umgelegt auf ein die Beckumer Bürgerinnen und Bürger sind das im Ergebnis 17 Kilometer pro Tag.

### 4.1 Zustandsanalyse

Zur Beschreibung der Ausgangslage und zur Eichung des zu erstellenden Verkehrsmodells waren flächenhafte Erhebungen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr erforderlich. Dazu wurden in Beckum, Neubeckum und Vellern

- 37 Knotenstromzählungen und 3 Querschnittszählungen über 4 Stunden (15 bis 19 Uhr) sowie
- 4 Knotenstromzählungen über 24 Stunden

durchgeführt. Außerdem liegen für Roland und Beckum Zähldaten aus älteren Verkehrsuntersuchungen vor. Die Knotenstromzählungen wurden am 23.06.2015 und am 18.08.2015 von Beckumer Schülerinnen und Schülern unter Anleitung durch SHP Ingenieure durchgeführt. Die Erhebung über 24 Stunden erfolgte mittels Videotechnik.



<sup>9</sup> Berechnungen auf Basis des vorliegenden Verkehrsmodells der Stadt Beckum

Abbildung 12 – Erhebungsstellen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr in Beckum

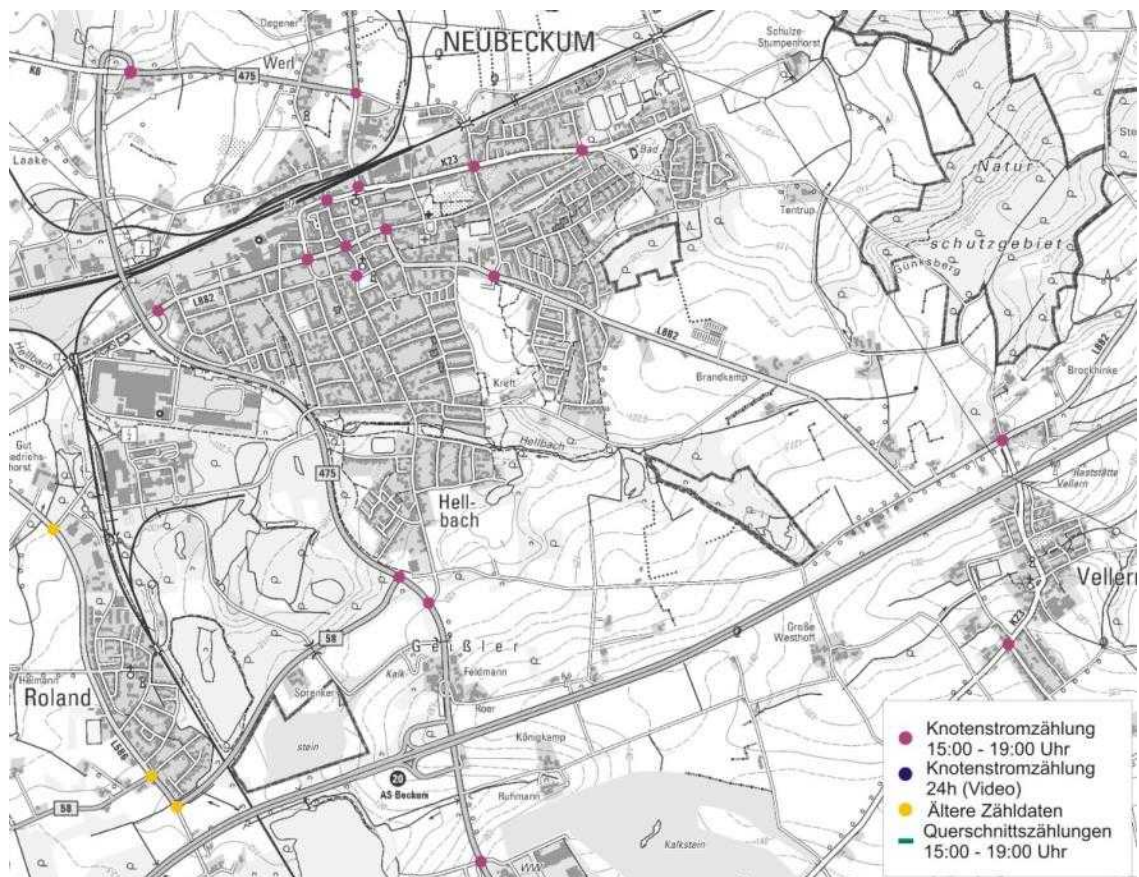


Abbildung 13 – Erhebungsstellen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr in Neubeckum, Vellern und Roland

Die Verkehrsbelastungen der klassifizierten Straße außerhalb der Kernstadt wurden den Ergebnissen anderer Erhebungen wie zum Beispiel der bundesweit durchgeführten Straßenverkehrszählung 2015 entnommen.

Da das Verkehrsmodell mit Tagesverkehrsstärken arbeitet, wurden die Knotenstromzählungen auf den werktäglichen Tagesverkehr hochgerechnet. In der Überlagerung der hochgerechneten und des direkt erhobenen Tagesverkehrs sind die Ergebnisse in Abbildung 14 und Abbildung 15 dargestellt.





Abbildung 14 – Werktägliche Verkehrsbelastung des Straßennetzes in Beckum [Kfz pro 24 Stunden]

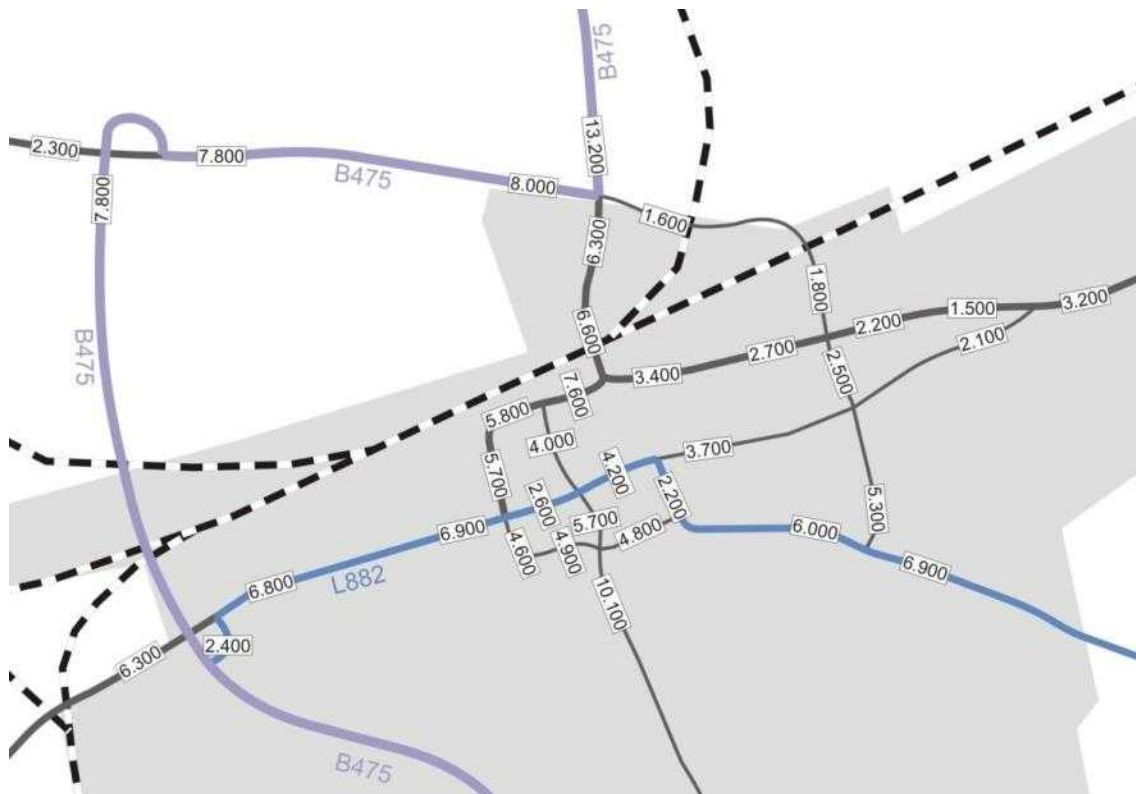


Abbildung 15 – Werk tägliche Verkehrsbelastung des Straßennetzes in Neubeckum [Kfz pro 24 Stunden]

Im Stadtgebiet von Beckum stellt die Bundesstraße B 58 nördlich des Knotenpunktes Zementstraße/Neubeckumer Straße den stärksten belasteten Abschnitt des Straßennetzes dar. Sie ist hier südlich der A 2 mit etwa 16 000 Kfz pro 24 Stunden belastet, im Bereich des Knotenpunktes Zementstraße sinkt die Verkehrsmenge auf etwa 8 500 Kfz pro 24 Stunden. Ansonsten überschreitet im Stadtgebiet von Beckum die Sternstraße, die Zementstraße, der Konrad-Adenauer-Ring und Vorhelmer Straße die Grenze von 10 000 Kfz pro 24 Stunden. Im Übrigen kommunalen Straßennetz sind der Paterweg, die Lippborger Straße, der Lippweg, die Hammer Straße, die Alleestraße und die Ahlener Straße die am stärksten belasteten Abschnitte, die jeweils eine Verkehrsbelastung von über 6 000 Kfz pro 24 Stunden aufweisen. Im Innenstadtbereich sind die Südstraße und der Westwall mit etwa 5 000 Kfz pro 24 Stunden ebenso hoch belastet.

Nördlich der A 2 weist die B 58 mit 23 000 Kfz pro 24 Stunden ihren Höchstwert auf. Die Verkehrsstärken verteilen sich etwa zu 1/3 in Richtung B 58 nach Roland, in Richtung Norden (B 475) und in Richtung Neubeckum. In Kernbereich von Neubeckum ist die L 882, die Bahnhofstraße, Ennigerloher Straße und die Hauptstraße mit mindestens 5 000 Kfz pro 24 Stunden am stärksten belastet.

Die Ortsdurchfahrt von Vellern ist mit bis zu 5 000 Kfz pro 24 Stunden belastet. Die Vorhelmer Straße in Roland weist eine Belastung von etwa 10 500 Kfz pro 24 Stunden auf.

Insgesamt wird deutlich, dass in Beckum der Straßenzug von Zementstraße und Konrad-Adenauer-Ring seine Umgehungsfunktion wahrnehmen kann und das innere Stadtgebiet entlastet. Auch in Neubeckum ist die entlastende Funktion der B 475 deutlich erkennbar, auch wenn wegen der umwegigen Führung Teile des Durchgangsverkehrs vermutlich immer noch den inneren Stadtbereich durchqueren.

## 4.2 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Die funktionale Gliederung eines Straßennetzes orientiert sich üblicherweise an den Verkehrswegekategorien der RIN 2008<sup>10</sup> der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Dort werden den Verkehrswegekategorien wie Landstraßen, Hauptverkehrsstraßen in Verbindungsfunktionsstufen zugeordnet, die wiederum als Verbindungen von Zentren nach dem Zentrale-Orte-System definiert werden.

Da die Übertragbarkeit dieses Systems innerorts mit abnehmender Gemeindegröße immer problematischer wird, wird bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen an „Empfehlungen für die Konzeption innerörtlicher Netze“ gearbeitet, die aber noch längere Zeit nicht zur Verfügung stehen dürften. Trotzdem lässt sich aus diesen Aktivitäten ableiten, dass insbesondere im unteren Funktionsbereich an den lokalen Randbedingungen orientierte, sinnvolle Einstufungen in Abweichung von der RIN vorgenommen werden dürfen.

Bei der funktionalen Gliederung des Straßennetzes von Beckum werden folgende Straßenkategorien berücksichtigt:

- Das klassifizierte Straßennetz mit den Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen
- Die Hauptverkehrsstraßen des Flächennutzungsplans
- Die „verkehrswichtigen Straßen“ (alle klassifizierten Straßen, alle Hauptverkehrsstraßen, alle vom ÖPNV im Linienverkehr befahrenen Strecken sind möglich)  
Die Straßen des Vorbehaltsnetzes (alle Hauptverkehrsstraßen, alle Verkehrswichtigen Straßen, Vorfahrtsstraßen)

### 4.2.1 Vorbehaltsnetz

Im Vorbehaltsnetz werden die Straßen festgelegt, die in der Regel als Vorfahrtsstraßen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mind. 50 km/h befahren werden. Streckengeschwindigkeiten mit 30 km/h sind abschnittsweise möglich. Die Möglichkeit, abschnittsweise Streckengeschwindigkeiten von 30 km/h anzuord-

---

<sup>10</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen  
Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008; Köln 2008

nen, sind nach der jüngsten StVO-Änderung deutlich verbessert worden. So können im Einzugsbereich von Schulen, Kindertagesstätten oder Alteinrichtungen auch auf klassifizierten Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h angeordnet werden, ohne dass dies beispielsweise mit einer besonderen Gefahrenstelle begründet werden muss. Straßen des Vorbehaltsnetzes dienen der Abwicklung der örtlichen und gegebenenfalls überörtlichen Verkehre und nehmen die öffentlichen Verkehre auf. Die Definition des Vorbehaltsnetzes ist Voraussetzung für die Ausweisung von Tempo-30-Zonen außerhalb der verkehrswichtigen Straßen. Das Vorbehaltsnetz stimmt größtenteils mit dem Netz verkehrswichtiger Straßen überein. Für Beckum gibt es bisher kein explizit definiertes Vorbehaltsnetz.

Folgende Straßen, die über das Netz der verkehrswichtigen Straßen hinausgehen, wurden als Ergebnis der Diskussion im Arbeitskreis ins Vorbehaltsnetz aufgenommen:

- *Paterweg*: Die Straße wird vom ÖPNV befahren und ist eine wichtige Verbindungsstraße für den Kfz-Verkehr.
- *Hansaring/Südring*: Für die Straße wurden verschiedene Varianten mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Vorfahrtregelungen diskutiert. Befürwortet wurde die Vorfahrtsstraße mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h und abschnittsweise 30 km/h im Bereich der Schule und des Altenwohnheims. Außerdem wird auf die fehlende Radverkehrsanlage hingewiesen, die ebenfalls für eine Geschwindigkeitsreduzierung spricht, um die Verträglichkeit zwischen dem Kfz- und Radverkehr zu verbessern und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Seitens der Verwaltung wurde auf die unterschiedlichen und gegensätzlichen Wünsche der Anwohnenden hingewiesen; einerseits mehr Beruhigung andererseits ein besserer Verkehrsfluss. Die Einbauten im Hansaring sollen entfernt werden.
- *Prozessionsweg/Maria-Kahle-Straße*: Derzeit stimmt der Ausbau der Straße (Tempo-30-Zone) mit der Funktion nicht überein. Die Querverbindung wird vermehrt zur Verbindung des Mühlenwegs zu den Nahversorgungseinrichtungen an der Cheruskerstraße genutzt. Eine Südumgehung entlang der Pflaumenallee wird als nicht zielführend eingeschätzt, da dadurch Umwege entstehen und die Akzeptanz vermutlich gering wäre. Die Verbindung wird als perspektivische Ergänzung des Vorbehaltsnetzes aufgenommen.
- *Sachsenstraße/Holtmarweg/An der Wersemühle*: Die Straßen sollen als Verlängerung zum Hansaring – Südring – Prozessionsweg ebenfalls ins Vorbehaltsnetz aufgenommen werden. Dies würde einen Umbau erfordern, da die Straßenabschnitte heute teilweise als Tempo-30-Zone ausgebaut sind. Die Verbindung wird als perspektivische Ergänzung des Vorbehaltsnetzes aufgenommen.
- Die neu geplante B 58 N wird ebenfalls ins Vorbehaltsnetz aufgenommen.

Im Arbeitskreis wurden einzelne Straßen diskutiert. Als Ergebnis der Diskussion wurden folgende Straßen nicht in das Vorbehaltsnetz aufgenommen:

- *Am Lippbach*: Die Straße weist durchaus eine Verbindungsfunktion auf. Der vorhandene Querschnitt ist aber zu schmal, bei entsprechendem Ausbau könnte eine Aufnahme ins Vorbehaltsnetz in Erwägung gezogen werden.
- *Everkeweg*: Der Everkeweg liegt in einer Tempo-30-Zone und dient der Verbindung zwischen dem Paterweg und dem Hansaring. Da es sich hierbei aber um eine Straße mit reiner Wohnbebauung handelt und der parallel verlaufende Dalmerweg Bestandteil des Vorbehaltsnetzes sein soll, wird die Straße nicht ins Vorbehaltsnetz aufgenommen.
- *Clemens-August-Straße/Südstraße*: Obwohl die Straße vom ÖPNV befahren wird, soll diese nicht ins Vorbehaltsnetz aufgenommen werden und stattdessen der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich (Tempo 20) ausgeweitet werden.
- *Hellweg*: Der Wirtschaftsweg zwischen Neubeckum und Vellern, der im Flächennutzungsplan als Hauptverkehrsstraße definiert ist, wird aufgrund der fehlenden Netzfunktion nicht ins Vorbehaltsnetz aufgenommen.
- *Parallelweg*: Trotz ÖPNV-Strecke aufgrund fehlender Verbindungsfunktion nicht Bestandteil des Vorbehaltsnetzes.
- Die vom ÖPNV befahrenen *Wirtschaftswege* werden nicht ins Vorbehaltsnetz aufgenommen, da dies einen Ausbau der Straßen mit sich tragen würde.



Abbildung 16 – Vorbehaltssystem Beckum

#### 4.2.2 Netz verkehrswichtiger Straßen

Die den Bestand und die geplanten baulichen und betrieblichen Maßnahmen im Straßennetz zusammenfassende Darstellung wird als Netz der verkehrswichtigen Straßen bezeichnet. Der Begriff „verkehrswichtige Straße“ ist der Schlüsselbegriff als Zugang zur Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beziehungsweise Entflechtungsgesetz. Hinzu kommen Straßen, auf denen der ÖPNV im Linienverkehr durchgeführt wird, um diesen in bestimmten Anliegerstraßen zu berücksichtigen.

Da der VEP dieselbe Planungsebene wie der Flächennutzungsplan (FNP) darstellt und diesen hinsichtlich des Verkehrs umsetzt, sind die dort dargestellten Verkehrswege auch im Straßennetz enthalten. Allerdings ergeben sich in wenigen Fällen Abweichungen, das heißt im FNP dargestellte Straßen sind im VEP nicht enthalten und umgekehrt. Im Einzelnen handelt es sich um

- den Hellweg in Neubeckum: Ein Verkehrsweg des FNP, der im Straßennetz keine verkehrswichtige Straße ist.
- die B 58 N: Es wird auch die geplante Nord-Ost-Umgehung B 58 N in das Netz verkehrswichtiger Straßen aufgenommen.

Anschlussstelle an der A 2: Zusätzlich ist die Anschlussstelle an der A 2 an die Ahlener Straße mit Anschluss an die Hammerstraße und den Mühlenweg als perspektivisches Ziel dargestellt, da diese im Regionalplan vorhanden ist. Die Querspange zwischen Ahlener Straße und Mühlenweg ist im FNP von 2002 enthalten, aber im Regionalplan für den Regierungsbezirk Münster, Teilabschnitt Münsterland von 2014 nicht mehr vorgesehen.

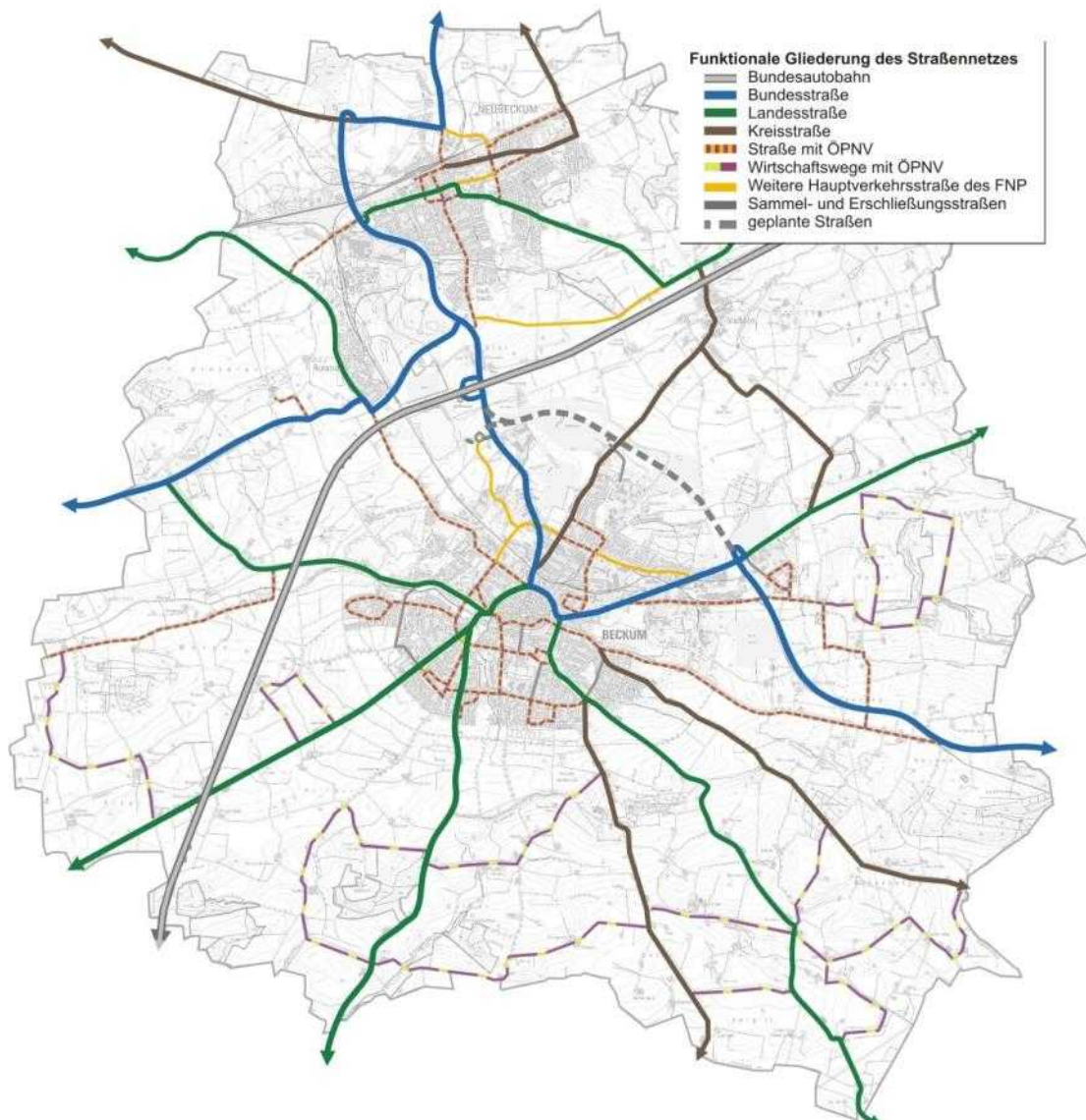


Abbildung 17 – Netz verkehrswichtiger Straßen in Beckum

### 4.3 Verkehrsmodell Beckum

#### Grundlage

Mit einem Verkehrsmodell können die verkehrlichen Auswirkungen von Veränderungen im Straßennetz – Neu- und Ausbaustrecken, Rückbauabschnitte, verkehrsbeschränkende Maßnahmen sowie Sperrung von Strecken – mit Hilfe sogenannter Netzplanfälle untersucht werden.

Die Bestandteile eines Verkehrsmodells sind die Beschreibung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsnachfrage in einer sogenannten Verkehrsmatrix sowie das Netzmodell, in dem die Straßen mit ihren Eigenschaften beschrieben und codiert werden. Das Verkehrsmodell umfasst nur den Kraftfahrzeugverkehr, differenziert hier aber nach Pkw- und Lkw-Verkehr.

Für den VEP Beckum wird auf das Verkehrsmodell Validate der Planung Transport Verkehr Aktiengesellschaft (PTV AG) Karlsruhe zurückgegriffen. Validate ist ein regionales Verkehrsmodell, das für Beckum ein Gebiet von etwa 50 x 50 Kilometer umfasst. Es enthält die regionalen Verkehrsbeziehungen in einer für diese Betrachtungsebene ausreichend differenzierten Bezirksstruktur und in geichem Zustand. Ergänzend dazu wird für die zu untersuchende Stadt ein in gleicher Weise codiertes Netz in das Modell integriert, das hinsichtlich der Netzdichte die Qualität von Navigationsgeräten aufweist.

Das Verkehrsmodell Validate enthält über die regionalen Beziehungen den Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr des Stadtgebiets in ausreichender Genauigkeit. Diese Verkehrsbeziehungen müssten sonst in einer Verkehrsbefragung ermittelt werden. Der Vorteil der Nutzung dieses Modells besteht deshalb im Wesentlichen darin, dass hier auf die Durchführung einer Verkehrsbefragung verzichtet werden kann und ein sehr genau beschriebenes Straßennetz vorliegt.

Zur Erstellung des Gesamtmodells für Beckum werden die Binnenverkehrsbeziehungen anhand von Strukturdaten und den erhobenen detaillierten Verkehrsbelastungen ermittelt und in das Modell eingebracht. Dabei wird die Bezirksstruktur im Stadtgebiet mit dem Ziel einer besseren Abbildegenauigkeit verfeinert und insgesamt in 45 Bezirke eingeteilt. Abschließend erfolgt eine Eichung des Gesamtsystems mit Hilfe der erhobenen Straßenverkehrszählungen im Kfz-Verkehr.

Die Abbildung des Verkehrsaufkommens auf dem Straßennetz wird als Umlegung bezeichnet. Im Ergebnis liegt ein realistisches Abbild der Verkehrsstärken im Kraftfahrzeug vor.



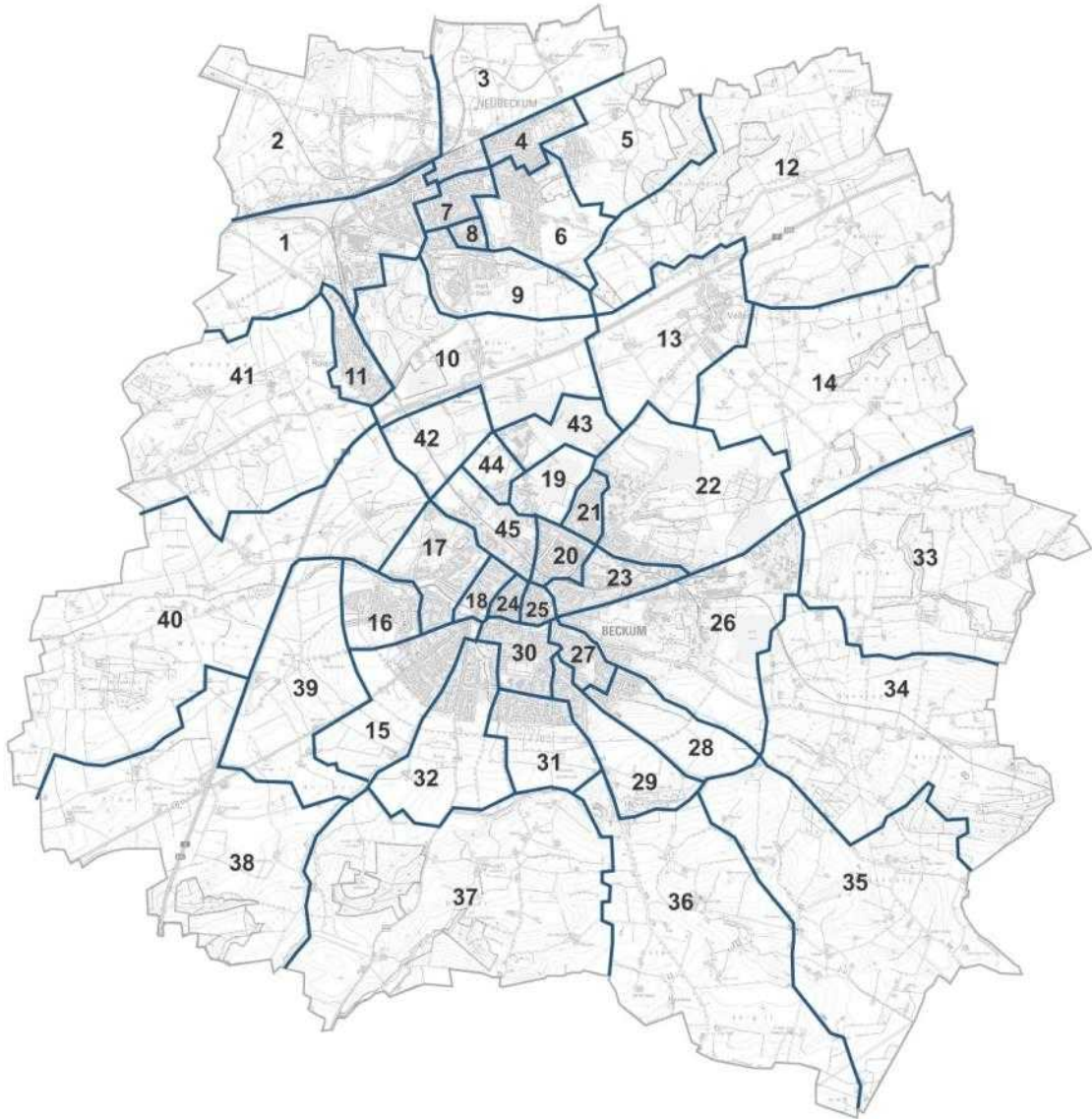


Abbildung 18 – Bezirksstruktur des Verkehrsmodells Beckum

#### 4.3.1 Analysefall

Mit Hilfe der Ergebnisse der Erhebungen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr (siehe Kapitel 4.1) wurde eine Eichung des Analysefalls des Verkehrsmodells auf den Stand des Jahres 2015 vorgenommen. Die Kalibrierung wird über die Anpassung verschiedener Parameter (Abbiegewiderstände, Kapazitäten, Lage und Belastungsanteil der Anbindungen) sowie über die Anpassung der Nachfragematrix durchgeführt. Zur Bewertung der Kalibrierungsgüte wird der sogenannte GEH-Wert verwendet. Dieser sollte so gering wie möglich sein. Ein Modell (mit Tagesverkehrsstärken) gilt dann als gut kalibriert, wenn mehr als 85 Prozent aller Kalibrierungswerte einen GEH-Wert von kleiner oder gleich 15 aufweisen. Im vorliegenden Modell weisen alle von insgesamt 151 Querschnittswerten einen GEH-Wert unter 15 auf, der Mittelwert liegt bei 4,32.

Abbildung 19 zeigt die Verkehrsbelastung der Modellwerte für wichtige Straßen des Stadtgebietes in Beckum.

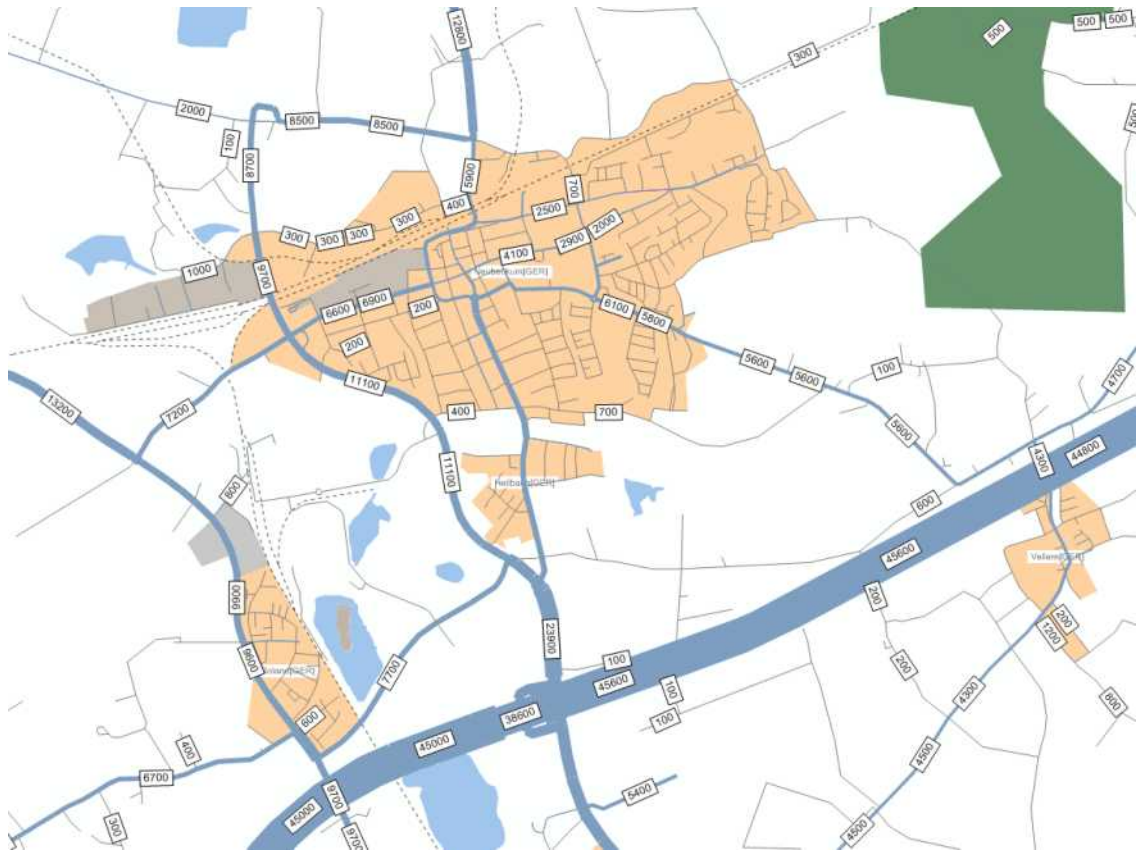


Abbildung 19 – Verkehrsstärken in Neubeckum Analyse 2015 (Modellwerte Kfz pro 24 Stunden)

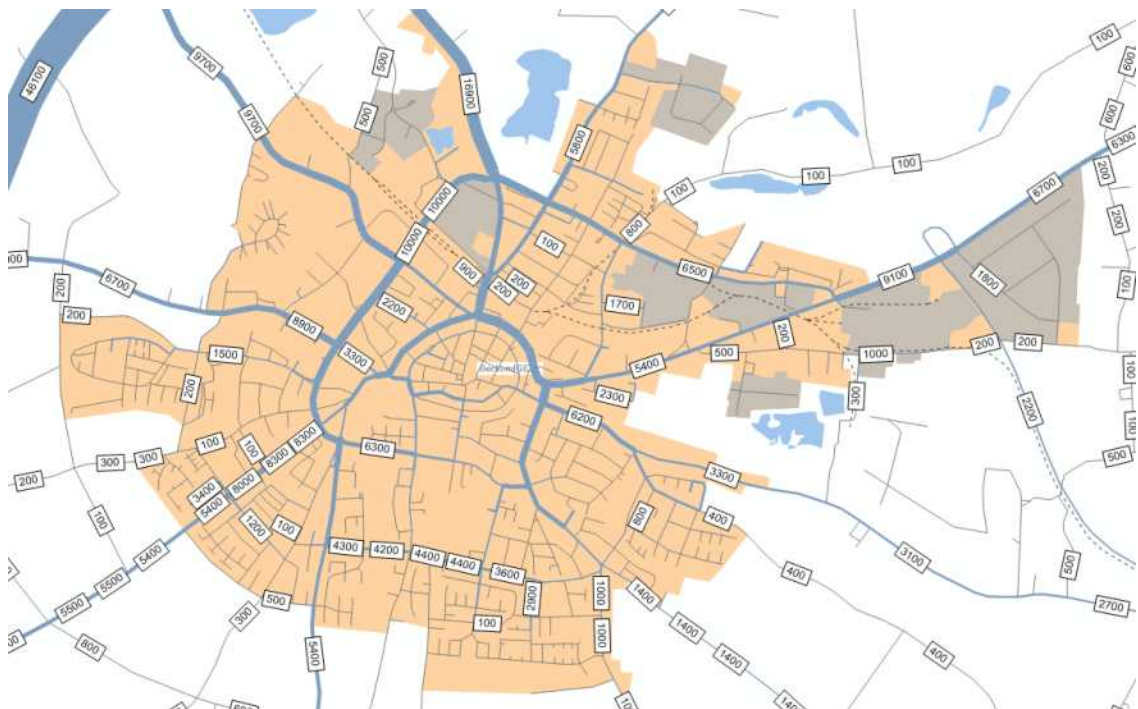


Abbildung 20 – Verkehrsstärken in Beckum Analyse 2015 (Modellwerte Kfz pro 24 Stunden)

### 4.3.2 Prognosenullfall

Der Prognosenullfall ist ein Abbild der „normalen“ Entwicklung ohne weitere geplante Maßnahmen. Er stellt die Umlegung des Prognoseverkehrsaufkommens auf ein Straßennetz 2030 dar, das das heutige Straßennetz sowie die bereits fest geplanten und zum Prognosezeitraum mit großer Wahrscheinlichkeit fertiggestellten Maßnahmen umfasst.

Damit werden im Prognosenullfall des Verkehrsmodells bereits folgende Maßnahmen im Netz berücksichtigt:

- die Nordostumgehung B 58 N zwischen der B 61 (Stromberger Straße) bis zur B 475 (Neubeckumer Straße),
- die Ortsumgehung Neubeckum/Ennigerloh (K 6 – L 792) im Zuge der B 475 und
- Verlegung der B 58 und Umbau des Kreuzungsbereiches mit der L 586 bei Roland (Zwei Kreuzungen werden zum Kreisverkehr zusammengelegt).

Zudem werden die städtebaulichen und demografischen Entwicklungen in Beckum (wie in Kapitel 3 beschrieben) im Prognosenullfall berücksichtigt. Aufgrund des Wirtschaftswachstums und der regionalen Verflechtungsprognose wird eine Zunahme im Schwerverkehr von 10 Prozent zugrunde gelegt.

In Abbildung 21 und Abbildung 22 sind die Verkehrsstärken des Prognosenullfalls ohne eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl dargestellt.

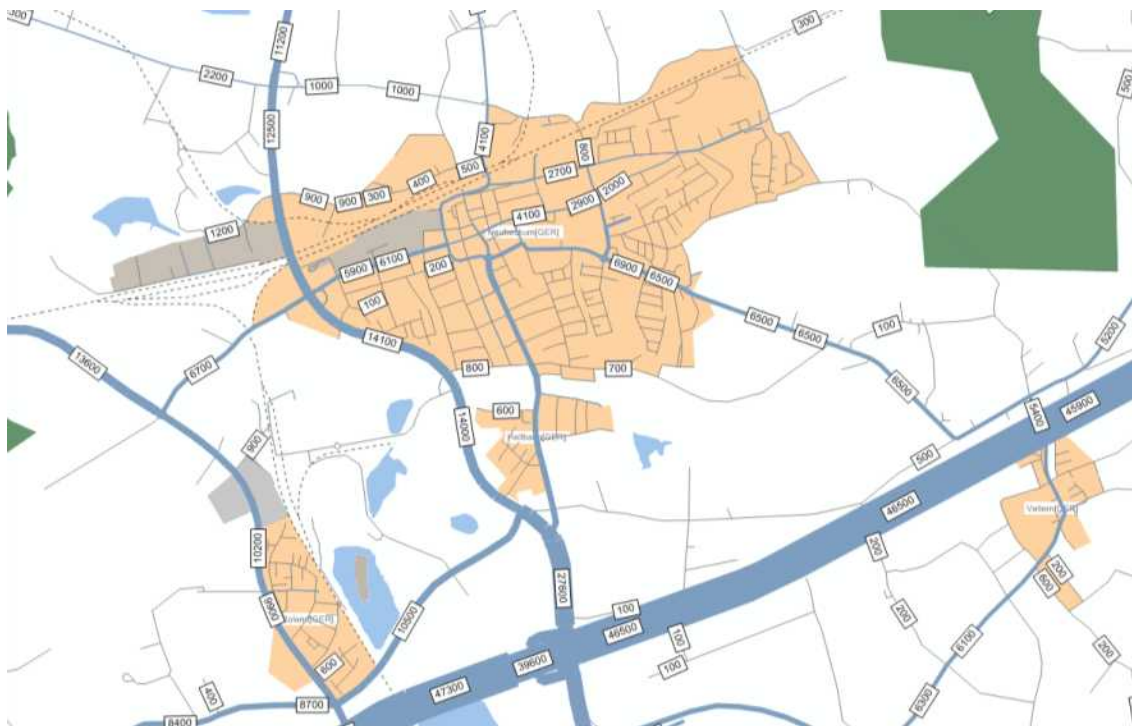


Abbildung 21 – Verkehrsstärken in Neubeckum/Vellern/Roland Prognosenullfall (Modellwerte Kfz pro 24 Stunden)

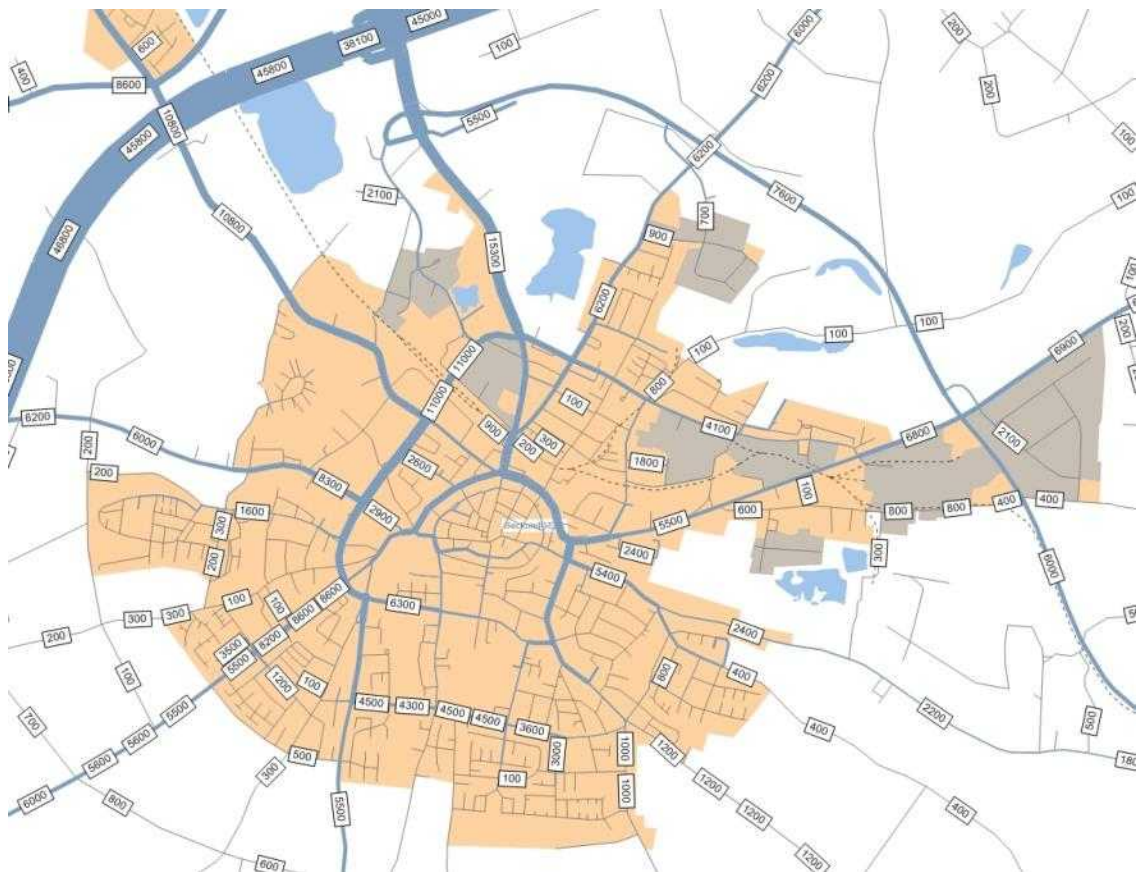


Abbildung 22 – Verkehrsstärken in Beckum Prognose Nullfall (Modellwerte Kfz pro 24 Stunden)

- Im Prognose Nullfall wird der Durchgangsverkehr durch die Stadt im Zuge der Zementstraße und dem Lippweg auf die B 58 N verlagert. Es ergeben sich auf dem Neubauabschnitt Verkehrsbelastungen zwischen 7 100 Kfz pro 24 Stunden und 7 600 Kfz pro 24 Stunden. An den Querschnitten Neubeckumer Straße/Geisler Straße (B 58) und Oelder Straße (K 45), an denen die B 58 N an das vorhandene Straßennetz anschließt sind leichte Belastungszunahmen zu vermerken. Entlastungen sind vor allem in der östlichen Zementstraße festzustellen.
- Die Verlängerung der Ortsumgehung zwischen Neubeckum und Ennigerloh führt zu einer nachhaltigen Verkehrsentlastung der Ennigerstraße und Neubeckumer Straße nördlich von Neubeckum. Insbesondere für den Schwerverkehr ergibt sich dadurch eine attraktivere Nord-Süd-Achse. Die Belastung der B 475 liegt bei 11 200 Kfz pro 24 Stunden. Die Entlastung der Ortsdurchfahrt durch Neubeckum liegt bei insgesamt 2 300 Kfz pro 24 Stunden.
- Die Siedlungsentwicklungen führen insgesamt nur zu einer geringen Zunahme der Verkehrsstärken im Beckumer Stadtgebiet.

Szenarien Prognose Nullfall +

Die Prognose Nullfälle + beinhalten eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl. Das erste Szenario (Prognose Nullfall 1+) legt einen Rückgang des MIV-Anteils

der Beckumer Bevölkerung von 8 Prozent und das 2 Szenario (Prognosenullfall 2+) von 16 Prozent zugrunde.

Die Ergebnisse der Verkehrsbelastung sind den folgenden Abbildungen zu entnehmen. Im Prognosenullfall 2+ sind aufgrund der höheren Verlagerung vom Kfz-Verkehr zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes eine niedrigere Belastung im Beckumer Straßennetz als im Prognosenullfall 1+ zu vermerken.

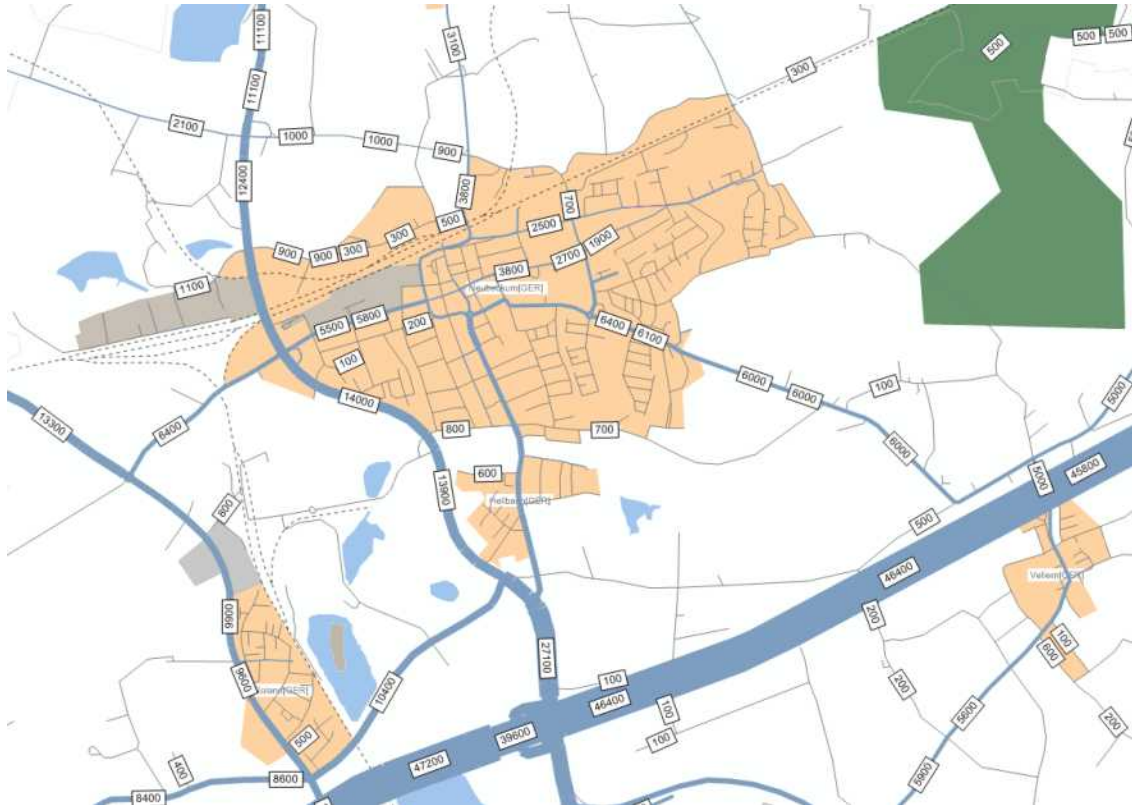


Abbildung 23 – Verkehrsstärken in Neubeckum/Vellern/Roland Prognosenullfall 1+ (Modellwerte Kfz pro 24 Stunden)

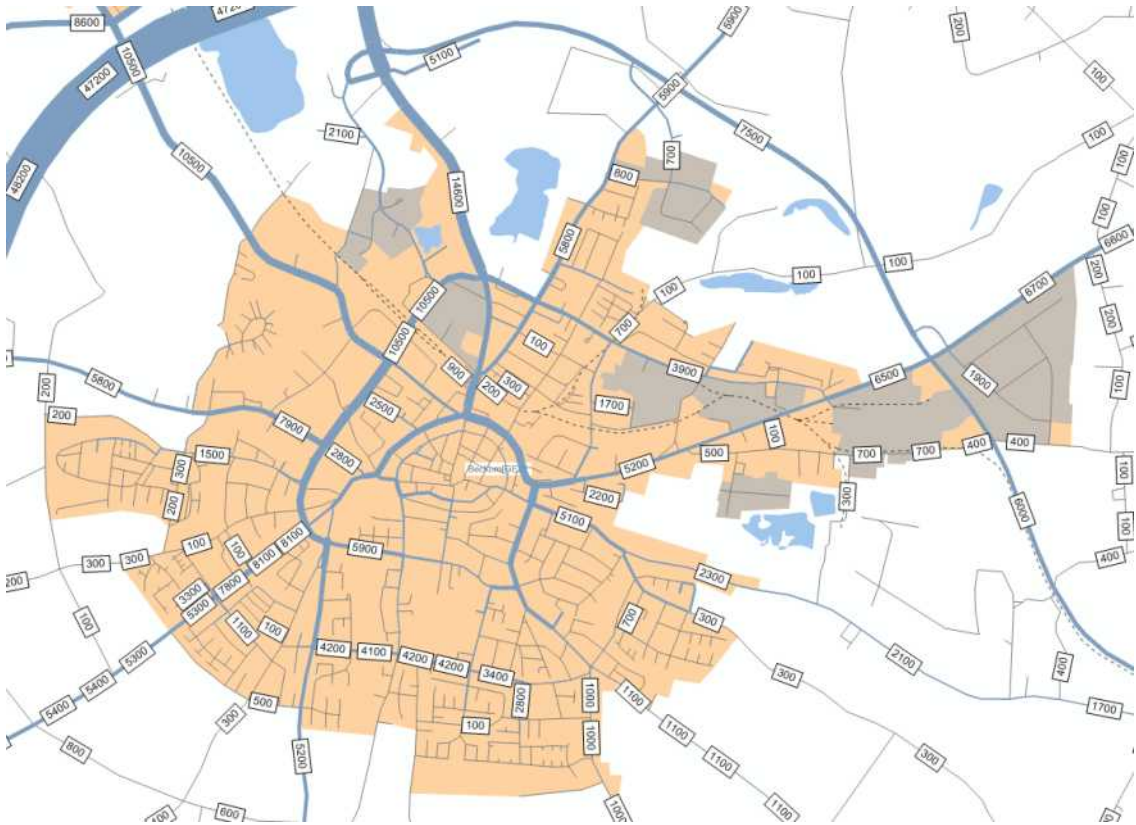


Abbildung 24 – Verkehrsstärken in Beckum Prognosenullfall 1+ (Modellwerte Kfz pro 24 Stunden)



Abbildung 25 – Verkehrsstärken in Neubeckum/Vellern/Roland Prognosenullfall 2+ (Modellwerte Kfz pro 24 Stunden)

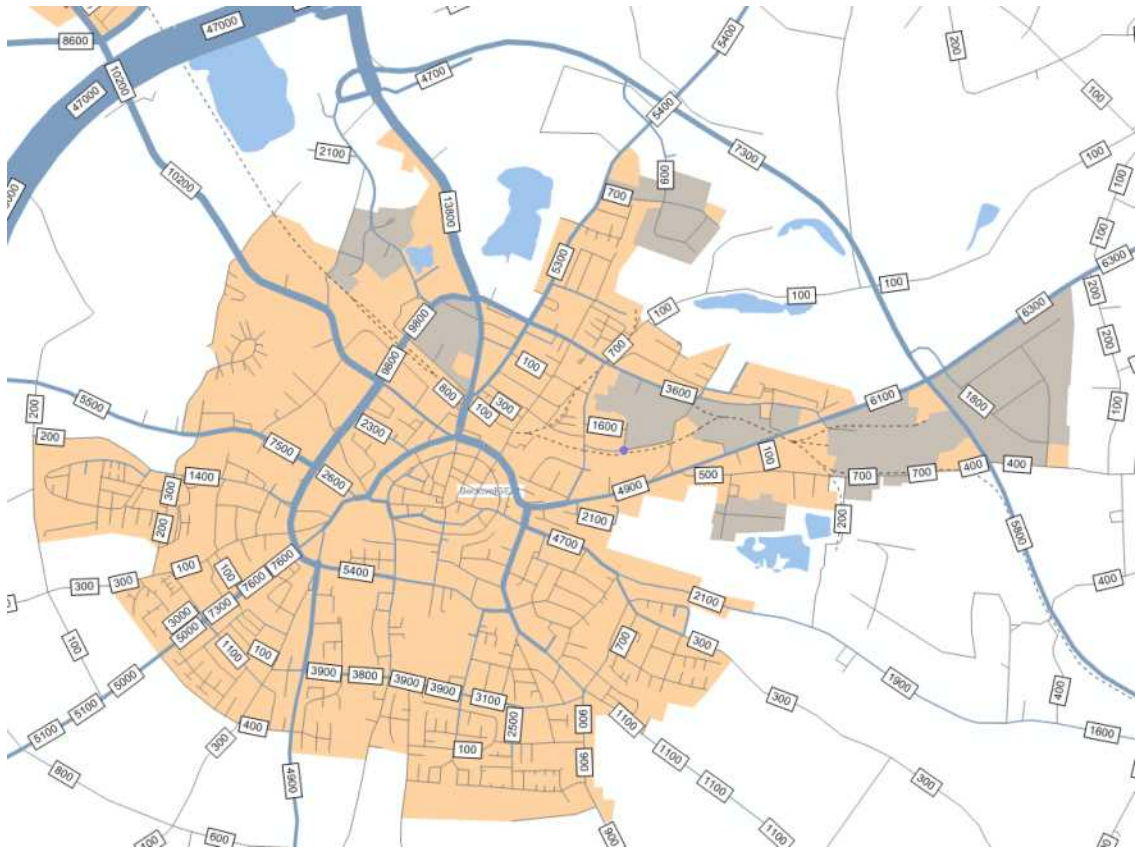


Abbildung 26 – Verkehrsstärken in Beckum Prognosenullfall 2+ (Modellwerte Kfz pro 24 Stunden)

#### 4.3.3 Untersuchung von Netzplanfällen

Für die Untersuchung von Netzplanfällen wird der Prognosenullfall 1+ zugrunde gelegt (Reduzierung des MIV-Anteils um 8 Prozent).

##### 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

Die Umgestaltung des Prozessionswegs und Maria-Kahle Straße zur Vorfahrtsstraße mit einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h führt zu einer Zunahme der Belastung auf dem genannten Streckenabschnitt. Es sind Zunahmen von bis 150 Prozent von 600 Kfz pro 24 Stunden auf 1 500 Kfz pro 24 Stunden (Alter Hammweg) zu vermerken (siehe Abbildung 27). Die dort auftretenden Verkehre sind aber nicht nur Durchgangsverkehre, da das Wohngebiet zwischen der

Hammerstraße und dem Mühlenweg ebenfalls viel Quell- und Zielverkehr aufweist.

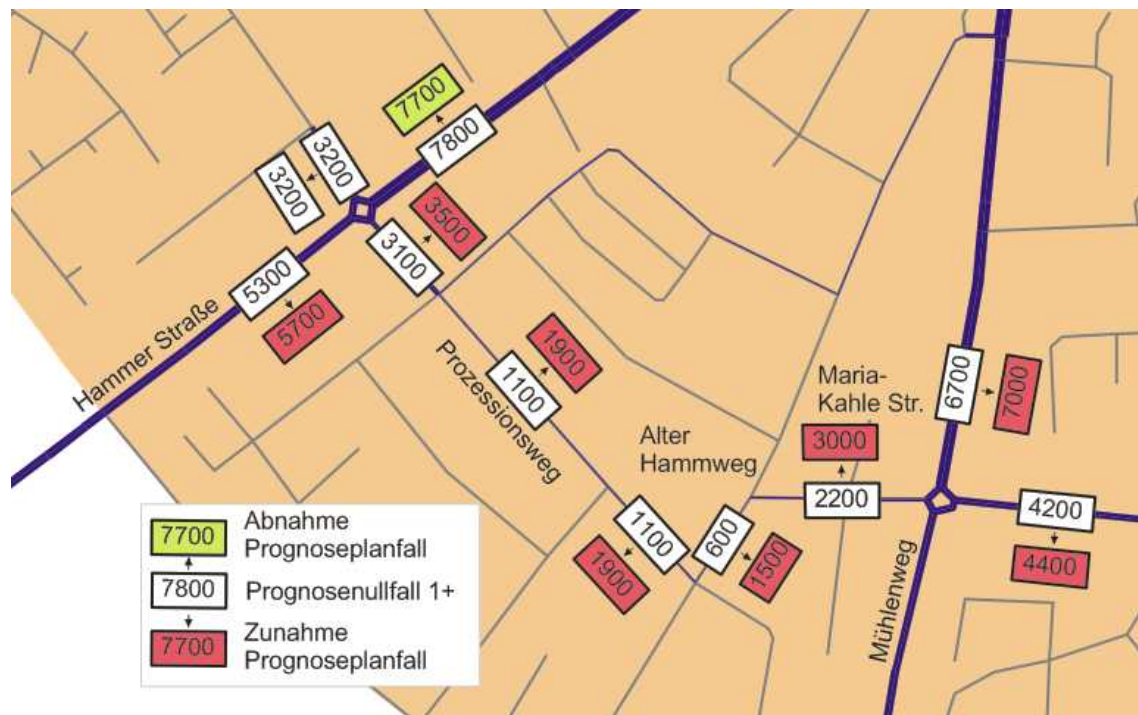


Abbildung 27 – Verkehrsstärken – Prognoseplanfall Vorfahrtsstraße mit Streckengeschwindigkeit 30 km/h (Modellwerte Kfz pro 24 Stunden)

Sofern eine Verbindung des Prozessionswegs durch beispielsweise Poller unterbunden wird, nimmt auch die Verkehrsbelastung in der Maria-Kahle Straße und am westlichen Ende des Prozessionswegs ab. Dennoch fahren weiterhin Verkehre in das Quartier hinein.



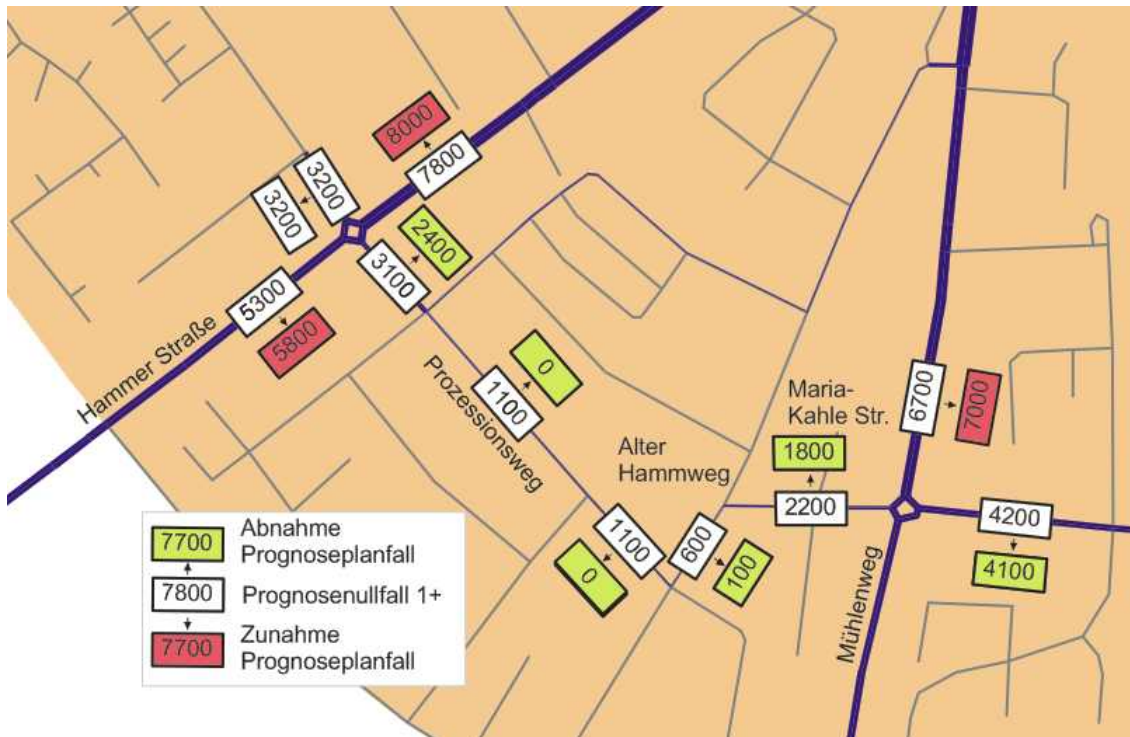


Abbildung 28 – Verkehrsstärken – Prognoseplanfall Verbindung Prozessionsweg durch Poller unterbinden (Modellwerte Kfz pro 24 Stunden)

#### Netzplanfall Durchbindung An der Wersemühle/Sachsenstraße

Als Erweiterung der Durchbindung des Prozessionswegs/Maria-Kahle Straße wird die Verbindung zwischen der Hammer Straße und der Ahlener Straße über die Sachsenstraße/Holtmarweg/An der Wersemühle für den Kfz-Verkehr ausgebaut und als wichtige Tangentialverbindung im Verkehrsmodell hinterlegt. Die Verkehrsbelastung steigt insgesamt auf der Verbindung. Auf dem Konrad-Adenauer Ring sind geringfügige Entlastungen zu erwarten. (Siehe Abbildung 29)

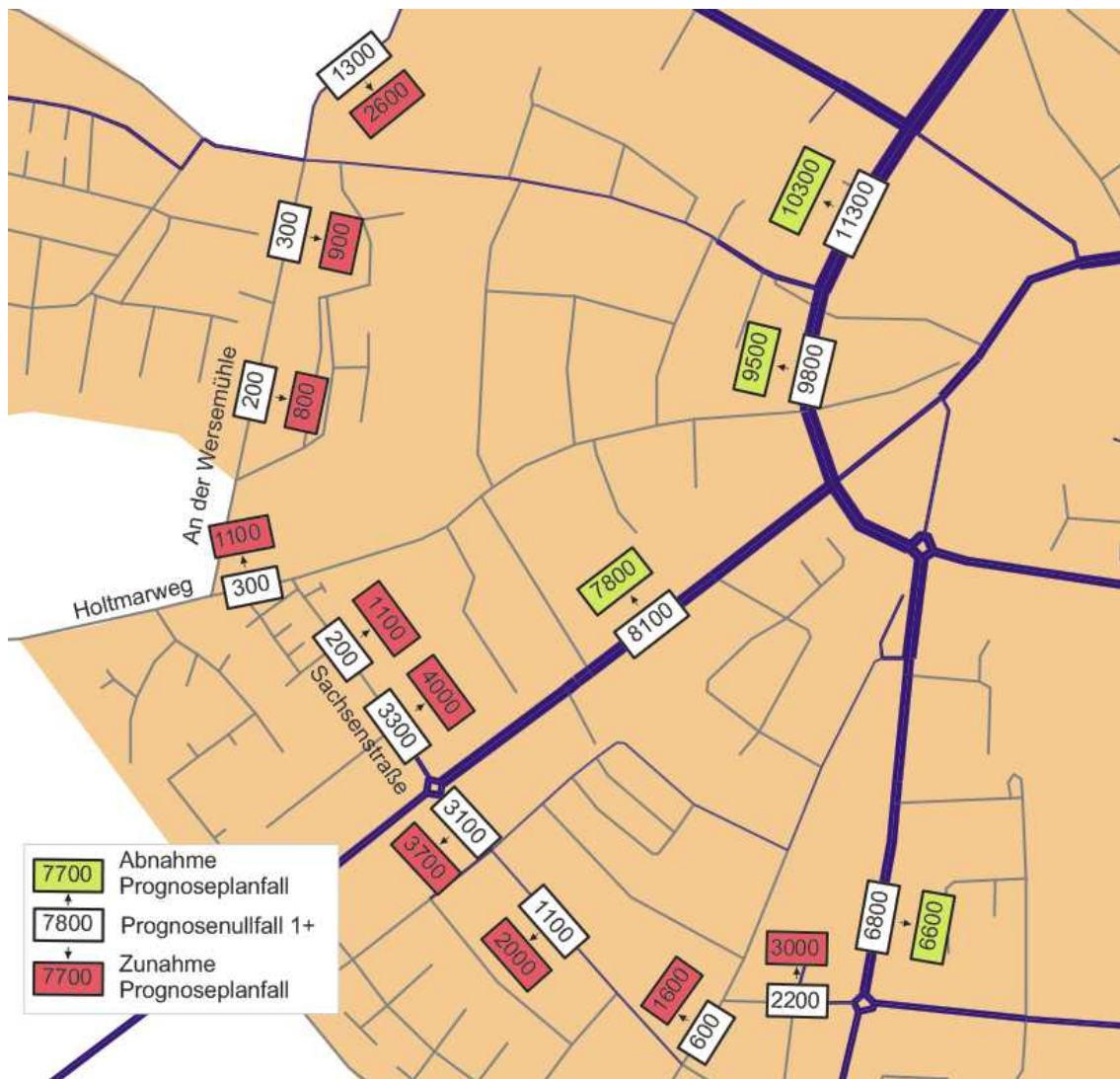


Abbildung 29 – Verkehrsstärken – Prognoseplanfall Durchbindung An der Wersemühle (Modellwerte Kfz pro 24 Stunden)

## 4.4 Führung des Kraftfahrzeugverkehrs

### Geschwindigkeiten

Im inneren Ring der Innenstadt, die von dem Nordwall/Ostwall/Südstraße und Clemens-August-Straße umschlossen ist, sind derzeit unterschiedliche Geschwindigkeiten und sich wiederholt ändernde Vorfahrtsregelungen vorzufinden. Zudem stimmen die Straßengestaltung und die zulässige Geschwindigkeit dem Anschein nach nicht überein. Der östliche Bereich der Oststraße ist als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen.

- Verkehrsberuhigter Bereich (Z. 325 StVO)
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Z. 274 StVO)
- Tempo-30-Zonen und Streckenbegrenzung auf 30 km/h (Z. 274 StVO)
- Teilweise 50 km/h Bereiche



Wilhelmstraße (Ausbau Tempo-30-Zone /zulässige Geschwindigkeit 50)



Propsteigasse (kein Ausbau/ Verkehrsberuhigter Bereich)



Oststraße (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)



Ostwall (Streckengeschwindigkeit 30 km/h)



Knotenpunkt Elisabethstraße/Clemens-August-Straße



Fußgängerzone in Beckum

Abbildung 30 – Geschwindigkeiten im Zentrum von Beckum

Die Geschwindigkeits- und Vorfahrtsregelung soll künftig einheitlich sein. Dazu wird die Einrichtung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone in der Innenstadt empfohlen, die durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche ergänzt wird. Der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich (Tempo 20) in der Oststraße soll in Richtung Clemens-August-Straße bis zum Kirchplatz an der Elisabethstraße und in Richtung Oststraße bis zum Beginn der Fußgängerzone fortgeführt werden. Dies kann aber nur in Zusammenhang mit einer Umgestaltung des Straßenquerschnitts (beispielsweise Verzicht auf Stellplätze) erfolgen. Bei der Umgestaltung des Kirchplatzes sollte aufgrund der öffentlichen Einrichtungen (Kindertagesstätte, Bücherei) der Fokus auf der Begegnung der einzelnen Verkehrsteilnehmenden liegen. Die Südstraße entspricht dem Charakter einer Tempo-30-Zone. Der Vorschlag, das Wilhelmsviertel als Tempo-30-Zone auszuschildern, ist kurzfristig ohne einen aufwendigen Umbau der Straßen möglich.

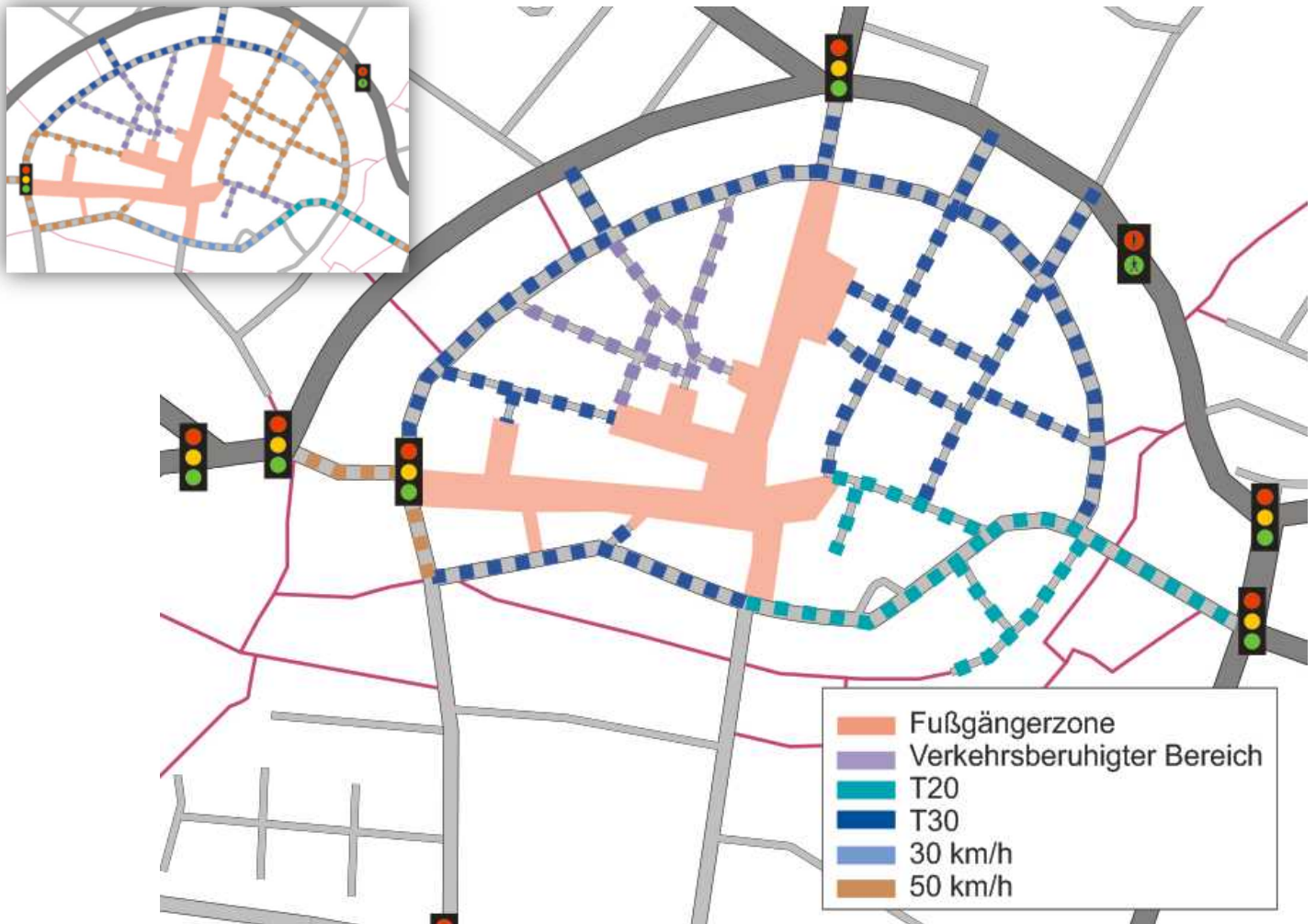


Abbildung 31 – Vorschlag für einheitliche Geschwindigkeiten in Beckum

Unterschiedliche Geschwindigkeiten in Wohngebieten führen ebenfalls zu Konfliktsituationen. Langfristig sollte eine einheitliche Geschwindigkeit in Wohngebieten in Form von Tempo-30-Zonen angestrebt werden. Dafür ist gegebenenfalls ein Umbau erforderlich. Die Sammelstraßen müssen dabei weiterhin leistungsfähig sein.

#### Umbau von Knotenpunkten

Für signalisierte Knotenpunkte sollte punktuell ein Umbau zu einem Kreisverkehr geprüft werden. Kreisverkehre weisen gegenüber signalisierten Kreuzungen sowohl in Bezug auf die Verkehrssicherheit, als auch auf den Verkehrsablauf erhebliche Vorteile:

- Verringerung der Konflikte durch fehlende Linksabbiegestreifen,
- Reduzierung der Geschwindigkeit und
- je nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsverteilung sind Kreisverkehre häufig leistungsfähiger. Demzufolge sollte grundlegend der Umbau von Ampelkreuzungen zu Kreisverkehren geprüft werden.

#### 4.4.1 Maßnahmenblatt

##### Fließender Kraftfahrzeugverkehr



##### Maßnahmen

- Einheitliche Geschwindigkeiten im inneren Ring von Beckum.
- Einheitliche Geschwindigkeiten in Wohngebieten in Form von Tempo 30-Zonen (unter Vorbehalt des Nachweises der Leistungsfähigkeit).
- Ausweitung der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche (mit Umgestaltung).
- Prüfung möglicher Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen, wenn besondere Gründe vorliegen.
- Umsetzung des Vorbehaltsnetzes.
- Prüfen: Umbau Ampelkreuzungen zu Kreisverkehren.

Leuchtturm-/  
Impulsprojekt



**Einheitliche Geschwindigkeiten**

## 5 Ruhender Verkehr

Das Parken ist in zentralen städtischen Bereichen in der Regel das am meisten kontrovers diskutierte Verkehrsproblem. Durch die vorherrschende Verkehrsmittelwahl in Beckum – 64 Prozent der Wege werden mit dem Auto zurückgelegt – ist einerseits eine große Betroffenheit bei den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer vorhanden, andererseits ist das Parken in den Innenstadtbereichen wegen der großen Flächeninanspruchnahme eine die Wahrnehmung der Stadt und die Aufenthaltsqualität bestimmende Größe. Konsens besteht in Städten in der Größe von Beckum in der Regel darin, dass im Haupteinkaufsbereich – so dieser nicht ohnehin Fußgängerzone ist – eine zumindest zeitliche Bewirtschaftung des Parkraums angemessen ist. Langzeit- und Dauerparkende werden an den Rand der Einkaufsbereiche verlagert. Dies begünstigt den Einzelhandel, benachteiligt im Einzelfall aber die Wohnnutzung in der Innenstadt, für die dann wiederum privilegierte Zonen (Bewohnerparken) geschaffen werden können.

Im Rahmen des VEP Beckum werden unterschiedliche Aspekte betrachtet:

- das Parken in den Innenstadtbereichen von Beckum und Neubeckum,
- das Parken im Umfeld der Firmengelände von Thyssen-Krupp und Balcke-Dürr in Neubeckum sowie von Beumer in Beckum,
- die Nutzung des Park and Ride-Angebotes am Bahnhof in Neubeckum und
- die Nutzung des Mitfahrerinnen- und Mitfahrerparkplatz an der Anschlussstelle Beckum der A 2.

Die dabei betrachteten Bereiche zeigen die Abbildung 32 und Abbildung 33.

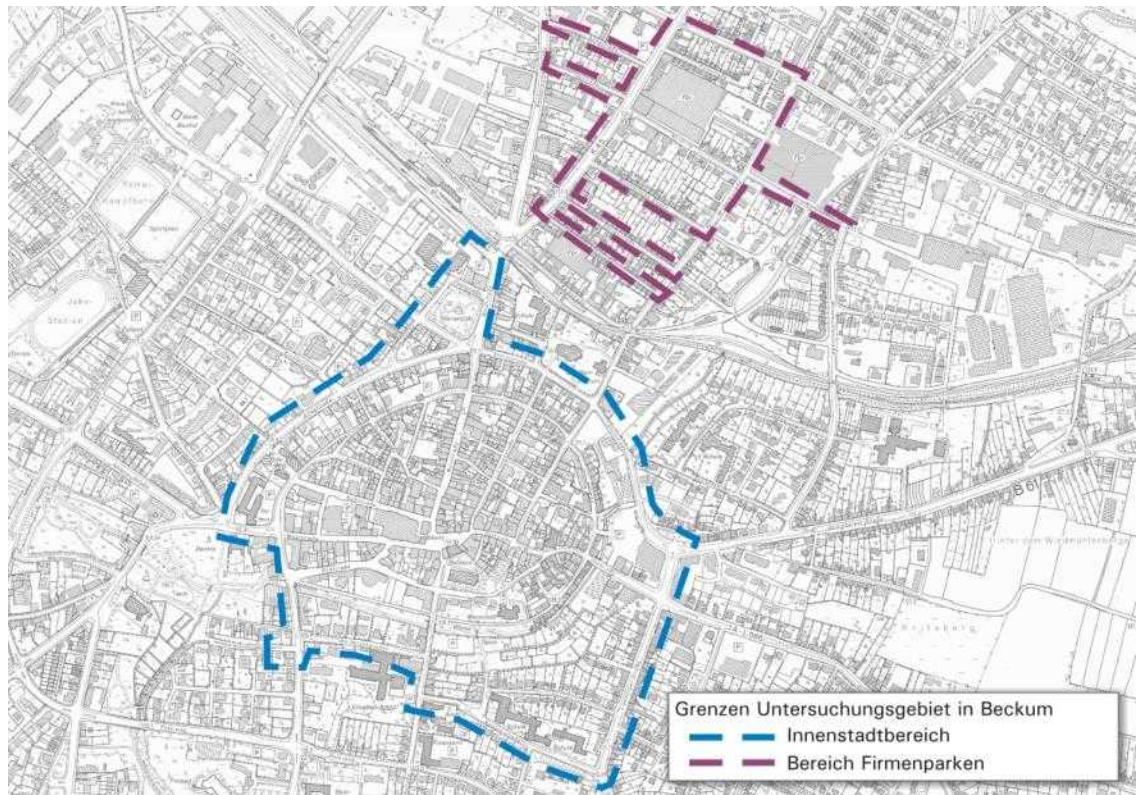


Abbildung 32 – Untersuchungsgebiet in Beckum

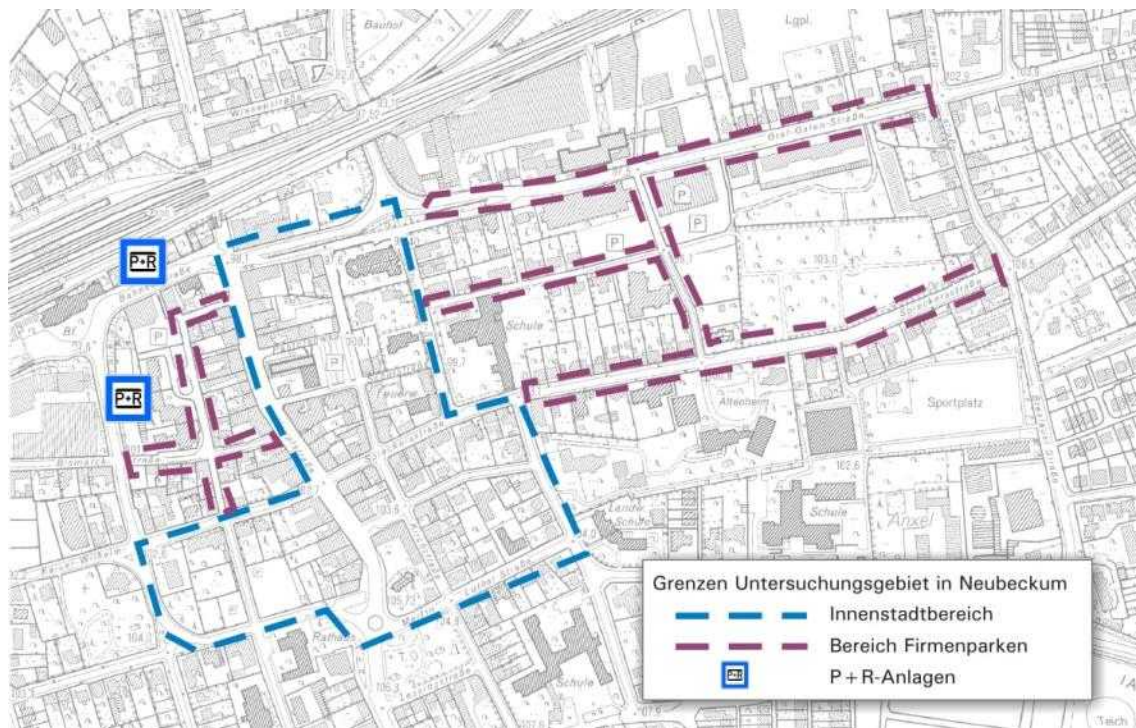


Abbildung 33 – Untersuchungsgebiet in Neubeckum



Die Parkraumnachfrage in Beckum und Neubeckum wurde am Dienstag, den 15.12.2015 von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr in einem 2-Stunden-Takt erhoben. Die Erhebung fand nicht an einem Markttag statt. Zudem wurde die Art der Bewirtschaftung (keine Bewirtschaftung, zeitliche Bewirtschaftung mit Parkscheibe oder finanzielle Bewirtschaftung) aufgenommen und erhoben, wo ein Halteverbot vorliegt.

In Beckum wurde im Wesentlichen der Innenstadtbereich untersucht, welcher durch die Alleestraße/Sternstraße im Norden, durch Lippborger Straße im Osten, durch die Kettelerstraße/Am Hirschgraben im Süden und durch die Dalmerstraße/Westwall im Westen abgegrenzt ist. Nördlich des Knotenpunktes Sternstraße/Alleestraße wurde der Bereich bis zum Busbahnhof ergänzt. Zusätzlich wurde der Bereich um die Firma Beumer erhoben, da hier davon ausgegangen wird, dass Mitarbeitende dieser Firma in den angrenzenden Bereichen parken und dort in Konkurrenz zur Stellplatznachfrage der dort Wohnenden stehen.

In Neubeckum wurde das Parken um den zentralen Einkaufsbereich untersucht. Hierbei spielen neben den Park and Ride-Anlagen am Bahnhof und dem Innenstadtbereich auch die Straßenabschnitte eine wichtige Rolle, welche von Mitarbeitenden der umliegenden Firmen (Thyssen-Krupp und Balcke-Dürr) genutzt werden und damit einen erhöhten Parkdruck auf die Anwohnenden ausüben. Zudem wurde eine Verkehrsbeobachtung an den Park and Ride-Anlagen durchgeführt. Neben der generellen Auslastung sollte überprüft werden, ob eine Fremdnutzung der Flächen durch die Mitarbeitenden der anliegenden Firmen festzustellen ist.

Außerdem wurde die Auslastung des Mitfahrerinnen- und Mitfahrerparkplatz an der Anschlussstelle Beckum der A 2 erhoben.

## 5.1 Erhebung Innenstadtbereich Beckum

### Parkraumangebot und Parkraumnachfrage

Im Innenstadtbereich von Beckum sind insgesamt etwa 1 500 Stellplätze verfügbar, von denen zum Zeitpunkt der Erhebung etwa 600 Stellplätze auf Parkplätzen finanziell bewirtschaftet wurden. Bei 570 Stellplätzen liegt eine zeitliche Bewirtschaftung vor. Die Parkdauer ist ganztags auf 2 Stunden begrenzt, in der Oststraße und an der Kleinen Südstraße auf 30 Minuten, vor der Bücherei auf eine Stunde, ebenso wie der Parkplatz Bergstraße/Nordwall. Die restlichen 330 Stellplätze sind nicht bewirtschaftet. Die finanzielle Bewirtschaftung entfällt außerhalb der Zeiten von 08:00 bis 18:00 Uhr.

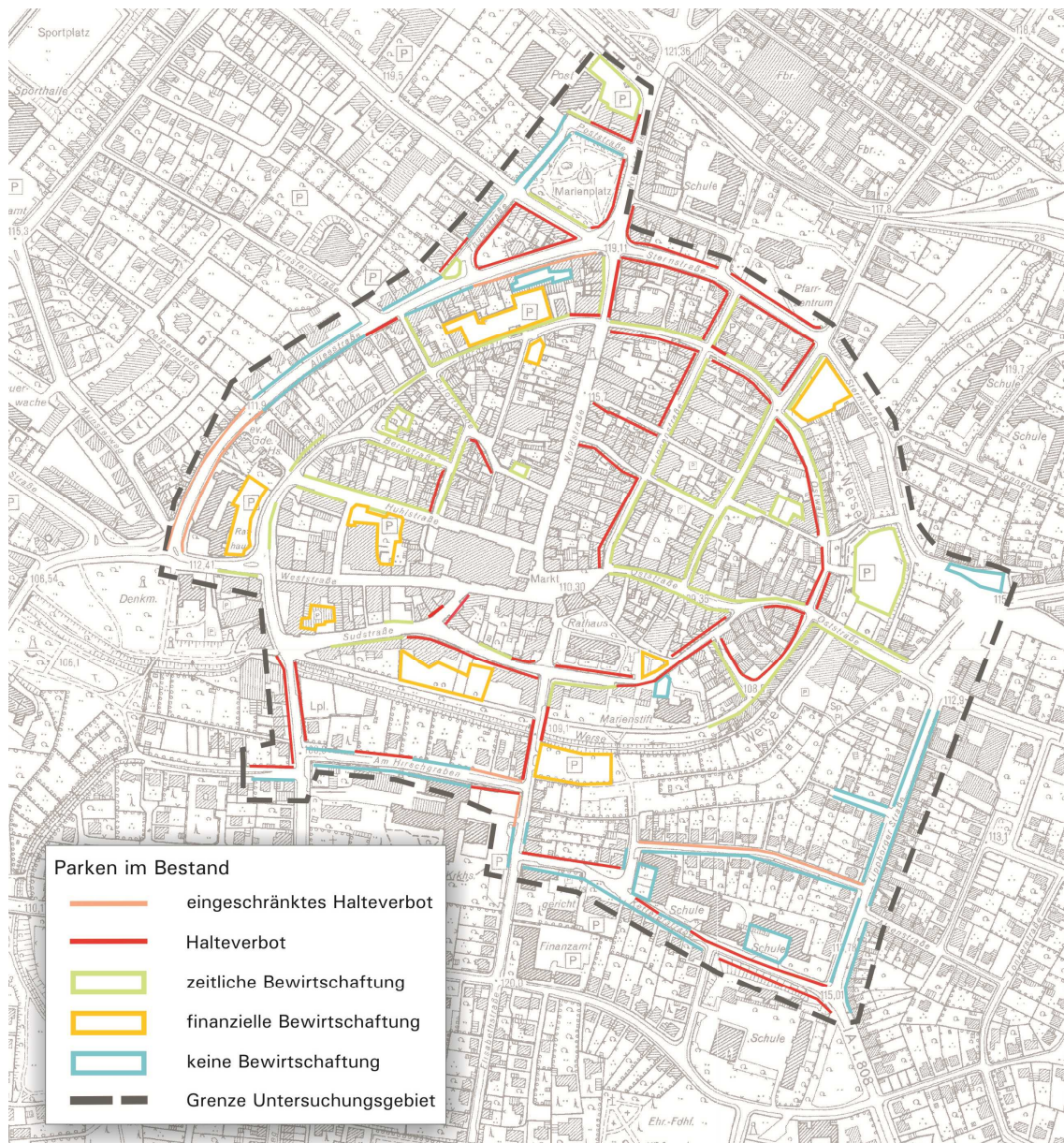


Abbildung 34 - Parken im Bestand in Beckum

Die Auslastung der Stellplätze ist von der Art der Bewirtschaftung abhängig. Stellplätze, die finanziell bewirtschaftet sind, weisen die geringste Auslastung auf. Stellflächen, auf denen weder eine Parkscheibe noch Kosten anfallen, weisen die höchste Nachfrage auf.

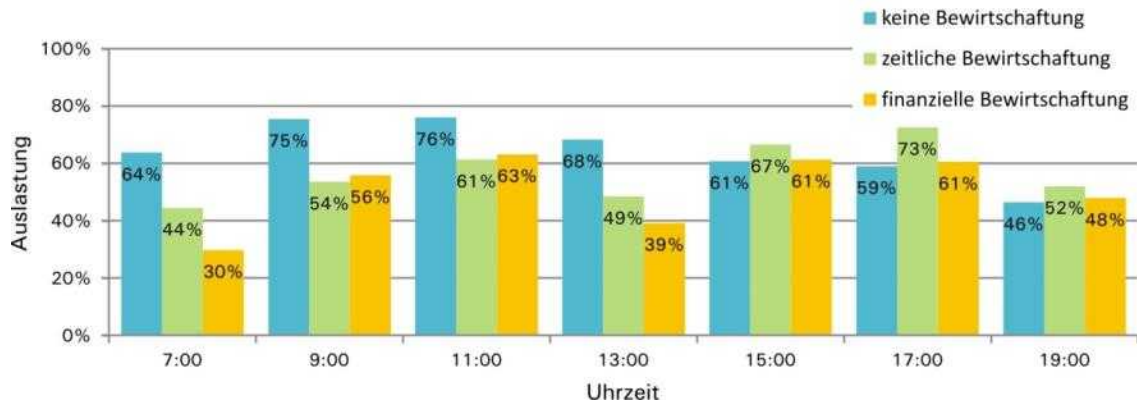


Abbildung 35 – Auslastung in Beckum in Abhängigkeit von der Bewirtschaftung

Bezogen auf die in der Untersuchung einbezogenen 1 500 Stellplätze ergibt sich die in Abbildung 36 dargestellte Auslastung. Die Erhebung zeigt vormittags gegen 11:00 Uhr und nachmittags gegen 17:00 Uhr zwei Spitzen in der Parkraumnachfrage. Die Stellplätze im Zuge von Straßen sind dabei höher ausgelastet als die auf Parkplätzen. Dennoch ist das vorhandene Stellplatzangebot am Erhebungstag maximal zu 2/3 ausgelastet und bei weitem nicht ausgeschöpft.

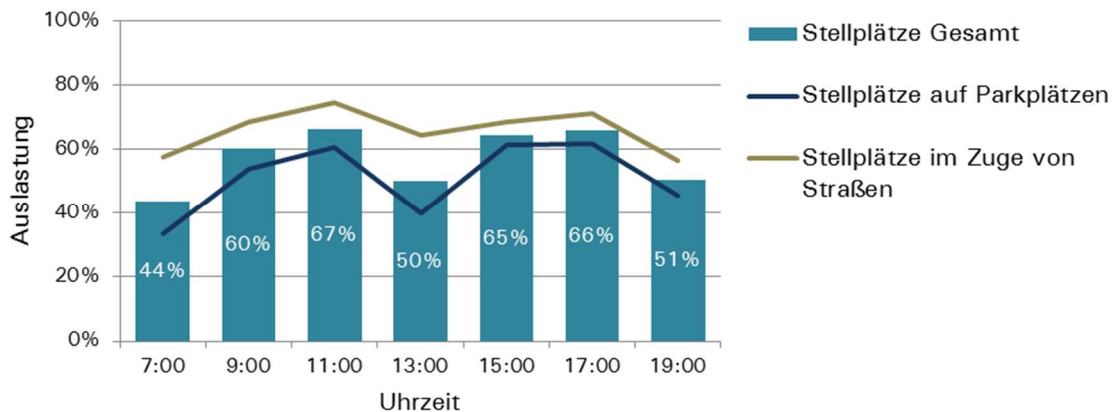


Abbildung 36 – Tagesauslastung in Beckum

Bei differenzierter Betrachtung der einzelnen Straßenabschnitte und Parkplätze ist allerdings erkennbar, dass der Parkdruck gegen 11:00 Uhr vor allem im südlichen und westlichen Bereich von Beckum relativ hoch ist. Überlastete Parkflächen sind aber eher selten. Viele der Parkplätze enthalten mit Ausnahme des Parkplatzes an der Sparkasse nur wenige Stellplätze.

### Parkraumkonzept

Die Parksituation in der Innenstadt von Beckum wird insgesamt als entspannt eingestuft, wobei hinsichtlich der Gebührenpflicht und Lage der Stellplätze Unterschiede bei der Auslastung zu vermerken sind. Dennoch befinden sich im unmittelbaren Umfeld der ausgelasteten Stellflächen immer noch genügend freie Abstellmöglichkeiten. Die große punktuelle Aus- und gegebenenfalls sogar Überlastung in Teilbereichen sollte nicht dazu führen, dass Straßenabschnitte

vermehrt mit Stellplätzen ausgestattet werden, da sowohl das Parken selbst als auch der dadurch ausgelöste Parksuchverkehr die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume beeinträchtigen und insgesamt die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad stören.

Neben den Dauerstellplätzen auf dem Hindenburgparkplatz, welche hoch ausgelastet waren, sollte geprüft werden, ob außerhalb des zentralen Bereiches weitere Flächen für Dauerparkende zur Verfügung gestellt werden können. Empfehlenswert wäre die Unterbringung in Parkhäusern, um den Flächenanspruch zu minimieren und den Fahrzeughaltenden die Möglichkeit zu bieten, Fahrzeuge vor Vandalismus und Witterungseinflüssen zu schützen. In der Tiefgarage an der Südstraße stehen durch die Anmietung des Hotels ohnehin nur noch wenige öffentliche Stellplätze zur Verfügung, diese könnten beispielsweise für Dauerparkende zur Verfügung gestellt werden.

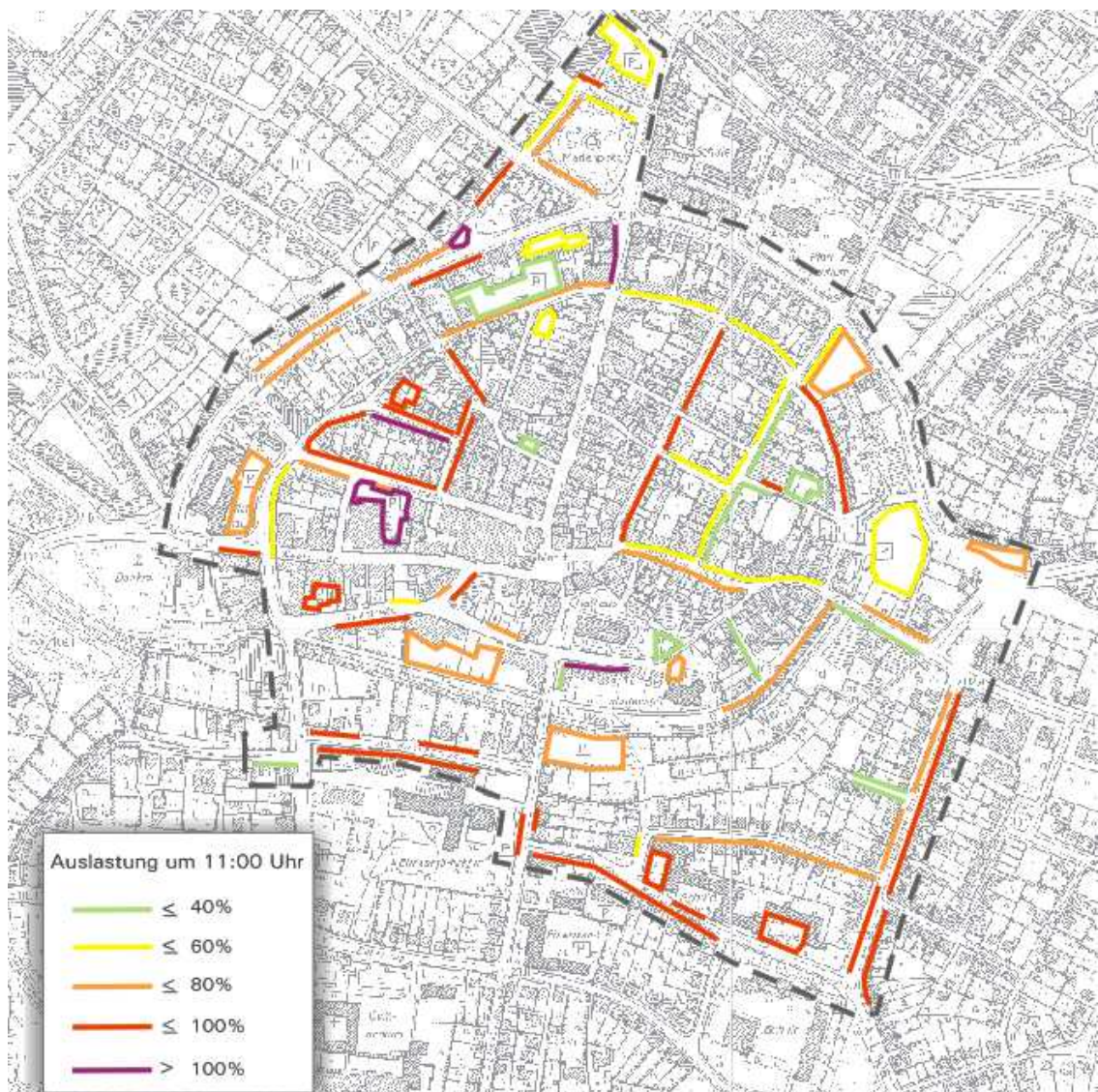


Abbildung 37 – Auslastung der Stellplätze um 11:00 Uhr in Beckum

## 5.2 Innenstadtbereich Neubeckum

Im Untersuchungsgebiet von Neubeckum wurden etwa 350 frei zugängliche Stellplätze ermittelt. Diese Stellplätze befinden sich zum Teil im öffentlichen Straßenraum, aber auch auf Privatgrundstücken, welche meistens als Parkplätze für Kundinnen und Kunden vorgesehen sind. Entlang der Hauptstraße, welche den zentralen Einkaufsbereich von Neubeckum durchquert, ist das Parken durch eine Parkscheibe zeitlich werktags auf 2 Stunden begrenzt. In der Bahnhofstraße sind die Stellplätze teilweise sogar auf 30 Minuten begrenzt. Im Bereich vom Bahnhof und östlich der Innenstadt ist keine Bewirtschaftung vorhanden.

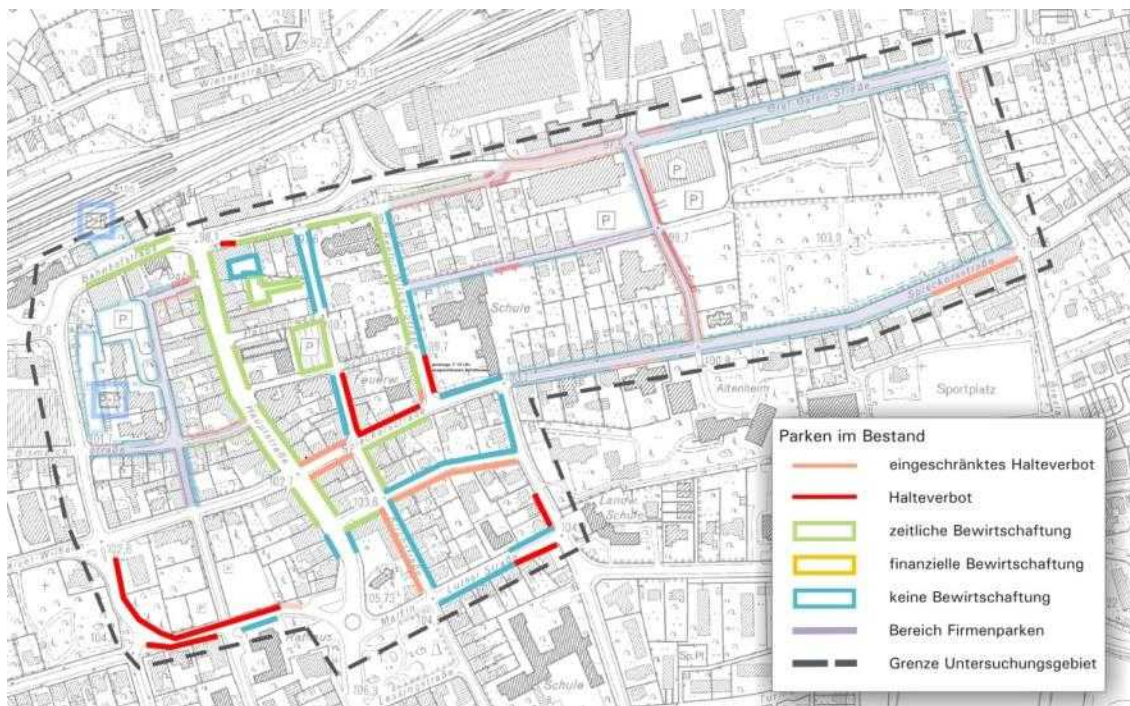


Abbildung 38 – Übersichtsplan Innenstadtbereich von Neubeckum

Am Erhebungstag ist das vorhandene Stellplatzangebot im Innenstadtbereich von Neubeckum sehr unterschiedlich ausgelastet. Die maximale Auslastung lag in der Spitzenzeit gegen 11:00 Uhr bei etwa 69 Prozent. Über den gesamten Tag gesehen sind die Auslastungen zwischen 09:00 und 17:00 Uhr etwa auf einem Niveau. Am Abend liegt die Auslastung bei etwa 40 Prozent. Es ist außerdem ersichtlich, dass die Stellplätze auf Parkplätzen stärker angefahren werden, als Stellplätze im Zuge von Straßen.

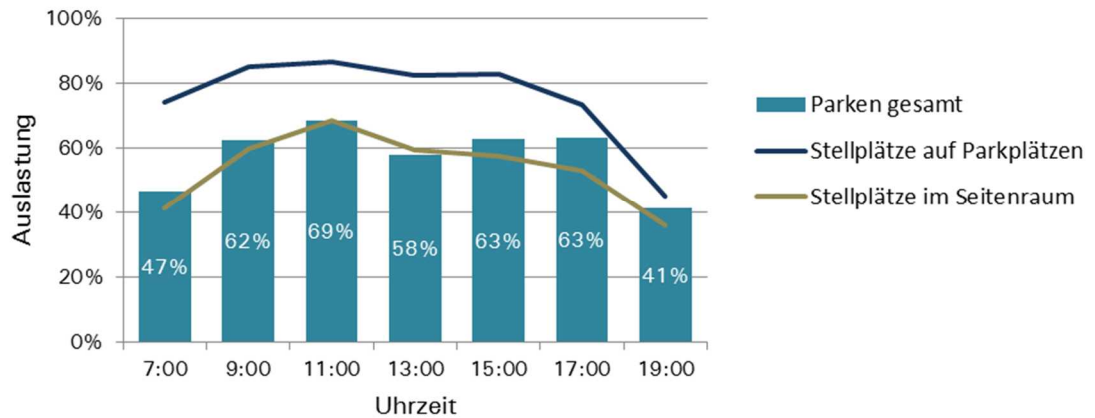


Abbildung 39 – Auslastung der Stellplätze in Neubeckum

Im zentralen Bereich von Neubeckum sind einzelne Straßenabschnitte hoch ausgelastet, da diese nur wenige Stellplätze enthalten. Es finden sich allerdings in unmittelbarer Nachbarschaft Abschnitte mit geringer Auslastung wieder. Insgesamt wird die Parksituation als nicht kritisch eingeschätzt.

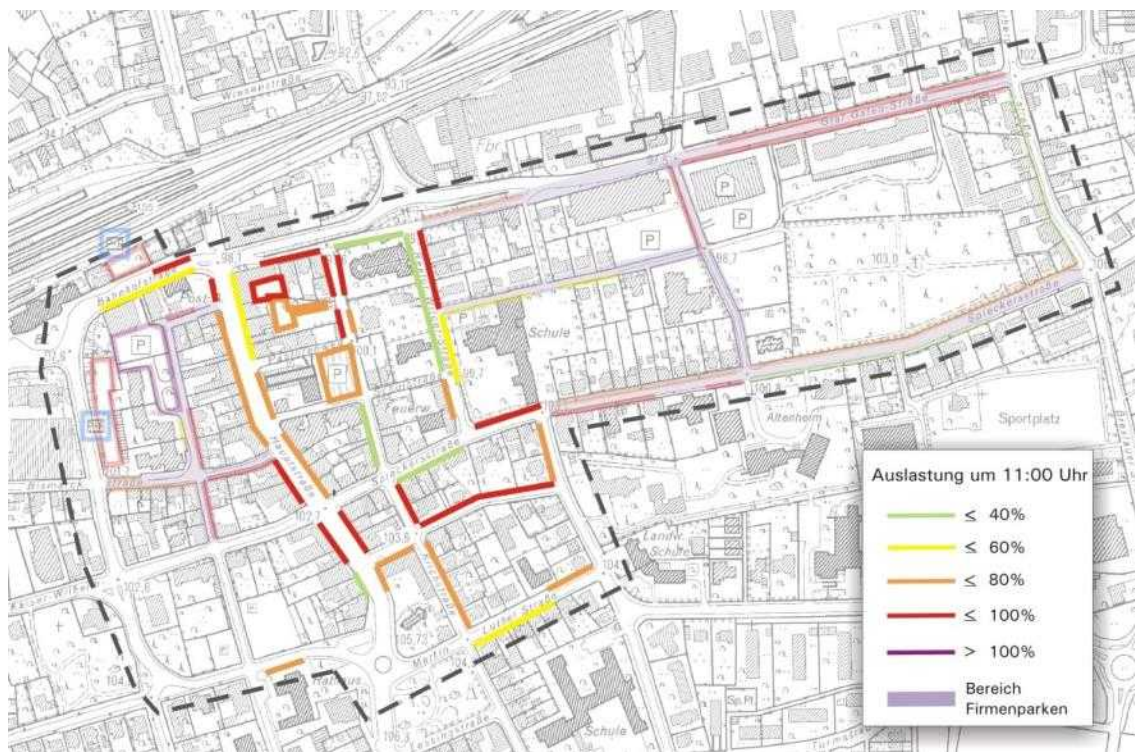


Abbildung 40 – Räumliche Verteilung der Auslastung im Innenstadtbereich von Neubeckum gegen 11:00 Uhr

### 5.3 Firmenparken

Firma Beumer in Beckum

Rund um die Firma Beumer wurden in Beckum die Straßenabschnitte erhoben, welche viel durch Firmenparken belastet sein sollen. Im Wesentlichen sind dies

die Oelder Straße und Wilhelmstraße mit deren Nebenstraßen. Die Stellplätze sind nicht bewirtschaftet.

Die Auswertung der einzelnen Rundgänge zeigt, dass das Untersuchungsgebiet nur mäßig ausgelastet ist. Die mittlere Auslastung aller Straßenabschnitte beträgt maximal 46 Prozent. In den Morgen- und Abendstunden ist die Auslastung noch schwächer.

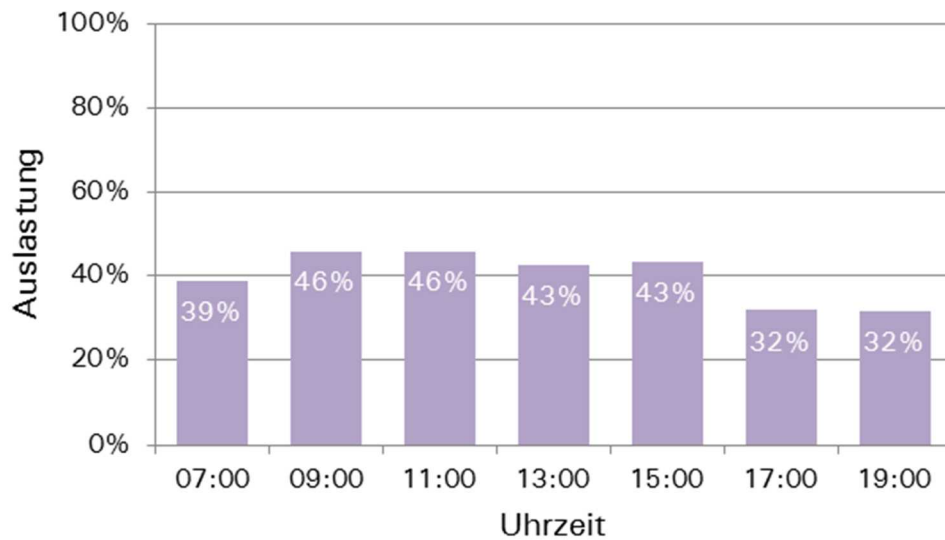


Abbildung 41 – Auslastung Firmenparken in Beckum (Beumer)

Bei genauere Betrachtung der einzelnen Straßenabschnitte sind die Straßen in unmittelbarer Nähe zur Firma Beumer wie die Oelder Straße, Nordring und Wilhelmstraße stärker ausgelastet als die übrigen Abschnitte.



Abbildung 42 – Firmenparken in Neubeckum im Bestand (links: Parken im Bestand und rechts: Auslastung um 11:00 Uhr)

In den im Arbeitskreis als kritisch genannten Bereichen bezüglich des Firmenparkens besteht aus gutachterlicher Sicht kein Handlungsbedarf. Die Einrichtung einer Bewohnerparkzone wäre nicht gerechtfertigt.

#### Firmen Thyssen-Krupp und Balcke-Dürr in Neubeckum

Die Straßenabschnitte, welche laut Aussagen der Anwohnenden von Neubeckum von den Mitarbeitenden der umliegenden Firmen genutzt werden, sind in Abbildung 43 farblich hinterlegt.

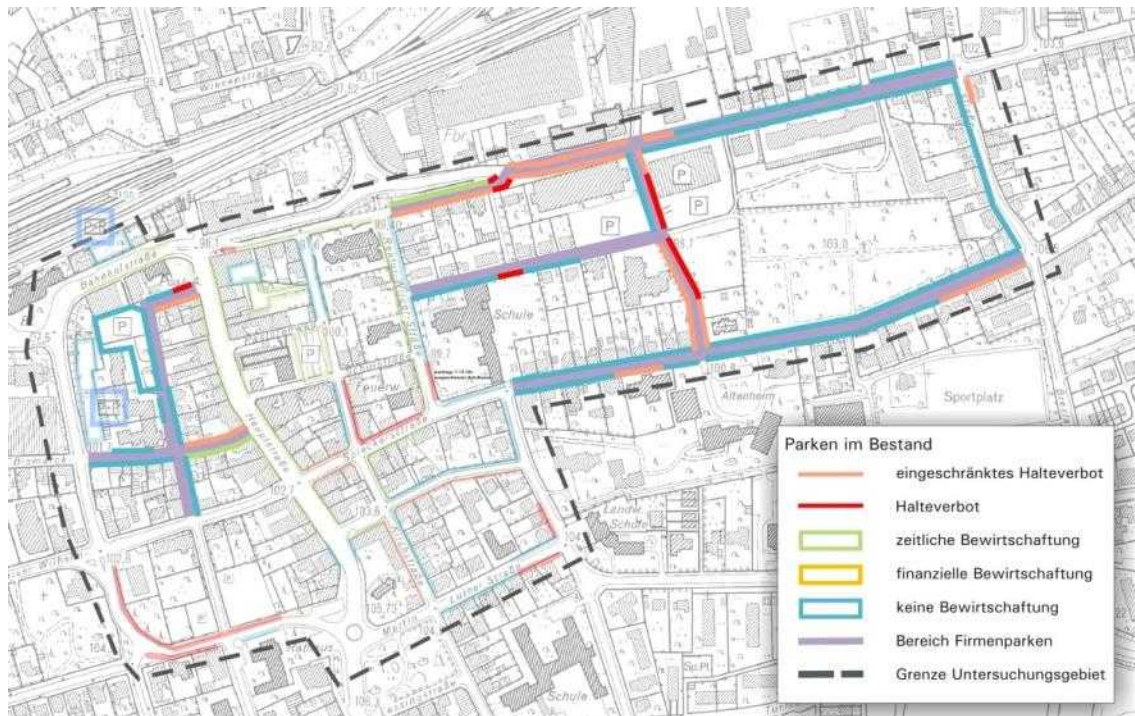


Abbildung 43 – Firmenparken in Neubeckum

In der folgenden Abbildung ist die Auslastung über den Tag verteilt, des westlichen Bereichs (Balcke-Dürr, Abbildung 44) und östlichen Bereichs (Thyssen-Krupp, Abbildung 45) dargestellt. Die Auswertungen zeigen zwischen 9:00 und 17:00 Uhr eine deutlich höhere Auslastung der zu untersuchenden Straßenabschnitte als am Morgen und am Abend. Daraus lässt sich ableiten, dass die Straßenabschnitte von Mitarbeitenden der umliegenden Firmen genutzt werden. Dennoch sind im östlichen Bereich noch ausreichend Kapazitäten vorhanden. Die erhobenen Daten zeigen, dass es gegen 11:00 Uhr eine deutliche Spitze in der Parknachfrage gibt.



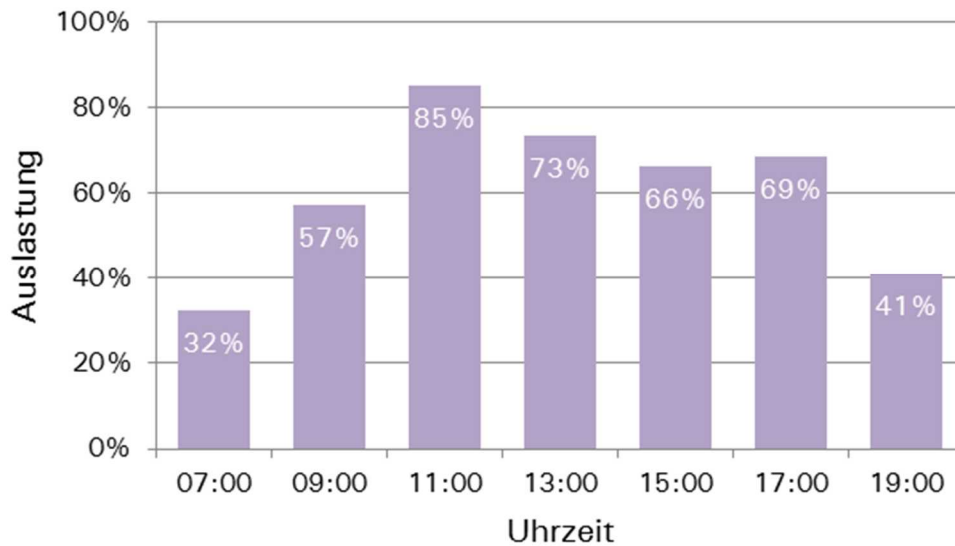


Abbildung 44 – Auslastung im westlichen Bereich Firmenparken (Balcke-Dürr)

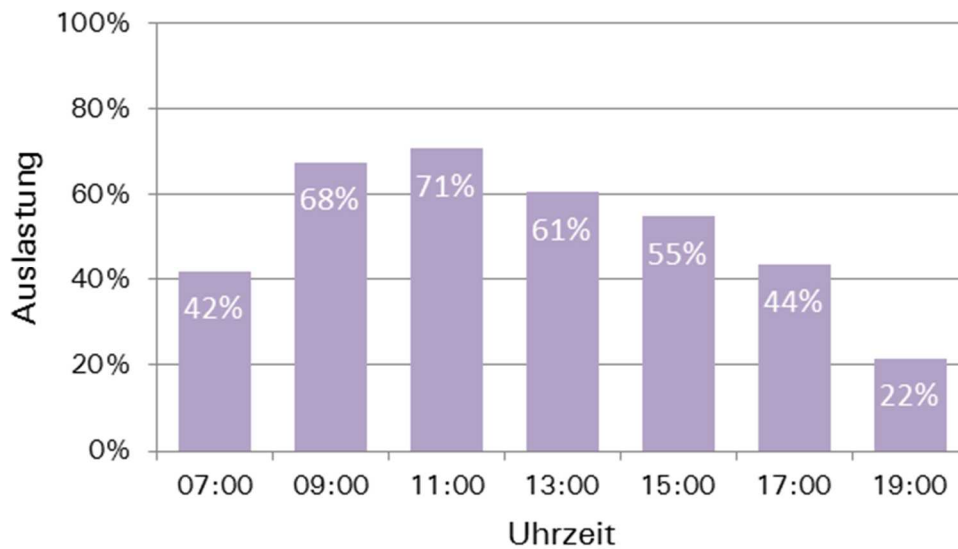


Abbildung 45 – Auslastung im östlichen Bereich Firmenparken (Thyssen-Krupp)

Für die Spitze der Stellplatznachfrage gegen 11:00 Uhr werden die einzelnen Straßenabschnitte ortsbezogen dargestellt. Im westlichen Bereich (links) sind fast alle Straßenabschnitte vollkommen ausgelastet (Auslastung > 80 Prozent) beziehungsweise teilweise durch Falschparkende überlastet. Im östlichen Bereich (rechts) ergeben sich hinsichtlich der Auslastung der Stellplätze je nach Örtlichkeit große Unterschiede. In einzelnen Bereichen sind die Stellflächen stark ausgelastet, 200 Meter weiter ist wiederum eine eher geringe Auslastung festzustellen.

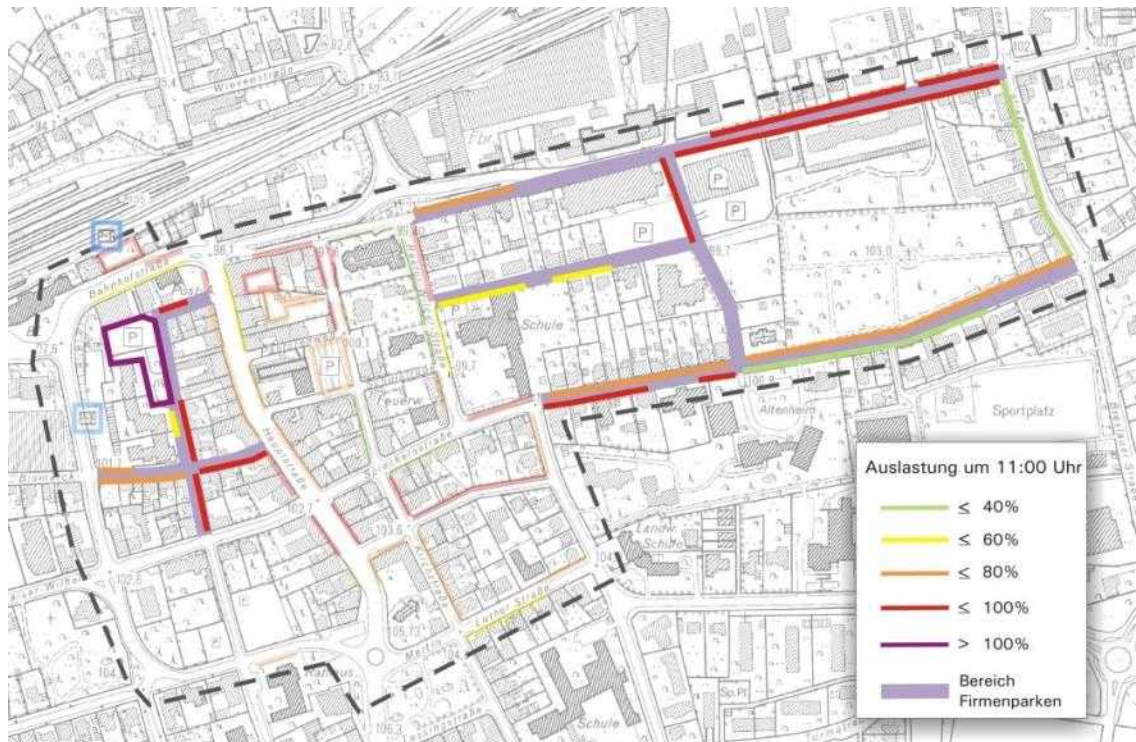


Abbildung 46 – Auslastung Firmenparken in Neubeckum gegen 11:00 Uhr

Die im Arbeitskreis als kritisch genannten Bereiche bezüglich des Firmenparkens in Neubeckum sind teilweise hoch ausgelastet, dennoch sind im unmittelbaren Umfeld noch ausreichend Stellplätze vorhanden. Die Einrichtung einer Bewohnerparkzone wäre demnach nicht gerechtfertigt. Um das Parken der Mitarbeitenden oder Kunden in den stark ausgelasteten Abschnitten zu unterbinden sind verschiedene Maßnahmen möglich:

- Einrichtung einer finanzielle Bewirtschaftung, dann aber auch im Innenstadtbereich
- Einrichtung einer zeitliche Bewirtschaftung zwischen 8:00 und 15:00 Uhr
- In Kontakt mit den Firmen treten, um gegebenenfalls neue Stellplätze auf den Firmengeländen zu schaffen

#### 5.4 Park and Ride Bahnhof Neubeckum

Der Bahnhof in Neubeckum wird durch Nahverkehrszüge auf der Relation Düsseldorf – Minden und Bielefeld – Münster bedient und ist deshalb ein attraktives Ziel für Pendelnde. Die Erschließung der Ost-West-Bahntrasse erfolgt ausschließlich über die Südseite, auf der sich das Bahnhofsgebäude und 2 Park and Ride-Anlagen an der Bahnhofsstraße befinden. Das derzeitige Stellplatzangebot umfasst:

- 19 Stellplätze auf dem nördlichen Park and Ride-Parkplatz
- 63 Stellplätze auf dem großen Park and Ride- Parkplatz.

Die Park and Ride-Anlagen sind durch das Verkehrszeichen Park and Ride gekennzeichnet, werden aber nicht bewirtschaftet oder für die vorgesehene Nutzung kontrolliert. Östlich des großen Park and Ride-Parkplatzes befindet sich ein weiterer nicht öffentlicher Parkplatz, der teilweise von Pendlern genutzt wird.

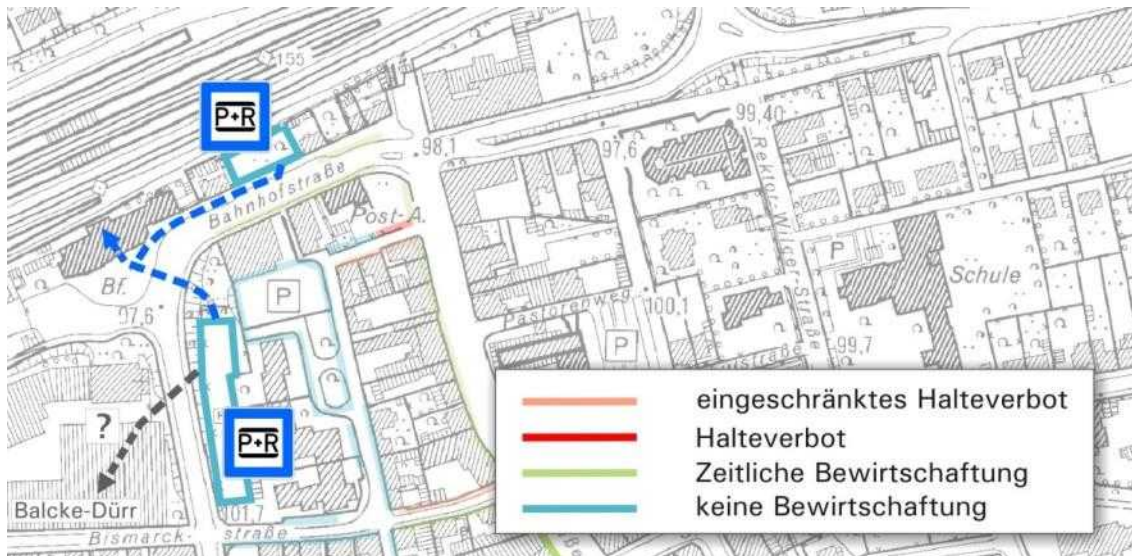


Abbildung 47 – Park and Ride – Anlagen in Neubeckum

Um Aufschlüsse über das Pendleraufkommen beziehungsweise die Auslastung der Parkflächen zu erlangen, wurde am 15.12.2015 von 7:00 Uhr bis 19:00 Uhr die Nachfrage erhoben. Zudem wurden an den Park and Ride-Anlagen morgens Beobachtungen durchgeführt, anhand derer Erkenntnisse darüber erlangt werden sollten, ob die Park and Ride – Anlagen Fremdnutzung durch Mitarbeitende der Firma Balcke-Dürr unterliegen.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Park and Ride – Anlagen in Neubeckum stark überlastet sind. Zwischen 7:00 bis 15:00 Uhr liegt die Auslastung bei über 90 Prozent. Erst ab circa 17:00 Uhr leeren sich die Parkflächen wieder. Im Beobachtungszeitraum konnte keine wesentliche Fremdnutzung der Park and Ride – Anlagen festgestellt werden.

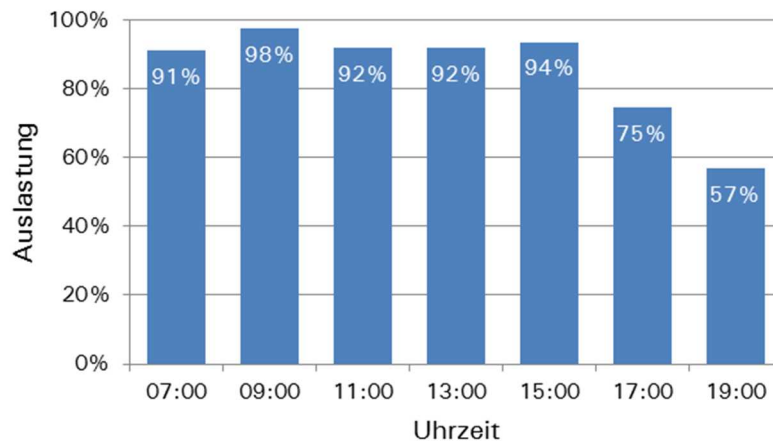


Abbildung 48 – Auslastung Park and Ride-Anlagen in Neubeckum

Die Nachfrage an Park and Ride-Stellplätzen in Neubeckum übersteigt das vorhandene Angebot von 82 Stellplätzen. Das heutige Angebot ist zu klein und von der baulichen Anlage sowie der Verbindung zum Bahnhof wenig attraktiv. Aus diesem Grund sollten weitere Flächen geschaffen werden, um das Angebot um etwa 100 Stellplätze zu erweitern und die Intermodalität zu stärken. Im Umfeld vom Neubeckumer Bahnhof stehen nur begrenzt Flächen zur Verfügung. Es ist zu prüfen, ob Flächen im unmittelbaren Umfeld erworben werden können und gegebenenfalls ein Parkhaus errichtet werden kann.

## 5.5 Mitfahrerinnen- und Mitfahrerparkplatz an der Anschlussstelle Beckum

An der A 2 gibt es nördlich der Anschlussstelle Beckum-Neubeckum einen Mitfahrerinnen- und Mitfahrerparkplatz. Hier können sich Personen aus dem Umland treffen, um eine Fahrgemeinschaft zu bilden. Das derzeitige Stellplatzangebot umfasst 55 Stellplätze.



Abbildung 49 – Mitfahrerinnen- und Mitfahrerparkplatz an der A 2/B 472 in Beckum

Die Erhebung zeigt, dass der Mitfahrerinnen- und Mitfahrerparkplatz deutlich überlastet ist. Zu Spitzenzeiten wird auf nicht gekennzeichneten Stellflächen vor dem Grünstreifen geparkt.

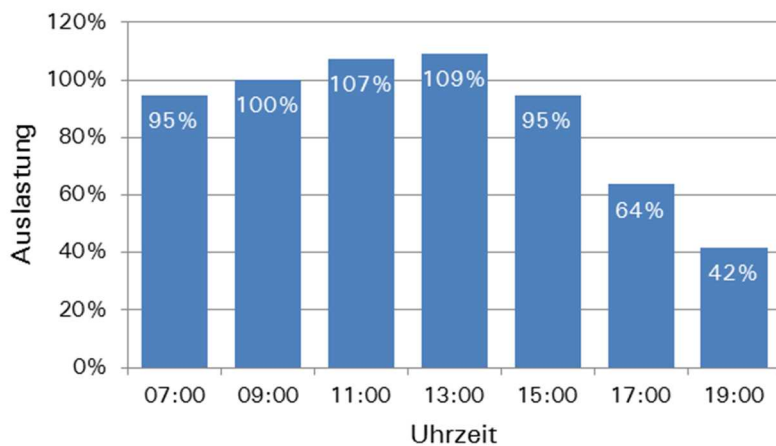


Abbildung 50 – Auslastung Mitfahrerinnen- und Mitfahrerparkplatz an der A 2/B 472

Der Mitfahrerinnen- und Mitfahrerparkplatz an der A 2 wird von der Beckumer Bevölkerung und den umliegenden Gemeinden zur Bildung von Fahrgemeinschaften sehr gut angenommen (Auslastung > 90 Prozent). Neben der Reduzierung von Fahrtkosten pro Person wird durch die Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades ebenso ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet. Die Fläche sollte von 55 Stellplätzen auf mindestens 100 Stellplätze erweitert werden, damit noch mehr Bürgerinnen und Bürger von diesem Angebot profitieren können. Gleichzeitig sollten auch anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden.

Zur Unterstützung der Bildung von Fahrgemeinschaften gibt es bereits das Pendlerportal Nordrhein-Westfalen<sup>11</sup>, welches die Möglichkeit bietet, schnell, unkompliziert und sicher eine Mitfahrgelegenheit zu finden. Immerhin beträgt bei etwa 25 Prozent der Beckumer Bevölkerung die Entfernung zwischen der Wohnung und dem Arbeitsplatz mehr als 20 Kilometer<sup>12</sup>.

## 5.6 Parkraumkonzept

- Die Parksituation in der Innenstadt von Beckum wird insgesamt als entspannt eingestuft, wobei hinsichtlich der Gebührenpflicht und Lage der Stellplätze Unterschiede bei der Auslastung zu vermerken sind.
- Straßenabschnitte sollten nicht vermehrt mit Stellplätzen ausgestattet werden, da sowohl das Parken selbst als auch der dadurch ausgelöste Parksuchverkehr die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume beeinträchtigt.

<sup>11</sup> Pendlerportal NRW; [www.nordrhein-westfalen.pendlerportal.de](http://www.nordrhein-westfalen.pendlerportal.de)

<sup>12</sup> Kommunalbewertung Beckum zur Mobilitätserhebung Kreis Warendorf, Planersocietät Dortmund, 2016

---

gen und insgesamt die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad stören. Es sollte geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht auf einzelne Stellplätze zu verzichten und diesem Raum dem Fuß- oder Radverkehr zur Verfügung zu stellen.

- Zudem wird dadurch die Aufenthaltsqualität der Innenstadt verbessert, da diese vom „Parkplatzsuchverkehr“ entlastet wird und Parkplätze außerhalb des zentralen Bereichs anfahren oder sogar auf andere Verkehrsmittel umsteigen.
- Es sollte geprüft werden, ob außerhalb des zentralen Bereiches weitere Flächen für Dauerparkende zur Verfügung gestellt werden können (bevorzugt in Parkhäusern). In der Tiefgarage an der Südstraße stehen durch die Anmietung des Hotels ohnehin nur noch wenige öffentliche Stellplätze zur Verfügung, diese könnten beispielsweise für Dauerparkende zur Verfügung gestellt werden.
- Die Schaffung von breiteren Stellplätzen sowie Schrägparken sollte geprüft werden (bei Neubauten).
- Im Bereich der Graf-Galen-Straße (ThyssenKrupp) in Neubeckum sowie im Bereich der Wilhelmstraße, Oelder Straße und Nordring (Firma Beumer) in Beckum soll die Einführung einer zeitlichen Bewirtschaftung (Vorschlag 8:00 – 15:00 Uhr) zur Vermeidung von zugewiesenen Straßenräumen geprüft werden. Dies kann zunächst versuchsweise für einen temporären Zeitraum beispielsweise ein halbes Jahr erfolgen. Durch die zeitliche Bewirtschaftung besteht für die Anwohnenden ein Vorteil darin, dass tagsüber die Wahrscheinlichkeit erhöht wird, dass diese einen Parkplatz finden, um Einkäufe oder ähnliches auszuladen.
- Das Angebot des Mitfahrerinnen- und Mitfahrerparkplatzes an der A 2 sollte erweitert werden und eine gute Verknüpfung mit den anderen Verkehrsmitteln sichergestellt werden.
- Die Park and Ride Flächen in Neubeckum sind sehr gut ausgelastet und sollten weiter ausgebaut werden. Hierzu sind Flächen nördlich der Bahnanlage zu suchen. Die Notwendigkeit von Park and Ride Stellplätzen am Busbahnhof in Beckum wird nicht gesehen.

### 5.6.1 Maßnahmenblatt

#### 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 Dauerparkende.
- Prüfung der Möglichkeiten zur Umgestaltung von Parkplätzen mit dem Ziel breiterer Stellplätze und Schrägaufstellungen.
- Im Bereich der Graf-Galen-Straße in Neubeckum und im Umfeld der Firma Beumer in Beckum soll die Einführung einer zeitlichen Bewirtschaftung zur Vermeidung von zugeparkten Straßenräumen im Rahmen von Probephasen geprüft werden (Firmenparken).
- Das Angebot des Mitfahrerparkplatzes an der A 2 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

## 6 Radverkehr

### 6.1 Analyse

Beckum ist hinsichtlich der Topografie überwiegend gut für das Radfahren geeignet. Die Innenstadt sowie die wesentlichen Wohnstandorte können ohne größere Steigungen überwunden werden. Dem Radverkehr als Teil der Nahmobilität kommt deshalb im Rahmen des VEP 2030 eine besondere Bedeutung zu, da angesichts der derzeitigen Nutzung von 18 Prozent hinsichtlich einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl die größten Steigerungspotenziale gesehen werden. Um diese Potenziale abrufen zu können, sind umfassende Maßnahmen erforderlich, die auf der Basis einer Bestandsanalyse entwickelt werden sollen.

#### Radverkehrsführung - Führungsformen an Strecken

Das Hauptverkehrsstraßennetz ist derzeit überwiegend mit Radverkehrsanlagen ausgestattet.

- In Neubeckum ist vom Ortseingang bis in den Innenstadtbereich (Hauptstraße) ein Schutzstreifen in Kombination mit Gehweg Radfahrer frei markiert.
- In Beckum sind überwiegend getrennte Geh- und Radwege im Seitenraum ausgeschildert (Beispiel Sternstraße in Beckum). Diese wurden erst vor einigen Jahren neu gebaut. Positiv ist hier anzumerken, dass zwischen dem Geh- und Radweg Trennsteine im Längsverkehr für eine barrierefreie Mobilität angeordnet sind. Nachteilig ist allerdings, dass die Radwegbreiten mit 1,00 Meter deutlich unter den Mindestmaßen der ERA<sup>13</sup> (1,60 Meter) liegen. Zudem sind die Radwege im Bereich von Einfahrten abgesenkt. Die Belagsqualität ist aber durchweg gut.
- Auf einzelnen Abschnitten (Beispiel Konrad-Adenauer-Ring/Paterweg in Beckum, Ennigerloher Straße in Neubeckum) ist ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert.
- Der Gehweg ist vereinzelt für den Radverkehr freigegeben (Beispiel Konrad-Adenauer-Ring in Beckum, Dorfstraße in Vellern)
- Auf Außerortsabschnitten sind einseitige gemeinsame Zweirichtungs - Geh- und Radwege angeordnet, welche teilweise ohne Weiterführung enden (Beispiel Hellweg in Vellern). Die Ortsdurchfahrt in Roland (Vorhelmer Straße) wird ebenfalls von einem gemeinsamen Geh- und Radweg begleitet.
- Weitere Netzlücken außerorts bestehen an der Ahlener Straße, Kaiser-Wilhelm-Straße, Vellerner Straße (östlich von Vellern).

---

<sup>13</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen  
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln 2010





Hauptstraße in Neubeckum



Sternstraße in Beckum



Konrad-Adenauer-Ring in Beckum



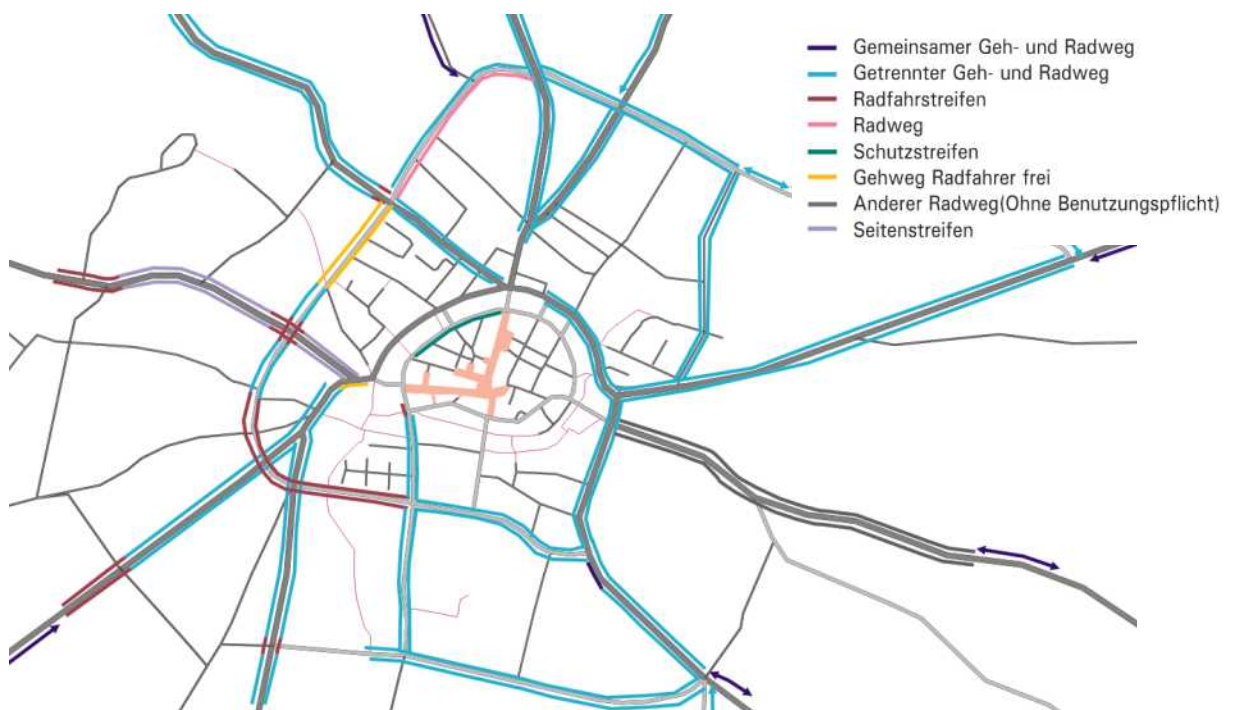
Dorfstraße in Vellern

Abbildung 51 – Unterschiedliche Radverkehrsanlagen und Radverkehrsführungen in Beckum

Bei der Bestandsanalyse haben sich folgende Mängel ergeben:

- Fehlende oder nicht regelkonforme Radverkehrsanlagen an hoch belasteten Straßen (Konrad-Adenauer-Ring, Alleestraße und Neubeckumer Straße in Beckum und Kaiser-Wilhelm-Straße und Bahnhofstraße in Neubeckum)
- Unklare benutzungspflichtige Radverkehrsanlage am Lippweg.
- Netzlücken sind am Südring in Beckum und in der Dorfstraße in Vellern vorzufinden.
- In der Vellerner Straße/Spiekersstraße in Neubeckum ist die Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht erforderlich.
- Im Zuge der Ahlemer Straße sind in den Knotenpunktbereichen Radfahrstreifen durch Piktogramme und Führungshilfen markiert. Diese werden aber auf der freien Strecken von dem ruhenden Kfz-Verkehr genutzt – am Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Ring-Ahlemer Straße wird durch eine Markierung auf ein Ende des Radfahrstreifens hingedeutet. Es ist aber keine Führungshilfe vorhanden, welche die Radfahrenden auf die Fahrbahn führt oder den Kfz-Fahrenden auf die Radfahrenden aufmerksam macht.
- In Wechselbereichen von einer innerörtlichen beidseitigen Radverkehrsführungen zu einem einseitigen Zweirichtungsradweg im außerörtlichen

- Bereich sind teilweise keine Querungshilfen vorhanden (beispielsweise Hauptstraße Neubeckum)
- Es fehlen Querungsmöglichkeiten an viel befahrenen Straßen (beispielsweise Busbahnhof/Neubeckumer Straße)
  - Die Radwegbreiten liegen teilweise deutlich unter den Mindestmaßen der der ERA
  - Zum ruhenden Verkehr ist kein Sicherheitsabstand vorhanden
  - Wenn die Mindestmaße für den Radverkehr eingehalten werden, passiert das zu Lasten des Fußverkehrs (beispielsweise Oelder Straße)
  - Bei Baustellen sind keine Übergangslösungen für den Radverkehr vorgesehen.
  - Konfliktreiche Führung des Radverkehrs an Haltestellen
  - Hebungen und Senkungen an Einfahrten bei Radwegen im Seitenraum

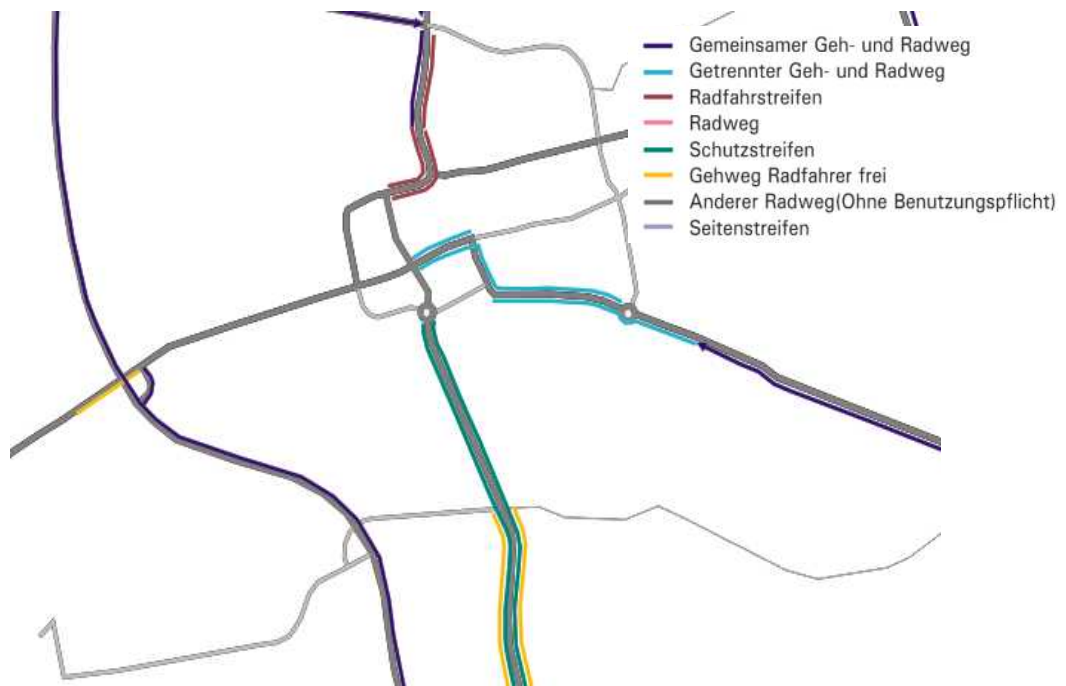


Konrad- Adenauer- Ring/Ahlerer Straße



Ahlerer Straße

Abbildung 52 – Radverkehrsführung an Strecken in Beckum



Hauptstraße in Neubeckum

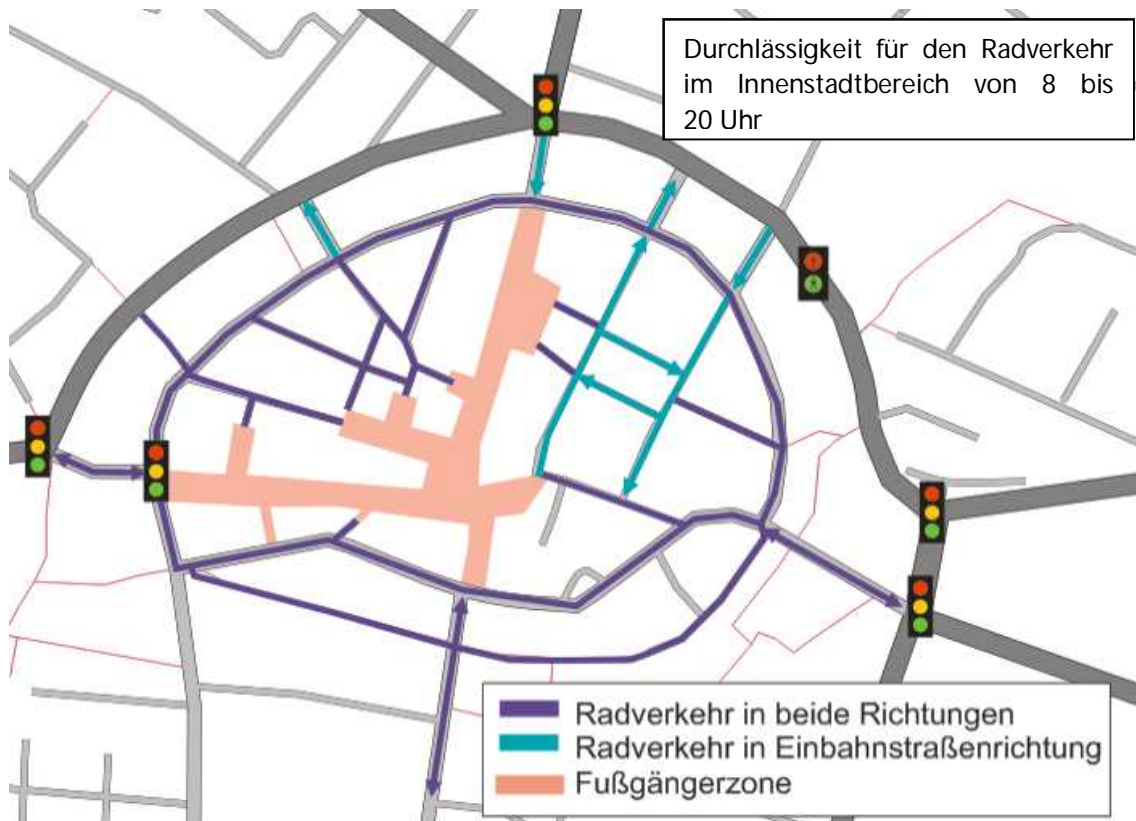


Fehlende Benutzungspflichtige RVA (Kaiser-Wilhelm-Straße)

Abbildung 53 – Radverkehrsführung an Strecken in Neubeckum

### Durchlässigkeit der Innenstadt für den Radverkehr

- Die Nutzung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung durch den Radverkehr ist im Innenstadtbereich von Beckum gegeben. Am Nordwall in Beckum ist in Gegenrichtung sogar ein Schutzstreifen für die Radfahrenden markiert.
- Die Fußgängerzone in Beckum ist für den Radverkehr nur zu den Abendstunden von 20:00 bis 8:00 Uhr morgens frei gegeben. An den Markttagen mittwochs und samstags ist das Durchfahren ganztags unterbunden. Als Umfahrung wird in beiden Fahrrichtungen eine Führung über den Ostwall/Nordwall/Südstraße angeboten (Abbildung 54). Die Radfahrenden fahren aber trotzdem zu den verbotenen Zeiten und es entstehen Konflikte durch zu schnelles Fahren.
- Der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich (Tempo 20) in Neubeckum ist für den Radverkehr frei gegeben. Es ist ein baulicher Schutzraum durch Pflasterung gekennzeichnet.



Nordwall in Beckum



Ostwall in Beckum



Fußgängerzone Nordstraße in Beckum



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in Neubeckum

Abbildung 54 – Eindrücke der Durchlässigkeit für den Radverkehr

## Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Folgende Auffälligkeiten der Radverkehrsführung an Knotenpunkten werden festgehalten:

- An lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten werden die Radfahrenden gemeinsam mit den Zufußgehenden signalisiert. Diese bei Neuanlagen inzwischen nicht mehr zulässige Regelung benachteiligt den Radverkehr, da sich die Freigabezeit am deutlich langsameren Fußverkehr orientiert.
- An einigen Knotenpunkten entlang des Konrad-Adenauer-Rings in Beckum befinden sich aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS), die es den Radfahrenden ermöglichen, direkt an der Haltelinie vor den Kraftfahrzeugen auf die Freigabe zu warten.
- Im Zuge der Lippborger Straße sowie des Mühlenwegs wird die Radverkehrsführung im Seitenraum durch Kreisverkehrsplätze unterbrochen, an denen der Radverkehr auf die Fahrbahn geführt wird. Dies wird grundsätzlich positiv bewertet, da die Radfahrenden so im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs fahren. Die Führung auf der Fahrbahn an Kreisverkehren hat sich aber noch nicht flächendeckend durchgesetzt. Bei der Führung im Seitenraum sind keine entsprechenden Radverkehrsfurten markiert.
- Im Zuge der Bundesstraßen B 58 und B 475 wird der Radverkehr an vorfahrtgeregelten Einmündungen parallel zur übergeordneten Fahrbahn auf einem gemeinsamem Geh- und Radweg über die untergeordnete Zufahrt geführt. Die Radfahrenden sollen hier Vorfahrt gewähren und werden aufgefordert abzustiegen.
- An signalisierten Knotenpunkten sind keine direkten oder indirekten Linksabbiegemöglichkeiten für Radfahrende vorgesehen.
- Am Knotenpunkt Nordstraße/Sternstraße/Alleestraße entstehen für die Radfahrenden lange Wartezeiten und eine umwegige Führung. Aus Richtung Nordstraße in Richtung Norden fahrend, ist kein Radfahrersignal vorhanden.



Knotenpunkt Stromberger Straße/Sternstraße



ARAS am Knotenpunkt Konrad-Adenauer Ring/Ahlener Straße



Knotenpunkt Dalmerweg/Paterweg



Kreisverkehr Lippborger Straße/Paterweg

Abbildung 55 - Radverkehrsführung an Knotenpunkten

### Fahrradabstellanlagen

Das Thema Fahrradabstellanlagen ist vor allem in den Innenstadtbereichen von Neubeckum und Beckum sowie an den zentralen ÖPNV-Haltestellen relevant. Viele Beckumer Bürgerinnen und Bürger nehmen ihr Fahrrad mit vor die Geschäfte und schieben das Rad von Geschäft zu Geschäft.

- In der Innenstadt von Neubeckum finden sich nur vor wenigen Geschäften private Fahrradabstellanlagen wieder. Die Gestaltung und Qualität sind uneinheitlich. Häufig finden sich nur die sogenannten „Felgenkiller“ – Vorderadklemmen wieder.
- Am Roggenmarkt ist eine zentrale Fahrradabstellanlage vorhanden, deren Auslastung aber eher gering ist.
- In der Innenstadt von Beckum werden die Schutzeinrichtungen von Bäumen als Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad genutzt. Da die Bäume auch durch die Fahrräder beschädigt werden können, sollten in unmittelbarer Nähe geeignete Abstellmöglichkeiten (Anlehnbügel) geschaffen werden. Wegen fehlender Fahrradabstellanlagen werden in der Innenstadt viele Fahrräder am Straßenrand ohne Anlehn- oder Abschließmöglichkeit „wild“ abgestellt.
- An zahlreichen Freizeitanlagen (Schwimmbäder, Sportplätze) sind keine Abstellmöglichkeiten vorhanden.
- Bei großen Firmen fehlen attraktive Fahrradabstellanlagen.
- Am Südwall sind 6 abschließbare Fahrradboxen vorhanden.



Fußgängerzone in Beckum



Stadtmuseum Beckum



Weststraße in Beckum



Oststraße in Beckum

Abbildung 56 - Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt von Beckum und Neubeckum

### Fahrradabstellanlagen an Umstiegspunkten mit dem ÖPNV

- Die Fahrradabstellanlagen am Bahnhof in Neubeckum weisen ebenfalls eine uneinheitliche Gestaltung und Qualität aus. Zudem sind nicht ausreichend Abstellmöglichkeiten vorhanden, was sich durch das „wilde Parken“ an Laternenmasten oder ähnliches äußert.
- Am neuen Busbahnhof in Beckum finden sich zahlreiche, neu errichtete und überdachte Fahrradbügel, die sehr gut angenommen werden.
- An den Bushaltestellen außerhalb der Innenstadt sind keine Fahrradabstellanlagen vorhanden, wodurch die Fahrräder an den Haltestellenschildern angeschlossen werden und somit den Gehweg behindern.
- Am Mitfahrerinnen- und Mitfahrerparkplatz an der A 2 sind keine Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden.



Bahnhof Neubeckum



Bahnhof in Neubeckum



Busbahnhof in Beckum



Hammer Straße in Beckum

Abbildung 57 - Fahrradabstellanlagen an Umstiegspunkten mit dem ÖPNV/SPNV

### Wegweisung

Die Wegweisung für den Radverkehr orientiert sich bisher weitgehend am landesweiten NRW-Netz sowie an regionalen Freizeitrouten wie zum Beispiel der Zementroute. Entsprechend sind auch die wenigen innerörtlichen Ziele eher vor einem touristischen Hintergrund ausgewählt worden. Die Hauptrouten des Radverkehrs werden damit weitgehend nicht erfasst, insofern ist das vorhandene Wegweisungssystem für den Alltagsradverkehr weniger relevant. Die Wegweiser entsprechen dem aktuellen Standard.



Bahnhof Neubeckum



Bahnhof in Neubeckum

Abbildung 58 - Beispiele der Radwegweisung in Beckum



## 6.2 Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht

### Grundlagen

Die Führung der Radfahrenden auf einem gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radweg sowie auf einem separaten Radweg ist benutzungspflichtig, wenn die Radverkehrsanlage mit StVO-Verkehrszeichen als benutzungspflichtig ausgewiesen wird. Im Straßenbild ist dies an den blauen Verkehrszeichen mit weißem Symbol (zum Beispiel Zeichen 240 StVO) zu erkennen. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind innerorts und außerorts vorzufinden.



**Zeichen 237**



**Zeichen 240**



**Zeichen 241**

Abbildung 59 – StVO-Zeichen für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen

Neue Regelwerke (insbesondere die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 [ERA]) bewerten die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn als geeignete Führungsform und somit als Normalform der Radverkehrsführung. Das Fahren auf der Fahrbahn im Blickfeld der Kraftfahrzeuge wird in Abhängigkeit der Verkehrsstärke und der Geschwindigkeit als sichere und geeignete Führungsform angesehen.

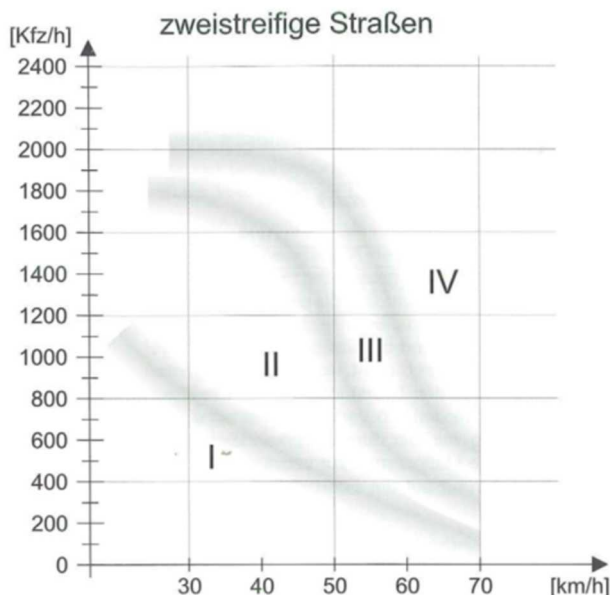


Abbildung 60 – Einsatzgrenzen für Radverkehrsanlagen in Abhängigkeit von Verkehrsstärke [Kfz pro Stunde] und Geschwindigkeit [km/h] auf zwei-streifigen Stadtstraßen/Quelle: ERA 2010

Innerorts wird im Belastungsbereich I ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn in der Regel problemlos möglich. Bei Belastungsbereich II kann ein zusätzliches Angebot – zum Beispiel in Form von Schutzstreifen oder einer ergänzenden Freigabe des Seitenraumes – erforderlich werden. In Belastungsbereich III ist die Erforderlichkeit einer separaten Radverkehrsführung zu prüfen, während in Belastungsbereich IV eine Trennung von Rad- und Kraftfahrzeugverkehr geboten ist.

Die Grafik macht aber auch deutlich, dass bei Verkehrsstärken im Kraftfahrzeugverkehr zwischen 400 und 800 Kfz pro Stunde, eine verträgliche Führung auf der Fahrbahn (Belastungsbereich I) dann möglich ist, wenn die Geschwindigkeit von der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h abgesenkt wird. Dieser mögliche Sicherheitsgewinn einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sollte dann in Erwägung gezogen werden. In Beckum fallen etliche Straßen, die keine Radverkehrsanlagen haben, in diesen Belastungsbereich (zum Beispiel Südring, Kaiser-Wilhelm-Straße).

Nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen werden entweder nicht beschildert (anderer Radweg) oder durch das Zeichen 239 in Verbindung mit 1022-10 (Gehweg – Radverkehr frei) ausgeschildert. Zudem sind Schutzstreifen – im Gegensatz zu Radfahrstreifen (Zeichen 237) – nicht benutzungspflichtig. Radfahrenden ist es in diesen Fällen frei gestellt, ob sie die Fahrbahn oder den Fahrstreifen benutzen. Die Anordnung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen ist laut StVO in Tempo-30-Zonen unzulässig.



Abbildung 61 – StVO-Zeichen für nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (VZ 239)

Für die Anlage von Radverkehrsanlagen außerorts bezieht sich die ERA (Seite 66) auf die RAL<sup>14</sup> und die Entwurfsklassen an Landstraßen. Daraus abgeleitet werden ohne die vorherige Bestimmung der Netzkategorien folgende Einschätzungen der Radverkehrsführungsform und der damit verbundenen Benutzungspflicht bei

- $\geq 2\,500$  Kfz pro 24 Stunden und einer Geschwindigkeit von 100 km/h
  - $\geq 4\,000$  Kfz pro 24 Stunden und einer Geschwindigkeit von 70 km/h
- empfohlen.

<sup>14</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen RAL, Köln 2012

Bei Aufhebung der Benutzungspflicht ist dafür Sorge zu tragen, dass Radfahrende weiterhin die nicht benutzungspflichtigen Flächen zum Radfahren benutzen. Deshalb müssen bei Furtmarkierungen auch die nicht benutzungspflichtigen Wege berücksichtigt werden.

In Abbildung 62 – Zuordnung der Belastungsbereiche nach den ERA sind die Belastungsbereiche der ERA in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und der Geschwindigkeit innerorts und außerorts dargestellt.

- Im Innerortsbereich von Beckum werden auf Teilabschnitten des inneren Rings wie der Alleestraße und Sternstraße sowie des äußeren Rings mit Zementstraße und Konrad-Adenauer-Ring Radverkehrsanlagen empfohlen. Auf den Radialen Vorhelmer Straße, Neubeckumer Straße und Stromberger Straße sollten nach der ERA ebenfalls benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorgesehen werden.
- Auf den übrigen Hauptverkehrsstraßen ist hauptsächlich die Fahrbahnführung mit zusätzlichen Angeboten als Regellösung vorgesehen.
- Im Innenstadtbereich sowie im östlichen Bereich von Beckum ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastung die Führung im Mischverkehr für den Radverkehr die optimale Führungsform.
- In den Stadtteilen Neubeckum, Vellern und Roland sind laut den ERA keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen erforderlich. Die Hauptstraße in Neubeckum liegt zwischen den Belastungsbereichen II und III.
- Außerorts sind mit Ausnahme der süd-östlichen Straßen in Beckum und Im Lennebrock (40 km/h) überall benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen erforderlich.

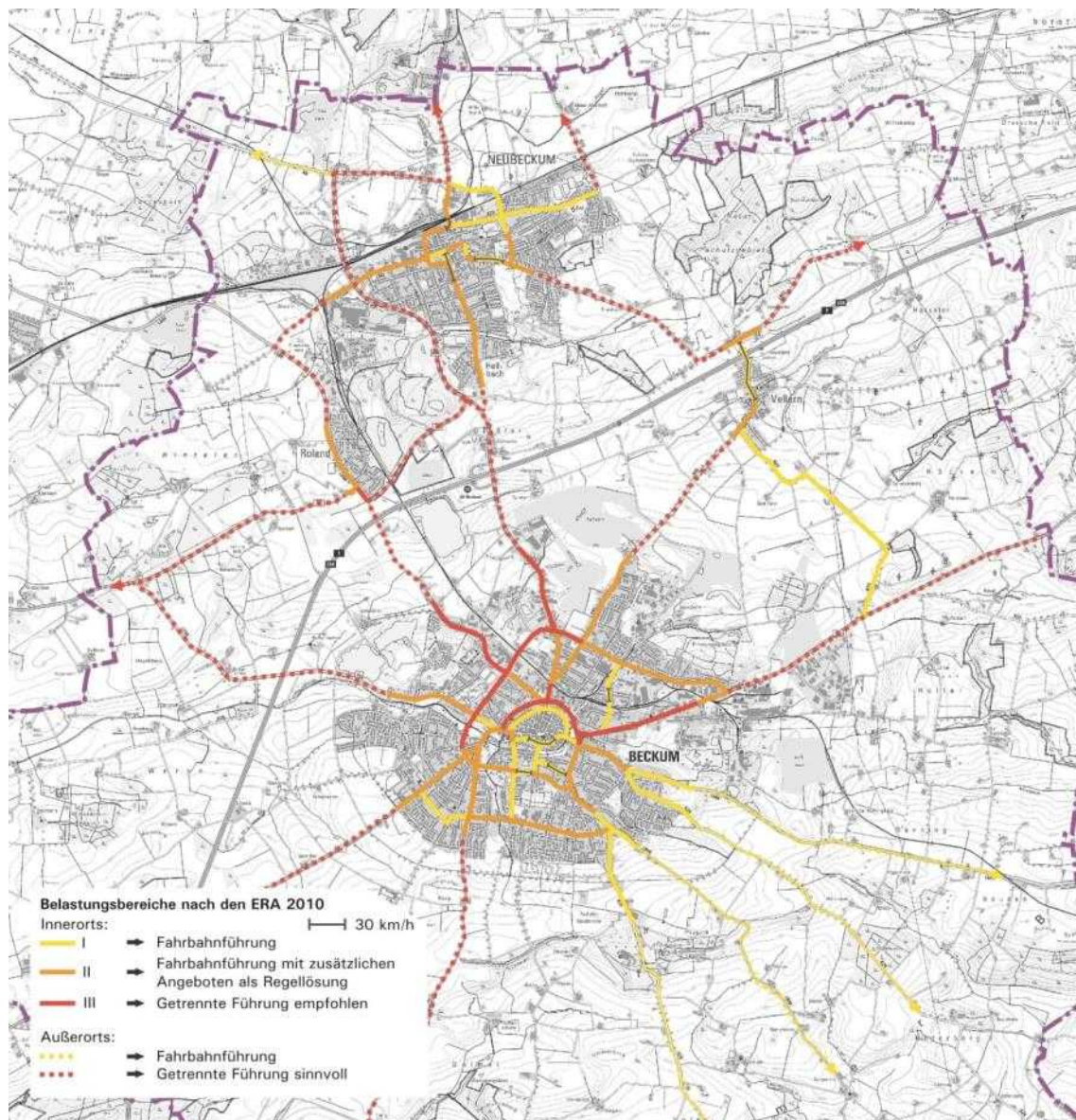


Abbildung 62 – Zuordnung der Belastungsbereiche nach den ERA

Um einen ständigen Wechsel der Radverkehrsführung zu vermeiden, wird empfohlen, die Benutzungspflicht auf einigen Abschnitten trotz einer geringeren Verkehrsbelastung durchgängig zu führen (Beispiel Neubeckumer Straße). Damit wird den Radfahrenden eine gewisse Netzkontinuität gewährleistet. Bei Straßenabschnitten, die weder auf Grund ihrer Verkehrsbelastung oder Netzbedeutung benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen erfordern und laut den ERA dem Belastungsbereich II zuzuordnen sind, wird empfohlen, die Benutzungspflicht aufzuheben. Gleichzeitig sollte die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr oder die Einrichtung von Schutzstreifen im Einzelfall geprüft werden (Beispiel Hansaring).

Alternativ besteht die Möglichkeit durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h die Verträglichkeit zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu verbessern. Die Geschwindigkeitsreduzierung kann einen Sprung zwischen den Belastungsberei-

chen und damit ein besseres Miteinander der Verkehrsarten bewirken. Auf einigen Abschnitten, besonders im Bereich von Schulen ist die Geschwindigkeit bereits auf 30 km/h reduziert (Beispiel Dorfstraße in Vellern).

### 6.3 Radverkehrskonzept

In Beckum sprechen zahlreiche Argumente für die Nutzung des Fahrrades innerhalb des Stadtgebietes:

- Die zurückzulegenden Wege sind dank der kompakten Stadtgröße kurz.
- Die ebene Topographie ist ebenfalls eine günstige Randbedingung.
- Die flächenhafte Verteilung der Ziele führt zu einem dichten Netz von für den Radverkehr wichtigen Strecken
- Es gibt Chancen für eine Zunahme von Bike and Ride auf Grund des Bahnhofs in Neubeckum mit hoher Netzbedeutung

Auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Kommune müssen noch etliche Schwächen und Mängel abgestellt werden:

- Die Radverkehrsanlagen innerorts sind hinsichtlich der Führung des Radverkehrs vielfältig, aber lückenhaft. Dabei sind wechselnde Führungen des Radverkehrs in einem Straßenzug für die Nutzenden schwer nachvollziehbar. Radverkehrsführungen sollten durchgängig und einheitlich sein und vor allem regelkonform.
- Die Fahrbahnführung des Radverkehrs außerorts an stark belasteten Abschnitten ist gefährlich. Diese Lücken im Radverkehrsnetz müssen behoben werden.
- An Stellen mit Querungsbedarf sind gesicherte Querungsanlagen einzurichten.
- Teile der Innenstadt sind mit anforderungsgerechten Abstellanlagen auszustatten.
- Eine Ausweitung der Freigabezeiten der Fußgängerzone für den Radverkehr ist erforderlich (mit entsprechenden flankierenden Maßnahmen).
- Komplexe Knotenpunkte sollten zur Verbesserung der sicheren Verkehrsführung umgebaut werden.
- Es sollten vermehrt ARAS eingesetzt werden.
- Die Radwegebenutzungspflicht ist systematisch zu überprüfen.
- Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS).

#### 6.3.1 Radverkehrsnetz

Die Stadt Beckum weist bisher kein Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr auf. Das Freizeitnetz ist in das Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen eingebunden. Die Wahl des Fahrrades zur Abwicklung von Wegen beziehungsweise Fahrten

---

hängt wie bei allen Verkehrsmitteln auch vom Fahrzweck ab. Das Fahrrad kann grundsätzlich für alle Fahrzwecke genutzt werden, Einschränkungen ergeben sich eher aus der Fahrtweite und der Menge gegebenenfalls mitgeführten Gepäcks. Der Ausgangspunkt der Überlegungen zu einem Netz vorrangig vom Radverkehr genutzter Wege und Straßen ist daher eine Kartierung der Quellen und Ziele des Radverkehrs, deren Kombination einem Fahrzweck zuzuordnen ist. Wenn man als Quelle einer Fahrt mit dem Fahrrad die Wohnung ansetzt – und damit den Hinweg eines üblicherweise auftretenden Fahrtenpaares betrachtet –, sind die Ziele des Radverkehrs Arbeits- und Ausbildungsstätten, Einkaufsgelegenheiten und Freizeiteinrichtungen sowie Bahnhöfe und Haltestellen für die Nutzung des ÖPNV/SPNV als 2. Verkehrsmittel. Abbildung 63 zeigt die Verteilung der Ziele des Radverkehrs in Beckum, die im Übrigen weitgehend auch die Ziele des Fußverkehrs darstellen. Die daraus resultierenden Quell- und Zielbeziehungen stellen somit das Grundgerüst der Nahmobilität in Beckum dar.

Die Ziele des Fuß- und Radverkehrs sind über das Stadtgebiet verteilt. Der Schwerpunkt der Ziele liegt jedoch in den Innenstädten von Beckum und Neu-Beckum und hier finden sich praktisch alle Ziele mit gesamtstädtischer Bedeutung. Die Ziele in den Stadtteilen Roland und Vellern haben in der Regel nur eine auf den jeweiligen Stadtteil bezogene Bedeutung (zum Beispiel Kitas, Grundschulen). Daher hat die gute Anbindung und Erreichbarkeit der Innenstadt aus den Stadtteilen eine große Bedeutung bei der Konzeption des Radverkehrsnetzes.

In Beckum sind Schulen relativ flächenhaft über das Gebiet verteilt, so dass sich nicht nur auf das Zentrum gerichtete Wege, sondern auch räumlich verteilte Beziehungen ergeben.

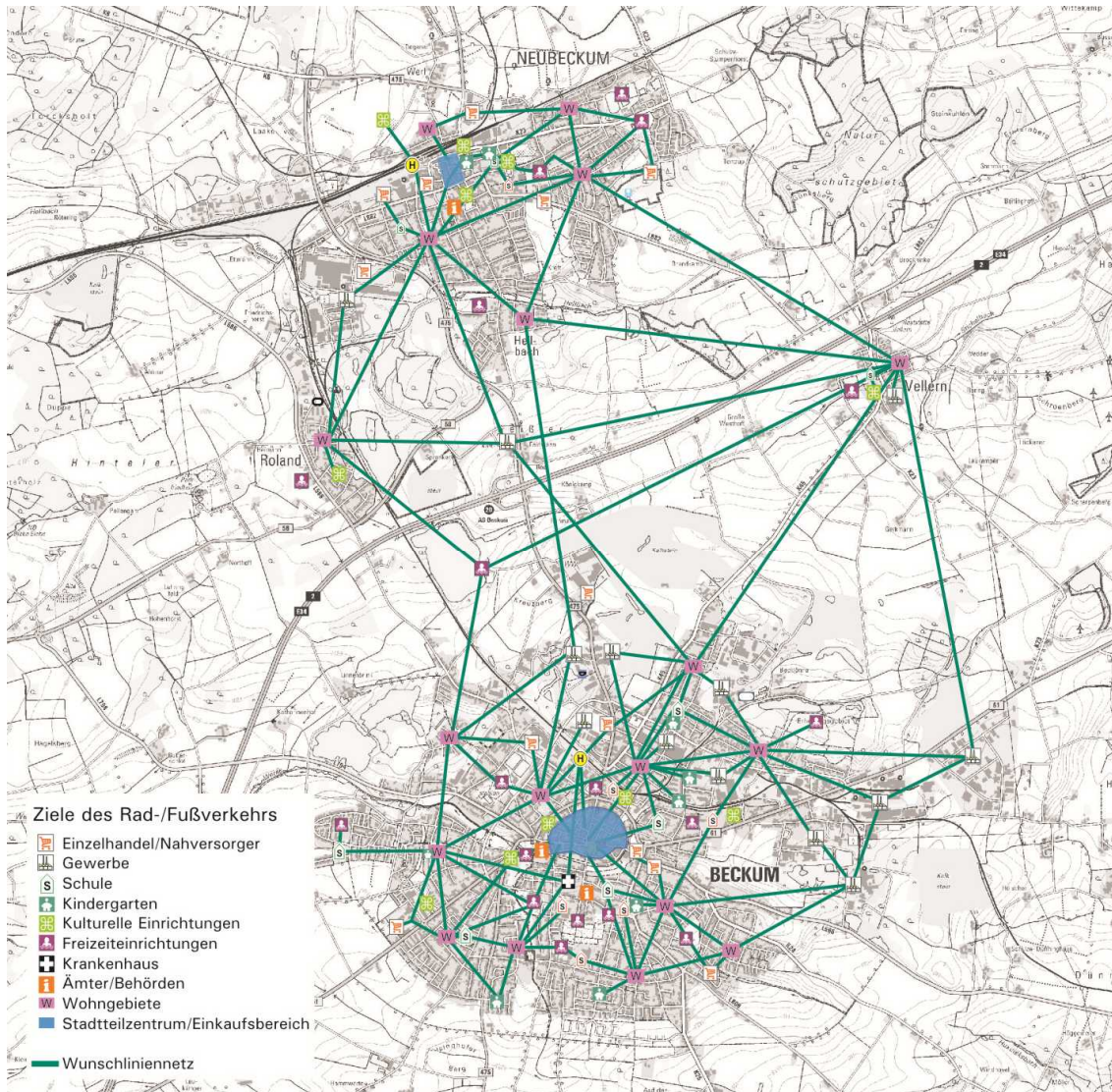


Abbildung 63 – Quellen und Ziele des Radverkehrs in Beckum

Ein Radverkehrsnetz stellt die Summe aller Straßen und Wege dar, die vom Radverkehr bei Fahrten, die über das eigene Wohnquartier hinausgehen, vorzugsweise genutzt werden können. Für die das Netz bildenden Routen ergibt sich eine Gliederung in Haupt- und Nebenrouten:

- Hauptrouten orientieren sich am Hauptverkehrsstraßennetz, bieten somit Verbindungen auf direktem Wege und sollen ständig nutzbar sein. Bis auf wenige Ausnahmen weisen die Hauptrouten bisher Radverkehrsanlagen auf.
- Nebenrouten sind häufig angenehmer zu befahren, aber zumeist mit Umwegen verbunden und zeitweise (nachts, Schlechtwetter) nicht uneingeschränkt nutzbar.

Diese Routen für den Alltagsradverkehr werden im Radverkehrsnetz ergänzt um Freizeitwege, die teilweise Abschnitte des Alltagsnetzes enthalten. Die durch das Stadtgebiet verlaufenden touristischen Fernradrouten und regionalen Radrou-

---

ten sind der Werse Rad Weg, die Zementroute und die 100-Schlösser-Route. Der Weg entlang des Rünenkolks zwischen dem Südring und Südstraße wird als Nebennetz definiert. Da diese Verbindung sowohl eine wichtige Funktion für den Freizeitverkehr als auch für Alltagsradverkehr hat.

#### Nutzbarkeit des Radverkehrsnetzes

Für die möglichst uneingeschränkte Nutzbarkeit des Radverkehrsnetzes sind folgende Aspekte von Bedeutung:

- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit sollten zumindest alle Haupttrouten im Radverkehrsnetz beleuchtet sein; dies gilt insbesondere für Unterführungen, Rampen und ähnlich schlecht einsehbare Bereiche.
- Eine grundlegende Änderung des Mobilitätsverhaltens hin zur Radnutzung ist nur mit einem generellen Umstieg möglichst vieler Verkehrsteilnehmenden auf das Fahrrad zu erreichen. Dies muss durch eine möglichst ganzjährige Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen unterstützt werden. Dazu sind eine ausreichende Unterhaltung, regelmäßige Reinigung von Laub, Scherben usw. und vor allem ein funktionierender Winterdienst erforderlich. Der Winterdienst auf Radverkehrsanlagen sollte für die durchführenden Betriebe dieselbe Bedeutung haben wie auf den Fahrbahnen des Kraftfahrzeugverkehrs.



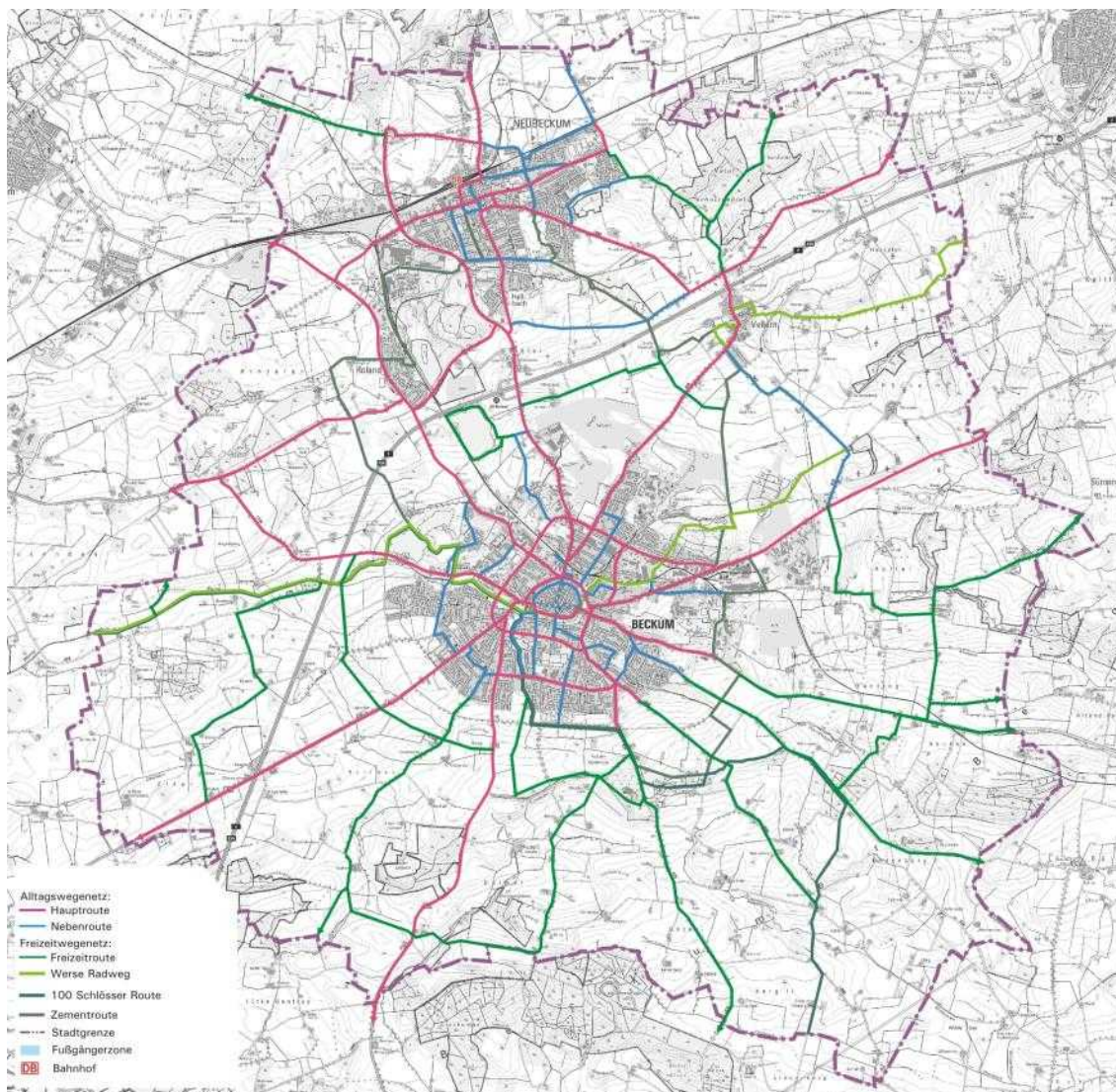


Abbildung 64 – Radverkehrsnetz Beckum

### 6.3.2 Radverkehrsinfrastruktur

Die Formulierung von Standards zum Entwurf von Radverkehrsanlagen auf der Strecke beschränkt sich auf die Führung des Radverkehrs im Straßenraum. Dort konkurrieren die Radverkehrsanlagen mit den Flächenansprüchen anderer Nutzenden, zumeist Zufußgehenden und dem Kraftfahrzeugverkehr. Hier sind die Auswahl der geeigneten Führungsform und die Bemessung der entsprechenden Radverkehrsanlagen die wesentlichen Aufgaben in der Abwägung.

In den ERA 2010 werden in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und der zulässigen Geschwindigkeit im Kraftfahrzeugverkehr 3 Grundtypen der Führungsformen des Radverkehrs hinsichtlich der Zuordnung zum Kraftfahrzeugverkehr unterschieden und ihnen folgende Führungsformen zugewiesen:

- Mischen: Radverkehr auf der Fahrbahn,

- Teilseparation: Schutzstreifen und/oder Gehweg – Radfahrer frei, Radweg ohne Benutzungspflicht (in der Regel Altanlagen) und
- Trennen: gemeinsamer Geh- und Radweg, Radfahrstreifen oder Radweg (alle Anlagen mit Benutzungspflicht)

Generell soll keine Aneinanderreihung von Mindestmaßen der Verkehrsanlagen erfolgen. Radverkehrsanlagen sowie benachbarte Fahrbahnen, Parkstreifen und Gehwegen sollen ausreichend breit sein; gegebenenfalls ist der Verzicht auf eine Verkehrsanlage (beispielsweise Reduzierung von Fahrstreifen) zu prüfen.

### Radwegebenutzungspflicht

Ehemals gemeinsame Geh- und Radwege (Z 240) können nach Aufhebung der Benutzungspflicht als Gehweg Radfahrer frei oder als reiner Gehweg beschildert werden. Bei Z 1022 – 10 (Gehweg Radfahrer frei) haben die Radfahrenden die Wahlmöglichkeit auf der Fahrbahn oder auf dem Gehweg zu fahren. Bei Anordnung von Z 239 müssen die Radfahrenden auf der Fahrbahn fahren.

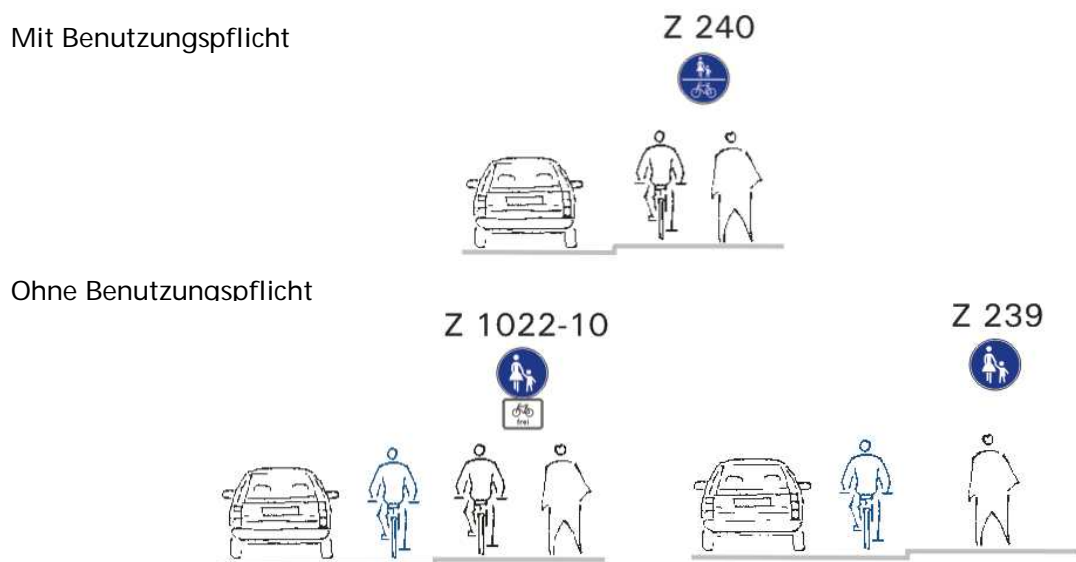


Abbildung 65 – Beschilderung bei Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht eines gemeinsamen Geh- und Radweges

Radwege die derzeit als getrennte Geh- und Radwege (Z 241) beschildert und auch baulich durch ein farbliches Pflaster gekennzeichnet sind, können nach Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht weiterhin befahren werden. Die Radwege werden nicht beschildert. Die Radfahrenden können weiterhin zwischen dem Fahren auf dem Gehweg und auf der Fahrbahn wählen. Zusätzlich kann das Zulässige Fahren auf der Fahrbahn durch ein Schild verdeutlicht werden (siehe Abbildung 66).

Mit Benutzungspflicht

Z 241



Ohne Benutzungspflicht



Abbildung 66 – Kennzeichnung bei Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht eines getrennten Geh- und Radweges

### Führung an Haltestellen

Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum an Haltestellenbereichen ist aus Platzgründen oft problematisch. Wenn der Radweg nicht hinter den Fahrgastunterstand und den Wartebereich verlegt werden kann, ist eine Fahrbahnführung des Radverkehrs anstelle einer unsicheren Bordsteinlösung vorzuziehen.



Abbildung 67 – Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Haltestellenbereich

## Signalisierung an Knotenpunkten

Bei der Führung an Knotenpunkten steht die Berücksichtigung des Radverkehrs an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten im Vordergrund. Dabei sind folgende Hinweise zur optimierten und radfahrerfreundlichen Gestaltung der Knotenpunkte zu beachten.

Der Radverkehr ist – wenn überhaupt (siehe Abbildung 68) – getrennt zu signalisieren. Eine gemeinsame Signalisierung mit Zufußgehenden ist nachteilig, vor allem bei breiten Furten, da dann die ungleich längeren Räumzeiten der Zufußgehenden zu unnötigen Verkürzungen der Freigabezeiten für Radfahrende führen.



Abbildung 68 – Getrennte Signalisierung des Radverkehrs und des Fußgängerverkehrs (Han-nover)

Die Anforderung durch Drucktaster ist für Zufußgehende und Radfahrende unattraktiv und deshalb auf wenige Ausnahmen zu beschränken, die keine andere Lösung zulassen. Dies ist auch an Anlagen mit verkehrsabhängiger Steuerung oder Anforderung durch den ÖPNV problemlos möglich. Eine Ausnahme können diagonale Führungen der Radfahrenden als Linksabbiegende vom Fahrbahnrand aus darstellen.

Die Freigabezeit für den Radverkehr ist am Kraftfahrzeugverkehr zu orientieren, da dies zu Minimierung der Wartezeiten für den Radverkehr führt. Als weitergehende Lösung ist der generelle Verzicht auf Signale für Radfahrende möglich, da die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zur Signalisierung des Radverkehrs folgendes ausführt: „An Lichtsignalanlagen gelten die Radverkehrssignale. Wenn eigenständige Radverkehrssignale nicht vorhanden sind, gelten die Kraftfahrzeug-Signale (bisher: die Fußgänger-Signale, d. Red.)“. Insofern kann der Verzicht auf eine Radverkehrssignalisierung erst langfristig der beste Weg sein.

### Linksabbiegen an Knotenpunkten

Linksabbiegenden Radfahrenden soll regelmäßig sowohl das direkte Abbiegen wie auch das indirekte Abbiegen über 2 Furten angeboten werden (Vergleich Abbildung 69). Dort, wo der Radverkehr aus der Nebenrichtung auf den signalisierten Knotenpunkt trifft, ist der aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) die geeignete Führung des Radverkehrs. Im Zuge der Nebenrichtung sind längere Rotzeiten vorhanden, sodass Radfahrende Zeit haben, am wartenden Kfz vorbeizuziehen und sich auf dem ARAS aufzustellen. Insbesondere abbiegende Radfahrende sind damit im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs und können vor diesem abfließen. Die Sicherheit für Radfahrende wird damit deutlich erhöht.

Der ARAS ist mit allen Führungsformen des Radverkehrs einschließlich des Mischverkehrs kombinierbar. Ein typischer Anwendungsfall ist die Führung des Radverkehrs im Zuge von Radverkehrsrouten auf Straßen mit geringerer Bedeutung für den Kfz-Verkehr. Der Standardanwendungsfall sind Knotenpunktzufahrten mit einem Fahrstreifen je Richtung. An Zufahrten mit 2 Richtungsfahrstreifen können ARAS auch eingesetzt werden.



Abbildung 69 – Beispiel für direktes Linksabbiegen für Radfahrende in Hildesheim (links) und aufgeweiteter Radaufstellstreifen in Hannover (rechts)

### Velo-Route

Zwischen Neubeckum und Beckum wird die Einrichtung einer attraktiven Radroute – auch Veloroute genannt – empfohlen. Auf der Strecke von etwa 5 Kilometer zwischen dem Busbahnhof in Beckum und dem Bahnhof in Neubeckum kann durch den Ausbau des Radweges mit einem besseren Standard (3,00 Meter) eine höhere Reisegeschwindigkeit und ein sicheres und attraktives Befahren der Radwege auch bei hohen Geschwindigkeiten ermöglicht werden. Die Veloroute führt am Mitfahrerinnen- und Mitfahrerparkplatz an der A 2 vorbei und ermöglicht somit die Verknüpfung von Mitfahrgelegenheiten mit dem Rad als Zubringer.



Abbildung 70 – Möglicher Veloradweg zwischen Beckum und Neubeckum

#### Allgemein

Die Notwendigkeit des Absteigens für den Radverkehrs an einigen Knotenpunkten sollte grundlegend überprüft werden.

#### 6.3.3 Betriebliche und regelnde Maßnahmen

##### Ausweitung der Freigabezeiten der Fußgängerzone

Die Fußgängerzone stellt derzeit in den Zeitbereichen von 08:00 Uhr bis 20:00 Uhr eine Barriere für die Durchquerung der Innenstadt dar. In den Morgen- und Abendstunden ist das Aufkommen der Zufußgehenden eher gering, sodass eine Durchfahrung der Fußgängerzone mit gegenseitiger Rücksichtnahme weiter ausgeweitet werden könnte. Möglich wäre eine Freigabe der Fußgängerzone von 19:00 bis 10:00 Uhr, wie es beispielsweise in Hannover der Fall ist. Um den Radfahrenden außerhalb der Zeit von 19:00 bis 10:00 Uhr eine attraktive und vor allem sichtbare (markierte) Alternative zur Umfahrung der Fußgängerzone zu bieten, soll die Radverkehrsverbindung nördlich der Fußgängerzone über den Ostwall/Nordwall/Südstraße und südlich der Fußgängerzone über die Clemens-August-Straße/Südstraße (Vorschlag Ausweitung Ver-

kehrsberuhigter Geschäftsbereich und Streckengeschwindigkeit von 30 km/h) gestärkt werden.

#### Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Bei der Freigabe von Einbahnstraßen für den entgegen der Fahrtrichtung fahrenden Radverkehr sollte künftig weiterhin auf einen ausreichend breiten Querschnitt und gute Sichtbeziehungen geachtet werden. Im Einzelfall ist zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einzelne Stellplätze am Fahrbahnrand zu verzichten (beispielsweise Oststraße in Beckum).

Der Innenstadtbereich sollte durchgehend mit Ausnahme der Fußgängerzone in allen Straßen in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben werden. Dies betrifft vor allem die Straßen im Wilhelmviertel und die Stichstraßen zur Stern- und Alleestraße.

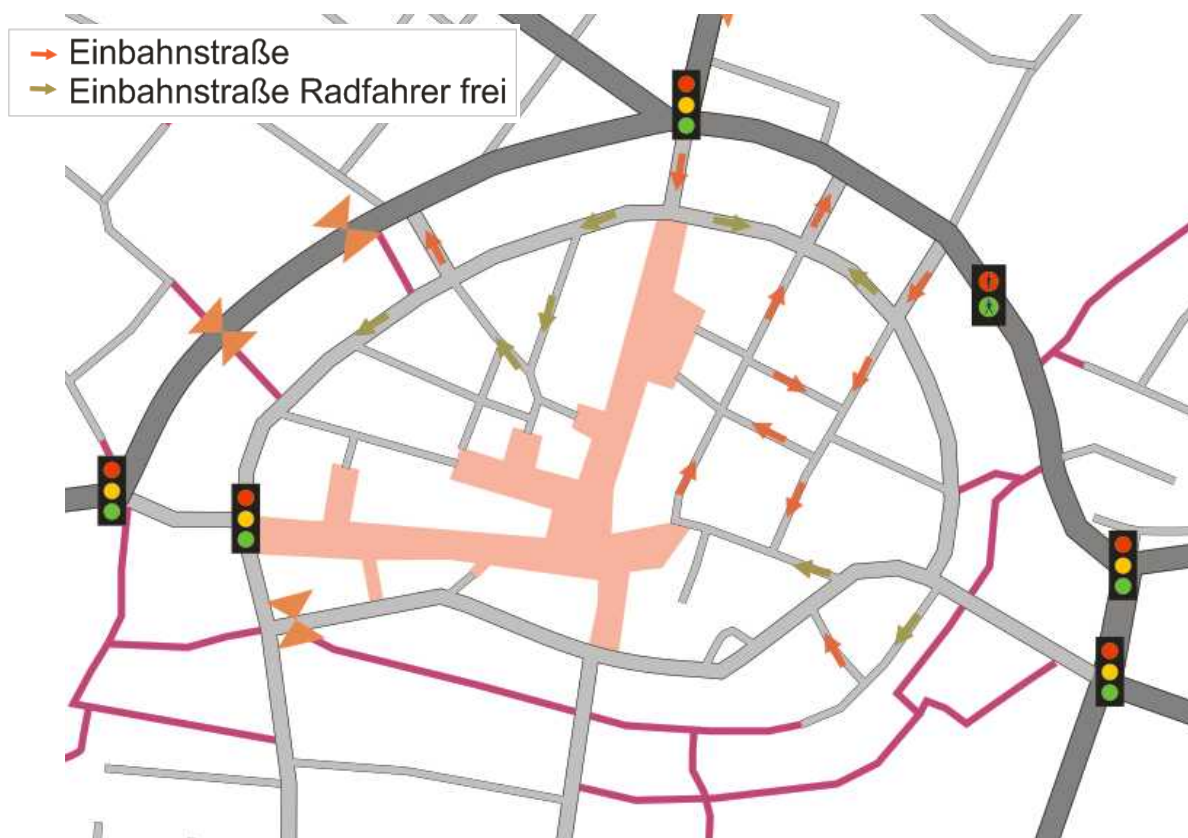


Abbildung 71 – Einbahnstraßen in der Innenstadt von Beckum

#### Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind ein relativ neues Element der Radverkehrsnetzgestaltung. Fahrradstraßen sind in erster Linie dem Fahrradverkehr vorbehalten. Mit anderen Fahrzeugen dürfen sie nur dort benutzt werden, wo dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h, das heißt Fahrradstraßen sind zumeist Teil einer Tempo-30-Zone. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Kraftfahrende müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrenden zu vermeiden. Die Fahrradstraße wird mit Zeichen

244.1 und entsprechendem Zusatzschild gekennzeichnet (siehe Abbildung 72). Nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO soll der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein oder es soll dies alsbald zu erwarten sein. In der Regel wird die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht an einem entsprechenden Verkehrsaufkommen festgemacht. Es werden Straßen gewählt, die im Radverkehrsnetz wichtige Beziehungen darstellen, im Kraftfahrzeugverkehr dagegen eher unbedeutend sind. Die Einrichtung von Fahrradstraßen verdeutlicht den Willen der betreffenden Kommune, den Radverkehr sichtbar zu fördern und seine Rolle im lokalen Verkehrsgeschehen zu stärken.



Abbildung 72 – Fahrradstraße (Beispiele aus Hannover): Beginn der Fahrradstraße (links) und Blick aus einer Nebenstraße auf die Fahrradstraße (rechts)

In Beckum kommen mehrere Straßen für eine Einrichtung als Fahrradstraße in Frage. Für folgende Straßen (-abschnitte) wird unter anderem die Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen empfohlen:

- Everkeweg (1)
- Werseweg (2)
- Alternativ auch Holtmarweg (3)
- Wilhelmstraße (4)

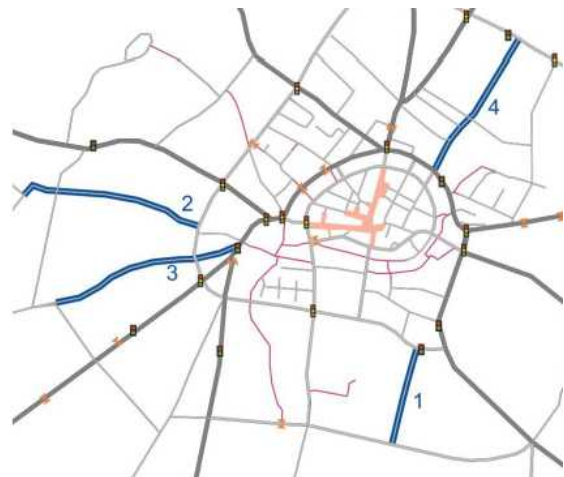


Abbildung 73 – Mögliche Fahrradstraßen in Beckum

Tempo 30 zur besseren Verträglichkeit der Fahrbahnführung des Radverkehrs  
An Straßen, an denen die Einrichtung von getrennten Radverkehrsanlagen oder zumindest von Schutzstreifen nicht möglich ist, kann durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer auf 30 km/h die gemischte Führung des Radverkehrs mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahr-



bahn verträglich gemacht werden. Ein gutes Beispiel dafür ist die Dorfstraße in Vellern. Es wird empfohlen, weitere Strecken hinsichtlich dieser Maßnahme zu prüfen. Geeignet sind vor allem Straßen, bei denen die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs auf Grund vielfältiger Nutzungen des Straßenraums eine untergeordnete Rolle spielt, wie zum Beispiel die Straßenzüge Südring und Kaiser-Wilhelm-Straße.

#### 6.3.4 Radabstellanlagen

Zur Förderung des Radverkehrs dient auch die Verbesserung des Angebots an Radabstellanlagen. Hier sollten insbesondere die bisher fehlenden Abstellanlagen im Bereich des Neubeckumer Bahnhofs nachgerüstet werden. Idealerweise sollten alle öffentlichen Abstellanlagen einheitlich aussehen oder zumindest vom gleichen Typ sein.

Fahrradboxen wie sie bereits am Südwall vorhanden sind, können sowohl für Pendelnde als auch für Radtouristen sinnvoll sein, um das Fahrrad samt Gepäck sicher abstellen zu können. Diese Boxen sind kostenfrei zu nutzen und können mit dem Fahrradschloss verschlossen werden. Abbildung 74 zeigt ein entsprechendes Beispiel aus Ferropolis (Sachsen-Anhalt). Im Zuge steigender Nutzung von Pedelecs ist die Einrichtung einer Ladestation ein weiterer attraktiver Service.



Abbildung 74 – Fahrradboxen zur kurzfristigen Nutzung für Touristen (Ferropolis Gräfenhainichen, Sachsen-Anhalt, links) und Beispiel für eine Pedelec-Ladestation (rechts, Quelle: velototal GmbH)

Grundsätzlich sind folgende Handlungsbedarfe festzustellen:

- Anordnung von qualitätsgerechten Fahrradabstellanlagen an den Zugängen der Innenstadt
- Vorsehen von Radabstellmöglichkeiten außerhalb vom Stadtgebiet, um die Attraktivität von Bike and Ride zu fördern
- Prüfen der Einrichtung einer Radstation am Bahnhof in Neubeckum

### 6.3.5 Service rund um Rad

Neben Service-Angeboten für das Rad spielt auch die Einrichtung eines Fahrradverleihsystems speziell für Lastenräder eine wichtige Rolle, um die Attraktivität des Radfahrens zu verbessern:

- Die Potenziale für ein Fahrradverleihsystem (gegebenenfalls auch nur für Lastenfahrräder) sind zu prüfen.
- Entlang von touristischen und wichtigen Radverkehrsverbindungen sollten Self-Service-Punkte etabliert werden, um den Radfahrenden die Möglichkeit zu bieten, das Fahrrad zu reparieren.
- Um das Komfortgefühl beim Radfahren zu steigern, können an Knotenpunkten sogenannte Fußrasten oder Ampelgriffe vorgesehen werden, wodurch ihnen das Absteigen vom Fahrrad erspart bleibt.
- Zudem sollen öffentliche Ladestationen für E-Bikes vorgesehen werden.



Abbildung 75 – Beispiel für einen Schlauchautomat (Ennigerloh, links) und eine Fußraste an Knotenpunkten (Kopenhagen, rechts)

### 6.3.6 Öffentlichkeitsarbeit

Die verschiedenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs müssen von einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Getreu dem Motto „Tue Gutes und rede darüber“ sollten alle Maßnahmen öffentlichkeitswirksam präsentiert, wenn nicht gar inszeniert werden. So sollte die Einführung der Fahrradstraßen durch entsprechende Informationen begleitet werden. Standardmäßig muss in der Lokalpresse über Neues vom Radverkehr berichtet werden. Besonders gute Erfahrungen liegen aus Städten vor, in denen sich ein lokaler Prominenter als das „Gesicht der Radverkehrs-Förderung“ in den Dienst an der Sache stellt.

Generell sollten Politik und Verwaltung in der Nutzung der von ihnen beschlossenen und realisierten Maßnahmen vorangehen. Zudem ist die Mitwirkung des lokalen Fahrradhandels anzustreben, der ja ebenfalls unmittelbar und mittelbar

profitiert. Das Radverkehrsnetz eignet sich als Grundlage eines Fahrrad-Stadtplans, in dem zusätzlich alle für Radfahrende interessanten Orte/Geschäfte und Ähnliches verzeichnet sind. Radzählstellen können ebenfalls eine öffentlichkeitswirksame Maßnahme sein (beispielsweise zwischen der Velo-Route zwischen Neubeckum und Beckum).



Abbildung 76 – Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs

Zur Vertiefung und Konkretisierung der vorgeschlagenen Ansätze, empfiehlt sich die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes, das konkrete Vorschläge nennt und Maßnahmen sowie deren Kosten beschreibt.

### 6.3.7 Maßnahmenblatt

#### Radverkehr



#### Maßnahmen Strecken

- Regelkonforme Lösungen umsetzen.
- Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz.
- An Stellen mit Querungsbedarf sind gesicherte Querungsanlagen einzurichten.
- Prüfen: Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr.
- Prüfen: Die Einrichtung von Fahrradstraßen.
- Prüfen: Tempo 30 zur besseren Verträglichkeit der Fahrbahnführung des Radverkehrs.
- Regelkonforme Übergänge zwischen Radwegen im Seitenraum und auf der Fahrbahn (gute Sichtbeziehungen).
- Veloroute zwischen Beckum und Neubeckum.

#### Maßnahmen Knotenpunkte

- Umbau komplexer Knotenpunkte zur Verbesserung der Verkehrsführung.
- Linksabbiegenden Radfahrenden soll regelmäßig sowohl das direkte Abbiegen wie auch das indirekte Abbiegen über 2 Furten angeboten werden.
- Der Radverkehr ist, wenn überhaupt, getrennt zu signalisieren.
- Abschaffung von Drucktastern.
- Es sollten vermehrt ARAS eingesetzt werden.

#### Maßnahmen Radverkehrsnetz

- Sicherstellung der sozialen Sicherheit (beispielsweise 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 (beispielsweise Ladestationen, Ampelgriffe,...)
- Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS NRW) anstreben.
- Öffentlichkeitsarbeit vorantreiben.
- Erarbeitung eines Radverkehrsnetzplanes.

Leuchtturm-/  
Impulsprojekt



**Erarbeitung einer Radverkehrsnetzplanung**

## 7 Fußverkehr

### 7.1 Analyse

Der Fußverkehr wird in seiner Bedeutung oft unterschätzt, stellt er doch im Binnenverkehr zumeist 20 bis 25 Prozent aller Wege. Auch Wege zu Fuß sollen

- auf direkten Wegen,
- auf qualitativ hochwertigen Verkehrsanlagen sowie
- sicher und behinderungsfrei

durchgeführt werden können. Als spezielle Anforderung kommt hier die Barrierefreiheit hinzu. Nutznießende barrierefreier Wege sind alle Verkehrsteilnehmenden mit Mobilitätseinschränkung. Dazu zählen neben den Menschen mit Behinderungen auch Eltern mit Kinderwagen oder Personen mit schwerem Gepäck. Insbesondere in kleineren Kommunen, wo viele Wege hinsichtlich der Entfernung zu Fuß, mit dem Rad oder auch mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt werden können, kommt der Gleichwertigkeit der Verkehrsmittel hinsichtlich der oben genannten Kriterien eine besondere Bedeutung zu.

Beckum bietet zahlreiche gute Voraussetzungen für den Fußverkehr:

- Die mittleren Entfernungen sind dank kompakter Siedlungsformen gering.
- Die Ziele des Fußverkehrs sind flächenhaft verteilt.
- Das Wegenetz weist neben den straßenbegleitenden Gehwegen relativ viele nur zu Fuß nutzbare Wege auf.
- Die Topographie ist eben.
- Die meisten Straßen sind durch Kraftfahrzeugverkehr zumeist eher gering belastet.

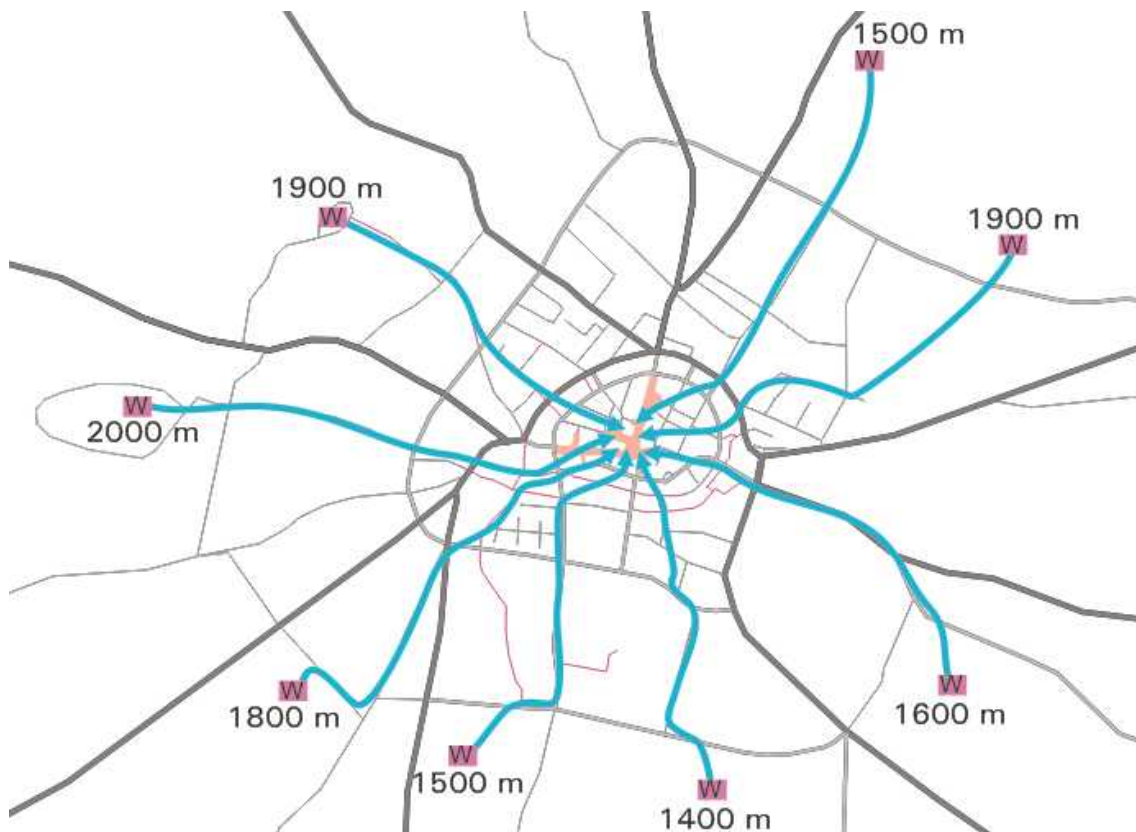


Abbildung 77 – Entfernungen von den Wohngebieten ins Zentrum von Beckum

Folgende Mängel lassen sich in Bezug auf den Fußverkehr festhalten:

- Das Fußwegenetz bietet neben den bereits genannten guten Voraussetzungen für den Fußverkehr gesicherte Querungsmöglichkeiten in Form von Bedarfslichtsignalanlagen oder Querungshilfen im Bereich von Haltestellen oder stärker belasteten Ortsdurchfahrten. Diese werden aber noch nicht flächendeckend eingesetzt, sodass hier an einigen Stellen noch nachgerüstet werden sollte. Vor allem in Bereichen von wichtigen Querungsstellen wie am Busbahnhof in Neubeckum und am Bahnhof in Neubeckum besteht Nachholbedarf.
- Hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr erschweren bereichsweise das Überqueren von Straßen.
- Zudem werden an Kreisverkehren oder Querungshilfen keine Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) markiert. Dadurch entstehen sowohl für den Fuß- und Radverkehr und den Kfz-Verkehr nicht eindeutige beziehungsweise unklare Vorfahrtsregelungen. Zuzußgehende sind bei der derzeitigen baulichen Gestaltung beim Überqueren der Ausfahrt bis zur Querungshilfe vorfahrtberechtigt, beim Überqueren der Einfahrt in den Kreisverkehr müssen die Zuzußgehenden gegenüber dem Kfz-Verkehr Vorrang gewähren.
- Sperrketten in Knotenpunktbereichen ermöglichen keine direkte Führung für den Zuzußgehenden (teilweise zum Schutz erforderlich).
- Durch Anforderungstaster entstehen lange Wartezeiten an Knotenpunkten.

- Ein wesentlicher Aspekt der Barrierefreiheit ist neben qualitativ hochwertigen Gehwegoberflächen auch abgesenkte Bordsteine an den Knotenpunkten. Dies ist in Beckum noch nicht flächendeckend vorzufinden. Einige Querungshilfen sind aber mit taktilen Leiteinrichtungen ausgestattet.
- Das Steigungsverhältnis bei Rampen ist zu groß (beispielsweise Marienplatz in Beckum).
- Gehwege sind zu schmal und die nutzbare Breite wird durch Grünschnitt oder Treppenaufgänge zusätzlich eingeschränkt.



Sternstraße in Beckum



Ungenügende Barrierefreiheit

Abbildung 78 – Mangelhafte Bereiche im Fußverkehr

In den verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen in Beckum und Neubeckum tragen verträgliche Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr zur Steigerung der Bewegungs- und Aufenthaltsqualität für die Zufußgehenden bei.



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in Beckum



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in Neubeckum

Abbildung 79 – Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche

### Konfliktstellen für den Fuß- (und Radverkehr)

An den in Abbildung 80 dargestellten Konfliktstellen sind keine Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen, sodass es zu gefährlichen Situationen beim Überqueren der Straße kommt. Vor allem am Busbahnhof in Beckum ist eine gesicherte Querungsstelle erforderlich, da Radfahrende und Zufußgehende einen 3-streifigen Fahrbahnquerschnitt ungesichert überqueren müssen.



Fehlende Querungshilfe am Busbahnhof in Beckum

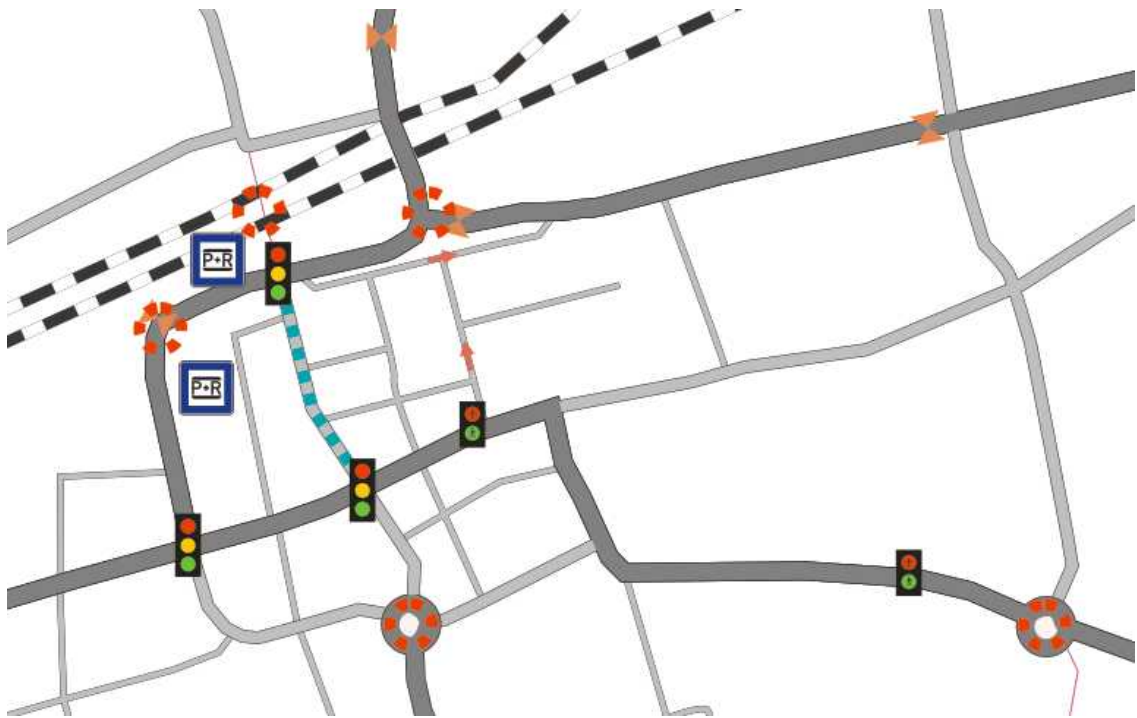


Fehlende Querungshilfe Westwall/Dalmerweg

Abbildung 80 – Konfliktstellen in Beckum

In Neubeckum sollten die in Abbildung 81 dargestellten Konfliktstellen beseitigt werden. Dazu zählt die Einrichtung von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehren sowie an wichtigen Querungsstellen im Bereich des Bahnhofs in Neubeckum und an der Ennigerloher Straße. Die Unterführung am K+K Markt ist derzeit nicht barrierefrei und die soziale Sicherheit nicht gewährleistet. Hier sollte die Barrierefreiheit sichergestellt sein.





Unterführung K+K Markt in Neubeckum



Fehlender FGÜ in der Breslauer Straße in Neubeckum

Abbildung 81 – Konfliktstellen in Neubeckum

## 7.2 Fußverkehrskonzept

Das strategische Ziel der Verkehrsplanung für den Fußverkehr ist die gleichwertige Berücksichtigung der Belange der Zufußgehenden in der Entwurfsplanung (zum Beispiel Gehwegbreiten, Höhenversätze) unter dem Aspekt der Barrierefreiheit sowie die mit dem Kraftfahrzeugverkehr mindestens vergleichbare Berücksichtigung des Fußverkehrs an Lichtsignalanlagen.

Maßnahmen für den Fußverkehr im Innenstadtbereich zielen auf die Verbesserung der genannten Mängel ab. Dazu zählen

- Stärkung der Beziehung für Zufußgehende vom Busbahnhof in Beckum in die Innenstadt von Beckum und vom Bahnhof in Neubeckum in die Innenstadt von Neubeckum,

- 
- Stärkung der Beziehung für Zufußgehende zur Stadtmitte und der Aufenthaltsqualität,
  - die Überprüfung sehr langer Wartezeiten an Lichtsignalanlagen mit dem Ziel, die Verkehrsqualitätsstufen des Handbuchs für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS 2015) zu erfüllen (demnach darf die maximale Wartezeit 70 Sekunden nicht übersteigen),
  - die Überprüfung der Notwendigkeit des Einsatzes von Sperrgittern in Knotenpunktbereichen,
  - die Einrichtung von für Zufußgehende freundliche Querungsbereiche an den gezeigten Konfliktstellen insbesondere an Kreisverkehren sowie
  - die Prüfung geeigneter Querungsanlagen für Zufußgehende.

Als weitere Maßnahmen sind die Mängel in der Infrastruktur zu beseitigen:

- Erneuerung der verbleibenden schlechten Gehwege
- Einrichten fehlender Bordsteinabsenkungen
- Erweiterung des Angebots von Querungsstellen mit Leiteinrichtungen für Sehbehinderte

In der Clemens-August-Straße einschließlich des Knotenpunktes Elisabethstraße/Südstraße wird die Ausweitung des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit einer Tempo-20-Regelung empfohlen. In den umgestalteten Bereichen wird sich eine dem jeweiligen Verkehrsgeschehen angepasste, niedrigere Geschwindigkeit ergeben.

Die Markierung von Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) und Furtmarkierung für den bevorrechtigten Radverkehr an innerörtlichen Kreisverkehren entspricht dem Regelwerk und damit dem „Stand der Technik“ und soll bei künftigen Planungen von Kreisverkehren zur Anwendung kommen. Bei bereits bestehenden Kreisverkehren soll im Einzelfall darüber diskutiert werden, ob Fußgängerüberwege nachgerüstet werden. In Beckum soll ein einheitlicher, regelkonformer Standard angestrebt werden. Grundsätzlich werden Fußgängerüberwege heute auch in der wissenschaftlichen Betrachtung positiv für die Verkehrssicherheit eingestuft. Insofern wären grundsätzlich Fußgängerüberwege auch an anderen Straßen im Stadtgebiet ohne Kreisverkehr zu prüfen.

## 7.2.1 Maßnahmenblatt

### Fußverkehr



#### Maßnahmen

- Gleichwertige Berücksichtigung der Belange der Zufußgehenden in der Entwurfsplanung.
- Sicherstellung der Barrierefreiheit.
- Stärkung der Beziehung der Zufußgehenden vom Busbahnhof in Beckum in die Innenstadt von Beckum und vom Bahnhof in Neubeckum in die Innenstadt von Neubeckum.
- Stärkung der Beziehung der Zufußgehenden 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 Zufußgehende inklusive Fußgängerüberwege.

#### Infrastruktur

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

Leuchtturm-/  
Impulsprojekt



**Nachrüsten von Fußgängerüberwegen  
(Zebrastrifen) an Kreisverkehren**



Abbildung 82 – Beispiel Fußgängerüberweg und Radverkehrsfurt an einem Kreisverkehr

## 8 Öffentlicher Personennahverkehr

### 8.1 Orts- und Regionaler Busverkehr

Träger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Beckum und dem Umland ist der Kreis Warendorf. Dienstleister ist der Regionalverkehr Münsterland, die Verkehrsgesellschaft Breitenbach und der Regionalverkehr Ruhr-Lippe.

#### Strecken- und Liniennetz

Das Fahrtenangebot ergibt sich aus der Überlagerung von dem:

- SchnellBus zwischen Beckum – Neubeckum – Münster (S 30 im 60 min-Takt)
- RegioBus (60 – oder 30 – Minuten-Takt mit Anschluss an Bus- und Bahnverbindungen)
- Ortsgebundene Buslinien – überwiegend Verkehr für Schülerinnen und Schüler (werktags an Schulzeiten orientiert)
- Linie 335 zwischen Lippetal und Beckum
- TaxiBus zwischen Neubeckum und Vellern (werktags 7:00 bis 19:00 Uhr, samstags 8:00 bis 14:00 Uhr)
- NachtBus zwischen Beckum und Münster und Beckum und Lippstadt (N3/N11 – bietet Freizeitverkehr in den Abend- und Nachtstunden von Samstag auf Sonntag, 2-Stunden Takt zwischen 17:00 und 5:00 Uhr)
- Fahrradbus (F1 Mai bis September an Sonn- und Feiertagen)

Das Netz der von Linienbussen befahrenen Straßen und der Haltestellen erscheint zunächst relativ dicht. Zu beachten ist aber, dass durch viele Straßen nur wenige Male am Tag (beispielsweise Beckumer Süden) ein Bus fährt. Diese Tatsache ist auch bei der Beurteilung der Erschließungsqualität zu berücksichtigen.

Eine Aktualisierung des Nahverkehrsplans (NVP) Kreis Warendorf ist derzeit in Bearbeitung.

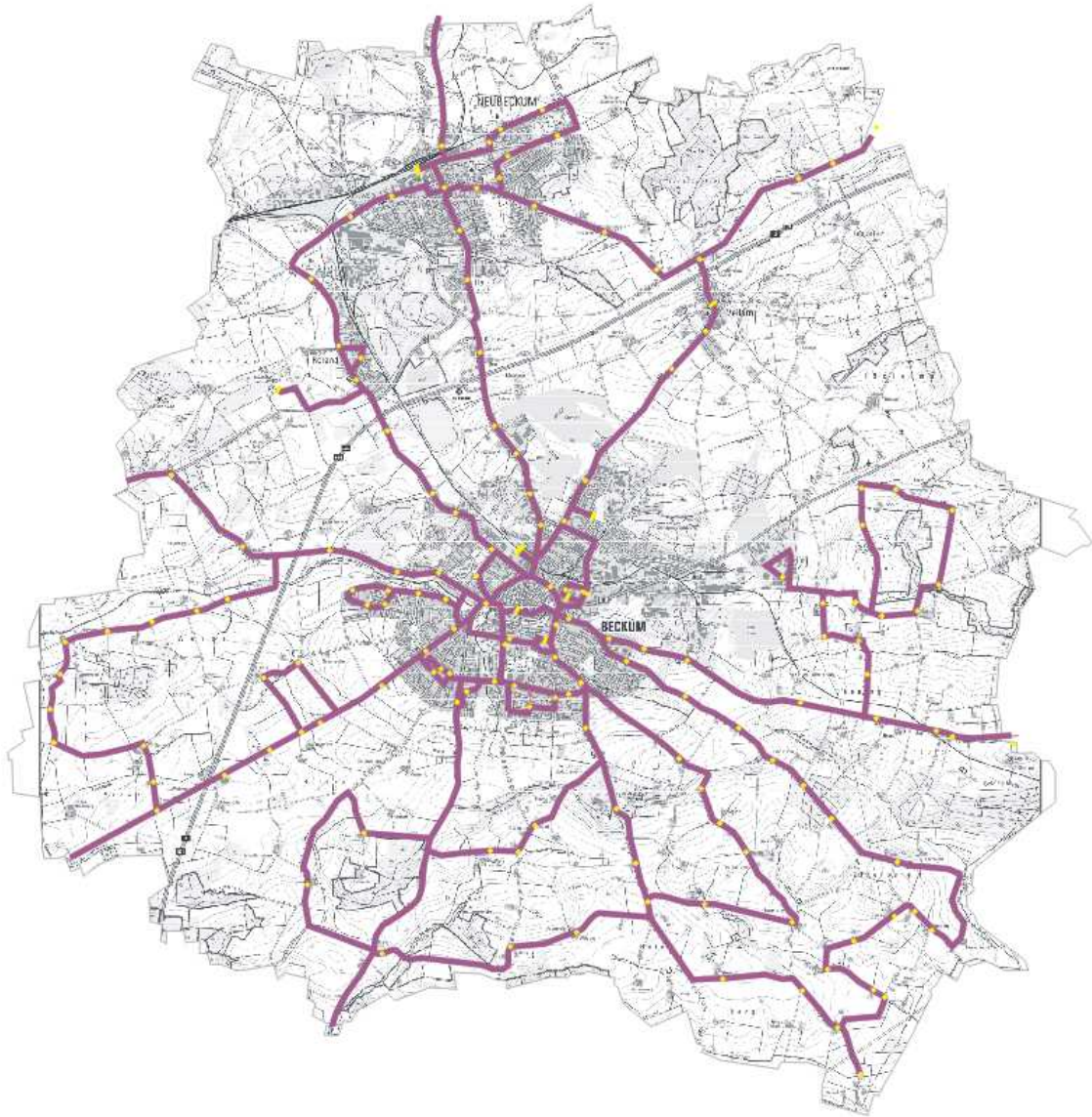


Abbildung 83 – Übersicht Liniennetz in Beckum

Im Innenstadtbereich von Beckum konzentrieren sich die ÖPNV-Wege vom Busbahnhof über die Alleestraße bis zum Rathaus oder zum Markt. Der ortsbezogene ÖPNV verkehrt vorwiegend zwischen den Schulen. Zentrale Umstiegshaltestelle ist die Kettelerschule. Im Innenstadtbereich von Neubeckum ist der Bahnhof des Schienenverkehrs Start beziehungsweise Endpunkt aller Linien.

Im Innenstadtbereich von Neubeckum ist der Bahnhof Start- und Endpunkt aller Linien.



Abbildung 84 – Liniennetz in Beckum

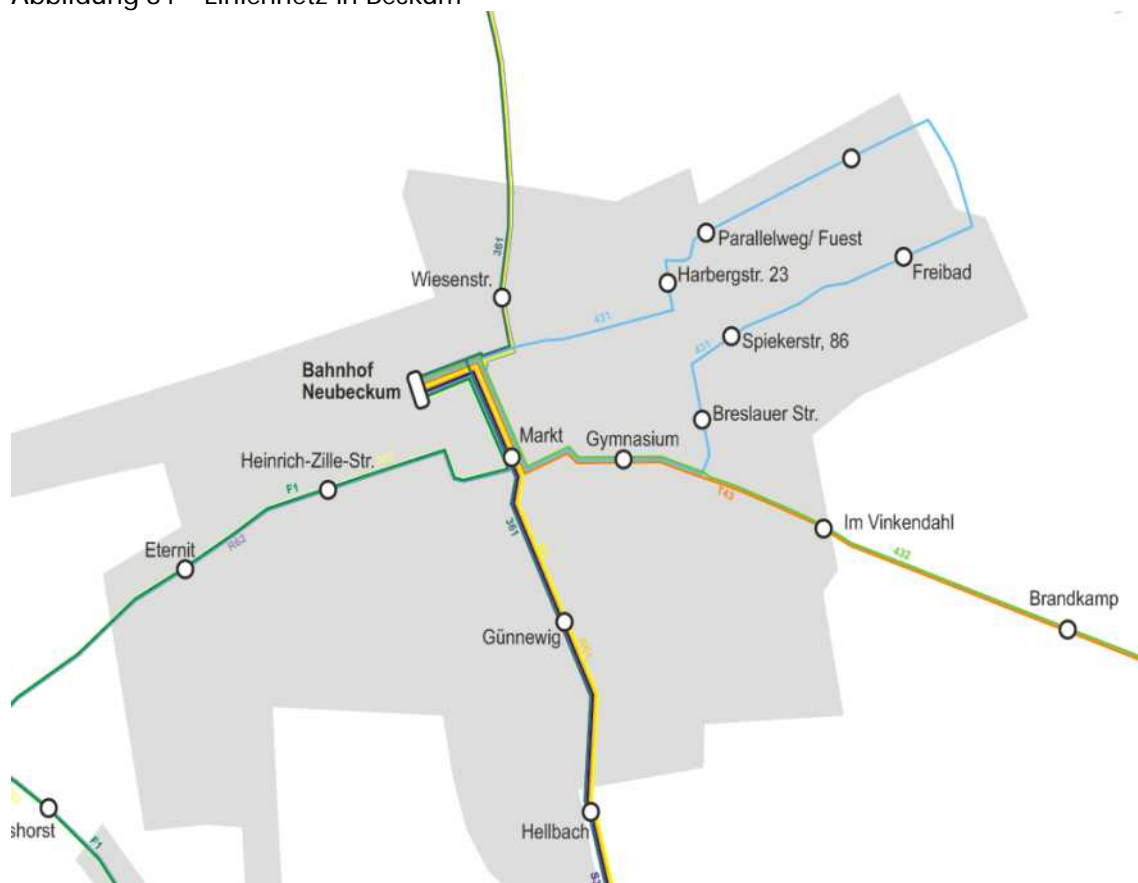


Abbildung 85 – Liniennetz in Neubeckum

Die Darstellung der vom Busverkehr erschlossenen Gebiete (siehe Abbildung 86) zeigt, dass vor allem im südlichen Bereich von Beckum erhebliche Erschließungsdefizite bestehen. Hier ist das Angebot stark auf den Verkehr für Schülerinnen und Schüler ausgerichtet. Weiterhin sind das Wohngebiet und das Gewerbegebiet (Auf dem Tigge) im Osten von Beckum nicht durch den ÖPNV abgedeckt. Im östlichen Bereich von Neubeckum bestehen ebenfalls Erschließungsdefizite.

Die werktägliche Verbindungsqualität ist stark vom Verlauf und Angebot des Regiobusses und des Schnellbusses abhängig. Es ergibt sich in der Überlagerung eine verdichtete Bedienungssachse vom Busbahnhof in Beckum über Roland nach Neubeckum sowie über Hellbach nach Neubeckum. Der Stadtteil Vellern ist ebenfalls gut angebunden. Das Fahrtenangebot ist insgesamt nur teilweise vertaktet und häufig an Schulanfangs-/endzeiten orientiert. Für die erschlossenen Flächen wird eine Differenzierung nach der Bedienungshäufigkeit vorgenommen.

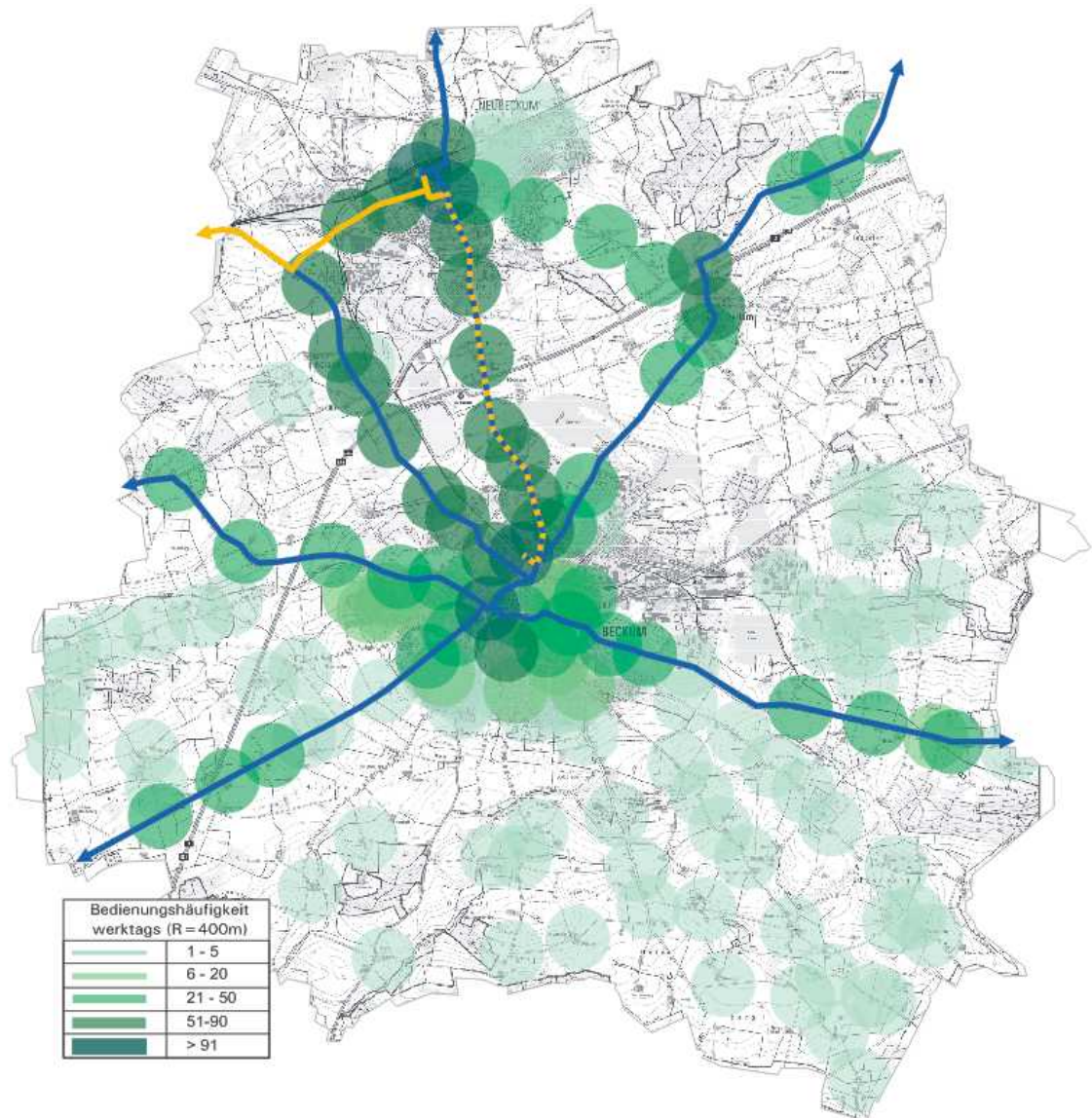


Abbildung 86 – Bedienungshäufigkeit und Erschließungsbereiche des Busverkehrs werktags



Samstags wird der Süden von Beckum gar nicht bedient, ebenso wenig wie der Osten von Neubeckum. Erschließungsdefizite bestehen ebenso wie werktags im östlichen Gewerbegebiet von Beckum (Auf dem Tigge). Die Bedienungshäufigkeit reduziert sich in etwa um die Hälfte.

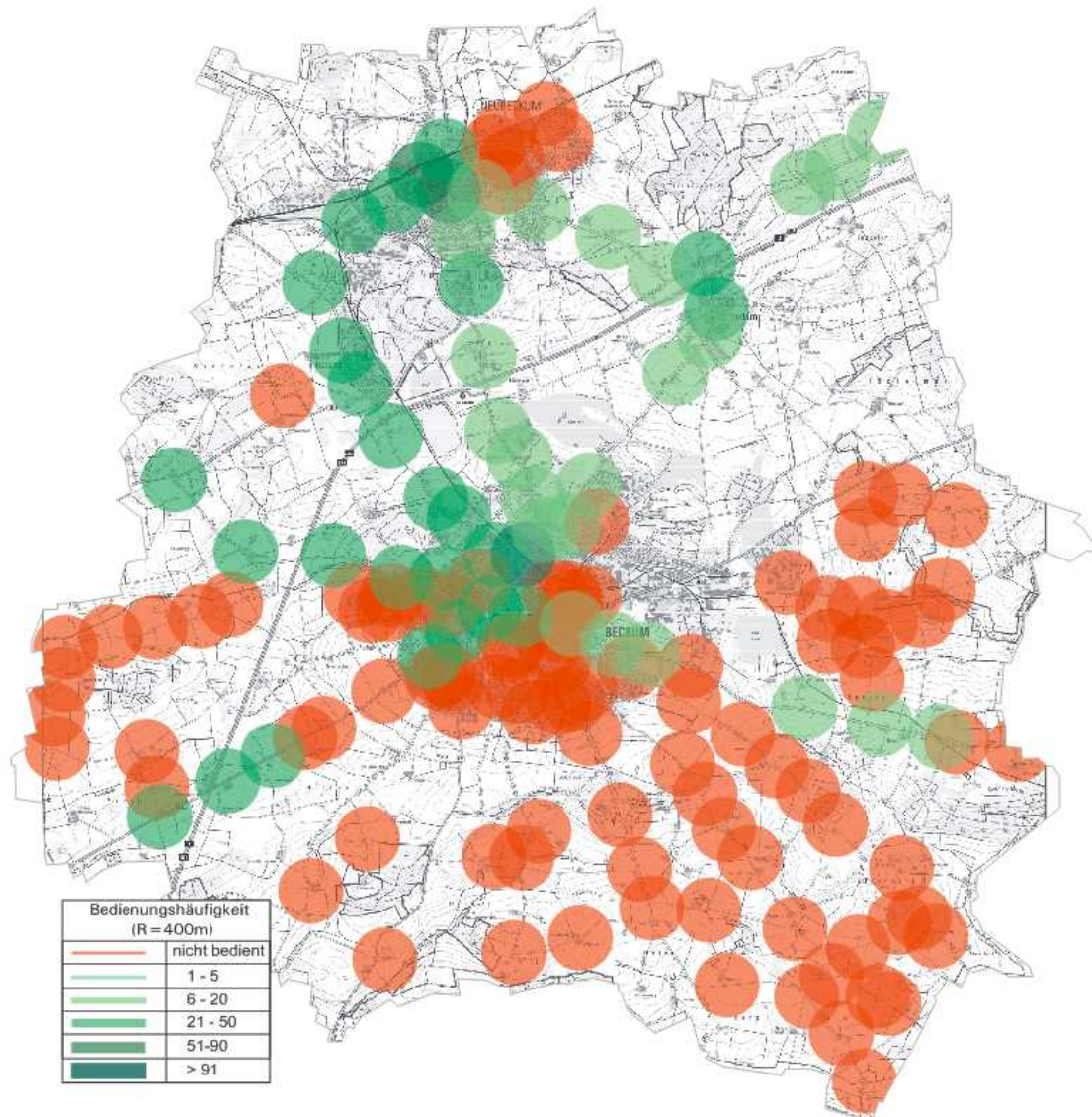


Abbildung 87 – Bedienungshäufigkeit und Erschließungsbereiche des Busverkehrs samstags

Der Süden von Beckum und der Osten von Neubeckum sowie Vellern werden sonntags gar nicht bedient. Die Bedienungshäufigkeit beschränkt sich auf wenige Fahrten am Tag, maximal 60 Abfahrten am Busbahnhof in Beckum und 30 am Bahnhof in Neubeckum. Die übrigen Haltestellen werden deutlich weniger angefahren, im Mittel etwa 15 Mal am Sonntag.

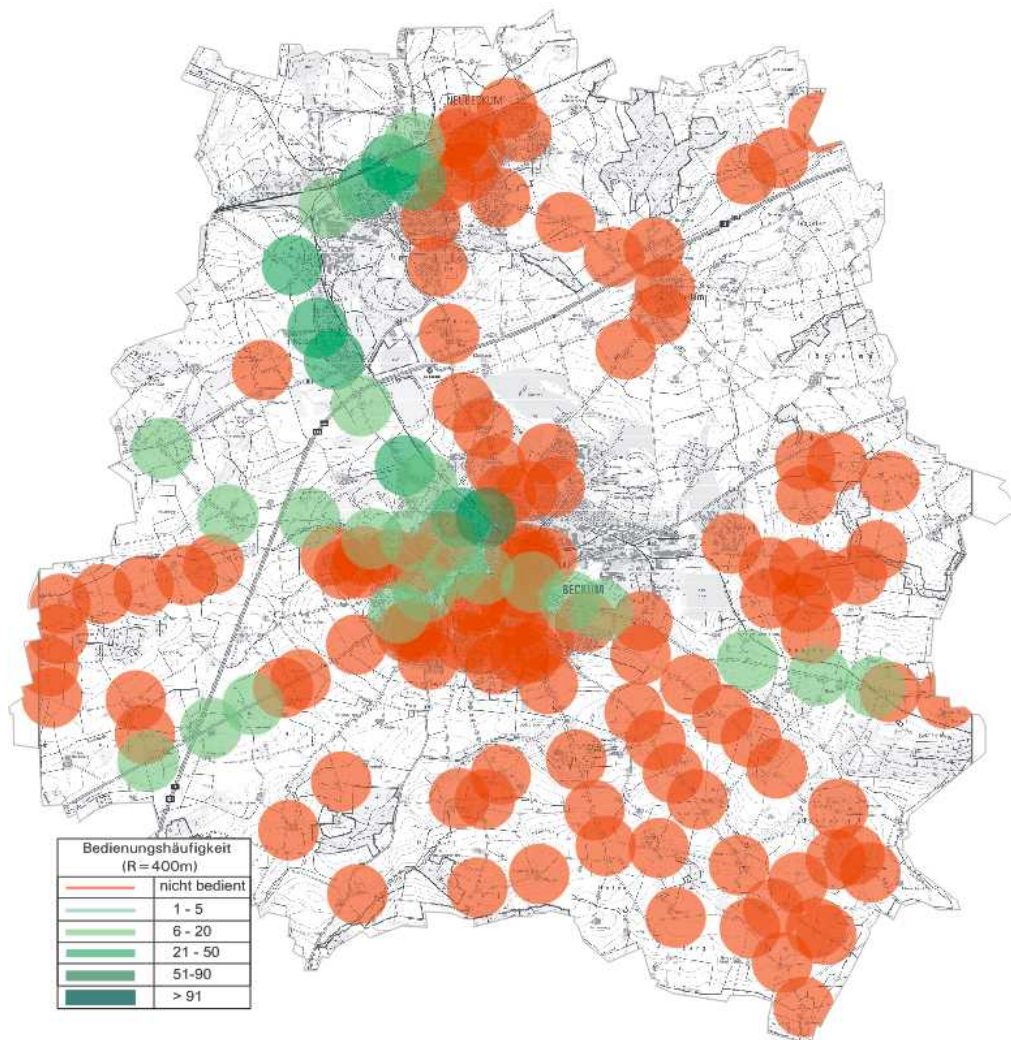


Abbildung 88 – Bedienungshäufigkeit und Erschließungsbereiche des Busverkehrs sonntags

### Verkehrszeiten

Werktags verkehren die Buslinien überwiegend zwischen 06:00 und 21:00 Uhr. Samstags endet die Bedienstzeit deutlich eher, die ortsgebundenen Buslinien fahren gar nicht mehr. Sonntags verkehrt ausschließlich der Regiobus zwischen 12:00 und 21:00 Uhr.

Die ortsgebundenen Buslinien fahren nicht in den Ferien. Viele Bürgerinnen und Bürger nehmen die Buslinien deshalb als Schulbuslinien wahr und wissen nicht, dass sie die Buslinien überhaupt nutzen dürfen. Hierfür sollte die Aufgabenträgerin oder der Aufgabenträger besser informieren und für das Angebot werben.

Die Zeiten werden im Rahmen des neuen NVP erweitert.

| Uhrzeit                 | werktags |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|-------------------------|----------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|                         | 0        | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| Schnellbus              |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Regiobusse              |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Ortsgebundene Buslinien |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Taxibus                 |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Nachtbus                |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Fahrradbus              |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

| Uhrzeit                 | samstags |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|-------------------------|----------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|                         | 0        | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| Schnellbus              |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Regiobusse              |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Ortsgebundene Buslinien |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Taxibus                 |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Nachtbus                |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Fahrradbus              |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

| Uhrzeit                 | sonntags |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|-------------------------|----------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|                         | 0        | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| Schnellbus              |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Regiobusse              |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Ortsgebundene Buslinien |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Taxibus                 |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Nachtbus                |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Fahrradbus              |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

Abbildung 89 – Verkehrszeiten werktags, samstags und sonntags

### Haltestellen

Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung setzen sich anlehnend an die Ziele des Nahverkehrsplans aus folgenden Aspekten zusammen:

- Komfort
- Fahrgastinformation
- Barrierefreiheit
- Sicherheit und
- Inter- und multimodale Verknüpfung

Die Qualitätsanforderungen unterscheiden sich in Abhängigkeit der Lage und Bedeutung der Haltestelle. Im aktuellen Nahverkehrsplan werden dazu Haltestellenkategorien festgelegt, in denen bestimmte Anforderungen hinterlegt sind.

Die Bushaltestellen in Beckum sind von unterschiedlicher Qualität. Fahrgastunterstände sind in neu gestalteten Seitenräumen (Beispiel Sternstraße in Beckum) eingerichtet worden, aber nicht flächendeckend vorhanden. Die Haltestelle Hindenburgplatz in der Sternstraße ist eine von wenigen Haltestellen, welche mit Leiteinrichtungen für Sehbehinderte und Kasseler Sonderborden einen barrierefreien Einstieg gewährleistet. Zudem ist ein Witterungsschutz vorhanden sowie eine ausreichende Beleuchtung und Abfallbehälter. Allerdings sind dort keine Sitzgelegenheiten vorzufinden. Die Ausstattung und Qualität der Haltestellen in

den Randlagen von Beckum weisen erhebliche Mängel auf. Die Schilder sind teilweise verblichen und es sind keine befestigten Wartebereiche für Fahrgäste vorgesehen. Außerdem ist häufig keine Beleuchtung vorgesehen. An einigen Haltestellen überschneiden sich zudem Radwege mit den Wartebereichen.



Barrierefreie Haltestelle Hindenburgplatz



Haltestelle Rathaus in Beckum



Haltestelle Brand in Vellern



Haltestelle Potsdamer Straße in Roland



Bahnhof Neubeckum



Busbahnhof in Beckum



Haltestelle Scharmarn in Randlage



Haltestelle Gymnasium in Beckum

Abbildung 90 – Haltestellen in Beckum

Ausweislich des aktuellen Nahverkehrsplans (NVP) des Kreises Warendorf und eigener Analysen weist der ÖPNV in Beckum derzeit folgende wesentliche Mängel auf:

#### Liniennetz und Bedienungshäufigkeit

- Defizite in der Bedienung der südlichen und östlichen Wohngebiete in Beckum und der östlichen Gewerbegebiete
- Generell praktisch kein Angebot nach 21:00 Uhr
- Das Angebot am Wochenende vor allem sonntags ist ungenügend

#### Haltestellen

- Viele Haltestellen befinden sich in einem schlechten Zustand
- Viele Haltestellen sind nicht barrierefrei
- Fehlende Unterstände
- Fehlende oder zu wenige Fahrradabstellanlagen an wichtigen Haltestellen
- Radweg verläuft direkt durch den Wartebereich der Fahrgäste
- Unzureichende Informationsübermittlung an Busbahnhof und Bahnhof und weiteren wichtigen Haltestellen
- Verblichene Haltestellenschilder

Während die meisten genannten Mängel von den Betreibern des ÖPNV gelöst werden müssen, ist die Stadt Beckum hinsichtlich der Qualität der Haltestellen in der Verantwortung.

## 8.2 Überörtliche Anbindungen – Bahnverkehr

Die Stadt Beckum hat einen dezentralen SPNV-Anschluss in Neubeckum.

Am Bahnhof in Neubeckum halten Züge des Nahverkehrs auf der Strecke:

- Düsseldorf – Essen – Dortmund – Neubeckum – Bielefeld – Minden (Westfalen) und
- Bielefeld – Neubeckum – Münster

in einem 60-Minuten-Takt. Durch die Überlagerung beider Linien ergibt sich am Bahnhof ein halbstündliches Fahrtenangebot.

Derzeit wird über eine Reaktivierung der WLE-Strecke (Westfälische Landes-Eisenbahn) von Münster nach Sendenhorst diskutiert (gegebenenfalls Verlängerung nach Neubeckum). Dadurch erfolgt die Anbindung der Stadt Sendenhorst im Kreis Warendorf und die Schnellbuslinie S 30 im Abschnitt Sendenhorst – Münster soll entfallen.

Die Verkehrsstation Neubeckum wird im Rahmen der Modernisierungsoffensive 2 (MOF2) derzeit umgebaut. Es entsteht ein gebäudeunabhängiger Zugang zu den Bahnsteigen. Die Art der Nachnutzung des Bahnhofsgebäudes ist derzeit noch unklar.



Abbildung 91 – SPNV-Verbindungen von Neubeckum

### 8.3 ÖPNV-Konzept

Das strategische Ziel im ÖPNV ist die langfristige Stabilisierung der heutigen Nutzungszahlen trotz der eher ungünstigen Aussichten hinsichtlich der demografischen Entwicklung, zum Beispiel der Zahlen der Schülerinnen und Schüler. In dünn besiedelten Flächen wird aus diesem Grund künftig ein klassischer Linienbetrieb wegen der geringen Nachfrage und der hohen Kosten nicht mehr

möglich sein. Alternativ dazu sollen finanziell tragbare Konzepte wie der Bürgerbus, Carsharing oder Mitfahrgelegenheiten (Mitfahrerinnen- und Mitfahrerbank) angeboten werden. Grundlegend sollte die Nutzungsfreundlichkeit des Angebotes verbessert werden, das heißt qualitative Verbesserungen im bestehenden Angebot, wie eine stärkere Orientierung an Kundinnen und Kunden, die bessere Abstimmung der Tarife, die Anschlusssicherung, die Gestaltung der Haltestellen und der Fahrzeuge und dergleichen. Nur so lässt sich das quantitative Angebot auf dem heutigen Stand erhalten.

Gleichzeitig ist aber eine verstärkte Nutzung des ÖPNV, und hier insbesondere der Angebote auf der Schiene (SPNV) durch Pendelnde anzustreben. Im Leitbild des Verkehrsentwicklungsplans 2030 ist die Förderung des ÖPNV ausdrücklich erwähnt, unter anderem auch deshalb, weil die Umweltziele und hier insbesondere die Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, sonst nicht erreichbar sein werden.

Das Fahrrad wird als Zubringer zum ÖPNV immer mehr an Bedeutung gewinnen. Eine wesentliche Maßnahme zur Verbesserung der Verknüpfung Beckums mit den benachbarten Oberzentren Dortmund, Bielefeld und Münster ist die Förderung des Park and Ride und Bike and Ride in Verbindung mit dem SPNV. Der Fokus sollte auf dem Ausbau von Mobilstationen liegen. Durch die Schaffung von weiteren Stellplätzen am Bahnhof in Neubeckum könnten die Kapazitäten im Park and Ride sowie im Bike and Ride ausgeweitet werden.

Als Maßnahmen im ÖPNV in kommunaler Verantwortung sind zu nennen:

- Ein Erneuerungsprogramm für Bushaltestellen, das
  - Eine Ausstattung unter besonderer Berücksichtigung der Barrierefreiheit sowie
  - Gegebenenfalls eine Optimierung der Lage der Haltestellen vorsieht
- Die Einrichtung von Fahrradstellplätzen an wichtigen Haltestellen (Bike and Ride).
- Ausweitung des Park and Ride Angebots am Bahnhof in Neubeckum.
- Die Nachnutzung des Bahnhofsgebäudes als Mobilstation/Radstation zur Verknüpfung aller Verkehrsmittel mit besonderen Serviceangeboten (E-Ladesäulen und ein Lastenradverleih)
- In der Öffentlichkeit sollte verstärkt für die Nutzung der ortsgebundenen Buslinien informiert werden.
- Es wird eine Weiterführung der Linien von der Kettelerstraße (bisher zentraler Umstiegshaltepunkt) bis zum Busbahnhof in Beckum empfohlen.
- Bessere Vertaktung/Verknüpfung der Linien (optimal: Anschlusssicherung)
- Höhere Taktdichte (beispielsweise Schnellbus Verdichtung von 60 auf 30 Minuten 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
- Der Busbahnhof in Beckum sowie der Bahnhof in Neubeckum werden kurzfristig (2018/2019) mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFIS) ausgestattet. Akustische Ansagen für Menschen mit Sehbehinderung sind bisher nicht vorgesehen, wären jedoch im Sinne der Barrierefreiheit sinnvoll. Weitere wichtige Haltestellen sollten mittelfristig mit DFIS ausgestattet werden.
- Weiterhin ist über einen Betrieb als Bürgerbus nachzudenken. Dabei bleiben die verkehrsrechtliche und die technische Seite beim Verkehrsunternehmen, der Betrieb wird aber durch ehrenamtlich tätige Fahrerinnen und Fahrer durchgeführt. In der Öffentlichkeit sollte verstärkt für die Einrichtung einer Bürgerinitiative als Basis des Konzeptes zum Bürgerbus geworben werden.

### 8.3.1 Maßnahmenblatt

#### Öffentlicher Personennahverkehr



#### Maßnahmen

- Weiterführung der ÖPNV-Linien von der Kettelerstraße (bisher zentraler Umstiegshaltepunkt) bis zum Busbahnhof in Beckum.
- Bessere Vertaktung/Verknüpfung der Linien (optimal: Anschlusssicherung)
- Flächendeckendes ÖPNV Angebot.
- Höhere Taktdichte (beispielsweise Schnellbus Verdichtung von 60 auf 30 Minuten 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 (Anreize schaffen).
- 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



**Prüfung eines flächendeckenden ÖPNV-Angebotes**



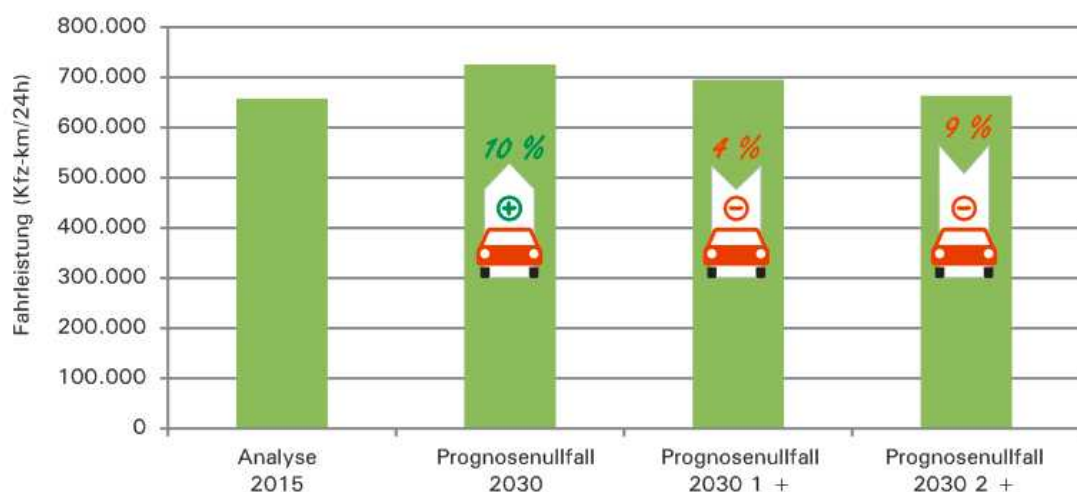
## 9 Umweltaspekte

Der durch den Rat beschlossene Masterplan 100 Prozent KlimaBEwusst der Stadt Beckum legt fest, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen bezogen auf das Jahr 1990 um 95 Prozent reduziert werden sollen. Eine wichtige Kenngröße zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist die Verkehrs- beziehungsweise Fahrleistung, die für die verschiedenen Prognosefälle mithilfe des Verkehrsmodells ermittelt wurde. Die Fahrleistung ist die Summe der von einer Verkehrsträgerin oder Verkehrsträger zurückgelegten Strecke. Neben den Ansätzen der Verkehrsverlagerung liegen weitere Potenziale zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung in der Effizienzsteigerung der Antriebe und der Veränderungen der Antriebstechnologien.

### 9.1 Klimaschutz

Auf der Basis der derzeitigen Kfz-Belastung aus dem Verkehrsmodell der Stadt Beckum<sup>15</sup> wurden unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Gewerbeentwicklungen die zukünftigen Fahrleistungen berechnet (Prognosenullfall 2030). Insgesamt wird die Fahrleistung im Prognosenullfall 2030 im Vergleich zur Analyse 2015 aufgrund der Flächenentwicklungen und des Wirtschaftswachstums um etwa 10 Prozent zunehmen.

Für zwei Szenarien wurde aufgrund von Verlagerungen auf die Verkehrsträgerin oder den Verkehrsträger des Umweltverbundes eine Reduzierung des Pkw-Verkehrsaufkommens angesetzt (siehe Abbildung 11). Im Prognosenullfall 2030 1+, der eine Reduzierung des MIV-Anteils von 8 Prozent zugrunde legt, reduziert sich die Fahrleistung um 4 Prozent. Im Prognosenullfall 2030 2+, der eine deutlich höhere Verlagerung zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes fordert (-16 Prozent MIV-Anteil), um 9 Prozent. Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Fahrleistung im Überblick.



<sup>15</sup> Verkehrsmodell der Stadt Beckum

Abbildung 92 – Fahrleistung im Straßennetz von Beckum in Abhängigkeit der Szenarien

Zur Abschätzung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Jahr 2030 wird neben der Verlagerung vom MIV auf Fuß, Rad und ÖPNV auch der Umstieg auf Elektrofahrzeuge als sinnvoll erachtet. Der Umstieg auf Elektromobilität ist ein wesentlicher Faktor bei der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen, da regenerativ erzeugter Strom nur einen Bruchteil der Emissionen von fossilen Energieträgern ausmacht und Elektromotoren mit einem Wirkungsgrad von über 80 Prozent deutlich effizienter sind als Verbrennungsmotoren (35 Prozent bis 45 Prozent).

Die zukünftige E-Mobilität wird von Seiten der Bundesregierung mit einer Anzahl von mindestens 6 Millionen E-Mobilen 2030 angesetzt<sup>16</sup>. Auch das BMU geht aktuell noch von derselben Zahl aus<sup>17</sup>. Daraus lässt sich ein Anteil von 13,6 Prozent E-Autos am gesamten Kfz-Bestand für 2030 ableiten<sup>18</sup>. Die E-Mobilität wird daher vermutlich einen nicht unerheblichen Anteil am zukünftigen Einsparpotenzial ausmachen.

### 9.1.1 Schadstoffminimierung nach HBEFA

Die Schadstoffbelastungen durch den Kfz-Verkehr werden mit Hilfe des Verkehrsmodells berechnet. Zur Anwendung kommt das VISUM Zusatzmodul HBEFA, das Emissionswerte für Strecken und Gebiete netzweit berechnet. Als Berechnungsgrundlage dient das Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs Version 3.3 (HBEFA)<sup>19</sup>. Dabei werden die Verkehrssituation, Belastungen und Verkehrszusammensetzungen berücksichtigt. Die Umweltwirkungen können somit direkt im Verkehrsmodell bewertet werden.

Die Emissionsberechnung nach HBEFA berechnet in Visum die

- warmen Emissionen (auf der Strecke) und
- die Kaltstartzuschläge (Fahrtbeginn bei Bezirken).

Neben den Potenzialen für eine Effizienzsteigerung im Bereich der Elektromobilität ergeben sich ebenfalls Potenziale durch den perspektivischen Kraftstoffverbrauch. Dazu trägt insbesondere ein verstärkter Einsatz alternativer Energien, aber auch Effizienztechnologien wie die Hybridisierung bei. Nach dem HBEFA wird der Kraftstoffverbrauch bis 2030 sinken. Für den Analysenullfall und den

---

<sup>16</sup> BMVBI: Elektromobilität – Deutschland als Leitmarkt und Leitanbieter, Berlin 2011, [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/elektromobilitaet-deutschland-als-leitmarkt-und-leitanbieter.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/elektromobilitaet-deutschland-als-leitmarkt-und-leitanbieter.pdf?__blob=publicationFile)

<sup>17</sup> BMU: Kurzinfo Elektromobilität; <http://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/>, Stand 11.05.2018

<sup>18</sup> Shell Deutschland: Shell PKW-Szenarien bis 2040 - Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität, Hamburg, o. J., [https://www.prognos.com/uploads/tx\\_atwpubdb/140900\\_Prognos\\_Shell\\_Studie\\_Pkw-Szenarien2040.pdf](https://www.prognos.com/uploads/tx_atwpubdb/140900_Prognos_Shell_Studie_Pkw-Szenarien2040.pdf)

<sup>19</sup> Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs 3.3 (HBEFA), iNFRAS, Bern 2017

Prognoseplanfall werden basierend auf den HBEFA definierten Flottenzusammensetzungen unterschiedliche Zusammensetzungen definiert. Der Pkw-Verkehr setzt sich aus dem normalen Pkw, den leichten Nutzfahrzeugen und den Motorrädern zusammen. Für den Lkw-Verkehr wird in Schwerlastkraftwagen, Reisebusse und Busse unterschieden. Die Anteile der Flottenzusammensetzungen werden für städtische und ländliche sowie Autobahnabschnitte unterschieden.

Abbildung 93 zeigt den Kraftstoffverbrauch (Gramm pro Kilometer) in Beckum im Analysenullfall und im Prognosefall für Diesel und Benzin.

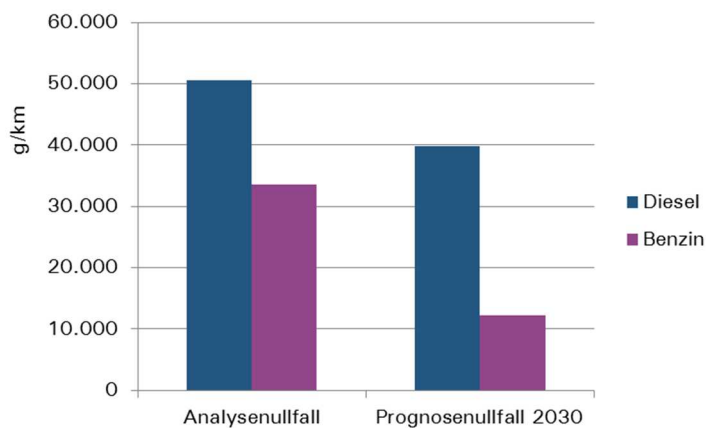


Abbildung 93 – Perspektivischer Kraftstoffverbrauch bis 2030

Für die Emissionsberechnung müssen Daten zwischen dem Visum Modell und dem HBEFA Modul übertragen werden. Basierend auf der Verkehrszusammensetzung, den Streckentypen (die mit Geschwindigkeiten und Auslastungen hinterlegt sind) sowie der Matrix und deren Anbindungen über die die Bezirke, wird der Verkehr an das Netz angebunden. In der HBEFA Datenbank wird entsprechend der hinterlegten Eingangsdaten die Flotte, die Verkehrssituation und die Parameter für den Kaltstart ermittelt. Diese werden zur Ermittlung der Emissionsfaktoren herangezogen. Durch die Emissionsfaktoren und der Belastung sowie der Fahrzeugleistung werden die Emissionen berechnet, die anschließend zurück nach Visum gespeist werden. Die Eigenschaften aus dem Visummodell müssen auf die entsprechenden Konzepte und Kategorien des HBEFA abgestimmt werden.

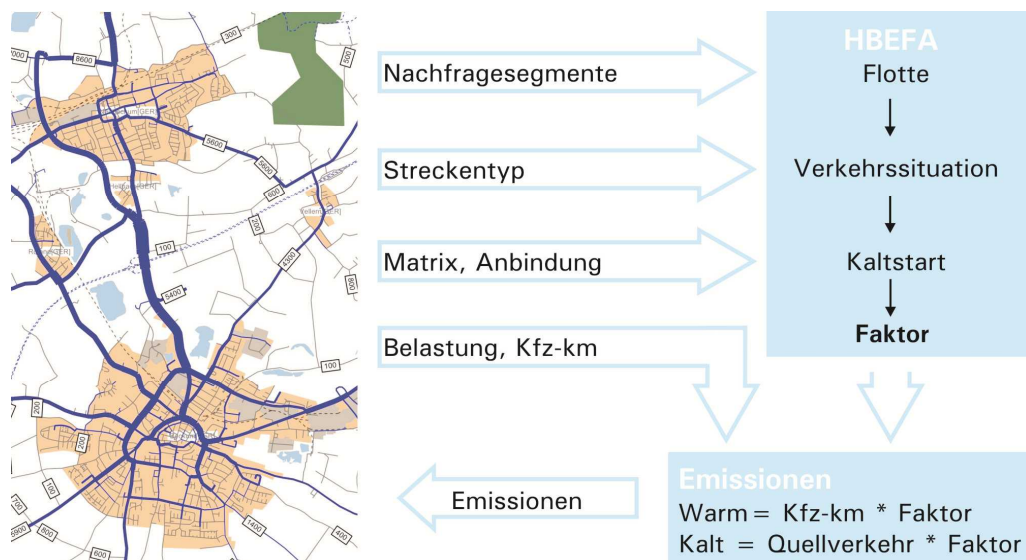


Abbildung 94 – Ermittlung der Emissionen mit Hilfe von Visum

Im Visummodell von Beckum wird in 2 Nachfragesegmente unterschieden: Pkw und Lkw. Diese werden den HBEFA-Flotten zugeordnet. Dazu gibt es vordefinierte Flotten (Verkehrszusammensetzungen). Diese Verkehrszusammensetzungen definieren Anteile an verschiedenen Fahrzeugtypen, die für verschiedene Jahre bestimmt werden können. Es werden die Flottenvarianten für städtische und ländliche Gebiete sowie für Autobahnen eingefügt.

Für den Analysenullfall werden die vordefinierten Verkehrszusammensetzungen aus dem HBEFA nach Visum für das Bezugsjahr 2018 übernommen. Die Anteile der Fahrzeugschichten werden aus HBEFA übernommen.

Für den Prognosenußfall und die Planfälle werden die vordefinierten Verkehrszusammensetzungen aus dem HBEFA nach Visum für das Bezugsjahr 2030 übernommen.

Weiterhin muss jedem Visum Streckentyp ein HBEFA Streckentyp zugeordnet werden. Diese reflektieren den Fahrzyklus, für den die Emissionsfaktoren gelten. Insgesamt gibt es 10 HBEFA Streckentypen, unterteilt nach Autobahnen, Fern- und Bundesstraßen, Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und Erschließungsstraßen. Zudem erfolgt einer Zuteilung der Strecken in städtische und ländliche Bereiche.

In der Definition von Kaltstarts wird der Anteil des Quellverkehrs festgelegt, der in den Bezirken startet. In den Wohngebieten wird ein höherer Anteil von Kaltstarts festgelegt, als beispielsweise in Gewerbegebieten, da Fahrzeuge dort oft nur vorbeifahren. Der Anteil von Kaltstarts in den Innenstädten von Beckum und Neubeckum wird sehr niedrig angesetzt.

## Ergebnisse

Im Masterplan 100 Prozent KlimaBEwusst der Stadt Beckum wurde für das Jahr 2015 eine Energie- und Treibhausgasbilanz aufgestellt. Die circa 390 000 Tonnen Treibhausgasemissionen pro Jahr verteilen sich zu 48 Prozent auf den Verkehrssektor, das ergibt 187 200 Tonnen im Jahr.<sup>20</sup> Diese Ergebnisse gehen mit den Ergebnissen des Analysemodells einher. Unter Einberechnung der Treibhausgasemissionen durch die Autobahn liegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor im Analysemodell bei 187 900 Tonnen im Jahr. Ohne Einbeziehung der Autobahn liegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen für Beckum bei nur 42 000 Tonnen im Jahr.

Im Prognosenullfall 2030 liegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei 188 900 Tonnen im Jahr. Die Zunahme begründet sich vor allem in der Zunahme der Fahrleistung, der nicht durch einen geringeren Kraftstoffverbrauch der effizienteren Motoren im motorisierten Straßenverkehr kompensiert werden konnte.

In den 2 Mobilitätsszenarien, die eine Verkehrsverlagerung von dem Pkw-Verkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel wie Fuß-, Rad- und Busverkehr zugrunde legen, ergeben sich im Verkehrssektor niedrigere CO<sub>2</sub>-Emissionen. Das heißt, es kann eine Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden. Da die E-Mobilität einen nicht unerheblichen Anteil am zukünftigen Einsparpotenzial ausmacht, werden für die Vergleichbarkeit die Prognosenullfälle 2030 jeweils mit und ohne E-Mobilitätsanteile dargestellt. Vergleicht man die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stadt Beckum (ohne die Einwirkungen der Autobahn), kann ohne Berücksichtigung der E-Mobilität eine Minderung von 8 Prozent im Prognosenullfall 2 + vermerkt werden. Unter Berücksichtigung der E-Mobilität kann im Prognosenullfall sogar von einer Reduzierung von 20 Prozent ausgegangen werden.

Insgesamt machen die städtischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (das heißt ohne Autobahn) nur etwa 22 Prozent der Gesamt CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Da die Veränderung des Verkehrsverhaltens der Beckumer Bevölkerung nur geringe Auswirkungen auf den Fernverkehr der Autobahn haben wird, sind die Auswirkungen insgesamt mit Berücksichtigung der Autobahn eher gering.

Die entsprechende CO<sub>2</sub>-Bilanz ist in Abbildung 95 dargestellt.

---

<sup>20</sup> 100 Prozent KlimaBEwusst, Der Masterplan für Beckum, Stadt Beckum, September 2017

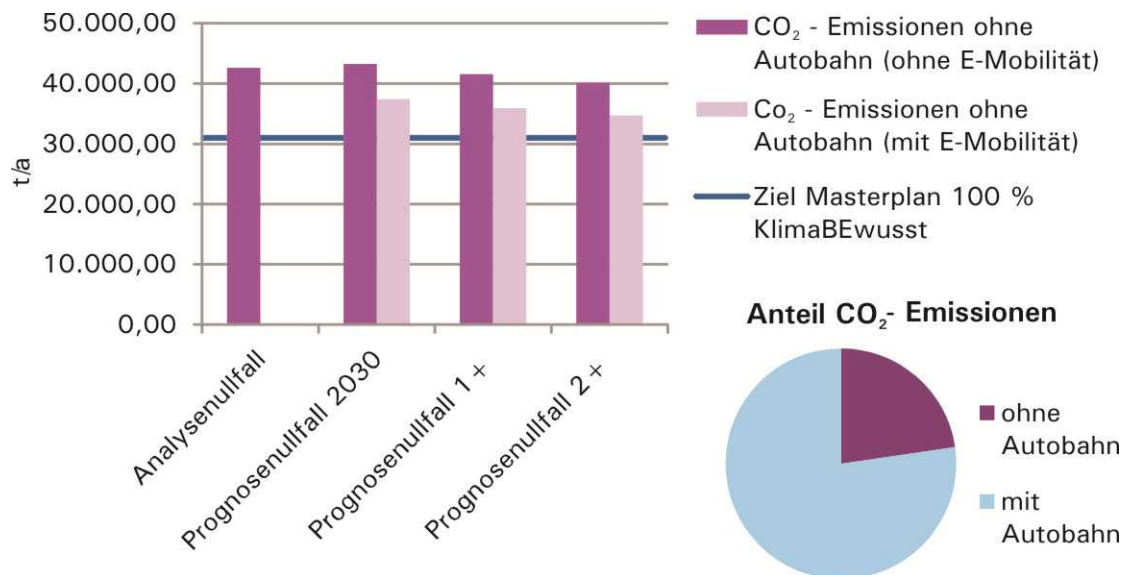


Abbildung 95 – CO<sub>2</sub>-Emissionen in Beckum ohne und mit Autobahn (t/a)

Abschließend lassen sich folgende Ergebnisse festhalten:

- Im Vergleich zur Ausgangssituation bewirken beide Prognose nullfälle eine relevante Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen,
- Allein eine Verringerung der Verkehrsleistung in Verbindung mit einer Veränderung des Modal Split weg vom MIV hin zu Fußverkehr/Radverkehr/ÖPNV wird eine relevante Senkung der Emissionen bewirken.
- Die E-Mobilität bewirkt eine weitere Senkung, die umso stärker auf eine zusätzliche Treibhausgassenkung hinausläuft, zumal die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stromerzeugung bis 2050 gegen Null gehen müssen (Klimaschutzverpflichtungen Deutschland).

### Fazit

Die Verknüpfung von Verkehrsminderung/-vermeidung in Verbindung mit einer Änderung des Modal Split bewirken eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Der Einsatz von E-Mobilität verstärkt die Einspareffekte. Um die Klimaschutzziele, die im Masterplan 100 Prozent KlimaBEwusst angestrebt werden, zu erreichen ist erheblich mehr erforderlich. Das im Rahmen des VEP entwickelte Maßnahmenkonzept zeigt dafür einen ersten Ansatz auf, durch den eine Verbesserung der städtischen Schadstoffbelastungen erreicht werden kann. Maßnahmen, die auf eine spürbare Attraktivierung der Verkehrsträgerin oder des Verkehrsträgers des Umweltverbundes hinauszielen, lassen die höchsten CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale erwarten. Darüber hinaus leistet der Wandel zu elektrisch betriebenen Fahrzeugen einen wesentlichen Beitrag. An diese Maßnahmen sollte angeknüpft werden, um eine stärkere Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu bewirken und langfristig eine Erhöhung der Anteile der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu erreichen.

## 9.2 Lärmaktionsplan<sup>21</sup>

Der Lärmaktionsplan ist ein Instrument zur Darstellung von Lärmproblemen und deren Management. Dabei sollen Straßenabschnitte identifiziert werden, die hohen Schallpegeln ausgesetzt sind und an denen viele Anwohnende gemeldet sind.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes die Überschreitung der Auslösewerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht empfohlen. Die Stadt Beckum folgt dieser Empfehlung und hat einzelne Straßenabschnitte ermittelt, an denen an Wohngebäuden diese Werte überschritten werden. In Beckum sind Straßenabschnitten an der A 2, B 475 und L 586 / 794 identifiziert worden, an denen zusammen 215 Anwohnende von sehr hohen Lärmbelastungen betroffen sind. Die Anzahl der über den Auslösewerten betroffenen Anwohnenden ist also gering im Vergleich zur Einwohnerzahl von circa 37 700 einzustufen.

Die Untersuchung von Lärminderungsmaßnahmen wird in der kommenden Stufe 3 mit aktualisierten Verkehrsbelastungen weitergeführt. Weiterhin wird empfohlen, die Diskussion und Ausweisung von sogenannten „Ruhigen Gebieten“ auf die nächste Stufe der Lärmaktionsplanung zu vertagen. Für die Stufe 3 muss eine Entscheidung getroffen werden, ob und welche kommunalen Straßen zusätzlich zu den gesetzlich erforderlichen aufgenommen werden sollen.

Für den Schienenverkehr wird das Eisenbahnbundesamt einen Lärmaktionsplan aufstellen.

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung werden die Berechnungsergebnisse den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt und sie werden zur Eingabe von Anregungen und Hinweisen zu den benannten Schwerpunkten aufgefordert.

---

<sup>21</sup> Stadt Beckum, Lärmaktionsplan (Stufe 2)

## 10 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit ist ein zentrales Handlungsfeld der Verkehrsplanung. Ein wesentlicher Aspekt in der Entwurfsplanung sind sicher und konfliktarm zu nutzende Verkehrsanlagen. Auch im Leitbild des VEP 2030 spielt die Verkehrssicherheit als gesellschaftlich relevantes Werteziel eine wichtige Rolle. Daher soll im Folgenden die Unfallsituation in Beckum beleuchtet und bewertet werden. Dazu standen Daten aus den Jahren 2013, 2014 und 2015 zur Verfügung. Schwerpunkt ist die Vermeidung von Unfällen mit Kindern, Senioren, Zufußgehenden und Radfahrenden. Insbesondere ist darauf zu achten, dass ein steigender Radverkehrsanteil nicht mit steigenden Unfallzahlen einhergeht. Dabei sind bauliche, betriebliche und verkehrsregelnde Maßnahmen zu berücksichtigen. Die folgenden Auswertungen der Jahre 2013 bis 2015 bezieht sich auf die Verkehrsunfälle mit Personenschaden.

### 10.1 Unfalldaten

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle in Beckum ist in den letzten Jahren relativ konstant zwischen 300 und 350 Unfällen im Jahr. Dabei machen die Personenschadensunfälle in den letzten acht Jahren etwa 38 Prozent aller Verkehrsunfälle aus. Bei der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden wurde von 2008 auf 2015 ein Rückgang von 14 Prozent verbucht.

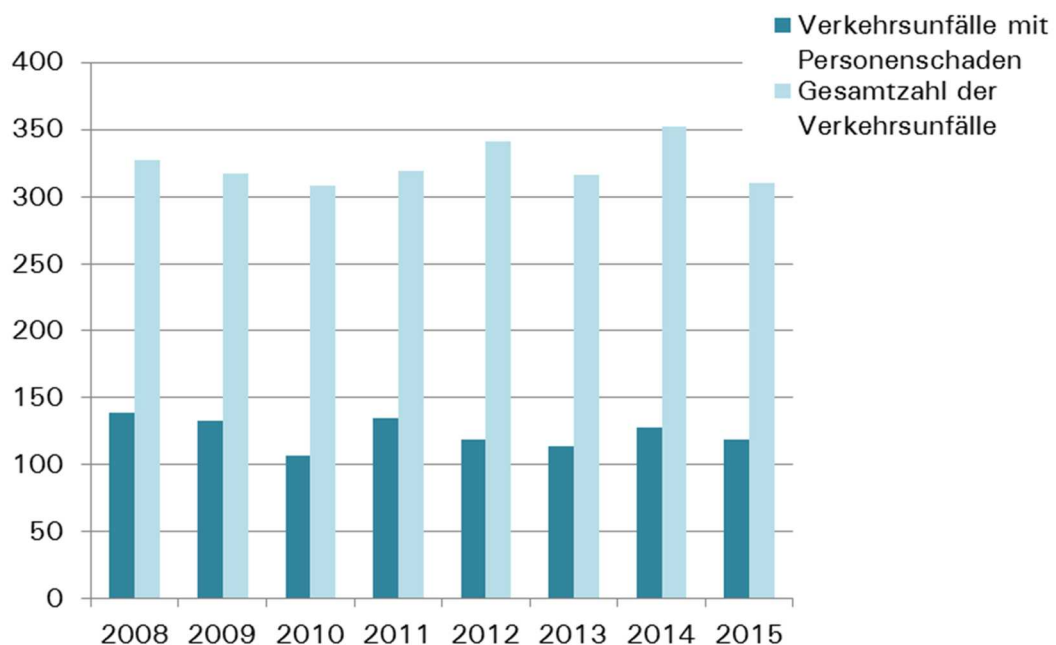


Abbildung 96 – Anzahl aller Verkehrsunfälle in Beckum von 2008 bis 2015

In Abbildung 96 sind die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (Unfallkategorien 1, 2 und 3) der Jahre 2013 bis 2015 dargestellt. Die Unfallkategorie wird gemessen am größten Schaden eines Beteiligten. Es ist hervorzuheben, dass im Jahr 2015 keine Person bei einem Verkehrsunfall getötet wurde. Die Anzahl der



schwer verletzten Personen ist relativ konstant, bei den leicht verletzten Personen ist ein leichter Anstieg zu vermerken.

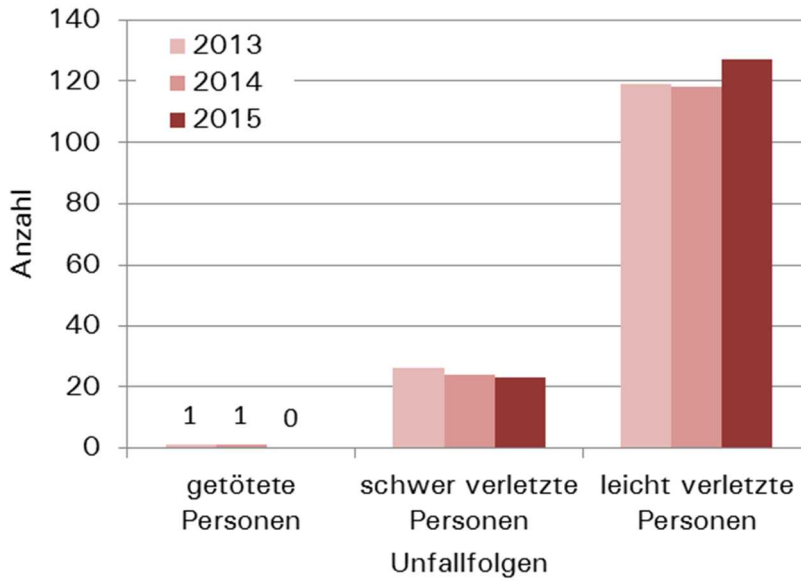


Abbildung 97 – Unfallfolgen aller Personenschadensunfälle von 2013 – 2015

Fast die Hälfte (48 Prozent) der Unfälle ist auf Abbiege-, und Einbiegen-, Kreuzenunfälle (Unfalltyp 2 + 3) zurückzuführen. Abbiegeunfälle werden durch einen Konflikt zwischen abbiegenden Verkehrsteilnehmenden und aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmenden beschrieben. Bei Einbiegen- und Kreuzenunfälle handelt es sich um Konflikte zwischen einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und vorfahrtsberechtigten Verkehrsteilnehmenden. Zu diesen Unfällen kommt es vor allem an Zufahrten und Kreuzungen, welches auch auf Abbiegeunfälle zutrifft.

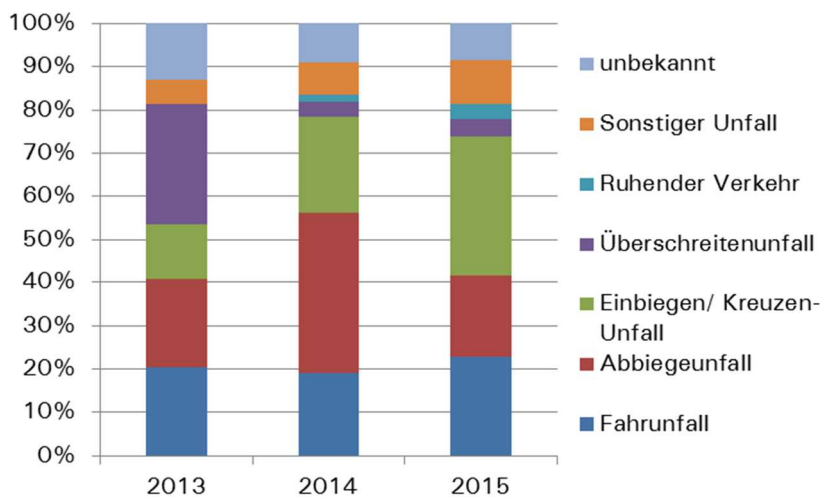


Abbildung 98 – Unfalltypen im Betrachtungszeitraum

In der folgenden Abbildung sind die beteiligten Verkehrsteilnehmenden nach der Verkehrsart dargestellt. Die häufigsten Verkehrsteilnehmenden, die bei einem Unfall zu Schaden kommen, sind die Pkw-Insassen, gefolgt von den Radfahrenden und den Zufußgehenden. Die Anzahl an Unfällen, bei denen keine weiteren Verkehrsteilnehmenden (Alleinunfälle) betroffen sind, ist relativ hoch.

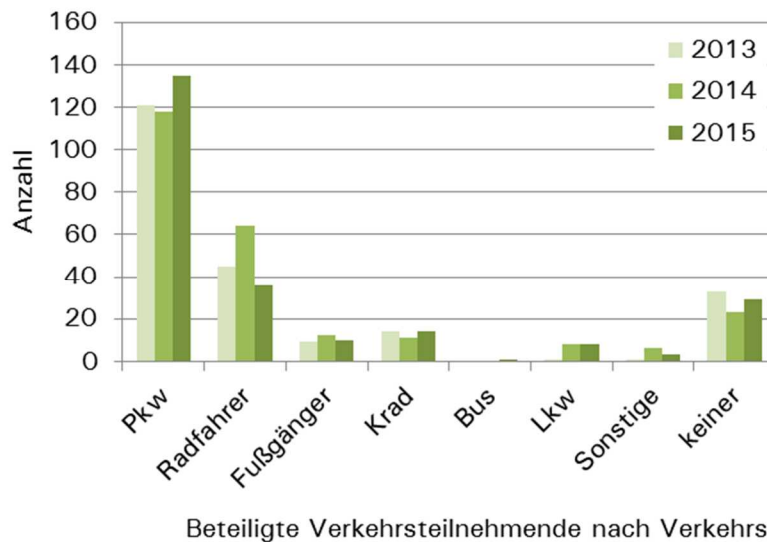


Abbildung 99 – Anzahl der Verunglückten Verkehrsteilnehmer nach Verkehrsart

Die Altersgruppe, die am Häufigsten in Radverkehrsunfälle verwickelt sind, sind die 25 bis 49-Jährigen.

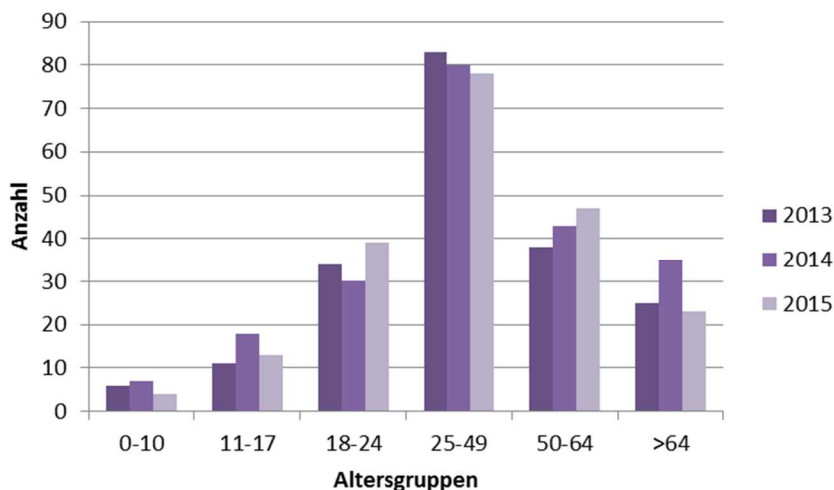


Abbildung 100 – Anzahl der Verunglückten Verkehrsteilnehmer nach Alter

### Radverkehrsunfälle

In den letzten 3 Jahren wurden 136 Radverkehrsunfälle mit Personenschaden aufgenommen (insgesamt 351 Unfälle). Dabei überwiegt der Anteil an Unfällen, in denen die Radfahrenden als Beteiligte – nicht Verursachende – verwickelt sind.

■ Radfahrer als Beteiligter ■ Radfahrer als Unfallverursacher

n = 134

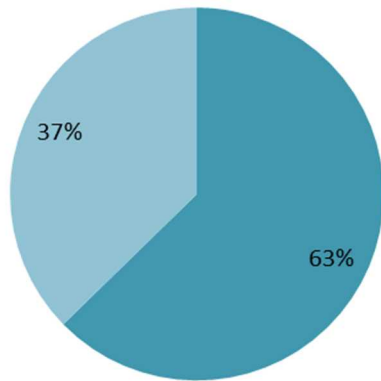


Abbildung 101 – Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung

Bei den Radverkehrsunfällen, in denen die Radfahrenden lediglich Unfallbeteiligte sind, ist der Anteil des Kfz-Verkehrs sehr hoch.

Die Anzahl an Unfällen mit dem Kfz-Verkehr, von Radfahrenden verschuldet, ist den letzten 3 Jahren rückläufig. Auffällig ist der hohe Anteil an Radfahrenden, welche ohne Beteiligung eines anderen Verkehrsteilnehmenden verunglückten. Im Jahr 2014 ist ein Ausreißer nach oben bei der Unfallkonstellation Radfahrende-Radfahrende zu erkennen.

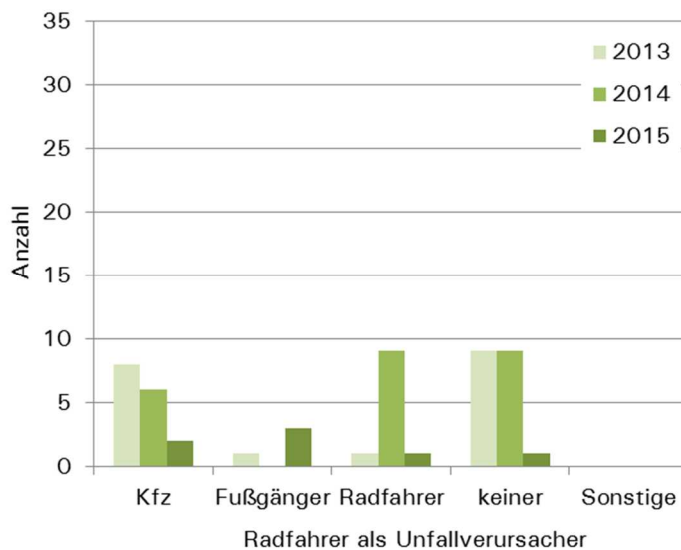


Abbildung 102 – Unfallgegner in von Radfahrern verschuldeten Unfällen

Bei Unfällen, bei denen die Radfahrenden nicht Unfallverursachende waren, sind die Kfz-Fahrende, die am häufigsten auftretenden Beteiligten.

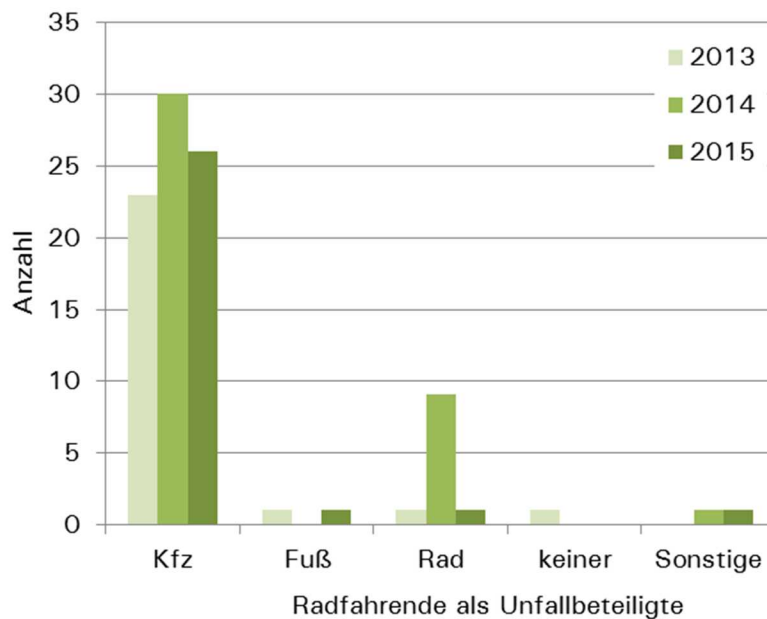


Abbildung 103 – Unfallverursacher bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung

### Unfälle mit Zufußgehenden

Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden machen in Beckum einen relativ geringen Anteil aus (etwa 6 Prozent). Sowohl als Unfallverursachende als auch als Beteiligte ist der Kfz-Verkehr der häufigste gegnerische Beteiligte der Zufußgehenden.

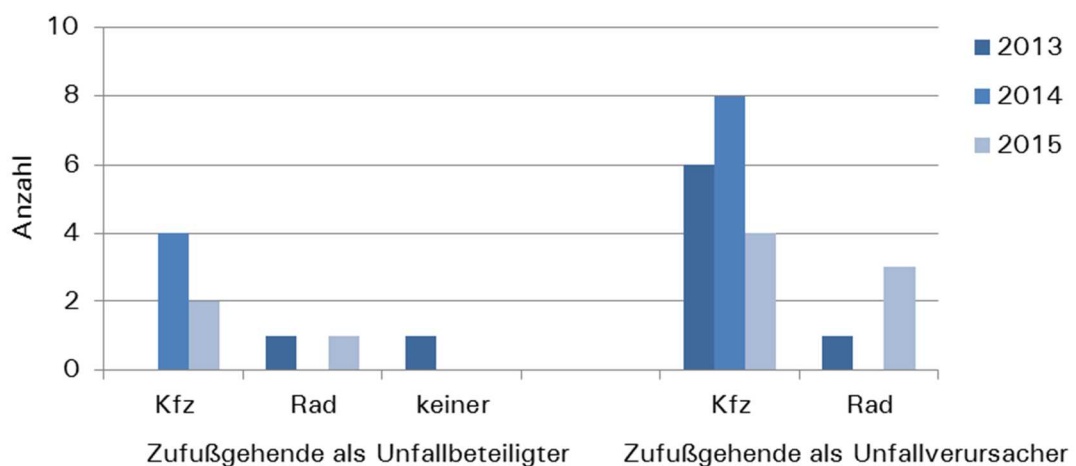


Abbildung 104 – Zufußgehende als Unfallbeteiligter- und verursacher

## 10.2 Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsunfallprävention

Die Unfallsituation in Beckum liegt im kreis- und landesweiten Vergleich im Mittelfeld und zeigt keine auffälligen negativen Teilaspekte. Insofern lässt sich aus der Analyse der Verkehrssicherheitssituation kein unmittelbarer Handlungsbedarf ableiten. Da jeder Unfall „einer zu viel“ ist sollte dieses Thema unter diesem Motto trotzdem in der öffentlichen Diskussion platziert werden. Dazu müssten

die beteiligten Stellen wie Stadt, Polizei, Verkehrswacht und Interessengruppen wie der ADAC und der ADFC eine gemeinsame Strategie entwickeln.

Als Aufhänger könnte sich beispielsweise die Frage anbieten, ob die angestrebte vermehrte Radnutzung der Beckumer Bevölkerung zwangsläufig zu mehr Unfällen mit Radfahrereteiligung führen wird oder ob dies durch Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention vermieden werden kann. Ein wesentlicher Aspekt könnte ein Appell an die Einhaltung der Verkehrsregeln und hier insbesondere die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sein, die gleichzeitig glaubwürdig überwacht wird.

Auf der fachlichen Ebene ist die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Unfallvermeidung an den – glücklicherweise wenigen – verbliebenen Unfallhäufungsstellen eine Daueraufgabe.

## 11 Stadtteilverkehrskonzepte

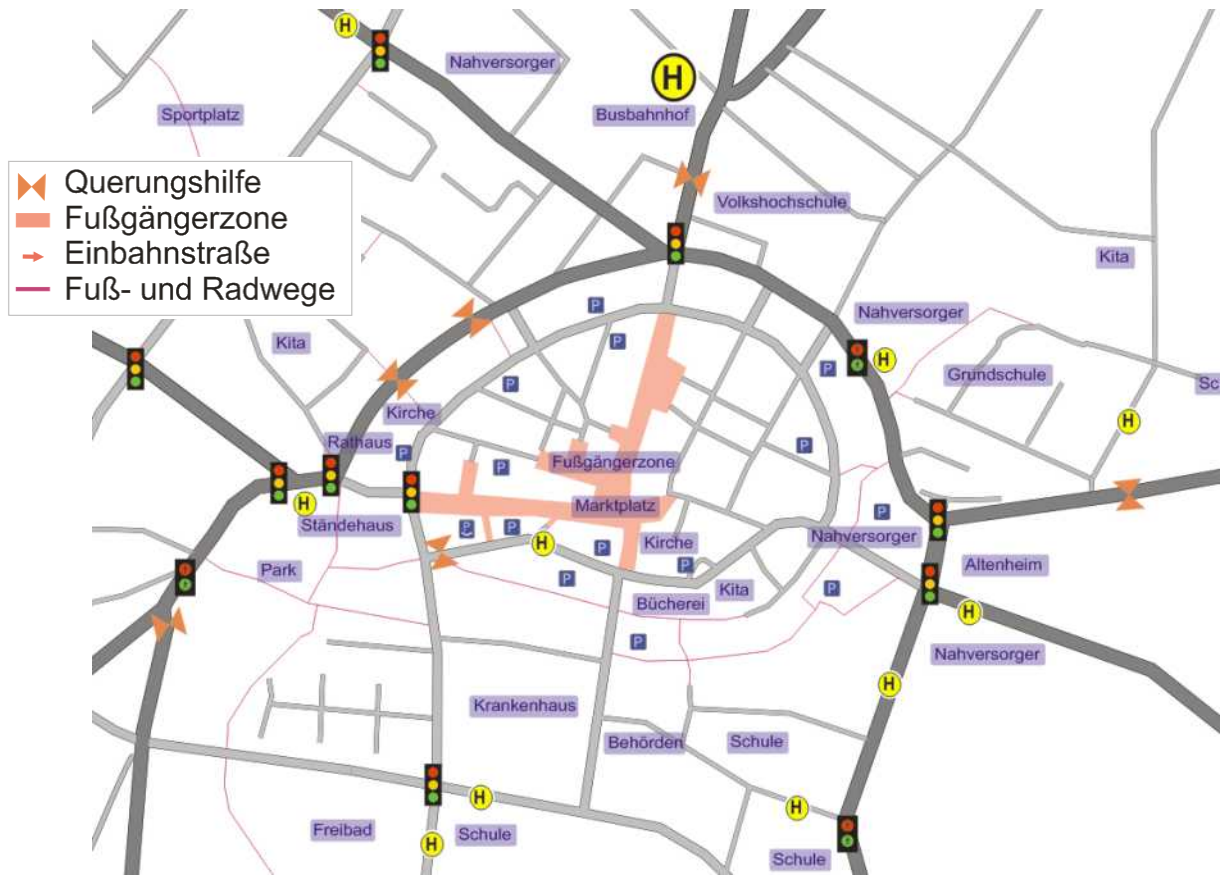
Die räumliche Struktur der Stadt Beckum erfordert über die gesamt- und innerstädtische Betrachtung hinaus die Bearbeitung von Verkehrskonzepten für die umliegenden Stadtteile, um den jeweiligen spezifischen Problemlagen und den je nach Wohnlage variierenden Mobilitätsbedürfnissen der Beckumer gerecht zu werden. Im Rahmen dieses VEP werden in den Stadtteilen Beckum, Neubeckum, Roland und Vellern die wesentlichen verkehrlichen Konfliktpunkte analysiert und anschließend konzeptionelle Vorschläge und gegebenenfalls Aus- und Umbaumaßnahmen abgeleitet. Da die Erschließung in den peripheren Stadtteilen grundsätzlich Pkw-orientiert ist und eine Förderung in diesem Bereich kaum notwendig ist, konzentrieren sich die folgenden Stadtteilkonzepte auf Verbesserungsmöglichkeiten im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV.

### 11.1 Beckum

Der Stadtteil Beckum weist ein städtisches Zentrum mit Einrichtungen der Bereiche Verwaltung, Kultur und Einzelhandel, Soziales und Wohnen auf. Die zentrale Fußgängerzone ist fußläufig aus den umliegenden Wohngebieten gut zu erreichen. Im Innenstadtbereich gibt es eine blaue Parkraumzone, in der die Parkdauer auf 2 Stunden beschränkt ist. Folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation werden vorgeschlagen:

- Der innere Ring sollte grundlegend für den Radverkehr attraktiver gestaltet und gestärkt werden.
- Dazu zählt auch die weitere Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr und die entsprechende Umgestaltung (falls erforderlich) im Wilhelmsviertel.
- In der Nordstraße müssen die Radfahrenden in Süd-Nord-Richtung über die Sternstraße signalisiert werden.
- Die Radverkehrsführung auf der Strecke soll durch die Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht an den genannten Straßenzügen verbessert werden.
- Radverkehrsanlagen sollten durchgängig geführt werden und Netzlücken geschlossen werden.
- Die fehlende Radverkehrsanlage in der Alleestraße unterstreicht die Notwendigkeit einer guten Parallelführung über den Nordwall. Eine attraktive Radverkehrsführung im Nordwall ersetzt aber keinen Radweg in der Alleestraße, da dort ebenfalls Quellen und Ziele des Radverkehrs liegen.
- Das Element der Fahrradstraße soll in Beckum vermehrt eingesetzt werden. Neben der Bevorrechtigung des Radverkehrs hat die Fahrradstraße vor allem eine Symbolwirkung.
- Radabstellanlagen im Innenstadtbereich sollten mit dem Ziel, größere, attraktive Stellplatzanlagen zu schaffen ausgebaut werden.

- Am Busbahnhof in Beckum soll zur Förderung multimodaler Mobilität die Einrichtung einer Mobilstation geprüft werden.
- Die Ausweitung der Freigabezeiten beziehungsweise Öffnung für den Radverkehr in der Fußgängerzone sollte angestrebt werden.
- Ausweitung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches in der Oststraße bis zum Knotenpunkt Elisabethstraße/Südstraße und bis zum Beginn der Fußgängerzone (Umgestaltung erforderlich) zur Stärkung der Beziehung von Zufußgehenden und Radfahrenden zur Stadtmitte und der Aufenthaltsqualität.
- Einheitliche Geschwindigkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr im inneren Ring von Beckum (Streckengeschwindigkeit 30 km/h und teilweise verkehrsberuhigter (Geschäfts-) Bereich
- Einheitliche Geschwindigkeiten in Wohngebieten in Form von Tempo-30-Zonen (dafür ist gegebenenfalls ein Umbau erforderlich).
- Die Parkraumsituation in der Innenstadt von Beckum wird insgesamt als entspannt eingestuft. Die Straßenräume sollten nicht vermehrt mit Stellplätzen ausgestattet werden. Es sollte geprüft werden, ob außerhalb des zentralen Bereichs Flächen für Dauerparkende zur Verfügung gestellt werden können sowie eine zeitliche Bewirtschaftung im Bereich Oelder Straße/ Wilhelmstraße zur Vermeidung von zugeparkten Straßenräumen.



Radweg in Beckum



Zukünftiger verkehrsberuhigter Geschäftsbe-  
reich im Zuge der Clemens-August-Straße

Abbildung 105 – Stadtteil Beckum



### 11.1.1 Maßnahmenblatt



#### 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 für den Radverkehr in der Fußgängerzone sollte angestrebt werden.

#### 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 Dauerparkende zur Verfügung gestellt werden können.
- Prüfung einer zeitlichen Bewirtschaftung im Bereich Oelder Straße/ Wilhelmstraße (Beumer).

Leuchtturm-/  
Impulsprojekt



**Mobilstation am Busbahnhof**

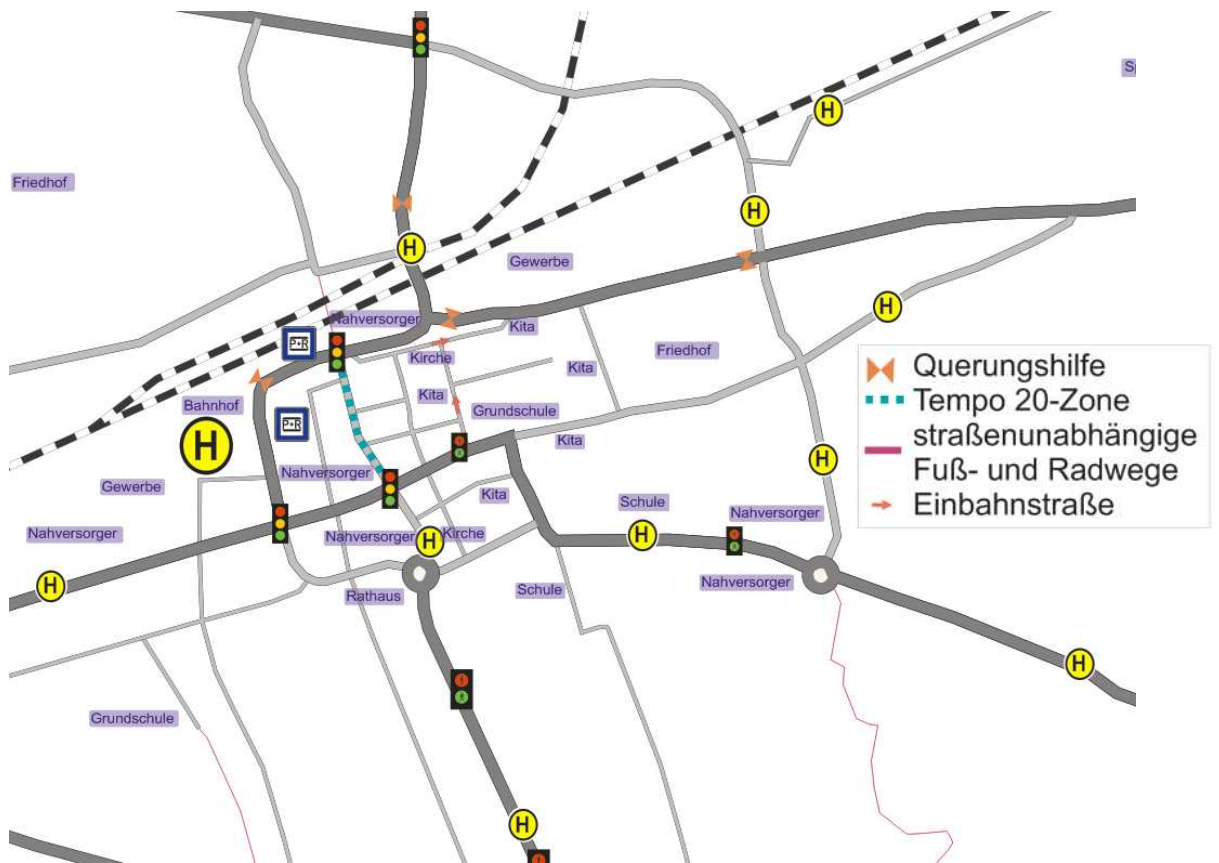
## 11.2 Neubeckum

Der Stadtteil Neubeckum liegt nördlich der A 2 und ist mit 10 600 Einwohnerinnen und Einwohnern der zweitgrößte Stadtteil Beckums. Die Hauptachsen sind die Hauptstraße in Nord-Süd Richtung, welche im Innenstadtbereich einen Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (T 20) aufweist und auf der Ennigerloher Straße in Richtung Ennigerloh (B 475) weitergeführt wird. In Ost-West-Richtung verläuft die L 882 als Verbindungsstraße zwischen Vellern-Neubeckum und Roland. Die Ortsumgehung der B 475 soll den Durchgangsverkehr in Neubeckum minimieren. Neubeckum ist an das Schienennetz des Personennahverkehrs (SPNV) angebunden und hat im Bereich vom Bahnhof 2 Park and Ride Parkplätze. Zudem weist es ein vielfältiges Nahversorgungsangebot, Grund- und weiterführende Schulen und 2 große Firmen auf. Folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation werden vorgeschlagen:

- Der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich ist zwischen Spiekersstraße und Ennigerloher Straße beschildert. Die bauliche Gestaltung setzt sich aber bis zum Kreisverkehr an der Martin-Luther-Straße fort – dort ist eine Streckengeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschrieben. Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich (T20) sollte bis zum Kreisverkehr fortgeführt werden.
- Die Radverkehrsführung innerhalb von Neubeckum und die Verbindung zu den umliegenden Gemeinden muss verbessert werden. Nicht ERA-konforme Radverkehrsanlagen in Form von zu schmalen Radwegen prägen derzeit das Neubeckumer Straßenbild. Viele als benutzungspflichtig ausgewiesene Radwege müssten eigentlich entschilbert (zum Beispiel Spiekersstraße/Vellerner Straße) werden.
- Besonders auf der Verbindung zwischen Beckum, Neubeckum und in Richtung Ennigerloh muss eine durchgängige und regelkonforme Radverkehrsführung vorhanden sein. Die Unterführung der Bahnlinie in der Ennigerloher Straße wird als Engstelle identifiziert. Die parallele Unterführung zwischen dem K + K Markt und „Im Werl“ ist kein Teil des offiziellen Radverkehrsnetzes mehr. Der Radverkehr wird zurzeit auf der Ennigerloher Straße unter der Brücke hindurch und dann sofort wieder links in die Wiesenstraße geführt, unabhängig von der Fortführung des schmalen Radweges entlang der Ennigerloher Straße.
- In der Bahnhofsstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße ist eine regelkonforme Radverkehrsführung erforderlich.
- Zwischen Beckum und Neubeckum (Bahnhof) wird eine Radschnellverbindung empfohlen, die für die Verkehre zwischen den Stadtteilen und als Zubringer von Beckum zum Bahnhof attraktiv wäre.
- Die Ergebnisse der Parkraumerhebung haben gezeigt, dass die Park and Ride Anlagen in Neubeckum sehr gut ausgelastet sind und diese weiter ausgebaut werden sollen. Im Bereich der Graf-Galen-Straße wird die Ein-

führung einer zeitlichen Bewirtschaftung zur Vermeidung von zugeparkten Straßenräumen empfohlen.

- Behinderungen im Verkehrsfluss in der Martin-Luther-Straße können durch die Einrichtung einer Einbahnstraße und die Neuordnung von Parkplätzen vermieden werden.
- Am Bahnhof in Neubeckum soll die Einrichtung an Radstation mit einem Fahrradverleihsystem geprüft werden. Zur Förderung multimodaler Mobilität eignet sich auch die Einrichtung einer Mobilstation.



Ortseingang Neubeckum – Hauptstraße



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich im Zuge der Hauptstraße



Querungshilfe Bahnhofstraße



Hauptstraße (Streckengeschwindigkeit 30 km/h)

Abbildung 106 – Stadtteil Neubeckum

## 11.2.1 Maßnahmenblatt



### Radverkehr

- Die Radverkehrsführung innerhalb von Neubeckum und die Verbindung zu den umliegenden Gemeinden muss verbessert werden.
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (zum Beispiel 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.

### Kfz-Verkehr

- Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich (T 20) 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 zugeparkten Straßenräumen empfohlen (als Probephase).

Leuchtturm-/  
Impulsprojekt

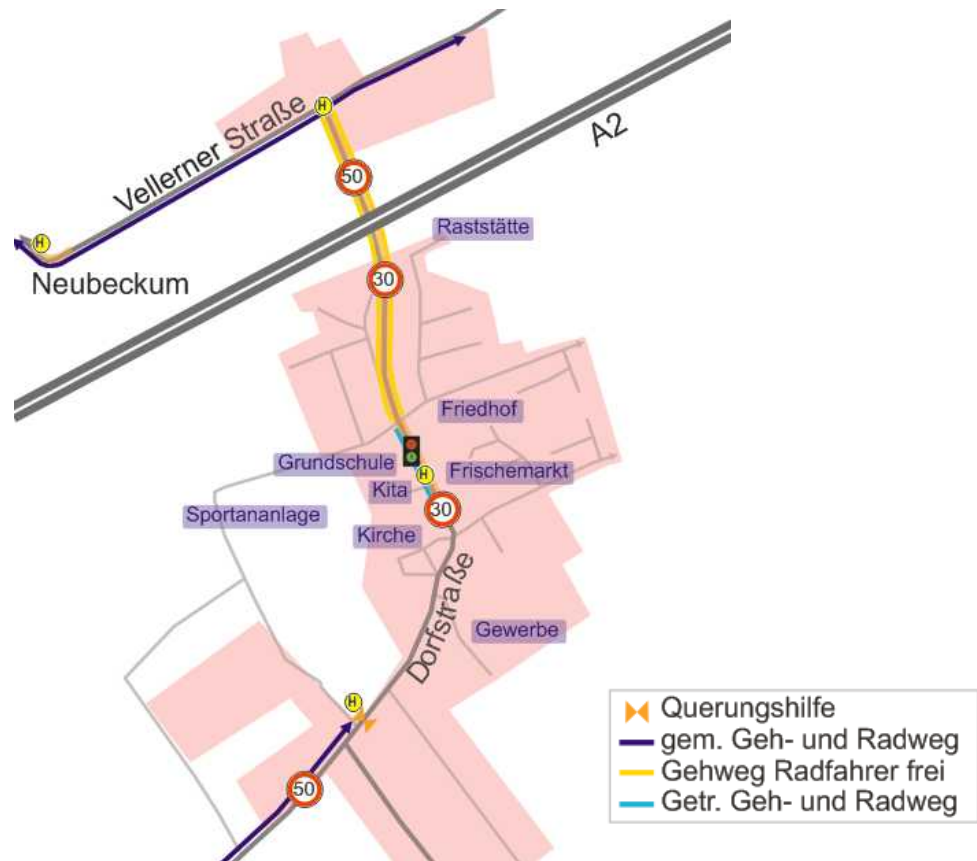


**Mobilstation am Bahnhof**

### 11.3 Vellern

Vellern liegt nord-östlich der Beckumer Kernstadt und weist etwa 1 150 Einwohnerinnen und Einwohner auf. Es gibt eine zentrale Ortsdurchfahrt (Dorfstraße), die im Bereich der Grundschule eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h aufweist. Des Weiteren gibt es eine Kita, eine Sportanlage, einen Frischemarkt und wenige Gewerbebetriebe. Der Frischemarkt in Vellern dient als Nahversorger. Folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation werden vorgeschlagen:

- 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 bisherige Führung des Radverkehrs in der Dorfstraße ist nicht regelkonform und könnte durch die Geschwindigkeitsreduzierung erheblich verbessert werden, da der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden kann. Die Geschwindigkeitsreduzierung bewirkt somit ein verträglicheres Miteinander der verschiedenen Straßennutzenden.
- Am südlichen Ortseingang wird von Beckum kommend der gemeinsame Geh- und Radweg bis nach Vellern fortgeführt. Anschließend wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Im Bereich der Schule ist auf der westlichen Straßenseite ein nicht regelkonformer getrennter Geh- und Radweg angelegt. Als Weiterführung bis zur Vellerner Straße ist der viel zu schmale Gehweg für die Radfahrenden frei gegeben.
- Die Gehwege weisen eine schlechte Oberflächenqualität auf und sollten ertüchtigt werden.
- Im Bereich der Kirche sind die Sichtverhältnisse der Kurve bedingt sehr schlecht, zudem fehlt hier eine entsprechende Querungshilfe. Bei einer Entwicklung eines Ortsmittelpunktes, könnte dieser Bereich entsprechend umgestaltet werden.



Ortsdurchfahrt Dorfstraße



Ortsdurchfahrt Dorfstraße



Ortsdurchfahrt Dorfstraße (Gehweg Radfahrer frei)



Haltestelle Dorfstraße

Abbildung 107 – Stadtteil Vellern

### 11.3.1 Maßnahmenblatt



#### 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.
- Entwicklung eines Ortsmittelpunktes mit Querungshilfe im Bereich der Kirche.

Leuchtturm-/  
Impulsprojekt



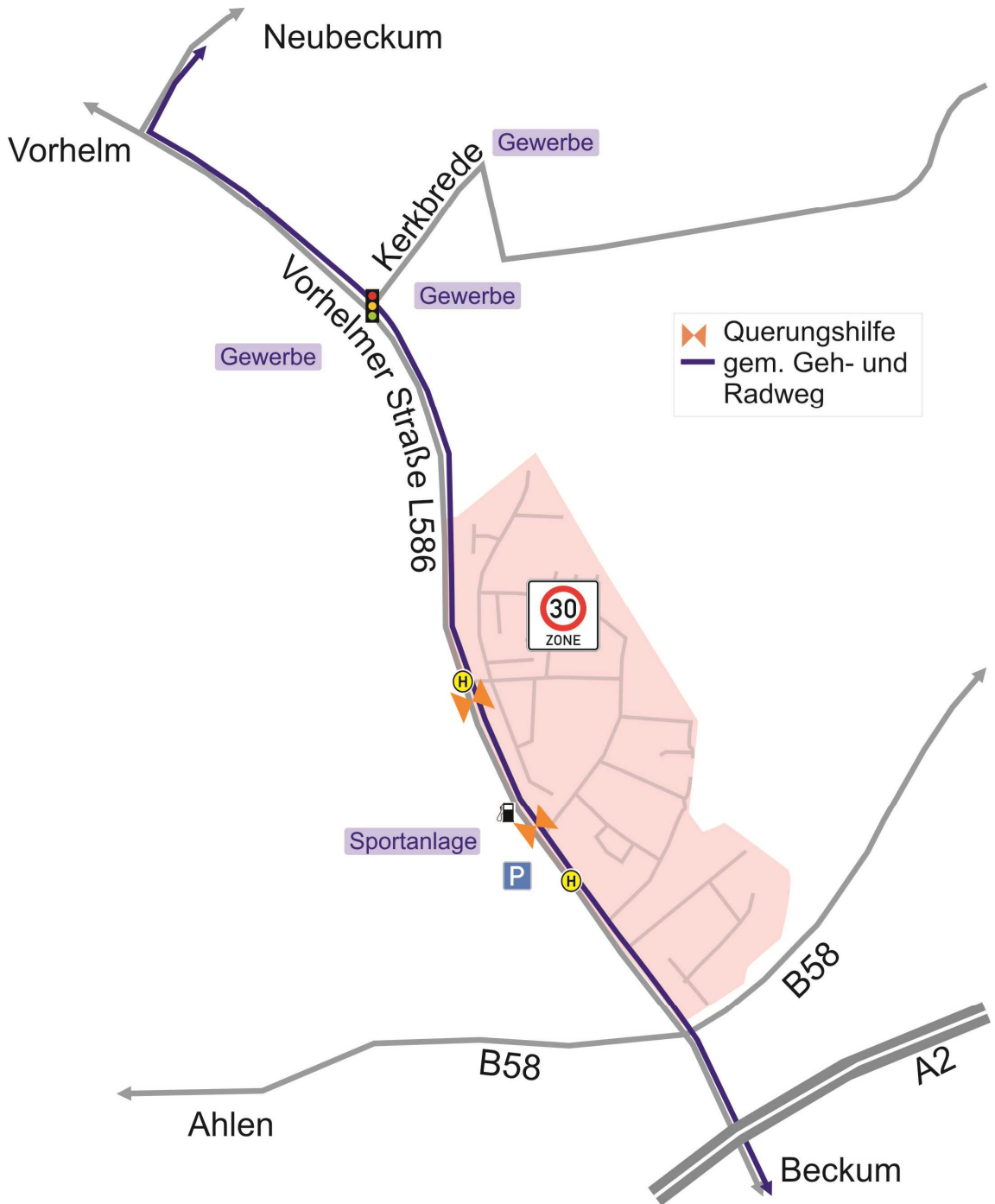
**Entwicklung eines Ortsmittelpunktes**



## 11.4 Roland

Roland liegt nord-westlich der Beckumer Kernstadt und ist mit etwa 1 200 Einwohnerinnen und Einwohnern genauso groß wie Vellern. Die Vorhelmer Straße (L 586) trennt die Wohnbebauung, die östlich der Straße liegt von der Sportanlage auf der Westseite. Die Querung der Straße ist durch 2 Querungshilfen sichergestellt, die auch im Bereich der Haltestellen liegen. Durch die einseitige Bebauung und dem fehlenden Charakter einer Ortsdurchfahrt, sind auf der L 586 hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu vermerken. Der Schwerverkehrsanteil ist durch das nahegelegene Gewerbegebiet an der Kerkbreite sehr hoch. In Roland gibt es keinen Nahversorger, sondern nur eine Tankstelle. Auf der östlichen Seite verläuft ein gemeinsamer Zweirichtungsradweg. Die Gehwege im Wohngebiet sind nicht barrierefrei – allgemein ist der Ausbaustandard der Straßen schlecht. Die B 58 wird umgelegt und die beiden Knotenpunkte an der Vorhelmer Straße zu einem Knotenpunkt in Form eines Kreisverkehrs zusammengefasst. Folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation werden vorgeschlagen:

- Es wird empfohlen zu überprüfen, ob das Überqueren der Vorhelmer Straße im Bereich der Querungshilfe durch eine zusätzliche Markierung von Fußgängerüberwegen erleichtert werden könnte. Zudem muss eine ausreichende Beleuchtung vorhanden sein.
- Der fehlende Charakter einer geschlossenen Ortslage führt tendenziell zu hohen Geschwindigkeiten. Durch die Randlage der Ortsdurchfahrt und die Bedeutung für den Schwerverkehr erscheint eine Umgestaltung mit dem Ziel der städtebaulichen Integration schwer machbar. Unabhängig davon könnte durch Baumpflanzungen der straßenräumliche Gesamteindruck aber verbessert werden.
- Der Aufbau eines Ortskernes mit zentralen Funktionen ist im Rahmen des Dorffinnenentwicklungskonzeptes (DIEK) bereits in Planung.
- Schaffung eines durchgängigen überörtlichen Geh- und Radweges in Richtung Ahlen.
- Schmale und nicht barrierefreie Gehwege in den Wohngebieten sollten ausgebaut werden (gleichwertige Berücksichtigung der Fußgängerbelange in der Entwurfsplanung).



Ortsdurchfahrt Vorhelmer Straße



Ortsdurchfahrt Vorhelmer Straße



Potsdamer Straße in Roland



Knotenpunkt B 58/Vorhelmer Straße

Abbildung 108 – Stadtteil Roland

### 11.4.1 Maßnahmenblatt

|        |   |   |  |   |   |
|--------|---|---|--|---|---|
| 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 „Zebrastrifen“ 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 Dorffinnenentwicklungskonzeptes (DIEK) bereits in Planung.

Leuchtturm-/  
Impulsprojekt



Entwicklung eines Ortsmittelpunktes

## 12 Querschnittsthemen

### 12.1 Kinder- und altengerechte Verkehrsplanung

Unter dem Zielfeld Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmenden enthält das Leitbild des VEP Beckum das Ziel einer besonderen Berücksichtigung der Belange unter anderem von Kindern und Seniorinnen und Senioren. In der Umsetzung dieser Zielstellung werden der kinder- und altengerechten Planung grundsätzliche programmatische Aussagen gewidmet. Die Zusammenfassung der Belange dieser beiden Gruppen in einem Planungskonzept ergibt sich aus den vielfach übereinstimmenden nachfolgenden Randbedingungen und den Maßnahmen.

#### 12.1.1 Kindergerechte Verkehrsplanung

##### Ansprüche von Kindern an die Verkehrsplanung

Kinder haben bei der Teilnahme am Verkehr sicherheitsrelevante Nachteile:

- ein eingeschränktes Leistungsvermögen, resultierend aus fehlender Erfahrung zur Einschätzung von Gefahrensituationen,
- ein geringeres Risikobewusstsein und nicht zuletzt
- körperlicher Nachteile (Größe, Geschwindigkeit).

Um ihnen eine sichere Teilnahme am Verkehr zu ermöglichen beziehungsweise zu erleichtern, sind die besonderen Ansprüche von Kindern an ihr verkehrliches Umfeld in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

Wichtige Aspekte eines kindergerechten Verkehrs(-ablaufs) sind dabei

- niedrige Kfz-Geschwindigkeiten und die Einhaltung von zulässigen Geschwindigkeiten,
- kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen,
- begreifbare Steuerungen mit möglichst konstanten Phasenfolgen sowie
- zusätzliche Querungsstellen an für Kinder bedeutenden Wegebeziehungen.

Über die genannten Einzelmaßnahmen an Verkehrsanlagen hinaus sind die Ansprüche von Kindern an ihr weiteres Umfeld in der Planung zu berücksichtigen:

- 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.

Für die flächenhafte, sichere Erreichbarkeit von Schulen gibt es seit Jahren das Planungsinstrument der Schulwegpläne, die nach Bedarf aktualisiert werden. Zudem kann das Instrument in Form von Radschulwegplänen für die weiterführenden Schulen weiterentwickelt werden.

#### Verkehrsplanung von und für Kinder

Die Einbeziehung von Kindern in die Planung eines kindergerecht gestalteten Umfeldes hat sich in vielen Beispielen als gut geeignet erwiesen, um die Ansprüche und Wünsche der betroffenen Kinder zu ermitteln und zu berücksichtigen und das Verständnis für verkehrliche Zusammenhänge bei den Kindern zu wecken. Als Beispiele genannt sei das Verkehrskonzept Haste, das als erstes Stadtteilkonzept in Osnabrück unter Beteiligung von Kindern durchgeführt wurde.

#### Verkehrssicherheitsarbeit für und mit Kindern

Ein wesentlicher Aspekt der kindergerechten Verkehrsplanung ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder. Eine Vernetzung und gemeinsame Betrachtung dieser beiden Themen findet in einer zunehmenden Anzahl von Städten in der Kinderunfallkommission statt.



Abbildung 109 – Broschüre der Kinderunfallkommission Kaiserslautern

Die Verkehrssicherheit ist auch der wesentliche Aspekt der Verkehrserziehung im Kindergarten und in der Schule. Ergänzt werden diese Aktivitäten durch punktuelle Maßnahmen – zum Beispiel für Schulanfänger – der Verkehrswacht oder der Interessengruppen wie ADAC, ADFC oder VCD, oft mit Unterstützung lokaler Medien.

Ein anderer häufig vernachlässigter Aspekt ist die Mobilitätserziehung in der Schule und hier insbesondere die Vermittlung von Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug. Am ehesten werden hier noch die Trägerinnen und Träger des öffentlichen Nahverkehrs tätig, die Schülerinnen und Schülern die Nutzung von Bussen und Bahnen nahe bringen, allerdings auch hier vor allem unter dem Aspekt des verkehrssicheren Verhaltens in diesen Verkehrsmitteln (Projekt „Jugendmarketing“ des Großraum Verkehrs Hannover GVH beziehungsweise Trainingsprogramm der RegioBus Hannover GmbH).

Ergänzt werden müssen die genannten Maßnahmen durch die Information und Sensibilisierung der Eltern für alle genannten Aspekte. Dabei geht es zunächst um den Elternbeitrag zur Verkehrssicherheit wie zum Beispiel entsprechende Kleidung und Ausstattung der Kinder sowie sichere Fahrräder. Zudem sollte an die Vorbildfunktion der Eltern appelliert werden, sowohl im verkehrssicheren Verhalten als auch im Mobilitätsverhalten und der Verkehrsmittelwahl insgesamt (Stichwort: Schulweg ohne Auto).

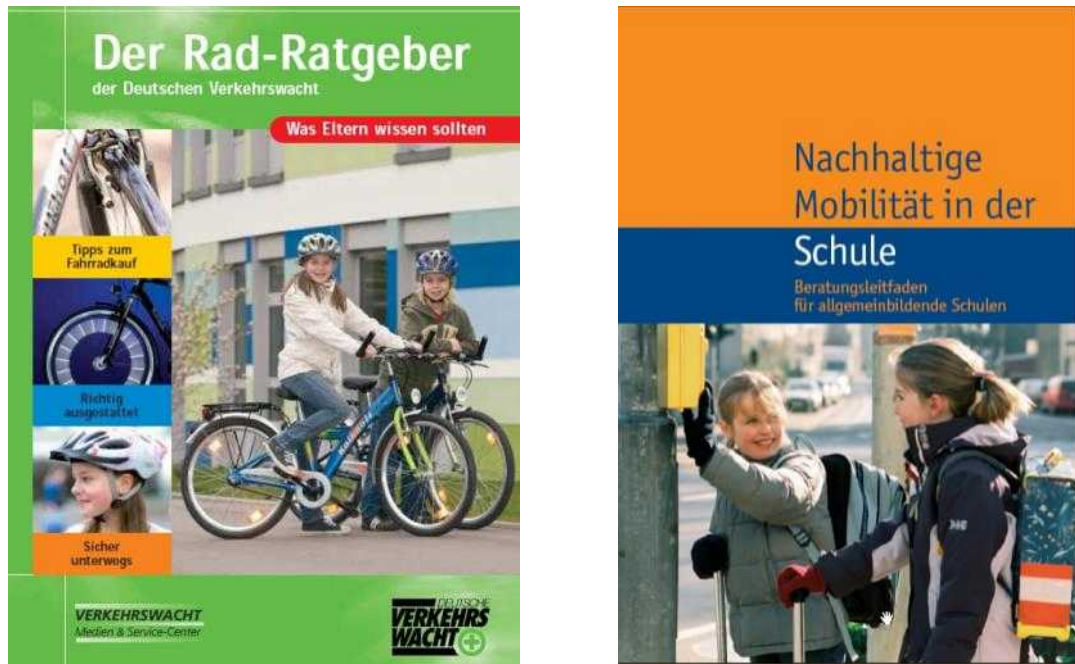


Abbildung 110 – Ratgeber für Eltern zur Verkehrssicherheit der Deutschen Verkehrswacht (links) und zur Mobilitätserziehung des Umweltbundesamtes (rechts)

### 12.1.1 Altengerechte Planung

#### Situation älterer Menschen im Verkehr

Die speziellen Anforderungen älterer Menschen spielen in der Verkehrsplanung verglichen mit denen der Kinder eine noch geringe Rolle. Dabei sind die älteren Menschen die einzige zahlenmäßig langfristig wachsende Nutzergruppe: Durch die demografische Entwicklung nimmt der Anteil der Bürgerinnen und Bürger über 65 Jahre auch in Beckum in den nächsten Jahren zu.

Mobilität wird angesichts der zunehmenden räumlichen Trennung der Daseinsgrundfunktionen auch für ältere Menschen immer wichtiger. Die täglichen Aktivitäten, warum Menschen aus dem Haus gehen werden als Daseinsgrundfunktion beschrieben. Dazu gehören Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgen (Einkauf) und Erholen (Freizeit). Der Verkehrszweck wird durch den Weg zwischen 2 Daseinsgrundfunktionen definiert. Die Kennzeichen der Mobilität älterer Menschen sind wie folgt zu beschreiben:

- Ältere Menschen können nicht generell als mobilitätseingeschränkt bezeichnet werden. Neben einer zunehmenden Gruppe Hochmobiler wird aber mit dem Anwachsen der Altersgruppe der Hochbetagten (> 80 Jahre) der Anteil Mobilitätseingeschränkter steigen.
- Ältere Menschen sind vermehrt im eigenen Wohnort unterwegs, mit zunehmendem Alter vorwiegend zu Fuß.
- Viele ältere Menschen kennen sich mit dem ÖPNV nicht gut aus. Sie haben Problem bei der Information und Vorbehalte hinsichtlich der Nutzung, obwohl die Wertschätzung des ÖPNV eher hoch ist.
- Die Mobilitätsprobleme älterer Menschen stehen in Konflikt zur Entwicklung des Verkehrsgeschehens, das durch steigende Motorisierung, höhere Komplexität und zunehmende mittlere Wegelängen gekennzeichnet ist.

#### Ansprüche älterer Menschen an die Verkehrsplanung

Die Ansprüche älterer Menschen an die Verkehrsplanung lassen sich aus den oben genannten Randbedingungen ableiten. In der Zusammenstellung wird deutlich, dass sie einerseits – begründet durch eine generell unterstellte Mobilitätseinschränkung – Aspekte der Barrierefreiheit enthalten, sich aber auch zahlreiche Parallelen zu den entsprechenden Ansprüchen der Kinder finden lassen:

- 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 (zum Beispiel Zufußgehende und Radfahrende)

Als selbständige Nutzer verschiedener Verkehrsmittel ergeben sich weitere Aspekte:

- Anzustreben sind verständliche und übersichtliche Informationen in der Wegweisung (insbesondere für Zufußgehende und Radfahrende) sowie in öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Im ÖPNV ist eine hohe Erschließungsdichte für ältere Menschen besonders wichtig.
- Weiterhin spielt die Frage der sozialen Sicherheit zum Beispiel durch ausreichende Straßenbeleuchtung eine wesentliche Rolle.

## 12.1.2 Maßnahmenblatt

### 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 (zum Beispiel Zufußgehende und Radfahrende)
- 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 zum Beispiel durch ausreichende Straßenbeleuchtung eine wesentliche Rolle.

## 12.2 Barrierefreiheit

Unter dem Zielfeld Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmenden enthält das Leitbild das Ziel einer besonderen Berücksichtigung der Belange unter anderem von Menschen mit Behinderung. Die folgenden Aussagen zur Barrierefreiheit gehen in der Zielgruppe über diesen Begriff hinaus und befassen sich mit den Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen aller Art und aller Altersgruppen.

Mobilitätseingeschränkte Personen sind:

- Bewegungseingeschränkte Personen (zum Beispiel Rollstuhlfahrende)



- Wahrnehmungsbehinderte Personen (Seh-, Hörbehinderte)
- Menschen mit anderen Behinderungen (Sprache, Psyche)
- Schwangere, Kleinwüchsige, Personen mit Gepäck oder Kinderwagen,
- Menschen mit temporärer krankheitsbedingter Mobilitätseinschränkung
- Ältere Menschen in unterschiedlichem Ausmaß.

Mobilitätseingeschränkte Personen haben einen gesetzlichen Anspruch auf eine angemessene Teilhabe am Verkehrsgeschehen und eine bedarfsgerechte Mobilität. Die Barrierefreiheit wird in § 4 BGG (Behindertengleichstellungsgesetz, 2002) wie folgt definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel [...] sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ Für den Bereich Verkehr führt § 8.1 (2) 1 aus: „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

Im Technischen Regelwerk finden sich bisher keine verbindlichen Standards für alle Bereiche der Barrierefreiheit, so dass die Art, die Anwendung und die Einsatzgrenzen verschiedener Maßnahmen auf lokaler Ebene festgelegt und abgestimmt werden müssen.

Beispiele von bewährten Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum sind:

- taktile Wahrnehmbarkeit von Wegebegrenzungen (zum Beispiel Bordsteinkante), Zielen (zum Beispiel ÖPNV-Haltestellen), Gefahren (zum Beispiel Querungsstellen)
- einbau- und hindernisfreie Gehbereiche: keine in den Gehbereich ragenden Hindernisse ohne ertastbare Absicherung (zum Beispiel mittels Sockel, Bodenindikator oder Tastleiste)
- taktile und/oder akustische Informationsübermittlung (zum Beispiel Braille-Beschriftung von Bedienelementen, Haltestellenansage)
- ein visuell kontrastreich gestalteter Straßenraum ohne kontrastarme Hindernisse (zum Beispiel Stufen) und Gefahrenstellen (zum Beispiel Querungsstellen,)
- die Vermeidung von Hindernissen < 90 Zentimeter (zum Beispiel Poller, Fahrradständer)
- visuell kontrastreich gestaltete und großflächige Informationen
- die stufenlose Erreichbarkeit potenzieller Ziele
  - keine Treppen ohne stufenlose Alternative
  - keine Schwellen, Spalten oder einzelne Stufen >3 Zentimeter
- moderate Neigungsverhältnisse
  - keine Längsneigung > 6 Prozent

- Vermeidung von Querneigungen (maximal 2 Prozent)
- ausreichend bemessene Bewegungsräume
  - keine Engstellen < 90 Zentimeter
  - keine Rotations- und Aufstellflächen < 1,50 Meter x 1,50 Meter

Die Bushaltestellen in Beckum sind nur teilweise barrierefrei gestaltet und bringen somit große Einschränkungen für mobilitätseingeschränkte Personen mit sich.

### 12.2.1 Maßnahmenblatt



#### 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 Zentimeter
- visuell kontrastreich gestaltete und großflächige Informationen
- die stufenlose Erreichbarkeit potenzieller Ziele
- moderate Neigungsverhältnisse
- ausreichend bemessene Bewegungsräume

### 12.3 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement und das Verkehrsmanagement werden im Allgemeinen als die strategische Ebene der Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung bezeichnet. Das Mobilitätsmanagement ist gegenüber dem Verkehrsmanagement jedoch der grundlegendere Ansatz: Das Verkehrs(system)management steuert bereits vorhandene beziehungsweise zumindest zu erwartende Verkehrsströme des Kraftfahrzeugverkehrs und zum Teil auch des ÖPNV, während das Mobilitätsmanagement bereits vor der Entscheidung für eine Fahrt und für das gewählte Verkehrsmittel ansetzt.

Das Mobilitätsmanagement ist prinzipiell wertfrei hinsichtlich der Wahl der Verkehrsmittel. Mit dem Leitbild des VEP Beckum ist die Ausrichtung des kommunalen Mobilitätsmanagement allerdings eindeutig zu Gunsten der Förderung der Mobilitätsalternativen zur Kraftfahrzeug-Nutzung festgelegt:

- Werteziel: Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmenden

- Auf möglichst vielen Wegen Mobilitätsalternativen zum Kfz-Verkehr anbieten

Dazu gehören auch die Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen sowie die Förderung der verkehrsartenübergreifenden Nutzung (Multimodalität) der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Dies entspricht im Übrigen der üblichen Interpretation des Mobilitätsmanagements auf der Umsetzungsebene. Eine kommunale, strategische Planung unter dieser Überschrift verfolgt daher zumeist entsprechende Ziele:

- Förderung einer effizienteren, umwelt- und sozialverträglicheren Abwicklung von Mobilität bei allen Verkehrsteilnehmenden und verkehrsinduzierenden Einrichtungen,
- Sicherung und Gewährleistung der Alltagsmobilität durch funktional äquivalente Mobilitätsangebote mit dem Ziel einer Verlagerung von Fahrten im Kraftfahrzeugverkehr auf den Umweltverbund,
- Förderung eines verantwortungsbewussten Fahrverhaltens zur Reduzierung von Verkehrsunfällen und Schadstoffemissionen sowie
- eine bessere Auslastung der Fahrzeuge im Kraftfahrzeugverkehr.

Als Zielprojektion eines in dieser Hinsicht optimalen Zustandes wird das Ermöglichen einer individuellen Mobilität

- ohne eigenes Auto,
- immer,
- überall und
- aus einer Hand

gesehen. Die Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist einerseits das Vorhalten und die Organisation der genannten Mobilitätsalternativen und andererseits die Information sowie die Ermöglichung beziehungsweise Erleichterung des Zugangs der potenziellen Nutzenden. Ein bedeutendes Element dabei ist die Etablierung von Kooperationen zwischen Kommune, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleistenden und Nutzenden.

In Beckum sollten die folgenden Mobilitätsalternativen angeboten werden können:

- ein umfassendes, nutzungsorientiertes ÖPNV-Angebot,
- ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz einschließlich Abstellanlagen, gegebenenfalls ergänzt durch Servicestellen rund ums Rad („Radverkehr als System“),
- ein gutes Angebot für die intermodale Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bike and Ride, Park and Ride) sowie

- attraktive, zur Nutzung anregende Verkehrsanlagen für Zufußgehende einschließlich eines städtebaulich ansprechenden Umfeldes.

#### Allgemeine Mobilitätsberatung

Die Information sowie die Ermöglichung beziehungsweise Erleichterung des Zugangs für die potenziellen Nutzer sind die Aufgabenfelder der sogenannten Mobilitätsberatung. Mobilitätsberatung findet heute in Beckum nur in geringem Ausmaß statt. Verkaufs- und Servicestellen sind nicht vorhanden. Kunden sind vielmehr auf die Beratungsangebote im Internet angewiesen. Insgesamt ist das Informationsangebot als verbesserungsfähig zu beurteilen.

#### Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement

Neben den Beratungsangeboten, die eine Initiative der Kunden voraussetzen, sollte in einem modernen Mobilitätsmanagement auch der umgekehrte Weg beschritten werden. Eine große Erreichbarkeit aller Kundinnen und Kunden mit vergleichbar geringem Aufwand ist durch die sogenannte zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung möglich. Hier werden gezielt Personengruppen mit vergleichbaren Mobilitätsbedürfnissen angesprochen:

- Berufspendlerinnen und -pendler
- Schülerinnen und Schüler
- ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger und Mobilitätseingeschränkte
- Firmen, Behörden (Zielgruppe Mitarbeitende)
- Neubürgerinnen und Bürger

#### Carsharing

Carsharing kann als punktuelle Ergänzung zur grundsätzlichen Nutzung des Umweltverbundes dienen. Das Prinzip greift vor allem in Gebieten mit relativ hoher Siedlungsdichte, wo die Wege zu den Zielen des täglichen Bedarfs kürzer sind als in ländlich geprägten Gebieten, und der Umweltverbund als Alternative zum eigenen Pkw tendenziell besser angenommen wird. So kann beispielsweise nach einem grundsätzlich mit der Bahn zurückgelegten Arbeitsweg bei Bedarf noch ein größerer Einkauf mit dem Auto erledigt werden. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass es – wie im Fall von Fahrradverleihsystemen – über die zentralen Mobilitätsstationen hinaus zusätzliche Standorte gibt, wo das Fahrzeug wieder abgegeben werden kann. In Beckum eignet sich der Busbahnhof und Bahnhof.

Wo hingegen aufgrund geringer Siedlungsdichten der eigene Pkw als primäres Fortbewegungsmittel genutzt wird, kann Carsharing in der Regel keinen vollständigen Ersatz für das Privatauto leisten. In Verbindung mit gut funktionierenden ÖPNV-Angeboten kann Carsharing in solchen Gebieten jedoch zur Abschaffung des Zweitwagens beitragen und stellt so auch hier ein sinnvolles Angebot im Hinblick auf klimafreundliche Mobilität dar. Denn zum einen können durch die Nutzung gemieteter Autos die kurzen Wege im MIV reduziert werden, zum anderen entschärft sich die Stellplatzproblematik in zentralen Bereichen, was wiederum dem Fußverkehr zugutekommt.

Bei der Entscheidung, wo Carsharing angeboten werden kann, spielen folgende Faktoren eine Rolle:

- Nutzernähe (maximal 10 - 15 Minuten Zuwegung),
- Nähe zu zentralen Bereichen (verstärkte Wahrnehmung im Stadtraum als Werbung),
- Nähe zu großen Firmen (Fuhrpark durch Carsharing zu ersetzen),
- Attraktivität des Ortes (im Zusammenhang mit der Bereitschaft, die Station aufzusuchen),
- Mietpreise der Stellflächen.



Abbildung 111 – Mobilitätsstation mit Carsharingangebot in Bremen

Da das Geschäftsrisiko für Carsharinganbieter in Mittelstädten tendenziell höher ist als in Großstädten, eignen sich bereits etablierte Unternehmen besser zur Einführung des Prinzips als kleine Anbieter. Sie können betriebswirtschaftliche Schwankungen – zum Beispiel in der Einführungsphase - besser abfedern und bieten darüber hinaus angesichts ihres Bekanntheitsgrades eine günstigere Vertrauensbasis für neue Nutzende. Gerade zur Einführung des Modells macht es Sinn, dass gewerbliche Nutzende als garantierte dauerhafte Kundinnen und Kunden gewonnen werden, die zum Beispiel einen Teil ihres Fuhrparks durch die Teilnahme am Carsharing ersetzen. Außerdem sollte auch die Stadtverwaltung als garantierter Nutzender und Multiplikator auftreten. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich ein Carsharing-Angebot nach etwa 2 bis 3 Jahren rentiert.

Im Masterplan 100 Prozent KlimaBewusst<sup>22</sup> für Beckum werden mögliche Potenziale für Mobilstationen und Mobilpunkten aufgeführt. Über die bereits genann-

<sup>22</sup> 100Prozent KlimaBEwusst, Der Masterplan für Beckum, Stadt Beckum, Jung Stadtkonzepte Stadtplaner & Ingenieure Partnerschaft, Köln, September 2017

ten empfohlenen Mobilstationen am Busbahnhof in Beckum und am Bahnhof in Neubeckum werden im Masterplan weitere mögliche Potenziale für Mobilpunkte aufgezeigt. Die Mobilstationen sollen Mobilitätsangebote (Pkw, Pedelecs, E-Bike) und Sharing-Angebote an den genannten ÖPNV-Stationen bündeln. Mobilpunkte sollen an wichtigen ÖPNV-Haltestellen oder an Orten ohne ÖPNV-Anschluss, aber mit hohem Mobilitätsbedarf (beispielsweise in großen Gewerbegebieten) das Mobilitätsangebot erweitern.

### Mitfahrkonzepte

Das Prinzip der gemeinschaftlichen Verkehrsmittelnutzung kann nicht nur über offizielle Verleihsysteme, sondern auch in Form von Fahrgemeinschaften umgesetzt werden. Zur Förderung dieses Systems sollten zum einen Park and Ride Stellplätze für regelmäßige Fahrgemeinschaften reserviert werden (ÖPNV als Hauptverkehrsmittel, Auto als Zuwegung) und zum anderen Treffpunkte für Mitfahrgelegenheiten ausgewiesen werden (Auto als Hauptverkehrsmittel, ÖPNV als Zuwegung). Besonders attraktiv kann dies für Bewohnerinnen und Bewohner der dezentralen Stadtteile sein. In Beckum ist durch den Mitfahrerin- und Mitfahrerparkplatz an der A 2 bereits ein erster Ansatz in die richtige Richtung vorhanden.

### E-Mobilität

Das Thema Elektromobilität spielt sowohl im Radverkehr als auch im Individualverkehr eine immer wichtigere Rolle. Ursprünglich im Radverkehr vor allem von Älteren zur Unterstützung der eigenen körperlichen Kraft genutzt, werden Pedelecs und E-Bikes inzwischen vermehrt auch von jüngeren Menschen angeschafft, die hiermit ihren fahrradbezogenen Aktionsradius erweitern und so unabhängiger von Pkw und ÖPNV sein wollen. Auch für Radwandernde ist die elektrische Unterstützung, vor allem für topographisch herausfordernde Etappen, interessant. Um Pedelecs und E-Bikes als klimafreundliche Pkw-Alternative für mittellange Wege zu fördern und auch um der touristisch bedingten Nachfrage zu entsprechen, bedarf es einer Ladeinfrastruktur, die neben dem Aufladen zu Hause auch das gegebenenfalls notwendige Nachladen unterwegs ermöglicht. Weiterhin ist es sinnvoll, die Präsenz des Themas über Leihangebote zu stärken. In Beckum gibt es bereits E-Ladestationen im öffentlichen Raum für den Pkw. Ziel sollte es sein weitere Elektroautos und E-Ladestationen vorzusehen und diese mit entsprechenden öffentlichkeitswirksamen Kampagnen zu begleiten.



Abbildung 112 – E-Ladestation am Hindenburgplatz in Beckum

### 12.3.1 Maßnahmenblatt



#### 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 Zufußgehende einschließlich eines städtebaulich ansprechenden Umfeldes
- Mobilitätberatung anbieten (Verkaufs- und Servicestellen)
- Prüfen von Carsharing und Mitfahrerkonzepten
- Ausweitung der E-Mobilität

## 13 Zusammenfassung

Mit dem VEP 2030 hat die Stadt Beckum den zuletzt im Jahre 1993 aufgestellten VEP aktualisiert. Vor dem Hintergrund der allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklung und neuer Innovationen war eine Weiterentwicklung und teilweise eine Neuausrichtung der Verkehrsplanung erforderlich. Nur so konnten neue Erkenntnisse im allgemeinen Umgang mit der Mobilität, wie der zunehmende Stellenwert der Nahmobilität, neue Mobilitätsformen wie Sharing-Konzepte und neue Trends wie die Elektromobilität berücksichtigt werden.

Neue Wege wurden auch im prozessbegleitenden Beteiligungsverfahren beschritten. Die aus Vertreterinnen und Vertretern der Politik, der Verwaltung und unterschiedlicher Interessengruppen zusammengesetzte Expertengruppe hat die Arbeit der Gutachter kritisch begleitet und dabei den örtlichen Sachverstand eingebracht. Die Arbeit der Expertengruppe hat die Empfehlungen des VEP 2030 mitbestimmt.

Im Leitbild 2030 liegt der Schwerpunkt der künftigen Verkehrsplanung auf der Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Zur Verlagerung möglichst vieler Fahrten und Wege auf umweltverträgliche Verkehrsmittel ist es notwendig, den Umweltverbund, das heißt den ÖPNV in Stadt und Region, das Radfahren und das zu Fuß gehen in seiner Attraktivität zu stärken und zu fördern. Nur so ist eine spürbare Verlagerung vom Individualverkehr auf den Umweltverbund möglich.

- Der Wille zur Förderung des Radverkehrs und des Fußverkehrs zeigt sich an den herausgearbeiteten Leuchtturmprojekten. Die Stadt fordert fachlich begründet für Zufußgehende freundliche Querungsstellen insbesondere an Kreisverkehren.
- Für die Förderung der Nahmobilität zwischen den Wohnbereichen und der Innenstadt sowie dem Busbahnhof und dem Bahnhof wird eine verbesserte Führung des Fuß- und Radverkehrs gefordert.
- Die zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs erforderlichen straßenräumlichen und betrieblichen Veränderungen werden die Nutzung des Kraftfahrzeuges ein klein wenig unattraktiver machen, sodass damit – über einen längeren Zeitraum betrachtet – die gewünschte veränderte Verkehrsmittelwahl unterstützt werden kann.
- Die Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur müssen behoben werden sowie eine attraktive durchgängige Veloroute zwischen Beckum und Neu-Beckum geschaffen werden. Nur so wird der angestrebte Verkehrsanteil von 23 Prozent beziehungsweise 27 Prozent erreichbar sein.
- Ein Schwerpunkt der künftigen Maßnahmen muss aber auch in der verstärkten Öffentlichkeitsarbeit und in der Verbesserung des Images der Radverkehrsnutzung liegen. Der VEP 2030 zeigt hier Ansätze für eine künftige Radverkehrsstrategie.



- Angebotsseitig sind im ÖPNV große Defizite insbesondere im Süden von Beckum sowie bereichsweise im Osten von Beckum und Neubeckum zu erkennen. Problematisch ist hierbei besonders, dass die jüngeren Neubaugebiete (Wohnen und Gewerbe) ohne nennenswerte ÖPNV-Erschließung sind. Diese Erschließungslücken sollten bei der künftigen Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden. Ebenso wichtig ist eine bessere Vertaktung und Verknüpfung der Linien.
- Die Umgestaltung des Bahnhofgebäudes in Neubeckum zur einer Rad-/Mobilstation sowie der Ausbau des Park and Ride Angebotes kann die Attraktivität deutlich steigern.
- Im Kraftfahrzeugverkehr sollen künftig sowohl im innerstädtischen Bereich als auch in den Wohngebieten einheitliche Geschwindigkeiten wiederzufinden sein. Dies ermöglicht eine einheitliche Vorfahrtsregelung und Straßengestaltung.

Der VEP 2030 ist die strategische und programmatische Ebene der Verkehrsplanung. Es bedarf der regelmäßigen Fortschreibung und Anpassung an die aktuellen Entwicklungen, wenn es seiner Aufgabe gerecht werden will. Die periodische Evaluation der Planung ist ein notwendiger ergänzender Schritt, um den Umsetzungsprozess zu steuern und zu begleiten. Entscheidend für den Erfolg des VEP 2030 wird aber die Unterstützung der empfohlenen Maßnahmen und Konzepte durch die kommunale Verkehrspolitik sein.

### 13.1 Evaluierung und Ausblick

Der Rat der Stadt Beckum hat den VEP als Leitlinien der städtischen Verkehrsplanung beschlossen. Damit ist die Verwaltung beauftragt, die darin empfohlenen Handlungsfelder weiterzuverfolgen und entsprechende Konzepte zu veranlassen. Besonders zu erwähnen ist dabei die Bearbeitung eines Radverkehrskonzeptes, in dem konkrete Maßnahmen und Kosten genannt werden sollen, um die Ziele des VEP zu vertiefen.

Bestimmte Maßnahmen wie die Leuchtturmprojekte sind besonders wichtig, um die Verwirklichung von Grundideen in Bewegung zu setzen. Andere dagegen beziehen sich eher auf Spezialthemen und stehen etwas unabhängiger vom Gesamtansatz für sich oder sind als optionale Ergänzungen zu verstehen, die in der zeitlichen Prioritätenreihung weiter hinten eingestuft werden können. Weiterhin bestehen zwischen einigen Maßnahmen Abhängigkeiten, die bei der weiteren Planung berücksichtigt werden müssen.

Wichtig ist es, dass eine kontinuierliche Evaluierung von Maßnahmen und Strategien beispielsweise in einem 2-Jahres-Rhythmus erfolgt.

---

## Abkürzungsverzeichnis

|       |  |
|-------|--|
| ADFC  | Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.   |
| AGFS  | Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. |
| ARAS  | Aufgeweitete Radaufstellstreifen   |
| BMU   | Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit  |
| DFIS  | Dynamische Fahrgastinformation   |
| ERA   | Empfehlungen für Radverkehrsanlagen  |
| FNP   | Flächennutzungsplan  |
| GVFG  | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz  |
| HBEFA | Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs   |
| HBS   | Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen  |
| MIV   | Motorisierter Individualverkehr  |
| NVP   | Nahverkehrsplan  |
| ÖPNV  | Öffentlicher Personennahverkehr  |
| ÖV    | Öffentlicher Verkehr   |
| PNF   | Prognosenufall   |
| RAL   | Richtlinie für die Anlage von Straßen  |
| RIN   | Richtlinie für integrierte Netzgestaltung  |
| SPNV  | Schienenpersonennahverkehr   |
| StVO  | Straßenverkehrs-Ordnung  |
| VCD   | Verkehrsclub Deutschland e. V.   |
| VEP   | Verkehrsentwicklungsplan   |
| VISUM | Verkehrsplanungssoftware des Herstellers PTV AG  |



Federführung: Fachbereich Umwelt und Bauen  
Beteiligte(r): Fachbereich Finanzen und Beteiligungen  
Fachbereich Stadtentwicklung  
Städtischer Abwasserbetrieb Beckum  
Auskunft erteilt: Herr Heuckmann  
Telefon: 02521 29-370

## Vorlage

zu TOP

2019/0040

öffentlich

### **Abschluss eines städtebaulichen Vertrages nach § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummern 1 und 3 Baugesetzbuch zur Entwicklung von Wohnbebauung im Bebauungsplan Nummer N 67 A**

#### **Beratungsfolge:**

Ausschuss für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben  
27.03.2019 Beratung

Betriebsausschuss  
28.03.2019 Beratung

Rat der Stadt Beckum  
10.04.2019 Entscheidung

#### **Beschlussvorschlag:**

##### **Sachentscheidung**

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage des als Anlage zur Vorlage beigefügten Vertragsentwurfes den städtebaulichen Vertrag abzuschließen.

##### **Kosten/Folgekosten**

Durch die Vorbereitung, den Abschluss und die Abwicklung des Vertrags entstehen Personal- und Sachkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Dem Städtischen Abwasserbetrieb Beckum entstehen Auszahlungen für die öffentlichen Abwasseranlagen in Höhe von circa 205.000 Euro. Denen stehen Einzahlungen aus Kanalanschlussbeiträgen in Höhe von circa 64.000 Euro gegenüber. Die Differenz von Auszahlungen und Einzahlungen wird über die Gebührenkalkulation des Städtischen Abwasserbetriebes Beckum refinanziert.

Da durch die von der Erschließungsträgerin herzustellenden Anlagen auch städtische Grundstücke erschlossen werden, beteiligt sich die Stadt an den Straßenbaukosten anteilig mit circa 43.000 Euro. Dem stehen Einzahlungen aus Erstattungen in Höhe von circa 235.000 Euro gegenüber.

##### **Finanzierung**

Aus dem Abschluss des Vertrages entstehen folgende finanzielle Auswirkungen auf den städtischen Haushalt und auf den Wirtschaftsplan des Städtischen Abwasserbetriebes Beckum für die Jahre 2019 und Folgejahre (gerundete Beträge):

Städtischer Haushalt

|   | <b>2019</b>         | <b>Folgejahre</b>  |
|---|---------------------|--------------------|
| Einzahlungen  | 235.000 Euro        |                    |
| davon:  |                     |                    |
| Erstattung für den Flächenerwerb Erschließungsanlagen   |                     |                    |
| Investitionsmaßnahme 1001 – Grunderwerb Straßen- und Gehwegflächen  | 56.700 Euro         |                    |
| Produktkonto 011301.681700 – Investitionszuwendungen von privaten Unternehmen   |                     |                    |
| Kostenerstattungsbeträge gemäß §§ 135 a – 135 c BauGB   |                     |                    |
| Investitionsmaßnahme 20130004 – Beträge nach §§ 135 a-c BauGB N 67 Fläche A   | 178.300 Euro        |                    |
| Produktkonto 130101.688102 – Beträge nach §§ 135 a-c BauGB – Ausgleichsmaßnahmen  |                     |                    |
| Auszahlungen für den städtischen Anteil an der Freilegung der öffentlichen Erschließungsflächen und für die erstmalige Herstellung der öffentlichen Straßen |                     |                    |
| Investitionsmaßnahme 20130012 – Erschließung BG N 67 Fläche A   | 15.000 Euro         | 28.000 Euro        |
| Produktkonto 120101.785200 — Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen  |                     |                    |
| <b>Gesamt</b>   | <b>220.000 Euro</b> | <b>28.000 Euro</b> |

**Überschuss aus Erschließungsvertrag: 192.000 Euro**

Die Genehmigung der außerplanmäßigen Auszahlung in Höhe von 15.000 Euro im Jahr 2019 erfolgt durch den Stadtkämmerer im Rahmen seiner Zuständigkeit. Die Deckung kann aus der Mehreinnahme aus der Erstattung für den Flächenerwerb Erschließungsanlagen gewährleistet werden.

Entsprechend des Projektfortschrittes sind 28.000 Euro in Folgejahren in den Haushalt der Stadt Beckum einzustellen.

Die Beteiligung an den Straßenbaukosten soll im Falle einer Veräußerung des städtischen Grundstücks an eine potentielle Käuferin beziehungsweise an einen potentiellen Käufer weitergegeben und somit refinanziert werden.

Zusätzlich sind in Folgejahren Mittel für die Herstellung der öffentlichen Grünflächen im Rahmen des naturschutzrechtlichen Ausgleichs in den Haushalt der Stadt Beckum einzustellen.

Städtischer Abwasserbetrieb Beckum

|   | 2019                | Folgejahre |
|---|---------------------|------------|
| Einzahlungen<br>Investitionsmaßnahme 25040003 – Kanali-<br>sation BG N 67 Fläche A<br>Produktkonto 110301.688104 – Kanal-<br>anschlussbeiträge n. KAG                       | 64.000 Euro         |            |
| Auszahlungen<br>Investitionsmaßnahme 25040003 – Kanali-<br>sation BG N 67 Fläche A<br>Produktkonto 110301.785206 – Auszah-<br>lungen für Abwasserbeseitigungsmaß-<br>nahmen | 205.000 Euro        |            |
| <b>Gesamt</b>   | <b>141.000 Euro</b> |            |

**Defizit aus Erschließungsvertrag: 141.000 Euro**

Für die Genehmigung der außerplanmäßigen Auszahlung in Höhe von 205.000 Euro im Jahr 2019 ist der Betriebsausschuss zuständig (siehe Vorlage 2019/0037 – Zustimmung zu einer erheblichen außerplanmäßigen Auszahlung im Jahr 2019 für die abwassertechnische Erschließung im Baugebiet N 67 Fläche A – 2. Bauabschnitt).

Insgesamt

|              | 2019         | Folgejahre  |
|--------------|--------------|-------------|
| Einzahlungen | 299.000 Euro |             |
| Auszahlungen | 220.000 Euro | 28.000 Euro |

**Überschuss aus Erschließungsvertrag: 51.000 Euro**

**Begründung:**

**Rechtsgrundlagen**

Der Abschluss des städtebaulichen Vertrages erfolgt auf Grundlage von § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummern 1 und 3 Baugesetzbuch (BauGB).

**Demografischer Wandel**

Vor dem Hintergrund der Bevölkerungsentwicklung ist unter anderem die Entwicklung von Wohnbauflächen erforderlich, um die Wohnraumbedarfe abdecken zu können. In diesem Zusammenhang wird auf die Wohnbedarfsanalyse der Stadt Beckum hingewiesen.

Mit dem Bebauungsplan Nummer N 67 A wurden bereits Wohnbauflächen ausgewiesen. Eine Bebauung ist bislang nicht möglich, da die Erschließung nicht gesichert ist. Durch den Abschluss des städtebaulichen Vertrages kann eine Bebauung kurzfristig ermöglicht werden.

## Erläuterungen

Der Bebauungsplan Nummer N 67 „Vellerner Straße“ ist am 30.09.2000 in Kraft getreten. Ziel und Zweck dieser Planung laut Begründung zum Bebauungsplan ist es, im Ortsteil Neubeckum ein Wohngebiet zu entwickeln, welches die Nachfrage nach Wohnraum auf verschiedene Weise zufriedenstellt. Die Teilfläche B des Bebauungsplanes ist nahezu vollständig bebaut.

Die im Privateigentum der Teilfläche A stehenden Wohnbauflächen wurden seit dem Jahr 2017 bereits zum Großteil bebaut. Zur Erschließung dieser Flächen hatte seinerzeit die Stadt mit der Eigentümerin beta Baulandentwicklungsgesellschaft mbH (Firma beta) einen städtebaulichen Vertrag geschlossen (siehe Vorlage 2017/0117 – Abschluss eines städtebaulichen Vertrages gemäß § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und 3 Baugesetzbuch zur Entwicklung von Wohnbebauung im Bebauungsplan Nummer N 67 "Vellerner Straße").

Die Firma beta wird Eigentümerin weiterer Teile der südlich gelegenen städtischen Flächen. Die Bebauung dieser Flächen ist derzeit noch nicht möglich, da die Erschließung nicht gesichert ist. Die Firma beta hat angeboten, die Herstellung der Erschließungsanlagen und Entwässerungseinrichtungen bei teilweiser Kostentragung zu übernehmen. Um eine kurzfristige Bebauung zu ermöglichen, soll nunmehr der als Anlage zur Vorlage beigefügte Vertrag geschlossen werden.

Gegenstand des Vertrages ist im Wesentlichen die Herstellung der im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsfläche einschließlich Straßenbegleitgrün und der Entwässerungseinrichtungen. Die teilweise noch nicht realisierten öffentlichen Grünflächen sind nicht Gegenstand des Vertrages. Diese wurden bereits zu einem Großteil für das gesamte Bebauungsplangebiet von der Stadt hergestellt. Die noch nicht realisierten Grünflächen werden künftig ebenfalls von der Stadt hergestellt.

Die Herstellung der Erschließungsstraßen sowie der Entwässerungseinrichtungen soll durch die Firma beta als Erschließungsträgerin erfolgen. Die genaue Lage des Vertragsgebietes ist aus der Anlage 1 zum städtebaulichen Vertrag ersichtlich.

Der Vertrag ist mit der Erschließungsträgerin bereits ausgehandelt. Hiermit verpflichtet sich die Erschließungsträgerin

- zur Freilegung der öffentlichen Erschließungsflächen,
- zur Planung und Herstellung der öffentlichen Straßen und
- zur Herstellung der öffentlichen Abwasseranlagen.

Sämtliche Maßnahmen erfolgen auf Rechnung der Erschließungsträgerin. Die Kosten zur Herstellung der öffentlichen Abwasseranlagen werden ihr vom Städtischen Abwasserbetrieb Beckum erstattet. Die Mittel hierfür sollen außerplanmäßig bereitgestellt werden (siehe Vorlage 2019/0037 – Zustimmung zu einer erheblichen außerplanmäßigen Auszahlung im Jahr 2019 für die abwassertechnische Erschließung im Baugebiet N 67 Fläche A – 2. Bauabschnitt).

Das für die Erschließung zu tätige Investitionsvolumen wird voraussichtlich rund 600.000 Euro betragen. Die Prüfungen hierüber laufen noch. Sobald diese abgeschlossen sind, wird die Bürgschaftshöhe entsprechend festgeschrieben.

Durch die von der Erschließungsträgerin durchzuführenden Maßnahmen werden auch städtische Grundstücke (sogenannte Fremdanlieger) erschlossen. Die Stadt beteiligt sich daher mit rund 9,78 Prozent an den Erschließungskosten für den Straßenbau. Dieser Kostenschlüssel wurde entsprechend der anteiligen Grundstücksfläche ermittelt (§ 13 Nummer 1 a des Vertrages).

Die für die Herstellung der öffentlichen Grünflächen durch die Stadt kalkulierten Kosten werden von der Erschließungsträgerin mit dem städtebaulichen Vertrag abgelöst.

Weiterhin erstattet die Erschließungsträgerin anteilig die Kosten für den Grunderwerb für die Erschließungsflächen.

Hinsichtlich der vertraglichen Regelungen zur entwässerungstechnischen Erschließung ergibt sich die Beratungszuständigkeit des Betriebsausschusses, im Übrigen die des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben. Für die abschließende Entscheidung über den städtebaulichen Vertrag insgesamt ist der Rat zuständig.

**Anlage(n):**

Städtebaulicher Vertrag mit Anlagen

# TOP Ö 12

- 1 -

Städtebaulicher Vertrag  
gemäß § 11 Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 und Nr. 3 Baugesetzbuch (BauGB)

Die Stadt Beckum  
vertreten durch den Bürgermeister, Weststraße 46, 59269 Beckum,  
– nachfolgend „Stadt“ genannt –

und

die Firma beta Baulandentwicklungsgesellschaft mbH,  
vertreten durch den einzelvertretungsberechtigten Geschäftsführer Uwe Wienke,  
Hafenweg 4, 59192 Bergkamen  
– nachfolgend „Erschließungsträgerin“ genannt –

schließen folgenden Vertrag:

## § 1

### Gegenstand des Vertrages

1. Die Erschließungsträgerin wird Eigentümerin der im anliegenden Lageplan (Anlage 1) rot umrandeten und entsprechend dem Bebauungsplan Nummer N 67 „Vellerner Straße“ noch zu vermessenden Wohnbauflächen des Grundstücks Gemarkung Beckum, Flur 311, Flurstück 412. Die Bebauung der Grundstücke ist derzeit ausgeschlossen, weil die Erschließung nicht gesichert ist. Die Erschließung und teilweise Vorfinanzierung der erforderlichen Erschließungsmaßnahmen ist Gegenstand dieses Vertrages.
2. Da die Stadt die Erschließung nach den zeitlichen Vorstellungen der Erschließungsträgerin nicht selbst durchführen und die Kosten tragen kann, verpflichtet diese sich zur Planung, Herstellung und teilweisen Kostentragung der erforderlichen Erschließungsanlagen nach § 2-5 dieses Vertrages. Die Stadt überträgt gemäß § 11 Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 Baugesetzbuch die Erschließung auf die Erschließungsträgerin. Die Umgrenzung des Erschließungsgebietes sowie die voraussichtliche Lage der Erschließungsanlagen ergeben sich ebenfalls aus dem als Anlage 1 beigefügten Plan. Die Erschließungsträgerin ist berechtigt, alle für die Erschließung erforderlichen Maßnahmen auf den städtischen Grundstücken im Erschließungsgebiet durchzuführen.
3. Für die Art, den Umfang und die Ausführung der Erschließung sind dieser Vertrag sowie der seit dem 30.09.2000 in Kraft getretene Bebauungsplan Nr. N 67 „Vellerner Straße“ maßgebend. Die von der Stadt erarbeitete und den zuständigen politischen Gremien bereits vorgelegte Straßen- sowie Entwässerungsplanung (Anlage 2 und 3) sind Bestandteile dieses Vertrages und Grundlage für den Ausbau.



4. Die Stadt verpflichtet sich, die Erschließungsanlagen bei Vorliegen der in § 8 dieses Vertrages genannten Voraussetzungen in ihre Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht zu übernehmen.

## § 2

### Art und Umfang der Erschließungsanlagen

Die Erschließung nach diesem Vertrag umfasst

- a) die Freilegung der öffentlichen Erschließungsflächen,
- b) die erstmalige Herstellung der öffentlichen Straßen einschließlich
  - Fahrbahnen,
  - Stellplätze,
  - Gehweg,
  - Straßenentwässerung,
  - Straßenbeleuchtung,
  - Straßenbegleitgrün
- c) die Herstellung der öffentlichen Abwasseranlagen einschließlich der Grundstücksanschlussleitungen

nach Maßgabe der von der Stadt genehmigten Ausbauplanung.

## § 3

### Planung und Bau der Erschließungsanlagen

1. Mit der erforderlichen Planung (einschließlich Ausführungsplanung zum Endausbau), Ausschreibung, Bauleitung und Abrechnung der Erschließungsanlagen im Sinne von § 2 beauftragt die Erschließungsträgerin ein leistungsfähiges Ingenieurbüro. Grundlage für die weitere erforderliche Planung und den Bau der Erschließungsanlagen sind die Planunterlagen nach § 1 Nr. 3 Satz 2.
2. Die Entwässerungsanlagen sind in Ausstattung und Qualität so auszuführen, wie dies den anerkannten Regeln der Technik und der werkgerechten Ausführung entspricht. Die Ausführungspläne bedürfen der vorherigen Zustimmung der Stadt. Die hierfür erforderliche Prüfung erfolgt durch die Stadt ohne schuldhaftes Zögern nach Einreichung der vollständigen Unterlagen seitens der Erschließungsträgerin.
3. Die Planung und der Ausbau der Straßen und des Verbindungsweges haben auf der Grundlage der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)“, Ausgabe 2006 in der jeweils aktuellen Fassung, zu erfolgen. Der Ausführungsplan bedarf der vorherigen Zustimmung der Stadt. Insoweit gilt § 3 Nr. 2 Satz 3 entsprechend. Vor der endgültigen Herstellung der Erschließungsanlagen im Sinne von § 5 Nr. 2 c) und d), ist durch die Erschließungsträgerin eine Anwohnerversammlung einzuberufen und durchzuführen.
4. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich, Bauleistungen nur nach Ausschreibung auf der Grundlage der in § 3 Nr. 2 und 3 genannten technischen Erfordernisse ausführen

zu lassen. Die Vergabe kann öffentlich oder an einen beschränkten Bieterkreis erfolgen.

Die Ausschreibungsunterlagen sind der Stadt rechtzeitig vor dem Versand an den Bieterkreis zur Verfügung zu stellen. Der Zustimmung der Stadt bedürfen die Leistungsverzeichnisse – vor deren Ausgabe – und die Festlegung des wirtschaftlichsten Angebotes für den Bau der öffentlichen Erschließungsanlagen. Die Zustimmung zum Leistungsverzeichnis und zur Feststellung des wirtschaftlichsten Angebotes ist ohne schuldhaftes Zögern zu erteilen und darf nur verweigert werden, wenn Anhaltspunkte für Unzuverlässigkeit oder mangelnde technische Leistungsfähigkeit vorliegen. Die Erschließungsträgerin hat der Stadt die für die Prüfung erforderlichen Unterlagen nach Abschluss der Bauarbeiten zur Verfügung zu stellen.

5. Erfüllt die Erschließungsträgerin diese Pflichten nicht, so ist die Stadt berechtigt, hinsichtlich der Regelungen der §§ 10 Nr. 1 b) und 11 dieses Vertrages die Erstattung von Leistungen ganz oder teilweise zu verweigern, insbesondere, wenn und soweit durch das nicht vertragsgemäße Vergabeverfahren vermeidbare unwirtschaftliche Aufwendungen entstehen. Die Stadt wird nach bekannt werden einer Pflichtverletzung der Erschließungsträgerin unverzüglich erklären, in welchem Umfang sie die Erstattung von Leistungen verweigert.
6. Die erforderlichen Katastervermessungsarbeiten samt Grenzanzeige für die öffentlichen Erschließungsanlagen werden auf Kosten der Erschließungsträgerin bei einem öffentlich bestellten Vermessungsingenieur in Auftrag gegeben.
7. Im Rahmen der Digitalisierung des Kanalnetzes sind die Daten in einer von der Stadt vorzugebenden Form zu liefern.

#### **§ 4**

#### **Baudurchführung**

1. Die Erschließungsträgerin übernimmt die Abstimmung und Koordination mit Versorgungsträgern und sonstigen Leistungsträgern. Sie wird alle notwendigen Vorkehrungen treffen, damit die Versorgungseinrichtungen für das Erschließungsgebiet (z. B. Kabel für Telekommunikationseinrichtungen, Strom-, Gas-, Wasserleitung) so rechtzeitig in die Verkehrsflächen verlegt werden können, dass die zügige Fertigstellung der Erschließungsanlagen nicht behindert wird. Die Stadt wird die Erschließungsträgerin hierbei im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen. Die Erschließungsträgerin stellt die Grundstücksanschlussleitungen als Teil der öffentlichen Abwasseranlage her. Die Verlegung der Kabel muss unterirdisch erfolgen.
2. Die Herstellung der Straßenbeleuchtung erfolgt durch den zuständigen Versorgungsträger auf Grundlage des Straßenbeleuchtungsvertrages zwischen der Stadt Beckum und der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG auf Kosten der Erschließungsträgerin. Die Stadt wird dafür ein Angebot der EVB einholen und abrechnen. Die hierfür bei der Stadt anfallenden Kosten trägt die

Erschließungsträgerin. Die Erschließungsträgerin erstattet die Kosten innerhalb eines Monats nach Vorlage der Schlussrechnung.

3. Der Baubeginn ist der Stadt mindestens 14 Tage vorher schriftlich anzuzeigen. Die Stadt oder ein von ihr beauftragter Dritter ist berechtigt, die ordnungsgemäße Ausführung der Arbeiten zu überwachen und die unverzügliche Beseitigung festgestellter Mängel zu verlangen.
4. Die Pflanzung von Bäumen im Straßenraum ist im Bereich von Leitungstrassen zu vermeiden; ggf. sind die Anordnungen der Stadt bzw. des Leitungsträgers zu beachten und die notwendigen Schutzvorkehrungen zu treffen.
5. Die Erschließungsträgerin hat im Einzelfall auf Verlangen der Stadt von den für den Bau der Anlage verwendeten Materialien nach den hierfür geltenden technischen Richtlinien Proben zu entnehmen und diese in einem von beiden Vertragsparteien anerkannten Baustofflaboratorium untersuchen zu lassen sowie die Untersuchungsbefunde der Stadt vorzulegen. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich weiter, Stoffe oder Bauteile, die diesem Vertrag nicht entsprechen, innerhalb einer von der Stadt zu bestimmenden Frist zu entfernen.
6. Die von der Erschließungsträgerin im Rahmen der Bauarbeiten verursachten Schäden, einschließlich der Straßenaufbrüche an den Baustraßen, sofern diese ebenfalls von ihr verursacht wurden, sind vor Fertigstellung der Straßen fachgerecht durch diese beseitigen zu lassen.
7. Die Erschließungsträgerin hat notwendige bau-, wasserrechtliche sowie sonstige Genehmigungen bzw. Zustimmungen vor Baubeginn einzuholen und der Stadt vorzulegen.
8. Vor Beginn der Hochbaumaßnahmen sind die Entwässerungsanlagen und die vorgesehene Straße als Baustraße herzustellen.
9. Oberboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen und Erschließungsanlagen im Erschließungsgebiet ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Seine Verbringung und Verwertung außerhalb des Erschließungsgebietes bedarf der vorherigen Zustimmung der Stadt.

## **§ 5**

### **Fertigstellung der Anlagen**

1. Die Erschließungsanlagen müssen zeitlich entsprechend den Erfordernissen der Bebauung hergestellt, spätestens bis zur Fertigstellung der anzuschließenden Bauten benutzbar sein. Die nachfolgend geregelten Fristen bleiben hiervon unberührt.
2. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich folgende Fristen einzuhalten:
  - a) Die Entwässerung ist in Abstimmung mit den Versorgungsträgern innerhalb einer Frist von 6 Monaten nach Abschluss dieses Vertrages fertig zu stellen.
  - b) Die Straßen und Wege sind innerhalb einer Frist von 3 Monaten nach Fertigstellung der Entwässerungsanlagen als Baustraßen herzustellen.

- c) Mit der abschließenden Herstellung des Kreuzdornweges und Holunderweges darf erst begonnen werden, wenn 80 % der jeweils durch die Straßen erschlossenen Hochbaumaßnahmen fertig gestellt sind. Mit der abschließenden Herstellung ist zu beginnen, wenn 100 % der jeweils durch die Straßen erschlossenen Hochbaumaßnahmen fertig gestellt sind, spätestens aber nach 5 Jahren nach Vertragsschluss. Die Frist kann im gegenseitigen Einvernehmen verlängert werden. Die Straßen sind nach Baubeginn innerhalb von 6 Monaten endgültig herzustellen.
  - d) Die abschließende Herstellung der Schlehenstraße erfolgt unter Zustimmung der Stadt in Abhängigkeit einer Bebauung der vom Vertragsgebiet südlich gelegenen städtischen Flächen im Bebauungsplan Nr. N 67 – Teilfläche A –, spätestens aber nach 5 Jahren nach Vertragsschluss. Die Stadt behält sich das Recht auf Verlängerung der Frist um längstens 2 Jahre vor. Eine weitere Fristverlängerung kann nur einvernehmlich erfolgen.
3. Erfüllt die Erschließungsträgerin ihre Verpflichtungen nicht oder fehlerhaft, so ist die Stadt berechtigt, ihr schriftlich eine angemessene Frist zur Ausführung der Arbeiten zu setzen. Erfüllt die Erschließungsträgerin bis zum Ablauf dieser Frist die vertraglichen Verpflichtungen nicht, so ist die Stadt berechtigt, die Arbeiten auf Kosten der Erschließungsträgerin auszuführen, ausführen zu lassen oder von diesem Vertrag zurückzutreten.

## § 6

### Haftung und Verkehrssicherung

1. Vom Tage des Beginns der Erschließungsarbeiten an übernimmt die Erschließungsträgerin im gesamten Erschließungsgebiet die Verkehrssicherungspflicht.
2. Die Erschließungsträgerin haftet bis zur mangelfreien Abnahme der Anlagen für jeden Schaden, der durch die Verletzung der bis dahin ihr obliegenden allgemeinen Verkehrssicherungspflicht entsteht und für solche Schäden, die infolge der Erschließungsmaßnahme an bereits verlegten Leitungen oder sonst wie verursacht werden. Die Abnahme einzelner abnahmefähiger Teilleistungen ist möglich. Die Erschließungsträgerin stellt die Stadt insoweit von allen Schadenersatzansprüchen frei. Diese Regelung gilt unbeschadet der Eigentumsverhältnisse. Vor Beginn der Baumaßnahmen ist das Bestehen einer ausreichenden Haftpflichtversicherung nachzuweisen.
3. Die Erschließungsträgerin ist berechtigt, im Innenverhältnis die Verkehrssicherungspflicht auf Dritte zu übertragen.

## § 7

### Gewährleistung und Abnahme

1. Die Erschließungsträgerin übernimmt die Gewähr, dass ihre Leistung zur Zeit der Abnahme durch die Stadt die vertraglich vereinbarten Eigenschaften hat, den anerkannten Regeln der Technik und der Baukunst entspricht und nicht mit Mängeln

behaftet ist, die den Wert oder die Tauglichkeit zu dem nach dem Vertrag vorausgesetzten Zweck aufheben oder mindern. Die Erschließungsträgerin haftet für die Gewährleistung insbesondere auch dann, wenn die Gewährleistungsansprüche gegen bauausführende Firmen nicht durchgesetzt werden können und die abgetretenen Gewährleistungsbürgschaften nicht auskömmlich sind.

2. Die Gewährleistung richtet sich nach den Regeln der VOB. Die Frist für die Gewährleistung wird auf fünf Jahre festgesetzt. Die Gewährleistung beginnt mit der Abnahme der einzelnen mängelfreien Erschließungsanlagen durch die Stadt.
3. Die Erschließungsträgerin zeigt der Stadt die vertragsgemäße Herstellung der Anlagen schriftlich an. Bei der Straße wird die fertig gestellte und endausgebaute Straße abgenommen. Die Stadt setzt einen Abnahmetermin auf einen Tag innerhalb von einem Monat nach Eingang der Anzeige fest. Die Bauleistungen sind von der Stadt und der Erschließungsträgerin gemeinsam abzunehmen. Das Ergebnis ist zu protokollieren und von beiden Vertragsparteien zu unterzeichnen. Werden bei der Abnahme Mängel festgestellt, so sind diese von der Erschließungsträgerin unverzüglich zu beseitigen. Im Falle des Verzuges ist die Stadt berechtigt, die Mängel auf Kosten der Erschließungsträgerin beseitigen zu lassen. Wird die Abnahme wegen wesentlicher Mängel abgelehnt, kann für jede weitere Abnahme ein Entgelt von 200,00 € angefordert werden. Dies gilt auch, wenn die Erschließungsträgerin beim Abnahmetermin nicht erscheint.
4. Mit der mängelfreien Abnahme tritt die Erschließungsträgerin ihre Gewährleistungsansprüche einschließlich ihrer Rechte aus den vereinbarten Gewährleistungsbürgschaften an die Stadt ab. Die im Rahmen der Gewährleistung anfallenden Arbeiten zur Mängelbeseitigung sind von der Erschließungsträgerin zügig zu veranlassen und bei kleineren Mängeln innerhalb von zwei Wochen zu beheben. Nimmt die Erschließungsträgerin den Dritten auf Gewährleistung in Anspruch, ist die Stadt verpflichtet, ihr die Gewährleistungsansprüche zur Ausübung rückabzutreten. Bei Unfallgefahr ist der Bereich sofort abzusperren und der Schaden sofort zu beheben.

## **§ 8**

### **Übernahme der Erschließungsanlagen**

1. Im Anschluss an die Abnahme nach § 7 Nr. 3 der mängelfreien Erschließungsanlagen übernimmt die Stadt diese in ihre Baulast oder bei öffentlichen Abwasseranlagen, die nicht innerhalb der öffentlichen Erschließungsflächen verlegt worden sind, diese durch Grunddienstbarkeiten und Baulast zugunsten der Stadt gesichert sind und die Erschließungsträgerin vorher
  - a) in zweifacher Ausfertigung die vom Ingenieurbüro sachlich, fachtechnisch und rechnerisch richtig festgestellten Schlussrechnungen mit den dazugehörigen Aufmaßen, Abrechnungszeichnungen und Massenberechnungen einschl. der Bestandspläne in Papier- und Dateiform (DWG-Datei) übergeben hat,

- b) eine Bescheinigung eines öffentlich bestellten Vermessungsingenieurs über die Einhaltung der Grenzen übergeben hat, aus der sich weiterhin ergibt, dass sämtliche Grenzzeichen sichtbar sind,
  - c) einen Bestandsplan (Maßstab 1 : 500) in Papier- und Dateiform (DWG-Datei) und einen Längsschnitt (Maßstab mindestens 1 : 500) in Papier- und Dateiform (DWG-Datei) über die Entwässerungseinrichtung übergeben hat,
  - d) Nachweise erbracht hat über die Schadensfreiheit der erstellten Kanalhaltungen durch Dichtheitsprüfung mit Wasser oder Luft und Befilmung (Haltungsprotokoll, CD). Die Kanalschächte sind nach dem UTM / ETRS 89 System einzumessen. Die bestehenden Anschlusshaltungen sind mit zu erfassen. Die Stammdaten sind im Austauschformat ISYBAU xml auf einem Datenträger zu übergeben.
  - e) Die fertig gestellte und endausgebaute Straße ist mit dem Mobiliar nach dem UTM / ETRS 89 System vermessungstechnisch zu erfassen und in einem Bestandslageplan in Papier- und Dateiform (DWG-Datei) darzustellen. Die Straßeneinläufe, Schachtdeckel, Beleuchtungen, Pflanzbeete, etc. sind zu erfassen. Der Lageplan ist im Maßstab 1:500 zu wählen.
- 2. Die nach Absatz 1 vorgelegten Unterlagen und Pläne werden Eigentum der Stadt.
  - 3. Die Stadt bestätigt die Übernahme der Erschließungsanlagen in ihre Verwaltung und Unterhaltung schriftlich.
  - 4. Die Widmung der Straße erfolgt nach endgültiger Herstellung. Die Erschließungsträgerin stimmt hiermit der Widmung durch die Stadt zu.

## § 9

### Sicherheitsleistungen

- 1. Zur Sicherung aller sich aus diesem Vertrag für die Erschließungsträgerin ergebenden Verpflichtungen leistet sie Sicherheit in Höhe von XX,XX € (in Worten: XX,XX Euro) durch Übergabe einer unbefristeten selbstschuldnerischen Bürgschaft einer deutschen Bank, Sparkasse oder eines deutschen Kreditversicherungsunternehmens. Es können auch mehrere Bürgschaften übergeben werden. Die Erschließungsträgerin ist berechtigt, ihre Verpflichtung dadurch zu sichern, dass sie ihre durch Bürgschaften gesicherten Ansprüche gegen die von ihr mit der Ausführung der Arbeiten beauftragten Dritten an die Stadt abtritt, sofern der Dritte in gleicher Weise die Verpflichtung zu erfüllen hat wie die Erschließungsträgerin. Die Stadt erklärt, dass sie unter diesen Voraussetzungen die Abtretung annimmt. Mit den Bauarbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Erschließungsträgerin die Bürgschaft bei der Stadt eingereicht hat. Nimmt die Erschließungsträgerin den Dritten auf Vertragserfüllung in Anspruch, ist die Stadt verpflichtet, ihr die Vertragserfüllungsansprüche zur Ausübung rückabzutreten.
- 2. Im Falle der Zahlungsunfähigkeit der Erschließungsträgerin ist die Stadt berechtigt, noch offen stehende Forderungen Dritter gegen die Erschließungsträgerin für Leistungen aus diesem Vertrag aus der Bürgschaft zu befriedigen.

3. Bei mangelfreier Abnahme einzelner abnahmefähiger Teilleistungen wird die Vertragserfüllungsbürgschaft in entsprechender Höhe freigegeben. Die Stadt verpflichtet sich zur Abnahme von abnahmefähigen Teilleistungen. Soweit zum Zeitpunkt der Abnahme oder Teilabnahme noch Gewährleistungsfristen laufen, wird der entsprechende Teil der Vertragserfüllungsbürgschaft in eine Gewährleistungsbürgschaft in Höhe von 5 % der Abrechnungssumme (einschließlich Mehrwertsteuer) umgewandelt. Anstelle der Umwandlung der Bürgschaften ist die Erschließungsträgerin berechtigt, den Gewährleistungsanspruch dadurch zu sichern, dass sie seine durch Bankbürgschaften abgesicherten Gewährleistungsansprüche gegen die von ihr mit der Ausführung der Arbeiten beauftragten Dritten an die Stadt abtritt, sofern der Dritte in gleicher Weise Gewähr zu leisten hat wie die Erschließungsträgerin. Die Gewährleistungsansprüche der Stadt bleiben hiervon unberührt. Nimmt die Erschließungsträgerin den Dritten auf Gewährleistung in Anspruch, ist die Stadt verpflichtet, ihr die Gewährleistungsansprüche zur Ausübung rückabzutreten.
4. Die Bürgschaften sind auf den Vordrucken der Stadt auszustellen.

## **§ 10**

### **Kostentragung und Abrechnung**

1. Die Kostentragung wird wie folgt geregelt:
  - a) Die für die Leistungen nach § 2 a) und b) anfallenden Kosten werden vollständig von der Erschließungsträgerin getragen. Nach Kostenschätzung des Ingenieurbüros Leßmann entstehen hierfür rund 355.500 € (Anlage 4 zum Vertrag).
  - b) Die für die Leistungen nach § 2 c) anfallenden Kosten werden von der Stadt getragen. Nach Kostenschätzung des Ingenieurbüros Leßmann entstehen hierfür rund 196.000 € (Anlage 4 zum Vertrag).
2. Die Erschließungsträgerin finanziert die Kosten im Sinne von § 10 Nr. 1 b) vor. Eine Erstattung etwaiger Vorfinanzierungskosten erfolgt nicht.
3. Nach mangelfreier Abnahme der Leistungen nach § 2 c) wird die Erschließungsträgerin die vorzufinanzierenden Beträge im Sinne von § 10 Nr. 1 b) anhand der geprüften und von ihr beglichenen Schlussrechnung abschließend ermitteln. Sie legt der Stadt eine gesonderte Aufstellung vor. Die geprüften Belege sind beizufügen.
4. Die Erschließungsträgerin gliedert die Schlussrechnungen so, dass aus ihnen die Höhe des tatsächlichen Erschließungsaufwandes zu ersehen ist, und zwar getrennt für:
  - a) Die Leistungen nach § 2 a) und b) mit folgenden Maßgaben:
    - Freilegung der öffentlichen Erschließungsflächen
    - Fahrbahnen, Stellplätze, Gehwege
    - Straßenentwässerung (Einläufe usw.)

- Planung und Bauleitung
  - Vermessung und Schlussvermessung
- b) Die Leistungen nach § 2 c) mit folgenden Maßgaben:
- Herstellung der öffentlichen Abwasseranlagen
  - Planung und Bauleitung
  - Vermessung und Schlussvermessung
5. Die Rechnungslegung erfolgt in zweifacher Ausfertigung. Die Ausfertigungen verbleiben bei der Stadt. Reicht die Erschließungsträgerin eine prüffähige Rechnung nicht ein, so ist die Stadt berechtigt, ihr schriftlich eine angemessene Frist zur Erstellung der Rechnungsunterlagen zu setzen. Legt die Erschließungsträgerin die Rechnungen bis zum Ablauf dieser Frist nicht vor, lässt die Stadt die Rechnung auf Kosten der Erschließungsträgerin aufstellen.

## **§ 11**

### **Kostenerstattung**

Die Stadt erstattet der Erschließungsträgerin die nach § 10 Nr. 3 zu ermittelnden und von der Stadt geprüften Kosten innerhalb eines Monats nach Vorlage der geprüften Schlussrechnungen, der Aufstellung und dem Nachweis der vollständigen Zahlung an beauftragte Unternehmen.

## **§ 12**

### **Kanalanschlussbeiträge**

1. Gemäß § 11 Absatz 1 der Beitrags- und Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung vom 17. Dezember 2008 (Beitrags- und Gebührensatzung) erhebt die Stadt zum Ersatz des durchschnittlichen Aufwands für die Herstellung der gemeindlichen Abwasseranlage einen Kanalanschlussbeitrag im Sinne des § 8 Absatz 4 Satz 3 des Kommunalabgabengesetzes NRW. Ein Grundstück unterliegt unter anderem dann der Beitragspflicht gemäß § 12 der Beitrags- und Gebührensatzung, wenn
  - es tatsächlich und rechtlich an die öffentliche Abwasseranlage angeschlossen werden kann,
  - ein Anschlussrecht besteht und
  - es baulich oder gewerblich genutzt werden kann oder eine bauliche oder gewerbliche Nutzung z. B. durch einen Bebauungsplan festgesetzt ist.
2. Die Voraussetzungen für eine Beitragspflicht liegen spätestens dann vor, wenn die öffentlichen Abwasseranlagen benutzbar fertig gestellt wurden.
3. Gemäß § 13 der Beitrags- und Gebührensatzung bestimmt sich die Höhe des Kanalanschlussbeitrages nach der Grundstückgröße und einem der Ausnutzbarkeit des Grundstücks entsprechenden Veranlagungsfaktor. Die Wohnbauflächen der Erschließungsträgerin von 11.278 m<sup>2</sup> sind aufgrund der zulässigen zweigeschossigen Bebaubarkeit mit einem Veranlagungsfaktor von 1,25 zu multiplizieren. Die so maßgebliche, gewichtete Fläche von 14.097,50 m<sup>2</sup> wird mit dem Beitragssatz nach § 14



der Beitrags- und Gebührensatzung von 4,55 € multipliziert, so dass sich ein Kanalanschlussbeitrag in Höhe von 64.143,63 € ergibt. Sollte sich nach der Schlussvermessung eine Änderung der Flächengröße ergeben, wird der zu zahlende Betrag entsprechend angepasst. Der Kanalanschlussbeitrag wird fällig, sobald die Voraussetzungen nach Ziffer 2 vorliegen. Die Erschließungsträgerin zahlt den Kanalanschlussbeitrag dann innerhalb eines Monats nach schriftlicher Aufforderung durch die Stadt.

### **§ 13**

#### **Kostenbeteiligungen- und Erstattungen**

1. Für die im Rahmen der Erschließung des Bebauungsplangebietes entstehenden und bereits entstanden Kosten wird folgende Kostenbeteiligung vereinbart:
  - a) Durch die von der Erschließungsträgerin noch durchzuführenden Maßnahmen nach § 2 werden auch städtische Wohnbauflächen erschlossen. Die Stadt beteiligt sich an den Kosten nach § 2 a) und b) anteilig mit der Fläche ihrer erschlossenen Wohnbauflächen (circa 1.222 m<sup>2</sup>) im Verhältnis zu den erschlossenen Wohnbauflächen der Erschließungsträgerin (circa 11.278 m<sup>2</sup>) mit 9,78 %. Die Erstattung der Kosten erfolgt einen Monat nach mangelfreier Abnahme der gesamten Erschließungsanlagen und Vorlage der vollständigen Unterlagen im Sinne von §§ 8 und 10. Sollte sich nach der Schlussvermessung eine Änderung der Flächengröße ergeben, wird der zu zahlende Betrag entsprechend angepasst. Die Zahlung einer Abschlagssumme kann nach Herstellung der Baustraße im Sinne von § 5 Nr. 2 b) sowie nach Vorlage und Prüfung von dazugehörigen Rechnungsbelegen und Zahlungsnachweise erfolgen.
  - b) Für den Erwerb der Flächen für die Erschließungsanlagen erstattet die Erschließungsträgerin anteilig einen Betrag in Höhe von **56.690,05 €**. Die Berechnung ergibt sich aus der Anlage 5 zu diesem Betrag. Der Betrag wird fällig, sobald die Baustraße im Sinne von § 5 Nr. 2 b) benutzbar hergestellt ist und ist innerhalb eines Monats nach schriftlicher Aufforderung an die Stadt zu zahlen.

### **§ 14**

#### **Kostenerstattungsbeträge gemäß §§ 135 a – 135 c BauGB, Erschließungsbeitragsanteile für den Eingriff in Natur und Landschaft durch die Erschließungsanlage**

1. Aufgrund der im Erschließungsgebiet beabsichtigten Baumaßnahmen entsteht ein Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser Eingriff wird gemäß der textlichen Festsetzung im Bebauungsplan innerhalb der Flächen des Bebauungsplangebietes Nr. N 67 für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft sowie auf den öffentlichen Grünflächen ausgeglichen. Bei den hierfür entstehenden Kosten handelt es sich um solche, die im Rahmen der Veranlagung der Wohnbauflächen und der Sondergebietsflächen dort als öffentliche Erschließungsbeiträge bzw. Kostenerstattungsbeträge durch die Stadt zu erheben sind.
2. Zum Ausgleich dieses Eingriffs werden folgende Regelungen getroffen:

- a) Für den durch die auf den Wohnbauflächen und der Sondergebietsfläche vorgesehene Bebauung entstehenden Eingriff sind gem. §§ 135 a – 135 c BauGB Kostenerstattungsbeiträge zu zahlen. Zur Ablösung dieser Kostenerstattungsbeiträge zahlt die Erschließungsträgerin an die Stadt einen Betrag in Höhe von insgesamt 115.373,94 €. Die Berechnung dieses Betrages ist als Anlage 4 beigefügt. Der Betrag ist innerhalb eines Monats nach Abschluss dieses Vertrages fällig und durch die Erschließungsträgerin unter der Angabe des Geschäftszeichens 40017976 auf ein Konto der Stadt zu überweisen. Sollte sich nach der Schlussvermessung eine Änderung der Flächengröße ergeben, wird der zu zahlende Betrag entsprechend angepasst.
- b) Für den durch die Herstellung der Erschließungsanlagen entstehenden Eingriff wären gemäß §§ 127 ff BauGB die Eigentümer der erschlossenen Grundstücksflächen zu Beiträgen zu veranlassen. Für den Ausgleich des Eingriffs für die Straßenflächen zahlt die Erschließungsträgerin an die Stadt den Ablösebetrag in Höhe von 63.004,30 €. Die Berechnung dieses Betrages ist ebenfalls aus der Anlage 4 ersichtlich. Der Betrag wird fällig, sobald die Baustraße im Sinne von § 5 Nr. 2 b) benutzbar hergestellt ist und ist innerhalb eines Monats nach schriftlicher Aufforderung an die Stadt zu zahlen. Sollte sich nach der Schlussvermessung eine Änderung der Flächengröße ergeben, wird der zu zahlende Betrag entsprechend angepasst.

## **§ 15**

### **Verrechnung von Zahlungen**

Fällig gewordene Zahlungen nach § 10 Nr. 3 in Verbindung mit § 11 sowie § 13 Nr. 1 a) und b) und § 14 Nr. 2 b) werden verrechnet.

## **§ 16**

### **Bestandteile des Vertrages**

Bestandteile des Vertrages sind

- der Lageplan mit den Grenzen des Erschließungsgebietes (Anlage 1)
- die Straßenplanung aus November 2000 (Anlage 2)
- die Genehmigungsplanung für die Entwässerungsanlagen vom 30.04.2001 (Anlage 3)
- die Kostenschätzungen des Büros Leßmann (Anlage 4)
- die Berechnung der Kostenbeteiligungen nach § 13 (Anlage 5)
- die Berechnung der Kostenerstattungsbeiträge nach § 14 (Anlage 6).

## **§ 17**

### **Kündigungsrecht**

Auf § 60 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen wird hingewiesen.

Die Parteien sind sich darüber einig, dass ein Kündigungsgrund im Sinne dieser Vorschrift wegen Unzumutbarkeit am Festhalten an der ursprünglichen Vertragsregelung und Unzumutbarkeit einer Vertragsanpassung insbesondere dann vorliegt, wenn sich im

Rahmen der Ausschreibung des Bauauftrages über die in diesem Vertrag bezeichneten Erschließungsmaßnahmen ergibt, dass das von der Erschließungsträgerin für alle Maßnahmen insgesamt erwartete Auftragsvolumen von EUR Brutto um mindestens 15 % überschritten wird. Nach Beginn der Baumaßnahmen ist keine Kündigung mehr möglich.

## **§ 18**

### **Schlussbestimmungen**

1. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich, die in diesem Vertrag vereinbarten Pflichten und Bindungen ihrem Gesamt- oder Einzelrechtsnachfolger mit Weitergabeverpflichtung weiterzugeben, wenn Verpflichtungen aus diesem Vertrag als Ganzes oder in Teilen übertragen werden. Die heutige Erschließungsträgerin haftet der Stadt als Gesamtschuldnerin für die Erfüllung des Vertrages neben einem etwaigen Rechtsnachfolger, soweit die Stadt sie nicht ausdrücklich aus dieser Haftung entlässt. Tritt der Fall der Rechtsnachfolge ein, so entscheidet die Stadt nach Ablauf der Gewährleistungsfristen nach pflichtgemäßem Ermessen, ob die heutige Erschließungsträgerin aus der Haftung entlassen werden kann.
2. Vertragsänderungen oder -ergänzungen bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit der Schriftform. Nebenabreden bestehen nicht. Der Vertrag ist zweifach ausgefertigt. Die Stadt und die Erschließungsträgerin erhalten je eine Ausfertigung.
3. Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen dieses Vertrages nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck des Vertrages rechtlich und wirtschaftlich entsprechen.

Beckum, den.....

**Firma beta Baulandentwicklungsgesellschaft mbH**

.....

Uwe Wienke  
Geschäftsführer

Beckum, den.....

**Stadt Beckum**

.....

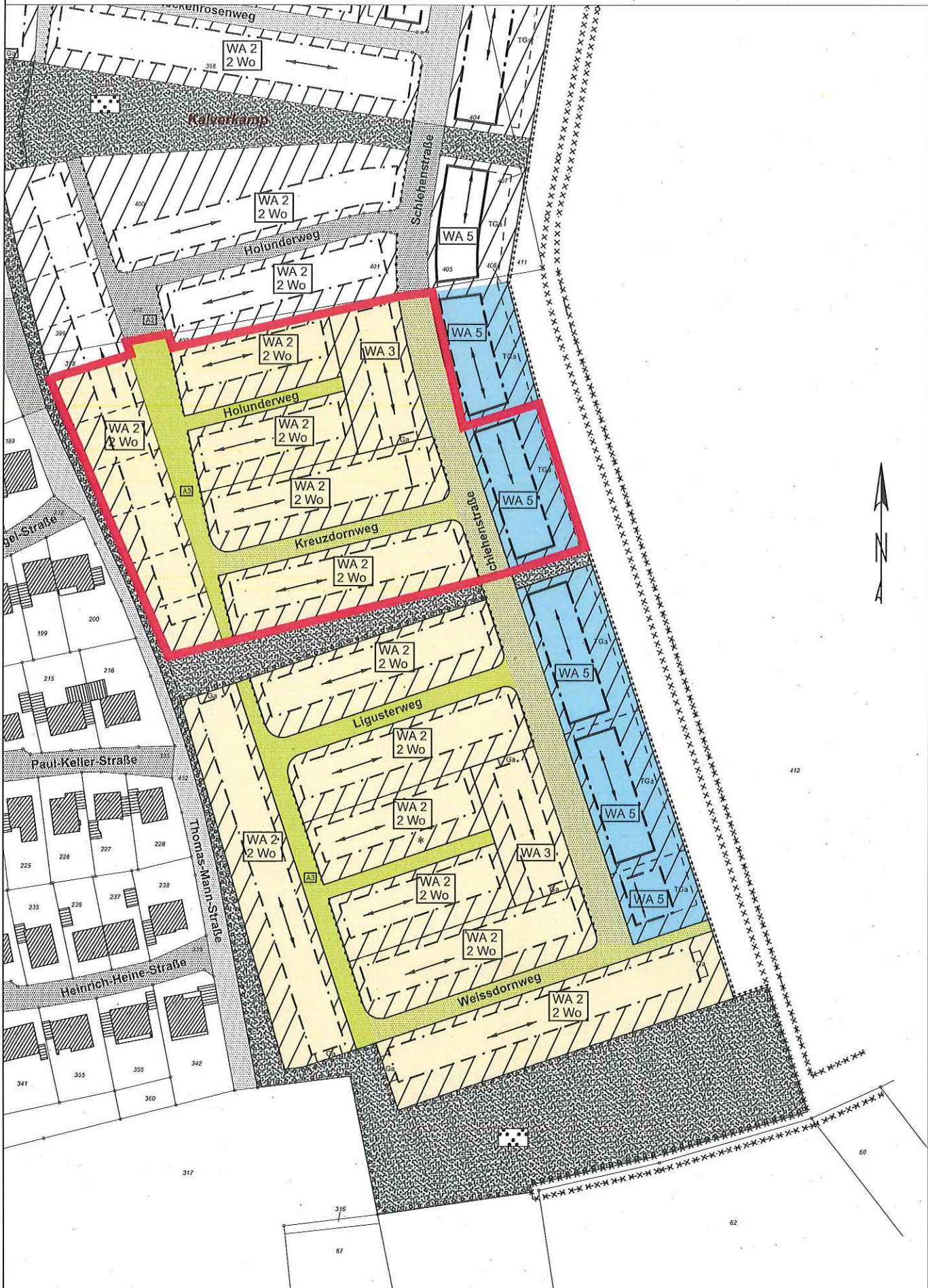
(Dr. Strothmann)  
Bürgermeister

Im Auftrag

.....

Heuckmann

# Anlage 1





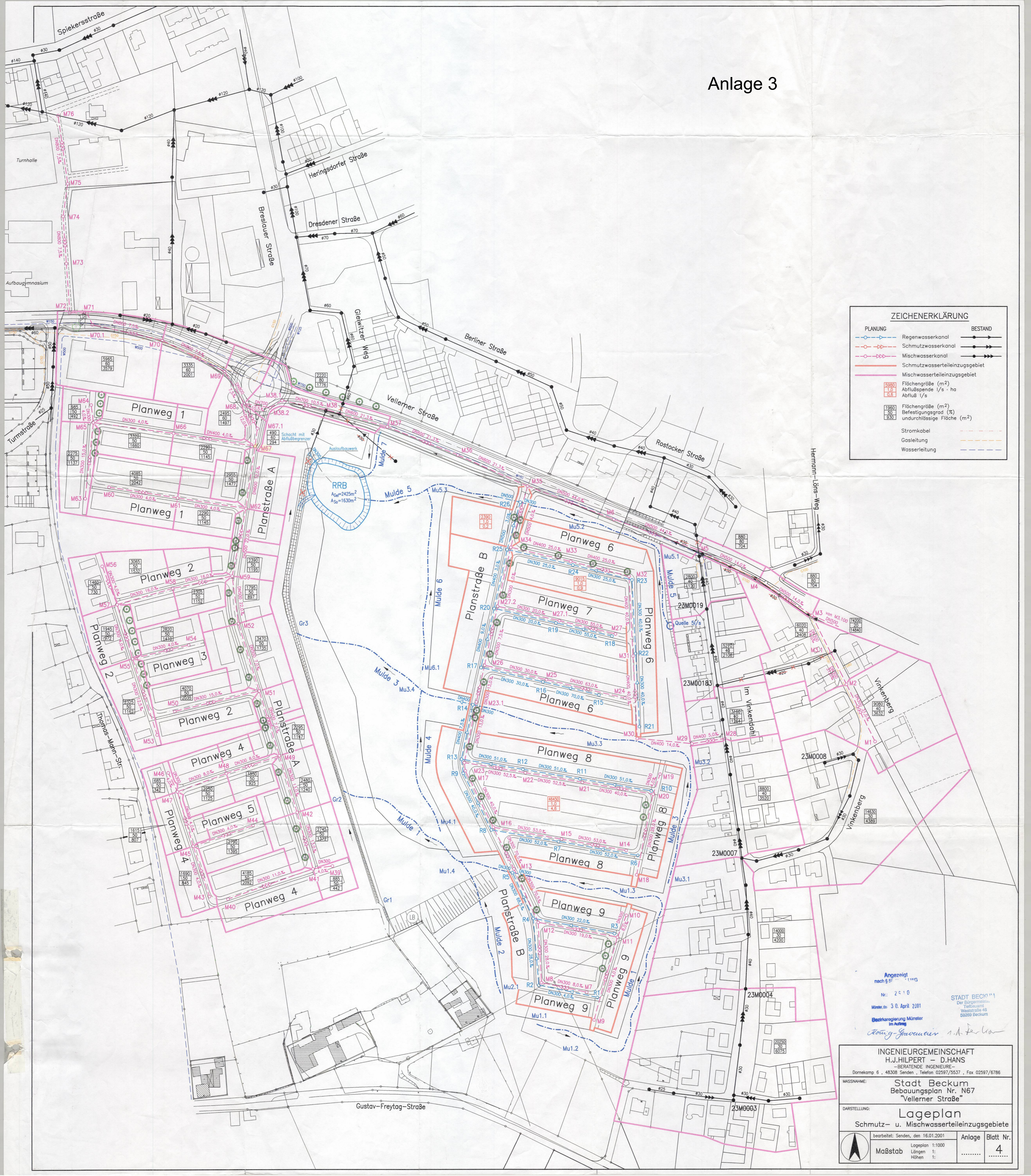
- Legende:**
- vorh. Querriegelung
  - vorh. Querriegelung
  - gepl. Lichtsignalanlage
  - Filterrichtung Graben bzw. Mäule
  - vorh. Baum
  - gepl. Baum
  - vorh. Abkurf
  - gepl. Abkurf
  - gepl. Mäulesteinfall
  - gepl. Ausbaubühne

# Anlage 2

|  |  |  |
|--|--|--|
| <b>nts</b> Ingenieurgesellschaft für Straßenplanung<br>Vermessung, Landschaftsplanung, Wasserbau<br>Lärmschutz, Bauteilung, EDV und GVD<br>Hansstraße 63 / 48165 Münster / Tel.: 02501 27600 |  | Anlage :<br>Blatt Nr.: 1 (2)<br>Reg. Nr.:<br>Datum:<br>Zeichen:                                  |
| <b>STADT Beckum</b><br>Straße : Vellener Straße<br>Nächster Ort: Neubeckum   |  | bearbeitet Nov. 2000 nts<br>gezeichnet Nov. 2000 nts<br>geprüft<br>Layoutplan<br>Maßstab 1 : 500 |
| Aufgestellt:<br>Beckum, den  |  |  |

# Anlage 3

| ZEICHENERKLÄRUNG |  |  |   |
|------------------|--|--|---|
| PLANUNG          | BESTAND  |  |   |
|                  | Regenwasserkanal   |  | Schmutzwasserkanal  |
|                  | Schmutzwasserkanal   |  | Schmutzwasserkanal  |
|                  | Mischwasserkanal   |  | Schmutzwasserteileinzugsgebiet  |
|                  | Schmutzwasserteileinzugsgebiet   |  | Mischwasserteileinzugsgebiet  |
|                  | Flächengröße (m <sup>2</sup> )<br>Abflussspende l/s · ha<br>Abfluß l/s |  | Flächengröße (m <sup>2</sup> )<br>Befestigungsgrad (%)<br>undurchlässige Fläche (m <sup>2</sup> ) |
|                  | Stromkabel   |  | Gasleitung  |
|                  | Gasleitung   |  | Wasserleitung   |



Angezeigt nach § 57 StBodMG  
 Nr.: 2910  
 vom: 30. April 2001  
 Bearbeiter: M. Müller  
 im Auftrag von: H. J. Hilpert - D. Hans

INGENIEURGEMEINSCHAFT  
 H.J.HILPERT - D.HANS  
 -BERATENDE INGENIEURE-  
 Dornkamp 6, 48308 Senden, Telefon 02597/5537, Fax 02597/6786

MASSNAHME: Stadt Beckum  
 Bebauungsplan Nr. N67  
 'Vellerner Straße'

DARSTELLUNG: Lageplan  
 Schmutz- u. Mischwasserteileinzugsgebiete

bearbeitet: Senden, den 16.01.2001  
 Maßstab: Länge 1:1000  
 Höhen 1:.....

Anlage Blatt Nr. 4

## **Bebauungsplan Nr.N67 „Vellerner Straße“ in Beckum**

### **Vorläufige Kostenermittlung -Verkehrs- und Entwässerungsanlagen-**



Projekt 1749.2– 11.03.2019

#### **Auftraggeber**

beta Baulandentwicklungsgesellschaft  
Hafenweg 4  
59192 Bergkamen-Rünthe

#### **Auftragnehmer**

Dr.- Ing. Heinrich Leßmann  
Generalplaner Infrastruktur Dr. Leßmann GmbH  
Nederhoffstr. 23, 44137 Dortmund  
Telefon (0231) 14 80 84 Telefax (0231) 16 26 86



# Übersichtsplan



## Teil A 1 I. Ausbaustufe Straßenbau 2. BA

| Struktur | OZ          | Kurz-Info | Kurztext  | Menge    | ME | Einheitspreis | Gesamtbetrag       |
|----------|-------------|-----------|---|----------|----|---------------|--------------------|
|          | 310.1. 1.10 | FP        | Baustelle einrichten und vorhalten  | 1,000    | St | 13333,32      | 13333,32 €         |
|          | 310.1. 1.20 | FP        | Baustelle räumen  | 1,000    | St | 5954,78       | 5954,78 €          |
|          | 315.2. 1.10 | FP        | Verkehrssicherung   | 1,000    | St | 1139,98       | 1139,98 €          |
|          | 315.2. 2.50 | FP        | Absperrschranken aufstellen   | 3,000    | St | 0             | 0,00 €             |
|          | 320.5. 5. 5 | FP        | Trennschnitt in Asphalt bis 5 cm  | 6,000    | m  | 9,05          | 54,30 €            |
|          | 325.1. 1.10 | FP        | O-Boden aufnehmen und lagern  | 170,000  | m³ | 3,25          | 552,50 €           |
|          | 325.1. 1.21 | FP        | O-Boden aufnehmen, laden und abfahren   | 900,000  | m³ | 6,81          | 6129,00 €          |
|          | 330.1. 1.10 | FP        | Bodenaushub   | 450,000  | m³ | 3,51          | 1579,50 €          |
|          | 330.1. 1.50 | FP        | Bodenabfuhr bei E-Verträgen (Privat)  | 423,000  | m³ | 19,24         | 8138,52 €          |
|          | 330.1. 2.11 | FP        | staubarmes Spezialbindemittel liefern   | 4,000    | to | 90,19         | 360,76 €           |
|          | 330.1. 2.12 | FP        | Boden Homogenbereich B 1 wieder einbauen  | 100,000  | m³ | 9,52          | 952,00 €           |
|          | 335.2. 1.10 | FP        | staubarmes Spezialbindemittel liefern   | 100,000  | to | 90,19         | 9019,00 €          |
|          | 335.2. 1.21 | FP        | Bodenverfestigung herstellen  | 1350,000 | m³ | 4,01          | 5413,50 €          |
|          | 340.1. 1.20 | FP        | Grabenaushub, bis 2 m   | 33,000   | m³ | 28,61         | 944,13 €           |
|          | 340.1. 2.10 | FP        | HS-S-Rohr DN/OD 160   | 35,000   | m  | 33,57         | 1174,95 €          |
|          | 340.1. 2.20 | FP        | HS-S-Bogen DN/OD 160  | 24,000   | St | 22,14         | 531,36 €           |
|          | 340.1. 2.25 | FP        | HS-S-Abzweig DN/OD160/160/45  | 4,000    | St | 43,53         | 174,12 €           |
|          | 340.1. 2.30 | FP        | Kanäle mit (LISY) -Kamera untersuchen   | 42,000   | m  | 12,03         | 505,26 €           |
|          | 340.1. 3.10 | FP        | Rheinsand   | 20,000   | m³ | 19,77         | 395,40 €           |
|          | 340.1. 3.30 | FP        | HKS 0/45 zur Grabenverfüllung   | 13,000   | m³ | 37,95         | 493,35 €           |
|          | 340.2. 2.10 | FP        | Straßenablauf , PP-Anschl., Kl. D, Viatop, 300*500, Pult,<br>Gelenk                 | 9,000    | St | 604,1         | 5436,90 €          |
|          | 340.2. 2.20 | FP        | Straßenablauf , PP-Anschl., Kl. D, 300*500, Schlitzbreite 16<br>mm,<br>Pult, Gelenk | 3,000    | St | 604,1         | 1812,30 €          |
|          | 340.6. 1.20 | FP        | Bodenaushub für Planumsdrainagen (30*30 cm)   | 40,000   | m³ | 1,47          | 58,80 €            |
|          | 340.6. 2.11 | FP        | HS-R-Vollsickerrohr DN/OD 110   | 440,000  | m  | 1,77          | 778,80 €           |
|          | 340.6. 2.20 | FP        | HS-R-Bogen DN/OD 110/30°  | 3,000    | St | 2,41          | 7,23 €             |
|          | 340.6. 2.30 | FP        | HS-R-Abzweig DN/OD 110/110/45°  | 2,000    | St | 4,81          | 9,62 €             |
|          | 340.6. 5.10 | FP        | Filtermaterial 4/16   | 40,000   | m³ | 3,61          | 144,40 €           |
|          | 340.6. 6.10 | FP        | Filtervlies   | 550,000  | m² | 0,47          | 258,50 €           |
|          | 345.1. 1.10 | FP        | Frostschutz herstellen (35 cm)  | 680,000  | m³ | 39,9          | 27132,00 €         |
|          | 345.1. 1.20 | FP        | Frostschutz herstellen (41 cm)  | 250,000  | m³ | 39,9          | 9975,00 €          |
|          | 345.1. 1.31 | FP        | Frostschutz herstellen (10 cm) prov. Befestigung Gehweg                             | 75,000   | m³ | 39,9          | 2992,50 €          |
|          | 355.2. 1.20 | FP        | Asphaltwulst herstellen   | 440,000  | m  | 8,89          | 3911,60 €          |
|          | 355.2.10. 5 | FP        | AC 16 TD ; 5 cm   | 1920,000 | m² | 6,49          | 12460,80 €         |
|          |             |           |   |          |    |               | <b>121824,18 €</b> |
|          |             |           |   |          |    | 19% MWSt      | <b>23146,59 €</b>  |
|          |             |           |   |          |    |               | <b>144970,77 €</b> |

Teil A 1 I. Ausbaustufe Straßenbau 2. BA

## Teil A 2 Endausbau Erschließungsstraße 2. BA

| Struktur | OZ         | Kurz-Info | Kurztext  | Menge    | ME   | Einheitspreis      | Gesamtbetrag        |
|----------|------------|-----------|---|----------|------|--------------------|---------------------|
|          | 310.       |           | Baustelleneinrichtung                                       |          |      |                    |                     |
|          | 310.1.     |           | Einrichtungen   |          |      |                    |                     |
|          | 310.1.1.   |           | Einrichtungen für den Auftragnehmer (AN)                    |          |      |                    |                     |
|          | 310.1.1.10 | FP        | Baustelle einrichten und vorhalten                          | 1,000    | St   | 1264,07            | 1264,07 €           |
|          | 310.1.1.20 | FP        | Baustelle räumen  | 1,000    | St   | 442,79             | 442,79 €            |
|          | 315.2.1.10 | FP        | Verkehrssicherung   | 1,00     | St   | 342,47             | 342,47 €            |
|          | 320.2.1.10 | FP        | Annahmekosten für Straßenaufbruch                           | 180,000  | to   | 0,12               | 21,60 €             |
|          | 320.2.1.20 | FP        | Annahmekosten (Erlös) für Asphalt                           | 250,000  | to   | 0,12               | 30,00 €             |
|          | 320.2.1.40 | FP        | Annahmekosten für Beton                                     | 5,000    | to   | 0,12               | 0,60 €              |
|          | 320.5.2.5  | FP        | Fahrbahnbefestigung aus Asphalt bis 10 cm aufnehmen         | 1920,000 | m²   | 5,84               | 11212,80 €          |
|          | 320.5.3.15 | FP        | Asphalt bis 4 cm fräsen                                     | 10,000   | m²   | 15,97              | 159,70 €            |
|          | 320.5.5.   |           | Trennschnitte durch Asphalt in Fahrbahnen                   |          |      |                    | 0,00 €              |
|          | 320.5.5.35 | FP        | Senkrechte Abbruchkante herstellen                          | 10,000   | m    | 4,81               | 48,10 €             |
|          | 320.7.1.11 | FP        | Schlitze im Asphaltoberbau, 70 cm breit, herstellen         | 180,000  | m    | 5,29               | 952,20 €            |
|          | 320.7.1.16 | FP        | Schlitze im Asphaltoberbau, 90 cm breit, herstellen         | 350,000  | m    | 5,29               | 1851,50 €           |
|          | 320.7.1.21 | FP        | Schlitze im ungebundenen Oberbau, 70 cm breit, herstell     | 110,000  | m    | 5,29               | 581,90 €            |
|          | 320.7.1.31 | FP        | Schlitze im ungebundenen Oberbau, 90 cm breit, herstell     | 90,000   | m    | 5,29               | 476,10 €            |
|          | 320.7.2.5  | FP        | Borde A2 bis A 5, H,R,F aufnehmen und entsorgen             | 4,000    | m    | 9,81               | 39,24 €             |
|          | 320.7.2.20 | FP        | Borde B6, B 7 und T aufnehmen und entsorgen                 | 4,000    | m    | 9,81               | 39,24 €             |
|          | 320.7.3.   |           | Rinnen aufnehmen  |          |      |                    | 0,00 €              |
|          | 320.7.3.20 | FP        | 1-reihige Rinne aller Art aufnehmen und entsorgen           | 4,000    | m    | 9,81               | 39,24 €             |
|          |            |           | Boden des Homogenbereiches O (Oberboden)                    |          |      |                    | 0,00 €              |
|          | 325.1.1.21 | FP        | O-Boden aufnehmen, laden und abfahren                       | 60,000   | m³   | 22,50              | 1350,00 €           |
|          | 325.1.3.10 | FP        | O-Boden in Pflanzstreifen andecken                          | 60,000   | m³   | 2,94               | 176,40 €            |
|          | 325.1.3.40 | FP        | O-Boden hinter Randbefestigung andecken                     | 275,000  | m    | 0,42               | 115,50 €            |
|          | 325.2.1.10 | FP        | Pflanzgrube ausheben  | 55,000   | m³   | 5,88               | 323,40 €            |
|          | 325.2.1.20 | FP        | Geotextil liefern und einbauen                              | 60,000   | m²   | 1,02               | 61,20 €             |
|          | 325.2.3.   |           | Bodenersatz   |          |      |                    | 0,00 €              |
|          |            |           | Es gelten unter anderem die nachfolgende Regelwerke:        |          |      |                    | 0,00 €              |
|          | 325.2.3.10 | FP        | Unterboden-Baumsubstrat einbauen                            | 90,000   | m³   | 47,97              | 4317,30 €           |
|          | 325.2.3.20 | FP        | Oberboden-Baumsubstrat einbauen                             | 45,000   | m³   | 59,99              | 2699,55 €           |
|          | 330.1.1.10 | FP        | Bodenaushub   | 150,000  | m³   | 4,90               | 735,00 €            |
|          | 330.1.1.50 | FP        | Bodenabfuhr bei E-Verträgen (Privat)                        | 205,000  | m³   | 21,65              | 4438,25 €           |
|          | 335.1.2.11 | FP        | Geogitter einbauen  | 150,000  | m²   | 2,91               | 436,50 €            |
|          | 345.1.1.30 | FP        | Frostschutz herstellen (41 cm) Parkstreifen                 | 65,000   | m³   | 43,89              | 2852,85 €           |
|          | 345.1.1.40 | FP        | Frostschutz herstellen (27 cm) Gehweg                       | 190,000  | m³   | 43,89              | 8339,10 €           |
|          | 345.1.1.50 | FP        | Frostschutzmaterial 0/32 in unterschiedl. Dicken            | 25,000   | to   | 25,93              | 648,25 €            |
|          | 345.5.1.10 | FP        | Oberbauschichten in Fahrbahnen profilieren                  | 1730,000 | m²   | 2,26               | 3909,80 €           |
|          | 355.1.1.5  | FP        | Asphaltfläche reinigen                                      | 1730,000 | m²   | 0,18               | 311,40 €            |
|          | 355.1.1.10 | FP        | Haftkleber C 40   | 1730,000 | m²   | 0,42               | 726,60 €            |
|          | 355.1.1.20 | FP        | Anschlüsse aus Fugen-Band                                   | 10,000   | m    | 7,42               | 74,20 €             |
|          | 355.1.1.25 | FP        | Nähte aus plastischem Fugenband für Decken                  | 20,000   | m    | 5,18               | 103,60 €            |
|          | 355.1.1.35 | FP        | Abstumpfen der Asphaltdeckschichten                         | 1730,000 | m²   | 0,36               | 622,80 €            |
|          | 355.1.1.40 | FP        | Randfuge mit Dichtungsband her., Profil 40*10 mm            | 720,000  | m    | 5,18               | 3729,60 €           |
|          | 355.1.2.5  | FP        | Schachtabdeckungen regulieren                               | 6,000    | Stck | 244,95             | 1469,70 €           |
|          | 355.1.2.15 | FP        | SK-Aufsätze regulieren                                      | 12,000   | Stck | 111,52             | 1338,24 €           |
|          | 355.1.2.25 | FP        | Straßenkappen regulieren                                    | 18,000   | Stck | 111,52             | 2007,36 €           |
|          | 355.2.1.10 | FP        | AC 22 T S ; 10 cm, Bk 0,3                                   | 390,000  | m²   | 10,44              | 4071,60 €           |
|          | 355.2.1.22 | FP        | AC 32 T S ; 16 cm, Bk 1,8                                   | 1340,000 | m²   | 16,66              | 22324,40 €          |
|          | 355.2.7.21 | FP        | AC 8 D N, d=4 cm, Bk 1,8 und Bk 0,3, Diabas                 | 1730,000 | m²   | 8,59               | 14860,70 €          |
|          |            |           | Bereich: Geh- und Radwege (parallel der Fahrbahn,           |          |      |                    | 0,00 €              |
|          | 360.1.2.26 | FP        | Kappen im Gehweg regulieren                                 | 36,000   | Stck | 77,65              | 2795,40 €           |
|          | 360.2.1.5  | FP        | Betonpflaster 10 cm schneiden                               | 50,000   | m    | 10,47              | 523,50 €            |
|          | 360.2.1.25 | FP        | Nachschlänmen   | 120,000  | m²   | 0,52               | 62,40 €             |
|          | 360.2.3.   |           | Betonpflaster 24/16/10 in Fahrbahnen                        |          |      |                    | 0,00 €              |
|          | 360.2.3.21 | FP        | Betonpflaster 10 cm, Parkstreifen., 24/16/10 cm             | 120,000  | m²   | 31,36              | 3763,20 €           |
|          | 360.3.1.5  | FP        | Betonpflaster 10 cm schneiden                               | 270,000  | m    | 10,47              | 2826,90 €           |
|          | 360.3.1.20 | FP        | Nachschlänmen   | 613,000  | m²   | 0,52               | 318,76 €            |
|          | 360.3.2.   |           | Betonpflaster 24/16/10 im Gehweg                            |          |      |                    | 0,00 €              |
|          | 360.3.2.20 | FP        | Betonpflaster 10 cm, Gehweg, 24/16/10 cm                    | 580,000  | m²   | 31,36              | 18188,80 €          |
|          | 360.3.3.6  | FP        | Querungsstellenpflaster verlegen                            | 33,000   | m²   | 18,04              | 595,32 €            |
|          | 360.3.3.11 | FP        | Noppensteine liefern  | 4,000    | m²   | 78,16              | 312,64 €            |
|          | 360.3.3.16 | FP        | Rippensteine liefern  | 4,000    | m²   | 78,16              | 312,64 €            |
|          | 360.3.3.21 | FP        | Kontraststeine liefern                                      | 1,000    | m²   | 78,16              | 78,16 €             |
|          | 360.3.3.26 | FP        | Umgebungssteine liefern                                     | 24,000   | m²   | 12,03              | 288,72 €            |
|          | 365.1.1.5  | FP        | Hoch- und Rundbord und Querungssteine schneiden             | 40,000   | Stck | 13,54              | 541,60 €            |
|          | 365.1.1.16 | FP        | Bordsteinfugen mit Fugenmörtel schließen                    | 618,000  | m    | 4,52               | 2793,36 €           |
|          | 365.1.2.5  | FP        | HB 15*30 in Geraden versetzen                               | 195,000  | m    | 23,55              | 4592,25 €           |
|          | 365.1.3.5  | FP        | Rundbordsteine (r=5 cm) aus Betons setzen                   | 385,000  | m    | 23,55              | 9066,75 €           |
|          | 365.1.3.11 | FP        | Rundbordsetine (r=5 cm) in Kurven versetzen                 | 30,000   | m    | 47,00              | 1410,00 €           |
|          | 365.2.2.6  | FP        | Kantenstein (8/25) versetzen                                | 540,000  | m    | 19,18              | 10357,20 €          |
|          | 365.2.2.11 | FP        | Kantenstein (8/25) in Kurven versetzen                      | 10,000   | m    | 28,20              | 282,00 €            |
|          | 365.2.2.20 | FP        | Kantenstein auf Paßmaß trennen                              | 10,000   | St   | 13,54              | 135,40 €            |
|          | 365.4.2.10 | FP        | Querungsborde in Kurven versetzen                           | 8,000    | m    | 42,09              | 336,72 €            |
|          | 365.4.2.15 | FP        | Taststeine liefern  | 3,000    | m    | 90,19              | 270,57 €            |
|          | 365.4.2.20 | FP        | Rampensteine liefern  | 5,000    | m    | 90,19              | 450,95 €            |
|          | 365.6.1.5  | FP        | Pflasterstreifen grau (1-reihig) mit Rückenstütze herstelle | 35,000   | m    | 15,20              | 532,00 €            |
|          | 365.6.2.6  | FP        | Pflasterstreifen grau (1-reihig)                            | 280,000  | m    | 15,20              | 4256,00 €           |
|          | 365.6.2.11 | FP        | Pflasterstreifen grau (2-reihig)                            | 440,000  | m    | 27,51              | 12104,40 €          |
|          | 380.1.8.10 | FP        | Bodenhülsen einbauen, 60 mm, mit Imbus                      | 1,000    | Stck | 132,54             | 132,54 €            |
|          |            |           |   |          |      |                    | <b>176873,03 €</b>  |
|          |            |           |   |          |      | 19% MWSt           | <b>33605,8757 €</b> |
|          |            |           | <b>Teil A 2 Endausbau Erschließungsstraße 2. BA</b>         |          |      | <b>Bruttosumme</b> | <b>210478,91 €</b>  |

## Teil B Kanalbau 2. BA

| <u>Pos. 1. BA</u> | <u>OZ</u>    | <u>Kurz-Info</u> | <u>Kurztext</u>                                       | <u>Menge</u> | <u>ME</u>      | <u>Einheitspreis</u> | <u>Gesamtbetrag</u>  |
|-------------------|--------------|------------------|---|--------------|----------------|----------------------|----------------------|
|                   | 100.1.10.11. | FP               | Einrichtung der Baustelle                             | 1,000        | psch           | 39287,31             | 39287,31 €           |
|                   | 100.1.10.21. | FP               | Vorhalten der Baustelleneinrichtung                   | 1,000        | psch           | 4901,39              | 4901,39 €            |
|                   | 100.1.30.10. | FP               | Bauschild   | 1,000        | Stck           | 1322,75              | 1322,75 €            |
|                   | 100.1.40.10. | FP               | Bauzaun beidseitig der Baugrube                       | 260,000      | lfm            | 0,12                 | 31,20 €              |
|                   | 100.1.40.15. | FP               | Bauzaun einfach                                       | 10,000       | lfm            | 9,02                 | 90,20 €              |
|                   | 100.1.60.10. | FP               | Baustraße   | 270,000      | m              | 0,01                 | 2,70 €               |
|                   | 100.2.1.10.  | FP               | Verkehrssicherung der Arbeitsstelle                   | 1,000        | psch           | 1139,98              | 1139,98 €            |
|                   | 100.2.2.10.  | FP               | Gebots;- Verbots- u. Hinweisschilder                  | 3,000        | Stck           | 30,06                | 90,18 €              |
|                   | 105.1.50.30. | FP               | Oberboden nach DIN 18320 Homogenbereich O,d=30 cm     | 300,000      | m <sup>2</sup> | 3,25                 | 975,00 €             |
|                   | 105.1.50.35. | FP               | Oberboden nach DIN 18320 Homogenbereich O,d=40 cm     | 250,000      | m <sup>2</sup> | 3,25                 | 812,50 €             |
|                   | 105.3.10.10. | FP               | Vlies liefern und verlegen                            | 1300,000     | m <sup>2</sup> | 1,02                 | 1326,00 €            |
|                   | 120.3.10.11. | FP               | Bodenabfuhr   | 410,000      | m <sup>3</sup> | 1,20                 | 492,00 €             |
|                   | 120.3.10.50. | FP               | Kippkosten bei Übernahme zu Lasten AN                 | 410,000      | m <sup>3</sup> | 19,24                | 7888,40 €            |
|                   | 120.4.10.10. | FP               | Nichtbindigen Boden liefern                           | 80,000       | m <sup>3</sup> | 20,19                | 1615,20 €            |
|                   | 120.4.20.20. | FP               | Ungebrochenen nichtbindigen Füllsand                  | 210,000      | m <sup>3</sup> | 20,19                | 4239,90 €            |
|                   | 120.5.10.10. | FP               | Bodenaushub im Graben, Homogenbereich B 1             | 300,000      | m <sup>3</sup> | 13,73                | 4119,00 €            |
|                   | 120.5.10.20. | FP               | Bodenaushub im Graben, Homogenbereich B2              | 330,000      | m <sup>3</sup> | 13,73                | 4530,90 €            |
|                   | 125.1.10.20. | FP               | Oberboden, Bodenklasse 1, gelagert bis 30 cm andecken | 300,000      | m <sup>2</sup> | 4,95                 | 1485,00 €            |
|                   | 125.1.10.21. | FP               | Oberboden, Bodenklasse 1, gelagert bis 40 cm andecken | 250,000      | m <sup>2</sup> | 4,95                 | 1237,50 €            |
|                   | 135.1.10.10. | FP               | Holzbohlen-, Kanaldielenverbau, Verbaukästen          | 1300,000     | m <sup>2</sup> | 8,00                 | 10400,00 €           |
|                   | 140.4.10.30. | FP               | Kunststoffrohr DN/OD 315 liefern und verlegen         | 190,000      | m              | 49,86                | 9473,40 €            |
|                   | 140.4.10.50. | FP               | Kunststoffrohr DN/OD 500 liefern und verlegen         | 59,000       | m              | 99,85                | 5891,15 €            |
|                   | 140.4.20.30. | FP               | Kunststoff-Abzweige DN/OD 315/160/87°                 | 19,000       | Stck           | 153,10               | 2908,90 €            |
|                   | 140.4.20.50. | FP               | Kunststoff-Abzweige DN/OD 500/160/87°                 | 11,000       | Stck           | 531,57               | 5847,27 €            |
|                   | 140.4.30.30. | FP               | Kunststoff-Gelenkstück DN/OD 315, Muffe/Spitz         | 11,000       | Stck           | 30,60                | 336,60 €             |
|                   | 140.4.30.31. | FP               | Kunststoff-Gelenkstück DN/OD 315, Spitz/Spitz         | 3,000        | Stck           | 30,60                | 91,80 €              |
|                   | 140.4.30.50. | FP               | Kunststoff-Gelenkstück DN/OD 500, Muffe/Spitz         | 5,000        | Stck           | 89,95                | 449,75 €             |
|                   | 140.4.30.51. | FP               | Kunststoff-Gelenkstück DN/OD 500, Spitz/Spitz         | 1,000        | Stck           | 89,95                | 89,95 €              |
|                   | 140.4.50.15. | FP               | Kunststoff-Muffenstopfen DN/OD 160                    | 35,000       | Stck           | 7,22                 | 252,70 €             |
|                   | 140.4.50.30. | FP               | Kunststoff-Muffenstopfen DN/OD 315                    | 1,000        | Stck           | 69,75                | 69,75 €              |
|                   | 150.1.10.10. | FP               | Schachtunterteil (SU-M) DN1000                        | 2,000        | Stck           | 776,82               | 1553,64 €            |
|                   | 150.1.10.11. | FP               | Schachtunterteil (SU-M) DN1000                        | 1,000        | Stck           | 656,57               | 656,57 €             |
|                   | 150.1.10.20. | FP               | Schachtunterteil (SU-M) DN1200                        | 1,000        | Stck           | 1498,32              | 1498,32 €            |
|                   | 150.1.15.20. | FP               | Richtungsänderung DN 1200                             | 1,000        | Stck           | 180,38               | 180,38 €             |
|                   | 150.1.30.50. | FP               | Übergangsplatten 1200 / 1000                          | 1,000        | Stck           | 836,95               | 836,95 €             |
|                   | 150.1.40.5.  | FP               | Schacht aus Fertigteilen kompl.                       | 6,000        | strn           | 596,45               | 3578,70 €            |
|                   | 150.5.10.35. | FP               | Schachtabdeckung Klasse D 400 - Bitu                  | 4,000        | Stck           | 518,29               | 2073,16 €            |
|                   | 155.2.30.20. | FP               | Anschlüsse DN 300 an Schachtbauwerk                   | 2,000        | Stck           | 811,99               | 1623,98 €            |
|                   | 155.2.30.30. | FP               | Anschlüsse DN ' 500 ' an Schachtbauwerk               | 1,000        | Stck           | 1659,93              | 1659,93 €            |
|                   | 155.3.10.10. | FP               | Berme und Rinne ändern                                | 1,000        | Stck           | 180,00               | 180,00 €             |
|                   | 160.1.20.10. | FP               | Dränwasserhaltung, Pumpensümpfe                       | 4,000        | Stck           | 2,07                 | 8,28 €               |
|                   | 160.1.20.20. | FP               | Dränwasserhaltung betreiben                           | 260,000      | m              | 0,42                 | 109,20 €             |
|                   | 160.1.20.30. | FP               | Dränagerohre DN 100 liefern                           | 260,000      | m              | 0,18                 | 46,80 €              |
|                   | 210.1.10.10. | FP               | Reinigung von Rohren DN 200 - DN 400                  | 253,000      | m              | 2,41                 | 609,73 €             |
|                   | 210.1.10.15. | FP               | Reinigung von Rohren DN 500 - DN 800                  | 60,000       | m              | 2,41                 | 144,60 €             |
|                   | 210.2.10.10. | FP               | TV - Untersuchung von Rohren DN 200 - DN 400          | 193,000      | m              | 2,65                 | 511,45 €             |
|                   | 210.2.10.20. | FP               | TV - Untersuchung von Rohren DN 450 - DN 800          | 60,000       | m              | 2,65                 | 159,00 €             |
|                   | 210.2.20.10. | FP               | Kanal- und Schachtdokumentation                       | 253,000      | m              | 7,58                 | 1917,74 €            |
|                   | 210.2.30.30. | FP               | Rohrverbindung DN 300 prüfen                          | 100,000      | Stck           | 17,60                | 1760,00 €            |
|                   | 210.2.30.50. | FP               | Rohrverbindung DN 500 prüfen                          | 37,000       | Stck           | 19,30                | 714,10 €             |
|                   |              |                  |   |              |                |                      | <b>131220,91 €</b>   |
|                   |              |                  |   |              |                | 19% MWSt             | <b>24931,9729 €</b>  |
|                   |              |                  |   |              |                |                      | <b>156152,8829 €</b> |

Teil B Kanalbau 2. BA

## Teil C Kanalhausanschlüsse 2. BA

| <u>Pos. 1. BA</u> | <u>OZ</u>    | <u>Kurz-Info</u> | <u>Kurztext</u>  | <u>Menge ME</u>        | <u>Einheitspreis</u> | <u>Gesamtbetrag</u> |
|-------------------|--------------|------------------|--|------------------------|----------------------|---------------------|
|                   | 100.1.40.10. | FP               | Bauzaun beidseitig der Baugrube                        | 160,000 lfm            | 0,12                 | 19,20 €             |
|                   | 105.1.50.30. | FP               | Mutterboden bis 30 cm abtragen u. lagern               | 460,000 m <sup>2</sup> | 3,25                 | 1495,00 €           |
|                   | 105.1.50.35. | FP               | Mutterboden bis 40 cm abtragen u. lagern               | 400,000 m <sup>2</sup> | 3,25                 | 1300,00 €           |
|                   | 120.3.10.11. | FP               | Bodenabfuhr  | 360,000 m <sup>3</sup> | 1,20                 | 432,00 €            |
|                   | 120.3.10.50. | FP               | Kippkosten bei Übernahme zu Lasten AN                  | 360,000 m <sup>3</sup> | 19,24                | 6926,40 €           |
|                   | 120.4.10.10. | FP               | Nichtbindigen Bogen liefern                            | 265,000 m <sup>3</sup> | 19,77                | 5239,05 €           |
|                   | 120.4.20.10. | FP               | Ungebrochenen Natursand 0/4 liefern                    | 95,000 m <sup>3</sup>  | 19,77                | 1878,15 €           |
|                   | 120.5.20.10. | FP               | Bodenaushub mit Böschungen, Homogenbereich 1           | 360,000 m <sup>3</sup> | 13,73                | 4942,80 €           |
|                   | 120.5.20.20. | FP               | Bodenaushub mit Böschungen, Homogenbereich 2           | 55,000 m <sup>3</sup>  | 13,73                | 755,15 €            |
|                   | 125.1.10.20. | FP               | Oberboden, Bodenklasse 1, gelagert andecken, bis 30 cr | 460,000 m <sup>2</sup> | 4,95                 | 2277,00 €           |
|                   | 125.1.10.21. | FP               | Oberboden, Bodenklasse 1, gelagert andecken, bis 40 cr | 400,000 m <sup>2</sup> | 4,95                 | 1980,00 €           |
|                   | 140.4.10.15. | FP               | Muffenloses HS-S-Rohr DN/OD 160                        | 150,000 m              | 33,57                | 5035,50 €           |
|                   | 140.4.10.20. | FP               | HS-S-Bogen DN/OD 160                                   | 26,000 Stck            | 22,14                | 575,64 €            |
|                   | 140.4.50.15. | FP               | Endverschlüsse oder Kappen                             | 26,000 Stck            | 9,90                 | 257,40 €            |
|                   |              |                  |  |                        |                      | <b>33113,29 €</b>   |
|                   |              |                  |  |                        | 19% MWSt             | <b>6291,5251 €</b>  |
|                   |              |                  |  |                        |                      | <b>39404,82 €</b>   |

Teil C Kanalhausanschlüsse 2. BA

## Zusammenstellung

Teil A 1 I. Ausbaustufe Straßenbau 2. BA  
 Teil A 2 Endausbau Erschließungsstraße 2. BA  
 Teil B Kanalbau 2. BA  
 Teil C Kanalhausanschlüsse 2. BA

**Bruttogesamtsumme**

**144970,77 €**  
**210478,91 €**  
**156152,8829 €**  
**39404,82 €**  
**551007,38 €**

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr.-Ing. H. Leßmann

**Berechnung zu den  
Kostenbeteiligungen**

**§ 13 Absatz 1 Buchstabe b**

|   |              |         |                    |
|---|--------------|---------|--------------------|
| Die Flächen für die Erschließungsanlagen wurden für 21,17 € je Quadratmeter erworben. |              |         |                    |
| Gründerwerbskosten bei 2.968 m <sup>2</sup>   |              |         | <b>62.832,56 €</b> |
| Flächenanteile  | Quadratmeter | Prozent | Anteilige Kosten   |
| Firma beta  | 11.278       | 90,22%  | 56.690,05 €        |
| Stadt   | 1.222        | 9,78%   | 6.142,51 €         |
| Gesamtfläche  | 12.500       | 100,00% |                    |
| <b>Kostenbeteiligung Firma beta</b>   |              |         | <b>56.690,05 €</b> |

Nach Schlussvermessung können sich andere Werte ergeben.

**Berechnung der Kostenerstattungsbeträge nach §§ 135 a - 135 c BauGB  
gemäß § 14 des Erschließungsvertrages**

**Erstattungsfähige Kosten**

(§ 2 der Satzung zur Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach § 135 a - 135 c BauGB)

|   |                |
|---|----------------|
| Grunderwerb:  | 1.401.621,74 € |
| Ausgleichsmaßnahmen einschl. Planung,<br>Fertigstellungs- und Entwicklungspflege:<br>(kalkuliert) | 536.856,48 €   |
|   | 1.938.478,22 € |

**Verteilung der erstattungsfähigen Kosten**

(§ 4 der Satzung zur Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach § 135 a - 135 c BauGB)

|   |                           |   |
|---|---------------------------|---|
| zugeordnete Grundstücke entsprechend den Ausweisungen<br>des Bebauungsplanes Nr. N 67 "Vellerer Straße" | 148.315,00 m <sup>2</sup> | (Wohnbauflächen, Flächen für den Lebensmittelmarkt<br>und Kindergarten, Straßenflächen im gesamten<br>Gebiet des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes<br>Nr. N 67 "Vellerer Straße") |
| Gewichtung dieser Grundstücksflächen entsprechend der<br>jeweils zulässigen Grundflächenzahl            | 76.626,80 m <sup>2</sup>  |   |

**Ermittlung des Verteilungsmaßstabes:**

|                |   |                          |                 |          |  |
|----------------|---|--------------------------|-----------------|----------|--|
| 1.938.478,22 € | : | 76.626,80 m <sup>2</sup> | =               | 25,29765 |  |
|                |   |                          | festgesetzt auf | 25,575   | (entspricht 10,23 €/m <sup>2</sup> für Wohnbauflächen mit der<br>Grundflächenzahl 0,4 - diesen Betrag zahlen lt.<br>Beschluss der Gremien der Stadt Beckum auch die<br>städt. Grundstückserwerber) |

**Auf die Grundstücke im Erschließungsvertragsgebiet entfallen die folgenden Kostenerstattungsbeträge nach §§ 135 a - 135 c BauGB**

**Wohnbauflächen:**

$$11.278 \text{ m}^2 * \text{Grundflächenzahl } 0,4 = 4.511,20 \text{ m}^2 * 25,575 = \mathbf{115.373,94 \text{ €}}$$

**Straßenfläche**

$$2.968 \text{ m}^2 * \text{Grundflächenzahl } 0,92 = 2.730,56 \text{ m}^2 * 25,575 = 69.834,07 \text{ €}$$

Entsprechend dem Kostenbeteiligungsschlüssel nach § 14 Ziffer 1 des Vertrages,  
trägt die Erschließungsträgerin von den Kostenerstattungsbeträgen für die Straßenflächen  
einen Anteil von 90,22 %:

$$= \mathbf{63.004,30 \text{ €}}$$

$$\mathbf{178.378,24 \text{ €}}$$



Federführung: Büro des Rates und des Bürgermeisters  
Beteiligte(r): Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung  
Fachbereich Umwelt und Bauen  
Auskunft erteilt: Herr Wilmes  
Telefon: 02521 29-105

## Vorlage

zu TOP

2019/0072

öffentlich

### Anregungen nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen

- Beitritt der Stadt Beckum zur Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.
- Unterstützung der Resolution zur Ausrufung des Klimanotstandes

### Beratungsfolge:

Rat der Stadt Beckum

10.04.2019 Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

#### Sachentscheidung

Die als Anlagen 1 und 2 zur Vorlage beigefügten Anregungen werden gemäß § 24 Absatz 1 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen an den Haupt- und Finanzausschuss zur Erledigung übertragen.

### Kosten/Folgekosten

Es entstehen Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

### Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

### Begründung:

#### Rechtsgrundlagen

Gemäß § 24 Absatz 1 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen hat jeder das Recht, sich einzeln oder in Gemeinschaft mit anderen schriftlich mit Anregungen oder Beschwerden in Angelegenheiten der Gemeinde an den Rat zu wenden. Die Zuständigkeiten der Ausschüsse und des Bürgermeisters werden hierdurch nicht berührt. Die Erledigung von Anregungen und Beschwerden kann der Rat einem Ausschuss übertragen.

### Demografischer Wandel

Aspekte des demografischen Wandels sind nicht zu beachten.

### Erläuterungen

Bei der Verwaltung sind 2 Anregungen gemäß § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen eingegangen (siehe Anlagen 1 und 2 zur Vorlage).



Zum einen wird beantragt, die Stadt Beckum möge dem Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. beitreten.

Gemäß § 3 Buchstabe B Nummer 11 Zuständigkeitsordnung des Rates, der Ausschüsse und der Bürgermeisterin/des Bürgermeisters der Stadt Beckum ist der Haupt- und Finanzausschuss für die Entscheidung über den Erwerb und die Beendigung der Mitgliedschaft der Stadt in Vereinen, Verbänden und Organisationen zuständig. Insofern soll die Anregung an den Haupt- und Finanzausschuss zur Erledigung übertragen werden.

Zum anderen wird beantragt, die Stadt Beckum möge die Resolution zur Ausrufung des Klimanotstandes unterstützen.

Gemäß § 5 Buchstabe A Nummer 1 Zuständigkeitsordnung des Rates, der Ausschüsse und der Bürgermeisterin/des Bürgermeisters der Stadt Beckum berät der Ausschuss für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben unter anderem über Maßnahmen des Umwelt- und Klimaschutzes. Gemäß § 3 Buchstabe B Nummer 1 Zuständigkeitsordnung des Rates, der Ausschüsse und der Bürgermeisterin/des Bürgermeisters der Stadt Beckum entscheidet der Haupt- und Finanzausschuss über alle Angelegenheiten, sofern nicht der Rat, ein Ausschuss oder die Bürgermeisterin/der Bürgermeister für die Entscheidung zuständig ist. Insofern soll die Anregung an den Haupt- und Finanzausschuss zur Erledigung übertragen werden.

Zum Inhalt der beiden Anregungen wird auf die Anlagen 1 und 2 zur Vorlage verwiesen.

**Anlage(n):**

- 1 Anregung nach § 24 Gemeindeordnung bezüglich des Beitritts der Stadt Beckum zum Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.
- 2 Anregung nach § 24 Gemeindeordnung bezüglich der Unterstützung der Resolution zur Ausrufung des Klimanotstandes

Eingang STADT BECKUM  
Sekretariat Bürgermeister  
am: 15.03.19

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

An den  
Bürgermeister der  
Stadt Beckum  
Weststr.46  
59269 Beckum

**Bürgerantrag gemäß § 24 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NW)**  
**Thema: Beitritt der Stadt Beckum zur AGFS (Arbeitsgemeinschaft Fußgänger -und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.)**

**Antragsteller:** [REDACTED]

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit beantrage ich [REDACTED]  
der Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie möge den Beitritt zur AGFS beschließen.

**Begründung:**

der demographische Wandel, Parkraumbewirtschaftung, steigender Individualverkehr, Rad und Fußverkehr, sind Herausforderungen die nur in einem perfekten Zusammenspiel der Beteiligten gelöst werden können. Hier ist es unabdingbar, die Fachleute mit einzubeziehen die über ein Höchstmaß an Kompetenz verfügen. (siehe Anlage). Erlaubt sei hier der Hinweis, dass der Kreis Warendorf bereits seit 2012 Mitglied ist.

Mit freundlichen Grüßen

Beckum, den 14.03.2019

Anlage: AGFS

Bürgerantrag14.03.2019.doc

TOP Ö 13

## **Aufnahmekriterien für neue Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)**

Generelles Ziel der AGFS ist es, wohnliche, zukunftsfähige und lebendige Städte zu gestalten. Städte mit Lebens- und Bewegungsqualität zeichnen sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsmittel aus, sondern haben insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. Daraus folgt, dass es gilt, die Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer als Ganzes besonders zu fördern. Dabei ist das Fahrrad innerhalb der Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsarten die Fortbewegungsmöglichkeit mit dem weitesten Aktionsradius und nahezu universell einsetzbar.

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft verstehen sich nicht nur als „Fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise“, sondern darüber hinaus als Modellstädte für eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und stadtverträgliche Mobilität und unterstützen alle Maßnahmen, die die Stadt als Lebensraum stärken.

Folgende Kriterien sollen Berücksichtigung finden (eine Nichtberücksichtigung sollte begründet werden):

### **1. Kommunalpolitische Zielsetzung:**

- Anhebung des Anteils der Nahmobilität am Gesamtverkehrsaufkommen auf 60% in den Innenstädten (Evaluation durch Modal Split Erhebung)
- Für den Radverkehr wird ein Anteil von 25% in den Innenstädten angestrebt (Evaluation durch Modal Split Erhebung)
- Klare, stringente kommunale Nahmobilitätspolitik (Nahmobilität als System fördern)
- Stadt der kurzen Wege (Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung sichern)
- Barrierefreie Kommune
- Schaffung von Bewegung aktivierender Infrastruktur
- Gesundheits-, umwelt-, sozial- und finanzpolitische Ziele bezüglich der Nahmobilität

### **2. Prioritätensetzung für die Nahmobilitätsförderung:**

- Politische Grundsatzentscheidung
- Organisatorische, personelle und finanzielle Regelungen
- Rad- und Fußverkehrskonzept (Nahmobilitätskonzept) ggf. auch integriert in VEP
- Fortschreibung der Rad- und Fußverkehrsplanung
- Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr freihalten
- Ausreichende Unterhaltung der Infrastruktur für Nahmobilität
- Berücksichtigung der technischen Handreichungen der AGFS als Mindeststandard (z.B. Baustellenbroschüre, Querungsstellenbroschüre)

### 3. Stadtplanerische Schwerpunkte

- Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität
- "Bewegungsbänder" für Freizeitverkehre (Inliner etc.)
- Gleichberechtigte Planung nichtmotorisierter Verkehre integrative Verkehrsplanung)

### 4. Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur schaffen:

- Radfahrstreifen, Schutzstreifen f. d. Radverkehr
- Radfahrschleusen und -Aufstellflächen an Knotenpunkten
- Fahrradstraßen
- Radwege
- Radschnellwege
- Tempo 30/Verkehrsberuhigung
- Öffnung von Einbahnstraßen
- Gleichberechtigte Berücksichtigung an Lichtsignalsteuerungen
- Regelmäßige Verkehrsschauen (vorzugsweise gesondert für den Rad- und Fußverkehr)
- Qualitativ hochwertige Abstellanlagen (z.B. ADFC zertifizierte Abstellanlagen)
- Radstationen
- Bau und Betrieb von Fahrradabstellanlagen
- Rad- und Wandertouristische Infrastruktur
- Radwegweisung (kommunale Ergänzung der Radwegweisung NRW)
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Sichere Querungsstellen
- Beachtung der einschlägigen Regelwerke (EFA, ERA, RAST, RILSA, RAL, ...) für alle öffentlichen Straßen und Wege
- Schadensmeldesystem (z.B. Nutzung Mängelmeldesystem des Landes)

Hindernisfreiheit (keine Umlaufsperrern) und Überprüfung der Notwendigkeit von Pollern

- Zusammenhängende Rad- und Fußwegenetze
- Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen
- Fußgängerwegweisung (und Ausweisung von Inliner-Routen, Nordic Walking Routen, Wanderrouten)
- Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation, beispielsweise Ruhezonen, Spielparks, markante Treffpunkte, usw.)
- Kein angeordnetes Parken auf Gehwegen auf Kosten der Mindestbreite

### 5. Service für den Fußgänger- und Radverkehr

- Initiierung von fahrradbezogenen Dienstleistungen (z. B. Fahrradkuriere, Fahrradwachen, Reparaturservice, etc.)
- Schnittstellen schaffen (z.B. Mitnahme im ÖV, Bike and Ride)
- Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Einzelhandel (z. B. Hol /Bringdienste des Einzelhandels)

- Barrierefreier Einzelhandel
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber
- Service z.B. „Nette Toilette“ (kostenfreies Angebot der in der Innenstadt ansässigen Institutionen und Geschäfte, siehe im Internet: [www.die-nette-toilette.de](http://www.die-nette-toilette.de))
- Fahrradverleihsystem

## 6. Kommunikation und Information

- Nahmobilitätsfreundliches Klima fördern
- Integriertes, offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien)
- Bürgerinformationen, Broschüren, Flyer, Homepage, etc ...
- Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Abstellen von Fahrrädern am Wohnhaus (Abstellanlagen barrierefrei zu erreichen)
- Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Senioren- und Behindertenverbände, Handel, Industrie, etc.)
- Fahrrad- und Wandertourismusförderung
- Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell)

Anmerkung: Es handelt sich um eine "offene Liste" der Aufnahmekriterien. Sie bietet Anhaltspunkte und richtet sich auch nach den örtlichen Gegebenheiten.

## Satzung

### **§ 1 Name, Sitz, Geschäftsjahr**

1. Der Verein führt den Namen „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“
2. Der Verein hat seinen Sitz in Krefeld.
3. Das Geschäftsjahr des Vereins ist das Kalenderjahr.

### **§ 2 Der Zweck des Vereins**

1. Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung.
2. Zweck des Vereins ist die Förderung von Erziehung und Umweltschutz, und zwar durch systematische Förderung der Nahmobilität, insbesondere der Radfahrenden und Zufußgehenden, um u. a. die Verkehrssicherheit bei deren Teilnahme am allgemeinen Verkehr zu verbessern und den Modal-Split-Anteil für den Rad- und Fußverkehr signifikant zu erhöhen.
3. Der Satzungszweck wird insbesondere verwirklicht durch:
  - a) Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern;
  - b) Beratung und Hilfestellung unter den Mitgliedern;
  - c) Darstellung der Belange der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in der Öffentlichkeit; gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit mit dem Land NRW;
  - d) Förderung der Nahmobilität im Sinne des Leitbildes des Vereins;
  - e) ordnungsgemäße Verwaltung der finanziellen Mittel des Vereins.
4. Alle Inhaber von Vereinsämtern sind mit Ausnahme des Vorstands ehrenamtlich tätig.

### **§ 3 Selbstlosigkeit**

Der Verein ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.

### **§ 4 Mittelverwendung**

Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.

Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

## **§ 5 Mitgliedschaft**

1. Mitglied des Vereins können nur kommunale Gebietskörperschaften werden. Ein Zusammenschluss von mehreren Gebietskörperschaften, z.B. ein Städteverbund, gilt als eine Gebietskörperschaft im Sinne dieser Satzung.
2. Die Aufnahme als ordentliches Mitglied setzt die Verleihung der Eigenschaft "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt", "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Gemeinde", "Fußgänger- und Fahrradfreundlicher Kreis" oder "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Städteregion" durch das zuständige Landesministerium voraus, und zwar im Sinne des Leitbildes der AGFS. Hierzu wird die bei der Landesregierung eingerichtete Auswahlkommission zuvor jeweils eine Empfehlung abgeben. Die Aufnahme der neuen Mitglieder erfolgt anschließend durch den Vorstand.

## **§ 6 Beendigung der Mitgliedschaft**

1. Die Mitgliedschaft endet durch
  - a) Austritt,
  - b) Ausschluss aus dem Verein,
  - c) Verlust der Mitgliedschaft.
2. Der Austritt erfolgt durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Vorstand. Er ist nur zum Schluss eines Kalenderjahrs unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von drei Monaten zulässig.
3. Ein Mitglied kann, wenn es gegen die Vereinsinteressen gröblich verstoßen hat, durch Beschluss des Präsidiums auf Vorschlag des Vorstands ausgeschlossen werden. Ein grober Verstoß gegen die Vereinsinteressen liegt insbesondere vor, wenn ein Mitglied trotz zweimaliger Mahnung mit der Zahlung seines Mitgliedsbeitrages rückständig bleibt.
4. Sofern die Eigenschaft "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt", "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Gemeinde", "Fußgänger- und Fahrradfreundlicher Kreis" oder "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Städteregion" von der Landesregierung aberkannt wurde, zieht dies den Verlust der Mitgliedschaft zum Ende des Kalenderjahres nach sich.

## **§ 7 Finanzierung des Vereins**

1. Die Mittel des Vereins werden aus öffentlichen Haushalten, Mitgliedsbeiträgen und Zuwendungen aufgebracht.
2. Der Vorstand erhebt einmal jährlich einen Beitrag von den Mitgliedern des Vereins. Der Beitrag dient der Finanzierung insbesondere der
  - a) Eigenanteile an den Personalkosten der Geschäftsstelle,
  - b) zu erbringenden Eigenanteile für die Förderung der zentralen Öffentlichkeitsarbeit,
  - c) nicht förderfähigen Aufwendungen, die im operativen Geschäft der Geschäftsstelle anfallen.Die Höhe des zu leistenden Beitrages wird jährlich durch die Mitgliederversammlung festgesetzt.
3. Die Kassenprüfung erfolgt jährlich durch die gewählten Kassenprüfer.

## **§ 8 Organe des Vereins**

Organe des Vereins sind

- a) die Mitgliederversammlung,
- b) das Präsidium,
- c) der Vorstand,
- d) der Facharbeitskreis.

## **§ 9 Die Mitgliederversammlung**

1. In der Mitgliederversammlung werden die Mitglieder durch jeweils einen stimmberechtigten Vertreter vertreten.
2. Die Mitgliederversammlung beschließt über die Angelegenheiten des Vereins, soweit dies in der Satzung bestimmt ist.  
Insbesondere gilt:
  - a) Sie erlässt die Satzung des Vereins und beschließt über Satzungsänderungen.
  - b) Sie beschließt über Maßnahmen, die zu einer wesentlichen Änderung in der Zusammensetzung des Vermögens des Vereins führen können.
  - c) Sie nimmt den Jahresbericht entgegen und genehmigt den Jahresabschluss.
  - d) Sie beschließt über die jährliche Entlastung des Präsidiums und des Vorstandes.
  - e) Sie wählt zwei Kassenprüfer/innen und zwei Vertreter/innen für die Dauer von 5 Jahren.
  - f) Sie bestellt den Vorstand und beruft ihn ab und wählt das Präsidium.

## **§ 10 Einberufung der Mitgliederversammlung**

1. Die Mitgliederversammlung ist einzuberufen,
  - a) wenn es das Interesse des Vereins erfordert, jedoch
  - b) mindestens einmal jährlich.
2. Die Mitgliederversammlung ist vom Präsidium schriftlich oder per E-Mail mit einer Frist von mindestens vier Wochen einzuberufen. Die Mitglieder sind verpflichtet, dem Verein zu diesem Zweck eine aktuelle E-Mail-Adresse sowie Änderungen stets unverzüglich mitzuteilen.
3. Die Frist beginnt mit dem Tag der Absendung der Einladung an die letzte dem Verein bekannte Anschrift des Mitglieds.

## **§ 11 Beschlussfähigkeit und Beschlussfassung**

1. Beschlussfähig ist jede ordnungsgemäß einberufene Mitgliederversammlung.
2. Sie fasst ihre Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen; Stimmenthaltungen bleiben außer Betracht.
3. Zur Änderung der Satzung oder zur Auflösung des Vereins ist eine Mehrheit von 3/4 der abgegebenen gültigen Stimmen erforderlich. Zur Änderung des § 13 Abs. 1 genügt eine einfache Mehrheit.
4. Jeder Beschluss über die Änderung des Vereinszweckes ist vor dessen Anmeldung beim Registergericht dem zuständigen Finanzamt vorzulegen.



5. Die Mitgliederversammlung wird von dem/der Vorsitzenden des Präsidiums, im Falle seiner/ihrer Verhinderung von einem Mitglied des Präsidiums geleitet. Ist auch ein Mitglied des Präsidiums verhindert, wählt die Mitgliederversammlung einen Versammlungsleiter/eine Versammlungsleiterin.
6. Über die Beschlüsse der Mitgliederversammlung ist unter Angabe von Ort und Zeit der Versammlung sowie des Abstimmungsergebnisses vom Protokollführer ein Protokoll aufzunehmen, das von diesem zu unterzeichnen ist. Protokollführer ist der Vorstand. Ist dieser/diese verhindert, bestimmt der Versammlungsleiter/die Versammlungsleiterin einen Protokollführer.

## § 12 Das Präsidium

1. Das Präsidium besteht aus
  - a) dem/der Vorsitzenden,
  - b) zwei weiteren Mitgliedern.
2. Die Präsidiumsmitglieder gemäß Absatz 1 a) - b) werden aus der Mitgliederversammlung heraus für die Dauer von fünf Jahren gewählt. Wiederwahl/en sind zulässig.
3. Sofern ein Präsidiumsmitglied aus einem Amt ausscheidet, das für seine Berufung in das Präsidium maßgeblich war, scheidet dieses Präsidiumsmitglied mit der nächsten Mitgliederversammlung, in der gleichzeitig über die Nachfolge für die Restdauer der Amtszeit des ausscheidenden Präsidiumsmitglieds zu entscheiden ist, aus dem Präsidium aus.
4. Die Präsidiumsmitglieder sind ehrenamtlich tätig. Sie erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Insoweit entstehende Kosten sollen von derjenigen Institution getragen werden, bei der sie entstehen.
5. Das Präsidium hat insbesondere die folgenden Aufgaben:
  - a) Repräsentation des Vereins,
  - b) Überwachung der Geschäftsführung des Vorstands; das Präsidium kann zu diesem Zweck Berichterstattung vom Vorstand verlangen,
  - c) Zustimmung zur Erteilung rechtsgeschäftlicher Vertretungsvollmachten durch den Vorstand,
  - d) Abschluss, Änderung, Kündigung und Aufhebung eines Anstellungsvertrages mit dem Vorstand,
  - e) Vertretung gegenüber dem Vorstand, und zwar gerichtlich und außergerichtlich.
6. Das Präsidium kann sich eine Geschäftsordnung geben, die der Mitgliederversammlung zur Kenntnis zu geben ist. Darüber hinaus kann es eine Geschäftsordnung für den Vorstand beschließen, die u. a. Maßnahmen des Vorstands regelt, die der vorherigen Zustimmung durch das Präsidium bedürfen.
7. Beschlüsse des Präsidiums werden mit einfacher Mehrheit aller Mitglieder gefasst. Erklärungen des Präsidiums erfolgen durch den Vorsitzenden, im Verhinderungsfall durch ein anderes Mitglied des Präsidiums.

### **§ 13 Vorstand**

1. Die Stadt Krefeld stellt den Vorstand. Der Vorstand besteht aus einem hauptberuflich tätigen Mitglied. Er leitet den Verein in eigener Verantwortung, repräsentiert und vertritt den Verein gerichtlich und außergerichtlich nach § 26 Abs. 2 Satz 1 BGB. Er erhält einen Ersatz seiner Auslagen.
2. Der Vorstand führt die Geschäfte des Vereins. Ihm obliegt insbesondere
  - a) die Entscheidung über einzelne Projekte sowie die Art und Weise der Durchführung,
  - b) die Entscheidung über die Verwendung von Fördergeldern, Spenden und sonstige Einnahmen,
  - c) die Vorbereitung und Ausführung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung, des Präsidiums und des Facharbeitskreises
  - d) die Verwaltung der Finanzen (einschließlich der Verwendung von Fördermitteln) und die Erstellung des Jahresberichts.
3. Der Vorstand hat der Mitgliederversammlung und dem Präsidium Rechenschaft über die finanziellen Einnahmen und Ausgaben des Vereins abzulegen.

### **§ 14 Der Facharbeitskreis**

1. Der Facharbeitskreis umfasst die Projektleiter der einzelnen Mitgliedskommunen. Sie werden von den einzelnen Kommunen namentlich benannt. Weiteres Mitglied des Facharbeitskreises ist der Vorstand, dem/der auch die Leitung des Facharbeitskreises obliegt. Seine Aufgaben können ganz oder teilweise von Unterarbeitskreisen wahrgenommen werden.
2. Die Aufgabe des Facharbeitskreises ist es, langfristige Zielrichtungen und Strategien zu entwickeln. Der Facharbeitskreis entwickelt und begleitet die laufenden Projekte und Aktivitäten auf der Grundlage der Jahresplanung. Er berät den Jahresplan und gibt eine Empfehlung an den Vorstand.
3. Der Facharbeitskreis sowie die Unterarbeitskreise haben die Aufgabe, das Präsidium und die Mitgliederversammlung in wichtigen Vereinsangelegenheiten, die insbesondere der Förderung des Vereinszwecks dienen, zu beraten.
4. Mindestens einmal jährlich ist eine Sitzung des Facharbeitskreises durch den Vorstand einzuberufen.

### **§ 15 Beirat**

1. Der Verein bestellt einen Beirat.
2. Aufgabe des Beirats ist es, den Verein in der Erfüllung des Vereinszwecks zu beraten.
3. In den Beirat können durch die Mitgliederversammlung Persönlichkeiten und Vertreter/innen von Institutionen und Organisationen berufen werden, die persönlich oder fachlich kompetent sind, den Verein in der Erreichung seines Vereinszweckes zu unterstützen. Darüber hinaus können Gäste eingeladen werden.
4. Der Beirat tagt einmal jährlich.

## **§ 16 Auflösung des Vereins**

1. Die Auflösung des Vereins kann nur in einer Mitgliederversammlung, die ausdrücklich zu diesem Zweck eingeladen worden ist, mit einer Mehrheit von 3/4 der abgegebenen gültigen Stimmen beschlossen werden.
2. Der Vorstand ist vertretungsberechtigter Liquidator.
3. Bei Auflösung des Vereins oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen des Vereins an die zum Zeitpunkt der Auflösung des Vereins vorhandenen Mitglieder (Gebietskörperschaften öffentlichen Rechts), die es unmittelbar und ausschließlich dem Vereinszweck entsprechend für gemeinnützige Zwecke zu verwenden haben.

## **§ 17 Haftung**

1. Der Verein haftet nicht für Schäden oder Verluste, die Mitglieder bei der Benutzung von Anlagen oder Einrichtungen und Geräten des Vereins oder Vereinveranstaltungen erleiden, soweit solche Schäden oder Verluste nicht durch Versicherungen gedeckt sind. Dieser Haftungsausschluss gilt nicht in Fällen einer vorsätzlichen Handlung oder Unterlassung.
2. Die Repräsentanten des Vereins haften nicht für Fahrlässigkeit. Der Verein stellt seine Repräsentanten insoweit auch von einer Inanspruchnahme Dritter frei. Eine Haftung ist ferner nur innerhalb einer Ausschlussfrist von 6 Monaten möglich, die mit Kenntnis des Vereins von dem Schaden beginnt. Die Frist wird durch Erhebung einer Klage oder einer dieser gleich gestellten Handlung gewahrt.

## **§ 18 Übergangsbestimmungen**

Mit Inkrafttreten dieser Satzungsänderung bilden abweichend von § 12 Ziffer 2. der Vorsitzende des Vorstands und der 1. und 2. Stellvertretende Vorsitzende des Vorstands das Präsidium als Vorsitzender und als weitere Mitglieder des Präsidiums. Ihre Amtszeit endet mit der nächsten Mitgliederversammlung, in der nach Ablauf ihrer Amtszeit von 5 Jahren als ehemalige Vorstandsmitglieder erstmals über ihre Nachfolge entschieden worden wäre.

Die Satzung wird wirksam mit Beschlussfassung in der Mitgliederversammlung und Eintragung ins Vereinsregister.

Satzungsbeschluss vom 27.09.2012



(Gregor Kathstede, Vorsitzender)

An den  
Bürgermeister Dr. Karl-Uwe Strothmann  
Stadt Beckum

## **Anregung nach §24 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen**

### **Resolution zur Ausrufung des Klimanotstands unterstützen**

Der Rat von Beckum möge beschließen:

Die Stadt Beckum unterstützt die Resolution zur Ausrufung des Climate Emergency («Klimanotstand»)<sup>[1]</sup>, wie sie in dieser Anregung niedergelegt ist.

#### **Begründung:**

Trotz weltweiter Bemühungen über Jahrzehnte, den Ausstoß von Klimagasen zu reduzieren, nimmt deren Konzentration Jahr um Jahr zu. Alle Maßnahmen, dem Klimawandel entgegen zu wirken, haben bisher keinen Erfolg gezeigt. Die Wissenschaft prognostiziert verheerende Folgen für die menschliche Zivilisation und die Natur auf dem Planeten Erde.

Es ist dringend erforderlich, jetzt auf allen Ebenen von Gesellschaft und Politik zu effizienten und konsequenten Maßnahmen zu greifen, um die Katastrophe noch aufzuhalten. Weltweit haben Kommunen wie Los Angeles, Vancouver, London und Basel den Klimanotstand ausgerufen und damit ein Signal gesetzt: Es ist Zeit zu handeln!

#### **Resolution zur Ausrufung des Climate Emergency («Klimanotstand»)<sup>[1]</sup>**

Der Mensch hat bereits einen Klimawandel mit irreversiblen Folgen verursacht, welche weltweit zu spüren sind. Die globalen Temperaturen sind gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter um 1 Grad Celsius gestiegen, weil die CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre von 280 ppm auf über 400 ppm angestiegen ist. Um eine unkontrollierbare globale Erwärmung mit nicht absehbaren Folgen zu verhindern, ist es unerlässlich, die Treibhausgasemissionen schnellstmöglich massiv zu reduzieren.

Bereits 1,5 °C Erderwärmung führen unter anderem dazu, dass der steigende Meeresspiegel riesige Küstengebiete unbewohnbar macht. Die Weltbank schätzt, dass in den kommenden 30 Jahren die Zahl der Klimaflüchtlinge auf über 140 Millionen Menschen ansteigen wird. Auch in Nordrhein-Westfalen wird der Klimawandel zu spüren sein, so werden zum Beispiel Landwirtschaft und Stadtklima von den Folgen direkt betroffen sein.

Der Klimawandel ist also nicht bloß ein Klimaproblem: Er ist ein Wirtschafts-, Sicherheits-, Tierschutz- und Friedensproblem.

TOP  
13  
O

Es kann und soll nicht erwartet werden, dass die Lösung dieses Problems alleine durch Eigenverantwortung und von Einzelpersonen erreicht wird. Es braucht jetzt auf kommunaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene griffige Maßnahmen, um dieser drohenden Katastrophe entgegenzuwirken. Die aktuellen Pläne und Maßnahmen reichen nicht aus, um die Erwärmung bis 2050 auf die angestrebten 1,5°C zu begrenzen. Deshalb ist es jetzt wichtiger denn je schnell zu handeln!

Die Kommune erklärt den Climate Emergency und anerkennt damit die Eindämmung des Klimawandels und seiner schwerwiegenden Folgen als Aufgabe von höchster Priorität:

- Die Kommune wird die Auswirkungen auf das Klima sowie die ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit bei jeglichen davon betroffenen Entscheidungen berücksichtigen und wenn immer möglich jene Entscheidungen prioritär behandeln, welche den Klimawandel oder dessen Folgen abschwächen.
- Die Kommune orientiert sich für zukünftige Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels an den Berichten des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), insbesondere im Bezug auf Investitionen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen.
- Die Kommune fordert von der Bundesregierung die Einführung eines Klimaschutzgesetzes, dessen Maßnahmen an den Forderungen des Pariser Abkommens ausgerichtet sind. Das Gesetz hat sicherzustellen, dass die bereits vereinbarten Reduktionsziele eingehalten werden und dass das Ziel der Klimaneutralität in Deutschland spätestens bis 2050 vollständig erreicht wird.
- Die Kommune fordert, dass die Bundesregierung und die Landesregierung umfassend über den Klimawandel, seine Ursachen und Auswirkungen sowie über die Maßnahmen, welche gegen den Klimawandel ergriffen werden, informieren.

[1] Die Begriffe «Climate Emergency» resp. «Klimanotstand» sind symbolisch zu verstehen und sollen keine juristische Grundlage für die Ableitung von Notstandsmaßnahmen sein.

Federführung: Büro des Rates und des Bürgermeisters  
Beteiligte(r): Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung  
Fachbereich Umwelt und Bauen  
Auskunft erteilt: Herr Wilmes  
Telefon: 02521 29-105

## Vorlage

zu TOP

2019/0072/1

öffentlich

### Anregungen nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen

- Beitritt der Stadt Beckum zur Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.
- Unterstützung der Resolution zur Ausrufung des Klimanotstandes

### Beratungsfolge:

Rat der Stadt Beckum

10.04.2019 Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

#### Sachentscheidung

Die als Anlagen 1, 2 und 3 zur Vorlage beigefügten Anregungen werden gemäß § 24 Absatz 1 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen an den Haupt- und Finanzausschuss zur Erledigung übertragen.

### Kosten/Folgekosten

Es entstehen Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

### Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

### Begründung:

#### Rechtsgrundlagen

Gemäß § 24 Absatz 1 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen hat jeder das Recht, sich einzeln oder in Gemeinschaft mit anderen schriftlich mit Anregungen oder Beschwerden in Angelegenheiten der Gemeinde an den Rat zu wenden. Die Zuständigkeiten der Ausschüsse und des Bürgermeisters werden hierdurch nicht berührt. Die Erledigung von Anregungen und Beschwerden kann der Rat einem Ausschuss übertragen.

### Demografischer Wandel

Aspekte des demografischen Wandels sind nicht zu beachten.

### Erläuterungen

Neben den 2 bereits bekannten Anregungen gemäß § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (siehe Anlagen 1 und 2 zur Vorlage) ist bei der Verwaltung eine weitere Anregung eingegangen (siehe Anlage 3 zur Vorlage).

So wird beantragt, die Stadt Beckum möge die Resolution zur Ausrufung des Klimanotstandes unterstützen. Die Anregung ist inhaltlich identisch zu der aus Anlage 2 zur Vorlage.

Gemäß § 5 Buchstabe A Nummer 1 Zuständigkeitsordnung des Rates, der Ausschüsse und der Bürgermeisterin/des Bürgermeisters der Stadt Beckum berät der Ausschuss für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben unter anderem über Maßnahmen des Umwelt- und Klimaschutzes. Gemäß § 3 Buchstabe B Nummer 1 Zuständigkeitsordnung des Rates, der Ausschüsse und der Bürgermeisterin/des Bürgermeisters der Stadt Beckum entscheidet der Haupt- und Finanzausschuss über alle Angelegenheiten, sofern nicht der Rat, ein Ausschuss oder die Bürgermeisterin/der Bürgermeister für die Entscheidung zuständig ist. Insofern soll die Anregung an den Haupt- und Finanzausschuss zur Erledigung übertragen werden.

**Anlage(n):**

- 1 Anregung nach § 24 Gemeindeordnung bezüglich des Beitritts der Stadt Beckum zum Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.
- 2 Anregung nach § 24 Gemeindeordnung bezüglich der Unterstützung der Resolution zur Ausrufung des Klimanotstandes
- 3 Anregung nach § 24 Gemeindeordnung bezüglich der Unterstützung der Resolution zur Ausrufung des Klimanotstandes

Eingang STADT BECKUM  
Sekretariat Bürgermeister  
am: 15.03.19

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

An den  
Bürgermeister der  
Stadt Beckum  
Weststr.46  
59269 Beckum

**Bürgerantrag gemäß § 24 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NW)**  
**Thema: Beitritt der Stadt Beckum zur AGFS (Arbeitsgemeinschaft Fußgänger -und  
fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.)**

**Antragsteller:** [REDACTED]

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit beantrage ich [REDACTED]  
**der Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie möge den Beitritt zur AGFS beschließen.**

**Begründung:**

der demographische Wandel, Parkraumbewirtschaftung, steigender Individualverkehr, Rad und Fußverkehr, sind Herausforderungen die nur in einem perfekten Zusammenspiel der Beteiligten gelöst werden können. Hier ist es unabdingbar, die Fachleute mit einzubeziehen die über ein Höchstmaß an Kompetenz verfügen. (siehe Anlage). Erlaubt sei hier der Hinweis, dass der Kreis Warendorf bereits seit 2012 Mitglied ist.

Mit freundlichen Grüßen

Beckum, den 14.03.2019

Anlage: AGFS

Bürgerantrag14.03.2019.doc

TOP Ö 13.1



## **Aufnahmekriterien für neue Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)**

Generelles Ziel der AGFS ist es, wohnliche, zukunftsfähige und lebendige Städte zu gestalten. Städte mit Lebens- und Bewegungsqualität zeichnen sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsmittel aus, sondern haben insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. Daraus folgt, dass es gilt, die Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer als Ganzes besonders zu fördern. Dabei ist das Fahrrad innerhalb der Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsarten die Fortbewegungsmöglichkeit mit dem weitesten Aktionsradius und nahezu universell einsetzbar.

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft verstehen sich nicht nur als „Fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise“, sondern darüber hinaus als Modellstädte für eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und stadtverträgliche Mobilität und unterstützen alle Maßnahmen, die die Stadt als Lebensraum stärken.

Folgende Kriterien sollen Berücksichtigung finden (eine Nichtberücksichtigung sollte begründet werden):

### **1. Kommunalpolitische Zielsetzung:**

- Anhebung des Anteils der Nahmobilität am Gesamtverkehrsaufkommen auf 60% in den Innenstädten (Evaluation durch Modal Split Erhebung)
- Für den Radverkehr wird ein Anteil von 25% in den Innenstädten angestrebt (Evaluation durch Modal Split Erhebung)
- Klare, stringente kommunale Nahmobilitätspolitik (Nahmobilität als System fördern)
- Stadt der kurzen Wege (Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung sichern)
- Barrierefreie Kommune
- Schaffung von Bewegung aktivierender Infrastruktur
- Gesundheits-, umwelt-, sozial- und finanzpolitische Ziele bezüglich der Nahmobilität

### **2. Prioritätensetzung für die Nahmobilitätsförderung:**

- Politische Grundsatzentscheidung
- Organisatorische, personelle und finanzielle Regelungen
- Rad- und Fußverkehrskonzept (Nahmobilitätskonzept) ggf. auch integriert in VEP
- Fortschreibung der Rad- und Fußverkehrsplanung
- Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr freihalten
- Ausreichende Unterhaltung der Infrastruktur für Nahmobilität
- Berücksichtigung der technischen Handreichungen der AGFS als Mindeststandard (z.B. Baustellenbroschüre, Querungsstellenbroschüre)

### 3. Stadtplanerische Schwerpunkte

- Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität
- "Bewegungsbänder" für Freizeitverkehre (Inliner etc.)
- Gleichberechtigte Planung nichtmotorisierter Verkehre integrative Verkehrsplanung)

### 4. Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur schaffen:

- Radfahrstreifen, Schutzstreifen f. d. Radverkehr
- Radfahrerschleusen und -Aufstellflächen an Knotenpunkten
- Fahrradstraßen
- Radwege
- Radschnellwege
- Tempo 30/Verkehrsberuhigung
- Öffnung von Einbahnstraßen
- Gleichberechtigte Berücksichtigung an Lichtsignalsteuerungen
- Regelmäßige Verkehrsschauen (vorzugsweise gesondert für den Rad- und Fußverkehr)
- Qualitativ hochwertige Abstellanlagen (z.B. ADFC zertifizierte Abstellanlagen)
- Radstationen
- Bau und Betrieb von Fahrradabstellanlagen
- Rad- und Wandertouristische Infrastruktur
- Radwegweisung (kommunale Ergänzung der Radwegweisung NRW)
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Sichere Querungsstellen
- Beachtung der einschlägigen Regelwerke (EFA, ERA, RAST, RILSA, RAL, ...) für alle öffentlichen Straßen und Wege
- Schadensmeldesystem (z.B. Nutzung Mängelmeldesystem des Landes)

Hindernisfreiheit (keine Umlaufsperrn) und Überprüfung der Notwendigkeit von Pollern

- Zusammenhängende Rad- und Fußwegenetze
- Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen
- Fußgängerwegweisung (und Ausweisung von Inliner-Routen, Nordic Walking Routen, Wanderrouten)
- Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation, beispielsweise Ruhezonen, Spielparks, markante Treffpunkte, usw.)
- Kein angeordnetes Parken auf Gehwegen auf Kosten der Mindestbreite

### 5. Service für den Fußgänger- und Radverkehr

- Initiierung von fahrradbezogenen Dienstleistungen (z. B. Fahrradkuriere, Fahrradwachen, Reparaturservice, etc.)
- Schnittstellen schaffen (z.B. Mitnahme im ÖV, Bike and Ride)
- Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Einzelhandel (z. B. Hol /Bringdienste des Einzelhandels)

- Barrierefreier Einzelhandel
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber
- Service z.B. „Nette Toilette“ (kostenfreies Angebot der in der Innenstadt ansässigen Institutionen und Geschäfte, siehe im Internet: [www.die-nette-toilette.de](http://www.die-nette-toilette.de))
- Fahrradverleihsystem

## 6. Kommunikation und Information

- Nahmobilitätsfreundliches Klima fördern
- Integriertes, offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien)
- Bürgerinformationen, Broschüren, Flyer, Homepage, etc ...
- Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Abstellen von Fahrrädern am Wohnhaus (Abstellanlagen barrierefrei zu erreichen)
- Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Senioren- und Behindertenverbände, Handel, Industrie, etc.)
- Fahrrad- und Wandertourismusförderung
- Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell)

Anmerkung: Es handelt sich um eine "offene Liste" der Aufnahmekriterien. Sie bietet Anhaltspunkte und richtet sich auch nach den örtlichen Gegebenheiten.

## Satzung

### **§ 1 Name, Sitz, Geschäftsjahr**

1. Der Verein führt den Namen „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“
2. Der Verein hat seinen Sitz in Krefeld.
3. Das Geschäftsjahr des Vereins ist das Kalenderjahr.

### **§ 2 Der Zweck des Vereins**

1. Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung.
2. Zweck des Vereins ist die Förderung von Erziehung und Umweltschutz, und zwar durch systematische Förderung der Nahmobilität, insbesondere der Radfahrenden und Zufußgehenden, um u. a. die Verkehrssicherheit bei deren Teilnahme am allgemeinen Verkehr zu verbessern und den Modal-Split-Anteil für den Rad- und Fußverkehr signifikant zu erhöhen.
3. Der Satzungszweck wird insbesondere verwirklicht durch:
  - a) Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern;
  - b) Beratung und Hilfestellung unter den Mitgliedern;
  - c) Darstellung der Belange der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in der Öffentlichkeit; gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit mit dem Land NRW;
  - d) Förderung der Nahmobilität im Sinne des Leitbildes des Vereins;
  - e) ordnungsgemäße Verwaltung der finanziellen Mittel des Vereins.
4. Alle Inhaber von Vereinsämtern sind mit Ausnahme des Vorstands ehrenamtlich tätig.

### **§ 3 Selbstlosigkeit**

Der Verein ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.

### **§ 4 Mittelverwendung**

Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.

Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

## **§ 5 Mitgliedschaft**

1. Mitglied des Vereins können nur kommunale Gebietskörperschaften werden. Ein Zusammenschluss von mehreren Gebietskörperschaften, z.B. ein Städteverbund, gilt als eine Gebietskörperschaft im Sinne dieser Satzung.
2. Die Aufnahme als ordentliches Mitglied setzt die Verleihung der Eigenschaft "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt", "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Gemeinde", "Fußgänger- und Fahrradfreundlicher Kreis" oder "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Städteregion" durch das zuständige Landesministerium voraus, und zwar im Sinne des Leitbildes der AGFS. Hierzu wird die bei der Landesregierung eingerichtete Auswahlkommission zuvor jeweils eine Empfehlung abgeben. Die Aufnahme der neuen Mitglieder erfolgt anschließend durch den Vorstand.

## **§ 6 Beendigung der Mitgliedschaft**

1. Die Mitgliedschaft endet durch
  - a) Austritt,
  - b) Ausschluss aus dem Verein,
  - c) Verlust der Mitgliedschaft.
2. Der Austritt erfolgt durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Vorstand. Er ist nur zum Schluss eines Kalenderjahrs unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von drei Monaten zulässig.
3. Ein Mitglied kann, wenn es gegen die Vereinsinteressen gröblich verstoßen hat, durch Beschluss des Präsidiums auf Vorschlag des Vorstands ausgeschlossen werden. Ein grober Verstoß gegen die Vereinsinteressen liegt insbesondere vor, wenn ein Mitglied trotz zweimaliger Mahnung mit der Zahlung seines Mitgliedsbeitrages rückständig bleibt.
4. Sofern die Eigenschaft "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt", "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Gemeinde", "Fußgänger- und Fahrradfreundlicher Kreis" oder "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Städteregion" von der Landesregierung aberkannt wurde, zieht dies den Verlust der Mitgliedschaft zum Ende des Kalenderjahres nach sich.

## **§ 7 Finanzierung des Vereins**

1. Die Mittel des Vereins werden aus öffentlichen Haushalten, Mitgliedsbeiträgen und Zuwendungen aufgebracht.
2. Der Vorstand erhebt einmal jährlich einen Beitrag von den Mitgliedern des Vereins. Der Beitrag dient der Finanzierung insbesondere der
  - a) Eigenanteile an den Personalkosten der Geschäftsstelle,
  - b) zu erbringenden Eigenanteile für die Förderung der zentralen Öffentlichkeitsarbeit,
  - c) nicht förderfähigen Aufwendungen, die im operativen Geschäft der Geschäftsstelle anfallen.Die Höhe des zu leistenden Beitrages wird jährlich durch die Mitgliederversammlung festgesetzt.
3. Die Kassenprüfung erfolgt jährlich durch die gewählten Kassenprüfer.

## **§ 8 Organe des Vereins**

Organe des Vereins sind

- a) die Mitgliederversammlung,
- b) das Präsidium,
- c) der Vorstand,
- d) der Facharbeitskreis.

## **§ 9 Die Mitgliederversammlung**

1. In der Mitgliederversammlung werden die Mitglieder durch jeweils einen stimmberechtigten Vertreter vertreten.
2. Die Mitgliederversammlung beschließt über die Angelegenheiten des Vereins, soweit dies in der Satzung bestimmt ist.  
Insbesondere gilt:
  - a) Sie erlässt die Satzung des Vereins und beschließt über Satzungsänderungen.
  - b) Sie beschließt über Maßnahmen, die zu einer wesentlichen Änderung in der Zusammensetzung des Vermögens des Vereins führen können.
  - c) Sie nimmt den Jahresbericht entgegen und genehmigt den Jahresabschluss.
  - d) Sie beschließt über die jährliche Entlastung des Präsidiums und des Vorstandes.
  - e) Sie wählt zwei Kassenprüfer/innen und zwei Vertreter/innen für die Dauer von 5 Jahren.
  - f) Sie bestellt den Vorstand und beruft ihn ab und wählt das Präsidium.

## **§ 10 Einberufung der Mitgliederversammlung**

1. Die Mitgliederversammlung ist einzuberufen,
  - a) wenn es das Interesse des Vereins erfordert, jedoch
  - b) mindestens einmal jährlich.
2. Die Mitgliederversammlung ist vom Präsidium schriftlich oder per E-Mail mit einer Frist von mindestens vier Wochen einzuberufen. Die Mitglieder sind verpflichtet, dem Verein zu diesem Zweck eine aktuelle E-Mail-Adresse sowie Änderungen stets unverzüglich mitzuteilen.
3. Die Frist beginnt mit dem Tag der Absendung der Einladung an die letzte dem Verein bekannte Anschrift des Mitglieds.

## **§ 11 Beschlussfähigkeit und Beschlussfassung**

1. Beschlussfähig ist jede ordnungsgemäß einberufene Mitgliederversammlung.
2. Sie fasst ihre Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen; Stimmenthaltungen bleiben außer Betracht.
3. Zur Änderung der Satzung oder zur Auflösung des Vereins ist eine Mehrheit von 3/4 der abgegebenen gültigen Stimmen erforderlich. Zur Änderung des § 13 Abs. 1 genügt eine einfache Mehrheit.
4. Jeder Beschluss über die Änderung des Vereinszweckes ist vor dessen Anmeldung beim Registergericht dem zuständigen Finanzamt vorzulegen.

5. Die Mitgliederversammlung wird von dem/der Vorsitzenden des Präsidiums, im Falle seiner/ihrer Verhinderung von einem Mitglied des Präsidiums geleitet. Ist auch ein Mitglied des Präsidiums verhindert, wählt die Mitgliederversammlung einen Versammlungsleiter/eine Versammlungsleiterin.
6. Über die Beschlüsse der Mitgliederversammlung ist unter Angabe von Ort und Zeit der Versammlung sowie des Abstimmungsergebnisses vom Protokollführer ein Protokoll aufzunehmen, das von diesem zu unterzeichnen ist. Protokollführer ist der Vorstand. Ist dieser/diese verhindert, bestimmt der Versammlungsleiter/die Versammlungsleiterin einen Protokollführer.

## § 12 Das Präsidium

1. Das Präsidium besteht aus
  - a) dem/der Vorsitzenden,
  - b) zwei weiteren Mitgliedern.
2. Die Präsidiumsmitglieder gemäß Absatz 1 a) - b) werden aus der Mitgliederversammlung heraus für die Dauer von fünf Jahren gewählt. Wiederwahl/en sind zulässig.
3. Sofern ein Präsidiumsmitglied aus einem Amt ausscheidet, das für seine Berufung in das Präsidium maßgeblich war, scheidet dieses Präsidiumsmitglied mit der nächsten Mitgliederversammlung, in der gleichzeitig über die Nachfolge für die Restdauer der Amtszeit des ausscheidenden Präsidiumsmitglieds zu entscheiden ist, aus dem Präsidium aus.
4. Die Präsidiumsmitglieder sind ehrenamtlich tätig. Sie erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Insoweit entstehende Kosten sollen von derjenigen Institution getragen werden, bei der sie entstehen.
5. Das Präsidium hat insbesondere die folgenden Aufgaben:
  - a) Repräsentation des Vereins,
  - b) Überwachung der Geschäftsführung des Vorstands; das Präsidium kann zu diesem Zweck Berichterstattung vom Vorstand verlangen,
  - c) Zustimmung zur Erteilung rechtsgeschäftlicher Vertretungsvollmachten durch den Vorstand,
  - d) Abschluss, Änderung, Kündigung und Aufhebung eines Anstellungsvertrages mit dem Vorstand,
  - e) Vertretung gegenüber dem Vorstand, und zwar gerichtlich und außergerichtlich.
6. Das Präsidium kann sich eine Geschäftsordnung geben, die der Mitgliederversammlung zur Kenntnis zu geben ist. Darüber hinaus kann es eine Geschäftsordnung für den Vorstand beschließen, die u. a. Maßnahmen des Vorstands regelt, die der vorherigen Zustimmung durch das Präsidium bedürfen.
7. Beschlüsse des Präsidiums werden mit einfacher Mehrheit aller Mitglieder gefasst. Erklärungen des Präsidiums erfolgen durch den Vorsitzenden, im Verhinderungsfall durch ein anderes Mitglied des Präsidiums.

### **§ 13 Vorstand**

1. Die Stadt Krefeld stellt den Vorstand. Der Vorstand besteht aus einem hauptberuflich tätigen Mitglied. Er leitet den Verein in eigener Verantwortung, repräsentiert und vertritt den Verein gerichtlich und außergerichtlich nach § 26 Abs. 2 Satz 1 BGB. Er erhält einen Ersatz seiner Auslagen.
2. Der Vorstand führt die Geschäfte des Vereins. Ihm obliegt insbesondere
  - a) die Entscheidung über einzelne Projekte sowie die Art und Weise der Durchführung,
  - b) die Entscheidung über die Verwendung von Fördergeldern, Spenden und sonstige Einnahmen,
  - c) die Vorbereitung und Ausführung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung, des Präsidiums und des Facharbeitskreises
  - d) die Verwaltung der Finanzen (einschließlich der Verwendung von Fördermitteln) und die Erstellung des Jahresberichts.
3. Der Vorstand hat der Mitgliederversammlung und dem Präsidium Rechenschaft über die finanziellen Einnahmen und Ausgaben des Vereins abzulegen.

### **§ 14 Der Facharbeitskreis**

1. Der Facharbeitskreis umfasst die Projektleiter der einzelnen Mitgliedskommunen. Sie werden von den einzelnen Kommunen namentlich benannt. Weiteres Mitglied des Facharbeitskreises ist der Vorstand, dem/der auch die Leitung des Facharbeitskreises obliegt. Seine Aufgaben können ganz oder teilweise von Unterarbeitskreisen wahrgenommen werden.
2. Die Aufgabe des Facharbeitskreises ist es, langfristige Zielrichtungen und Strategien zu entwickeln. Der Facharbeitskreis entwickelt und begleitet die laufenden Projekte und Aktivitäten auf der Grundlage der Jahresplanung. Er berät den Jahresplan und gibt eine Empfehlung an den Vorstand.
3. Der Facharbeitskreis sowie die Unterarbeitskreise haben die Aufgabe, das Präsidium und die Mitgliederversammlung in wichtigen Vereinsangelegenheiten, die insbesondere der Förderung des Vereinszwecks dienen, zu beraten.
4. Mindestens einmal jährlich ist eine Sitzung des Facharbeitskreises durch den Vorstand einzuberufen.

### **§ 15 Beirat**

1. Der Verein bestellt einen Beirat.
2. Aufgabe des Beirats ist es, den Verein in der Erfüllung des Vereinszwecks zu beraten.
3. In den Beirat können durch die Mitgliederversammlung Persönlichkeiten und Vertreter/innen von Institutionen und Organisationen berufen werden, die persönlich oder fachlich kompetent sind, den Verein in der Erreichung seines Vereinszweckes zu unterstützen. Darüber hinaus können Gäste eingeladen werden.
4. Der Beirat tagt einmal jährlich.



## **§ 16 Auflösung des Vereins**

1. Die Auflösung des Vereins kann nur in einer Mitgliederversammlung, die ausdrücklich zu diesem Zweck eingeladen worden ist, mit einer Mehrheit von 3/4 der abgegebenen gültigen Stimmen beschlossen werden.
2. Der Vorstand ist vertretungsberechtigter Liquidator.
3. Bei Auflösung des Vereins oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen des Vereins an die zum Zeitpunkt der Auflösung des Vereins vorhandenen Mitglieder (Gebietskörperschaften öffentlichen Rechts), die es unmittelbar und ausschließlich dem Vereinszweck entsprechend für gemeinnützige Zwecke zu verwenden haben.

## **§ 17 Haftung**

1. Der Verein haftet nicht für Schäden oder Verluste, die Mitglieder bei der Benutzung von Anlagen oder Einrichtungen und Geräten des Vereins oder Vereinveranstaltungen erleiden, soweit solche Schäden oder Verluste nicht durch Versicherungen gedeckt sind. Dieser Haftungsausschluss gilt nicht in Fällen einer vorsätzlichen Handlung oder Unterlassung.
2. Die Repräsentanten des Vereins haften nicht für Fahrlässigkeit. Der Verein stellt seine Repräsentanten insoweit auch von einer Inanspruchnahme Dritter frei. Eine Haftung ist ferner nur innerhalb einer Ausschlussfrist von 6 Monaten möglich, die mit Kenntnis des Vereins von dem Schaden beginnt. Die Frist wird durch Erhebung einer Klage oder einer dieser gleich gestellten Handlung gewahrt.

## **§ 18 Übergangsbestimmungen**

Mit Inkrafttreten dieser Satzungsänderung bilden abweichend von § 12 Ziffer 2. der Vorsitzende des Vorstands und der 1. und 2. Stellvertretende Vorsitzende des Vorstands das Präsidium als Vorsitzender und als weitere Mitglieder des Präsidiums. Ihre Amtszeit endet mit der nächsten Mitgliederversammlung, in der nach Ablauf ihrer Amtszeit von 5 Jahren als ehemalige Vorstandsmitglieder erstmals über ihre Nachfolge entschieden worden wäre.

Die Satzung wird wirksam mit Beschlussfassung in der Mitgliederversammlung und Eintragung ins Vereinsregister.

Satzungsbeschluss vom 27.09.2012



(Gregor Kathstede, Vorsitzender)

An den  
Bürgermeister Dr. Karl-Uwe Strothmann  
Stadt Beckum

## **Anregung nach §24 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen**

### **Resolution zur Ausrufung des Klimanotstands unterstützen**

Der Rat von Beckum möge beschließen:

Die Stadt Beckum unterstützt die Resolution zur Ausrufung des Climate Emergency («Klimanotstand»)<sup>[1]</sup>, wie sie in dieser Anregung niedergelegt ist.

#### **Begründung:**

Trotz weltweiter Bemühungen über Jahrzehnte, den Ausstoß von Klimagasen zu reduzieren, nimmt deren Konzentration Jahr um Jahr zu. Alle Maßnahmen, dem Klimawandel entgegen zu wirken, haben bisher keinen Erfolg gezeigt. Die Wissenschaft prognostiziert verheerende Folgen für die menschliche Zivilisation und die Natur auf dem Planeten Erde.

Es ist dringend erforderlich, jetzt auf allen Ebenen von Gesellschaft und Politik zu effizienten und konsequenten Maßnahmen zu greifen, um die Katastrophe noch aufzuhalten. Weltweit haben Kommunen wie Los Angeles, Vancouver, London und Basel den Klimanotstand ausgerufen und damit ein Signal gesetzt: Es ist Zeit zu handeln!

#### **Resolution zur Ausrufung des Climate Emergency («Klimanotstand»)<sup>[1]</sup>**

Der Mensch hat bereits einen Klimawandel mit irreversiblen Folgen verursacht, welche weltweit zu spüren sind. Die globalen Temperaturen sind gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter um 1 Grad Celsius gestiegen, weil die CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre von 280 ppm auf über 400 ppm angestiegen ist. Um eine unkontrollierbare globale Erwärmung mit nicht absehbaren Folgen zu verhindern, ist es unerlässlich, die Treibhausgasemissionen schnellstmöglich massiv zu reduzieren.

Bereits 1,5 °C Erderwärmung führen unter anderem dazu, dass der steigende Meeresspiegel riesige Küstengebiete unbewohnbar macht. Die Weltbank schätzt, dass in den kommenden 30 Jahren die Zahl der Klimaflüchtlinge auf über 140 Millionen Menschen ansteigen wird. Auch in Nordrhein-Westfalen wird der Klimawandel zu spüren sein, so werden zum Beispiel Landwirtschaft und Stadtklima von den Folgen direkt betroffen sein.

Der Klimawandel ist also nicht bloß ein Klimaproblem: Er ist ein Wirtschafts-, Sicherheits-, Tierschutz- und Friedensproblem.

TOP  
13.0

Es kann und soll nicht erwartet werden, dass die Lösung dieses Problems alleine durch Eigenverantwortung und von Einzelpersonen erreicht wird. Es braucht jetzt auf kommunaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene griffige Maßnahmen, um dieser drohenden Katastrophe entgegenzuwirken. Die aktuellen Pläne und Maßnahmen reichen nicht aus, um die Erwärmung bis 2050 auf die angestrebten 1,5°C zu begrenzen. Deshalb ist es jetzt wichtiger denn je schnell zu handeln!

Die Kommune erklärt den Climate Emergency und anerkennt damit die Eindämmung des Klimawandels und seiner schwerwiegenden Folgen als Aufgabe von höchster Priorität:

- Die Kommune wird die Auswirkungen auf das Klima sowie die ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit bei jeglichen davon betroffenen Entscheidungen berücksichtigen und wenn immer möglich jene Entscheidungen prioritär behandeln, welche den Klimawandel oder dessen Folgen abschwächen.
- Die Kommune orientiert sich für zukünftige Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels an den Berichten des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), insbesondere im Bezug auf Investitionen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen.
- Die Kommune fordert von der Bundesregierung die Einführung eines Klimaschutzgesetzes, dessen Maßnahmen an den Forderungen des Pariser Abkommens ausgerichtet sind. Das Gesetz hat sicherzustellen, dass die bereits vereinbarten Reduktionsziele eingehalten werden und dass das Ziel der Klimaneutralität in Deutschland spätestens bis 2050 vollständig erreicht wird.
- Die Kommune fordert, dass die Bundesregierung und die Landesregierung umfassend über den Klimawandel, seine Ursachen und Auswirkungen sowie über die Maßnahmen, welche gegen den Klimawandel ergriffen werden, informieren.

[1] Die Begriffe «Climate Emergency» resp. «Klimanotstand» sind symbolisch zu verstehen und sollen keine juristische Grundlage für die Ableitung von Notstandsmaßnahmen sein.

An den  
Bürgermeister  
Herrn Dr. K.-U. Strothmann  
59269 Beckum

---

## **Anregung nach §24 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen**

### **Resolution zur Ausrufung des Klimanotstands unterstützen**

Der Rat von der Stadt Beckum möge beschließen:

Die Stadt Beckum unterstützt die Resolution zur Ausrufung des Climate Emergency («Klimanotstand»)<sup>[1]</sup>, wie sie in dieser Anregung niedergelegt ist.

#### **Begründung:**

Trotz weltweiter Bemühungen über Jahrzehnte, den Ausstoß von Klimagasen zu reduzieren, nimmt deren Konzentration Jahr um Jahr zu. Alle Maßnahmen, dem Klimawandel entgegen zu wirken, haben bisher keinen Erfolg gezeigt. Die Wissenschaft prognostiziert verheerende Folgen für die menschliche Zivilisation und die Natur auf dem Planeten Erde.

Es ist dringend erforderlich, jetzt auf allen Ebenen von Gesellschaft und Politik zu effizienten und konsequenten Maßnahmen zu greifen, um die Katastrophe noch aufzuhalten. Weltweit haben Kommunen wie Los Angeles, Vancouver, London und Basel den Klimanotstand ausgerufen und damit ein Signal gesetzt:

Es ist Zeit zu handeln!

#### **Resolution zur Ausrufung des Climate Emergency («Klimanotstand»)<sup>[1]</sup>**

Der Mensch hat bereits einen Klimawandel mit irreversiblen Folgen verursacht, welche weltweit zu spüren sind. Die globalen Temperaturen sind gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter um 1 Grad Celsius gestiegen, weil die CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre von 280 ppm auf über 400 ppm angestiegen ist. Um eine unkontrollierbare globale Erwärmung mit nicht absehbaren Folgen zu verhindern, ist es unerlässlich, die Treibhausgasemissionen schnellstmöglich massiv zu reduzieren.

Bereits 1,5 °C Erderwärmung führen unter anderem dazu, dass der steigende Meeresspiegel riesige Küstengebiete unbewohnbar macht. Die Weltbank schätzt, dass in den kommenden 30 Jahren die Zahl der Klimaflüchtlinge auf über 140 Millionen Menschen ansteigen wird. Auch in Nordrhein-Westfalen wird der Klimawandel zu spüren

sein, so werden zum Beispiel Landwirtschaft und Stadtklima von den Folgen direkt betroffen sein.

Der Klimawandel ist also nicht bloß ein Klimaproblem: Er ist ein Wirtschafts-, Sicherheits-, Tierschutz- und Friedensproblem.

Es kann und soll nicht erwartet werden, dass die Lösung dieses Problems alleine durch Eigenverantwortung und von Einzelpersonen erreicht wird. Es braucht jetzt auf kommunaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene griffige Maßnahmen, um dieser drohenden Katastrophe entgegenzuwirken. Die aktuellen Pläne und Maßnahmen reichen nicht aus, um die Erwärmung bis 2050 auf die angestrebten 1,5°C zu begrenzen. Deshalb ist es jetzt wichtiger denn je schnell zu handeln!

Die Kommune erklärt den Climate Emergency und anerkennt damit die Eindämmung des Klimawandels und seiner schwerwiegenden Folgen als Aufgabe von höchster Priorität:

- Die Kommune wird die Auswirkungen auf das Klima sowie die ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit bei jeglichen davon betroffenen Entscheidungen berücksichtigen und wenn immer möglich jene Entscheidungen prioritär behandeln, welche den Klimawandel oder dessen Folgen abschwächen.
- Die Kommune orientiert sich für zukünftige Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels an den Berichten des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), insbesondere im Bezug auf Investitionen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen.
- Die Kommune fordert von der Bundesregierung die Einführung eines Klimaschutzgesetzes, dessen Maßnahmen an den Forderungen des Pariser Abkommens ausgerichtet sind. Das Gesetz hat sicherzustellen, dass die bereits vereinbarten Reduktionsziele eingehalten werden und dass das Ziel der Klimaneutralität in Deutschland spätestens bis 2050 vollständig erreicht wird.
- Die Kommune fordert, dass die Bundesregierung und die Landesregierung umfassend über den Klimawandel, seine Ursachen und Auswirkungen sowie über die Maßnahmen, welche gegen den Klimawandel ergriffen werden, informieren.

[1] Die Begriffe «Climate Emergency» resp. «Klimanotstand» sind symbolisch zu verstehen und sollen keine juristische Grundlage für die Ableitung von Notstandsmaßnahmen sein.

31.03.2019



Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung  
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters  
Fachbereich Finanzen und Beteiligungen  
Auskunft erteilt: Herr Denkert  
Telefon: 02521 29-170

## Vorlage

zu TOP  
2019/0054  
öffentlich

### Bestellung von städtischen Vertretern für die Mitgliederversammlung des EUREGIO Zweckverbandes

#### Beratungsfolge:

Haupt- und Finanzausschuss  
02.04.2019 Beratung

Rat der Stadt Beckum  
10.04.2019 Entscheidung

#### Beschlussvorschlag: Sachentscheidung

Herr Söhnke Wilbrand wird zum städtischen Vertreter in der Mitgliederversammlung des EUREGIO Zweckverbandes bestellt. Als sein persönlicher Stellvertreter wird Herr Uwe Denkert, Fachbereichsleitung Stadtentwicklung, bestellt.

#### Kosten/Folgekosten

Es entstehen Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

#### Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den Haushalt.

#### Begründung:

##### Rechtsgrundlagen

Die Bestellung der städtischen Vertreterinnen und Vertreter erfolgt gemäß § 63 Absatz 2 in Verbindung mit § 113 Absatz 2 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen.

##### Demografischer Wandel

Aspekte des demografischen Wandels sind nicht zu berücksichtigen.

##### Erläuterungen

Der Haupt- und Finanzausschuss hat in seiner Sitzung am 12.05.2015 den Beitritt der Stadt Beckum zum EUREGIO Zweckverband beschlossen.

In der Mitgliederversammlung des EUREGIO Zweckverbandes ist die Stadt Beckum mit 2 Personen vertreten. Mit Beschluss des Rates der Stadt Beckum vom 25.06.2015 wurden folgende Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder bestellt:

Mitglieder:

Thorsten Herbst, Leiter des Fachbereiches  
Stadtentwicklung

Ratsmitglied

Alexandra Poppenborg

Persönliche Stellvertreter:

Söhnke Wilbrand, stellvertretender Leiter  
des Fachbereiches Stadtentwicklung

Ratsmitglied

Dieter Beelmann

Nach dem Ausscheiden des ehemaligen Fachbereichsleiters Thorsten Herbst ist eine Neu-  
besetzung nicht erfolgt. Daher wird vorgeschlagen, Herrn Söhnke Wilbrand als städtischen  
Vertreter in der Mitgliederversammlung und Herrn Uwe Denkert, Fachbereichsleitung  
Stadtentwicklung, als seinen persönlichen Stellvertreter zu bestellen.

**Anlage(n):**

ohne



Federführung: Büro des Rates und des Bürgermeisters  
Beteiligte(r): Fachbereich Finanzen und Beteiligungen

Auskunft erteilt: Herr Wilmes  
Telefon: 02521 29-105

## Vorlage

zu TOP  
2019/0058  
öffentlich

**Umbesetzungen in Ausschüssen, im Integrationsrat und in Beiräten, Benennung eines 3. stellvertretenden Vorsitzenden für den Ausschuss für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben und Bestellungen von Vertreterinnen und Vertretern in Gremien von juristischen Personen und Personenvereinigungen**

### Beratungsfolge:

Rat der Stadt Beckum  
10.04.2019 Entscheidung

### Beschlussvorschlag: Sachentscheidung

1. Die nachfolgend aufgeführten Personen werden auf Vorschlag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in die genannten Ausschüsse bestellt:

#### **Haupt- und Finanzausschuss**

Herr Peter Dennin als stellvertretendes Mitglied Nummer 1

Frau Karin Burtzlaff als stellvertretendes Mitglied Nummer 2

#### **Ausschuss für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben**

Herr Peter Dennin als Mitglied als Nachfolger von Frau Monika Gerber

Frau Karin Burtzlaff als stellvertretendes Mitglied Nummer 2

Frau Angelika Grüttner-Lütke als stellvertretendes Mitglied Nummer 3

Herr Justus Lütke als sachkundiger Bürger als Nachfolger von Herrn Peter Dennin

Herr Tim Striethorst als stellvertretender sachkundiger Bürger Nummer 1

Frau Nadhira de Silva als stellvertretende sachkundige Bürgerin Nummer 2

Frau Monika Gerber als stellvertretende sachkundige Bürgerin Nummer 3

Herr Norbert Lütke als stellvertretender sachkundiger Bürger Nummer 4

Frau Ulrike Mittmann als stellvertretende sachkundige Bürgerin Nummer 5

#### **Ausschuss für Inklusion, Frauen, Soziales, Wohnen und Ehrenamt**

Frau Angelika Grüttner-Lütke als stellvertretendes Mitglied Nummer 1

Herr Kai Braunert als stellvertretendes Mitglied Nummer 2

Herr Peter Dennin als stellvertretendes Mitglied Nummer 3



### **Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie**

Herr Peter Dennin als stellvertretendes Mitglied Nummer 1

Frau Angelika Grüttner-Lütke als stellvertretendes Mitglied Nummer 2

Herr Tim Striethorst als stellvertretender sachkundiger Bürger Nummer 1

Herr Justus Lütke als stellvertretender sachkundiger Bürger Nummer 2

Herr Norbert Lütke als stellvertretender sachkundiger Bürger Nummer 4

Frau Monika Gerber als stellvertretende sachkundige Bürgerin Nummer 5

### **Betriebsausschuss**

Frau Nadhira de Silva als stellvertretende sachkundige Bürgerin Nummer 1

Herr Tim Striethorst als stellvertretender sachkundiger Bürger Nummer 2

Frau Ulrike Mittmann als stellvertretende sachkundige Bürgerin Nummer 3

Frau Monika Gerber als stellvertretende sachkundige Bürgerin Nummer 4

Herr Justus Lütke als stellvertretender sachkundiger Bürger Nummer 5

Herr Kai Braunert als stellvertretendes Mitglied Nummer 6

Frau Angelika Grüttner-Lütke als stellvertretendes Mitglied Nummer 7

Frau Karin Burtzloff als stellvertretendes Mitglied Nummer 8

Herr Peter Dennin als stellvertretendes Mitglied Nummer 9

### **Interkommunaler Volkshochschulausschuss**

Frau Monika Gerber als sachkundige Bürgerin als Nachfolgerin von Frau Ulrike Mittmann

Herr Tim Striethorst als persönlicher Stellvertreter von Frau Monika Gerber als Nachfolger von Herrn Peter Dennin.

### **Rechnungsprüfungsausschuss**

Frau Karin Burtzloff als Mitglied als Nachfolgerin von Frau Monika Gerber

Herr Peter Dennin als stellvertretendes Mitglied Nummer 1

Herr Kai Braunert als stellvertretendes Mitglied Nummer 2

Frau Angelika Grüttner-Lütke als stellvertretendes Mitglied Nummer 3

### **Schul-, Kultur- und Sportausschuss**

Herr Peter Dennin als stellvertretendes Mitglied Nummer 2

### **Wahlausschuss**

Frau Nadhira de Silva als sachkundige Bürgerin als Nachfolgerin von Herrn Peter Dennin

Herr Peter Dennin als persönlicher Stellvertreter von Frau Nadhira de Silva als Nachfolger von Frau Nadhira de Silva

### **Wahlprüfungsausschuss**

Frau Nadhira de Silva als sachkundige Bürgerin als Nachfolgerin von Herrn Peter Dennin

Herr Peter Dennin als stellvertretendes Mitglied Nummer 1

Frau Monika Gerber (bisher Nummer 5), Herr Norbert Lütke (bisher Nummer 6) und Frau Ulrike Mittmann (bisher Nummer 6) werden aus der Stellvertretungsliste gestrichen.

2. Die nachfolgend aufgeführte Person wird auf Vorschlag der FWG-Fraktion in die genannten Ausschüsse bestellt:

**Ausschuss für Kinder, Jugendliche und Familien**

Frau Elisabeth Eickmeier als persönliche Stellvertreterin von Frau Regina Everke als Nachfolgerin von Frau Brigitte Rickfelder

**Interkommunaler Volkshochschulausschuss**

Frau Elisabeth Eickmeier als beratendes Mitglied

**Schul-, Kultur- und Sportausschuss**

Frau Elisabeth Eickmeier als stellvertretende sachkundige Bürgerin Nummer 2

3. Auf Vorschlag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen werden für den Integrationsrat Frau Angelika Grüttner-Lütke als stellvertretendes Mitglied Nummer 1, Herr Kai Braunert als stellvertretendes Mitglied Nummer 2 und Herr Peter Dennin als stellvertretendes Mitglied Nummer 3 bestellt.
4. Es wird zur Kenntnis genommen, dass Herr Peter Dennin von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum 3. stellvertretenden Vorsitzenden für den Ausschuss für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben als Nachfolger von Frau Monika Gerber bestimmt wurde.
5. Es wird zur Kenntnis genommen, dass für den Klimabeirat für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Herr Kai Braunert zum neuen persönlichen Stellvertreter von Herrn Peter Dennin als Nachfolger von Frau Monika Gerber bestellt wurde.
6. Es wird zur Kenntnis genommen, dass für den Museumsbeirat für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Frau Nadhira de Silva zur neuen persönlichen Stellvertreterin von Frau Ulrike Mittmann als Nachfolgerin von Frau Monika Gerber bestellt wurde.
7. Die nachfolgend aufgeführten Personen werden auf Vorschlag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in die genannten Gremien von juristischen Personen und Personenvereinigungen bestellt:

**Gesellschafterversammlung der Beckumer Wohnungsgesellschaft mbH**

Herr Peter Dennin als persönliche Stellvertretung von Frau Nadhira de Silva als Nachfolger von Frau Monika Gerber

**Aufsichtsrat der Beckumer Wohnungsgesellschaft mbH**

Frau Angelika Grüttner-Lütke als Mitglied als Nachfolgerin von Frau Monika Gerber

**Gesellschafterversammlung der Energieversorgung Beckum Verwaltungs-GmbH**

Herr Peter Dennin als Mitglied als Nachfolger von Frau Monika Gerber

**Gesellschafterversammlung der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG**

Herr Peter Dennin als Mitglied als Nachfolger von Frau Monika Gerber

**Zweckverbandsversammlung der Sparkasse Beckum-Wadersloh**

Herr Peter Dennin als Mitglied als Nachfolger von Frau Monika Gerber
8. Frau Elisabeth Eickmeier wird auf Vorschlag der FWG-Fraktion als persönliche Stellvertreterin von Frau Regina Everke als Nachfolgerin von Frau Brigitte Rickfelder in das Kuratorium des Erziehungshilfe Sankt Klara/Caritasverband im Kreisdekanat Warendorf e. V. bestellt.

## **Kosten/Folgekosten**

Ausschussmitglieder und ihre Stellvertretungen erhalten für die Teilnahme an den Ausschusssitzungen ein Sitzungsgeld von derzeit 26,20 Euro pro Sitzungsteilnahme. Ratsmitglieder erhalten neben der pauschalen Aufwandsentschädigung kein zusätzliches Sitzungsgeld.

Die Kosten für die Teilnahme an den Sitzungen der Gremien von juristischen Personen und Personenvereinigungen werden in der Regel von der jeweiligen Organisation getragen, für die das Gremium tätig wird.

## **Finanzierung**

Die Ausgaben für Sitzungsgelder werden aus dem Produktkonto 010101.542100 – Aufwendungen für ehrenamtliche und sonstige Tätigkeiten – gedeckt.

## **Begründung:**

### **Rechtsgrundlagen**

Die Bestellung der Ausschussmitglieder und deren Stellvertretungen erfolgt auf Grundlage von § 50 Absatz 3 Satz 7 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) und § 58 Absatz 1 Satz 2 GO NRW.

Die Bestellung der Integrationsratsmitglieder und deren Stellvertretungen aus dem Rat der Stadt Beckum erfolgt auf Grundlage von § 27 Absatz 2 GO NRW in Verbindung mit § 50 Absatz 3 Satz 7 GO NRW.

Die Bestimmung eines stellvertretenden Ausschussvorsitzenden erfolgt gemäß § 58 Absatz 5 Sätze 5 und 6 GO NRW.

Die Bestellung der städtischen Vertreterinnen und Vertreter in die verschiedenen Organe beziehungsweise Gremien erfolgt gemäß § 50 Absatz 4 Satz 3 GO NRW in Verbindung mit § 50 Absatz 2 GO NRW.

## **Demografischer Wandel**

Aspekte des demografischen Wandels sind nicht zu beachten.

## **Erläuterungen**

Mit Wirkung vom 28.02.2019 ist Frau Monika Gerber von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen infolge Mandatsverzicht als Ratsmitglied aus dem Rat der Stadt Beckum ausgeschieden. Herr Peter Dennin ist mit Wirkung vom 01.03.2019 Nachfolger aus der Reserveliste von Bündnis 90/Die Grünen.

Infolgedessen hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit Schreiben vom 06.03.2019 (siehe Anlage 1 zur Vorlage) Umbesetzungen in Ausschüssen, im Integrationsrat und in Beiräten und Bestellungen von Vertreterinnen und Vertretern in Gremien von juristischen Personen und Personenvereinigungen beantragt.

Nach anschließender Besprechung zwischen dem Büro des Rates und des Bürgermeisters und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wurden an dem Antrag kleine Änderungen vorgenommen, die dem Beschlussvorschlag dieser Vorlage zu entnehmen sind.

Außerdem hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit Schreiben vom 07.03.2019 (siehe Anlage 2 zur Vorlage) mitgeteilt, dass Herr Peter Dennin zum 3. stellvertretenden Ausschussvorsitzenden des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben bestimmt wurde.

Mit Schreiben vom 07.03.2019 (siehe Anlage 3 zur Vorlage) hat auch die FWG-Fraktion Umbesetzungen in Ausschüssen beantragt, da die sachkundige Bürgerin Frau Brigitte Rickfelder ihre Tätigkeit mit Wirkung zum 31.03.2019 beendet hat.

Der Bürgermeister hat gemäß § 40 Absatz 2 GO NRW nur bei der Bestellung von Vertreterinnen und Vertretern in Gremien von juristischen Personen und Personenvereinigungen Stimmrecht.

**Anlage(n):**

- 1 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Umbesetzungen in Ausschüssen, im Integrationsrat und in Beiräten und Bestellung von Vertreterinnen und Vertretern in Gremien von juristischen Personen und Personenvereinigungen
- 2 Schreiben der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bezüglich der Bestimmung eines neuen 3. stellvertretenden Vorsitzenden für den Ausschuss für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben
- 3 Antrag der FWG-Fraktion auf Umbesetzungen in Ausschüssen

# TOP Ö 15



**Bündnis 90/Die Grünen**  
Ratsfraktion der Stadt Beckum

**Angelika Grüttner-Lütke**  
Fraktionsvorsitzende

Nordwall 37  
59269 Beckum  
Telefon: 02521 16266

**Privat:**  
Oberer Dalmerweg 98 b  
59269 Beckum  
Telefon: 02521 7875  
E-Mail: a.g-luetke@t-online.de

Bündnis90/Die Grünen · Nordwall 37 · 59269 Beckum

Herrn

Dr. Karl-Uwe Strothmann

Weststraße 46

59269 Beckum

Beckum, den 06.03.2019

Sehr geehrter Herr Dr. Strothmann,

Frau Gerber hat ihr Ratsmandat zum 28.02.2019 niedergelegt.

Herr Peter Dennin wird neues Ratsmitglied für Bündnis 90/Die Grünen

Neue sachkundige Bürger:

1. Tim Striethorst, geb. am 17.07.1991 in Beckum, Landschaftsgärtner, wohnhaft Kellerort 7, 59269 Beckum
2. Justus Lütke, geb. am 10.11.1987 in Soest, Verwaltungsfachangestellter, wohnhaft Oberer Dalmerweg 98 b, 59269 Beckum

Das Ausschussverzeichnis der Stadt Beckum muss somit geändert werden.

Nachstehende Ratsmitglieder und sachkundige Bürger benennt Bündnis 90/Die Grünen für die Ausschüsse, den Rat und die Beteiligungen:



### **Haupt- und Finanzausschuss**

1. RM Angelika Grüttner-Lütke
2. RM Kai Braunert

1. RM Peter Dennin
2. RM Karin Burtzloff

### **Ausschuss Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben**

RM Peter Dennin

Stellvertretung in der Reihenfolge

1. RM Kai Braunert
2. RM Karin Burtzloff
3. RM Angelika Grüttner-Lütke

### **Sachkundige Bürgerinnen und Bürger**

Justus Lütke

Vertreter in der Reihenfolge

1. Tim Striethorst
2. Nadhira de Silva
3. Monika Gerber
4. Norbert Lütke
5. Ulrike Mittmann

6. RM Kai Braunert
7. RM Karin Burtzlaff
8. RM Angelika Grüttner-Lütke

**Ausschuss für Inklusion, Frauen, Soziales, Wohnen und Ehrenamt**

RM Karin Burtzlaff

1. RM Angelika Grüttner-Lütke
2. RM Kai Braunert
3. RM Peter Dennin

**Ausschuss für Kinder, Jugendliche und Familien**

**Persönliche Stellvertretung**

Ulrike Mittmann

RM Karin Burtzlaff

**Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie**

**Stellvertretung in folgender Reihenfolge**

RM Kai Braunert

1. RM Peter Dennin
2. RM Angelika Grüttner-Lütke
3. RM Karin Burtzlaff

### **Sachkundige Bürgerinnen und Bürger**

Nadhira de Silva

1. Tim Striethorst
2. Justus Lütke
3. Ulrike Mittmann
4. Norbert Lütke
5. Monika Gerber
6. RM Peter Dennin
7. RM Angelika Grüttner-Lütke
8. RM Karin Burtzloff

### **Betriebsausschuss**

Sachkundiger Bürgerinnen und Bürger

Norbert Lütke

### **Stellvertretung in der Reihenfolge**

1. Nadhira de Silva
2. Tim Striethorst
3. Ulrike Mittmann
4. Monika Gerber
5. Justus Lütke
6. RM Kai Braunert



7. RM Angelika Grüttner-Lütke

8. RM Karin Burtzlaff

9. RM Peter Dennin

### **Interkommunaler Volkshochschulausschuss**

Sachkundige Bürgerinnen und Bürger

Monika Gerber

**Persönliche Stellvertretung**

Tim Striethorst

### **Rechnungsprüfungsausschuss**

Karin Burtzlaff

**Stellvertretung in folgender Reihenfolge**

1. RM Peter Dennin

2. RM Kai Braunert

3. RM Angelika Grüttner-Lütke

**Schul-Kultur- und Sportausschuss**

RM Karin Burtzloff

**Stellvertretung in der Reihenfolge**

1. RM Angelika Grüttner-Lütke
2. RM Peter Dennin
3. RM Kai Braunert

**Wahlausschuss**

Nadhira de Silva

**Persönlicher Vertreter -**

RM Peter Dennin

**Wahlprüfungsausschuss -**

Nadhira de Silva

**Persönlicher Vertreter**

RM Peter Dennin

**Integrationsrat**

RM Karin Burtzloff

**Persönlicher Vertreter**

1. RM Angelika Grüttner-Lütke

2. RM Kai Braunert
3. RM Peter Dennin

**Klimabeirat**

RM Peter Dennin

**Persönlicher Vertreter**

RM Kai Braunert

**Museumsbeirat**

Ulrike Mittmann

Nadhira de Silva

**Schulzweckverbandsversammlung**

RM Karin Burtzlauff

**Persönliche Vertretung**

RM Kai Braunert

**Beckumer Wohnungsgesellschaft**

**Gesellschafterversammlung**

Nadhira de Silva

**Persönliche Vertretung**

RM Peter Dennin

**Aufsichtsrat**

RM Angelika Grüttner-Lütke

**Persönliche Vertretung**

Nadhira de Silva

**Energieversorgung Beckum**

**Geschafterversammlung**

RM Peter Dennin

**Persönliche Vertretung**

RM Karin Burtzloff

**Aufsichtsrat**

RM Kai Braunert

**Persönliche Vertretung**

Norbert Lütke

**AWO Heinrich Dormann Zentrum**

RM Karin Burtzloff

**Persönliche Vertretung**

RM Angelika Grüttner-Lütke

**Bürgerenergiegenossenschaft Beckum**    **Persönliche Vertretung**

Ulrike Mittmann

Nadhira de Silva

**Sparkasse Beckum-Wadersloh**

**Zweckverbandsversammlung**

1. RM Kai Braunert
2. RM Peter Dennin

**Verwaltungsrat**

RM Angelika Grüttner-Lütke

**Städte und Gemeindebund**

RM Angelika Grüttner-Lütke

**Persönliche Vertretung**

1. RM Angelika Grüttner-Lütke
2. RM Karin Burtzloff

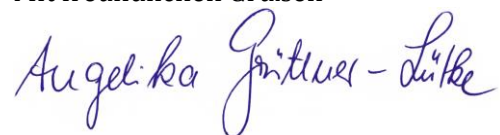
**Persönliche Vertretung**

RM Karin Burtzloff

**Persönliche Vertretung**

RM Karin Burtzloff

Mit freundlichen Grüßen



(Angelika Grüttner-Lütke)  
Fraktionsvorsitzende



# TOP Ö 15



Bündnis90/Die Grünen · Nordwall 37 · 59269 Beckum

Herrn  
Dr. Karl-Uwe Strothmann  
Weststraße 46  
59269 Beckum

**Bündnis 90/Die Grünen**  
Ratsfraktion der Stadt Beckum

**Angelika Grüttner-Lütke**  
Fraktionsvorsitzende

Nordwall 37  
59269 Beckum  
Telefon: 02521 16266

**Privat:**  
Oberer Dalmerweg 98 b  
59269 Beckum  
Telefon: 02521 7875  
E-Mail: a.g-luetke@t-online.de

Beckum, 07.03.2018

Sehr geehrter Herr Dr. Strothmann,

Frau Gerber war im Ausschuss für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben

3. Stellvertretende Vorsitzende. Frau Gerber hat ihr Ratsmandat niedergelegt. Nachfolger ist Herr Peter Dennin. Dieser war bisher sachkundiger Bürger in obigem Ausschuss.

Wir benennen Herrn Dennin als 3. Stellvertretenden Vorsitzenden für den Ausschuss Baumen, Umwelt, Energie und Vergaben.

Mit freundlichen Grüßen

(Angelika Grüttner-Lütke) Fraktionsvorsitzende





## Fraktion im Rat der Stadt Beckum

FWG-Ratsfraktion • Everkekamp 4 • 59269 Beckum

Stadt Beckum  
Herr Bürgermeister  
Dr. Karl-Uwe Strothmann  
Weststraße 46  
59269 Beckum

Beckum, den 8. März 2019

### Umbesetzung von Ausschüssen und Gremien

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Dr. Strothmann,

Frau Brigitte Rickfelder, Kurze Straße 8, beendet zum 31. März 2019 ihre Tätigkeit als sachkundige Bürgerin für die FWG-Fraktion im Rat der Stadt Beckum. Frau Elisabeth Eickmeier, Am Hirschgraben 25, möchte mit Wirkung vom 10. April 2019 als sachkundige Bürgerin für die FWG-Ratsfraktion tätig werden.

Vor diesem Hintergrund beantrage ich hiermit namens der Mitglieder der FWG-Fraktion im Rat der Stadt Beckum, dass der Rat der Stadt Beckum in seiner Sitzung am 10. April 2019 nachfolgende Umbesetzungen von Ausschüssen bzw. Gremien beschließen möge:

#### **Ausschuss für Kinder, Jugendliche und Familien**

Stellvertretende Mitglieder(Persönliche Stellvertreterinnen und Stellvertreter):

Streiche bei der FWG Frau Brigitte Rickfelder, Kurze Straße 8

Setze bei der FWG Frau Elisabeth Eickmeier, Am Hirschgraben 25

#### **Interkommunaler Volkshochschulausschuss**

Beratende Mitglieder:

Setze bei der FWG Frau Elisabeth Eickmeier, Am Hirschgraben 25

#### **Schul-, Kultur- und Sportausschuss**

Sachkundige Bürger

Stellvertretende Mitglieder:

Streiche bei der FWG unter 2. Brigitte Rickfelder, Kurze Straße 8

Setze bei der FWG unter 2. Elisabeth Eickmeier, Am Hirschgraben 25

#### **Kuratorium der Erziehungshilfe Sankt Klara/Caritasverband im Kreisdekanat Warendorf e. V.**

Beratende Mitglieder

Stellvertretende Mitglieder(Persönliche Stellvertreterinnen und Stellvertreter):

Streiche bei der FWG Frau Brigitte Rickfelder, Kurze Straße 8

Setze bei der FWG Frau Elisabeth Eickmeier, Am Hirschgraben 25



Mit freundlichen Grüßen  
**FWG-Fraktion im Rat der Stadt Beckum**

A handwritten signature in black ink, reading "Gregor Stöppel". The signature is written in a cursive style with a large, prominent 'G' and 'S'.

Gregor Stöppel  
Fraktionsvorsitzender

Gregor Stöppel, Everkekamp 4, 59269 Beckum • Telefon: 02521/4861 • E-Mail: [gregorstoeppe1@t-online.de](mailto:gregorstoeppe1@t-online.de) • Internet: [www.fwg-beckum.de](http://www.fwg-beckum.de)